

Mindaugas BALKUS

*Kauno miesto gatvių
infrastruktūros
plėtra XX a.
3–4 dešimtmečiais*

Beveik visą Pirmosios Lietuvos Respublikos (1918–1940 m.) laikotarpį Kaunas buvo laikinoji valstybės sostinė. Tuomet miestas modernėjo, pradėjo nusimesti imperinės tvirtovės grubias apnašas ir ėmė tapti nedidelės valstybės sostinės lygį atitinkančiu miestu. Daug šio laikotarpio Kauno urbanistinės visumos elementų jau sulaukė tyrinėtojų dėmesio, tačiau miesto gatvės, jų infrastruktūros pokyčiai iki šiol beveik nenagrinėti. Minimai istoriografinėi spragai užpildyti ir yra skiriamas šis tyrimas.

Šio darbo tikslas – glaustai išnagrinėti Kauno miesto gatvių infrastruktūros plėtotę XX a. 3–4 dešimtmečiais, todėl keliami šie uždaviniai: 1) išanalizuoti Kauno miesto urbanistinio vystymosi sąlygas, dariusias įtaką miesto gatvių infrastruktūros plėtočiai; 2) išsiaiškinti Kauno miesto gatvių grindimo bei šaligatvių įrengimo tvarkos reglamentavimą; 3) išnagrinėti pagrindinius pasiekimus Kauno miesto gatvių infrastruktūros srityje XX a. 3–4 dešimtmečiais. Konkretizuodami tyrimo problematiką apibrėžiame, jog šiame darbe sąvoka „gatvių infrastruktūra“ apima naujų miesto gatvių tiesimą, jų išgrindimą, esamų gatvių grindimą, gatvių grindinio remontą ir gatvių šaligatvių klojimą (remontą).

Specialių mokslinių tyrimų, skirtų Pirmosios Lietuvos Respublikos laikų Kauno miesto gatvių infrastruktūrai, iš esmės nėra. XX a. 3 dešimtmečio Kauno gatvių grindimo darbus labai fragmentiškai yra pristatęs Jonas Aničas, aprašydamas Jono Vileišio (Kauno burmistro 1921–1931 m.) indėlį į miesto infrastruktūros plėtotę.¹ Daugumos Senamiesčio ir kai kurių Naujamiesčio

¹ J. Aničas, *Jonas Vileišis 1872–1942 m.: gyvenimo ir veiklos bruožai*, Vilnius, 1995, p. 361–363.

gatvių raidą ir jų infrastruktūros vystymąsi nagrinėjo Birutė Sabakonienė, tačiau ji daugiausiai dėmesio skyrė ankstesniems laikams (XV–XIX a.), jos darbe Pirmosios Lietuvos Respublikos (1918–1940 m.) laikotarpis teapžvelgtas siaurai ir lakoniškai.²

Rengiant šį darbą pasinaudota Kauno apskrities archyvo (KAA) Kauno miesto savivaldybės 1918–1940 m. fondais (f. 218, f. 219). Juose esantys Kauno miesto tarybos protokolai, sutartys su gatvių grindimo darbų rangovais, raštai apie paskelbtus gatvių grindimo konkursus bei įvairūs kiti dokumentai suteikė informacijos apie gatvių tvarkymo darbų organizavimą, jų finansavimą, grindimo darbus. Kitą šaltinių grupę sudaro tarpukario periodinės spaudos (dienraščių *Lietuvos aidas*, *Lietuvos žinios*, *Rytas*, *Darbas*, *Lietuva* ir kt., mėnraščio *Savivaldybė*) publikacijos, kuriose užfiksuoti kasmetiniai gatvių tvarkymo darbai, pateikti gana išsamūs savivaldybininkų komentarai apie to metu vykdytą bei planuotą vykdyti gatvių infrastruktūros plėtrą.

XX a. pradžioje Kaunas buvo Kauno gubernijos administracinis centras. Be to, miestas nuo 1879 m. turėjo tvirtovės statusą, kuris labai paveikė Kauno miesto raidą ir gatvių infrastruktūros kūrimą. Įvairius Kauno tvirtovės objektus, išsidėsčiusius visame mieste ir jo apylinkėse, sujungė gana gerai išgrįsti ir suplanuoti strateginės reikšmės keliai (plentai), būtini tvirtovės funkcionavimui. 1919 m. tapdamas laikinąja sostine Kaunas turėjo paprastais lauko akmenimis išgrįstas pagrindines Senamiesčio, Naujamiesčio gatves (pradėtos grįsti 1887 m.)³ bei tvirtovės plentus, grįstus makadamu⁴ (tarsi sulipusi skalda). Tačiau daugumos miesto gatvių ir plentų būklė po praūžusio karo buvo itin prasta, nes jo metu gatvės iš esmės nebuvo remontuojamos.

1919 m. prie Kauno miesto buvo prijungta dalis Aleksoto, Viliampolės ir Žaliakalnio, taip pat Žemieji Šančiai (Kauno plotas nuo 557 ha išaugo iki 1518 ha).⁵ Šių teritorijų gatvės buvo itin prastos būklės, dažniausiai visai negrįstos, neturėjo šaligatvių. Tankiau apgyvendintų priemiesčių (ypač Viliampolės, Šančių) gatvių tinklas buvo išsidėstęs pagal vietines sąlygas ir sklypų savininkų poreikius, todėl dažnai urbanistiniu aspektu buvo ydingas ir netinkamai suplanuotas (gatvės siauros, dažnai tik 5 metrų pločio, kreivos). 1931–1932 m. Kaunas dar sykį teritoriškai prasiplėtė (iki 3983 ha)⁶, prijungdamas

² B. Sabakonienė, *Kauno gatvių istorija* [mašinėraštis], Kaunas, 1978.

³ B. Kviklys, *Mūsų Lietuva*, Boston, 1965, p. 241.

⁴ V. Mačiūnas, Kauno miesto grindiniai, *Savivaldybė*, 1934, Nr. 4, p. 36.

⁵ *Kauno miesto statistikos metraštis 1934*, Kaunas, 1935, p. 1.

⁶ Ten pat.

Aukštuosius Šančius, šiaurines Žaliakalnio dalis, šiaurinę Vilijampolės teritoriją, dalį Aleksoto ir Fredos, dalį Marvelės bei Aukštąją Panemunę su Panemunės šilu. Šiose naujose miesto dalyse dauguma gatvių taip pat buvo negrįstos, neturėjo šaligatvių.⁷ Kaunui teko nelengva užduotis tinkamai integruoti prijungtus plotus į miesto urbanistinę visumą, išvystyti juose tinkamai suplanuotą gatvių tinklą su atitinkama gatvių infrastruktūra. Iki 4 dešimtmečio pabaigos šis procesas nebuvo pasibaigęs.

Pagrindinės negrįstų Kauno miesto gatvių problemos buvo didžiuliai purvynai pavasarį ir rudenį, ypač po lietaus⁸, kai dėl pažliugusio gatvės grunto judėjimas vežimais tapdavo beveik nebeįmanomas. Sausu oru tose gatvėse tvyrodo dulkių debesys. Labai prasta situacija susiklostydavo gatvėse, kuriose nebūdavo griovių vandeniui nubėgti, nes duobėse susikaupęs dvokiantis vanduo laikydavosi didžiąją metų dalį.⁹ Paprastais akmenimis grįstomis gatvėmis važiuojant transportui kildavo kurtinantis triukšmas ir daug dulkių, be to, į tarpus tarp akmenų sunkdavosi arklių mėšlas, ir gatvės dvokdavo net pašalinus nuo grindinio nešvarumus. Tokią problemą galėjo išspręsti tik vadinamasis lygus grindinys, t. y. meksfaltas, amezitas (tai bituminio pagrindo kelio dangos rūšys), tašytas akmuo, bituko plytelės ir kt.

Nemažai problemų pėstiesiems sudarydavo ir miesto gatvės be šaligatvių arba jų nepatenkinama būklė. Pažymėtina, jog dar 1901 m. gegužę tuometė Miesto dūma išleido nutarimą, pagal kurį namų savininkai turėjo rūpintis gatvės šaligatvio įrengimu bei jo taisymu.¹⁰ 3 dešimtmečio pabaigoje nemažoje dalyje Aleksoto, Vilijampolės, Šančių gatvių trūkdavo lentinių šaligatvių¹¹, nors namų savininkai privalėdavo juos įrengti dar nuo 1921 metų.¹² Dažnai namų savininkų įrengti šaligatviai būdavo nevienodo pločio ir aukščio¹³, tai apsunkindavo pėsčiųjų judėjimą ir darkė estetinį gatvių vaizdą. Pagal 1922 m. Miesto tarybos nutarimą gatvių šaligatviai turėjo būti klojami iš nulygintų akmenų, cementinių plytų ar medinių lentų, ne plonesnių nei 4 cm. Nauji mediniai šaligatviai galėjo būti įrengiami tik periferinėse miesto gatvėse, priemiesčiuose ir tik prie medinių namų. Įrengiami šaligatviai turėjo būti viename lygyje su gretimais šaligatviais.¹⁴ O 1940 m. išleistose Kauno miesto statybos

⁷ Kokia Kaunui nauda iš prijungtų sričių, *Lietuvos žinios*, 1931, liepos 13, Nr. 155, p. 5.

⁸ Kauno nervai, *Lietuva*, 1927, spalio 6, Nr. 225, p. 7.

⁹ Atėjo eilė ir miesto pakraščiams tvarkyti, *Lietuvos aidas*, 1933, liepos 19, Nr. 160, p. 5.

¹⁰ 1922 08 24, Kauno miesto valdybos posėdžio nutarimo Nr. 868 nuorašas, *Kauno apskrieties archyvas* (toliau – KAA), f. 219, ap. 1, b. 179, l. 64.

¹¹ Sklypai, meksfaltas, purvynas, *Lietuva*, 1927, spalio 28, Nr. 244, p. 6.

¹² Įtaisymas šaligatvių Šančiuose, Slabadoje ir Aleksote, *Lietuva*, 1922, rugpjūčio 30, Nr. 194, p. 3.

¹³ Dar Kauno tvarkymo reikalu, *Rytas*, 1925, rugpjūčio 23, Nr. 183, p. 1.

¹⁴ 1922 m. [tiksliau nedatuotas] privalomas nutarimas apie namų kiemų, gatvių, šaligatvių ir vandeniui subėgti griabių užlaikymą, KAA, f. 219, ap. 1, b. 119, l. 140b–141.

taisyklėse buvo numatyta galimybė kloti tik betoninių plytelių šaligatvius arba šaligatvius asfaltuoti.¹⁵ Per du tarpukario dešimtmečius šaligatvių įrengimo reglamentavimo tvarka vis griežtėjo, nebeleista kloti medinius šaligatvius. Tačiau atokesnėse miesto dalyse gatvių šaligatviai neretai buvo gana prastos būklės arba jų iš viso nebuvo.

Kauno tvirtovės plentai ilgą laiką nepriklausė Kauno miesto savivaldybei. 1922 m. Susisiekimo ministerija buvusius Kauno tvirtovės plentus, t. y. Veiverių, Ukmergės (dab. Savanorių pr.), Radvilėnų, Vilniaus (dab. Tunelio g.) plentus, J. Janonio (dab. K. Petrausko g.), Aukštaičių, Zanavykų bei kitas gatves atidavė tvarkyti Plentų ir vandens kelių valdybai¹⁶, kuri plentais ne itin rūpinosi, jų beveik nemodernizavo. Plentų ir vandens kelių valdyba, remdamasi tuo metu galiojusiais įstatymais, galėjo perduoti Kauno miesto savivaldybei miesto teritorijoje esančius plentus, tačiau savivaldybė buvo suinteresuota juos perimti tik suremontuotus arba su atitinkama kompensacija.¹⁷ Todėl buvusių tvirtovės plentų perėmimas miesto žinion užtruko, gatvės būdavo perimamos dalimis. Tačiau iki XX a. 4 dešimtmečio pabaigos (1937–1938 m.) Kauno miesto savivaldybė buvusius tvirtovės plentus laipsniškai perėmė į savo rankas.

Nuo pat Kauno miesto savivaldybės susikūrimo 1918 m. pabaigoje iki 1922–1923 m. Kaune nefiksuojami jokie stambesni gatvių infrastruktūros plėtotės ar atnaujinimo darbai. Tai sietina su lėšų stygiumi, permaininga pokarine padėtimi tiek šalyje, tiek mieste. Tačiau jau nuo 1922–1923 m. mieste pradėti nemaži gatvių infrastruktūros atnaujinimo darbai. 1923 m. imtos grįsti Kalnų g. (dab. V. Putvinskio g.), A. Mickevičiaus, E. Ožėškienės, P. Lukšio gatvės (dab. Šv. Gertrūdos g.)¹⁸, Inžinerijos pulkas 1923–1925 m. išgrindė Juozapavičiaus pr.¹⁹ Visos XX a. 3 dešimtmečio pirmoje pusėje Kaune remontuotos ar net išgrįstos gatvės buvo klojamos paprastais lauko akmenimis, o tai modernėjančio miesto sąlygomis jau buvo atgyvena, ypač žinant, jog Kaune dar XVII a. pab. kai kuriose miesto gatvėse jau būta paprastų akmenų grindinio.²⁰ Tačiau pažymėtina, jog nuo 1924 m. Kaune pradėta įvesti kanalizacija (nuo 1928 m. – ir vandentiekis), tad galima numanyti, jog gatves nebuvo skubama kapitaliai pergrįsti tol, kol po jomis nebus pakloti kanalizacijos ir vandentiekio tinklai, kuriems miestas ir skirdavo visus savo lėšų rezervus.

Apie 1925 m. Kaune pastebimi pirmieji pokariniai stambūs naujos gatvių infrastruktūros plėtros darbai, imtos tiesti naujos magistralinės gatvės. Prasi-dėjo didelės apimties žemių nukasimo darbai Žemaičių ir Kauko g., – tuomet

¹⁵ Kauno miesto Burmistro nutarimas statybos reikalui, *Vyriausybės žinios*, 1940, balandžio 20, Nr. 700, p. 205.

¹⁶ V. Mačiūnas, Kauno miesto grindiniai, *Savivaldybė*, 1934, Nr. 4, p. 36.

¹⁷ Dar dėl Zanavykų gatvės taisymo, *Lietuvos aidas*, 1935, lapkričio 27, Nr. 298, p. 4.

¹⁸ Kauno gatvių grindimo klausimu, *Lietuva*, 1923, lapkričio 14, Nr. 257, p. 4.

¹⁹ Šančių tvarkymas, *Lietuva*, 1925, rugpjūčio 22, Nr. 186, p. 4.

²⁰ B. Sabakonienė, *Kauno gatvių istorija* (mašiniškis), Kaunas, 1978, p. 11.

norėta šiomis gatvėmis pagerinti susisiekimą tarp Žaliakalnio ir Naujamiesčio²¹, taip pat pradėti Linksmakalnio g. (dabar S. Dariaus ir S. Girėno g.) tiesimo darbai, turėję palengvinti susisiekimą tarp Aleksoto ir Linksmadvario²², kuriame planuota kurti Lietuvos universiteto miestelį. 1928 m. nutiestos Perkūno, Vaižganto gatvės vadinamajame Radijo stoties rajone Žaliakalnyje.²³ 1924–1932 metais nutiestos J. Basanavičiaus, V. Kudirkos, Minties, Gėlių rato bei kitos šiauriau Ažuolyno esančios gatvės (tai bene vienintelė miesto zona, kurioje buvo įgyvendintas 1923 m. M. Frandseno ir A. Jokimo Kauno miesto vystymo planas). 1929 m. kapitaliai išgrįsta prieš kelerius metus nutiesta Vydūno alėja Žaliakalnyje, kuri buvo reprezentacinė rajono gatvė²⁴ ir svarbi transporto jungtis su rytine Žaliakalnio dalimi bei A. Mickevičiaus slėniu. Be šių stambių gatvių, buvo suformuotos (bet dažniausiai negrįstos) dešimtys smulkių periferinių gatvių priemiesčiuose (Aleksote, Vilijampolėje, Šančiuose), kurios urbanistiniu aspektu ne visada buvo tinkamai suplanuotos, neretai siauros ir kreivos.

XX a. 3 dešimtmčio pabaigoje modernėjanti laikinoji sostinė jau nebeapsitenkino paprastų akmenų grindiniais. Bent pagrindines gatves buvo siekiama iškloti kokybiškesne danga. Jos klojimo technologija buvo sudėtingesnė ir reikalavo specifinės įrangos, kurios Kauno miesto savivaldybė neturėjo. Tad savivaldybei teko gatvių grindinių klojimo darbus vykdyti rangos būdu, samdant tuo besispecializuojančias privačias firmas. Pasiūlymus rangos būdu kloti gatvių grindinius savivaldybei pateikdavo vokiečių, amerikiečių-lietuvių, švedų kompanijos. Štai 1931 m. Kauno savivaldybė sudarė sutartį su švedų firma *Svenka Vägaktiebolaget* amezituoti 10 tūkst. m² Kauno gatvių. Savivaldybė pagal darbų sutartį turėjo pasirūpinti skalda, smėliu ir juos pakloti, o švedų firma savo medžiagomis ir įrengimais įsipareigojo gatves dengti amezito sluoksniu. Jam buvo suteikta 5 metų garantija.²⁵ Tačiau vėliau kilo sunkumų dėl švedų firmos prisiimto garantinio remonto įsipareigojimų vykdymo, todėl miestas už atitinkamą mokestį firmą nuo jo atleido.²⁶

Tačiau kartais savivaldybės bandymai rangos būdu grįsti gatves žlugdavo. 1931 m. Kauno miesto savivaldybė paskelbė varžytines miesto gatvėms meksfaltuoti, tačiau rangovų pasiūlytos kainos savivaldybei buvo per aukštos, tad buvo nutarta pačiam miestui vadinamuoju ūkio būdu (kai grindimo darbus atlikdavo savivaldybės samdyti darbininkai su jos medžiagomis) imtis

²¹ Kauko gatvės kasimas, *Klaipėdos žinios*, 1926, sausio 29, Nr. 23, p. 3.

²² Naujos gatvės, *Rytas*, 1925, kovo 18, Nr. 62, p. 3.

²³ Naujos radijo stoties rajono gatvės, *Lietuvos žinios*, 1928, lapkričio 9, Nr. 248, p. 3.

²⁴ Savivaldybių veikimas, *Savivaldybė*, 1929, Nr. 7, p. 30.

²⁵ Amizituos Kauno miesto gatves, *Lietuvos žinios*, 1931, liepos 4, Nr. 148, p. 7.

²⁶ 1934 06 04, Kontrolės komisijos aktas, *KAA*, f. 218, ap. 1, b. 1135, l. 23.

meksfaltuoti gatves.²⁷ Tokiu atveju savivaldybei teko iš privačių firmų nuomotis meksfaltavimo mašinas²⁸, taip pat iš jų pirkti meksfaltą ir kitas medžiagas.²⁹ Kadangi rangovų siūlomos kainos dažnai neatitikdavo savivaldybės finansinių galimybių, tad siekdama taupyti XX a. 4 dešimtmečio pabaigoje ji ketino pati perimti miesto gatvių dangos klojimo ir remonto darbus (ūkio būdu). Tam 1939 m. Kauno savivaldybė įsigijo keletą specialių mašinų gatvėms tvarkyti (betono maišyklės, lieto asfalto mašiną, cementbetonio vibratorių) ir ketino įsigyti dar kitos technikos gatvių remonto darbams atlikti.³⁰

Pagal iki 1927 m. Kauno mieste galiojusią gatvių grindimo tvarką naujus gatvių grindinius arba kapitalinius jo remontus atlikdavo miesto savivaldybė, o namų valdų savininkai, su kurių sklypais tos gatvės ribojosi, turėjo kasmet savo lėšomis pergrįsti defektuotas gatvės grindinio dalis. Taigi Kaune buvo vadina- moji dalinė natūrinė gatvių grindimo prievolė. Pažymėtina, kad negrįstose mies- to gatvėse esančių namų valdų savininkams ši prievolė negaliojo.³¹ Tokios gat- vių grindimo tvarkos pagrindinė problema buvo ta, jog gatves kiekvienas namų savininkas išgrįsdavo vis kiek kitaip, tad susidarydavo gatvių dangos aukščių skirtumai, – tai kenkė tiek transporto eismui, tiek gatvių estetiniam vaizdui.

XX a. 3 dešimtmetyje Kaune daugėjo automobilių, todėl reikėjo kuo ly- gesnio grindinio. 1924 m. pradėjus veikti autobusų susisiekimui Kaune, auto- busų koncesioninkė bendrovė *Auto* skundėsi namų savininkų prastai atliekamu gatvių remontu, nes kildavęs pavojus eismo saugumui, ir prašė Kauno miesto savivaldybės perimti į savo rankas miesto gatvių tvarkymą.³² Tad vadinamoji natūrinė gatvių remonto prievolė to meto sąlygomis jau buvo atgyvena ir ėmė nebepatenkinti Kauno miesto poreikių.

1927 m. birželį Kaunas ryžosi pakeisti anachronistinę gatvių grindimo tvarką. Kauno miesto taryba priėmė privalomą nutarimą, pagal kurį atleido visus nekilnojamo turto savininkus, kurių valdos ribojosi su gatvėmis, nuo na- tūrinės grindinio remonto prievolės, tačiau įkūrė fondą gatvėms grįsti, suskirstė visas miesto gatves į 4 (nuo 1932 m. – į 7) kategorijas ir pagal jas nustatė gatvių grindimo mokestį, kuris taip pat priklausė nuo gatvės ir sklypo ribos ilgio.³³

²⁷ 1931 03 05, Kauno miesto tarybos posėdžio nutarimas Nr. 856, *KAA*, f. 218, ap. 1, b. 629, l. 49.

²⁸ 1931 05 01, Kauno miesto burmistro raštas „The Shell Company of Lithuania“, *KAA*, f. 218, ap. 1, b. 629, l. 146.

²⁹ 1931 06 02, Kauno miesto savivaldybės Statybos skyriaus vedėjo raštas Kauno miesto burmistrui, *KAA*, f. 218, ap. 1, b. 629, l. 180.

³⁰ Dideli Kauno tvarkymo darbai, *Lietuvos aidas*, 1940, sausio 9, Nr. 13, p. 10.

³¹ Gatvių grindimas ir laikymas Kaune, *Lietuva*, 1924, rugšėjo 30, Nr. 220, p. 4.

³² 1925 04 27, bendrovės „Auto“ raštas Kauno miesto valdybai, *KAA*, f. 218, ap. 1, b. 1289, l. 84.

³³ *Kauno miesto savivaldybės nuo 1918 iki 1936 m. rugšėjo 1 d. išleisti privalomieji įsakymai ir nutarimai*, Kaunas, 1936, p. 139–142.

Šis Kauno miesto savivaldybės sprendimas gerokai prisidėjo prie Kauno gatvių infrastruktūros gerėjimo, nes sukauptomis lėšomis savivaldybė galėjo išgrįsti daugiau gatvių, be to, jos imtos grįsti moderniomis dangomis (tašytais akmenimis, meksfaltu ir kt.), pagerėjo gatvių estetinė išvaizda.

Gatvių išgrindimu buvo suinteresuoti ir patys gyventojai. Išgrįstos miesto gatvės pakildavo į kitą kokybinį lygmenį, atsirasdavo daugiau norinčių nuomotis butus tose gatvėse esančiuose namuose, o svarbiausia – pakildavo nekilnojamojo turto vertė. Pasitaikydavo retų atvejų, kai patys miesto gyventojai siūlydavosi prisidėti savo lėšomis grindžiant prie jų valdų buvusias gatves³⁴, kiti neatlygintinai duodavo dalį savo sklypo gatvėms koreguoti (praplatinti ir ištiesinti) su sąlyga, kad savivaldybė išgrįstų tas gatves.³⁵ Tačiau kur kas dažniau tiek spaudoje, tiek tiesioginiais skundais Kauno miesto savivaldybei laikinosios sostinės gyventojai (ypač nuošalesnių gatvelių) pažerdavo negailestingos kritikos miesto valdžiai, kad ji nesiskubinusi išgrįsti tam tikrų gatvių ar jų net nepažvyruodavusi (judėti gatvėmis, padengtomis žvyro sluoksniu, buvo lengviau, ne taip klimpdavo vežimai ir automobiliai).

Kasmetinius gatvių dangos remonto darbus Kauno miesto savivaldybė daugiausia atlikdavo rangos būdu, kai, per varžytines suradus rangovą, jam už atlygį buvo patikima remontuoti tam tikras gatves. Pavyzdžiui, 1931 m. sezoniniai gatvių grindinio remonto darbai buvo atiduoti varžytines laimėjusiems rangovams Solomonui Gudinskiui, Leibai Romui ir Chaimui Perevoznikui.³⁶ Rangovui atlikus gatvių remonto darbus, Kauno miesto valdyba atliktiems darbams įvertinti paskirdavo komisiją, kuri nustatydavo, ar jie tinkamai atlikti.³⁷ Netinkamai atliktus darbus rangovui būdavo liepiama savo lėšomis pataisyti. Tačiau, taupydama pinigų, savivaldybė gatvių grindinio remontą kartais atlikdavo ūkio būdu.³⁸

Apie 1929–1930 m. Kauno miesto valdyba buvo rimtai susirūpinusi, kokį gatvių grindimo būdą taikyti Kauno gatvėse, ir net sudarė komisiją gatvių grindimo būdai nustatyti.³⁹ Renkantis grindimo būdą buvo atsižvelgiama į grindinio klojimo kainą, jo patvarumą, remontavimo sudėtingumą, triukšmo lygį važiuojant grindiniu, kylantį dulkėtumą ir galimybę grindinį pagaminti importuojant kuo mažiau gamybos komponentų, nes taip norėta suteikti kuo daugiau darbo Lietuvos įmonėms, neišvežti valiutos į užsienį (vykdyta tam tikra

³⁴ Gatvių grindimas, *Lietuva*, 1924, liepos 16, Nr. 158, p. 6.

³⁵ V. Mačiūnas, Kauno miesto grindiniai, *Savivaldybė*, 1934, Nr. 4, p. 36.

³⁶ 1931 04 13, Kauno miesto valdybos posėdžio nutarimo Nr. 676 nuorašas, *KAA*, f. 218, ap. 1, b. 612, l. 31.

³⁷ 1928 08 03, Kauno m. savivaldybės Statybos skyriaus vedėjo raštas Miesto savivaldybės Revizijos komisijai, *KAA*, f. 218, ap. 1, b. 466, l. 60.

³⁸ V. Mačiūnas, Kauno miesto grindiniai, *Savivaldybė*, 1934, Nr. 4, p. 36.

³⁹ 1930 02 06, Komisijos gatvių grindimo būdai nustatyti posėdžio protokolas, *KAA*, f. 219, ap. 1, b. 708, l. 1.

protekcjonistinė ekonominė politika). Gatvių grindimo būdų nustatymo komisija nutarė visas miesto gatves suskirstyti į tris rūšis: 1) reprezentacines mažo judėjimo, 2) magistralines didelio judėjimo, 3) vietinio susisiekimo reikšmės.⁴⁰ Pirmosios kategorijos gatves patarta meksfaltuoti, antrosios – grįsti tašytais akmenimis, o trečiosios – „sprameksuoti“ (*spramex* – tai bituminio pagrindo gatvės dangą).⁴¹ Kaip parodė XX a. 4 dešimtmečio patirtis, reprezentatyvesnės miesto gatvės buvo meksfaltuojamos (Laisvės al., Donelaičio, Maironio g.), magistralinės gatvės grįstos tašytais akmenimis arba bituko plytomis (Ukmergės pl., Veiverių pl., K. Petrausko g. ir kt.), o vietinės reikšmės gatvės – paprastais akmenimis. „Sprameksavimo“ dažniau imtasi remontuojant defektuotas meksfalto grindinio vietas.⁴²

XX a. 4 dešimtmetyje gatvių grindimas pasistūmėjo į priekį tiek kokybiškai, tiek kiekybiškai. 1930 m. pagrindiniai gatvių grindimo darbai vyko centrinėse Naujamiesčio gatvėse, ypač Laisvės alėjoje ir Vytauto prospekte. 1930–1932 m. buvo išmeksfaltuota Laisvės alėja (kartu su Nepriklausomybės aikšte), rekonstruotas, praplatintas ir išgrįstas (paprastais akmenimis ir meksfaltu) Vytauto prospektas. 1930–1933 m. meksfalto dangos sulaukė Donelaičio g., Kęstučio g. išamezituota. 1936 m. kapitaliai rekonstruota, praplatinta ir pergrįsta (bituko plytomis ir tašytais akmenimis) didžioji Juozapavičiaus prospekto dalis.⁴³ 1936–1940 m. nutiesta ir išgrįsta Raginės g. (dab. P. Kalpokų g.), kuri tapo svarbia jungtimi tarp Žaliakalnio ir panerio. 1937 m. imtasi tiesti (ir išgrįsti) Kauno jungtį su Žemaičių plentu per Linkuvos g.⁴⁴, platinami ir pergrindžiami (tašytais akmenimis ir bituko plytomis) Veiverių ir Ukmergės plentai.⁴⁵ Kone kiekvienais metais buvo toliau grindžiama Jonavos gatvė (paprastais akmenimis) šiaurės kryptimi, norint pagerinti susisiekimą su Kleboniškiu, kuris Kauno ateities vystymo planuose buvo numatytas kaip vienas iš pakauinės kurortų.⁴⁶ 1938–1939 m. bituko plytomis išgrįsta K. Petrausko g. 1939 m. susisiekimui su statomomis Vytauto Didžiojo universiteto klinikomis grįstos (bituko plytomis) Danutės g. (dab. V. Lašo g.), dalis Tvirtovės al.,

⁴⁰ 1930 Vytauto Didžiojo metų kovo 5 d. Komisijos gatvių grindimo būdai nustatyti posėdžio protokolas, *KAA*, f. 219, ap. 1, b. 708, l. 6.

⁴¹ 1930 Vytauto Didžiojo metų kovo 10 d. Komisijos gatvių grindimo būdai nustatyti posėdžio protokolas, *KAA*, f. 219, ap. 1, b. 708, l. 14–15.

⁴² V. Mačiūnas, Kauno miesto grindiniai, *Savivaldybė*, 1934, Nr. 5, p. 34.

⁴³ Akmens ir betono laukuose, *Darbas*, 1936, rugsėjo 24, Nr. 105, p. 3.

⁴⁴ Daugiau potvynis neatskirsiąs Kauno nuo Vilijampolės, *Lietuvos aidas*, 1937, sausio 14, Nr. 19, p. 8.

⁴⁵ Kauno miesto savivaldybės statybų ir gatvių grindimo darbai, *Darbas*, 1937, spalio 21, Nr. 119, p. 6.

⁴⁶ Kaunui išgrįsti bituko plytomis dar reiktų 23 ½ mil. Lt, *Lietuvos aidas*, 1937, liepos 21, Nr. 232, p. 2.

Žeimių g. (neišlikusi).⁴⁷ XX a. 4 dešimtmetyje Kaune ne tik daugėjo išgrįstų gatvių, bet vis daugiau gatvių, grįstų akmenimis, būdavo užklojama meksfaltu ar bituko plytomis.

Vieni stambiausių XX a. 4 dešimtmečio Kauno gatvių infrastruktūros darbų buvo atlikti formuojant Nemuno krantines, kuriomis nutiestos svarbios magistralinės gatvės. 1931 m. prijungus Aukštąją Panemunę prie Kauno miesto, reikėjo padaryti patogų susisiekimą su šia nauja Kauno miesto dalimi ir joje esančia rekreacine zona – Panemunės šilu. Tuometinė Vaidoto gatvė buvo labai prastos būklės, kreiva, todėl buvo nutarta nutiesti naują, reprezentatyvią gatvę panemuniu. 1932 m. pradėta formuoti krantinė prie Nemuno, piltas aukštas 3–4 metrų platus pylimas nuo Panemunės tilto maždaug iki Birutės gatvės. Nemuno krantinė buvo sutvirtinta betonu ir akmenimis, o ant pylimo nutiesta 2 km ilgio alėjos tipo gatvė, pavadinta Prezidento Antano Smetonos vardu.⁴⁸ Kaunui taip pat buvo aktuali susisiekimo su Marvele problema. Nemuno šlaitas tuoj už Aleksoto tilto labai status ir dažnai nuslinkdavo, gero kelio pašlaitėje praktiškai nebuvo, tad susisiekimas tarp Marvelės ir Kauno buvo komplikuoatas. Tad 1932–1936 m. buvo nukastas status Linksmadvario šlaitas, pašlaitėje supiltas apie 1 km ilgio pylimas, pakrantėje sutvirtintas poliais. Galiausiai suformuota paaukštinta, betonu sutvirtinta krantinė, jos gale pastatytas volas, krantine nutiestas akmenimis grįstas kelias į Marvelę, įrengtos kelios atšakos leistos prie Nemuno.⁴⁹

Pirmosios Lietuvos Respublikos metais Kaunas pasižymėjo aktyvia urbanistine plėtra, mieste gerokai sutankėjo gatvių tinklas, daugiausiai naujų (bet dažniausiai negrįstų) gatvių buvo naujosiose miesto dalyse: Vilijampolėje, Aleksote, Fredoje, Žaliakalnyje, Žemuosiuose ir Aukštuosiuose Šančiuose bei Aukštojoje Panemunėje. Tačiau Kauno miesto urbanistinė plėtra neišvengė chaotiškumo ir tinkamo planavimo stokos. Pirmaisiais XX a. 3 dešimtmečio metais, kai dėl Žemės reformos tuomečiuose Kauno pakraščiuose (Vilijampolėje, Aleksote, Fredoje, Žaliakalnyje ir kitur) paskubomis buvo formuojama gausybė naujų sklypų (urbanistiškai dažnai nelabai vykusių), gatvių tinklas neretai būdavo suplanuojamas atsižvelgiant tik į vietines sąlygas, nederinant jo prie bendros miesto gatvių tinklo visumos. Daugelyje miesto ar priemiesčio teritorijų pastatai kilo anksčiau, nei buvo parengiami detalūs gatvių planavimo projektai, todėl pasitaikydavo, jog gyventojai namus pastatydavo per arti gatvės ar sudarydavo kitų kliūčių tinkamai gatvių struktūrai. Iki XX a. 4 dešimtmečio pabaigos daugeliui naujųjų miesto teritorijų gatvių buvo sudaryti gana detalūs planavimo projektai, tačiau dažnai jie būdavo įgyvendinami tik iš dalies. Problema glūdėjo dar carizmo metais priimtuose miestų žemių tvarkymo

⁴⁷ Dar žymiau Kaunas pakeis savo veidą, *Lietuvos aidas*, 1939, liepos 15, Nr. 373, p. 7.

⁴⁸ Dviguba Kaunui nauda, *Lietuvos aidas*, 1932, gegužės 24, Nr. 115, p. 5.

⁴⁹ Marvelės keliu netrukus jau bus galima važinėti, *Lietuvos aidas*, 1935, lapkričio 28, Nr. 299, p. 4.

įstatymuose – už bet kokią žemės kiekį, paimamą iš savininkų (net jeigu tai buvo daroma miesto gatvėms platinti) turėjo būti atlyginta rinkos kainomis.⁵⁰ Todėl reikėjo didelių finansinių išteklių, perkant iš savininkų už reikalaujamą kainą gatvėms praplatingą reikalingą žemę. Pinigų nuolatos stigo, tad nemažai Kauno gatvių liko siauros ir kreivos. 1938 m. liepą buvo priimtas naujas *Miestų žemių tvarkymo įstatymas*, kuris suteikė galimybę savivaldybei gatvėms tiesinti ir platinti neatlygintinai paimti iš privačių savininkų iki 30 proc. jų sklypo žemės.⁵¹ Tai labai palengvino gatvių tinklo koregavimą, tačiau iki 4 dešimtmečio pabaigos juo pasinaudoti beveik nespėta.

Verta trumpai pristatyti įvairias Kauno gatvių grindinių rūšis. Tašytų akmenų grindinys Kaune pradėtas naudoti 1929 m. grindžiant Lukšio g. (dab. Šv. Gertrūdės g.).⁵² Tokio grindinio trūkumas – ratų keliamas triukšmas ir dulkėtumas, be to, nuokalnėse toks grindinys buvo per slidus, t. y. pavojingas. Meksfaltas pirmą kartą Kaune panaudotas 1926 m., kai juo bandymams buvo padengtas 1000 m² Laisvės alėjos ruožas priešais Miesto sodą⁵³. Plačiau meksfaltas naudotas 1927–1928 m. Lietuvos banko prieigose meksfaltuojant Donelaičio ir Maironio gatves. 1931 m. pabandyta gatves dengti amezitu⁵⁴, 1932 m. – grįsti bituko plytomis (baltos silikatinės plytos, impregnuotos bitumu), o 1933 m. Kanto gatvė (bandymui) išgrįsta impregnuotomis medinėmis kaladėlėmis. Šių grindinių rūšių, t. y. meksfalto, amezito, bituko plytelių ir kitų, privalumai buvo sumažėjęs triukšmas ir mažesnis dulkėtumas. Pačioje XX a. 4 dešimtmečio pabaigoje Kaune pradėtas naudoti asfaltas.⁵⁵ Vis dėlto per abu tarpukario dešimtmečius daugiausiai Kauno gatvių (pagal plotą ir ilgį) buvo grindžiama paprastais lauko akmenimis.

Siekiant taupyti, XX a. 4 dešimtmetyje gatvės grįstos mišriū išilginiu grindiniu. Pavyzdžiui, 1936 m. grindžiant A. Juozapavičiaus prospektą, 12,5 m pločio gatvė buvo padalyta į 5 išilgines juostas, iš kurių kraštinės ir vidurinė juosta buvo grįstos tašytais akmenimis, o dvi tarpinės – bituko plytomis.⁵⁶ Tačiau kartais toks mišrus grindimas ne visai pasiteisindavo. Pavyzdžiui, 1930–1932 m. vidurinę Vytauto prospekto dalį išmeksfaltavus, o pakraščius išklėjus paprastais akmenimis, dauguma eismo dalyvių sukdavo į gatvės vidurį, nes lygia danga važiuoti patogiau, tad intensyvus judėjimas ribotoje erdvėje keldavo

⁵⁰ Savivaldybių veikimas, *Savivaldybė*, 1930, Nr. 9, p. 28.

⁵¹ Miestų žemių tvarkymo įstatymas, *Vyriausybės žinios*, 1938, liepos 5, Nr. 614, p. 398–401.

⁵² V. Mačiūnas, Kauno miesto grindiniai, *Savivaldybė*, 1934, Nr. 4, p. 38.

⁵³ Dokumento apie išmeksfaltuotas gatves nuorašas [dokumentas nedatuotas], *KAA*, f. 218, ap. 1, b. 629, l. 241.

⁵⁴ V. Mačiūnas, Kauno miesto grindiniai, *Savivaldybė*, 1934, Nr. 5, p. 34.

⁵⁵ Dideli Kauno tvarkymo darbai, *Lietuvos aidas*, 1940, sausio 9, Nr. 13, p. 10.

⁵⁶ Akmenis ir betono laukuose, *Darbas*, 1936, rugsėjo 24, Nr. 105, p. 3.

pavojų eismo saugumui.⁵⁷ 1938 m. paprasti akmenys Vytauto prospekto atkarpoje buvo pakeisti bituko plytomis.

Kauno gatvės buvo tvarkomos miesto biudžeto lėšomis (iš gatvių grindimo fondo), savivaldybės gautomis paskolomis, Vyriausybės asignacijomis, viešųjų darbų fondo lėšomis (Vidaus reikalų ministerijos skirtomis aprūpinti bedarbius laikinu darbu). Tvarkant gatves pirmenybė buvo teikta pagrindinėms miesto centro gatvėms (daugiausia Naujamiestyje, – ten buvo susitelkusios valstybinės reikšmės institucijos), kurias stengtasi išlaikyti kuo geresnės būklės, todėl pagrindinės Naujamiėsčio gatvės buvo rūpestingai remontuojamos. Ilgesnės miesto gatvės (Vytauto pr., Laisvės al., K. Donelaičio g. ir kt.) būdavo tvarkomos atkarpomis, todėl darbai užtrukdavo ne vienerius metus. Centrinėje miesto dalyje paprastų akmenų grindiniai buvo šalinami, keičiant juos tašytais akmenimis ar (vartojant tų laikų terminą) smaluotu grindiniu, t. y. meksaltu, amezitu ar bituko plytomis. Smaluotas grindinys dažniau naudotas Naujamiestyje. Senamiestyje, jo svarbesnėse gatvėse (Vilniaus g., Aleksoto g.), tenkintasi tašytų akmenų grindiniu.⁵⁸ Tarp 1932 ir 1938 m. klojant pagrindines miesto gatves buvo populiarus bituko plytų grindinys (žr. 1 priedą), tačiau XX a. 4 dešimtmečio pabaigoje bituko plytų grindinys pasirodė netinkamas Kauno gatvėms, tad ketinta jas kloti asfalto danga.⁵⁹ Tarpukariu Kaune kasmet būdavo išgrindžiamas ir tam tikras skaičius mažesnių, nuošalesnių gatvių, kurių danga iki tol būdavo labai prastos būklės arba jos iš viso nebuvo (negrįstos, pažvyruotos gatvės). Periferinės miesto gatvės tebebuvo grindžiamos pigiausia tų laikų gatvių grindimo medžiaga – paprastais lauko akmenimis. Be to, dėl lėšų stygiaus jos grįstos gana siaurai, dažniausiai tik 6 m pločiu.⁶⁰ Siekiant taupyti, paprasti akmenys dažnai būdavo atvežami iš tų miesto gatvių, kurios tuomet būdavo rekonstruojamos ir pergrindžiamos nauja danga. Tad paprastų akmenų grindinių reikšmė Kaune buvo dvejopa: vienose gatvėse jie buvo laikomi atgyvena, o kitose tapdavo infrastruktūros pagerinimo priemone.

Nagrinėjamo laikotarpio pabaigoje, 1938 metais, Kaune įvairiomis dangomis išgrįsta 48,2 proc. (98,56 km) bendro miesto gatvių ilgio⁶¹, daugiausiai išgrįstų gatvių buvo Senamiestyje, Naujamiestyje ir Žaliakalnyje, mažiausiai – Vilijampolėje ir Šančiuose.⁶² Vertinant Kauno pasiekimus gatvių tvarkymo srityje XX a. 3–4 dešimtmečiais, reikia turėti omenyje, kad iš gubernijos laikų miestas perėmė itin prastos būklės gatves (pokario metai). Per

⁵⁷ Vytauto prospekte didelis judėjimas, *Lietuvos aidas*, 1937, kovo 20, Nr. 127, p. 4.

⁵⁸ V. Mačiūnas, Kauno miesto grindiniai, *Savivaldybė*, 1934, Nr. 4, p. 36–37.

⁵⁹ Skelbs naują konkursą Kauno gatvėms grįsti, *Lietuvos žinios*, 1938, gruodžio 27, Nr. 295, p. 6.

⁶⁰ V. Mačiūnas, Kauno miesto grindiniai, *Savivaldybė*, 1934, Nr. 4, p. 36–37.

⁶¹ *Kauno miesto statistikos metraštis 1938*, Kaunas, 1939, p. 42.

⁶² Ten pat.

nepriklausomybės dvidešimtmetį Kauno teritorija išsiplėtė, prijungti plotai, pasižymintys primityvia gatvių infrastruktūra. Tokiame kontekste vertinant Kauno miesto pasiekimus gatvių tinklo tvarkymo aspektu galima teigti, jog jie buvo ganėtinai svarūs.

Išvados

1. Pirmosios Lietuvos Respublikos laikotarpiu (1918–1940 m.) Kauno teritorija padidėjo 7 kartus (nuo 557 ha iki 3983 ha). XX a. 3 dešimtmečio pradžioje keliolika Kauno miesto centro gatvių buvo grįstos paprastais lauko akmenimis, buvę tvirtovės plentai padengti makadamu, gatvių šaligatviai mediniai. Didžiuma prijungtų Kauno teritorijų nebuvo urbanizuotos, gatvės negrįstos, be šaligatvių, todėl reikiamos gatvių infrastruktūros sukūrimas buvo ilgalaikis, daug finansinių išteklių reikalaujantis procesas, kuris tęsėsi ir XX a. 4 dešimtmečio pabaigoje.

2. Iki 1927 m. Kaune egzistavo dalinė natūrinė gatvių grindimo prievolė – išgrįstas miesto gatves remontuoti ir prižiūrėti turėjo namų valdų savininkai. 1927 m. gatvių grindimą perėmė savivaldybė, įkurtas gatvių grindimo fondas ir numatytos rinkliavos. Pirmosios Lietuvos Respublikos laikotarpiu Kaune šaligatvius kloti ir remontuoti turėjo namų valdų savininkai.

3. Per XX a. 3–4 dešimtmečius Kaune nutiesta ir išgrįsta keliolika magistralinių ir dešimtys periferinių miesto gatvių. Lentinius šaligatvius mieste ėmė išstumti lygūs, cementinių plytelių šaligatviai. Gatvių grindimą perėmus savivaldybei, gatvės pradėtos grįsti kokybiškiau, išaugo grindimo mastai, buvo taikomi modernūs to meto metodai bei dangų rūšys (tašytas akmuo, meksfaltas, amezitas, bituko plytos, asfaltas ir kt.). XX a. 4 dešimtmečio pabaigoje Kaune buvo išgrįsta maždaug pusė miesto gatvių, tačiau dauguma tebebuvo padengtos paprastais lauko akmenimis.

Priedai

1926–1938 m. Kauno miesto gatvėse pakloti nauji grindiniai ir jų rūšys*

Metai	Gatvių grindinio rūšis ir paklotos dangos ilgis (km)					Iš viso per metus paklota (km)
	Meksfaldas, amezitas	Tašyti akmenys	Lauko akmenys	Bituko plytos	Medinės kaladėlės	
1926	-	-	3,2	-	-	3,2
1927	0,1	-	1,5	-	-	1,6
1928	0,4	-	6,9	-	-	7,3
1929	-	0,03	0,01	-	-	0,04
1930	1,6	0,2	11,7	-	-	13,5
1931	3,2	-	4,1	-	-	7,3
1932	1,9	2,1	3,1	0,1	-	7,2
1933	-	0,8	4,7	1,4	0,2	7,1
1934	-	0,4	4,4	1,7	-	6,5
1935	-	-	1,97	0,9	-	2,87
1936	0,13	2,03	5,13	1,84	-	9,13
1937	0,16	1,6	5,5	3,1	-	10,36
1938	0,53	0,516	6,35	2	-	9,396

* Lentelė sudaryta remiantis: *Kauno miesto statistikos metraštis 1934*, Kaunas, 1935, p. 22; *Kauno miesto statistikos metraštis 1935–1936*, Kaunas, 1937, p. 40; *Kauno miesto statistikos metraštis 1938*, Kaunas, 1939, p. 44.

*Kauno miesto gatvių XX a.
3–4 dešimtmečiais vaizdai*



1 pav. K. Donelaičio ir Maironio gatvių sankryža 4 dešimtmečio pradžioje. Ši sankryža, prie kurios buvo įsikūręs Lietuvos bankas ir Finansų ministerija, 1927–1928 m. pirmoji Kaune buvo išmeksfaltuota. Šiaurinėje Maironio gatvės dalyje matyti paprastų akmenų grindinys K. Driskius, L. Suslavičius, *Automobilis Lietuvoje 1918–1940 m.*, Vilnius, 2005, p. 66.



2 pav. Laisvės alėja 1939 m. Nuotraukoje matomas meksfalto grindinys ir kvadratinės šaligatvio plytelės

K. Driskius, L. Suslavičius, *Automobilis Lietuvoje 1918–1940 m.*, Vilnius, 2005, p. 98.

Mindaugas Balkus

THE DEVELOPMENT OF STREET
INFRASTRUCTURE IN KAUNAS
DURING THE 1920s AND 1930s

Abstract

This article analyzes the evolution of street infrastructure in Kaunas during the 1920s and 1930s. It examines this topic in the context of urban evolution, with an emphasis on the urban development processes. The author describes the main streets that were built and paved in Kaunas during this period and discusses street paving methods and the organization of paving labor. The article provides statistical information on the volume and dynamics of street paving, as well as on the main trends of street infrastructure development. It also introduces the main problems of street infrastructure during that time period.

During the period of the first Republic of Lithuania (1918–1940), Kaunas experienced a significant urban transformation. The city's territory grew sevenfold. The annexed regions were not urbanized and had hardly any street infrastructure. Therefore, their integration into the urban whole of the city was a long-term process that required many financial resources and was still not finished at the end of the 1930s. In the beginning of the 1920s, several streets in Kaunas were still paved with simple stones; the former fortress roads were covered with macadam; and sidewalks were made of wood. Until 1927, proprietors of premises in the city of Kaunas had to perform yearly repairs of street paving. In 1927, responsibility for paving the streets of Kaunas was given to the municipality. As a result, street paving labor quality improved, modern materials (stone setts, bitumen, silicate bricks, asphalt and others) began to be used, and the extent of paving activities increased. At the end of the 1930s, about 50 % of the total street network was paved in the city and pavements made of cement bricks began to replace wooden sidewalks. However, most of the streets still remained paved with simple field stones.