



XXI a. ekspedicija senuoju arklių pašto keliu „Sankt Peterburgas–Kaunas–Varšuva“

Šimtai kilometrų įveikti trijų valstybių keliais ir keliukais. Visur be išimties žygeiviai sveikinami ir pasitinkami susižavėjimo šūksniais.

TEKSTAS IR NUOTRAUKOS KRISTINOS STALNIONYTĖS

Virš pienėmis pražydusių Lietuvos laukų vėjas neša cakinčių kanopų aidą. Žemi stambiujų žemaitukų veislės žirgai, vingiuotu keliuku traukiantys senovinę pašto karietą, apsiypylę prakaitu. Prie keturkinkės vadelių palinkusio Sergejaus Feoktistovo veidu irgi varva prakaito lašai – ne juokas saulės svilnamam sėdėti ant kariatės pasostės. Stabtelėjus pailsėti, Sergejus nusliuogia žemėn, šliūkšteli žirgams ant nugarų po kibirą vandens ir vėl ima į rankas vadeles. „Op! Op!“ – ragina žirgus važnyčiotoją padėjęs Aidonas Užubalis, mojuodamas ilgu botagu ir protarpiais pasitaisydamas galvą dengiantį elegantišką cilindrą.

Keturkinkei įkandin rieda kita, dviejų tokių pat žirgų traukiama pašto karieta. Juodos lingės blizga saulėje, geltoni dažai atliepia pienių jūrą. Tai istorinė-educacinė ekspedicija senuoju pašto traktu „Sankt Peterburgas–Kaunas–Varšuva“, kertančiu dabartinės Rusijos, Latvijos, Lietuvos ir Lenkijos teritorijas. Viso pašto trakto ilgis – 1250 km, bet „Klajūnų klubo“ žygeiviai, startavę iš Nesteri miestelio prie Latvijos sienos su Rusija, sutrumpino atstumą trečdaliu. Į Varšuvą karietos nudardės per tris savaites.

Išvydę kelyje neįprastą vaizdą, praeiviai stabteli, kelia kepures ir šypsodamiesi čiumpa telefonus, skubėdami pranešti kaimynams iš artimiausių kaimų, kad lėktų prie kelio pasitikti karietų. Jas žygeiviams pagamino Lenkijoje pagal XIX a. pašto karietų modelius – toks transportas tuomet kasdien kursuodavo traktu. Žiniai apie ekspediciją skriejant iš lūpų į lūpas, žmonės pakelėje būriuojasi su pilnais kibirais vandens žirgams pagirdyti, vienas ki-

tas pasiūlo atvežti šieno. Smalsuoliai nepaliauja stebėtis: „Į Varšuvą? Kodėl žirgais? Kodėl karietomis?“

Į šį klausimą tenka atsakinėti visiems šešiolikai ekspedicijos dalyvių, bet geriausiai viską žino nuo kariatės viršaus į banguojančius tolius besižvalgantis žygio idėjos autorius, raitelis Giedrius Klimkevičius. Tarptautinio projekto misija – įvertinti istorinį pašto trakto paveldą iš XXI a. perspektyvos ir atkreipti pačių lietuvių bei kitataučių dėmesį į unikalios lietuviškos veislės žirgus, kurių pavadinimas kilęs nuo Lietuvos etninio regiono – Žemaitijos – vietovardžio. Jau nuo VI–VII a. žinoma žemaitukų veislė yra neatsiejama lietuvių tautos dalis.

„Viduramžiais, kai Lietuva buvo galingiausia Europos valstybė, jokie žirgai neprilygo žemaitukams kovos lauke. Pasibalnoję juos, lietuviai kariaudavo su kryžiuočiais“, – sako Giedrius, glostydamas bėrį su žvaigždute kaktoje, vardu Bosas.

Lietuvoje šiuo metu yra šiek tiek daugiau nei pusė tūkstančio žemaitukų. Dešimt jų pasikeisdami traukia į Varšuvą ekspedicijos karietas, primindami pasauliui, kad nepanaudojant šios veislės žirgų praktiškai, jie gali išnykti. Pasak „Lietuvos žirgyno“ direktoriaus Žilvino Badikonio, norint išsaugoti veislę, žirgų skaičius turi išaugti iki dviejų tūkstančių. Žygio organizatoriai įsitikinę, kad rūpestis žemaitukais – tai pagarba senoliams ir savo šaknims.

Sergejus visas dienas leidžia ant kariatės pasostės, gniauždamas rankose ketverias vadeles. Vieną ar du žirgus suvaldančių važnyčiotojų Lietuvoje daug, bet sugebančių



Sergejus Feoktistovas žirgais rūpinosi labiau nei savimi.



Per šimtmečius neatpažįstamai pasikeitęs senojo pašto trakto etapas Lenkijoje.

valdyti keturis – vos vienas kitas. „Prieš šimtmetį keturkinkės mokslai trukdavo tris mėnesius ir buvo savotiškas šių dienų vairavimo kursų atitikmuo“, – šypsosi ką tik praūžios pavasario liūtės permerktas Sergejus. Jis nei lyjant, nei plieskiant saulei negali apleisti savo pareigų. Žemaitukus šiai kelionei Dusetų žirgyne išaugino antrąją karietą važnyčiojantis Sergejaus draugas Vygantas Kazlauskas, o Sergejus juos treniravo devynis mėnesius.

Savaitė Latvijoje žygeiviams praskriejo nepastebimai. Sutiktųjų veidai, žodžiai, sveikinimai ir pakelės vaizdai jų galvose jau virto prisiminimais. Ryškiausiai – iš Daugpilio tvirtovės, į kurią keturkinkė įlėkė pro atnaujintus Nikolajaus vartus iškilmingo jų atidarymo proga. Kariatės ratai išmėgino ir link vartų vedančio naujojo medinio tilto tvirtumą. Caras Aleksandras I 1833 m. pašventino šią tvirtovę, kad patikimai saugotų vakarines Rusijos ribas. Didžiulį plotą užimančioje tvirtovėje per šimtmečius buvo dislokuoti carinės Rusijos, Latvijos kariuomenės, tarybinės armijos daliniai.

Įpusėję kelią per Lietuvą visi dešimt žirgų ir šešiolika žmonių jau pripratę prie krūvio ir prie dienotvarkės. Kiekvieną rytą žirgų gardai išardomi, pervežami ir pastatomi naujoje vietoje. Laisvi žirgai iškeliauja krovininio automobilio priekaboje, o šeši žemaitukai pakinkomi į karietas, per dieną nuriedančias po penkiasdešimt kilometrų. Kas valandą stabtelima pailsėti, kas pora valandų žirgai pagirdomi, įdienesius keturi sunkiausiai dirbantys žemaitukai pakeičiami kitais. Be krovininio, žygeivius lydi dar trys automobiliai, kuriais keliauja pagalbininkai, operatoriai ir fotografų komanda bei transportuojami reikalingi daiktai.

Sėdint karietoje vaizdai slenka pro šalį dešimties kilometrų per valandą greičiu. Ritmingi žirgų žingsniai ir žygio administratoriaus Mariaus Butkevičiaus pasakojimas priartina prie šimtmečių istorijos. Tiesti kelią, jungiantį Rusijos sostinę Peterburgą su Lenkijos karalystės sostine Varšuva, Rusija sumanė po Napoleono karo, kai Varšuva įėjo į carinės Rusijos sudėtį. Prie kelio triūsę geriausi prancūzų, lenkų, rusų, lietuvių inžinieriai projektavo jį kiek galima tiesesnį, o statytojai, jų nurodymu, abipus kasė gilius griovius

ir sodino medžius, kurių dalis išliko iki šiol. Žyvu dengto kelio plotis siekė 12–13 m. Oficialiai 1836 m. atidarytas arklų pašto kelias tuo metu buvo viena novatoriškiausių ir moderniausių magistralių pasaulyje.

Ekspedicijos vadovas Gintautas Babravičius neslepia, kad, be patriotinių jausmų, jį keliauti paskatino ir smalsumas. „Šiame trakte gausu įdomių istorijos paminklų – juk statytos ne tik pašto stotys, bet ir arklių keitimo postai, kelio apeivių nameliai, užkardos kelių patruliams, tikrinusiems dokumentus ir išduodavusiems leidimus, – pasakoja Gintautas. – Caro nurodymu, visi pakelės statiniai turėjo būti nepriekaištingi ir tarnauti kraštui kaip grožio etalonas, kad gyventojai statytųsi į juos panašius. Šiuos statinius dažnai remontuodavo, perdažydavo, ypač prieš pravažiuojant carui ar jo šeimos nariams.“

XIX a. pašto ekspresas iš Sankt Peterburgo pasiekdavo Varšuvą per dvi savaites. Greičiausiai diližanai tuomet per valandą nušvilpdavo 15 kilometrų. Pašto stotyse budintys raštininkai rašydavo keliautojams laiškus, o raštingiems parduodavo popieriaus ir vokų. Labiausiai Gintautą žavi 1839 m. pašto kelyje nuo Sankt Peterburgo iki Varšuvos nutiesta ilgiausia pasaulyje optinio telegrafo linija, kurią jis vadina šių dienų „SMS“ atitikmeniu. Signalas keliaudavo nuo Žiemos rūmų Sankt Peterburge stogo. Šios semaforų sistemos elementai atkurti Sankt Peterburge ir Utenoje.

Lietuvoje išliko daugiau pašto trakto statinių nei kitoje šalyse. Juose dabar įsikūrę muziejai, galerijos, mokyklos, gyvenamieji namai. Karietoms atkalkšėjus į vieną geriausiai išsilaikiusių – caro valdymo laikais pastatytą buvusį Utenos paštą – žygeivius kieme apsupa senoviniais drabužiais pasipuošusių žmonių minia. Ponios pūstomis sukniomis puola girdyti žirgus vandeniu iš tebeveikiančio stoties šulinio, miesto meras spaudžia svečiams rankas.

Kelio atidarymo proga Utenos pašte lankėsi Rusijos caras Nikolajus I-asis su sūnumi Aleksandru, vėliau buvo užsukęs rusų dailininkas Ilja Repinas, o 1843 m. arklius keitė garsus prancūzų rašytojas Honoré de Balzakas. XIX a. viduryje Utenoje gyveno 800 žmonių, o pašto stotis buvo didžiausia miesto įstaiga. Per metus ji aptarnaudavo apie



Žygio dalyviai restauruotų Daugpilio tvirtovės vartų atidarymo ceremonijoje.



Kalviui Pavelui Nalivaikai darbo netrūko.



Viena įspūdingiausių nakvynių buvo Zarasų rajone, Vasaknų dvare.

3 tūkstančius keleivių, kuriems pervežti panaudodavo daugiau kaip 15 tūkstančių arklių. Keleiviai laukdavo karietų patogiuose poilsio kambariuose gurkšnodami gėrimus, o atėjus nakčiai galėdavo pernaktuoti. Keturišalis jungiantį senąją imperijos kelią 1862 m. nurungė naujoji geležinkelio linija „Sankt Peterburgas–Vilnius–Varšuva“.

Kaip ir priklausau pagal senąsias tradicijas, geltonosios karios rieda ne tuščiomis – pašto trakte esančios savivaldybės, organizacijos bei privatūs asmenys patiki žygeiviams laiškus, siuntinius ir dovanas, prašydami nuvežti juos kitoms savivaldybėms, klubams ar bičiuliams. Aidonas su Sergejumi kas rytą atsidadė karietų stalčius ir spinteles atlieka pašto tarnautojų vaidmenį – rūpestingai peržiūri siuntinius, sudeda į krūvelės pagal miestus, kad nė vienas pakeliui laukiantis adresatas neliktų užmirštas. Abu atsidadė, kad atstumui iki Varšuvos trumpėjant, ekipažo krovins didėja, nors laiškų pakeliui atiduodama nemažai. Nedaug trūksta, kad siuntiniai užpildytų ir karietų salonus.

Anksčiau diližanais buvo pervežami ne tik laišukai, siuntos ir valstybiniai raštai, bet ir vertybiniai popieriai, pinigai, brangenybės. Kelyje pasitaikydavo plėšikų, tad karietas lydėdavo ginkluoti raiteliai. Jie saugodavo ir transportuojamą kalinius, rekrūtus, tremtinius. Keičiant arklius ir nakojuojant belaisvius uždarydavo pašto stočių rūsiuose. Kai kuriose stotyse buvo įrengtos saugyklos su seifais, laikini kalėjimai su prižiūrėtojų kambariais, grotuotais langeliais ir metalinėmis durimis.

Diena po dienos caksėdami senuoju pašto traktu, žemaitukai iš senolių atminties traukia nostalgiskus prisiminimus. Karietoms pasiekus Jonavos rajone esantį Komorovo dvarą, ekipažo pasitikti ateina ponis Ona, šiemet sulaukusi 96 metų. Apkabiniusi žirgo kaklą, susijaudinusi moteris pasakojo, kaip dar prieš karą, būdama pamergė brolio vestuvėse, važiavo pašto karieta į Šv. Mikalojaus bažnyčią Vilniuje.

Kirtus sieną su Lenkija, pasikeičia ir kelias, ir vaizdai pro langą. Iki horizonto vilnijančios pievos ir geltonuojantys rapsų laukai išstipsta lyg iliuzija, jų vietoje išdygsta reklaminių skydų miškas ir iškabomis mirgantys miesteliai.

Karietoms patekus į intensyvaus transporto srautą, žirgai baidosi pro šalį lekiančių krovinių automobilių, tačiau Sergejus devynis mėnesius plušėjo ne veltui – žemaitukai paklusnūs ir jam, ir dvikinkės važnyčiojams.

Kad žemaitukai galėtų bėgti asfaltuotu keliu, jų kanopas rūpestingai prižiūri kalvis Pavelas Nalivaika. Drūtas vyrukas, nuo mažens svajojęs dirbti su žirgais, prieš keletą metų tapo vienu geriausių kaustytojų Lietuvoje. Vakarais stovykloje kasdien išgirsi kalvio kūjį – tai Pavelas kala pasagas, apsaugančias žemaitukų kanopas nuo smūgių į žemę. Pakaustyti dešimt žirgų – ne juoko darbas, tačiau visų vienu metu kaustyti nereikia. Kai žirgai bėga pasikeidami, pasagos sudyla per penkias dienas, tad kas vakarą tenka sutvarkyti po du žirgus.

Saulei leidžiantis į Rajgrodos ežerą, ant apversto kibiro sėdėdamas Sergejus stebi kalvio darbą. Tvirtose Pavelo rankose – užpakalinė Mango koja. Kalvis ką tik nuėmė žirgui senas pasagas, o dabar vieną po kitos išvalo ir apdrožia kanopas. Pasak jo, šios jau skylėtos kaip sūris, bet greit atsistatys – juk per du mėnesius užauga apie centimetrą. Baigęs „pedikiūrą“, Pavelas primatuoja pasagą, ima kūjį ir skuba prie priekalo. Pasigirsta keli dūžiai, pauzė, vėl dūžiai, pauzė – kalvis kantriai laksto su pasaga nuo priekalo prie žirgo ir atgal, kol ją tobulai pritaiko prie kanopos formos. Tada pritvirtina keliomis ilgomis pasagvinėmis ir imasi kitos kojos.

Pavelas su žygeiviais keliauja jau ne pirmą sykį – jam teko kaustyti dešimties raitelių žirgus per 2010 m. žygį prie Juodosios jūros, skirtą Lietuvos karaliaus Vytauto 600 metų jubiliejui paminėti.

Artėjant prie Varšuvos, žygeiviai vis dažniau susimąsto, prisimena smagiausias kelionės akimirkas ir rezga naujų žygių planus. Vieni liūdi, kad greit teks išsiskirti ir vėl grįžti prie įprasto gyvenimo tempo ir darbų, kiti džiaugiasi, kad tikslas jau taip arti ir pagaliau išties kojas savo lovoje. Tirdami paskutiniam šimtui kilometrų, vis dažniau susimąsto ir raitelis Gintaras Kaltenis. Visus žygio nuotykius ir istorijas jis grįžęs suguldys į naują knygą. Tai bus jau trečioji Gintaro knyga apie kelionę žirgais – būtent tiek

žygių „Klajūnų klubo“ istorijoje, tad Gintarą galima drąsiai vadinti klubo metraštininku.

Romantiko Gintaro lūpose atgyja pasakojimai apie pašto traktu keliausių asmenybių paslaptis ir meilės ryšius. Jis pusantrų metų kaupė žinias apie šį kelią, o išvykdamas jau turėjo knygos viziją – supins žygio nuotykius su paslaptimis, visų pamirštomis bei intriguojančiomis istorijos detalėmis. Net susirašinėjo su Prancūzijos nacionaline biblioteka, mėgindamas surasti garsųjį Balzako laišką, kurį šis rašė savo mylimajai Tauragės stotyje. Be Gintaro žygeiviai ir nežinotų, jog 1869 m. Sankt Peterburgo–Varšuvos trakto Lietuvos atkarpoje pasirodė pirmasis „Panhard et Levasseur“ markės automobilis. Kas juo važiavo? „Tikriausiai įsimylėjęlių pora“, – juokiasi Gintaras.

Galybę istorijos knygų perskaitęs Gintaras įsitikinęs, kad carinei Rusijai duris į Vakarus atvėręs pašto traktas tapo ne tik jos kilimo, bet ir žlugimo priežastimi. Po Napoleono pralaimėto karo supratęs, kad be gerų kelių di-

džiulė imperija neišsilaikys, caras Nikolajus I neįvertino tik vieno – kad naujuoju keliu iš Vakarų ėmusios skliti naujovės, idėjos bei mokslas ją sugriautų kitaip. Lengva buvo valdyti šalį, kol joje vyravo betvarkė ir tamsa, tačiau arklių pašto keliu į Rusiją prasiskverbus šviesai iš Vakarų, didžiulė imperija subyrėjo.

Nuriedėję į Varšuvą buvusią vieną moderniausių ir svarbiausių Europos magistralių, XXI a. keturkinkė ir dvikinkė sėkmingai baigė tris savaites trukusią 800 kilometrų kelionę. Varšuvoje perduoti paskutiniai siuntiniai, išsakyti paskutiniai sveikinimai. Ištuštėjo karietų stalčiai, baigėsi laišukai. Ypatingą dovaną – iš Turžėnų atvežtą medinį rūpintojėlį – žygeiviai visi kartu padėjo ant garsaus lenkų ir lietuvių poeto Adomo Mickevičiaus paminklo, šiuo veiksmu simboliškai suvienydami ekspedcijos tikslus ir dar kartą patvirtindami, kad šiandien 180 metų siekiantis arklių pašto kelias – tai papildomas pagrindas šalims bičiuliauti ir naujai įvertinti istorijos paveldą.

ORGANIZATORIUS



GLOBĖJAS



INFORMACINIAI RĖMĖJAI



RĖMĖJAI

