

LIETUVOS ISTORIJOS INSTITUTAS

LIETUVOS  
ISTORIJOS  
METRAŠTIS

2000 metai

**LI**  
LEIDYKLA

Vilnius 2001



LITHUANIAN INSTITUTE OF HISTORY

THE YEAR-BOOK  
OF LITHUANIAN  
HISTORY

2000

VILNIUS 2001

---

LITAUISCHES INSTITUT FÜR GESCHICHTE

JAHRBUCH  
FÜR LITAUISCHE  
GESCHICHTE

2000

VILNIUS 2001

UDK 947.45  
Li 237

Redakcinė kolegija:

Egidijus ALEKSANDRAVIČIUS

*Vytauto Didžiojo universitetas*

Alfonsas EIDINTAS

*Vilniaus universitetas*

Algirdas GIRININKAS

*Lietuvos istorijos institutas*

Vytautas MERKYS (pirmininkas)

*Lietuvos istorijos institutas*

Vacys MILIUS

*Lietuvos istorijos institutas*

Edmundas RIMŠA (pirm. pavaduotojas)

*Lietuvos istorijos institutas*

Rita STRAZDŪNAITĖ (sekretorė)

*Lietuvos istorijos institutas*

Antanas TYLA

*Lietuvos istorijos institutas*

Redakcinės kolegijos adresas:

Kražių g. 5, 2001 Vilnius

<http://www.crosswinds.net/~istorija/lim.html>

Išleista Lietuvos istorijos instituto užsakymu

ISSN 0202-3342

ISBN 9986-780-41-1

© Lietuvos istorijos institutas, 2001

© Straipsnių autoriai, 2001

LIUBOMIRAS VIKTORAS Ž E I M A N T A S

### PETERBURGO–VARŠUVOS GELEŽINKELIO TIESIMAS

Rusijos geležinkelių istorijos tyrinėjimai negali pasigirti dideliu dėmesiu ar įvairove. Iki Pirmojo pasaulinio karo pasirodė keli rimtesni darbai. Juos parašė V. Verchovskis, A. Golovanovas, N. Kislinkis<sup>1</sup>. Geležinkeliais labai domėjosi Rusijos prekybos ir pramonės istorikas P. Spaskis<sup>2</sup>. Po Pirmojo pasaulinio karo atskirais Rusijos geležinkelių istorijos klausimais monografijas paskelbė V. Virginskis<sup>3</sup>. Naujų fundamentalių tyrinėjimų sovietiniais metais nepasirodė. Per daugiau kaip pusę amžiaus tepaskelbta šiek tiek straipsnių, kuriuose naujos medžiagos ne per daugiausia, be to, ji nelabai patikima dėl tuomet vyravusių nihilistinių nuostatų carizmo atžvilgiu ir nuolatinio visų pasaulio technikos naujovių Rusijos prioritetų pabrėžimo.

Tik vieno kito buvusio Sovietų Sąjungos regiono geležinkeliai susilaukė šio tokio dėmesio. Tarp tų gražių išimčių atsidūrė Lietuvos teritorijos geležinkelio tinklo istorija. Turime iš tų laikų Gerasimo Kosakovskio monografiją „Lietuvos geležinkeliai“<sup>4</sup>. Dėl savo palyginti nedidelės apimties (250 p.) ir ilgo laikotarpio, kurį siekė nušviesti autorius, veikalas yra aprašomojo pobūdžio. Kadangi autorius turėjo ati-

<sup>1</sup> В. М. В е р х о в с к и й, *Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно*, Ст.-Петербург, 1898; А. А. Г о л о в а н о в, *История железнодорожного дела в России*, Ст.-Петербург, 1881; Н. А. К и с л и н с к и й, *Наша железнодорожная политика по документам кабинета министров*, Ст.-Петербург, 1902.

<sup>2</sup> Р. Х. С п а с к и й, *История торговли и промышленности в России*, Ст.-Петербург, 1912.

<sup>3</sup> В. С. В и р г и н с к и й, *Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX в.*, Москва, 1949; В. С. В и р г и н с к и й, *История техники железнодорожного транспорта*, Москва, 1938.

<sup>4</sup> G. K o s a k o v s k i s, *Lietuvos geležinkeliai*, Vilnius: Mintis, 1975. (Veikalas parašytas ir paskelbtas rusų kalba, bet pagrindinis titulinis lapas pateiktas lietuviškai. Rusiškai knyga vadinasi „Железные дороги Литвы“.)

duoti duoklę tuometiniams mokslo darbų standartams, jis savo veikale ypač išpūtė geležinkelininkų revoliucinį judėjimą ir sovietų valdžios nuopelnus Lietuvos geležinkeliams. Tuo pat metu jis visiškai priešingai žiūrėjo į nepriklausomos Lietuvos geležinkelininkų veiklą. Čia jis nerado nieko gera, tik regresą. Visiškai kitaip autorius rašo apie geležinkelių tiesybą Lietuvos teritorijoje Rusijos valdymo metais. Jis naudojo Peterburgo (tuomet Leningrado) archyvų bylomis, atrasdamas iki tol į mokslinę apyvartą neįvestų duomenų. Tai stiprioji G. Kosakovskio darbo dalis, kurią dėl dabartinių valstybių sienų ir sunkesnio priėjimo prie užsienyje atsidūrusių archyvų šių eilučių autorius priverstas priimti nepatikrintą.

Minėtuose veikaluose tiesybos klausimai nagrinėjami apibendrintai, nesigilinant į konkretiką. Todėl skaitydami juos galime išsiaiškinti atskirų kelio atkarpų nutiesimo, stočių pastatymo datas, kelio trasos ir atkarpų ilgį, bet ne statybos darbų organizavimo ypatumus atskirose gubernijose, santykius su žemės savininkais nusavinant žemę kelio linijai, darbininkų samdymą, jų darbo statybose sąlygas ir t. t. Geležinkelių istorijos klausimais rašę autoriai tų klausimų nenagrinėjo, nes jie tiesiogiai geležinkeliams nepriklausė. Jiems geležinkelių istorija prasidėdavo nuo nutiesto kelio bei viešo eismo pradžios. Esant tokiam požiūriui, visi autoriai, rašę apie geležinkelius Lietuvoje, nesinaudojo vietos administracijos archyvais, kurie, kaip Vilniaus generalgubernatoriaus, kanceliarijos ir Vilniaus gubernijos gydymo valdybos, turi išsaugoję nemaža medžiagos apie žemvaldžių elgesį nusavinant jų žemes geležinkelio linijai, darbų vykdytojų santykius su vietos valdžia ir darbininkais, darbininkų rekrutavimo dar baudžiavinėmis sąlygomis į stambiausią XIX a. vidurio Lietuvoje statybą. Šie iki šiol nenagrinėti klausimai sudaro šio tyrinėjimo pagrindą ir originalumą.

### **Peterburgo–Varšuvos geležinkelio trasos pasirinkimas**

1851 m. Rusijos vyriausybė priėmė nutarimą dėl St.-Peterburgo–Varšuvos geležinkelio tiesimo. Jo ilgis buvo numatytas apie 1250 km<sup>5</sup>. Kelią tiesti oficialiai buvo pradėta 1851 m. vasario 15 d. Darbai buvo atliekami valdžios pinigais. Geležinkelio linija planuota tęsti iš Peterburgo per Gatčiną, Luga, Pskovą, Rezeknę, Daugpilį. Šis pirmasis kelio variantas buvo tikslus tik Peterburgo apylinkėse, toliau jis buvo nubrėžtas dar neatlikus žvalgomųjų trasos tyrinėjimų, todėl galėjo kirsti gubernijas užsukdamas tik į jų centrus. Peterburgo–Varšuvos geležinkelio kryptį žemėlapiai, paskelbti St.-Peterburge 1851 m. rodo, kad nuo Dauguvos į Gardiną planuojamas kelias turėjo eiti šalia Daugpilio–Kauno plento iki Egiptės arklių pašto stoties, po to turėjo

<sup>5</sup> Н. А. Зензинов, С. А. Рыжков, *Выдающие инженеры и ученые железнодорожного транспорта*, Москва, 1990, р. 42.

pasisukti į rytus ir išėjęs iš Daugpilio dešinėje palikti Zarasus, prieiti Nariūnų kaimą (šiek tiek piečiau Salako). Po to kelias turėjo eiti tiesiai į pietus per Zabalinos (Zabelinos – pasak G. Kosakovskio) kaimą, esantį 3 km nuo Molėtų rajono Joniščio apylinkės centro<sup>6</sup>, į Žingių kaimą (7 km nuo Skirlėnų, Vilniaus r.<sup>7</sup>), o iš čia į Vilnių. Vilniuje, kaip nurodo A. Gulbinskas, stotį planuota pastatyti dešinėje Neries pusėje tarp dabartinių Kalvarijos ir Ukmergės gatvių<sup>8</sup>. Toliau linija turėjo kirsti Neries upę ir Tiltų kaimo kairėje (kaimas yra per vidurį tiesia linija tarp Dargužių ir Lieponių, Trakų r.) išeiti prie Mergežerio, o iš ten į Pariečę, Gardiną<sup>9</sup>. Taigi Daugpilio–Vilniaus–Gardino kelias pagal šį variantą turėjo būti nutiestas šiek tiek vakariau nuo dabartinės linijos.

Kelio tiesimo darbai prie Peterburgo buvo pradėti 1851 m. Darbus pagal to meto praktiką turėjo atlikti tam tikros kelio atkarpos privatus darbų vykdytojas. Jis samdė darbininkus, konkrečių darbų vykdytojus. Geležinkelio inžinieriai prižiūrėjo darbus, tikrino jų kokybę. Tokiems geležinkelio prižiūrėtojams, vėliau, ypač sovietiniais metais, dažnai vadintais statytojais, vadovavo gen. inž. Eduardas Gertfeldtas<sup>10</sup>. Jo pavaduotojas buvo iš Lietuvos kilęs žymus geležinkelių ir tiltų inžinierius Stanislovas Kerbedis<sup>11</sup>. Pirmoji kelio atkarpa Peterburgas–Gatčina (42 varstai. Varstas – 1,067 km) buvo atidaryta viešam eismui 1853 m. lapkričio 1 d.<sup>12</sup> 1853 m. prasidėjęs Krymo karas privertė Rusijos vyriausybe 1855 m. nutraukti šiuos darbus.

1857 m. sausio 28 d. caras suteikė koncesiją Vyriausiajai Rusijos geležinkelių bendrovei. Pagal ją ši bendrovė gavo teisę nutiesti Peterburgo–Varšuvos, Maskvos–Nižnenovgorodo, Maskvos–Kursko–Feodosijos ir Kursko(ar Oriolo)–Daugpilio–Liepojos geležinkelius. Joje dirbo rusų ir užsieniečių verslininkai, pastariesiems domiuojant ir pirmu smuiku grojant garsiems tuomet Pereiroms. Bendrovei koncesijoje buvo patvirtintas 275 mln. rb kapitalas. Rusijos vyriausybė garantavo nuo šios sumos 5 proc. pelną. Bendrovė platindama akcijas nesurinko numatytos sumos, turėjo tenkintis 112 mln. rb. Aišku, visų koncesijoje numatytų geležinkelių ji negalėjo nutiesti.

<sup>6</sup> Zabalinos kaimai Lietuvos administracinio-teritorinio suskirstymo žinyne yra užregistruoti du. Vienas, mūsų nurodytasis, prie Salako, kitas – 2,5 km nuo Daugailių (Utenos r.). Atsižvelgiant į vietovių reljefą, logiškesnis maršrutas yra per Salaką. Žr. *Lietuvos TSR administracinio-teritorinio suskirstymo žinynas*, Vilnius: Mintis, 1974, d. 1; 1976, d. 2.

<sup>7</sup> Žingiai tame pačiame žinyne yra du. Antrieji Žingiai, nurodomi kaip vienkiemis, yra 18 km nuo savo apylinkės centro Pabradės. Vien šis nuotolis rodo, kad jų ieškoti reikia nuo Pabradės nutolusiose vietovėse, kur geležinkelio linijos taša logiškai nepateisinama.

<sup>8</sup> А. Гу л ь б и н с к а с, *Формирование и совершенствование транспортной системы Литовской ССР*, Вильнюс: Минтис, 1977, с. 59.

<sup>9</sup> G. K o s a k o v s k i s, min. veik., p. 36–37.

<sup>10</sup> *Железнодорожный транспорт*, Москва: Большая Российская энциклопедия, 1994, с. 301.

<sup>11</sup> Ten pat, p. 57–58.

<sup>12</sup> *Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1894 год. Ч. XVI. Приложение к отчету управления Ст.-Петербург-Варшавской железной дороги*, Ст.-Петербург, 1896, с. 122.

nebuvo susipažinę su Rusijos gamtos, ūkio bei buities sąlygomis. Tai labai brangiai atsiėjo bendrovei, nes vėliau teko kelią taisyti, t. y. daryti naujų išlaidų<sup>13</sup>.

Ši bendrovė 1857 m. gruodžio 10 d. atidarė viešam eismui Gatčinos–Lugos atkarpą (86 varstai). 1859 m. vasario 10 d. pradėjo važinėti traukiniai Lugos–Pskovo atkarpa (128 varstai).

1860 m. eismas buvo atidarytas tik atkarpoje Peterburgas–Pskovas (256 varstai). Kelio atkarpoje Pskovas–Daugpilis (241 varstai) viešo eismo dar nebuvo<sup>14</sup>. Kaip matyti iš caro šeimos narių kelionių maršrutų bylos Vilniaus generalgubernatoriaus kanceliarijoje, 1860 m. jau buvo keliaujama geležinkeliu. Vidaus reikalų ministerijos Bendrųjų reikalų departamentas 1860 m. balandžio 28 d. raštu pranešė, kad didžioji kunigaikštienė Jelena Pavlovna ruošiasi vykti į užsienį, ir nurodė, kad ji iki Daugpilio vyks traukiniu, o toliau važiuos plentu į Kauną ir Virbalį<sup>15</sup>. 1860 m. rugsėjo 27 d. geležinkeliu iš Peterburgo į Daugpilį išvažiavo sosto įpėdinis. Toliau iš Daugpilio plentu per Ukmergę, Kauną jis vyko į Varšuvą<sup>16</sup>. Iš kelionių matyti, kad caro šeimos nariai važiuo ką tik atidarytu geležinkelio Pskovas–Ostravas ruožu (50 varstų, viešam eismui atidaryta 1860 m. sausio 26 d.) ir dar nevisiškai baigta Ostravo–Daugpilio atkarpa (191 varstas), kuri viešam eismui buvo atidaryta tik 1860 m. lapkričio 11 d.<sup>17</sup>

### Žemės nusavinimas geležinkelio linijai tiesti Lietuvoje

1857–1858 m. bendrovės inžinieriai vietoje tikslino Daugpilis–Vilnius–Gardinas kelio atkarpą. 1858 m. kovo 1 d. kelio Daugpilis–Lentvaris išklotinė buvo pateikta tvirtinti vyriausybei ir patvirtinta<sup>18</sup>. Tolesnės atkarpos susilaukė pastabų, pareikalavusių naujų tyrimų vietoje.

Vyriausioji Rusijos geležinkelių bendrovė, gavusi teisę tiesti kelią, sudarė žemės nusavinimo skyrių, kurio agentai – nusavinimo komisarai dirbo gubernijose<sup>19</sup>. Geležinkelio tiesybos agentų teisės buvo didelės, nes caras patvirtino valią, jog žemės savininkai ar valdytojai neturi teisės prieštarauti dėl nusavinamos geležinkeliui žemės juostos. Pagal caro patvirtintus įsakus jie galėjo ginčytis tik dėl nusavinamos

<sup>13</sup> Железные дороги, *Энциклопедический словарь*, Ст.-Петербург, 1894, т. 11а, с. 778–779.

<sup>14</sup> A. H. K i r k o r, *Przewodnik. Wilno i koleje żelazne z Wilna do Petersburga i Rygi oraz do granic na Kowno i Warszawę*, Wilno, 1862, p. I; Заметка о железных дорогах, сооружаемых по Виленской губернии, *Памятная книжка Виленской губернии на 1860 год*, Вильно, 1860, ч. 2, с. 262.

<sup>15</sup> Vilniaus generalgubernatoriaus kanceliarijos aukštųjų asmenų 1859 m. kelionių byla, *Lietuvos valstybės istorijos archyvas* (toliau – LVIA), f. 378, BS, 1859 m., b. 92, l. 57.

<sup>16</sup> Ten pat, l. 183.

<sup>17</sup> *Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1894 год...*, с. 122.

<sup>18</sup> G. K o s a k o v s k i s, min. veik., p. 37.

<sup>19</sup> Iš Gardino gubernijos bylos, persiųstos Vilniaus generalgubernatoriui, kur 1861 07 04 raštą pasirašė „комиссар по отчуждению“ (parašas neįskaitomas), LVIA, f. 378, BS, 1861 m., b. 1007, l. 3–4, 7.



juostos kainos, dėl kelio pylimo ar geležinkelio sudaromų kliūčių įveikimo materialinio įvertinimo.

Tiesiant Lietuvoje Peterburgo–Varšuvos geležinkelį, vyko didžioji žemės valdymo reforma – baudžios panaikinimas. Kaime imta formuoti naujus ekonominius ir socialinius santykius, nustatyti išeinančių iš baudžios priklausomybės valstiečių datą. Viskas kaime kito. O čia dar įsimašė geležinkelio linijos trasavimas. Todėl galime tik įsivaizduoti, kokioje sumaištyje vyko šie darbai. Rusijos valdžia nepasižymėjo operatyvumu, imperijoje daug kur buvo tvarkomasi pagal nuo seno nusistovėjusius santykius, geležinkelis visur reikalavo vienodos tvarkos. Valdžia, suinteresuota geležinkeliais, turėjo leisti įstatymus, kuriuose stengėsi atsižvelgti į besikeičiančius santykius.

Caro įsaku už geležinkeliui atitekusią žemę buvo mokama priklausomai nuo to, kas ją valdė. Jos valdytojas buvo nustatomas tada, kai geležinkelio tiesėjai gaudavo vietos taikos tarpininko antspaudu patvirtintą pažymėjimą apie geležinkeliui atitekusią žemę, kuriame turėjo būti nurodyta, kokie plotai priklausė tiesiogiai dvarininkui, kokie anksčiau priklausę valstiečiui perduoti geležinkeliui prieš pasirašant nuostatinis raštus (valstiečio išlaisvinimą nuo baudžios) ir kokie priklausė valstiečiui ir perėjo geležinkeliui po to, kai buvo pasirašyti nuostatiniai raštai. Pirmaisiais dviem atvejais pinigus netrukdomai gavo dvarininkas. Trečiuoju atlyginimas už geležinkeliui atitekusią žemę komplikavosi, nes čia įsipynė valstiečio laikinųjų prievolių dvarininkui klausimai. Nors buvo komplikacijų ir pastaruoju atveju dvarininkas turėjo neribotas galimybes gauti visą atlyginimą už nusavintą žemę, nes Lietuvoje valstiečiai nuostatinių raštų dar nebuvo gavę, valstietis, netekęs per geležinkelį savo dirbamos žemės, galėjo gauti iš dvarininko kompensaciją tik šiam parodžius gerą valią. Tiesa, netekęs žemės valstietis neturėjo vykdyti laikinųjų prievolių dvarininkui, mokėti išpirką už žemę<sup>20</sup>, todėl dėl Peterburgo–Varšuvos geležinkeliui nusavinamos žemės retai įvykdavo konfliktų. Mat užmokestis už nusavinamą žemę buvo neblogas, dvarininkai, parduodami jau išslystančias iš jų rankų valstiečių žemes, gerokai pataisydavo savo ūkinę padėtį. Užguiti valstiečiai dar nelabai temokėjo ginti savo teises valdžios įstaigose.

Iš gubernijų ir generalgubernatoriaus kanceliarijose išlikusių ypatingų atvejų būtų matyti to meto geležinkelio linijos, mokėjimų už žemę rūšys ir dydžiai. Antai 1861 m. gruodžio 20 d. nusavintos iš neveiksniaus Švenčionių dvarininkų globos įstaigai priklausančio Sorokos „už Sorokopolės dvaro 18,15 dešimtinės [dirbamos žemės] po 75 rb už dešimtinę, iš viso 1361,25 rb, už 0,06 balų, po 20 rb, iš viso 1 rb. 20 kp. Naujadvario dvare 5,10 dešimtinės dirbamos [žemės] po 50 rb – 255 rb, už 0,45 nedirbamos dešimtinės, po 20 rb – 8 rb 60 kp, už 0,03 dešimtinės lankų po 75 rb už dešimtinę – 2 rb. 25 kp, už 0,26 dešimtinių balų, po 20 rb už dešimtinę – 5 rb 20 kp, už

<sup>20</sup> Caro 1862 02 03 įsakas per valdantįjį senatą Vilniaus generalgubernatoriui, ten pat, BS, 1852 m., b. 1115<sup>m</sup>, l. 67.

pastatų sunaikinimą – 166 rb 80 kp, už užtvankos išardymą, žuvų sunaikinimą, iškas-tą dirvą ir žvyrą – 300 rb. Taigi iš viso 2100 rb, įskaitant į tą sumą 1/3 priklausančio atlyginimo pagal Civilinio kodekso 590 str. (t. 4, d. 1)<sup>21</sup>. Ši byla pateko į generalgu-bernatoriaus kanceliariją todėl, kad geležinkelio tiesėjai dar 1862 m. balandžio 26 d. nebuvo sumokėję Sorokos globos įstaigai sutartų pinigų<sup>22</sup>.

Ne visos žemės išpirkimo bylos vyko ramiai, kartais dvarininkai užsiprašydavo brangiai. Vieną tokią bylą svarstė Vilniaus gubernijos valdyba, kai Švenčionių ap-skritys dvarininkas Koncevičius nesutiko su įvertinimo komisijos įkainiais ir parei-kalavo 10 000 rb, t. y. po 476 rb už dešimtinę. Gubernijos valdyba šios dvarininko pretenzijos nepalaikė<sup>23</sup>.

Panaši buvo Trakų apskrities Dembinos dvaro savininko Severino Römerio pre-tenzijos geležinkeliui byla. Joje dvarininkas nurodo, kad 1857 m. rugsėjo – 1858 gruodžio mėn. be jo žinios ir sutikimo Žagarinės miške geležinkelio projektuotojai iškirto statybinio miško už 5824 sidabro rb 53 kp, sugadino pastatų už 160 rb. Pateikus skundą, tai nustatė Trakų teismas. Vilniaus gubernijos valdyba pripažino, kad S. Röme-rio dvaras neteko 8 dešimtinių ir 564 kv. sieksnių žemės, kuri atiteko geležinkeliui. Už tai bendrovė turėjo sumokėti dvarininkui 1312 sidabro rb 43,1 kp. Bendrovės atstovas Poplavskis ypač prieštaravo dėl teismo valdininko Bukovskio akto (Trakų teismo patvirtinto) sumų. Poplavskis pateikė savo skaičiavimus: už ariamosios žemės 1727 kv. sieksnius 107,94 rb, už miško žemės dešimtinę po 75 rb. Geležinkeliui atiteko 7 dešimtinės ir 676 kv. sieksniai, taigi 542 rb 53 kp. Už nedirbamą ir po pastatais esančią žemę – po 30 rb už dešimtinę. Geležinkeliui teko jos 675 kv. sieksniai – 8 rb 45 kp. Už suniokotą pastatą – 160 rb. Už miško iškirtimą, nurodyta Bukovskio akte, už dešimtinę po 120 rb. Iškiršta 794 kv. sieksniai – 39 rb 70 kp. Gubernijos valdyba, susi-dūrusi su skirtingais pusių vertinimais, pasisakė „už teisingą skriaudos atlyginimą“<sup>24</sup>.

Toks valdybos pageidavimas klausimo neišsprendė, pusės turėjo pačios susitarti, ar perduoti klausimą aukštesniajam teismui. Ginčai dėl Peterburgo–Varšuvos gele-žinkelio linijos žemės įvertinimo truko ilgai, dar 1874 m. gegužės 21 d. dvarininkas Nikolajus Kolosovas bylinėjosi dėl savo reikalavimų<sup>25</sup>.

Dar ilgiau, net iki 1888 m., užtruko Kauno apskrities Amalių dvarininko Veržeckio ir Vasiliškių dvaro savininko kun. Višinskio geležinkelio nusavintos žemės įvertinimas. Ginčą birželio 3 d. baigė Valstybės taryba. Ji nutarė, kad už Amalių dvaro 8 dešimti-

<sup>21</sup> Švenčionių apskrities įvertinimo komisijos 1861 12 20 nutarimas, ten pat, l. 52.

<sup>22</sup> Švenčionių apskrities bajorų globos įstaigos 1862 04 26 raštas generalgubernatoriui, ten pat, l. 84.

<sup>23</sup> Vilniaus gubernijos valdybos 1861 10 23 aiškinamasis raštas Vilniaus generalgubernatoriui, ten pat, l. 10–11.

<sup>24</sup> Iš Vilniaus gubernijos bylos, nagrinėjančios Severino Römerio pretenzijas geležinkeliui, ten pat, l. 99–104.

<sup>25</sup> Iš dvarininko N. Kolosovo bylos dėl žemės, nusavintos geležinkeliui, įvertinimo, ten pat, BS, 1867 m., b. 1839, l. 78.

nes ir 2249 kv. sieksnius reikia sumokėti 1610,86 rb, už pastatus ir sunaikintą sodą – 4010 rb, už ūkiui padarytus nuostolius – 2000 rb. Iš viso 7620,86 rb ir pridėti prie šios sumos vieną penktadalį – 1524,17 rb. Taryba nurodė išmokėti Amalių savininkui 6 proc. nuo 9145,03 rb. delspinigių nuo žemės perėmimo geležinkeliui dienos iki pinigų sumokėjimo dienos. Vasiliškių savininkui Valstybės taryba priskaičiavo: už 2 dešimtines ir 442 kv. sieksnius – 223 rb. 87<sup>3</sup>/<sub>4</sub> kp, už iškirstą mišką – 594 rb, už atskirus žemės gabalus – 55 rb 34 kp. Iš viso – 873 rb 71<sup>3</sup>/<sub>4</sub> kp. Vasiliškių savininkas irgi privalėjo gauti 6 proc. delspinigių, tik kaip negeidžiamos katalikybės kunigui buvo „užmiršta“ vieno penktadalio nepatogumo skriaudą atlyginti...<sup>26</sup>

Generalgubernatoriaus kanceliarijoje pavyko surasti tik dvi bylas, kuriose dėl žemės geležinkeliui skundėsi valstiečiai. Tai 1861 m. lapkričio 22 d. Valkininkų valstybinių valstiečių sueigos kreipimasis į valdžią, kad ši keliui atimtą žemę kompensuotų kitoje vietoje. Vilniaus valstybės turto rūmai, nagrinėję šį kreipimąsi, per Trakų apskrities teismą davė neigiamą atsakymą<sup>27</sup>. Antroji byla lietė Varėnos kaimo bendruomenę. Dėl šios bylos pretenzijų skundėsi bendruomenės narys Motiejus Milevskis. Trakų apskrities vertinimo komisija, susipažinusi su klausimu vietoje, nustatė, kad Šarkiškių kaime tiesiant geležinkelį buvo sugadinta Martyno Biekšos 1,37, Jono Biekšos 0,43, Mato Milevskio 1,37 ir Motiejaus Milevskio 0,14 dešimtinės pievų. Komisija nepareikalavo atlyginti už sugadintas pievas, tik nutarė atleisti valstiečius nuo mokesčių už šią žemę<sup>28</sup>.

## Tiesimo darbų organizavimas Lietuvos teritorijoje

Kelio atkarpos Daugpilis–Vilnius–Kaunas–Kybartai (Virbalis) tiesimo darbus apsiėmė vykdyti pirklys Gustavas Adelsonas, turėjęs pagrindinę statybos kontorą Vilniuje<sup>29</sup>. 1858 m. gegužės 15 d. prie Vilniaus, 18 varstų kelio atkarpoje, buvo atlikti bandomieji darbai, žiūrėta, su kokiais netikėtumais gali tekti susidurti tiesiant čia kelią<sup>30</sup>. Tuomet jį tiesė G. Adelsono pasamdyti maždaug 3000 darbininkų<sup>31</sup>.

<sup>26</sup> Valstybės tarybos 1886 0510 nutarimas dėl Amalių dvaro savininko Veržeckio ir Vasiliškių dvaro savininko kunigo Višinskio pretenzijų Peterburgo–Varšuvos geležinkeliui, ten pat, BS, 1886 m., b. 994, l. 2–3.

<sup>27</sup> Valkininkų valstybinių valstiečių 1861 11 22 sueigos prašymas Vilniaus valstybės turto rūmams, ten pat, BS, 1852 m., b. 1115<sup>m</sup>, l. 9–10.

<sup>28</sup> Varėnos seniūnijos valstiečio Motiejaus Milevskio 1862 05 22 skundas ir Trakų apskrities įvertinimo komisijos 1865 07 12 vietoje surašytas aktas, ten pat, BS, 1862 m., b. 806, l. 3.

<sup>29</sup> G. Adelsono 1859 04 laiškas Vilniaus generalgubernatoriui V. Nazimovui, ten pat, BS, 1859 m., b. 62, l. 1.

<sup>30</sup> Заметка о железных дорогах, с. 263–264.

<sup>31</sup> G. Adelsono 1959 04 laiškas Vilniaus generalgubernatoriui, ten pat, l. 1–2.

Patikslintoji kelio Vilnius–Gardinas atkarpa vyriausybės buvo patvirtinta 1858 m. lapkričio 28 d.<sup>32</sup> Daugpilis–Vilnius–Gardinas trasoje su atšaka Lentvaris–Kaunas–Kybartai žemės darbai pradėti 1859 m. gegužės 1 d.<sup>33</sup> Kybartuose statoma geležinkelio stotis buvo pavadinta Virbaliu, todėl oficialiai ši atšaka ilgai vadinta Kauno–Virbalio atšaka<sup>34</sup>. G. Adelsono duomenimis, tuomet Daugpilio–Vilniaus–Kauno–Kybartų kelyje dirbo iki 16 000 darbininkų<sup>35</sup>.

Toks didelis darbininkų skaičius niekad iki šiol nebuvo dirbęs Lietuvoje. Nebuvo galima jų tiek nusamdyti vietoje, todėl G. Adelsonas turėjo ieškoti darbininkų gretimose gubernijose. Jis ten siuntė savo verbuotojus. Kiekvienas užsiverbavęs pasirašydavo sutartį, pažadėdavo ateiti į nurodytą vietą. Už tai gaudavo 20 ir daugiau rb avanso. Dar 6 rb jam buvo žadama išmokėti pragyvenimui iki pirmojo uždarbio atvykus į darbų vietą. Darbo jėgą verbuoti tuomet buvo nelengva, nes dauguma norinčiųjų užsidirbti buvo nelaisvi, ėjo baudžiamą. Nelengva buvo iš tolimesnių vietų atvykti į darbą. Todėl geležinkelio tiesimo pradžioje buvo daugybė skundų dėl užsiverbavusių darbininkų neatvykimo ir kitokių nesusipratimų.

Vilniaus generalgubernatoriaus ypatingų įpareigojimų valdininkas, faktiškai policijos (žandarmerijos) priemonėmis prižiūrėjęs tvarką majoras Michejevas informacijoje generalgubernatoriaus kanceliarijos viršininkui 1859 m. birželio 14 d. rašė, kad Mogiliovo gubernijos dvarininkas Žukovskis pasirašė sutartį su geležinkelio tiesėjais, jog gegužės 1 d. atsiųs 65 darbininkus, kurių sąrašą įteikė geležinkelio tiesimo darbų vykdytojo verbuotojui. Už tai gavo 1780 rb avansą. Darbininkai nustatytu laiku neatvyko. 55 pasirodė tik gegužės 26 d., bet tai buvo ne tie, kurie buvo surašyti kontrakto sąrašė. Blogiausia tai, kad iš jų 22 visiškai nepajėgūs dirbti prie geležinkelio – 75 ir daugiau metų sukakę senukai ir 12 metų vaikai. Bet ir šiems „darbininkams“ buvo liepta iki gegužės 10 d. atsiimti po 6 rb. Jeigu tai nebus padaryta laiku (?), sugrįžti namo. Tai jie ir bandė padaryti. Policinėmis priemonėmis darbingi asmenys buvo pristatyti prie darbo. Gražinti tik nedarbingieji.

Smolensko gubernijoje buvo užverbuota 6000 darbininkų. Gegužės 1 d. atvyko tik 4500. Nesulaukta užsiverbavusiųjų (pagal dokumentus paėmusiųjų 1976,86 rb avanso) iš Oriolo gubernijos. Tiesa, jie pabandė eiti į Vilnių, bet pakeliui pasijuto apgauti dėl verbuotojų nurodyto atstumo iki Vilniaus, apsisuko ir grįžo namo. 50 Kalugos gubernijos Žizdrų miestiečių irgi buvo pasirašę sutartis, gavę avansus, bet jų sąrašus G. Adelsonas turėjo išsiųsti miesto dūmai, kad išreikalautų neatidirbtus avansus.

<sup>32</sup> G. К о с а к о в с к и с, min. veik., p. 37.

<sup>33</sup> G. Adelsono 1959 04 laiškas Vilniaus generalgubernatoriui, *LVI A*, f. 378, BS, 1859 m., b. 62, l. 1–2.

<sup>34</sup> Г. Л. К о с а к о в с к и й, В. С. В и р г и н с к и й, Строительство железных дорог в Прибалтике в 1860–1890 гг., *LTSR MA darbai. A serija*, 1970, t. 2, p. 79.

<sup>35</sup> G. Adelsono 1959 04 laiškas Vilniaus generalgubernatoriui, *LVI A*, f. 378, BS, 1859 m., b. 62, l. 1.

Daugpilio apskrities valstietis, atitarnavęs kareivis Onufrijus Ivanovas, pasak statybos darbų vykdytojo, jo kontoroje Vilniuje paėmęs nemažą avansą pinigų ir pažadėjęs suverbuoti artele, ją suverbavo, bet patraukė su ja ne į Vilnių, o į Peterburgą pas darbų vykdytoją Fridliandski<sup>36</sup>. O. Ivanovo ieškoti buvo įtraukti Vidaus reikalų ministerija, Peterburgo generalgubernatorius. Surado jį su suverbuota artele dirbantį akmens darbus Peterburgo geležinkelio stotyje. Tardomas O. Ivanovas pasiteisino, kad avansą G. Adelsonui yra visiškai atidirbęs, nes suverbavo 300 darbininkų ir juos perdavė G. Adelsono įgaliotiniui Šveiceriui ir su juo atsiskaitė. Peterburgo generalgubernatorius O. Ivanovo nesuėmė, tik tardymo rezultatus pranešė Vilniaus generalgubernatoriui<sup>37</sup>. Tolesnių pretenzijų O. Ivanovui byloje nepavyko rasti, matyt, jo pasiteisinimas buvo teisingas.

Generalgubernatoriaus ypatingų įpareigojimų valdininko mjr. Michnejevo tarnyba buvo įkurta Daugpilio–Kybartų (Virbalio) geležinkelio atkarpos darbų vykdytojo G. Adelsono prašymu. G. Adelsonas prašė padėti suvaldyti didelę tiems laikams statybinių armiją, perimti į specialaus generalgubernatūros valdininko rankas visų valstybinių, dvarininkų ir laisvųjų darbininkų pasus, paaiškinti jų pareigas, atlyginimo mokėjimo tvarką ir t. t. Taip buvo siekiama užkirsti kelią bent kokiems ginčams dėl darbo, pareikalauti iš artelių prievaizdų, kad šie tvarkingai registruotų atliekamą artelės darbą, vestų tikslią darbininkų apskaitą, gavę iš kontoros pinigus atsiskaitytų su savo darbininkais. Šiems darbams jis pasiūlė generalgubernatūrai 1859 m. perduoti 1500 rb. Tada generalgubernatorius ir paskyrė mjr. Michnejevą šiems darbams, perduodamas aukščiau minėtus pinigus jo kelionės išlaidoms padengti.

Mjr. Michnejevas gavo į pagalbą kiekvienoje apskrityje, kur buvo tiesiamas geležinkelis, po vieną policininką, gubernijos miestuose – po du žandarus, kurių darbas buvo prižiūrėti darbininkus<sup>38</sup>.

Vos prasidėjus darbams, iškilo kitas dideliems žmonių susitelkimams būdingas klausimas: ką daryti su ligoniais, ypač įsisukus užkrečiamai ligai. Pirmasis dėl to triukšmą pakėlė Švenčionių apskrities gydytojas V. Dombrovskis. Jis Vilniaus gubernijos gydymo valdybai 1859 m. gegužės 9 d. pranešė, kad tarp atėjusių iš Oriolo ir Smolensko gubernijų darbininkų atsirado valstietis Vasilijus Aksenja ir jo sūnus Andrejus, kurie sirgo tifozone karštligė (šiltine). Apskrities gydytojas laikė savo pareiga rūpintis vietos gyventojais, o ateivius darbininkus gydyti nebuvo jo pareiga. Tik iš pasigailėjimo jis priėmė į ligoninę, nes bijojo, kad jie užkrės vietinius gyventojus. Laiške valdybai jis klausė, kaip tokiu atveju elgtis, kas mokės už jų gydymą?<sup>39</sup>

<sup>36</sup> Mjr. Michnejevo 1859 05 20, 06 14 raportai Vilniaus generalgubernatoriui ir jo kanceliarijos viršininkui, ten pat, l. 13, 14, 43, 44 ir kt.

<sup>37</sup> Peterburgo karinio generalgubernatoriaus 1859 08 21 pranešimas Vilniaus generalgubernatoriui, ten pat, l. 82–83.

<sup>38</sup> Vilniaus generalgubernatoriaus 1859 04 12 įpareigojimas mjr. Michnejevui, ten pat, l. 4.

<sup>39</sup> Švenčionių miesto gydytojo V. Dombrovskio 1859 05 06 laiškas Vilniaus gydymo valdybai, LVIA, f. 564, ap. 1, b. 154, l. 4.

Vilniaus gubernijos gydymo valdyba, gavusi šį signalą, sukruoto. Ji pareikalavo iš Švenčionių, Trakų ir Vilniaus apskričių gydytojų surinkti duomenis apie ligonines, gydytojus geležinkelio trasoje ir pranešti valdybai<sup>40</sup>.

Matyt, apie kylantį triukšmą išgirdo G. Adelsonas, nes jis skubiai pasamdė statybos vyresnį gydytoją. Juo tapo atsargos štabo gydytojas, rūmų patarėjas Tovianskis. Vėliau paaiškėjo, kad jis pasitraukė iš darbo kariuomenėje 1858 m. gruodžio mėnesį, bet negavo atleidžiamojo įsako, o be jo negalėjo įsidarbinti. Todėl Tovianskis paprašė armijos pirmojo korpuso štabo gydytojo skubiai atsiųsti reikalingą dokumentą, kad jį galėtų pateikti valdybai. O dabar prašė pasitenkinti anketa apie jo tarnybą<sup>41</sup>.

Abėjoti Tovianskio kvalifikacija nėra pagrindo, greičiau reikia laikyti jį idealistu. Tai matoma iš jo 1859 m. gegužės 12(24) d. laiško gubernijos valdybai, kuriame jis informuoja, kad „vyriausioji geležinkelio nuo Daugpilio iki Prūsijos sienos statybos kontora, priklausanti valstybės patarėjui G. Adelsonui, pakvietė jį vyresniuoju gydytoju prie atliekamų darbų privačiomis sąlygomis, neprilygstančiomis valstybės tarnybai. Priėmęs šias sąlygas, jaučiu pareigą pranešti valdybai apie svarbiausius užsiėmimus, pavestus man kontoros: 1) rūpintis išsaugojimu sveikatos žmonių, dirbančių statybos darbus; 2) gydyti susirgusius; 3) tam tikslui pasirinktose Vilniaus gubernijos vietose dirba raiti felčeriai ir jų padėjėjai. Jie kasdien aplanko jiems priskirtus darbų punktus, išsiaiškina sergančiuosius, teikia jiems pirmąją pagalbą, sužeistuosius sutvarsto ir t. t. Jei atsiranda sunkiai sergančių, tai juos suveža ten, kur yra laikinos ligoninės ar jų skyriai; 4) asmeniškai mano pareiga yra stebėti bendrą reikalų padėtį, prižiūrėti visuose punktuose ligonius, ligonines, felčerių darbą; 5) sunkiai sergančius, tarp jų ir užkrečiamosiomis ligomis, siųsti į miestų ligonines“<sup>42</sup>.

Programa vienam gydytojui tokioje didelėje statyboje ne iš lengvųjų, ypač kad vyresniojo gydytojo darbo vieta buvo numatyta Vilniuje, prie G. Adelsono pagrindinės statybos kontoros. Ryškus nesuderinamumas tarp gydytojo Tovianskio išdėstytų pareigų ir galimybių bei G. Adelsono norų. Darbų vykdytojui darbininkų sveikatos taisymas nelabai rūpėjo, jam buvo reikalingas valdininkas, kuris atremtų gydymo valdybos pretenzijas. Todėl gydymui G. Adelsonas daug pinigų nesirengė leisti. Pasišamdė kelis felčerus ir manė esant klausimą išspręstą. Tai ypač išryškėjo G. Adelsono 1859 m. liepos 26 d. paaiškinime gydymo valdybai, kur jis, kalbėdamas apie ligoninių įrengimą, reikalaujantį daug įvairių formalumų ir laiko, rašo, kad turi „daug darbo ir kitokių pareigų, todėl visiškai nenori užsiimti jų [ligoninių] steigimu. Gydytojai, mano pasamdyti, turi teikti medicininę pagalbą darbo vietose lengviems ligoniams.

<sup>40</sup> Vilniaus gubernijos gydymo valdybos raštas Švenčionių, Trakų ir Vilniaus apskričių zemskinsonams teismams dėl surinkimo duomenų apie geležinkelio ligonines bei gydytojus, ten pat, l. 3.

<sup>41</sup> Gydytojo Tovianskio 1859 06 26 raportas Vilniaus gubernijos gydymo valdybai, ten pat, l. 37.

<sup>42</sup> Gydytojo Tovianskio 1859 05 12/24 raportas Vilniaus gubernijos gydymo valdybai, ten pat, l. 7–8.

Sunkūs ligoniai, laikantis teisėtos praktikos, siunčiami į miestų ligonines ir ten jie gydomi. Be to, visi išsiųstieji į miesto ligoninę išbraukiami iš darbininkų sąrašo, todėl statybai nepriklauso<sup>43</sup>.

Todėl G. Adelsono sveikatos tarnybos gydytojai buvo viename – Tovianskio asmenyje. Tiesa, pastarasis turėjo pagalbininkus felčerius. 1859 m. statybose (puntuose vagonų fabrikas, Aušros vartai, Betliejus) dirbo vyresnysis felčeris Adolfas Mokrževiskis. Jaunesnysis felčeris Aleksandras Kacnelbogenas, gyvenęs prie tunelio, prižiūrėjo punktus Vilkpėdė, Riovonys, Novosiolkai (prie tunelio), Tiškevičiaus Vokė, Petuchava. Jaunesnysis felčeris Aronas Obolnikas bazavosi Ausieniškėse. Jam priklausė Kazimieriškių, Baltamiškio, Vievio punktai. Atsargos vyresnysis pulko felčeris Semionas Batecha (Pabradėje) su dviem padėjėjais prižiūrėjo šiuos punktus: Bezdonys, Santaka (tiltas per Nerį), Pailgis, Čiubaiki, Ruduti (Rudžionys?, kaimas Švenčionėlių seniūnijoje), Sudaki (Sudota?), kaimas Švenčionėlių seniūnijoje), Svencialki, Pimpelkė (dabar vienkiemis Švenčionėlių seniūnijoje). Vakavo Rokantiškių (dabar Grigaičių seniūnija, Vilniaus r.) felčerio vieta. Jam dar buvo numatyti punktai: Konstantinopolis, Verbos (Verbuškės(?), kaimas Grigaičių seniūnijoje), Sunkiali (Sunkečiai(?), kaimas Mickūnų seniūnijoje, Vilniaus r.)<sup>44</sup>.

Gubernijos gydymo valdybos dokumentai rodo, kad geležinkelio sankasos darbai prasidėjo nuo Vilniaus į abi puses. Kaip paaiškino valdybai Tovianskis, buvo dirbama 135 varstų ilgyje, darbininkai buvo sutelkti beveik 50 punktų, todėl jis negali nuolat teikti jai žinių apie ligonius ir ligas, ypač kad užkrečiamų ligų nepasitaikė. Be to, policmeisteriu statybose dirba ypatingų įpareigojimų valdininkas mjr. Michnejevas, kuriam apie visus nelaimingus atsitikimus pranešama<sup>45</sup>. Matome akivaizdų gydytojo pirmųjų planų žlugimą ir savo funkcijų apribojimą pagal G. Adelsono nuostatas.

Tik toliau nerimo Trakų apskrities gydytojas. Jis 1859 m. birželio 15 d. vėl pranešė valdybai, kad kai kurie Miežionių ir Rečionių kaimuose sutelkti darbininkai susirgo natūraliais raupais (ospa) ir karštligė. Visi susirgę neizoliuojami nuo sveikųjų atskirose patalpose ar ligoninėje. Toks darbų vykdytojų elgesys kelia pavojų vietos gyventojams. Tik birželio 26 d. geležinkelio darbų gydytojas nuvyko į minėtus kaimus. Rečionių kaime jis rado 100 darbininkų. Visi dirbo, ligonių nebuvo. Miežionių kaime jis nerado darbininkų. Jie buvo perkelti kitur<sup>46</sup>. Toks gydytojo „operatyvumas“ aiškinantis užkrečiamųjų ligų židinius yra aiškus siekimas paniekinti apskričių gydytojų signalus, pripratinti gubernijos gydymo valdybą nesijaudinti dėl tokių „smulkmenų“.

<sup>43</sup> G. Adelsono 1859 07 26 paaiškinamasis raštas Vilniaus gubernijos gydymo valdybai, ten pat, l. 47.

<sup>44</sup> Gydytojo Tovianskio 1859 05 12/24 raportas Vilniaus gubernijos gydymo valdybai, ten pat, l. 7–9.

<sup>45</sup> Gydytojo Tovianskio 1859 06 26 raportas Vilniaus gubernijos gydymo valdybai, ten pat, l. 37–38.

<sup>46</sup> Trakų apskrities gydytojo 1859 06 15 pranešimas ir gydytojo Tovianskio 1859 06 26 informacija Vilniaus gubernijos gydymo valdybai, ten pat, l. 15, 22.

Pats Tovianskis 1859 m. rugpjūčio 1(13) d. raportavo valdybai, kad Pohuliankos punkte (9 varstai nuo Pabradės Daugpilio link) ėmė sparčiai plisti balų karštligė (bolotnaja peremežajuščiaja lichoradka). Po dešimties dienų kitame raporte jis pranešė, kad liga aprimo. Dabar penkiuose punktuose sirgo tik 62 darbininkai<sup>47</sup>.

### **Kauno–Virbalio atkarpa**

Taip ji buvo vadinama oficialiai, nors baigėsi Eitkūnuose (pirmame mieste už Rusijos–Vokietijos sienos). Galutinai Rusijos vyriausybės buvo patvirtinta 1858 m. kovo 1 d.<sup>48</sup> 1859 m. iki rugpjūčio 15 d. iš Vilniaus ir Kauno gubernijų G. Adelsonas perkėlė 1700 darbininkų į Užnemunę. Kiek jis buvo pasamdęs jų vietoje (vadinamosios Lenkijos Karalystės gubernijose), tiesioginių duomenų neturime, bet galime apytikriai apskaičiuoti, nes G. Adelsonas yra nurodęs bendrą 1859 m. pas jų dirbusiųjų skaičių – 16 000 žmonių ir dirbusiųjų nuo Daugpilio iki Rumšiškių – 12 394<sup>49</sup>. Taigi Užnemunei liktų 3600 darbininkų, bet šitiek jų ten negalėjo būti, nes nuo Rumšiškių iki Nemuno tilto labai daug darbininkų reikėjo Kauno tuneliui, jo prieigoms, Kauno stočiai, Nemuno tiltui – ne mažiau kaip 1000–1500 darbininkų. Vadinas, Užnemuneje dirbo apie 2000 darbininkų.

Tiesti geležinkelį per Sūduvos lygumą buvo palyginti lengva, nes nebuvo didelių žemės darbų. Didžiausia kliūtis buvo Nemunas, todėl kelias nuo sienos iki Nemuno kranto (82 varstai) buvo užbaigtas 1861 m. Viešas eismas pradėtas 1861 m. balandžio 11 d.<sup>50</sup>

Tiltas per Nemuną pradėtas statyti 1859 m. gegužės mėn. Jam geležinės santvaros iš anksto buvo užsakytos Prancūzijoje, 1858 ir 1860 m. atplukdytos į statybos vietą Nemunu. 1861 m. lapkričio 21 d. buvo sumontuota paskutinė tilto santvara. Pirmasis garvežys tiltą pervažiavo 1862 m. vasario 21 d.<sup>51</sup>

Atkarpa buvo vienvėžė, su Mauručiu, Kazlų Rūdos, Pilviškių, Vilkaviškio, Virbalio stotimis.

### **Daugpilio–Vilniaus–Gardino atkarpa**

Tai ilgiausia ir sudėtingiausia Lietuvoje Peterburgo–Varšuvos geležinkelio atkarpa. Jos kelyje buvo didelis tiltas per Dauguvą, nemaži tiltai per Nerį ir Vokę, tunelis

<sup>47</sup> Gydytojo Tovianskio 1859 08 01/13 ir 10/22 pranešimai Vilniaus gubernijos gydymo valdybai, ten pat, l. 44–45.

<sup>48</sup> G. K o s a k o v s k i s, min. veik., p. 37.

<sup>49</sup> Mjr. Michnejevo po 1859 08 15 sudaryti sąrašai, LVIA, f. 378, BS, 1859 m., b. 62, l. 36.

<sup>50</sup> Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1894 год..., с. 122.

<sup>51</sup> Г. Л. К о с а к о в с к и й, В. С. В и р г и н с к и й, min. veik., p. 79.



Paneriuose. Bandomoji statyba pradėta 1858 m., intensyviai visoje kelio atkarpoje dirbta 1859–1860 m. Dirbta netgi 1859–1860 m. žiemą, kas tuomet nebuvo įprasta. Darbo sąlygos buvo nelengvos. Statybos darbų nuo Daugpilio per Vilnių, Kauną iki Kybartų darbų rangovas G. Adelsonas Daugpilio–Kauno kelio atkarpa buvo suskirstęs į tris sekcijas. Tikslių sekcijų atkarpų pagal generalgubernatūros dokumentus nustatyti nepavyko, tik aišku, kad jos buvo skaičiuojamos nuo Daugpilio. Sekcijos buvo suskirstytos į darbų punktus<sup>52</sup>. Punktuose dirbo įvairaus dydžio darbininkų artelės. Kiekvienos šios sudėtingos darbų organizavimo piramidės pakopoje buvo savas rangovas.

Kelio atkarpos nuo Lentvario iki Gardino ir toliau darbų vykdytojas buvo Svorcovas<sup>53</sup>. Žinome tik geležinkelio bendrovės agentą, prižiūrėjusį statybą. Tai Gardine rezidavęs Peterburgo–Varšuvos geležinkelio antros dalies tiesimo viršininkas inžinierius Meras<sup>54</sup>.

Nors pagrindiniai geležinkelio tiesimo Lietuvoje rangovai buvo du, tačiau organizacija nesiskyrė. Aukštesnysis darbų rangovas sutardavo akordinę darbų kainą su žemesniu, vadinamuoju darbų punkto rangovu. Šis tardavosi su artelės seniūnu, kuris su savo darbininkais (artele) turėjo jį atlikti. „Jei kuris nors darbininkas susirgs, – rašoma tuometiniuose kontraktuose su rangovais, – tai rangovas turi jį panaudoti taip, kad jis galėtų nors pusbadžiu prasimaitinti, o jeigu darbininkas negalės ir laikinai dirbti, tai iš jo ankstesnio uždarbio reikia išskaityti kasdien po 15 sidabro kapeikų maistui ir 5 kapeikas vaistams. Jei kuris nors darbininkas Dievo valia numirs neatidirbęs užstato ar išmokėtų jam pinigų, tai juos reikia išskaityti iš bendro artelės uždarbio. Apskritai visais atvejais, kai bus atliekamos iš darbininkų nuoskaitos, jie (darbininkai) atsakys vienas už kitą pagal bendrą atsakomybę“. Išlikę dokumentai rodo, kad darbininkų barakuose buvo antisanitarinės sąlygos, todėl būta raupų, choleros ir kitų ligų protrūkių, siautėjo didelis mirtingumas<sup>55</sup>. 1859 m. liepos 27 d. generalgubernatorius gavo mjr. Michnejevo raportą, kad kelio antrojoje sekcijoje, Pohuliankos darbų punkte, iš 170 darbininkų dvidešimt keturi susirgo piktybine karštligė<sup>56</sup>.

Istorikai, tyrinėję socialinius santykius, nustatė, kad savotiškas pirmasis Lietuvoje streikas įvyko 1861 m. liepos 4–28 d. Jo eiga glaustai aprašyta Zarasų apskrities zemskinio ispravniko pranešime Kauno gubernatoriui<sup>57</sup>. Akmenskaldžiai buvo priversti dirbti senomis sąlygomis.

<sup>52</sup> Mjr. Michnejevo 1859 07 27 ir 08 15 pristatyti generalgubernatoriaus kanceliarijai raštai, LVIA, f. 378, BS, 1859 m., b. 62, l. 36, 49.

<sup>53</sup> А. Гу л ь б и н с к а с, min. veik., p. 62.

<sup>54</sup> LVIA, f. 378, BS, 1861 m., b. 1006. l. 53.

<sup>55</sup> *Магистраль дружбы. К столетию железнодорожной сети Прибалтики*, Рига, 1974, c. 14.

<sup>56</sup> Mjr. Michnejevo 1859 07 27 informacija Vilniaus generalgubernatoriaus kanceliarijai, LVIA, f. 378, BS, 1859 m., b. 62, l. 49.

<sup>57</sup> *Lietuvos TSR istorijos šaltiniai*, Vilnius: Mintis, 1965, t. 2, p. 27.

Sunkią darbininkų padėtį labai ryškiai vaizduoja Mogiliovo gubernijos dvarininko Jono Antano Toltygos skundo nagrinėjimas, kurį atliko Vilniaus generalgubernatoriaus ypatingų įpareigojimų valdininkas mjr. Michnejevas. Jo esmė tokia: dvarininkas J. A. Toltyga pasirašė sutartį su darbų vykdytojo kontora, kad pasiūs 9 valstiečius į statybas Švenčionėliuose. Už tai gavo avansą. Sutartyje buvo numatyta, kad atlyginimą už šių darbininkų darbą gaus dvarininkas. Darbininkai į statybą atvyko gerokai pavėlavę, labai menkai apsirengę, basi. Darbas buvo nelengvas, o ir dirbti nebuvo intereso, todėl patraukė namo, bet pakeliui 7 iš jų buvo policijos sugauti ir sugrąžinti prie darbų. Du nepagauti grįžo namo. Dvarininkas reikalavo iš kontoros pinigų, bet jų negavo. Tada į konfliktą įsikišo mjr. Michnejevas. Jis nustatė, kad pagal sutartį su dvarininku turėjo atvykti 9 darbininkai su vyresniuoju valstiečiu Gavriila Semionovu, bet Semionovas į statybą neatvyko. Sugrąžintiems prie darbo valstiečiams reikėjo nupirkti apavą ir kai kurių drabužių. Tai padarius buvo išleista apie du sidabro rublius kiekvienam darbininkui. Šitaip aprenkti darbininkai nusiramino ir pradėjo dirbti. Kontora, atskaičiavusi iš uždarbio šias išlaidas ir likvidavusi įsiskolinimą, pradėjo siuntinėti pinigus dvarininkui. Taigi šie darbininkai dirbo tik už valgi<sup>58</sup>.

Dvarininkų savivalės tiesiant geležinkelį būta įvairios. Antai Kuršo gubernijos Golandernės dvaro nuomininkas Volensas, 1859 m. liepos 19 d. atvykęs prie statybos netoli Vežaniškių, su savo kazokų pagalba atitraukė nuo darbo valstybinius valstiečius Sevelijų Prochorovą ir Gavrilą Prigorjevą ir, atsivežęs į savo dvarą, įsakė išplakti po 20 kirčių.

Kai geležinkelių bendrovės darbuotojas paklausė, kodėl tai buvo padaryta, Volensas atsakė, kad tam dvaruose yra kazokai, vykdančys jo valią, ir kad jis savo dvaruose gali elgtis kaip jam atrodo reikalinga...<sup>59</sup>

Tokiose didelėse statybose būta ekscesų, kurių kaltininkai buvo patys darbininkai. Antai kpt. Gravės sekcijoje Zarasų apskrityje 50 darbininkų penkias dienas paeiliui gėrė. Pagaliau susimušė. Atvykusi policija rado 350 darbininkų. Visi jie dirbo. Darbininkai parodė, kad muštinės įvyko dėl to, kad seniūnas neteisingai padalijo darbininkams šiaudus. Policija atrinko 10 didžiausių mušeikų ir kiekvienam įkirto po 15 rykščių. Seniūnas irgi gavo 25 rykštes ir buvo pasiūstas pas apskrities karinį viršininką, kad šis etapu jį gražintų į gyvenamąją vietą<sup>60</sup>.

Beveik be technikos, turint tik vežimus, karučius, o dažniausiai žmogaus jėgą, buvo toliau tiesiamas Peterburgo–Varšuvos geležinkelis. Jis nuo Dauguvos kaičiojo kranto Laukesos upės šlaitais ėjo Dauguvos–Nemuno baseino takoskyra (į Turmantą). Čia kirto ežerų ir pelkių teritoriją ir išėjo į Žeimenos slėnį, kuriuo priartėjo prie

<sup>58</sup> Mjr. Michnejevo 1859 07 24 informacija Vilniaus generalgubernatoriaus kanceliarijai, LVIA, f. 378, BS, 1859 m., b. 62, l. 53–54.

<sup>59</sup> Mjr. Michnejevo 1859 08 08 raportas Vilniaus generalgubernatoriui V. Nazimovui, ten pat, l. 41–42.

<sup>60</sup> Mjr. Michnejevo 1859 05 21 raportas generalgubernatoriui, ten pat, l. 30–31.

Neries upės. Ją šiek tiek aukščiau Žeimenos intako į Nerį kirto 20 sieksnių (sieksnis – 2,1336 m) ilgio tiltu. Kelias pamažu tolo nuo Neries ir kirto Vilnios upę, išėjo į Vilniaus kalvas. Vilnių geležinkelis tuomet juosė iš pietų pusės beveik neužstatytais laukais. Iš Vilniaus per Panerių aukštumas, kur buvo numatytas tunelis, kelias turėjo išeiti į Vokės upės skardį, kur turėjo būti supiltas didelis pylimas ir pastatytas 12 sieksnių aukščio ir 45 sieksnių ilgio tiltas. Toliau kelias gana lygiu landšaftu, kirsdamas Merkio ir Ūlos upes, nutyso iki Gardino.

Šiame kelio ruože apytikriai kas 22 varstai buvo statomos stotys, kur garvežiai galėjo prisipildyti vandens. Tai dabartinėje Lietuvos teritorijoje esantys Turmantas, Dūkštas, Ignalina, Švenčionėliai, Pabradė, Vilnius, Lentvaris, Rūdiškės, Valkininkai, Varėna, Marcinkonys<sup>61</sup>. Vilnius buvo neeilinė geležinkelio stotis. 1861 m. čia buvo įrengtos keleivių ir prekių stotys, geležinkelio (garvežių ir vagonų) remonto dirbtuvės<sup>62</sup>. Netipines įmones turėjo Švenčionėlių stotis. Joje buvo pastatytas garvežių gražos depas. Toks pat gražos depas buvo Pariečės stotyje.

Daugiausia darbų pareikalavo Daugpilio–Vilniaus–Gardino kelyje statomas Panerių tunelis. Jo statyba pradėta 1859 m. sausio 15 d.<sup>63</sup> Tunelį statė vokiečių ir prancūzų kalnakasiai, arba, kaip save patys vadino, minininkai. Lapkričio 26 d. jiems buvo šventė – iš abiejų kalno pusių baigė kasti pagrindinę tunelio galeriją. Tai buvo pirmoji tuometinės Rusijos imperijos kalno prakasa. Ta proga statybą aplankė Vilniaus generalgubernatorius. Kai jis apžiūrėjo tunelio prakasą ir išėjo iš jos, darbininkai sugiedojo jam Rusijos himną, prancūzų ir vokiečių darbininkai pasakė kalbas. Prancūzai kalbėjo gimtąja kalba, vokiečiai perskaitė ją rusiškai. Abiejose kalbose buvo reiškiamas padėka krašto viršininkui už jo dėmesį tunelio statybai<sup>64</sup>. Tunelio prakasa buvo daroma dviejų vėžių keliui, skliautai mūrijami iš plytų. Tuneliui plytas tiekė G. Adelsonas, kuris 50 000 plytų, sukrautų prie Panerių tunelio, paaukojo tuomet statomai Trakų stačiatikių cerkvei<sup>65</sup>. Šoninės tunelio sienos ir skliaustai buvo baigti mūryti 1861 m. rugsėjo 15 d.<sup>66</sup>, bet oficialus iškilmingas tunelio atidarymas įvyko tik spalio 3 d., kai caras Aleksandras II įmūrijo simbolinę paskutinę plytą<sup>67</sup>.

Nors pirmas traukinys nuo Daugpilio pusės į Vilniaus stotį, pasak spaudos, atriedėjo 1860 m. rugsėjo 4 d., bet tikram eismui trukdė nebaigti darbai, ypač statomas tiltas per Dauguvą. Jis buvo užbaigtas tik 1862 m. Tų metų kovo 15 d. buvo atidarytas

<sup>61</sup> Заметка о железных дорогах, с. 262.

<sup>62</sup> J. Jurginis, V. Merkys, A. Tautavičius, *Vilniaus miesto istorija nuo seniausių laikų iki Spalio revoliucijos*, Vilnius: Mintis, 1968, p. 275.

<sup>63</sup> Г. Л. Косаковский, В. С. Виргинский, *min. veik.*, p. 80.

<sup>64</sup> Заметка о железных дорогах, с. 264–265.

<sup>65</sup> A. Baliulis, S. Mikulionis, A. Miškinis, *Trakų miestas ir pilys*, Vilnius: Mokslas, 1991, p. 183.

<sup>66</sup> Г. Л. Косаковский, В. С. Виргинский, *min. veik.*, p. 80.

<sup>67</sup> А. Н. Киркор, *min. veik.*, p. 1.

keleivinių traukinių eismas iš Peterburgo į Vilnių ir iš Vilniaus į Virbalį. 1862 m. gruodžio 15 d. pradėtas reguliarus eismas į Varšuvą<sup>68</sup>.

### Lentvario–Kauno atkarpa

Ji buvo intensyviai tiesiama 1859–1960 m. Didžiausias galvosūkis buvo, kaip įveikti aukštumas prie Kauno. Manyta tiesti kelią Nemuno šlaitu arba, padarius giliai iškasą, pastatyti 780 m viaduką į kalną. Susipažinus su vietoje, buvo nutarta, jog geriausia iškasti tunelį. Šį variantą patvirtino vyriausybės sudaryta geležinkelių inžinierių komisija (P. Jazovas, S. Kerbedis, Nikolajus Lapinas ir Dmitrijus Žuravskis).

Kauno tunelis pradėtas statyti 1859 m. gegužės 9 d. Jis buvo kasamas ne tik iš abiejų kalno pusių, bet ir per vidurį. Tam tikslui kalne šalia numatomo tunelio angos buvo iškasti 5 šuliniai. Iš jų buvo iškastos perkastos į būsimą tunelio angą, o iš čia pradėta kasti žemę į abi kalno puses. Taigi darbai tunelio angoje vyko keliose vietose. Dirbta dieną ir naktį, trimis pamainomis po 8 valandas. Tunelio anga buvo kasama taip, kad juo galima būtų nutiesti dvi poras bėgių. Tunelio sienos ir skliautai daugiausia buvo mūrijami iš plytų, dėl kurių kokybės, rūšiavimo ir saugojimo buvo nusiskundimų<sup>69</sup>. Jas tiekė rangovas G. Adelsonas<sup>70</sup>. Visi tunelio įrengimo darbai buvo baigti 1861 m. Tų metų lapkričio 20 d. tuneliu pravažiavo pirmasis garvežys<sup>71</sup>. Jame buvo paklota viena vėžė. Jo ilgis tuomet buvo 600 sieksniai (1280,16 m)<sup>72</sup>.

Lentvario–Kauno kelio atkarpa atsišakojo nuo kelio Vilnius–Gardinas Lentvario stotyje ir patraukė į vakarus Neries šlaitais. Prie Kauno kelio ji įsiremė į slėnį, kurį ir tuomet jau vadino poeto Adomo Mickevičiaus vardu, ir pro tunelį išėjo į Kauno stotį. Šioje atkarpoje buvo įrengtos Vievio, Žaslių, Pravieniškių stotys, kuriose garvežiai prisipildydavo vandens<sup>73</sup>.

Kauno stotis jungė naująją atkarpą su anksčiau nutiesta Kauno–Virbalio atkarpa. Kaune buvo įrengtos vagonų remonto dirbtuvės ir garvežių depas.

1862 m. kelio tiesimo darbų pirmoji eilė buvo baigta.

<sup>68</sup> Отчет по эксплуатации казенных железных дорог за 1894 год..., с.122.

<sup>69</sup> Г. Л. Косаковский, В. С. Виргинский, *min. veik.*, p. 80; G. Kosakovskis, *min. veik.*, p. 42–43.

<sup>70</sup> A. Baliulis, S. Mikulionis, A. Miškinis A., *Trakų miestas ir pilys*, Vilnius: Mokslas, 1991, p. 183.

<sup>71</sup> Г. Л. Косаковский, В. С. Виргинский, *min. veik.*, p. 80.

<sup>72</sup> Заметка о железных дорогах, с. 263.

<sup>73</sup> Ten pat.

## Kai kurios Peterburgo–Varšuvos geležinkelio pirmosios eilės statybos charakteristikos

Atiduoto eksploatuoti kelio ilgis buvo 1042 varstai. Sankasa buvo supilta ir tiltai bei tuneliai įrengti dviem vėžėms. Geležinkelis visoje trasoje buvo vienos vėžės<sup>74</sup>. Bėgiai turėjo platų ploną pagrindą. Jie tuomet vadinti amerikietiškais, arba Vinjolio. Bėgiai buvo dviejų rūšių: 32,2 ir 35,7 kg viename m. Vieno bėgio normalus ilgis 5,5 arba 6 m. 6 m ilgio bėgis buvo klojamas ant 8 pabėgių, 5,5 m – ant 7. Sandūra buvo daroma ant pabėgio ir suveržiama 4 varžtais. Pabėgių ilgis buvo 2,7 m. Viename kilometre jų buvo dedama 1320.

Archyvuose esančios sutartys rodo, kad 158 390 t bėgių buvo pirka užsienyje ir 47 590 t – Rusijos gamyklose, dar tik organizavusiose jų gamybą<sup>75</sup>.

Vidutiniškai vienam kelio varstui kelio Daugpilis–Gardinas su atšaka į Virbalį teko 4580 kubinių sieksnių žemės sankasos. Daugiausia žemės darbų reikėjo atlikti Vilniaus, Kauno ir Gardino apylinkėse. Dirbtinių statinių nuo Dauguvos iki Varėnos ir nuo Lentvario iki Virbalio buvo per 2800, iš jų 2 tuneliai, 41 metalinis tiltas, 49 akmeniniai tiltai, 8 vandens pralaidos ir 180 cilindriniai vamzdžiai<sup>76</sup>.

Baigiant statyti tik du koncesijos leistus geležinkelius (Peterburgo–Varšuvos ir Maskvos–Nižnenovgorodo), Vyriausioji Rusijos geležinkelių bendrovė atsidūrė ant bankroto slenksčio. Rusijos vyriausybė ją gelbėjo suteikdama jai 28 mln. rb paramą, atsisakydama reikalavimo padengti vyriausybės padarytas išlaidas projektuojant ir statant pirmąją Peterburgo–Varšuvos geležinkelio dalį (iki perleidžiant statybą bendrovei) – 18 mln. rb<sup>77</sup>. Tik atlikus šias finansines injekcijas Peterburgo–Varšuvos geležinkelis galėjo pradėti dirbti.

### Išvados

Didžiausia XIX a. statyba Lietuvoje vyko sudėtingomis socialinių santykių kaitos sąlygomis. Baudžiavinius santykius keitė kapitalistiniai, valstietis įstatymiškai turėjo gauti laisvę nuo dvaro, bet tai turėjo įvykti laipsniškai, todėl darbininkai geležinkelio tiesimo darbams buvo rekrutuojami dar laikantis baudžiavinių papročių. Šie papročiai vyravo ir pačioje statyboje: darbininkai beveik negaudavo į rankas algos, nes buvo maitinami artelėmis, o uždirbtus pinigus gaudavo jų šeimininkai dvarininkai.

Dėl varganos darbininkų padėties buvo palyginti didelis sergamumas užkrečiamosiomis ligomis, su kuriomis kovoti nebuvo pasirengusios medicinos tarnybos tų gubernijų, kur buvo tiesiamas geležinkelis.

<sup>74</sup> Железнодорожный транспорт..., с. 301.

<sup>75</sup> Г. Л. Косаковский, В. С. Виргинский, мин. veik., р. 80.

<sup>76</sup> Заметка о железных дорогах, с. 263.

<sup>77</sup> Железные дороги, Энциклопедический словарь, с. 779.

Dvarininkams buvo labai palankūs žemės nusavinimo geležinkeliui įstatymai. Nors jie numatė žemės savininkus skirstyti į trys kategorijas, bet faktiškai už nusavintą žemę atlyginimą gaudavo dvarininkas, kuris dėl gana aukštos nusavinamos žemės kainos pataisydavo savo ekonominę padėtį. Valstietis, kurio dirbama žemė buvo nusavinta geležinkeliui, nieko negaudavo, nes įstatymai nenumatė kompensacijos natūra. Vienintelė jo privilegija tuomet buvo laisvė nuo laikinųjų prievolių dvarui.

Statybos trasą projektavo geležinkelio inžinieriai, baigę Peterburgo susisiekimo kelių institutą: S. Kerbedis, N. Lapinas, D. Žukovskis, P. Jazovas, karo inžinerijos mokslus baigęs E. Gertfeldtas. Vyriausybė finansavo, o jie vadovavo tiesimo darbams. Perėmus statybą Vyriausiajai Rusijos geležinkelių bendrovei, šiems darbams buvo pakviesti prancūzų geležinkelio inžinieriai. Konkrečius darbus pagal to meto praktiką vykdė geležinkelio atkarpu tiesimo darbų vykdytojai. Lietuvoje nuo Daugpilio per Vilnių iki Kybartų (Virbalio) darbų vykdytojas buvo G. Adelsonas, nuo Lentvario Varšuvos link – Svorcovas. Darbininkus šie darbų vykdytojai kontraktavo ne tik tose gubernijose, kur buvo tiesiamas geležinkelis, bet ir gana tolimose, pavyzdžiui, kaip Tverės, Smolensko, Oriolo. Vien G. Adelsonui dirbo 16 000 darbininkų. Kiek dirbo Lietuvoje Svorcovui, nepavyko nustatyti, bet atsižvelgiant į geležinkelio ilgį ir landšaftą, per kurį jis nutiestas, galima spręsti, kad ne mažiau kaip 6000 žmonių.

Gauta 2001 m. gegužės mėn.

## **BAU DER EISENBAHNSTRECKE PETERSBURG–WARSCHAU**

### **Zusammenfassung**

LIUBOMIRAS VIKTORAS Ž E I M A N T A S

Die umfangreichsten Bauarbeiten des 19. Jh. verliefen in Litauen unter komplizierten Bedingungen des Wechsels der gesellschaftlichen Verhältnisse. An die Stelle der Leibeigenschaft trat die kapitalistische Gesellschaftsordnung. Der Bauer sollte nun laut Gesetz seine Freiheit vom Gutsherrn erhalten, dies sollte aber schrittweise geschehen. Die Rekrutierung der Arbeiter zu den Bauarbeiten bei der Eisenbahn verlief deshalb wie bisher, d.h. nach dem Brauch der Leibeigenschaft. Diese Bräuche herrschten vor auch während der Bauarbeiten selbst. Die Löhne wurden den Arbeitern nicht ausgezahlt, weil sie in Artels verpflegt wurden, und das von ihnen verdiente Geld bekamen die Grundherren.

Die missliche Lage der Arbeiter war der Grund für eine verhältnismäßig hohe Zahl von Infektionskrankheiten, die die Arbeiter hatten. Die Gesundheitsämter der Gouvernements, in denen die Eisenbahnstrecke gebaut wurde, waren nicht bereit, gegen diese Krankheiten zu kämpfen.

Die Gesetze zur Enteignung der Grundstücke für die Eisenbahnen waren sehr günstig für die Gutsherren. Obwohl es in diesen Gesetzen vorgesehen wurde, dass die Eigentümer der Grundstücke in drei Gruppen eingeteilt werden sollten, bekamen in Wirklichkeit die Gutsherren das Geld für das

enteignete Grundstück. Da die dafür ausgezahlten Geldsummen ganz hoch waren, konnten die Gutsherren dadurch ihre finanzielle Lage verbessern. Der Bauer, dessen Grundstück für den Bau der Eisenbahn enteignet wurde, bekam nichts, denn die Entschädigung in Naturalien war gesetzlich nicht vorgesehen. Sein einziges Privileg war damals die Freiheit von provisorischen Pflichten gegenüber dem Gutsherrn.

Die Strecke wurde von diplomierten Eisenbahningenieuren, den Absolventen des Instituts für Verkehrswege zu Petersburg, S. Kerbedž, N. Lapin, D. Žukovskij und P. Jazov sowie von E. Gertfeldt, dem diplomierten Militäringenieur, entworfen. Sie haben auch die Bauarbeiten geleitet, solange sie von der Regierung finanziert wurden. Nachdem den Bau der Eisenbahn die leitende Eisenbahngesellschaft Russlands übernommen hatte, wurden zum weiteren Bau der Strecke die Ingenieure aus Frankreich eingeladen. Konkrete Streckenbauarbeiten wurden nach damaliger Praxis von den Streckenbauleitern organisiert. Der Bauleiter der Strecke von Daugavpils über Vilnius bis Kybartai (Virbalis) in Litauen war G. Adelson. Für den Bau der Strecke von Lentvaris Richtung Warschau war Svorcov zuständig. Die genannten Bauleiter haben die Arbeiter nicht nur in den Gouvernements, in denen die Eisenbahn gebaut wurde, eingestellt, sondern auch in ziemlich weit vom Bauort entfernten Gouvernements wie Twer, Smolensk, Orjol. Allein für G. Adelson haben 16 Tausend Arbeiter gearbeitet. Es ist nicht gelungen festzustellen, wie viel Arbeiter in Litauen für Svorcov gearbeitet haben. Betrachtet man aber die Länge der Eisenbahnstrecke und die Landschaft, durch die diese Strecke gebaut wurde, so ist es zu vermuten, dass hier nicht weniger als 6 Tausend Arbeiter beschäftigt waren.

### **Trumpai apie autorių**

Liubomiras Viktoras Ž e i m a n t a s (g. 1931 m.), humanitarinių m. daktaras (1972), docentas, Lietuvos žurnalistų sąjungos narys (1955–1996 m. dirbo „Komjaunimo tiesoje“, „Lietuvos ūkyje“, „Geležinkelininke“), 1967–1984 m. dėstė Vilniaus universiteto žurnalistikos katedroje. Tyrinėjimo kryptis – žurnalistika ir geležinkelių istorija.