

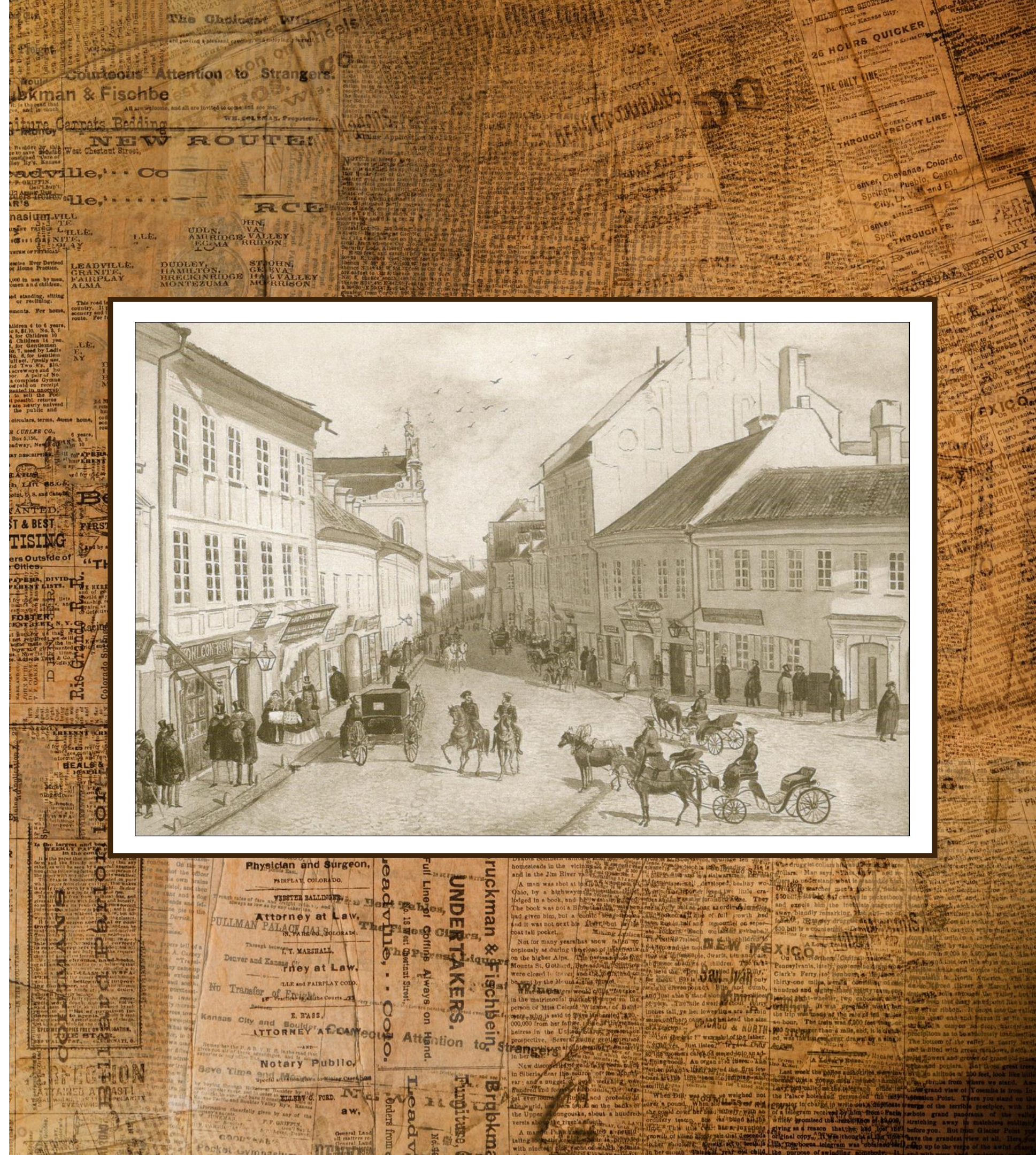


# APIE PARODĄ

Pirmasis transportas Vilniaus mieste – vežimai. Gatvės siauros, vingiuotos, o grindinys – ant žemės patiestos sijos ir skersai jų padėtos lentos. XIII a. pabaigoje – XIV a. pradžioje miestas smarkiai augo ir plėtėsi. Kol mieste gyveno vos keliolika tūkstančių gyventojų ir jo teritorija buvo nedidelė, susisiekimo arkliais visiškai pakako. Vilniui augant ir plečiantis, daugėjo ir transporto. XVIII a. pabaigoje ir XIX a. pradžioje prekės ir žmonės vežti stipriais dvikinkiais vežimais – brikais ir paprastaisiais vienkinkiais valstietiškais vežimais. Aukštieji pareigūnai ir turtingesni gyventojai jodinėjo arkliais arba važinėjo kariatomis, traukiamomis dviejų, trijų ir daugiau arklių. 1821 m. mieste buvo 1354 arkliai, 310 valstietiškų vežimų, 374 brikai, 442 kariatos bei ekipažai. XIX a. viduryje Vilnius jau formavosi kaip modernus ir judrus miestas. Vilniui augant ir plečiantis, didėjant atstumams tarp atskirų miesto dalių, reikėjo viešojo transporto. XX a. Vilnius pasitiko jau būdamas stambiu geležinkelio mazgu, jame skambėjo arklių tramvajaus varpeliai, važinėjo automobiliai ir autobusai, Nerimi plaukiojo garlaiviai.

Virtualioje parodoje pristatoma XIX a. antrosios pusės – XX a. Vilniaus sausumos ir vandens transporto istorija. Paroda iliustruota nuotraukomis iš leidinių.

*1 pav. Pilies gatvė. Nežinomas tapytojas, akvarelė. 1840 m. Nuotr. iš kn.: Čaplinskas, Antanas Rimvydas. Valdovų kelias. – Vilnius, 2005. – Kn. 3: Pilies gatvė, p. 29.*



# VILNIAUS VEŽIKAI

Vilniuje, kaip ir kituose Europos miestuose, nuo seno keleiviams vežioti buvo naudojamos kariatetos, puskarietės, omnibusai (lot. *omnibus* – visiems) ir pan. transporto priemonės.

Apie Vilniaus vežikus pirmos tikslesnės žinios aptinkamos 1835 m. išleistame M. Balinskio „Vilniaus miesto statistiniame aprašyme“ („Opisanie statystyczne miasta Wilna“): „mieste yra 158 vienu arkliu traukiami fiakrai, iš kurių miesto iždas 1832 m. gavo 300 sidabrinių rublių. Vežikai keleivių laukdavo tik specialiai tam skirtose vietose: prie Pilies vartų (Katedros aikštėje, Pilies gatvės prieigose); Pilies ir Jonų gatvių kampe; Pilies gatvėje netoli cerkvės, Rotušės aikštės pradžioje prie Pacų rūmų; prie Rotušės ties Vokiečių gatve“.

2 pav. Grupinis portretas vežiko puskarietėje Vilniaus senamiestyje. XIX a. pab. – XX a. pr. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. *Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m.* – Vilnius, 2016, p. 12.



# VILNIAUS VEŽIKAI

1842 m. Vilniuje J. I. Kraševskio išleistoje knygoje „Paveikslai iš gyvenimo ir kelionių“ Vilniaus vežikai aprašomi kaip įprasta viešojo gyvenimo sudėtinė dalis: „Vežikai turi mažas, vienkinkes, nedengtas numeruotas puskarietes ir nustatytas stovėjimo vietas. [...] Vežikai priversti stebėti praeivius, ir akimirksniu atpažinti – ką vežti, ko ir kur. Iš veido išraiškos perskaitys kelionės tikslą ir planus. [...] Geras uždarbis yra vežikams važiavimas į Kalvarijas, Verkius, o ypač į Trakus pas Švč. Mergelę. Per laidotuves taip pat neblogai moka; purvas ir lietus. Teatrai, maskaradai jiems taip pat laimikis. Kartais stebina, kaip vežikai pažįsta miestą ir žmones. Pakanka kurią laiką pagyventi Vilniuje ir jie tave atpažįsta pagal pavardę, tarnybą ir kišenę“.

3 pav. Prie dabartinio Literatūrinio A. Puškino muziejaus vežikas laukia išeinančių šeiminkų. XX a. pab. – XX a. pr. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 12.

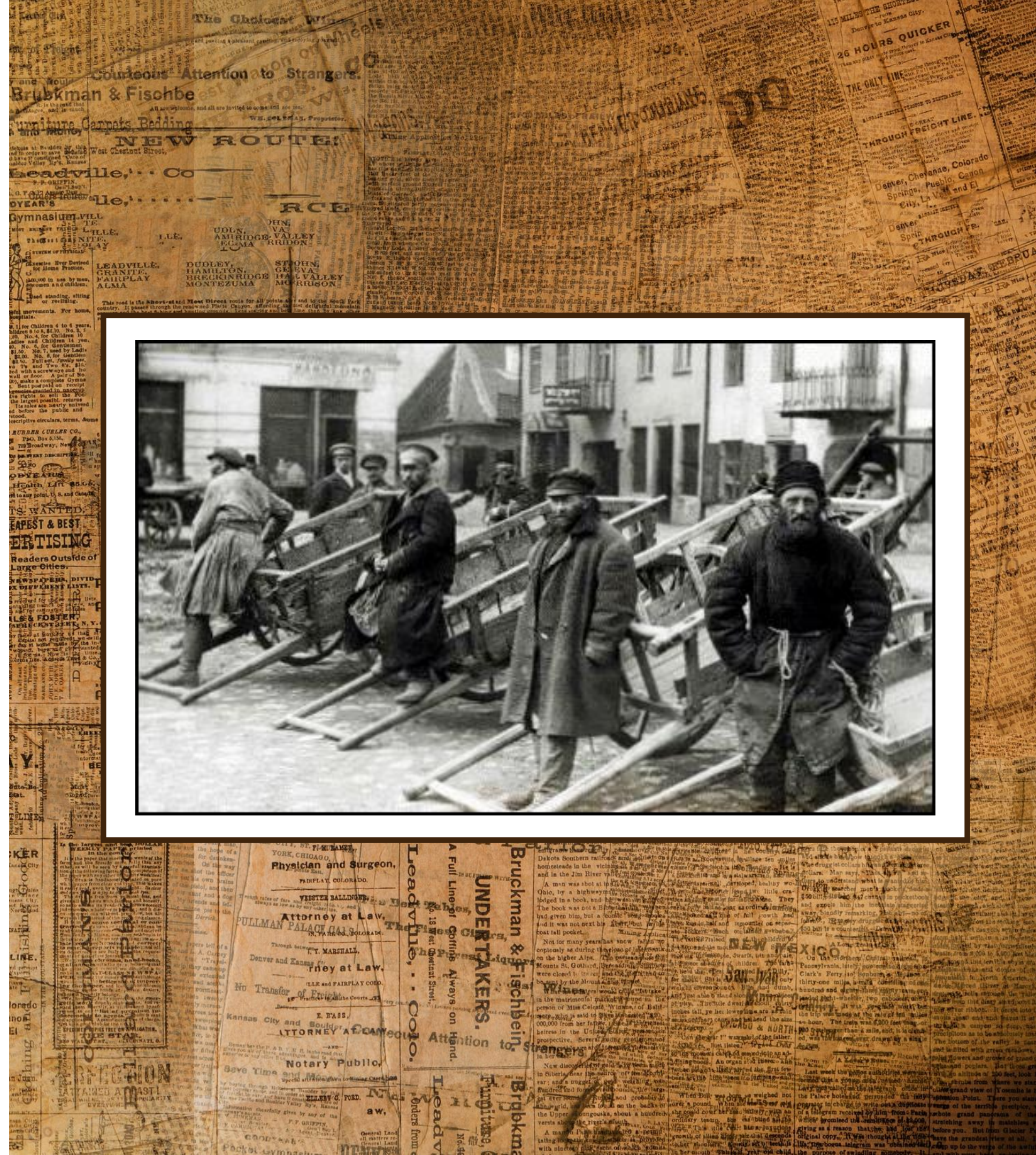


# VILNIAUS VEŽIKAI

Neturtingieji miestiečiai vežikų paslaugomis beveik nesinaudojo. Krovinius gabendavosi patys arba samdydavo pigius nešikus. 1852 m. mieste įsteigtas specialus nešikų cechas. Populiarūs buvo ir vežikai, krovinius vežę dviračiais karučiais.

4 pav. Vežikai dabartinių Vilniaus miesto Rūdninkų, Pylimo ir Šv. Stepono gatvių sankryžoje. Iliustracija iš:

<https://bit.ly/3oe7aSt>.



# VILNIAUS VEŽIKAI

Vežikų svarbą miestui iliustruoja nutarimų, taisyklių, reguliuojančių vežikų veiklą, leidimai. Norint gauti leidimą užsiimti vežiko verslu, reikėjo komisijos įvertinimo. Jos nariai apžiūrėdavo ne tik vežimą ir arklius, bet ir pakinktus, vežikų aprangą – tai galima būtų prilyginti šiuolaikinei techninei apžiūrai. Už kiekvieną verslui naudojamą arklį verslininkas turėjo sumokėti metinį 4 rublių 18 kapeikų mokestį, kurį sumokėjęs gaudavo po du metalinius ženklus kiekvienai puskarietei: vieną didesnę su važiavimo kainomis, o kitą mažesnę, abu su tuo pačiu išduoto verslo liudijimo numeriu. Didesnysis ženklas turėjo būti patikimai pritvirtintas prie puskarietės, o mažesnįjį visada su savimi privalėjo turėti vežikas. Tas pats numeris turėjo būti užrašytas baltais dažais tamsiame fone ant puskarietės galo.

5. pav. 1914 m. Vilniaus miesto tarybos kvietimas susimokėti pusmečio mokesčius už krovinių vežimą ir įsigyti vežiko ženklus. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 14.



# VILNIAUS VEŽIKAI

1899 m. Vilniuje įvestas greičio apribojimas ir vienpusis eismas: Aušros Vartų gatve ir Pilies skersgatviu į abi puses buvo leidžiama važiuoti tik ramiu žingsniu, o Išganytojo skersgatviu – tik viena kryptimi į Užupį, o iš ten grįžti kitomis gatvėmis.

6 pav. Vilniaus vežikas XX a. pr. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 18.



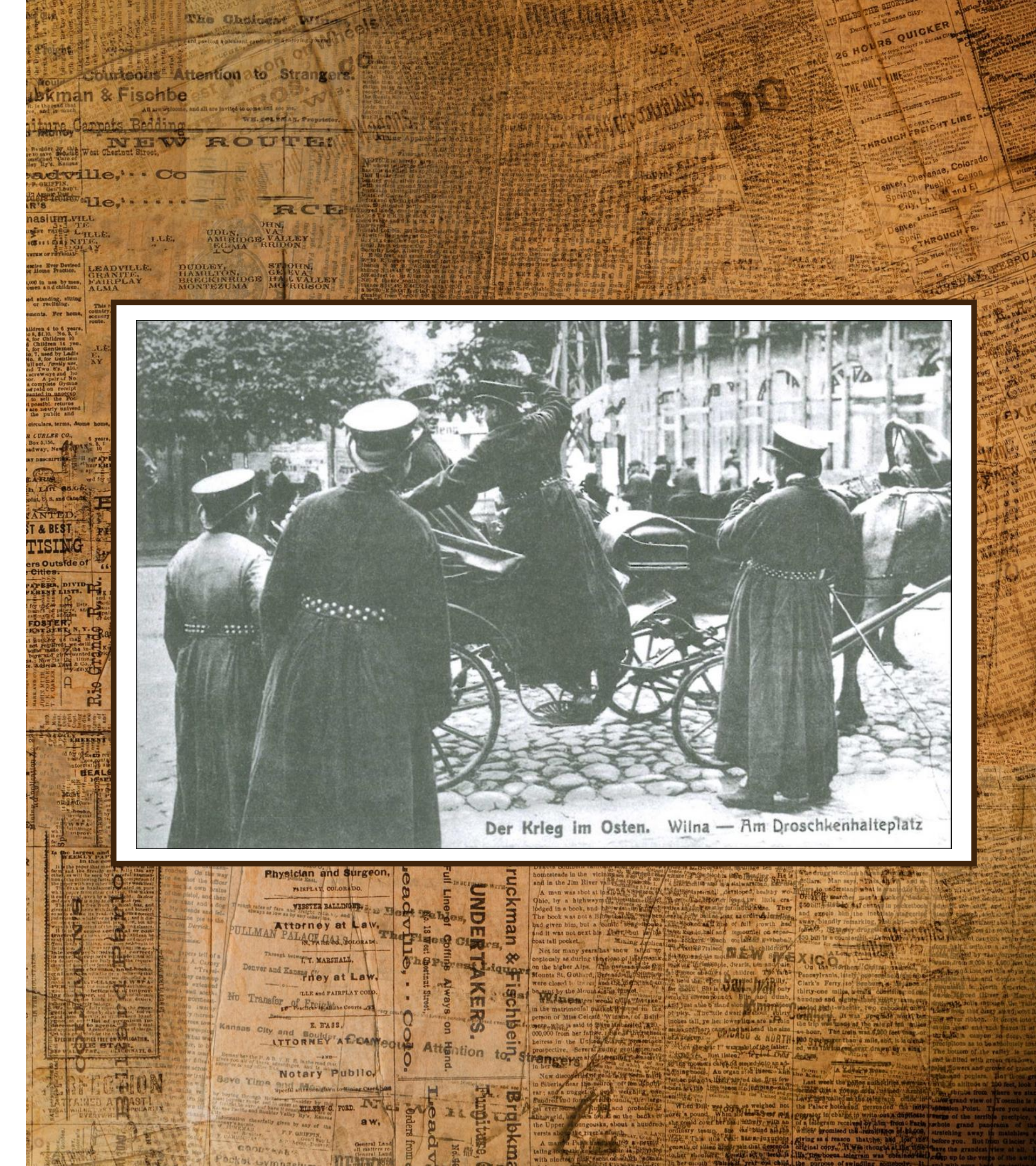
# VILNIAUS VEŽIKAI

Miestelėnai ir miesto svečiai dažnai skųsdavosi dėl vežikų nesąžiningumo ar netvarkingo važinėjimo. 1908 m. policijai buvo įsakyta atkreipti dėmesį į vežikus, kurių puskariečių ratai buvo aptraukti guma, kad jie siauromis gatvėmis lietingomis dienomis nevažinėtų greitai, nes taip važiuodami aptaško praeivių drabužius ir net veidą. Vežikai, nepaisantys policijos perspėjimų, turėjo būti baudžiami.

7 pav. Vežikai laukdami keleivių linksminasi. XX a. pr. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 20.



Der Krieg im Osten. Wilna — Am Droschkenhalteplatz





# VILNIAUS VEŽIKAI

Pirmojo pasaulinio karo metais vokiečių kariuomenei okupavus Vilnių, vežikams pavyko išsaugoti nuo rekvizavimo ne tik puskarietes, pakinktus, bet ir arklius. 1917 m. okupacinė vokiečių valdžia įvedė tvarką, pagal kurią I klasės vežikai privalėjo ant kairės rankos užsirišti baltą raištį su raide „M“. Tokia pat raidė turėjo būti užrašyta ir ant puskarietės. Jie galėjo vežti tik vokiečių kariškius ar civilius, turinčius Vokietijos pilietybę patvirtinantį dokumentą.

8. pav. Plakatas, skelbiantis naujos vokiškos valdžios prievolę vežikams registruotis. 1915 m. spalio. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 23.

**APGARSINIMAS.**

Visi Vilniuje esanti  
**VEŽIKAI**  
tur **PANEDELYJE, 18 ŠIO SPALIU MENESIO,**  
**LYGIAI PUSĘ SEPTINTOS VALANDOS ANKSTI**  
statytis ant s-to-Jurgio gatvės, № 36, prieš **CIESO-**  
**RISKAJĘ KOMENDANTURĄ** dėl apturejimo vokiškos  
tarifos vežikiszkos.

Kas priešys tam, gaus bausmes arba pinigines iki 500 markių,  
arba uždarimo kalinyje iki dviejų mėnesių, arba išveržimo pa-  
leidos važinėti, arba kokios kitos.

Vilniuje, 13 Spalio 1915 m.

*Ciesoriskoji Komendantura.*

# VILNIAUS VEŽIKAI

Pasibaigus Pirmajam pasauliniam karui ir kovoms dėl Vilniaus, vienintelė viešojo transporto rūšis tebebuvo vežikai. 1922 m. išleistos naujos vežikų taisyklės. Asmuo, norintis užsiimti vežiko verslu, turėjo išlaikyti miesto pažinimo egzaminą, nebūti policijos įskaitoje. Uždrausta kinkyti arklius naudojant lankus, vietoje jų privalomi angliško arba „Krokuvos“ tipo pakinktai. Puskarietės galinių ratų pakaba privalėjo būti su lingėmis, o iš šonų kabėti žibintai. Per dvidešimt Lenkijos vykdytos Vilniaus okupacijos metų, nors mieste įsitvirtino autobusai ir taksi automobiliai, vežikai išliko populiarūs tarp vilniečių ir miesto svečių.

*9 pav. Vežikai Didžiojoje gatvėje laukia keleivių. XX a. 4 dešimtmetis. Nuotr. S. Kolupailos. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 32.*



# VILNIAUS ARKLINIS TRAMVAJUS KONKĖ

XIX a. pabaigoje Vilnius, kaip ir daugelis kitų Europos ir carinės Rusijos miestų, sparčiai plėtėsi. Miestui būtinai reikėjo papildomo viešojo transporto. Buvo nuspręsta įrengti arklinį tramvajų.

1893 m. birželio 3 d. Gedimino prospekto ir Jogailos gatvės sankryžoje ant bėgių stovėjo dideli vagonai, pakinkyti pora arklių. Susirinko minia žmonių. Pasibaigus iškilmingoms kalboms, Vilniaus generalgubernatoriaus žmona perkirpo juostą, simboliškai atidarydama Vilniuje naują viešojo transporto rūšį – arklinį tramvajų. Pirmajame tramvajaus vagonė važiavo generalgubernatorius su šeima ir svečiais, kitais vagonais – visi, kas spėjo įlipti.

Arklinis tramvajus Vilniuje veikė 1893–1915 m., buvo 3 maršrutai. Vilniečiai juo važiuodavo vidutiniškai 14 kartų per metus. Vilniuje kasdien kursuodavo vidutiniškai 28 arklinio tramvajaus vagonai, juos traukė 122 arkliai, tramvajų aptarnaudavo daugiau kaip 150 darbininkų. Trijų tramvajaus linijų bendras ilgis sudarė 9,5 kilometro. Arklinis tramvajus pamažu nukonkuravo omnibusus ir diližanus, išstūmęs juos į miesto pakraščius. 1909 m. Vilniuje arkliniu tramvajumi pasinaudojo 2,6 mln. keleivių.

10 pav. Linija „Geležinkelio stotis – Žalioasis tiltas“. Nuotr. iš kn.:  
120 metų Vilniaus arkliniam tramvajui. – Vilnius, 2013, p. 9.

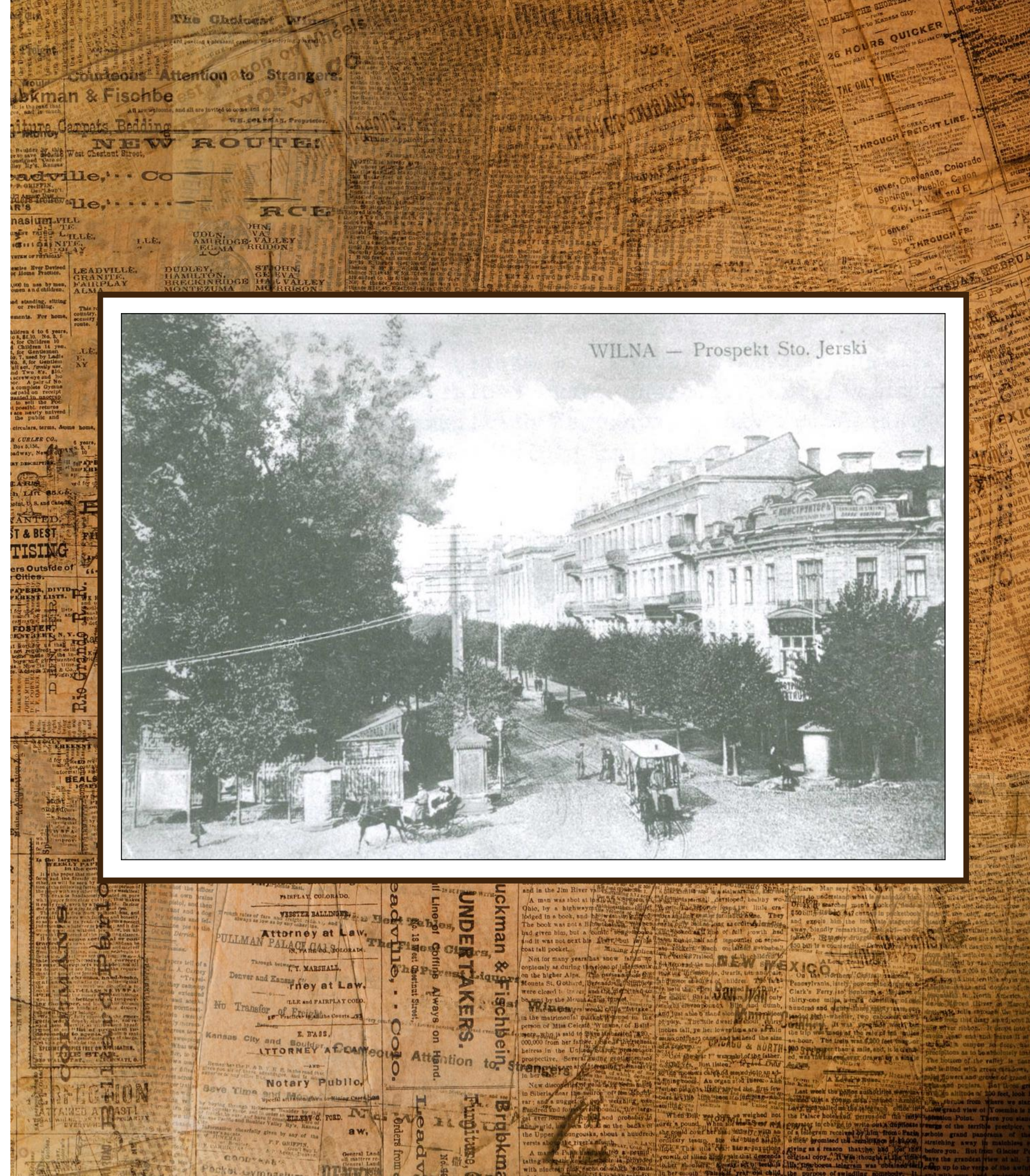


# VILNIAUS ARKLINIS TRAMVAJUS KONKĖ

1893 m. birželio 3 d. buvo atidarytos dvi pirmosios konkės linijos:

1. Geležinkelio stotis–Žaliasis tiltas. Maršrutas: Geležinkelio stotis–Sodų–Pylimo–Pamėnkalnio–Vasario 16-osios gatvė–Gedimino prospektas–Vilniaus gatvė–Žaliasis tiltas.
2. Tiltas per Vilnelę Užupyje–Lukiškių aikštė. Maršrutas: Maironio–Barboros Radvilaitės gatvė–Katedros aikštė–Gedimino prospektas–Lukiškių aikštė.

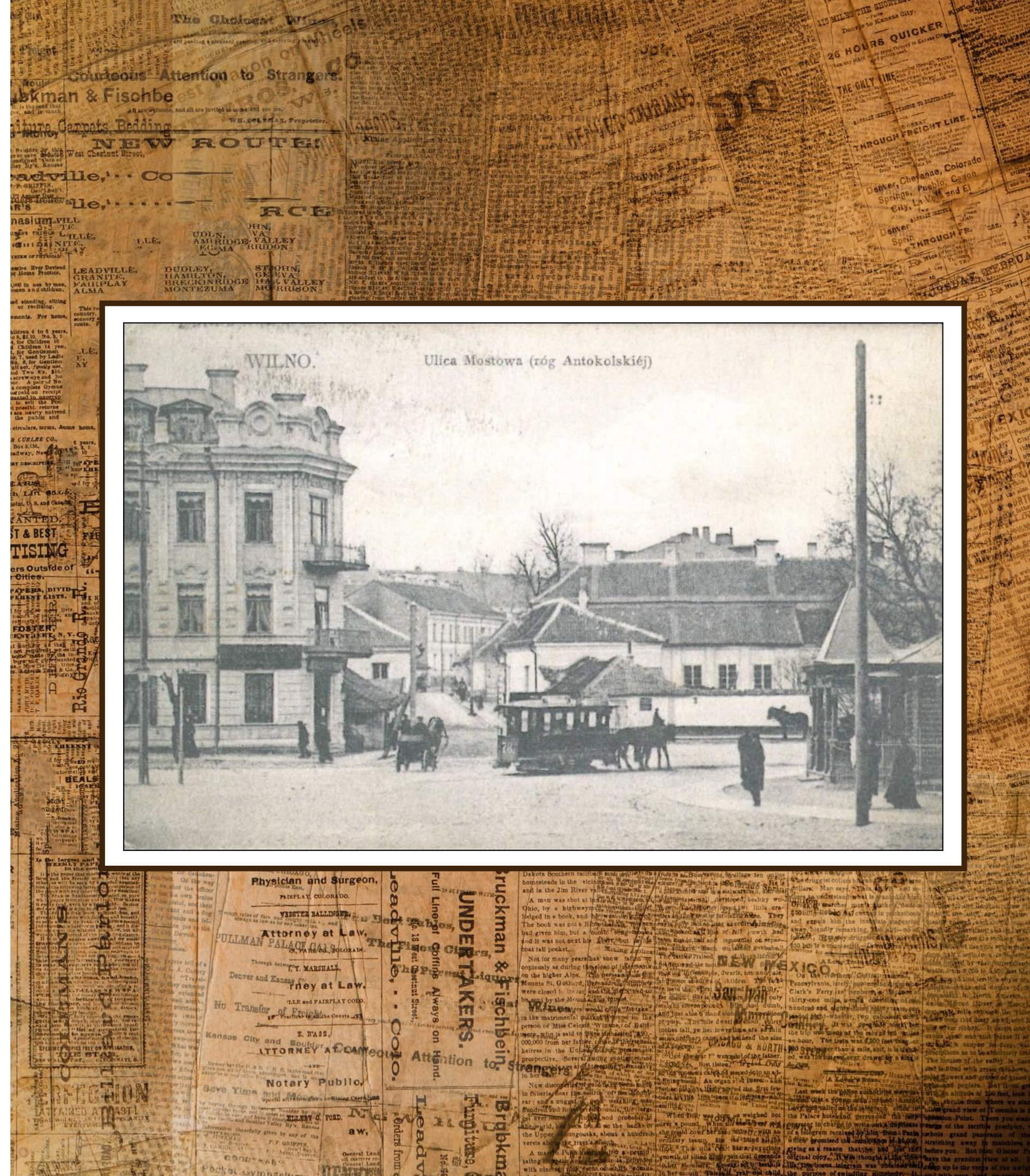
*11 pav. Gedimino pr. XX a. pradžioje. Nuotr. iš kn.: 120 metų Vilniaus arkliniam tramvajui. – Vilnius, 2013, p. 46.*



# VILNIAUS ARKLINIS TRAMVAJUS KONKĖ

Dar po mėnesio atidaryta trečioji linija „Katedros aikštė–Antakalnis“. Maršrutas: nuo Katedros aikštės Antakalnio gatve iki miesto ribos, kur buvo keltas per Nerį. Žiemą šia linija tramvajus važiuodavo tik iki Glazgerio namų Antakalnyje, nuo Katedros aikštės nevažiuodavo į Užupį. Šaltuoju metų laiku keleivių buvo mažai, o sniego valymo nuo bėgių darbai kainavo brangiai.

12 pav. Linija „Katedros aikštė – Antakalnis“. Nuotr. iš kn.: 120 metų Vilniaus arkliniam tramvajui. – Vilnius, 2013, p. 26.



# VILNIAUS ARKLINIS TRAMVAJUS KONKĖ

1893 m. buvo parengtos arklinio tramvajaus eksploatavimo ir keleivių taisyklės, kurios skelbė, kad visi ekipažai ir vežimai turi užleisti kelią konkės vagonui, tačiau iškilus reikalui šis turi sustoti. Stotelių nebuvo. Tramvajus sustodavo bet kurioje vietoje keleiviui pareikalavus, išskyrus posūkius, pervažas ir įkalnes. Keleiviams buvo draudžiama vežtis šunis, didelius lagaminus, rūkyti uždaruose vagonuose. Į tramvajų buvo neįleidžiami neblaivūs ar nešvariais drabužiais apsirengę keleiviai (kaminkrėčiai, anglininkai). Buvo draudžiama įlipti į vagoną ir išlipti iš jo per priekines duris. Priekyje, šalia važnyčiotojo, nemokamai galėjo važiuoti policijos pareigūnai, tačiau tik apsirengę uniformomis ir tik tarnybos metu. Vagonui nuriedėjus nuo bėgių ar sugedus, keleiviui pinigai nebuvo gražinami. Keleiviai turėjo persėsti į kitą vagoną ir tęsti kelionę neperkant naujo bilieto.

13 pav. Konkės eksploatavimo tvarka ir keleivių taisyklės „Vilniaus gubernijos žiniuose“. 1893 m. birželio 9 d. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. 100 istorinių Vilniaus relikvų. – Vilnius, 2016, p. 374.



# VILNIAUS ARKLINIS TRAMVAJUS KONKĖ

Nors arklių tramvajus paskutiniame XIX a. dešimtmetyje jau buvo spėjęs tapti archajiška transporto rūšimi, tačiau vilniečiams tai buvo naujovė – ji sutikta įtariai. To meto laikraščiuose baimintasi, kad bėgiai gatvėse kels nelaimingų atsitikimų pavojų, arkliai baidysis konkės vagonų, o iš vežimų iškritę žmonės žus po vagonų ratais. Nepaisant tokių nepagrįstų baimių, konkė gana greitai įsitvirtino miesto gyvenime. Miesto gatvės iš karto pagyvėjo, jomis bildėjo vagonai, važnyčiotojai skambindavo varpeliais ir riksmomis išspėdavo neatsargius praeivius.

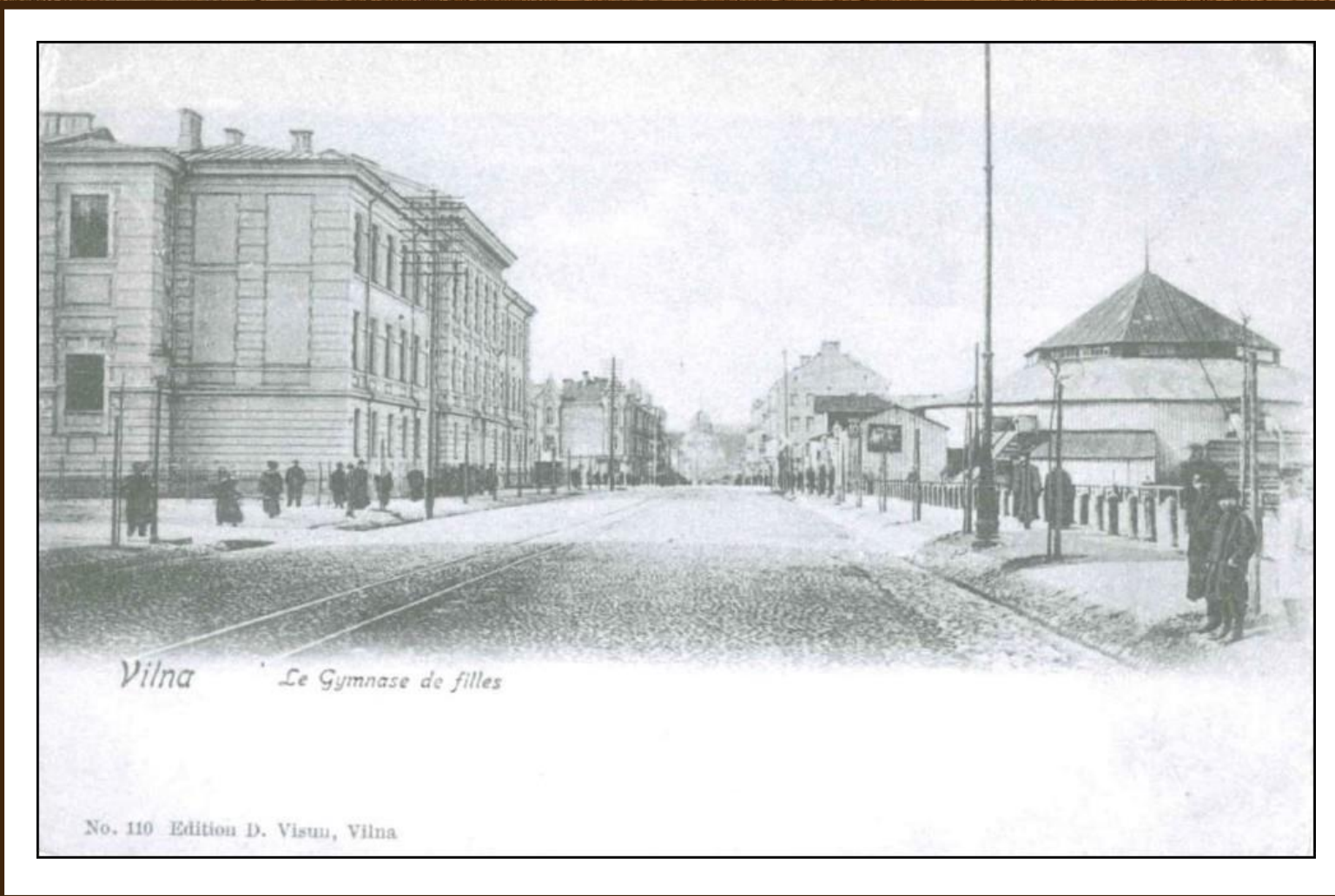
14 pav. Konkės vagonas prie Katedros. Nuotr. S. F. Fleury. Apie 1900 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. 100 istorinių Vilniaus relikty. – Vilnius, 2016, p. 376.



# VILNIAUS ARKLINIS TRAMVAJUS KONKĖ

1893 m. tramvajaus vagonams ir arkliams laikyti leista laikinai išsinuomoti vilniečio Šliomos Šimelevičiaus-Gurevičiaus cirko pastatą Lukiškių aikštėje. Tų pačių metų spalį Vilniaus gubernijos valdyba akcinės bendrovės įgaliotiniui generolui majorui Fiodorovui leido Antakalnyje tarp Smėlio ir V. Grybo gatvių pastatyti tramvajų parką. Bevardis skersgatvis prie šio parko pavadintas *Konnoželeznaja*, vėliau – Tramvajų gatve. Prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui ir 1915 m. spalio mėnesį vokiečių kariuomenei priartėjus prie Vilniaus, arklinio tramvajaus veikla nutrūko.

15 pav. Gedimino pr. prie Lukiškių aikštės. Dešinėje matomas cirko pastatas, kuriame 1893 m. buvo pirmasis tramvajų parkas. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. *Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m.* – Vilnius, 2016, p. 59.





# „PIEGUTKOS“ TRAMVAJUS

Pirmasis pasaulinis karas nutraukė arklių tramvajaus veiklą. Arkliai buvo paimti kariuomenės reikmėms, konkės vagonai nustojo kursavę. Po karo tramvajų atgaivinti ėmėsi vilnietis inžinierius Liudvikas Pegutkovskis (*Ludwik Piegutkowski*). Jis į kelis vagonus įmontavo senus variklius. Taip patobulintas tramvajus, inžinieriaus garbei vadintas „piegutka“, į gatves išriedėjo 1924 m. pavasarį.

16 pav. „Piegutkos“ vagonas prie Katedros aikštės. 1924–1925 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. 100 istorinių Vilniaus relikty. – Vilnius, 2016, p. 378.



# „PIEGUTKOS“ TRAMVAJUS

1924 m. gegužės 25 d., dienraštis „Vilenskoje utro“ rašė: „Vakar, 11 valandą dienos, buvo paleista bandomoji tramvajaus linija „Katedros aikštė–Pospieška“. Tramvajuje, kurį vairavo inžinierius L. Piegutkovskis, sėdėjo magistrato nariai su burmistru V. Bankovskiu priešakyje. Nepaisant to, kad kelio dangą ir bėgiai ne visur buvo tinkamos būklės, vagonas nuriedėjo iki Pospieškos ir kelionė užtruko tik 18 minučių. Grįžtant sustota du kartus: pirmą kartą dėl variklio gedimo, antrą – kai vagonas nuvažiavo nuo bėgių“.

17 pav. „Piegutka“ pradinėje linijos stotelėje Katedros aikštėje. 1924–1926 m. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 69.



# „PIEGUTKOS“ TRAMVAJUS

„Piegutka“ veikė neilgai. Seni varikliai nuolat gedo, susidėvėję vagonai neretai nuvažiuodavo nuo bėgių. Naujų vagonų įsigyti niekas nesirūpino. Nutraukus tramvajaus veiklą, iš konkės bėgių miesto magistratas įrengė Vilnios krantinių užtvartas: prie jos žiočių, Sereikiškių parke (dabar Bernardinų sodas), Maironio, Žygimantų gatvėse. Senuosius vagonus arklinio tramvajaus direkcija pardavė miestiečiams, kurie juose įsirengė sandėliukus, tvartelius gyvuliams ir paukščiams.

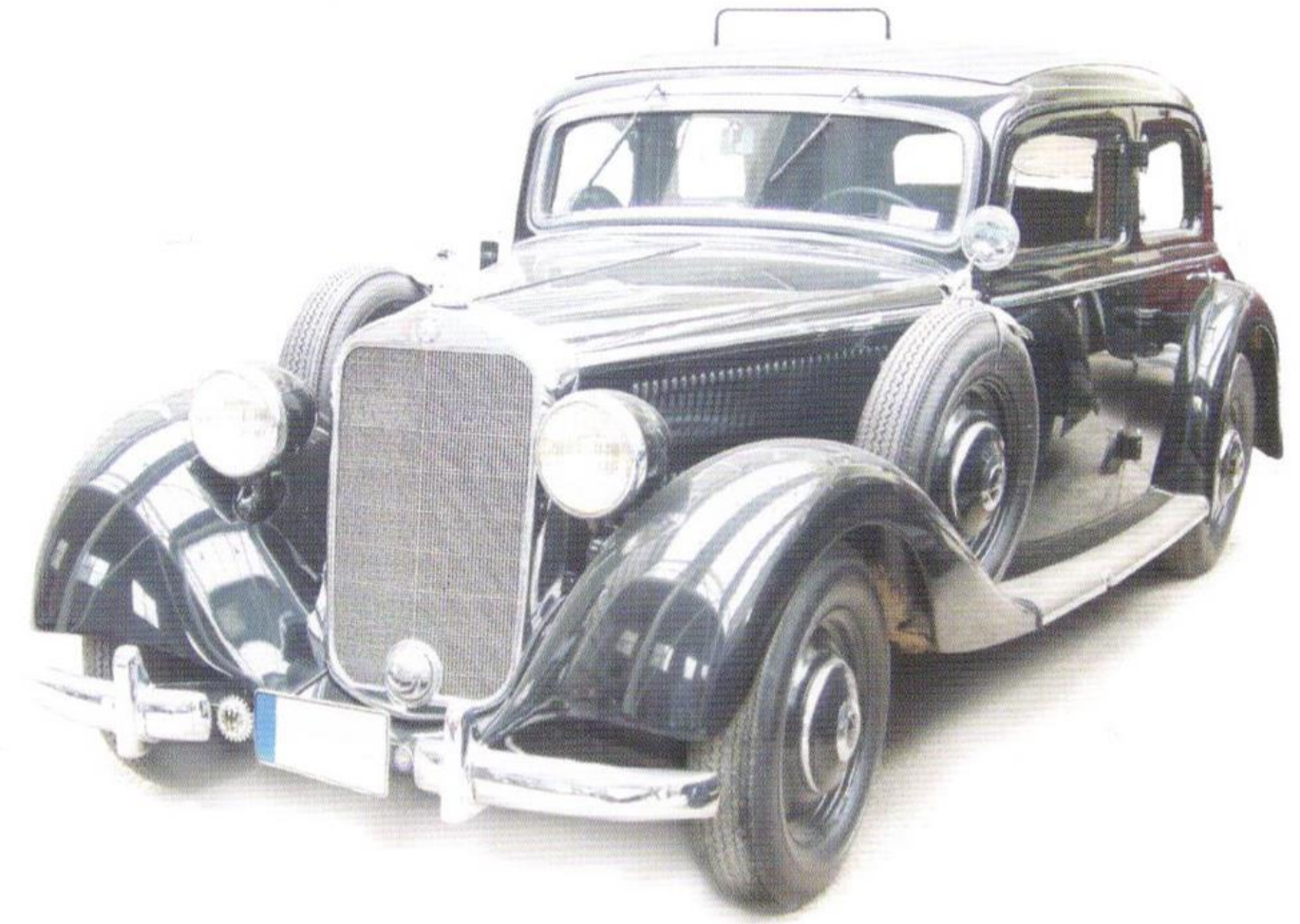
18 pav. „Piegutkos“ karikatūra. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 72.



# PIRMIEJI VILNIAUS AUTOMOBILIAI

1903 m. kovą Vilniaus gatvėmis pradėti važinėti pirmieji automobiliai. Automobilių eismas Vilniuje buvo labai apribotas, daugiau kaip 70 gatvių Senamiestyje, Naujamiestyje, Naujininkuose, Šnipiškėse apskritai uždraustas. 1908 m. lapkričio 8 d. užfiksuotas pirmasis eismo įvykis – automobilis Katedros aikštėje atsitrenkęs į vežimą jį sulaužė, sužeidė vežiką ir arklį. Mieste karaliaavę vežikai su automobiliais konkuravo: gadino padangas, važiuojamojoje kelio dalyje barstė aštrius daiktus. Šv. Jurgio prospekte buvo automobilių servisas, kur už paslaugas buvo mokama pagal susitarimą.

19 pav. Lengvasis automobilis. XX a. pirmoji pusė. Nuotr. iš kn.: Čaplinskas, Antanas Rimvydas. *Vilniaus istorija: legendos ir tikrovė.* – Vilnius, 2010, p. 519.



# PIRMIEJI VILNIAUS AUTOMOBILIAI

Vilniuje leistas humoristinis žurnalas „Bomba“ 1909 m. 9-ame numeryje išspausdino karikatūrą ir eilėrašį „Kalvarijų automobilis“:

*Nieks tegu nesako –  
Vilnius nemadingas,  
Nes gatvėmis miesto  
Jau rieda mašinos.*

*Mašinėlės lekia  
Vilniaus žemumose,  
O arkliai vežikų  
Galvas nukabinę.*

*Arkliai, neliūdėkit,  
Bus tai bėdai galas,  
Dings automobilis,  
Mus visus suvažinęjęs.*

(Vertimas R. Žičkaus)

20 pav. Bomba. – 1909, Nr. 9, p. 1.

№ 9. — Rok I.      WILNO, 5 (18) lipca 1909 r.      Gena 20 kop.

# BOMBA

DWUTYGODNIK  
HUMORYSTYCZNO-  
SATYRYCZNY.

Kosztuje z przesyłką:  
Rocznie . . . w Wilnie 4 rb.    Na prowincji . . . 5 rub. — kop.    Prenumeratę przyjmują wszystkie księgarnie i agencje oraz Redakcja:  
Półrocznie . . . 2 rb.    2 rub. 50 kop.    WILNO, Zaułek Literacki Nr. 11, m. 1.  
Kwartalnie . . . 1 rb.    1 rub. 25 kop.    Prenumerata od Lipca do końca b. r. wynosi: w Wilnie 2 rub.; na Prowincji 2 rub. 50 kop.

Adres Redakcji: Wilno, Zaułek Literacki 11, m. 1.      Kierownik lit. Jan Kasprzycki.

## Kalwaryjski samochód.



Nikt nam dziś nie powie,  
Ze w Wilnie brak mody,  
Bo już po ulicach  
Jeżdżą samochody.

Samochody jeżdżą  
Gdzie wileński padół, —  
Dorożkarskie konie  
Lby spuściły na dół.

Nie martwcie się konie,  
Przyjdzie koniec biedy. —  
Sam samochód kwinie,  
Gdy wszystkich rozjedzie!

# PIRMIEJI VILNIAUS AUTOMOBILIAI

1909 m. vasario 24 d. Vilniaus dūma patvirtino „Naudojimosi automobiliais ir keleivinio bei krovinio transporto judėjimo Vilniuje ir jo priemiesčiuose privalomą nutarimą“. Juo įspėjama, kad važiuoti automobiliais ir vežioti jais krovinius Vilniuje ir jo apylinkėse leidžiama tik gavus leidimą. Asmenys turėjo valdybai pateikti prašymą, automobilio piešinį ar nuotrauką, nurodyti jo dydį, svorį, variklio sistemą, pateikti stabdžių ir signalų prietaisų aprašymą, nurodyti paskirtį – asmeniniams tikslams, keleiviams ar kroviniams vežti, ir saugojimo vietą.

21 pav. Prie prašymų leisti pradėti keleivių vežimą autobusais verslininkai pridėdavo iš katalogo išplėštus paveikslėlius. 1909 m. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 81.



# PIRMIEJI VILNIAUS AUTOMOBILIAI

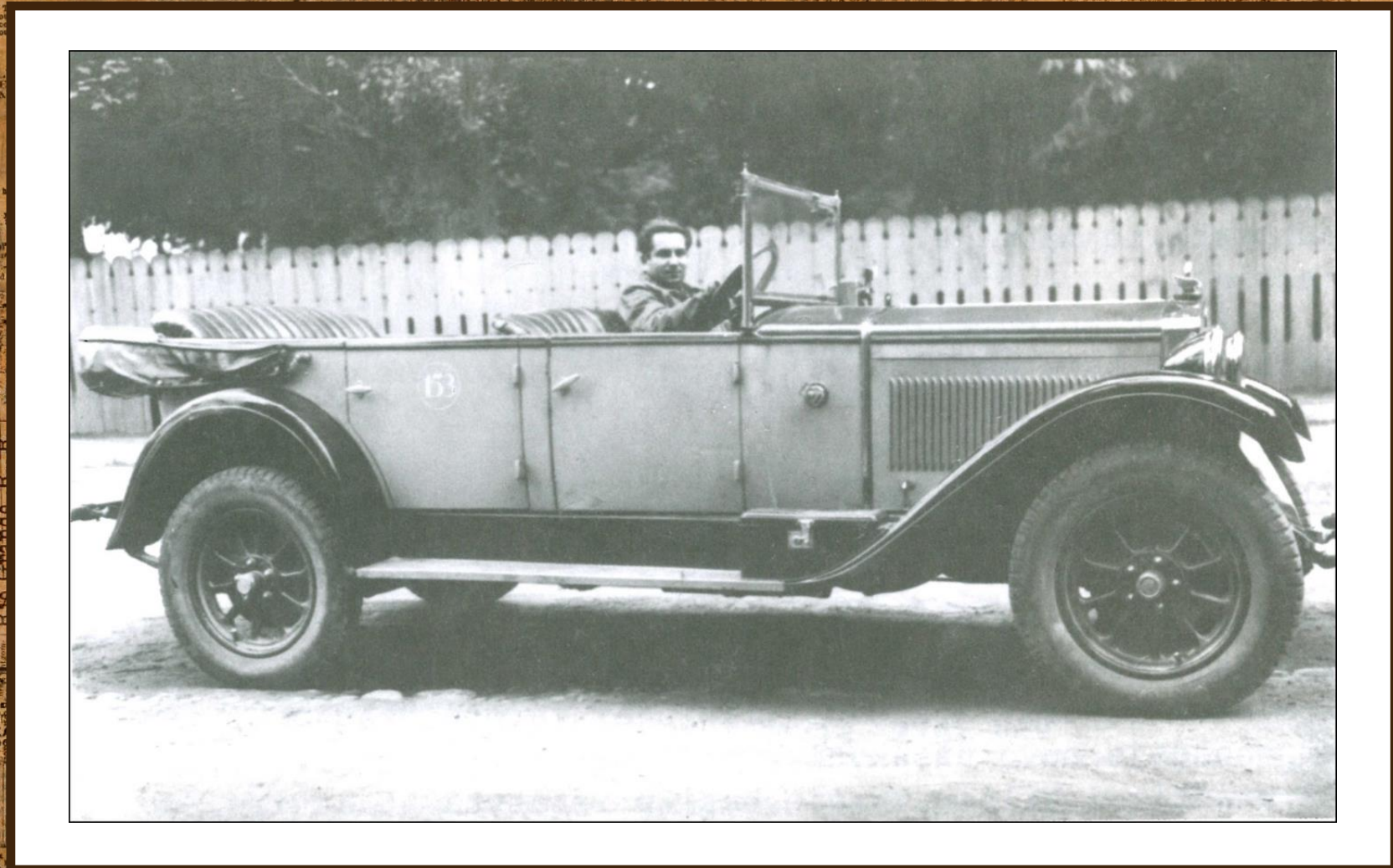
Nuo 1905 m. keleivius ėmė vežioti pirkliaus Michailo Agresto omnibusai, kurių garažas buvo Šv. Jurgio prospekte, 26-ojo namo kieme. Tačiau omnibusai aptarnavo tik miesto pakraščius, reguliaraus susisiekimo mieste dar nebuvo. 1909 m. buvo paleistas autobusų maršrutas „Vilnius–Verkiai“. 1910 m. vasarį verslininkė Sara Jozelit atidarė autobusų maršrutą iš Žvėryno per Katedros aikštę į Antakalnį. 1913 m. Vilniuje važinėjo „Benz“, „Berliet“, „Fiat“ automobiliai, bet nedideli 14-16 vietų autobuseliai senojo arklių tramvajaus įveikti dar nepajėgė.

22 pav. AB „Astoruch“ prie 1924 m. rugsėjo 12 d. prašymo leisti vežioti Vilniaus mieste keleivius pridėjo autobuso „Fiat“ nuotrauką. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 81.



# VILNIAUS TAKSI

Vilniaus taksi istorija prasidėjo 1909 m. rugpjūčio mėnesį, kai verslininkas Leišgoldas pirmasis Vilniuje keturių ir šešių vietų automobiliais pradėjo vežti keleivius. Išsinuomoti automobilį su vairuotoju buvo galima Gedimino prospekte prieš Torvirto cukrainę. Tuo pačiu metu „Šiaurės–Vakarų krašto automobilinio susisiekimo bendrovė“ įsigijo du keturviečius automobilius keleiviams vežti. Mokestis už važiavimą mieste buvo imamas už valandas, į užmiestį – už kilometrų. Norint pasinaudoti taksi paslaugomis, reikėjo iš anksto užsiregistruoti knygyne „Lektor“. Taksi automobilių stovėjimo vietose buvo įrengti specialūs informaciniai iš Poznanės atvežti ženklai. Trečiajame dešimtmetyje daugiausia buvo „Ford“, „Chevrolet“, „Fiat“, „Morris“, „Overland“ markės automobilių. 1937 m. Vilniuje buvo išduotas pirmasis verslo leidimas taksi motociklams. 1949 m. Vilniuje įkurtas Taksi parkas turėjo 40 „Pobedos“ automobilių, 1964 m. – 307 „Volgos“ automobilius.



23 pav. Taksi automobilis „Fiat-520“. XX a. 4 dešimtmetis. Nuotr. iš kn.: Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas iki 1941 m. – Vilnius, 2016, p. 162.



# AUTOBUSAI

Iki 1932 m. Vilniuje autobusų buvo nedaug. Jie priklausė privatiems asmenims, važinėjo nereguliariai. 1932 m. sausio 24 d. Vilniaus gatvėmis pradėjo važinėti Šveicarijos „Saurer“ įmonėje pagaminti autobusai. Juos į miestą atgabeno magistrato paskelbta konkursą laimėjusi Varšuvos akcinė bendrovė „Arbon“. Šie autobusiukai, praminti „arbonais“, vilniečiams tapo visuomeninio transporto sinonimu.

Bendrovės „Arbon“ ir Vilniaus magistrato sudarytoje sutartyje buvo nustatyti reikalavimai autobusams: autobusai turi būti su posūkių lemputėmis, elektriniu vairuotojo stiklo valytuvu ir galinio vaizdo veidrodėliais. Aprašytos ir spalvos: apačia žydra, viršus – gelsvas, per vidurį – siaura raudona juosta su užrašu *Komunikacja Miejska* (lenk. „Viešasis transportas“).



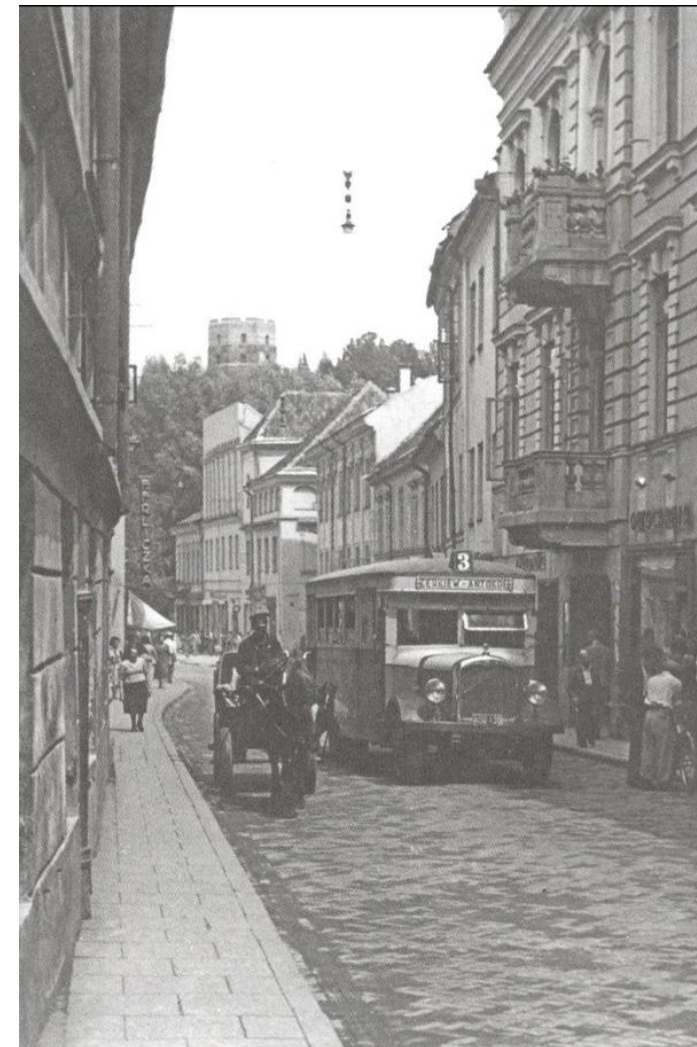
24 pav. „Arbono“ autobusas Vilniuje. Nuotr. iš kn.: *W oparach diesla: Sz wajcar w Wilnie, 1937–1940.* – Wilno, 2019, p. 65.



# AUTOBUSAI

„Arbonai“ važinėjo 6 maršrutais: Geležinkelio stotis–Žvėrynas (Lokių gatvė); Geležinkelio stotis–Kalvarijų gatvė; Geležinkelio stotis–Antakalnis (Tramvajų gatvė); Geležinkeliečių ligoninė–Linkmenų gatvė; Katedros aikštė–Olandų gatvė. „Saurer“ autobusai važinėjo iki 1941 m. Sovietų kariuomenė besitraukdama miesto autobusus išsivežė. Atėję vokiečiai rekvizavo ir paskutinius. Vilnius liko be viešojo transporto.

25 pav. „Arbonai“ Vilniaus gatvėse. Nuotr. iš kn.: *W oparach diesla: Szwajcar w Wilnie, 1937–1940. – Wilno, 2019, p. 5, 57, 65.*

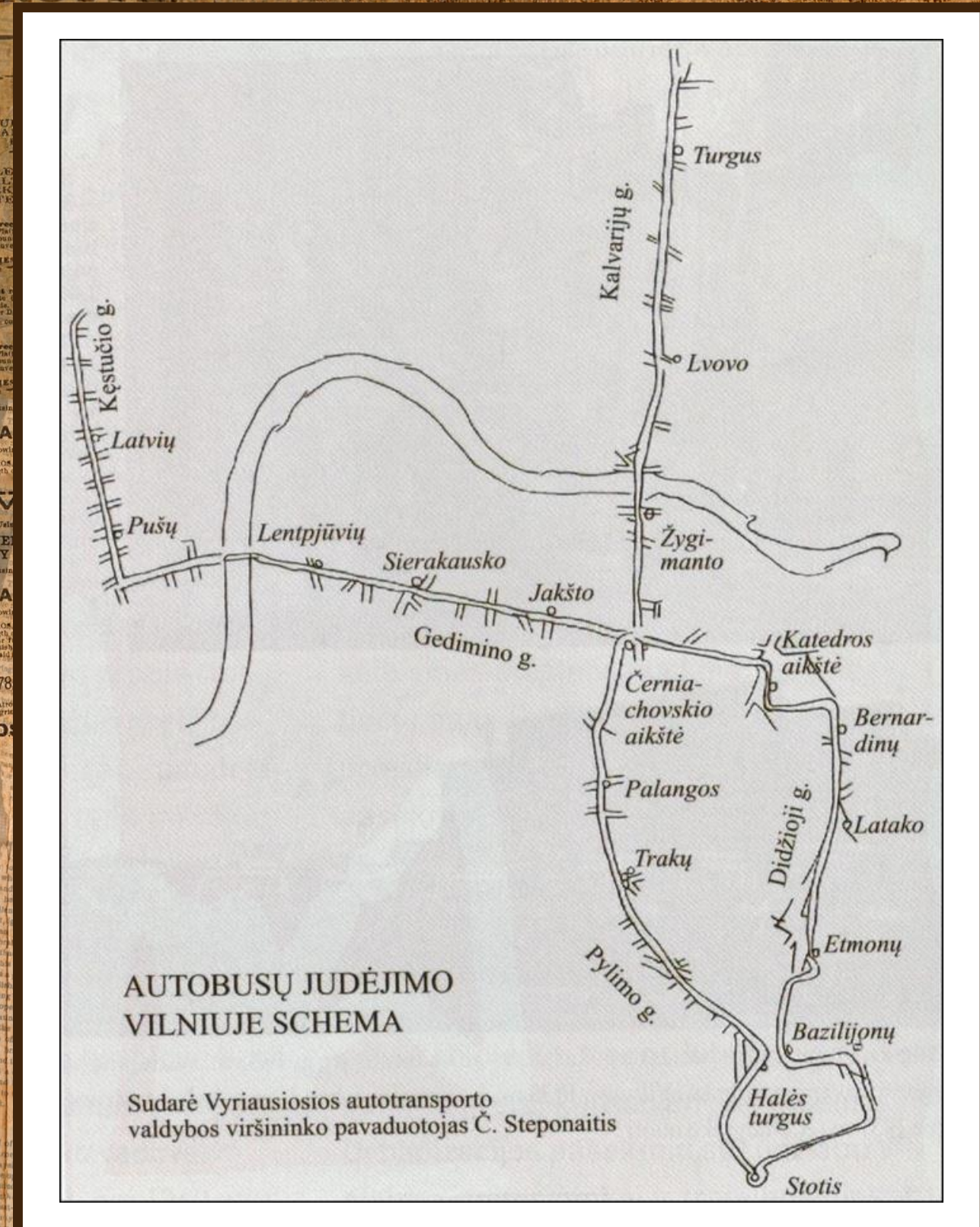


# AUTOBUSAI

Pasibaigus Antrajam pasauliniam karui, 1945 m. buvo įsteigta Vilniaus keleivių susisiekimo kontora, turėjusi organizuoti vilniečių keliones maršrutiniais autobusais. 1946 m. miesto gatvėmis vėl pradėjo važinėti autobusai.

1947 m. J. Basanavičiaus ir Pylimo gatvių sankryžoje įrengtas pirmas Lietuvoje rankomis valdomas šviesoforas. Vėliau elektrinis šviesoforas pradėjo veikti Gedimino prospekto ir Vilniaus gatvių sankryžoje. Prie universalinės parduotuvės buvo pastatyta metalinė „statinė“. Joje milicininkas viršutinėje stiklinės būdelės dalyje perjunginėdavo šviesoforo šviesas. Primityvi įranga dažnai gesdavo, milicininkui tekdavo eiti į sankryžą ir lazdele reguliuoti eismą.

26 pav. Pirmoji Vilniaus autobusų maršrutų schema pokariu. 1945 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. *Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990.* – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 538.



# AUTOBUSAI

Pokariniame Vilniuje pasirodę trofėjiniai įvairių markių ir dydžių autobusai buvo tikra atrakcija miesto vaikams. Juose dar nebuvo sukonstruotas mechanizmas, atidarydavęs ir uždarydavęs duris. Bet išeitis buvo rasta. Durininkais pradėjo dirbti moksleiviai (nuo dvylikos metų ir vyresni). Kiekvienoje stotelėje nuolat lūkuriuodavo keli vaikai, laukdami savo eilės.

27 pav. Keleivinis autobusas Gedimino pr. 1946 m. Nuotr. E. Šiško. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990. – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 541.



# AUTOBUSAI

Vilniečiai, žinoma, buvo patenkinti atsinaujinusių viešuoju miesto transportu, tačiau netrukus prasidėjo kritikos lavina dėl nereguliarių arba per retai kursuojančių autobusų. Tai sukėlė eiles stotelėse ir spūstis autobusuose. Labiausiai apkrautas būdavo 3-iasis autobusas, vežęs iš stoties į turgų. Autobusų vairuotojai lengviau atsikvėpė, kai didžiosios spūstys persikėlė į troleibusus.

28 pav. Keleiviniai autobusai Jogailos g. ir Gedimino pr. sankryžoje. 1949 m. Nuotr. L. Morozovo. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990. – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 542.



# TROLEIBUSAI

1956–1960 m. Vilniuje buvo įrengti šeši troleibusų linijų maršrutai. Keleiviai jais važinėjo iš geležinkelio stoties į Antakalnį, Kalvarijų gatvę, Žvėryną, Savanorių prospektą; iš Žvėryno į Antakalnį. Pirmieji miesto gatvėmis pradėjo važinėti Engelso gamyklos troleibusai, vėliau juos keitė Čekijos „Škodos“ troleibusai. 1965 m. jie jau sudarė pusę troleibusų parko mašinų.

Vilniuje troleibusai ir šiandien yra labai populiarūs tarp miestiečių – jais kasdien keliauja apie 56 % viešuoju transportu besinaudojančių miesto gyventojų.

29 pav. Pirmosios troleibusų linijos montavimo darbai.

1955 m. (1). Pranešimas apie pirmuosius troleibusus laikraštyje „Literatūra ir menas“. 1956 m. (2). Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. *Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990.* – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 553.



## Pirmieji troleibusai Vilniaus gatvėse

Prieš pora mėnesių Komjaunimo gatve, Stalino prospektu iki Antakalnio pakraščio nusitęsė pirmosios Vilniuje troleibusų linijos taidai. O lapkričio 6 d. po tais laidais šventiškai pasipuošusiomis sostinės gatvėmis tyliai, be užsiso pravažiavo ir pirmieji troleibusai. Šiuo metu troleibusai dar atlieka bandomuosius reisus, bet netrukus jau pradės reguliariai kursuoti pirmąja linija „Stotis–Antakalnis“.

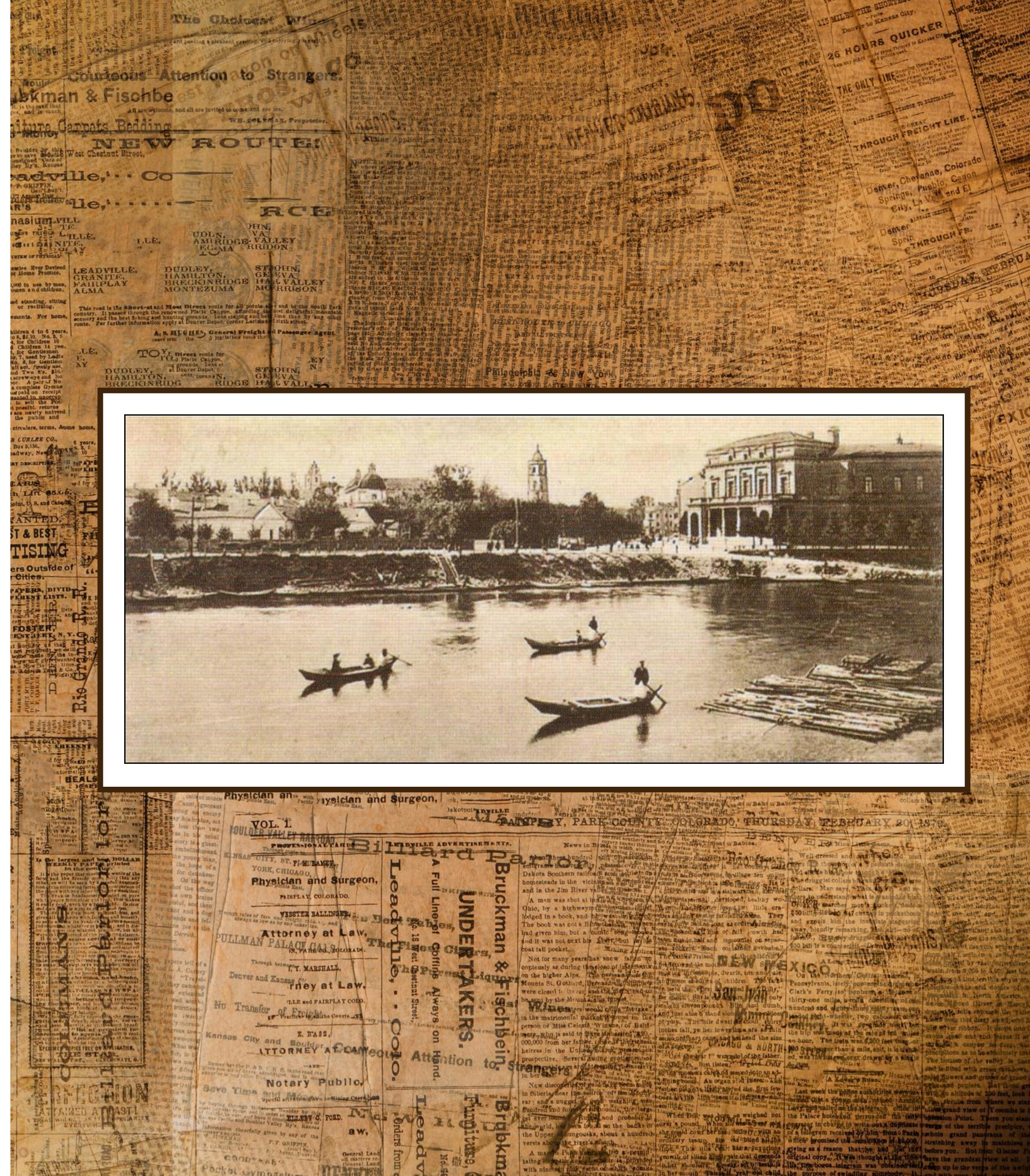
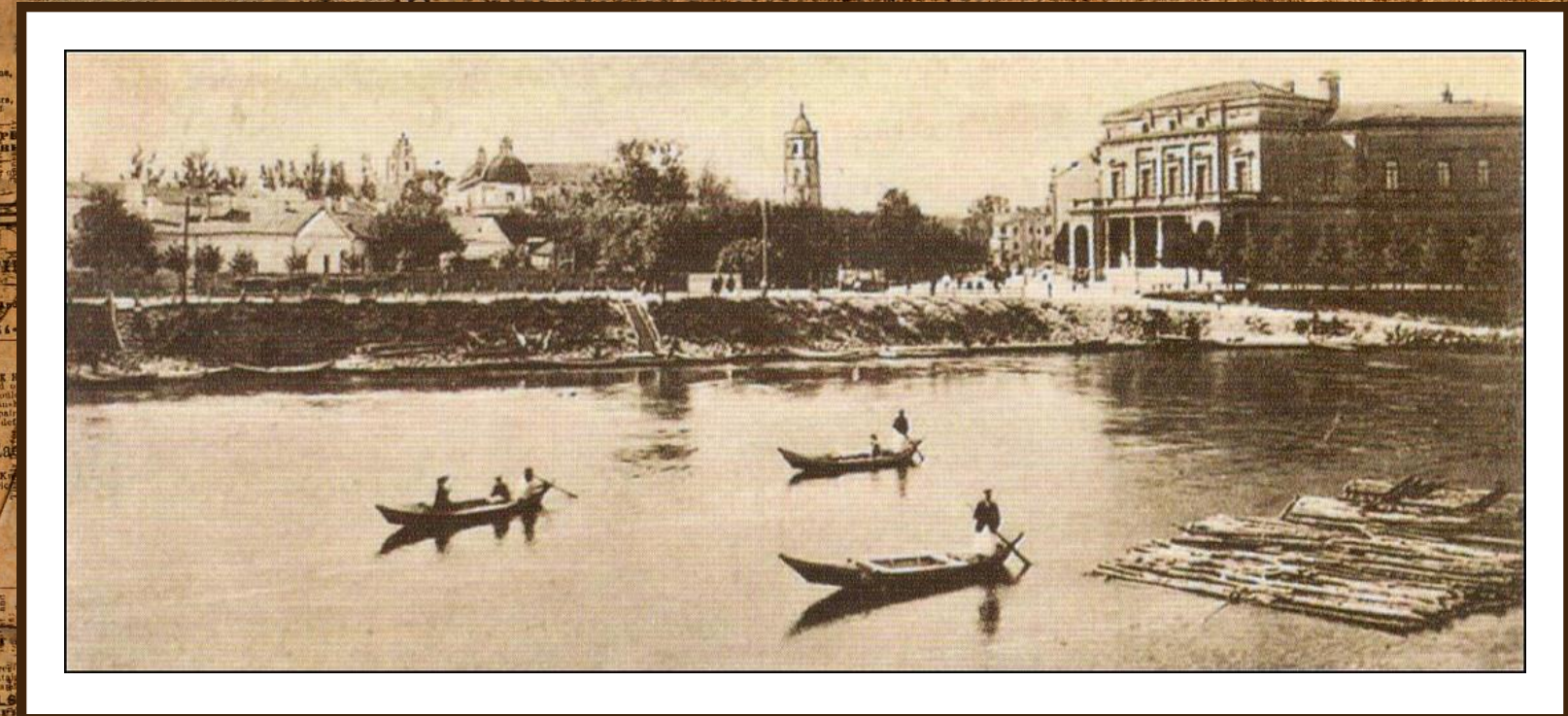


Nuotraukoje: troleibusas Stalino prospekte. E. Šiško nuotr.

# VILNIAUS VANDENS TRANSPORTAS

Iki XX a. vidurio vilniečiai kitą Nerios krantą pasiekdavo ne tik važiuodami per Žaliąjį tiltą, bet ir plaukdami valtimis. Valtys buvo registruojamos, tikrinama jų techninė būklė, o valtininkams nustatyti teikiamų paslaugų ir kokybės reikalavimai. 1915 m. miesto valdyboje buvo užregistruotas 31 valtininkas, turėjęs kelti per upę žmones. Valtimis per Nerį buvo keliami visą tarpukarį ir kelis metus po Antrojo pasaulinio karo. Valtimis į darbą buvo nuolat plukdomi Vilniaus elektrinės darbuotojai, iš darbovietės gaudavę 10 grašių vertės bilietus. Valtininkai išnyko 1948 m., kai pastačius „Žalgirio“ stadioną, gegužės–rugsėjo mėn. čia būdavo įrengiamas pontoninis tiltas.

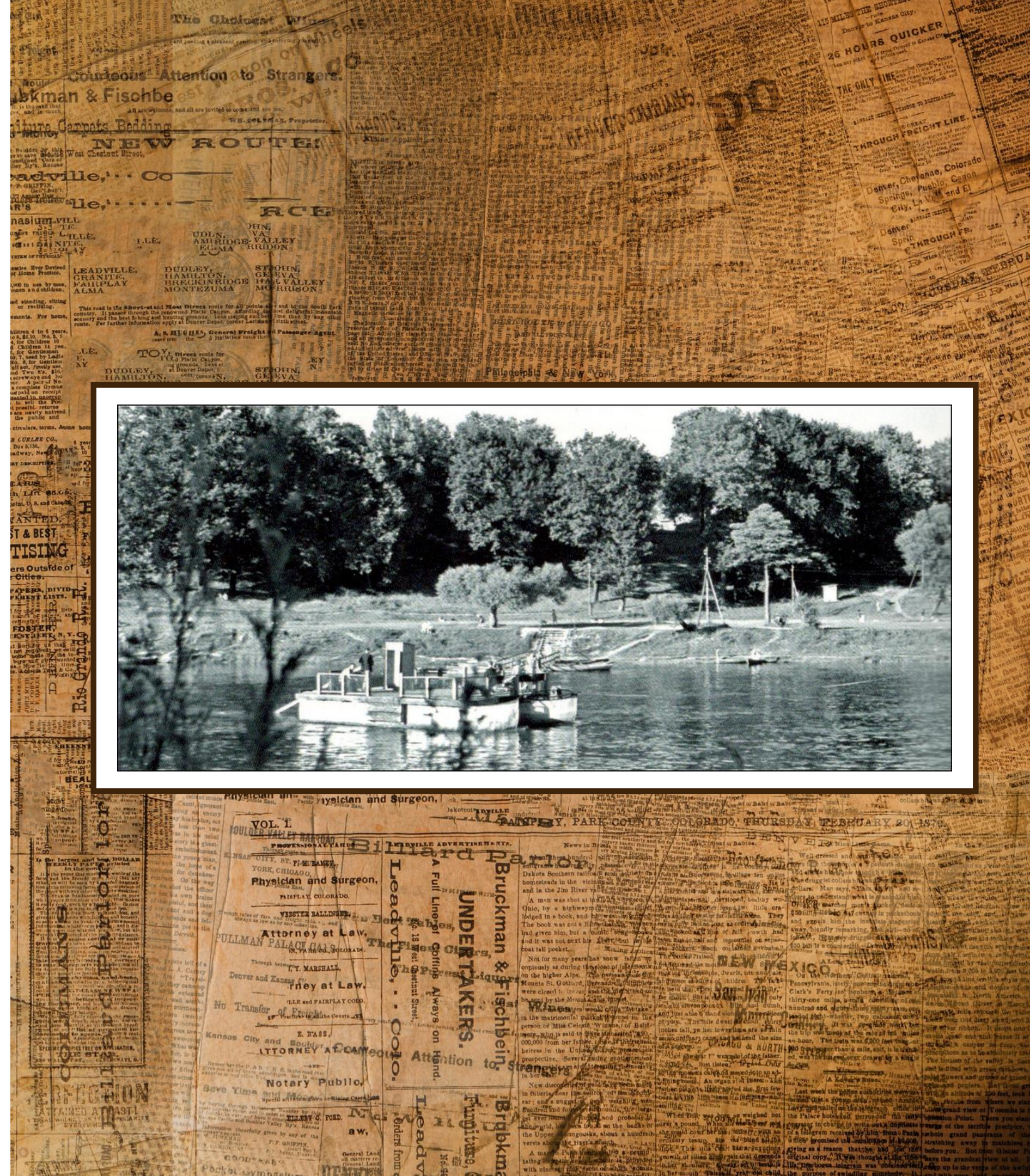
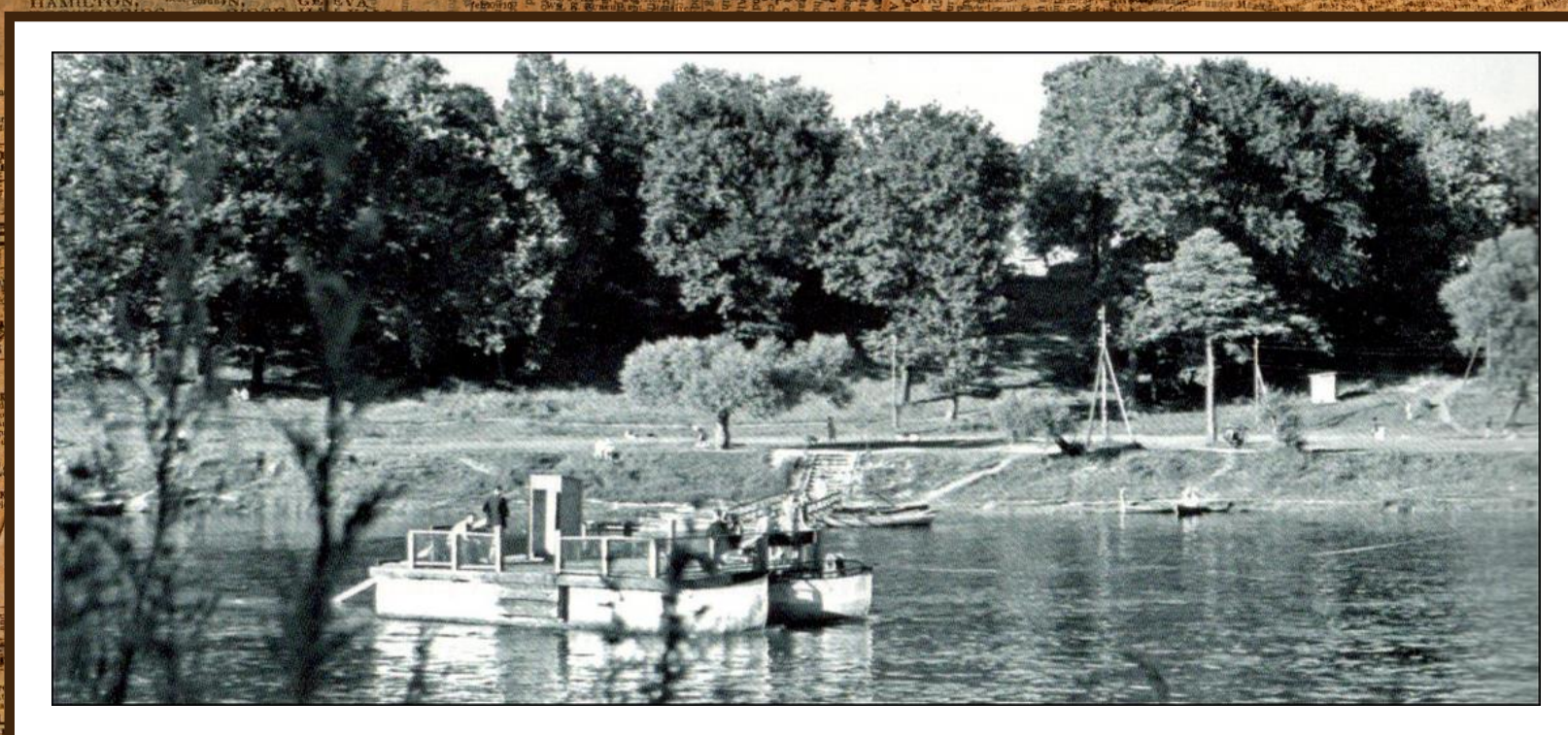
30 pav. Nerios valtininkai. 1917 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. 100 istorinių Vilniaus relikvų. – Vilnius, 2016, p. 700.



# VILNIAUS VANDENS TRANSPORTAS

1954–1973 m. vilniečiai per Neries upę galėjo persikelti keltais. 1958–1965 m. mieste veikė 4 keleiviniai keltai su priplaukomis: Vilniaus centre prie elektrinės, aukščiau žiemos uosto, prie Vingio parko ir Valakampiuose. 1965–1973 m. taip pat buvo 4 priplaukos: prie elektrinės, prie Jūrų klubo (Tuskulėnų dvarelis), prie žiemos uosto ir Valakampių. Keltai priklausė Nemuno laivininkystei. Keltininkai, dažniausiai senyvi žmonės, dirbdavo nuo kovo pradžios iki lapkričio pabaigos. Bilietas kainuodavo tik 2 kapeikas, todėl prie keltų nusidriekdavo eilės. Rytais daugiausia plaukdavo gamyklų darbininkai, vėliau moksleiviai, dienomis žmonių sumažėdavo, o vakarais darbininkai grįždavo namo. 1974 m. keleivių perkėlimas per Nerį keltais buvo sustabdytas.

31 pav. Keltas prie Vingio parko. 1963 m. Nuotr. A. Neniškio. Nuotr. iš kn. Pocevičius, Darius. Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990. – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 334.

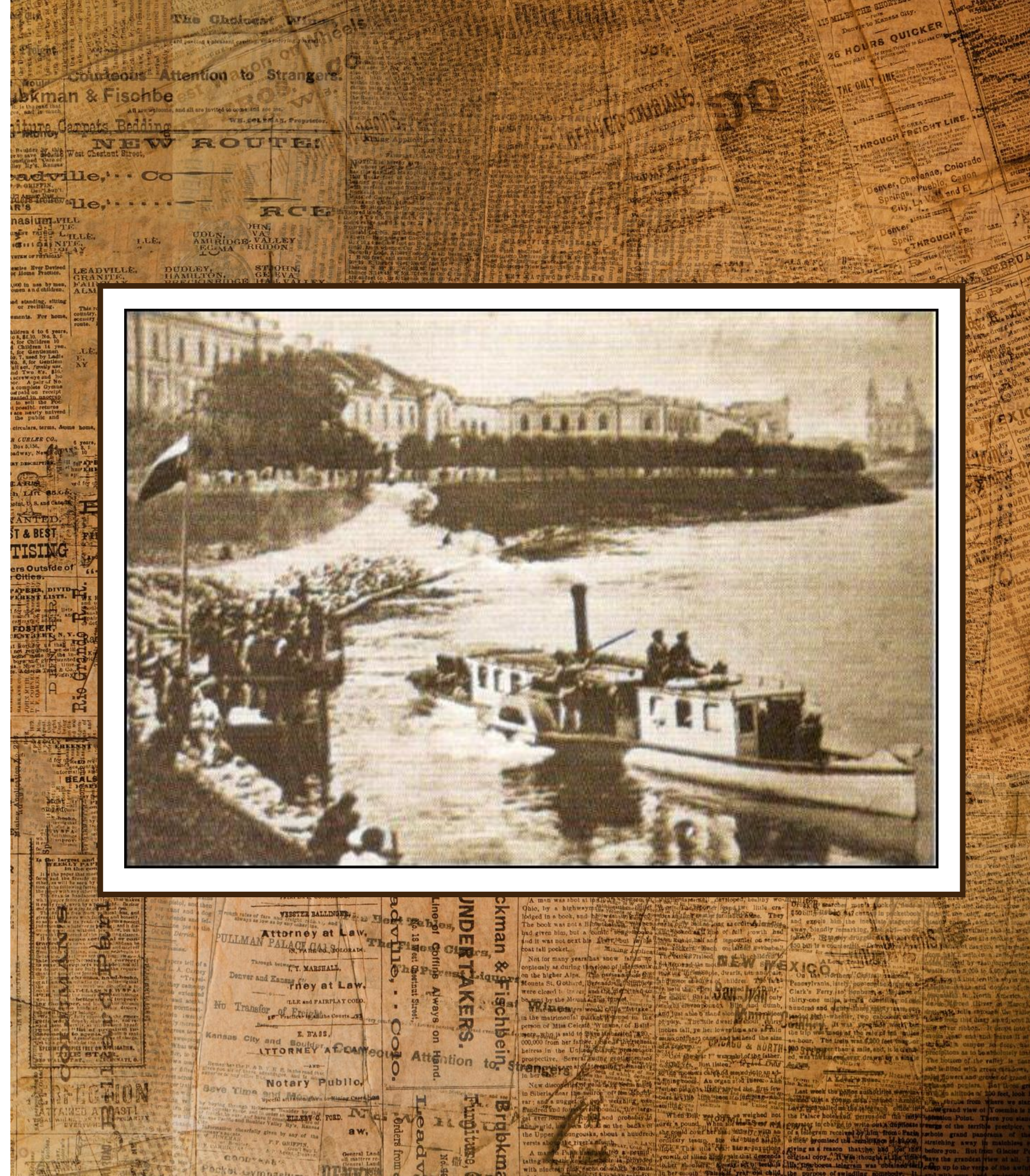




# VILNIAUS VANDENS TRANSPORTAS

Pirmasis garlaivis į Vilnių atplaukė 1856 m. Rokiškio dvaro savininko grafo Reinoldo Tyzenhauzo garlaivis „Wilno“ 1856 m. gegužės 13 d. atvyko iš Kauno, pernakvojo Lukiškėse ir gegužės 14 d. pirmą valandą po pusiaudienio leidosi į pirmąją kelionę nuo Žaliojo tilto iki Verkių. Deja, jis plaukiojo neilgai. Sekli ir akmeninga Neris vaga nepateisino bendrovės kūrėjų vilčių.

32 pav. Garlaivių prieplauka. 1912 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. 100 istorinių Vilniaus relikvų. – Vilnius, 2016, p. 702.

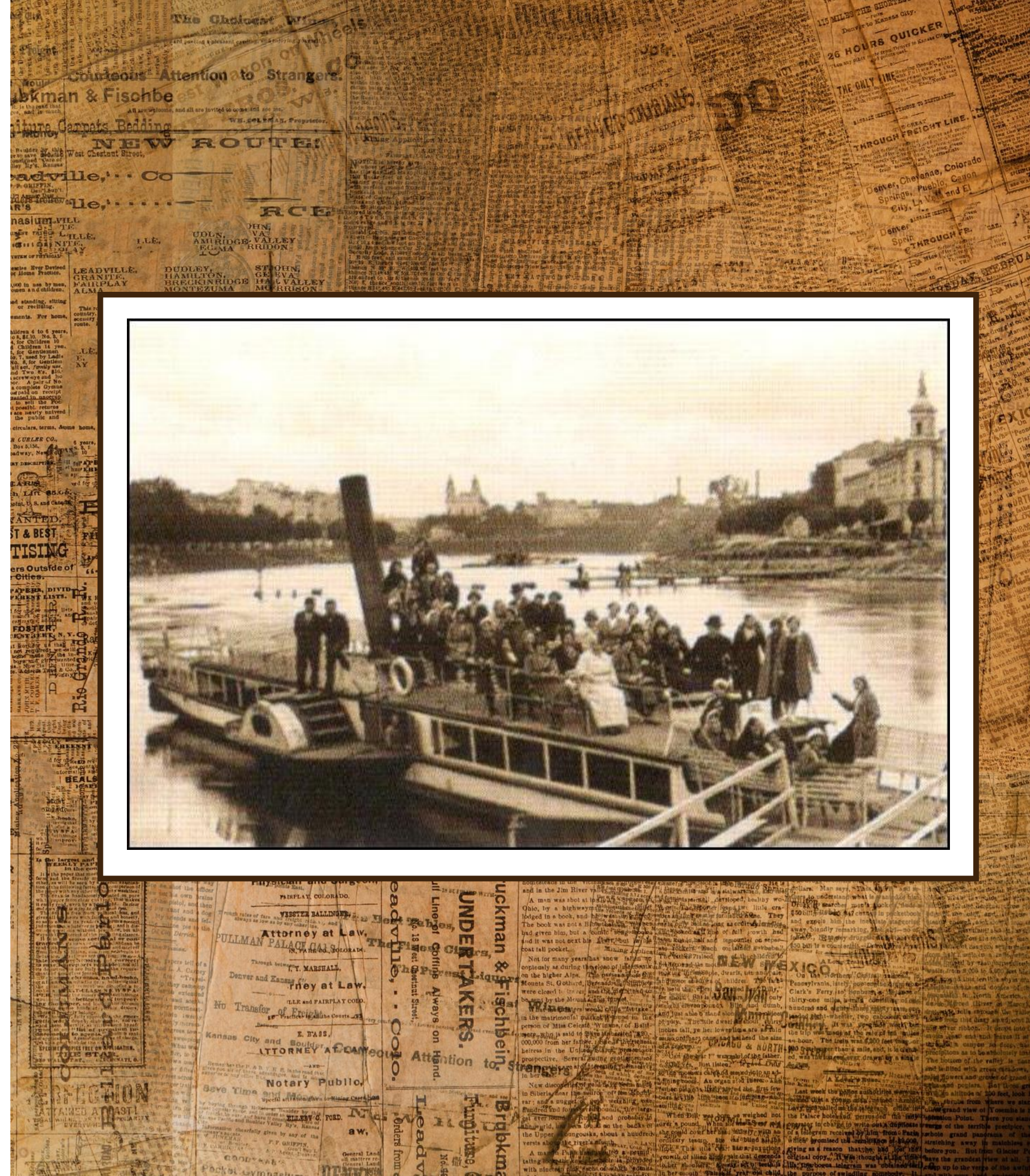


# VILNIAUS VANDENS TRANSPORTAS

1885–1912 m. tarp Vilniaus ir Verkių, sustodami Trinapolyje ir Valakampiuose, kursavo garlaiviai „Verkiai“, „Vilija“, „Žvaigždė“ ir „Gardinas“. Nuo Pospieškos iki Nemenčinės žmones plukdydavo „Kronprincesė“. XX a. 3-ame dešimtmetyje „Žvaigždė“ pervadinta „Kurjeriu“, o „Gardinas“ – „Sakalu“. 1923 m. „Kurjerio“ savininkas Henrikas Janovičius įsigijo antrą garlavį, kurį pavadino „Vikriuoju“ („Šmigly“). Iš Pospieškos prieplaukos iki Verkių keleivius plukdydavo garlavis „Pan Tadeusz“.

1939 m. broliai Janovičiai įsigijo prabangų iškyloms skirtą laivą „Sobieski“ su kajutėmis ir bufetu, kuriame buvo galima nusipirkti karštų ir šaltų užkandžių, ledų bei gaiviųjų gėrimų. Šis laivas į Verkius plaukdavo du kartus per dieną švenčių dienomis. Deja, 1940 m. neaiškiomis aplinkybėmis jis sudegė.

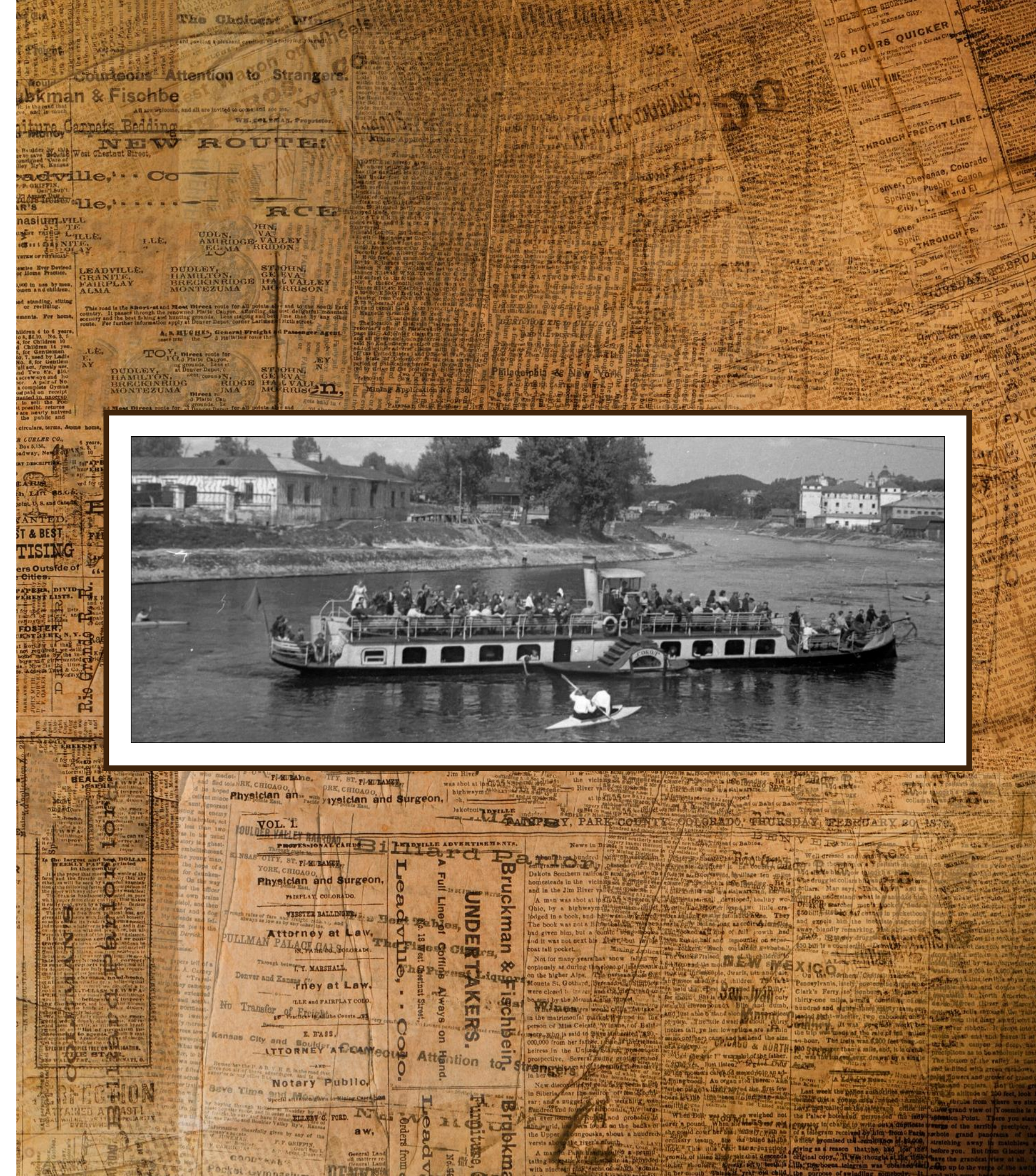
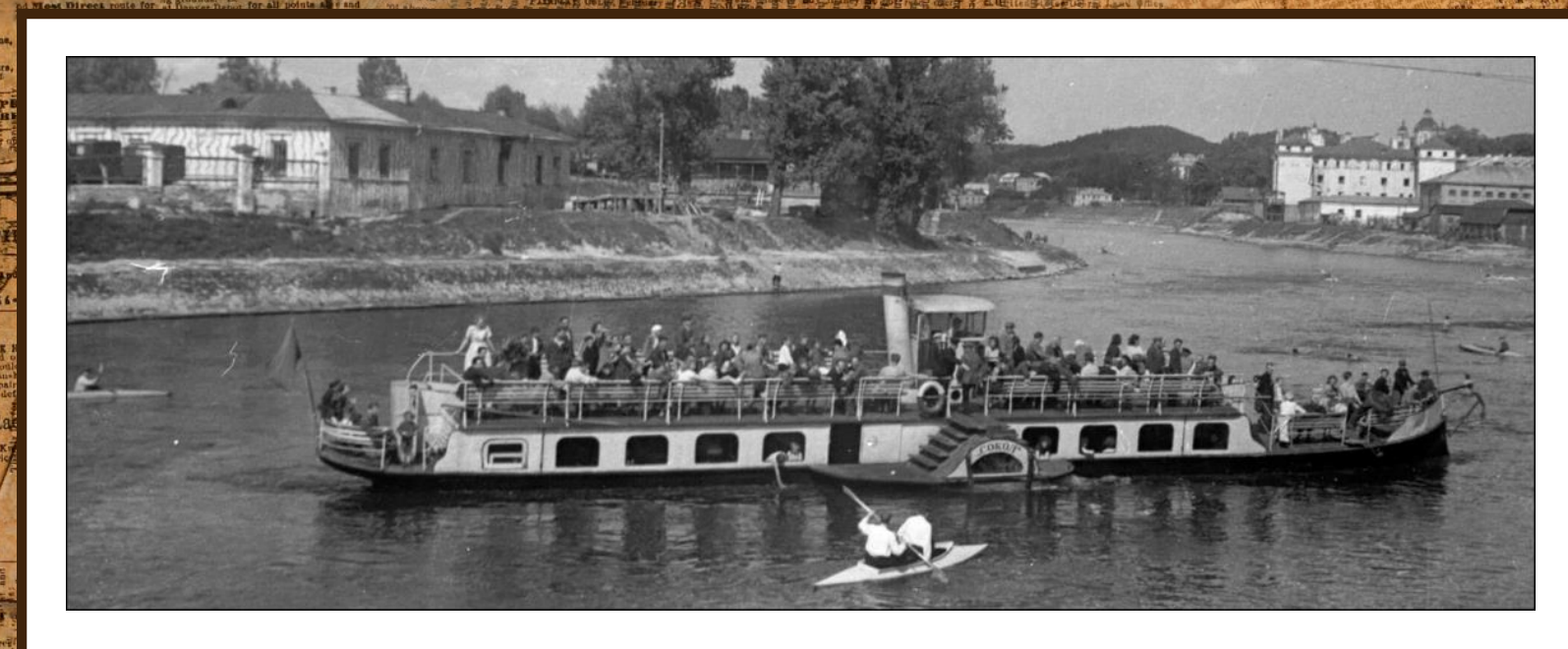
33 pav. Kelionei pasirengęs garlavis „Šmigly“. 1930 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. 100 istorinių Vilniaus relikvų. – Vilnius, 2016, p. 702.



# VILNIAUS VANDENS TRANSPORTAS

1945–1952 m. Nerimi plaukiojo tik trys garlaiviai. Į juos negalėjo sutilpti visi vilniečiai, norintys nukakti į Valakampius ar Turniškes. Sekmadieniais ir švenčių dienomis esant geram orui priplaukoje susirinkdavo 300-500 žmonių minia, pasipildavo priekaištai aptarnaujančiam personalui. Milicijos postų priplaukose nebuvo, todėl žmonės pradėjo savivaliauti – lįsdavo per langus, perkraudavo laivą virš normos. Kartais garlaiviai užplaukdavo ant sausumos – tuomet jūreiviai ilgomis lazdomis bandydavo kuo greičiau atsistumti, kol laivas neįklimpo į smėlį. Dažnai prašydavo ir keleivių pagalbos persédant iš vienos pusės į kitą, paskui atvirkščiai.

34 pav. Garlaivis „Sakalas“ Neryje. 1946 m. Nuotr. E. Šiško. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. *Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990.* – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 388.



# VILNIAUS VANDENS TRANSPORTAS

Didelė kliūtis pokarinei navigacijai buvo tinkamai įrengtų priplaukų stoka. Pospieškos, Trinapolio, Verkių ir Turniškių priplaukose garlaiviai švartuodavosi tiesiog prie akmeningų krantų, aštrus gruntas žalodavo varomuosius garlaivių ratus ir povandenines korpuso dalis, o keleiviai lipdavo į aukštus Neries šlaitus. Kiek geresnė padėtis buvo pagrindinėje priplaukoje T. Kosciuškos gatvėje, kur laivai švartuodavosi prie nedidelio pontono su permetamu mediniu tilteliu. 1954 m. buvo pastatytas debarkaderis (plaukiojanti priplauka) „Vilnius“, daug metų naudotas kaip keleivių stotis. Jo antstate vasaromis įsikurdavo priplaukos viršininkas ir buhalterija, buvo įrengta keleivių salė ir poilsio kambarėlis upeiviams.

35 pav. Vilniaus priplaukos antspaudas. 1948 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. *Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990.* – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 388.



# VILNIAUS VANDENS TRANSPORTAS

1953–1954 m. Vilniuje garu varomus garlaivius pakeitė naujos kartos laivai su dyzeliniais vidaus degimo varikliais. Taip garlaivių era Vilniuje baigėsi.

1959 m. vasaros pradžioje Vilniaus upeiviai įsigijo nedidelį 30 žmonių talpos katerį ir pasiūlė naujovę – upių taksi. Iki Valakampių juo buvo galima nuplaukti vos per 10 minučių, o kelionė kainavo pigiau nei automobilių taksi. Vis dėlto naujovė neprigijo ir bevardis kateris po kelių metų perkeltas į Trakų ežerus.

36 pav. Upių taksi Vilniuje. Pranešimas „Vakarinėse naujienose“. 1959 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. *Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990.* – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 391.



**Taksi kursuoja Nerimi**

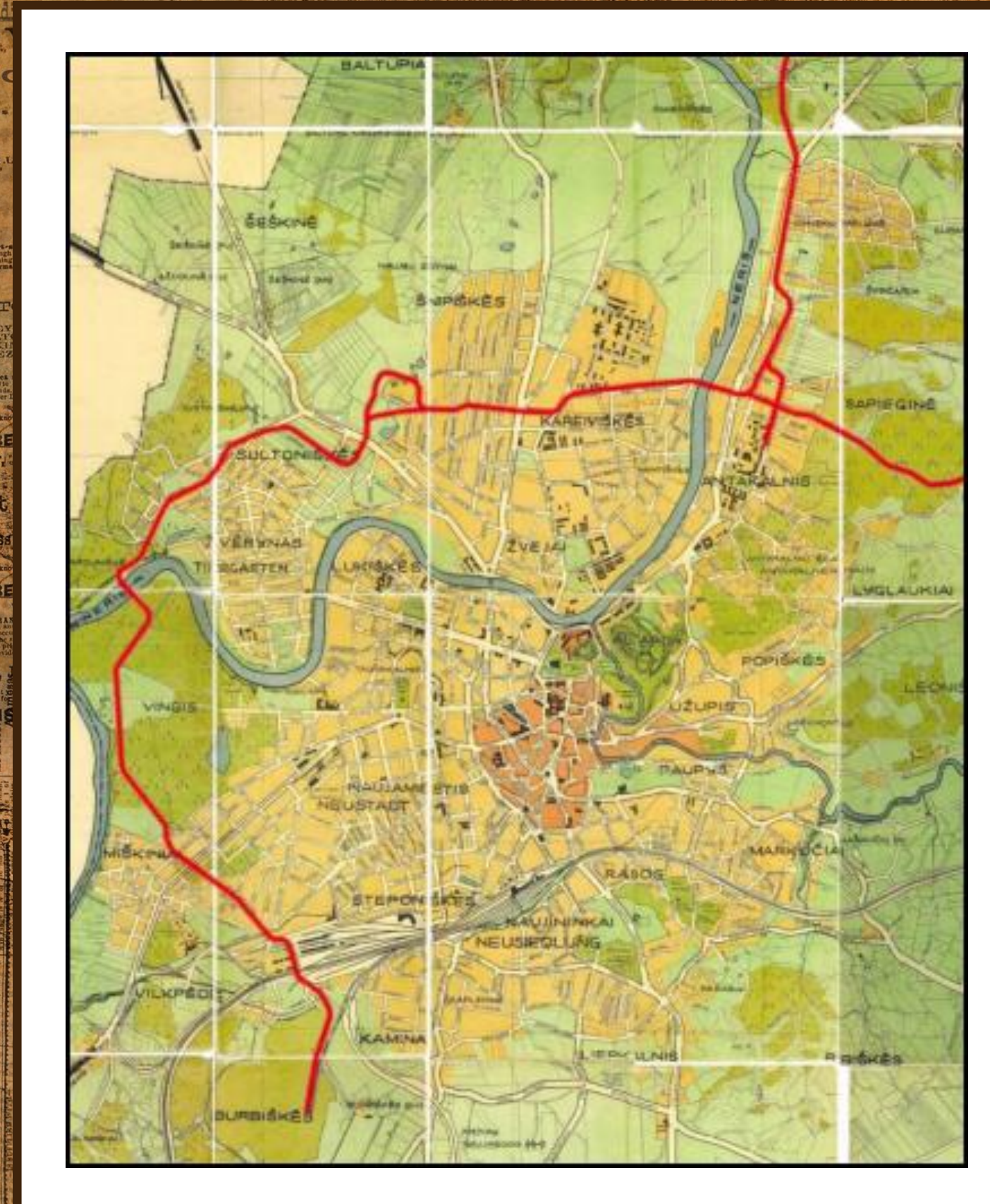
Vilniuje pasirodė dar viena nauja transporto rūšis — upių taksi. Taksi kursuoja tarp miesto prieplaukos ir Valakampių. Nedideli kateriai nuplaukia šį nuotolį žymiai greičiau, negu Nerimi kursuojantieji garlaiviai. Reisas užtrunka truputį daugiau kaip 10 minučių, o bilietai pigesni, negu keleiviniais taksi. Žodžiu, labai patogus ir malonus transportas.

# MAŽASIS VAIKŲ GELEŽINKELIS

1922 m. Vilniuje įrengtos dvi siaurojo geležinkelio linijos keleiviams ir kroviniams vežti. Pirmosios linijos „Geležinkelio stotis–J. Basanavičiaus g.“ maršrutas ėjo Geležinkelio, Algirdo, Naugarduko, Mindaugo gatvėmis iki J. Basanavičiaus gatvės; antrosios linijos „J. Basanavičiaus g.–Vilkpėdė“ – Mindaugo, Naugarduko, Panerių gatvėmis iki Vilkpėdės ligoninės. Naujamiesčio gyventojai siauruko garvežį su keliais vagonais praminė „samovaru“. 1928 m. gruodžio 1 d. keleivių pervežimas siauroju geležinkeliu buvo nutrauktas.

Tarpukariu kariuomenė gynybiniais tikslais nutiesė siaurojo geležinkelio liniją „Burbiškės–Žvėrynas–Šnipiškės–Antakalnis“. Be karinių reikmių siaurasis geležinkelis buvo naudojamas kuro tiekimui į Vilniaus elektrinę. 1962 m. elektrinę pradėjus kūrenti dujomis ir mazutu siaurojo geležinkelio poreikis išnyko. Dešiniajame Neries krante buvę bėgiai išardyti, o atkarpa Burbiškės–Vingio parkas buvo perdaryta į vaikų geležinkelį.

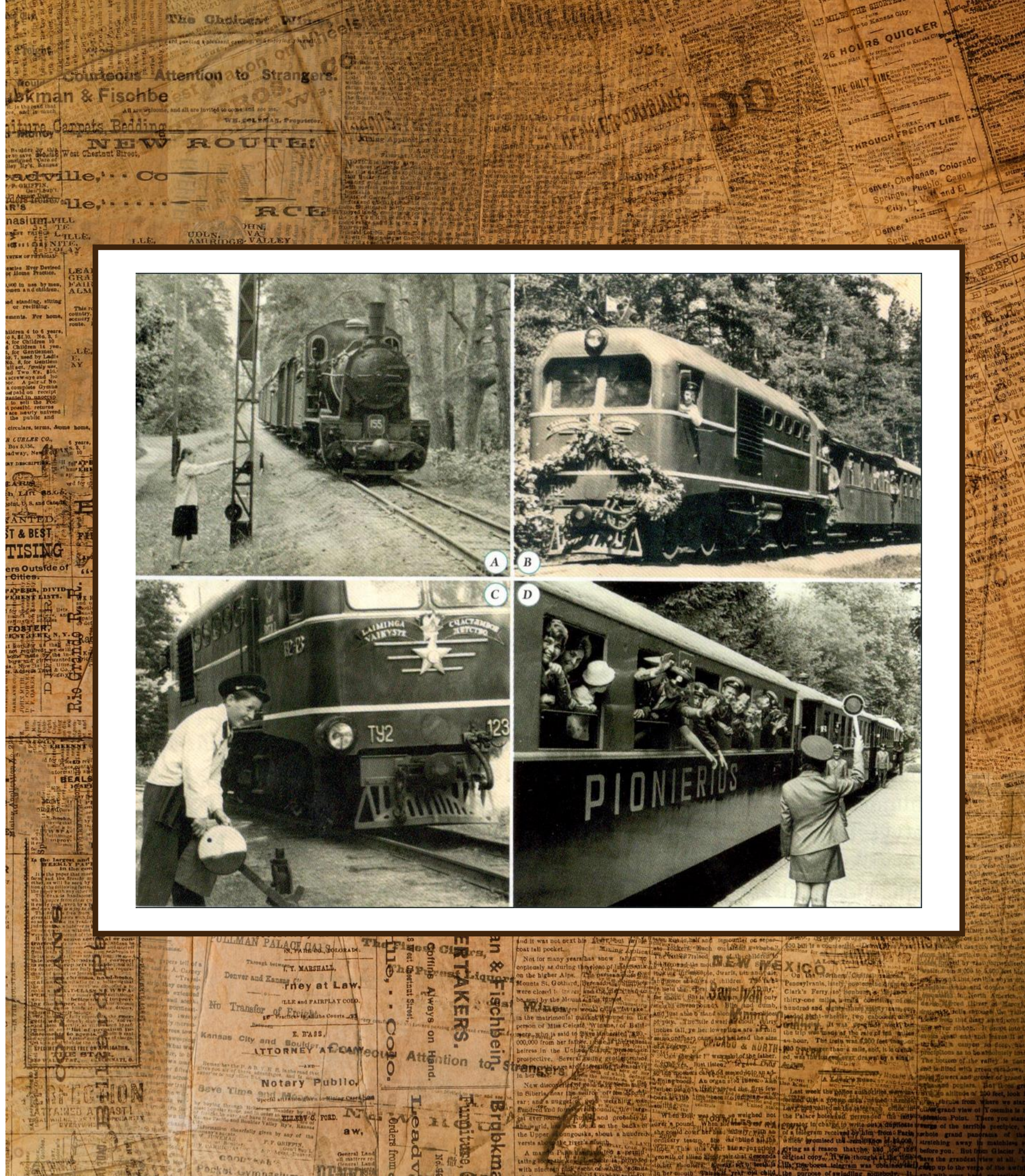
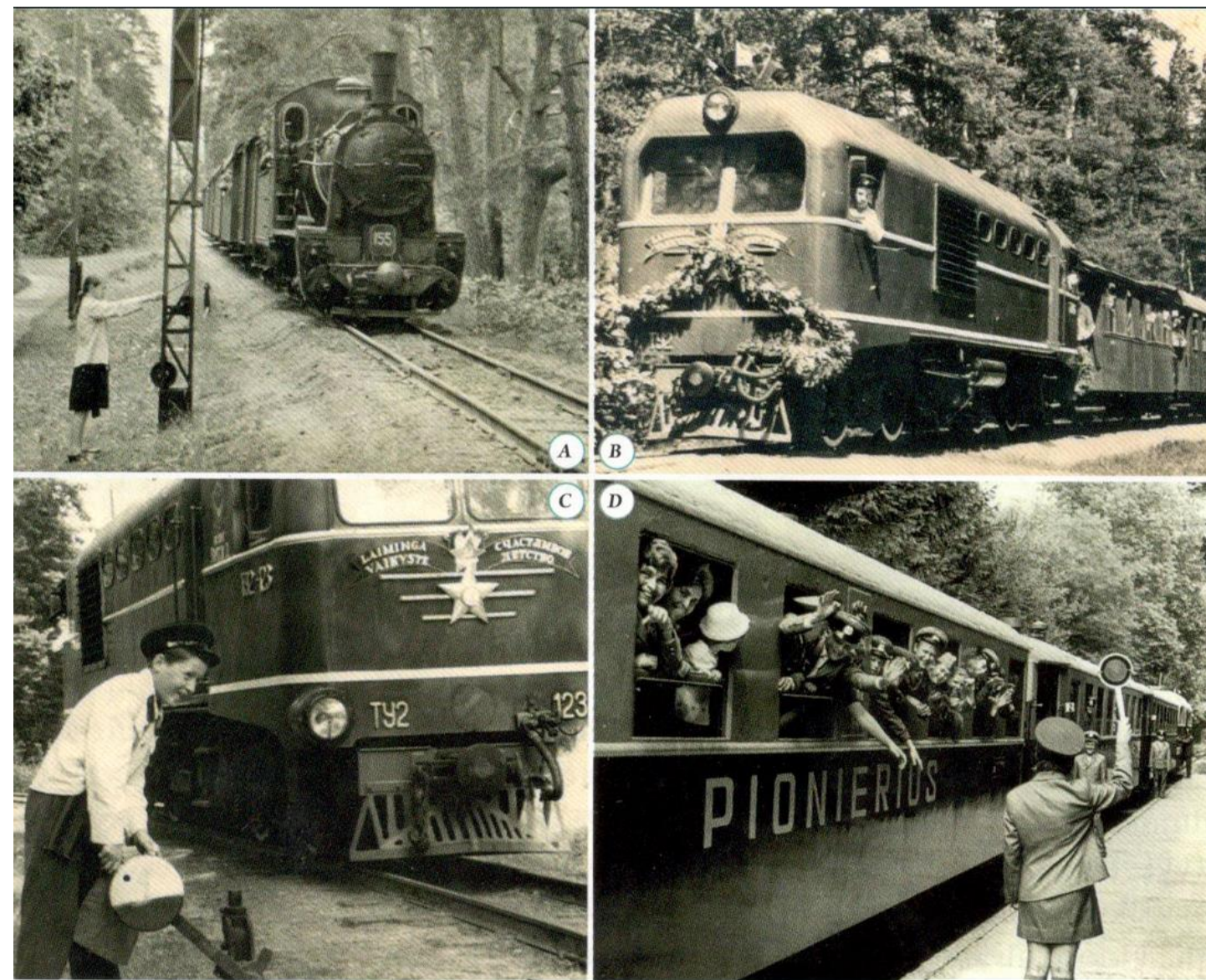
*37 pav. Siaurasis Vilniaus geležinkelis. 1942 m. Nuotr. iš leid.: Geodezija ir kartografija. – T. 38, Nr. 1 (2012), p. 53.*



# MAŽASIS VAIKŲ GELEŽINKELIS

1946 m. rugpjūčio 4 d., minint Geležinkelininkų dieną, ant senojo siaurojo geležinkelio pylimo Vingio parke buvo įkurtas Mažasis vaikų geležinkelis. Jis buvo skirtas būsimų geležinkeliečių profesiniam orientavimui ir įgūdžiams lavinti, taip pat kaip atrakcija Vilniaus miesto vaikams.

38 pav. Vaikų geležinkelio lokomotyvai ir vagonai.  
1950–1970 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990. – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 51.



# MAŽASIS VAIKŲ GELEŽINKELIS

Mažojo geležinkelio šeiminkai buvo vaikai. Jiems būdavo patikėtas ne tik traukinys, bet ir geležinkelio stotys, semaforai, telefono ryšys, kasos su bilietais ir pinigais. Geležinkelininkų mokyklos auklėtiniai puikiai išmanė šiuos dalykus, o kitų mokyklų mokiniams būdavo rengiami specialūs kursai, trukdavę vienerius metus, vėliau pailginti iki trijų. Į kursus priimti penktokai ir šeštokai vėliau išlaikydavo egzaminus, gaudavo pažymėjimus ir galėdavo dirbti konduktoriais, budėtojais ar mašinistais. Pagal Susisiekimo ministerijos įsakymą jaunieji geležinkelininkai taip išeidavo visą praktikos kursą: nuo iešmininko, palydovo, stoties budėtojo iki mašinisto ir viršininko. Vaikų darbą, per daug nesikišdami, prižiūrėdavo Geležinkelininkų mokyklos pedagogai arba instruktoriai.

XX a. 9-ajame dešimtmetyje rekonstruojant Vingio parką, Mažasis vaikų geležinkelis buvo uždarytas, traukinuko bėgiai išardyti.



39 pav. Jaunieji geležinkelininkai. 1960–1979 m. Nuotr. iš kn.: Pocevičius, Darius. Istoriniai Vilniaus relikvai, 1944–1990. – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 56.



# LITERATŪRA

1. Čaplinskas, Antanas Rimvydas. Vilniaus istorija: legendos ir tikrovė. – Vilnius, 2010, p. 340–347, 516–521.
2. Pirmasis geležinkelis Lietuvoje = The first railway in Lithuania. – 2-asis leid. – Vilnius, 2018. – Kn. 1, p. 86–115.
3. Pocevičius, Darius. Istoriniai Vilniaus reliktai, 1944–1990. – Vilnius, 2016. – D. 1, p. 47–60, 332–335, 386–399, 535–567.
4. Pocevičius, Darius. 100 istorinių Vilniaus relikto. – Vilnius, 2016, p. 372–378, 700–703.
5. 120 metų Vilniaus arkliniam tramvajui. – [Vilnius], 2013. – 40 p.: iliustr., faks., žml.
6. Žičkus, Ričardas. Viešasis Vilniaus transportas: [vežikai, konkė, piegutka, siaurukas, autobusai, taksi]. – [Vilnius], 2016. – 176 p.: iliustr., faks., žml.
7. W oparach diesla: Szwajcar w Wilnie, 1937–1940. – Wilno, 2019. – 142 p.: iliustr., portr.

Parodą parengė VAVB bibliotekininkė Jurgita Lazauskaitė, redagavo vyriausioji bibliografė Zita Tiukšienė, 2021 m.

