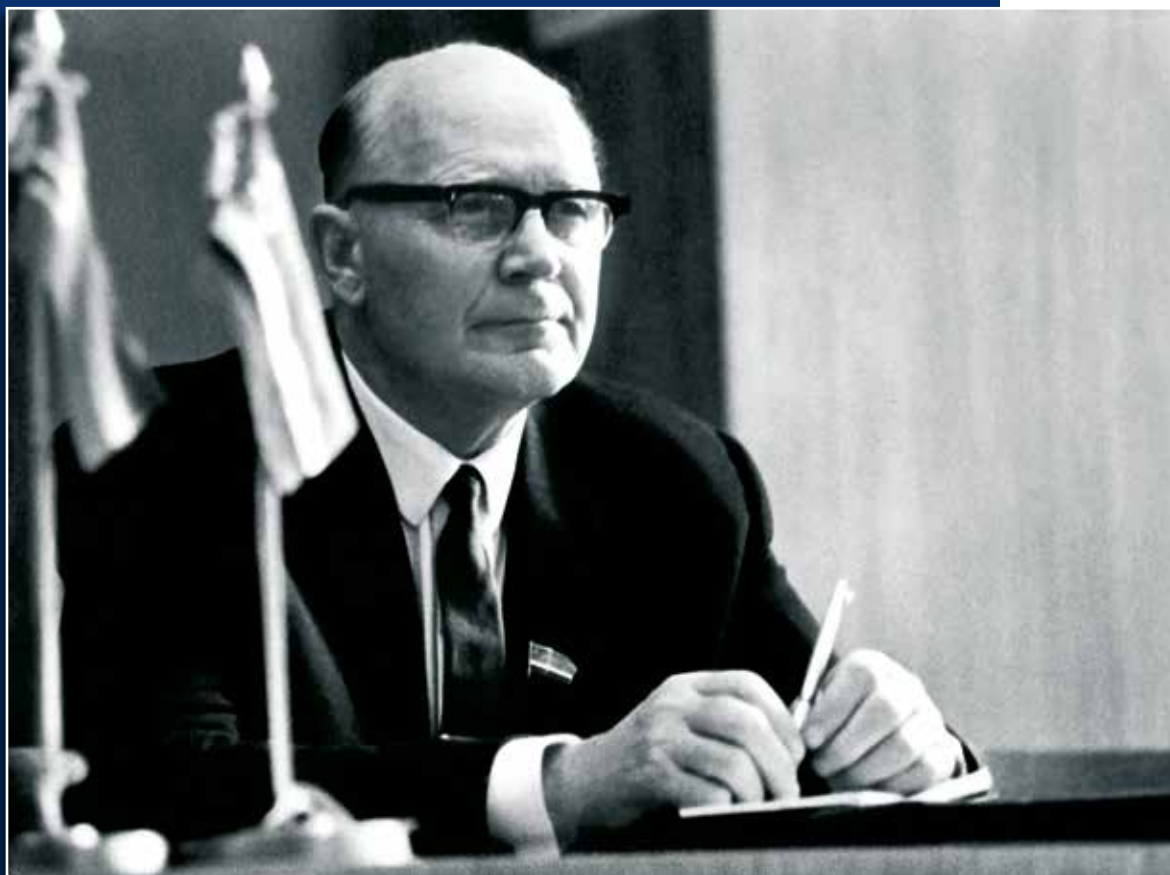


Vladislovas Martinaitis

Automobilių transporto ir plentų ministras 1955–1976



Doc. dr. Evaldas Palšaitis

Vladislovas Martinaitis

Automobilių transporto ir plentų ministras 1955–1976

Vilnius 2007

UDK 342.5(474.5):929Martinaitis
Ma509

Leidinio rėmėjas:
UAB „Šiaulių plentas“

ISBN 978-9955-9791-7-3

© E. Palšaitis, 2007

© UAB „Ex Arte“, 2007

Turinys

Įvadas	6
Šeima, jaunystė, darbo pradžia	10
Darbas Plentų valdyboje	16
Automobilių transporto ir plentų ministras	33
Pabaigos žodis	61
Santrumpos	62
Šaltiniai	63

Tieskite Lietuvoje pirmaklasius kelius,
jų iš Lietuvos niekas neišveš.
Pinigai – mano reikalas.
O keliai turi būti tokie
kaip Amerikoje ar Vokietijoje.

Ministro V. Martinaičio dažnai kartoti žodžiai



Įvadas

Praūžus karui daug kur Lietuvoje liko tik griuvusių krūvos. Ypač nukentėjo keliai. Ilgą laiką neremontuota kelių danga beveik visur suiro, daugelis tiltų buvo susprogdinta, sugriauta ar sudeginta. Nebeliko patyrusių kelininkų, mokančių prižiūrėti ir taisyti kelius bei tiltus, nes dauguma jų, artėjant frontui, pasitraukė į Vakarus. Lietuvos kelių būklė buvo labai bloga.

1944 m. rugpjūčio 12 d. Sovietų Sąjungos Vidaus reikalų komisariatas, kuriam tuo metu priklausė visi Sąjungos keliai, Lietuvai Respublikos Plentų valdybos viršininku paskyrė inžinierių Vladislavą Martinaitį. V. Martinaitis iki šio paskyrimo ilgus metus dirbo įvairiose Tolimųjų Rytų ir Mongolijos kelių valdybose. Reikia pripažinti, kad šis paskyrimas buvo naudingas Lietuvai – naujasis Plentų valdybos vadovas, buvęs Charkovo automobilių ir kelių instituto auklėtinis, gerai išmanė visus su kelių tiesyba ir priežiūra susijusius klausimus.

Svarbiausia tai, kad naujasis viršininkas turėjo nemaža labai ambicingų sumanymų. Pirmiausia jis planavo labai greitai – per vienerius ar dvejus metus – atstatyti kelių tinklą taip, kad juo normaliai galėtų vykti eismas. Kitame darbų etape numatė patobulinti kelių konstrukcijas, ypač sustiprinti jų pagrindus, o vėliau pereiti prie tobulesnių asfaltinių dangų. Jis planavo tarp pagrindinių Respublikos miestų nutiesti automagistrales ir pasiekti, kad Lietuvos kelių kokybė mažai kuo skirtųsi nuo esančių užsienyje ir kad jie būtų geriausi Sovietų Sąjungoje.

Kaip matome, naujojo vadovo planai buvo labai dideli ir iš pirmo žvilgsnio atrodė lyg ir nerealūs. Bet juk tai buvo ne kokio eilinio svajotojo mintys, bet aukštos kvalifikacijos inžinieriaus kelininko sumanymai! Tiesa, norint juos įgyvendinti, visų pirma reikėjo suburti aplink save aukštos kvalifikacijos kelininkų kolektyvą.

Vienas po kito buvo atleidžiami iš valdybos pokario metais į ją kelių tiesimo įmonių vadovais paskirti dirbti demobilizuoti karininkai, labai nedaug ką išmanantys apie savo darbą. Labai greitai juos pakeitė Lietuvoje parengti jauni, stropūs, nevenigiantys bet kokio darbo inžinieriai kelininkai. V. Martinaitis greitai įsitikino jų patikimumu ir daug nedvejodamas jais rėmėsi, kartu

su jais jis kūrė modernius, ilgaamžius ir saugius Lietuvos kelius. Keliai ir tiltai buvo jo aistra ir gyvenimas. Jis didžiavosi Lietuvos inžinieriaus garbės vardu. „Viską, ką aš dariau – aš dariau Lietuvai“, – sakydavo. Vertindamas jaunųjų kelininkų darbą, jis reikalaudavo iš jų darbštumo, atkaklumo, patriotizmo.

Ar pavyko Vladislovui Martinaičiui įgyvendinti Lietuvoje savo inžinerinius sumanymus ir kokiais būdais jam pavyko tai pasiekti, tesprendžia pats skaitytojas.



Automobilių transporto ir plentų ministras
Vladislovas Martinaitis

Šeima, jaunystė, darbo pradžia

Nepatenkintas ūkininko gyvenimu būsimo ministro tėvas Petras Martinaitis – Jonavos apylinkės ūkininkas – XIX a. devintajame dešimtmetyje susirado darbą Jonavos geležinkelio stotyje. Ten jis įsidarbino kuro sandėlio dešimtininku.

Dirbdamas geležinkelio stotyje vedė buvusią kaimynę – savo vienmetę (abu gimė 1869 m.) Prancišką Misiukaitę. 1899 m. Jonavoje jiems gimė pirmoji duktė Marija.

Apie 1890 m. Petras Martinaitis buvo perkeltas į Rusiją – į Pietų–Rytų geležinkelio Tolovajos stotį dirbti kuro sandėlio dešimtininku. 1902 m. jis buvo perkeltas į Rostovo prie Dono geležinkelio stotį, kur taip pat dirbo kuro sandėlio dešimtininku. Motina Pranciška nepalikdavo Jonavos ilgesniam laikui, čia gimė ir kitos dvi Martinaičių dukterys – Janina (1904 m.) bei Stanislava (1908 m.). Po metų ir visa šeima persikėlė gyventi į Rostovą prie Dono. 1914 m. prasidėjus karui Martinaičių ryšiai su Lietuva galutinai nutrūko.

Apie šį šeimos gyvenimo tarpsnį rašė ir pats Vladislovas Martinaitis savo autobiografijoje.

Visa Martinaičių šeima dirbo ir mokėsi. Tėvas Petras, iš dešimtininko pakilęs iki ženklintojo, 1930 m. išėjo į pensiją ir po penkerių metų (1935 m.) mirė. Motina Pranciška, ilgus metus dirbusi namų šeimininke, sulaukusi gražaus amžiaus (95 metų) mirė 1965 m. Dukterys dirbo. Visos ištėkėjo – Marija (1899–1982) tapo Gubina, Janina (1904–1991) – medikė – tapo Kovalevič, o jauniausioji sesuo Stanislava (1908–1983) – buhalterė – tapo Donskaja. To laikotarpio Rusijoje siautėjusios politinės audros šeimos nepalietė.

Rostove prie Dono 1910 m. balandžio 17 d. Petrui ir Pranciškai Martinaičiams gimė sūnus Vladislovas – vaikas, kuris po daugelio metų taps garsiu keilininku, Lietuvos SSR automobilių transporto ir plentų ministru.

1928 m. Vladislovas baigė Rostovo prie Dono vidurinę mokyklą. Gausi tėvų šeima vertėsi nelengvai, todėl jaunajam Vladislovui jau nuo dešimties metų teko atostogų metu dirbti įvairius darbus: prekiauti, dirbti mėsos kombinato dešrų ir ledų cechuose.

Baigęs vidurinę mokyklą jis norėjo tęsti mokslus toliau, tačiau, kad įstotų į aukštąją mokyklą, pagal tuometinius reikalavimus reikėjo turėti bent dvejų



Motina Pranciška Martinaitienė
(1869–1965)



Tėvas Petras Martinaitis
(1869–1935)

metų darbo stažą. Todėl, baigęs vidurinę mokyklą, metus (1928–1929) dirbo vyresniuoju darbininku Dono–Kubanės laivininkystės statybose, o 1929–1930 m. konservų fabrike „Smyčka“ konservų dėžučių valcuotoju. Įgijęs reikiamą darbininko stažą 1930 m. įstojo į Automobilių kelių institutą Rostove prie Dono. Tačiau instituto baigti nespėjo, nes iš trečio kurso 1933 m. buvo pašauktas į Raudonąją armiją karinės prievolės atlikti.

Vladislovas buvo paskirtas į antrąją Tolimųjų Rytų kelių tiesimo brigadą Mechanizuoto skyriaus viršininku. Tarnavo inžineriniame dalinyje jaunesniuoju leitenantu. Kartu su juo tarnavo ir to paties kurso Rostovo automobilių kelių instituto studentai, o tai kiek palengvino tarnybą. Nebuvo taip paprasta tarnauti strategiškai svarbiose vietose ties siena su Kinija, Mongolija, Korėja, kur buvo sunkios klimatinės sąlygos, tuo laikotarpiu, kai visur vyko Stalino represijos.

Tarnybą armijoje baigė 1936 m. Vladislovas buvo išleistas į atsargą, jam suteiktas leitenanto laipsnis. Visa buvusių studentų grupė buvo pasiūsta į Charkovo S. Kosiovo vardo automobilių kelių institutą tęsti nutrauktų studijų.



Kelių tiesimo brigados Mechanizuoto skyriaus viršininkas leitenantas Vladislovas Martinaitis 1936 m.

Kadangi po tarnybos armijoje jis buvo kiek vyresnis už kai kuriuos trečiakursius, norėjo greičiau užbaigti mokslus ir pradėti dirbti. Todėl daugelį disciplinų laikė anksčiau nustatyto termino. Diplominiam projektui pasirinko medinį tiltą. Jo darbo vadovas buvo Tiltų statybos katedros docentas T. Muramcevas. Diplominių projektą apgynė pažymiu „labai gerai“, o tiltai liko jo aistra visam gyvenimui.

Studijas sėkmingai baigė 1938 m. balandžio mėnesį. Gavo diplomą su pagyrimu, jam buvo suteikta automagistralių ir gatvių tiesimo inžinieriaus kvalifikacija.

Studijuodamas V. Martinaitis išlaikė 32 disciplinų egzaminus, iš kurių net 29 išlaikyti „labai gerai“. „Gerai“ – politinė ekonomija ir anglų kalba, o dialektinis ir istorinis materializmas – tik „patenkinamai“.

V. Martinaitis gavo labai gerą inžinerinį išsilavinimą. Tuo metu Charkovo automobilių ir kelių institute dirbo labai aukštos kvalifikacijos

pasaulyje žinomi mokslininkai-pedagogai: profesoriai A. Birulia, N. Romanenko, P. Muravlanskis, N. Pasternakas, O. Pikovskis ir kiti.

Prisimenu, kaip rašydamas kandidatinę disertaciją keletą kartų važiavau konsultuotis pas prof. A. Birulį. V. Martinaičio bendrakursis, vėliau tapęs Kijevo automobilių ir kelių instituto docentu, K. Chavkinas buvo mano disertacijos oponentas.

Baigęs institutą V. Martinaitis gavo paskyrimą dirbti NKVD sistemoje, kuriai tada priklausė keliai. Jis pasakojo:

Užėjau į kadruų skyrių, ten sėdėjo susiraukęs labai abejingomis akimis NKVD majoras. Pavartęs mano dokumentus, pažiūrėjo į mane ir tarė: „Vladislovai Petrovičiau, Jūs pareiškėte norą važiuoti į Mongoliją arba į Tolimuosius Rytus kelių tiesti.“

Aš sakau, kad ten važiuoti ir dirbti visai nenoriu. Jis nužvelgė mane ir paabrėždamas kiekvieną žodį vėl ištare: „Vladislovai Petrovičiau, Jūs pareiškėte norą važiuoti į Mongoliją kelių tiesti.“

Supratau, kad kalbos baigtos ir pasirašęs siuntimą išvažiavau. Tiesa, į Mongoliją patekau ne iš karto. 1938–1940 m. dirbau Angaros–Lenos trakto kelių tiesimo valdyboje, kuri priklausė NKVD sistemai.

Prieš išvykdamas į paskyrimo vietą, 1938 m. gegužės 9 d. vedė rostovietę Tatjaną Aliochiną, gimusią 1919 m.

Tatjanos senelis Jonas Kristupas Variakojis buvo kilęs iš Lietuvos. Jis dirbo Kislovodsko geležinkelio stoties viršininku. Kadangi neturėjo savo vaikų, buvo įsivaikinęs brolio Petro dukterį Mariją, labai ja rūpinosi, davė gerą išsilavinimą. Po daugelio metų Marija, atvažiavusi į Lietuvą aplankyti dukters Tatjanos, bandė ieškoti savo giminių. Tačiau bijodama, kad tokie bandymai nepakenktų jos žentui V. Martinaičiui, paieškas nutraukė. V. Martinaičio sesuo Stasė, viešėdama Lietuvoje, taip pat bandė ieškoti giminių, bet nesėkmingai.

Pirmoji jo „savanoriško“ darbo vieta buvo Angaros–Lenos traktas. Pradėjęs dirbti kelių tiesimo būrio viršininku baigė trakto statybos vyriausiuoju inžinieriumi. Žiauriomis Sibiro sąlygomis grūdinosi jo būdas.

Visuose darbo objektuose pagrindinę darbo jėgą sudarė kaliniai ir tik nedidelis skaičius darbuotojų buvo laisvai samdomi specialistai ir vietos gyventojai. Vietiniai labai mažai rūpinosi savo buitimi. Atvykęs į darbo vietą V. Martinaitis iš pradžių turėjo nors minimaliai susitvarkyti savo gyvenimo sąlygas. Pagal jo paties projektą ir brėžinius Ilimske buvo sukaltas namelis, kuriame buvo kambarys ir virtuvė.

Kad vakarais nebūtų nuobodu, iš Irkutsko užsisakė patefoną ir plokštelių – mėgo šokių vakarėlius. Darbas buvo varginantis, šaltis siekdavo iki –40 °C. Reikėjo organizuoti darbus, tikrinti juos, duoti nurodymus darbininkams ir vėl tikrinti. Iki V. Martinaičio atvykimo Angaros–Lenos traktas jau buvo tiesiamas dešimt metų. V. Martinaitis užbaigė darbą per dvejus metus. 1940 m. pavasarį statybos darbai jau buvo baigti. Kadangi nemėgo ilgų kalbų, jis tik padėkojo personalui ir darbininkams už darbą.

1940 m. balandžio mėnesį V. Martinaitis buvo paskirtas inžinieriumi į Mongoliją, į „Vostsibirojstrestą“, vadovauti specialiajai statybai Nr. 75. Nuo 1941 m. tapo šios statybos (tresto) viršininku. Mongolijoje dirbo 1940–1942 metais. Keliai šioje šalyje buvo tiesiami strateginiais sumetimais – jau tada SSRS vadovybė numatė galimus karo veiksmus su Japonija. Todėl skyrė dideles lėšas keliams tiesti ir jų tinklui plėtoti Mongolijoje.

V. Martinaitis nepakęsdavo nebaigtų darbų. Sibiro patirtis suformavo jo charakterį – tai buvo stipri asmenybė, valingas organizatorius. Jis netoleruo-

davo nesąžiningumo, aplaidumo, vagysčių, melo. Prasikaltėlius griežtai bausdavo. Įdomiausia, kad tais baisiais laikais, kai net apkalbos ar šmeižtas galėjo kainuoti gyvybę, niekas jo aukštesnei valdžiai neapskųsdavo. Tiesa, per plauką nuo arešto jis buvo ir turėjo aiškintis atitinkamoms institucijoms dėl motinos jam lenkų kalba rašytų laišku. Vėliau, kad nesukeltų nereikalingų kalbų ir nepridarytų nemalonumų sūnui, jo motina pramoko rašyti rusiškai.

Baigęs darbus Mongolijoje, 1942 m. rugsėjo mėnesį V. Martinaitis buvo paskirtas dirbti į Čitos sritį tiesti specialios paskirties kelių, priklausiusių specialiosioms statyboms Nr. 333 ir 351.

Įsikūrė Darsuno miestelio stotyje. Statyboms vadovavo dvejus metus. Žmona jį visur lydėjo kartu su dvejų metų sūneliu. Darbo sąlygos buvo nelengvos, o Sibiras negailestingas. Siautė skorbutas. 1944 m. Čitos srityje statybos buvo užkonservuotos, o V. Martinaitis buvo paskirtas Lietuvos SSR Plentų valdybos viršininku.

Dirbdamas objektuose, kuriuose daugiausia dirbo kaliniai (dažniausiai kriminaliniai nusikaltėliai) ir tik nedidelis skaičius laisvai samdomų specia-



T. ir V. Martinaičių šeima 1966 m. Pirmoje eilėje iš kairės: sūnus Aleksandras, sūnus Petras, motina Tatjana. Antroje eilėje: duktė Eugenija, tėvas Vladislovas, sūnus Jurijus

listų, V. Martinaitis ilgainiui perėmė „turtingą“ kalinių „leksikoną“, kuri virtuoziškai vartodavo bardamas prasikaltusius pavaldinius.

V. Martinaitis buvo aukštas, beveik dviejų metrų ūgio, tvirtas vyras, gabus tiksliesiems mokslams, jis turėjo itin gerą atmintį, galėjo konsultuoti aukštosios matematikos, medžiagų atsparumo, statybinės mechanikos bei kitais klausimais.

Dar tarnaudamas kariuomenėje tapo Tolimųjų Rytų krašto bokso čempionu sunkiasvorių kategorijoje, tačiau susirgęs maliarija turėjo bokšą mesti, bet liko dideliu šio sporto gerbėju. Mėgo ir gerbė A. Sočiką, V. Koraliovą, višada stebėdavo jaunųjų boksininkų varžybas.

Apie įdomų susitikimą su V. Martinaičio motina – senąja Pranciška Martinaitiene – pasakojo Kauno politechnikos instituto Kelių katedros docentas Vytautas Likevičius:

Važiuodamas traukiniu Maskva–Vilnius sutikau pagyvenusią moterį, kuri mielai bendravo su manimi. Pasirodo, kad tai buvo ministro motina. Ji visai neblogai kalbėjo lietuviškai ir jonaiviškių tarpe lenkiškai. Gaila, tikslios susitikimo datos neprisimenu.

P. Martinaitienė pasakojo, kad jų šeimoje buvo vartojama rusų kalba, o ji su vyru tarpusavyje kartais kalbėdavosi lenkiškai. Vaikai su lietuvių kalba nesusidurdavo, todėl jos ir neišmoko. Kitaip sakant, jie augo nutautėjusioje šeimoje, nors lietuviškai šiek tiek suprato.

Vladislavo Martinaičio žmona rostovietė Tatjana buvo namų šeimininkė. Jie užaugino keturis vaikus: vyriausiasis sūnus Jurijus (1940) – inžinierius statybininkas, duktė Eugenija (1945) – ekonomikos daktarė, sūnus Aleksandras (1950) – fizikos daktaras, sūnus Petras (1954) – inžinierius kelininkas.

V. Martinaitis visa galva buvo pasinėręs į darbą. Laisvalaikiu (o jo buvo labai nedaug) žvejodavo ir medžiოდavo. Kartkartėmis mėgdavo pasigirti savo laimėjimais tose srityse.

Jis buvo griežtas ir net grubokas savo pavaldiniams, nemėgo pataikūnų. Jei kas nors prasižengdavo, piktai išbardavo, negailėdamas triaukščių necenzūrinių rusiškų posakių – Sibire ir Mongolijoje jų buvo sukauptas visą arsenalą. Tačiau darbuotojai jį labai gerbė, nors ir prisibijoję.

1976 m., ilgus metus išdirbęs Lietuvoje Plentų valdybos viršininku ir Automobilių transporto ir plentų ministru, susirgęs išėjo į pensiją. Po ilgos ir sunkios ligos 1983 m. kovo 27 d. mirė Vilniuje. Palaidotas Vilniuje, Antakalnio kapinėse.

Darbas Plentų valdyboje

Prasidėjus antrajai sovietų okupacijai, Raudonajai armijai įžengus į Vilnių, 1944 m. liepos 17 d. buvo atkurta NKVD sistemai priskirta Lietuvos plentų valdyba. Jos viršininku tapo su pirmaisiais Raudonosios armijos daliniais į Lietuvą atvykęs inžinierius Vladislovas Martinaitis. Plentų valdybos viršininku V. Martinaitį savo raštu paskyrė SSRS NKVD Plentų valdyba. Paskyrimo procedūra buvo trumpa. Jo paklausė: „Tu lietuvis?“ „Taip, lietuvis.“ „Tai ir važiuosi Lietuvon. Viskas.“

V. Martinaičiui buvo išduotas leidimas apžiūrėti ir perimti savo žinion tinkamus ir reikalingus keliams tiesti įrenginius, mašinas ir medžiagas, kurias kaip trofėjus perėmė 3-iasis Baltarusijos frontas. Labai nučiupinėtas leidimas rodo, kad juo dažnai buvo naudojama. V. Martinaitis surinko ir perdavė Lietuvos kelininkams nemažai keliams tinkamų mašinų, medžiagų, įvairių mechanizmų.

Naujasis Plentų valdybos viršininkas Kaune kartu su kariniais daliniais pasirodė 1944 m. rugpjūčio 11 d. Yra išlikusi labai įdomi kartoninė kortelė su išspausdintu tekstu abiejose pusėse: vienoje – didžiulėmis juodomis raidėmis užrašyta „LEIDIMAS Nr. 4984“ (jį turint galima buvo važiuoti visais kariniais automobilių keliais be dokumentų tikrinimo), o kitoje pusėje – V. Martinaičio pavardė ir karinis laipsnis – inžinierius-majoras. Kadangi ikikariniai Plentų valdybos rūmai, buvę Sapiegos gatvėje, karo metu sudegė, V. Martinaitis su keletu darbuotojų įsikūrė Majakovskio (dabar I. Kanto) gatvėje Nr. 17 rūmuose, anksčiau priklausiusiuose Geležinkelių valdybai.

Karo metu Plentų valdybai priklausė visi Lietuvos keliai, tačiau 1945 m. vietiniai keliai buvo perduoti apskričių (rajonų) vykdomiesiems komitetams.

Pasibaigus karui, 1945 m., pagrindiniai Respublikos keliai, pavadinti sąjunginės reikšmės keliais, buvo priskirti NKVD Plentų valdybai, o jos vadovu buvo paskirtas V. Martinaitis. Mažesnę reikšmę turintys keliai perduoti prie Liaudies Komisarų Tarybos įsteigtai Vyriausiajai kelių valdybai. Jos viršininku paskirtas Jonas Kvasovskis.

Lietuvoje dar tebegraudžiant pabūklams buvo atkuriamas ir kelių valdymo sistema. Kiekvienoje apskrityje, frontui slenkant į Vakarų, buvo steigiami kelių skyriai.

Reikia pažymėti, kad daugelyje kelių skyrių viršininkais ir vyriausiais inžinieriais buvo paskirti iš Raudonosios armijos bei NKVD sistemos demobilizuoti asmenys, kaip jau buvo minėta, turėję menką supratimą apie kelius bei jų ūkį. Įdomu tai, kad didžioji dalis šių asmenų, po demobilizacijos tapusių viršininkais, vėliau buvo paskirti į Vyriausiąją kelių valdybą. Taigi kelių organizacijų vadovais buvo paskirti: Konstantin Popov ir Ivan Fedotov Alytuje, Vladislav Garanin Biržuose, Kazik Ibatulin Kaune, Sergej Proskuriakov ir Andrej Anufrijev Kėdainiuose, Ivan Novikov Kybartuose, Semion Zabelin, Aleksandr Lesovoj ir Tichon Besčastnyj Klaipėdoje, Konstantin Veležev Lazdijuose, Jevgenij Čemodernov, Piotr Nikolajev Panevėžyje, Ivan Mansurov, Andrej Caricin, Samuil Pavlinov ir Aleksandr Grinevič Raseiniuose, Kornel Vlasov Rokiškyje, Andrej Achromejev, Nikolaj Jakunin, Feodor Vagunov ir Samuil Pavlinov Šiauliuose, Piotr Gotovskij, Andrej Caricin ir Afanasij Lašiuk Šilutėje, Fedosej Andrejenko Švenčionyse, Ivan Krutikov, Donat Astapov ir Gregorij Briuchanov Tauragėje, Ivan Tiunajev, Ivan Fadejenko, Viktor Zadorovenko ir Feodosij Pikulik Telšiuose, Nikolaj Sukolain ir Leon Trukšin Trakuose, Ilja Padumej Ukmergėje, Nikonov Grigorjev, Kazik Ibatulin Vievėje, Aleksandr Gonzar, Nikolaj Saveljev, Fiodor Vaganovir, Piotr Safanov Vilniuje, Semion Zabelin, Sergej Malyšev Zarasuose, Aleksandr Butov, Anatolij Nikolajev ir Georgij Briuchanov Žemojoje Panemunėje.

Be demobilizuotų kariškių, kai kur viršininkais buvo paskirti ir prieš karą kelių valdybose dirbę lietuviai. Tai Viktoras Širka Utenoje, Aleksejus Adomavičius Kaune, Povilas Lukšas Marijampolėje, Antanas Povilaitis Raseiniuose, Aleksandras Kavaliauskas Vilkaviškyje, Kazys Žimkus Telšiuose, Juozas Jankaitis Mažeikiuose, Mykolas Pankratjevas Kretingoje, Anicetas Vaitiekūnas



NKVD inžinierius kapitonas
Vladislavas Martinaitis 1946 m.



Karo metu sugriauto tilto per Lėvens upę Pasvalyje atstatymas 1944 m. žiemą.

Tauragėje, Jonas Matusevičius Šakiuose, Antanas Šturlas Rokiškyje, Stasys Pauliulis Šilutėje ir Stasys Tumas Pagiriuose.

Kaip matyti, kelių valdybų administraciją sudarė daugiausia rusai, o ir jų, kaip kelininkų, kvalifikacijos lygis buvo neaukštas.

Pirmajame savo darbo Plentų valdyboje etape V. Martinaitis, pasikalbėjęs su likusiais Kaune anksčiau dirbusiais įvairiose kelininkų organizacijose tarnautojais ir darbininkais kelininkais, daugumą jų paskirstė į Kaune esančias ir steigiamas kelių žinybas. Apie nelengvą darbų pradžią galima spręsti iš Aleksejaus Adomavičiaus pasakojimo apie jo paskyrimo (1944 m. rugpjūčio 2 d.) Kauno kelių ruožo viršininku aplinkybes. Jis prisimena, kad V. Martinaitis jam pažymėjimą išrašė ranka. Tačiau po poros dienų Plentų valdybos sekretariate

jau dirbo dvi naujai pasamdytos sekretorės-mašininkės ir viršininkui nebereikėjo ranka išrašinėti pažymų.

1945 m. pradžioje Plentų valdybos žinioje buvo 3 008 km sąjunginės, 5 115 km respublikinės ir 12 000 km vietinės reikšmės kelių. Vietiniai keliai buvo prižiūrimi apskričių (rajonų) kelių organizacijų. Pokario metų Lietuvos kelių būklė buvo labai bloga – susprogdinti didesni ar sudeginti mažesni tiltai, labai sugadinta, suirusi kelių danga. Labai trūko mechanizmų, todėl medžiagas, reikalingas kelių priežiūrai, reikėjo vežti arkliais kinkytais vežimais. Žvyrą į arklių traukiamus vežimus iš laikinų karjerų tekdavo kasti ir krauti rankomis.

1953 m. vasario 24 d. Vilniuje buvo įsteigta Automobilių transporto ministerija, o tais pat metais birželio 29 d. ji buvo pertvarkyta į Kelių ir transporto ministeriją. Į ją įėjo Vyriausioji kelių valdyba. Lapkričio 24 d. ji gavo naują pavadinimą – Automobilių transporto ir plentų ministerija. Tai buvo respublikinio pavaldumo ministerija. Savarankiškai Lietuvoje veikė LSSR plentų valdyba.

1956 m. spalio 31 d. įvykdyta pagrindinė ministerijos reforma – Plentų valdyba irgi buvo įtraukta į šią ministeriją. Ministerijos žinioje buvę keliai ir darbai atiteko Vyriausiajai kelių valdybai. Taip visi keliai bei jų ūkiai atsidūrė vienose rankose.

Įdomiai apie pirmąjį susitikimą su tuometiniu Plentų valdybos viršininku Vladislovu Martinaičiu pasakoja Ričardas Kasperavičius:

Baigęs mokslus Kauno aukštesniojoje technikos mokykloje (1935–1941) buvau paskirtas į Radviliškio kelių tiesimo distanciją, o kiek vėliau tiesti Kauno–Vilniaus automagistrą. Dirbau Vievio–Žiežmarių darbų ruože. Artėjant frontui darbai nutrūko ir buvau perkeltas į Kauno kelių rajoną. Prasidėjus mūšiams pasitraukiau į gimtąjį Kaišiadorių rajoną. Rusams užėmus Vilnių, jau 1944 m. liepos 14 d. pradėjo veikti Plentų valdyba. Ji įsikūrė Mindaugo gatvėje (dabar AB „Lietuvos geležinkeliai“). Raudonosios armijos užimtuose rajonuose sovietų valdžia paskelbė vyrų mobilizaciją į armiją. Išimtį sudarė tik svarbius valstybės darbus dirbantys asmenys. Prie svarbių darbų buvo priskirtas ir kelių tvarkymas. Kartu buvo paskelbtas ir atsisaukimas, kad visi buvę tarnautojai privalo atvykti į buvusią savo darbovietę gauti reikiamų nurodymų. Tai sužinojęs atvykau į Vilniuje įsikūrusią Plentų valdybą.

Plentų valdybos koridoriuje buvo susirinkusi minia interesantų – visi be išimties lenkų tautybės piliečiai, norintys gauti darbo kelių sistemoje ir taip išvengti mobilizacijos. Teko eilėje pralaukti daugiau kaip dvi valandas. Sekretorė, išgirdusi, kad aš esu lietuvis, manęs neregistravo – sakė, kad ir bet to valdybos viršininkas Vladislovas Martinaitis nori pasikalbėti su lietuviu kelininku.

Susitikti su V. Martinaičiu pavyko tik vakare, apie 19.00 val. Be jo, kabinete buvo dar vienas vyras. Vėliau paaiškėjo, kad tai buvo Michailas Antonovas, tuometinis valdybos Kadruų skyriaus viršininkas, vėliau, 1949 m., organizavęs Kaune Kelių statybos rajoną Nr. 1 ir tapęs jo viršininku.

Pokalbis, vykęs rusų kalba, man buvo sunkokai įkandamas. Supratau viską, bet kalbėti buvo sunku. V. Martinaitis, sužinojęs, kad aš iš Kauno kelių rajono ir laikiu, kada frontas pasitrauks toliau į Vakarus, teiravosi, ar daug senųjų kelininkų liko Kaune ir kiek jų galėtų likti ateityje, nes jį pasiekė žinios, kad daug žmonių traukiasi į Vakarus.

Deja, nieko konkrečiau negalėjau jam pasakyti. Įrašė jis mane į Kauno rajono kelininkų sąrašą ir pasiūlė laukti, kol rusai užims Kauną.

Rusams „išvadavus“ Kauną pradėjau dirbti Kauno kelių eksploatacijos ruože, kurio viršininku tada buvo paskirtas Aleksejus Adomavičius.

V. Martinaičiui vadovaujant teko dirbti Kaune, Klaipėdoje ir Vilniuje – ten ėjau įvairias pareigas. Jam vadovaujant dirbau net 32 metus.

Norėdamas susipažinti su esama padėtimi kelių organizacijose V. Martinaitis pradėjo lankytis įvairiose valdybose.

Tokio inspekcinio apsilankymo metu pirmą kartą pamačiau Vladislovą Martinaitį – tuometinį Plentų valdybos viršininką, vėliau tapusį ministru. Berods, 1944 m. rugsėjo mėnesį Biržų kelių valdybos viršininkas V. Garainas sukviėtė pas save visus meistrus ir pranešė, kad iš Kauno pas mus atvažiuos didelis viršininkas. Tuo metu aš, kad išvengčiau karo tarnybos, dirbau Biržų kelių valdyboje, kuri, Biržams sudegus, buvo įsikūrusi Pasvalyje. Kaip buvusį studentą, mane paskyrė vyresniuoju kelio meistru. Esu gimęs ir augęs gana smarkiai aplenkėjusiame ir surusėjusiame Panevėžyje, todėl nuo vaikystės šiek tiek mokėjau kalbėti lenkiškai ir rusiškai (tiesa, rašyti šiomis kalbomis tada visai nemokėjau). Viršininkas, neturėjęs nė mažiausio supratimo apie kelius, liepė man sveičią priimti ir atsakyti į jo klausimus.

Ir štai iš atvažiavusios „emkos“ išlipo aukštas stambokas vyras. Kepurė brezentinė, chaki spalvos, su snapeliu ir „guzikėliu“ ant pakaušio. Kariška, diržu perjuosta palaidinė be antpečių, kelnės – tikros „galifė“, irgi žalsvos, o didžiausią įspūdį man paliko batai, kurių aulai ir galvos buvo brezentiniai. Ant peties jam kabėjo kariškas maišelis. Viršininkas daug kalbėjo, mus pagyrė už nuveiktus darbus atkuriant eismą ir kiek pabarė, kad ne viską spėjome laiku atlikti. Aš šio bei to paklausiau, viršininkas atsakė į mano klausimus. Atrodė, kad mūsų darbu buvo patenkintas.

Taip aš pirmą kartą pamačiau būsimąjį ministrą V. Martinaitį. Vėliau mane nustebino jo nepaprastai gera atmintis: nors turėjo daugybę pavaldinių, manęs jis neužmiršo. Kiekvieną kartą mums susitikus mane vadino „senu kelininku“, visada priimdavo ir išklausydavo mano pageidavimus, kuriuos aš Kelių katedros vardu jam pareiškėdavau.

Pradinė pokario metu susidariusi kelių tiesimo ir priežiūros vadovų sudėtis nepatiko tuometiniam Plentų valdybos viršininkui V. Martinaičiui. Valdymą vadovais buvo paskirti į atsargą išėję sovietinės armijos ir NKVD kariškiai. Jų supratimas apie kelių priežiūrą ir tiesimą labai menkas. Didžiąją darbo dalį jie praleisdavo dykinėdami ir girtaudami. Blogiausia tai, kad į girtavimą įtraukdavo jiems pavaldžius asmenis. Valdybos viršininkas, lankydamas kelių valdybas, stebėdavo vadovų darbą ir elgesį.

Ne visur tokie jo apsilankymai praeidavo sklandžiai. Eduardas Vilniškis prisimena, kad pats V. Martinaitis, kartu su juo kažkur važiuodamas, papasakojo jam tokią istoriją.

1944 m. frontui nutolus nuo Kauno, buvo išleistas Plentų valdybos viršininko V. Martinaičio įsakymas kuo greičiau atstatyti Kauno–Vilniaus kelią. Dalis šio kelio priklausė Trakų apskrities kelių skyriui. Į jį buvo nepatogu važinėti, nes Trakai buvo nuošalyje nuo šio kelio. 1946 m. gegužės 6 d. Plentų valdybos viršininko V. Martinaičio įsakymu kelių skyrius iš Trakų buvo perkeltas į Vievį, kur ir buvo įkurtas Vievio KER. Pirmuoju ruožo viršininku trumpai dirbo K. Gružas, vėliau juo buvo paskirtas N. Grigorjev, o vyriausiuoju inžinieriumi K. Ibatulin.

Kartą, inspektuodamas kelių valdybas, V. Martinaitis, važiuodamas iš Kauno į Vilnių, užsuko į Vievio KER kontorą. Jam paklausus, kur yra valdžia, sekretorė paaiškino, kad ir viršininkas, ir vyriausiasis inžinierius išvykę „į liniją kontroliuoti darbų“. V. Martinaitis tuo suabejojo. Jis liepė vairuotojui sukti

prie vienaaukščio pastato, kuriame buvo vietinis restoranėlis, – mat įtarė, kad užuot dirbę, viršininkai ten geria.

Taip ir buvo. Restorane prie valgiais ir gėrimais nukrauto stalo sėdėjo visa kompanija – vadovybė ir keli meistrai. V. Martinaitis juos pakėlė nuo stalų, iškoneveikė negailėdamas savo rinktinių žodelių, visai nekreipdamas dėmesio į restorane esančius pašalinius asmenis, ir liepė tuojau pat eiti dirbti. Tuomet sėdo į automobilį ir išvažiavo.

Pavažiavęs keletą kilometrų jis ir sako vairuotojui: „*Manai, jie išsiskirstė, palikę ant stalo užkandą ir gėrimus? Aišku, kad sugrįžo ir toliau sau geria. Suk atgal!*“ Jis neapsiriko: ta pati kompanija sėdėjo savo vietose. Pamatę V. Martinaitį dalis susirinkusiųjų spruko lauk, likusieji buvo dar smarkiau „apdoroti“. Bet ir tai buvo dar ne viskas. Viršininkas N. Grigorjev buvo iškviestas į valdybą ir atleistas iš darbo, o kiti atsipirko įvairiais papeikimais.

Tokia padėtis labai nepatiko V. Martinaičiui. Jis dėjo nemažai pastangų ieškodamas asmenų, dirbusių kelių sistemoje arba bent suprantančių apie statybą ir kelių tiesimą. Ne visada tai buvo kelininkai, tačiau kai kurie buvo baigę Kauno aukštesniąją technikos mokyklą ir turėjo neblogą supratimą apie statybos darbus. Sprendžiant šią gana opią problemą dalis jų buvo siunčiami į Maskvos ar Charkovo automobilių institutuose, vėliau Kauno politechnikos institute organizuojamus specialius kelininkų kvalifikacijos kėlimo bei tobulinimosi kursus. Vėliau, kiek padirbėję gamyboje, jie buvo skiriami į kelių valdybas įvairių darbų vadovais.

V. Martinaitis, būdamas Plentų valdybos viršininku ar ministru, labai dažnai lankydavosi kelių valdybose, stebėdavo ir tikrindavo kelių tiesimo, tiltų statybos darbus. Darbų vadovai ar valdybų viršininkai visada su nerimu laukdavo jo vizitų. Tokių apsilankymų metu retai kada viskas vykdavo sklandžiai.

Prieš išvažiudamas į kurį nors objektą V. Martinaitis sekretorei visada pasakydavo, kur važiuoja ir kada numato sugrįžti. Sekretorė savo darbą labai gerai išmanė. Vos tik jam išėjus ji tuojau skambindavo objekto, kurį numatoma aplankyti, vadovui ir pranešdavo: „*Pas jus atvažiuoja Liūtas.*“

„Liūto“ pravardė V. Martinaičiui prigijo, ir darbuotojai dažnai jį taip vadindavo.

Važiuodamas į objektą V. Martinaitis stebėdavo kelius ir žymėdavosi ar įsimindavo pastebėtus trūkumus. Labai dažnai, pasikalbėjęs su objekto vadovu, įsisodindavo jį į savo automobilį ir liepdavo jam parodyti jo žinioje

esančius kelius. Retai likdavo patenkintas tuo, ką pamatydavo, todėl viršininkas gaudavo pylos. Dažnai tokį viršininką bardavo važiuodamas jau į kitą objektą ar grįždamas namo. Jeigu kas nors jam labai nepatikdavo, tai, nuvažiavęs kelias dešimtis kilometrų, išlaipindavo viršininką iš automobilio ir liepdavo jam grįžti namo pėsčiomis, „kad geriau susipažintų su savo keliais“. Tačiau ir kelių ūkių vadovai buvo nepėsti. Įmonės vairuotojui jie įsakydavo: jeigu V. Martinaitis įsisodins viršininką į savo automobilį ir išsiveš – sekti paskui atsilikus bent kilometrui, kad išlaipintą viršininką, pėsčiomis grįžtantį atgal, galėtų pasiimti. Tokie atvejai būdavo gana dažni.

Lankydamasis įvairiuose objektuose V. Martinaitis ne tik kitiems duodavo nurodymų ar bardavo, bet ir pats mokėsi įvairių kelininkui reikalingų dalykų.

Kauno kelininkai V. Martinaičio iniciatyva dar 1947 m. Kauno–Rumšiškių kelyje pradėjo kloti pirmuosius asfalto dangos ruožus sumaišymo ant kelio būdu. R. Kasperavičius pasakojo, kad tada dar nebuvo jokios šių darbų patirties, mechanizmų. Beveik visus darbus reikėjo atlikti rankomis. Kaip rišamoji medžiaga tada naudotas akmens anglies degutas ir pikis. Palemono stotyje buvo pastatyta pirmoji bitumo bazė ir rišamųjų medžiagų saugyklos. Kol vyko darbas, V. Martinaitis kiekvieną dieną atvažiuodavo patikrinti, kaip jis atliekamas, nes tada toks asfalto dangos klojimo būdas buvo dar naujiena, apie jį turėta nedaug supratimo.

Laikui bėgant tokių lengvos asfalto dangos įrengimo darbų apimtys išsiplėtė. Šiuos darbus pradėjo vykdyti Šiaulių, Klaipėdos, vėliau Vilniaus ir kiti kelių ūkiai.

Apie tai pasakoja H. Jackevičius:

1953 m. aš, kaip jaunas specialistas, atliekant Kauno–Klaipėdos kelio kapitalinį remontą, pradėjau dirbti darbų vykdytoju.

Plentų valdybos viršininkas V. Martinaitis tame objekte pasirodė vasarą, kai ties aštuntuoju kilometru nuo Kauno pradėjome rengti asfalto dangą sumaišymo ant kelio būdu. Aš jam prisistačiau, bet pokalbis nesimezgė, nes mano rusų kalba tuomet dar buvo silpnoka.

Man tuomet buvo keista ir nuostabu, kad toksai didelis (visomis to žodžio reikšmėmis) viršininkas, tikrindamas mišinio kokybę, plikomis rankomis imdavo jį nebijodamas susitepti (tuomet kaip rišamoji medžiaga buvo naudojamas degutas ir pikis). Pastabų iš viršininko tuomet negavau, bet iš jo pavyzos supratau, kad kažkas yra ne visai gerai.

Darbai vyko sparčiai. Kelio ruožas, ant kurio sumaišymo būdu buvo įrengta asfalto danga, vis ilgėjo. V. Martinaitis objekte lankėsi dažnai ir reguliariai – pirmadieniais ir šeštadieniais, ir tik tada, kai klojome paruoštą asfaltbetonio mišinį. Tik po poros metų iš jo kalbos ir elgesio supratau, kodėl jis taip dažnai pas mus lankydavosi: pasirodo, jis kartu su manimi mokėsi tobuliau įrengti asfalto dangą sumaišymo ant kelio būdu.

Prisimenu atvejį, kai gavau iš jo pylos. Buvo šeštadienis, dirbome ties 29-uju kilometru važiuojant nuo Kauno. Mišinys buvo jau paruoštas, todėl pastebėję, kad netrukus gali pradėti lyti, skubinomės jį kloti. Staiga prasidėjo gana smarkus lietus, o tuo metu, lyg tyčia, į objektą atvažiavo V. Martinaitis. Taip pirmą kartą išgirdau jį barantis, ir šį sykį visas keiksmažodžių srautas pasipylė ant mano galvos. Jis liepė mane nubausti, darbus nutraukti ir padarytą žalą išskaičiuoti iš mano atlyginimo.

1957 m. V. Martinaitis mane nusivežė į Sąjunginę kelininkų konferenciją, vykusią Maskvoje. Aš skaičiau pranešimą apie lengvų asfalto dangų įrengimą. Ten akivaizdžiai įsitikinau, kad V. Martinaitis yra vienas geriausių tokių dangų įrengimo Sovietų Sąjungoje specialistų. Buvo visų giriamas. Tai konferencijos dalyviams, taip pat ir man paliko didelį įspūdį.

Jau pirmosiomis 1944 m. rugpjūčio dienomis Plentų valdybos viršininkas pareikalavo, kad Kauno mechanikai suregistruotų likusias kelių tiesimo mašinas, mechanizmus bei agregatus ir Kaune buvusiose remonto dirbtuvėse likusias stakles ir kitus mechanizmus.

Paaiškėjo, kad liko tik trys plentvoliai, prikabinamasis greideris ir keletas kitokių mechanizmų. Laikui bėgant į dirbtuves iš provincijoje buvusių kelių valdybų pradėta vežti remontuoti sugedusius mechanizmus. Didžiausia problema buvo remontui reikalingų atsarginių dalių stygius, nes mechanizmai buvo įvairiausių markių.

Plentų valdybos viršininkas V. Martinaitis dirbtuvėse lankydavosi kiekvieną dieną ir visada išreikšdavo savo nepasitenkinimą atliekamu darbu. Problemą didino ir gaunami trofėjiniai mechanizmai, daugelį kurių reikėjo remontuoti.

Visiems darbams iš pradžių vadovavo Alfonsas Palčinskas.

Didėjant darbų apimčiai buvo plečiamos dirbtuvės – užimtoms patalpos, atlaisvintos Kelių valdybai Nr. 3 išsikėlus į Telšius. Tačiau šios, Petrašiūnuose buvusios, patalpos padėties neišgelbėjo, ir todėl 1962 m. pradėtas statyti didelis gamybinis korpusas.

Buvęs ilgametis Vyriausiosios automobilių kelių valdybos Vyrausiojo mechaniko skyriaus viršininkas Boleslovas Mikėnas pasakoja:

Prisimenu, 1951 m. iš Estijos galežinkeliu gavome pirmąją asfaltbetonio maišyklę „G-1“. Iškraunant būgną subyrėjo vainikinis dantratis. Tai sužinojęs Valdybos viršininkas V. Martinaitis labai supyko, apibare visus ir liepė jį pagaminti mano sąskaita. Vėliau, išsiaiškinęs, kad jau baigiu pagaminti modelį liejiniui, sutiko už jį sumokėti. Taip 1951 m. Kirtimų bazėje Vilniuje buvo sumontuota pirmoji Lietuvoje asfaltbetonio maišyklė „G-1“.

Įvairiems įrenginiams, mašinoms ir jų atsarginėms dalims gaminti bei remontuoti Kaune buvo atidaryta automobilių nestandartinių įrenginių gamykla. Visu tuo teko rūpintis Vyriausiojo mechaniko skyriui, kurio darbą aktyviai prižiūrėjo V. Martinaitis – įsimintina asmenybė ir geras specialistas.



Automobilių transporto ir plentų ministras V. Martinaitis, prof. habil. dr. N. Ivanovas, Plentų valdybos vyriausiasis inžinierius G. Šapiro su KPI studentais 1956 m. kalbasi apie Kauno–Jurbarko kelią. Iš dešinės: V. Šišla, G. Šapiro, I. Cipinas, V. Martinaitis, N. Ivanovas, A. Vileikis, J. Gudmonas, A. Leliūga

Vadovaujant A. Palčinskui šių įrenginių gamykla atliko daug darbų – gamino tiltų konstrukcijas bei jų elementus, pirmuosius asfaltbetonio gamyklos įrenginius, atliko daug įvairių metalo konstrukcijų sutvirtinimo darbų.

Karo metu, praūžus per Lietuvą frontams, ypač nukentėjo tiltai. Daugelis jų prieš karą buvo mediniai, todėl sulūžo, neišlaikę didelės apkrovos, buvo sudeginti ar susprogdinti.

Susikūrusios Plentų valdybos svarbiausias uždavinys buvo kuo greičiau atkurti normalų eismą. Frontui slenkant į Vakarus Raudonoji armija atstatė daug žemavandenių tiltų kariniams daliniams praleisti. Laikui bėgant kai kurie iš jų buvo išmontuoti, kiti tapo nebetinkami naudoti, pakilus upių ir upelių vandens lygiui.

Reikėjo skubiai atstatyti tiltus, kad pavasario potvynių ir polaidžių metu nenutrūktų eismas. Tą padaryti buvo labai sunku, nes nebuvo nei poliakalių, nei metalo, taip reikalingo atstatant tiltus. Reikėjo dirbti labai išradingai.

Neturint poliakalių, tiltų ar tiltelių atramos buvo statomos ant rentinio tipo medinių atramų, įrengtų ant natūralaus gruntinio pagrindo.

Prisimenu, neturėjome varžtų, veržlių, poveržlių, o jų statant medinius tiltus labai reikėjo. Centralizuotai šių metalinių detalių negaudavome. Buvo nurodyta šiuos klausimus spręsti savo jėgomis. Ir sprendėme – su darbininkų, „apsiginklavusių“ kirstukais ir kūjais, brigada važiuodavome į Latviją, kur daug gelžbetoninių tiltelių buvo susprogdinta. Iš susprogdintų konstrukcijų lupome gelžbetoniui panaudotą armatūrą, parsivežę į Pasvalį ją tiesinome, karpėme kalvėje reikiama dydžiais, sriegėme – taip gaminome varžtus, o iš kitų surinktų konstrukcijų detalių gaminome veržles ir poveržles. Darbas buvo sunkus ir lėtas, bet kitos išeities neturėjome. Palengva padėtis pagerėjo, buvo suorganizuotas centralizuotas tiekimas ir dirbti pasidarė lengviau.

Ilgainiui laikinuosius medinius tiltus pradėta keisti gelžbetoniniais ir metaliniais.

V. Martinaitis dalyvaudavo susitikimuose su mokslo darbuotojais, mokslinėse konferencijose, nevengdavo susitikimų su studentais, aiškino jiems apie sunkumus, kurių atsiranda dirbant keliuose, atsakydavo į jų klausimus.

Posėdžių, konferencijų pertraukų metu mėgdavo pabendrauti su žymesniais kelininkais.

V. Martinaitis pasakojo:

Papasakosiu, ką pats mačiau, su kuo susidūriau. O pirmasis „pasimatymas“ su Lietuvos tiltais įvyko dar nepasibaigus karui. Tiesą sakant, ne su



Konferencijos, vykusios 1967 m., pertraukos metu kalbasi Tauragės AKV viršininkas V. Ūsas, ministras V. Martinaitis, VĮ „Kelprojektas“ direktorius J. Radzevičius

tiltais, bet su jų griuvėsiais, nes karo audra vargu ar paliko nors vieną sveiką tiltą. Iki 1951 m. turėjome atstatyti daugiausia laikinuosius, medinius tiltus. Antrasis etapas buvo 1952–1960 metai. Tada statėme nuolatinius tiltus, vadinamuosius monolitus. Iš pradžių buvo daromi mediniai pastoliai ir klojiniai, vėliau betonuojama. Darbas buvo sunkus, neekonomiškas. Prie kiekvieno tilto reikėjo sukurti visą bazę: kontorą, bendrabučius ir pan. O žiūrėk, ledonešis medinius pastolius ima ir nuneša. Vėl pradėk viską iš naujo. Kiek medienos, kiek darbo jėgos nueina vėjais. Reikėjo ieškoti kitos išeities.

1958 m. nuvažiuavęs į Čekoslovakiją pamačiau, kad ten tiltai renkami iš gamyklose pagamintų gelžbetoninių konstrukcijų. Pradėjome apie tai galvoti ir mes. Ėmėme rengti savus projektuotojus. Pirmą tokį surenkamąjį tiltą pastatėme 1962 m. Telšių–Šiaulių kelyje. Tačiau sunkiausią egzaminą laikėme 1964 m., statydami tiltą Kaune ties Kleboniškiu.

Tokias idėjas įgyvendindami išaugo žymūs tiltų statytojai inžinieriai Alfonsas Meškiniš, Stasys Žemeckas, Vytautas Jankauskas, Viktoras Liausėdas ir kiti.

1959 m. Plentų valdyba pavedė KSER-11 įdiegti 10,5 m angos gelžbetoninių sijų su iš anksto įtempta armatūra gamybą. Darbus vykdė jaunas inžinierius V. Petkūnas. Tai buvo naujovė Lietuvoje. Brėžinius iš tuometinės Čekoslovakijos atvežė ministras V. Martinaitis. Pasinaudoję šiais brėžiniais numatomos statybos konstrukcijos projektą gana greitai parengė „Lietautokelprojekto“ inžinieriai. Tai buvo sunkus darbas, nes literatūros šiuo klausimu trūko, patarimų irgi niekas negalėjo duoti.

Buvo gautos kelios brošiūros anglų, prancūzų ir čekų kalbomis. Kiek vėliau jau atsirado ir keletas rekomendacijų rusų kalba. Sijų su iš anksto įtempta armatūra gamyba ministras V. Martinaitis labai domėjosi, o atliekant parengiamuosius darbus, į darbo objektą atvažiuodavo reguliariai vieną, o kartais net du kartus per savaitę. Darbininkams jis duodavo daug naudingų patarimų, padaršindavo ir net tėviškai patapšnodavo per petį. V. Petkūnas prisimena:

Mums bebaigiant ruošti klojinius betonavimui pamačiau ateinančius valdybos viršininką S. Paliulį ir ministrą V. Martinaitį. S. Paliulis ministrui ėmė detalai aiškinti, ką mes čia darome. Aiškindamas labai jaudinosi, jam net rankos drebėjo. Ministras pasižiūrėjo į jį ir liepė eiti dirbti kitų darbų, o jį palikti pasikalbėti su objekte dirbančiais žmonėmis.

Aš kiek išsigandau, nes buvau girdėjęs kalbant apie ministro reiklumą ir grubumą. Ministras į pokalbį paprašė pakviesti ir brigadininką. Mes ilgai šnekėjomės. Ministras papasakojo, kaip tokių konstrukcijų sijas gamina čekai. Sukritikavo mūsų baigiamus gaminti klojinius. Juos teko ruošti iš naujo taip, kad jie taptų vibroformomis. Po netrumpo pokalbio su ministru susidariau įspūdį, kad tai yra geras specialistas, mokantis bendrauti, vartojantis šmaikščius posakius, nuoširdus ir draugiškas žmogus. Toks įspūdis apie jį man išliko ilgam, nors vėliau, jau dirbdamas Techninio skyriaus viršininku, vyriausiuoju inžinierium ar valdybos viršininku, buvau keletą kartų jo stipriai „nušukuotas“. Dažniausiai už smulkmenas, o kartais ir pelnytai. Vėliau pas mane į objektą jis atvažiuodavo beveik kas savaitę stebėti iš anksto įtemptų gelžbetoninių sijų gamybos. Paprastai telefonu aš kalbėdavau sėdėdamas kėdėje, tačiau kai sekretorė pranešdavo, kad teks kalbėtis su ministru, atrodydavo, lyg kažkas yla įdurdavo į užpakalį, – staiga atsistodavau ir pokalbį tęsdavau jau stovėdamas. Labai panašiai kalbėdamas telefonu elgdavosi ir TSV-1 viršininkas S. Ganusauskas.

V. Martinaitis pasakojo:

Buvo įsigalėjusi nuomonė, kad tilto anga (atstumas tarp atramų) negali būti didesnis kaip 40–60 m. Mūsų vyrai, vadovaudamiesi surenkamųjų tiltų statybos metodika, angą padidino iki 84 m. Išlaikius šį egzaminą, miestai apipylė mus naujais užsakymais, o atsisakyti nebuvo kaip, nors miestų tiltus turi statyti komunalininkai.

Bet kuriame darbe reikia specializacijos. Didelių tiltų miestuose statome ne tiek jau daug. Mūsų projektavimo institutui Kaune dirbti šia linkme nebuvo jokio reikalo, todėl ir kreipėmės į Leningradą. Mums labai rūpi tvarkyti plentus, o čia irgi reikia daugybės tiltų, viadukų bei gelžbetoninių vamzdžių. Todėl visą dėmesį sutelkėme į juos.

Toje srityje daug dirbo inžinieriai Darius Žičkis, Algimantas Bertašius ir kiti.

Atkurtoji Plentų valdyba savo padaliniams nurodė, kad esamų kelių remontui ir atstatymui naudotų žvyrą, smėlį ir kitas medžiagas iš savo turimų ir jau eksploatuojamų karjerų. Tačiau, didėjant kelių tiesimo darbų apimčiai, tobulėjant keliams, padidėjo ir kelių tiesimo medžiagų poreikis. Kelių ūkiausiai nebeįėjė patys apsirūpinti reikiamomis medžiagomis iš savo žinioje turimų karjerų.

Ieškodama išėities Plentų valdyba įsteigė Grėžimo ir sprogdinimo darbų valdybą. Ši įmonė smulkino didelius riedulius, o vėliau centralizuotai buvo pradėta gaminti granito skalda. 1962 m. buvo atidaryti Kybartų, o 1964 m. Darbėnų skaldos gamybos cechai. Kuriant šias gamyklas, daug nuveikė ir tuometinis Plentų valdybos viršininkas V. Martinaitis.

Padidėjus kelių tiesimo darbų apimčiai, ypač pradėjus tiesti Vilniaus–Kauno automagistrinę, vietinės gamybos granito skaldos jau nebepakako.

Ministrui V. Martinaičiui padedant, susitarus su Ukrainos vyriausybe, Rovno srities Sarnų rajono Selišče gyvenvietėje buvo pradėtas eksploatuoti granito telkinys. 1974 m. paleistas pirmasis granito skaldos gamybos kompleksas. Kasmet skaldos gamykla plėtėsi. Per metus iš Ukrainos į Lietuvą buvo atvežama daugiau kaip 2 mln. t skaldos. Šiam darbui „Granito“ susivienijimas įsigijo 20 šilumvežių ir daugiau kaip 500 geležinkelio vagonų.

Ši skalda buvo tinkama medžiaga automagistralių ir aukštos kategorijos kelių dangoms įrengti. Tačiau vietiniams keliams ji buvo per brangi. Imta eksploatuoti Lietuvoje Klovainių dolomito skaldos gamyklą, kuri per metus pagaminavo 600 000 m³ pigesnės skaldos. Dolomito skaldos gamyba didėjant kelių tiesimo darbų apimtims vis augo.

Nuo 1971 m. pradėtas smulkinti ir rūšiuoti keliams tiesti reikalingas žvyras ir smėlis. Taip atsirado Poškų, Drąseikių, Radiškių, Ariogalos ir kitos žvyro perdirbimo gamyklos. Ministras V. Martinaitis rūpinosi, kad jos kuo greičiau būtų pastatytos.

Visoms kelių tiesimo medžiagų gamykloms vadovavo susivienijimas „Granitas“, pasižymėjęs puikiu visų įmonių gamyklų ir cechų darbu. Norisi paminėti ir susivienijimo vadovus Povilą Golubauską, Edvardą Mešką bei Joną Biržiškį. Gamyklų ir cechų darbą labai aktyviai kontroliavo ministras V. Martinaitis.

1945–1946 m. į Šilutę dažnai atvykdavo NKVD Plentų valdybos viršininkas V. Martinaitis. Jis kontroliavo, kaip surenkama ir išsiunčiama į kitas respublikos vietas ir valdybas trofėjinė technika, kaip siunčiami tašyti akmenys į Vilnių atstatymo darbams. Jis dažnai apsisistodavo ir likdavo nakvoti pas Šilutės KER viršininką S. Paliulį.

Apie 1946 m. (gyva šio įvykio liudininkė S. Paliulio žmona Zofija tikslios įvykio datos neprisimena) po eilinės inspekcinės kelionės Plentų valdybos viršininkas V. Martinaitis vėlai vakare vakarieniavo pas Paliulius. Įpusėjęs vakarienei į kambarį įsiveržė leitenantas su dviem kareiviais. Jis paklausė, kuris iš

esančių yra Paliulis, ir sužinojęs liepė jam rengtis ir vykti kartu. V. Martinaitis buvo ne tik Plentų valdybos viršininkas, bet turėjo ir aukštą NKVD karinį laipsnį. Jis grubiai (o žodžių supykęs paprastai nesirinkdavo) paklausė, kokių reikalų išvedamas Paliulis. Leitenantas V. Martinaitį įspėjo nesikišti į svetimus reikalus, antraip bus išvestas kartu.

Tada V. Martinaitis prisistatė, nurodė ne tik savo pareigas, bet ir turimą NKVD laipsnį. Jis griežtai pareikalavo, kad leitenantas paaiškintų, kas čia vyksta. Išsigandęs leitenantas irgi prisistatė ir paaiškino, kad turi orderį areštuoti S. Paliulį ir įsakymą jį atvesti į Saugumo skyrių. V. Martinaitis liepė parodyti orderį, o jį perskaitęs suplėšė. Liepė leitenantui perduoti Saugumo skyriaus viršininkui, kad daugiau nedrįstų liesti S. Paliulio, o jei bus kitaip, pagrašino viršininką supūdyti Sibire.

Taip S. Paliulis su šeima buvo išgelbėtas nuo represijų, o gal ir nuo žūties. Tą lėmė atsitiktinis susitikimas su V. Martinaičiu. Kartu su šeima galėjo nukentėti tada dar vaikas Narimantas Paliulis, vėliau tapęs habilituotu daktaru, profesoriumi, VGTU katedros vedėju.

Netrukus V. Martinaitis S. Paliulį perkėlė į Vilniaus kelių valdybą. Jis labai gailėjosi, kad 1948 m. nespėjo nuo represijų išgelbėti A. Povilaičio. Jis buvo represuotas už tai, kad priešiskai sutiko 1939 m. įžygiavusius į Lietuvą Raudonosios armijos dalinius, ir 25 metams pateko į lagerį.

1956 m. A. Povilaitis buvo amnestuotas. Į darbą jį priėmė Ukmergės KSR-2 vyriausiasis inžinierius H. Jackevičius. A. Povilaitis dirbo iki 1973 m., kol išėjo į pensiją. Šį žmogų, kuris savo darbinę veiklą pradėjo 1929 m., visą laiką globojo Vilniaus KSR-4 viršininkas A. Gražulis, jį rėmė V. Martinaitis.

Pokario metais Kauno aukštesnioji technikos mokykla, tapusi Kauno politechnikumu, pradėjo išleisti jaunus kelių technikus, o nuo 1951 m. Kauno politechnikos instituto Kelių katedra – jaunus kelių inžinierius. Kelių organizacijos, pastebėjusios, kad jaunieji specialistai neblogai paruošti, drausmingi, darbštūs ir dirbdami neskaičiuoja darbo laiko, noriai juos priėmė.

Ministras V. Martinaitis, kaip niekas kitas iš tuometinių aukštųjų viršininkų, suprato, kad kelių tiesyboje bei statyboje be kvalifikuotų specialistų pažangos niekuomet nebus. Jam vadovaujant buvo išugdyta savų jaunų inžinierių kelininkų karta, jie pakeitė sovietinius kapitonus, majorus, papulkininkius. Jis kalbėjo: „*Net jeigu jauniems inžinieriams ir trūksta patirties, jie savo energija, darbštumu pasieks nepalyginamai daugiau.*“

H. Jackevičius pasakoja, kad kai buvo paskirtas Plentų valdybos vyriausiuoju inžinieriumi, jam, o ne jo viršininkui J. Kvasovskiui buvo pavesta siūlyti naujų kelių ūkių darbuotojų kandidatūras. Tai rodė didelį V. Martinaičio pasitikėjimą juo. Taigi tuo laikotarpiu (1955–1960) vyko tokia kadruų kaita, kurios mastai ir šiandien sunkiai suvokiami. Įsivaizduokite situaciją, kad nepartiniam V. Martinaičio pavaldiniui buvo leista ne tik siūlyti jaunų, vos baigusių Kauno politechnikos institutą inžinierių kandidatūras į vadovaujančiuosius postus, bet ir šias kandidatūras derinti su rajonų partiniais komitetais. Tokio pasitikėjimo rezultatas – per porą metų visi rusakalbiai viršininkai buvo pakeisti jaunais inžinieriais.

Galima drąsiai teigti, kad partinė politika V. Martinaičio gyvenime tikrai buvo ne pirmoje vietoje. Pagrindinis uždavinys, kurį jis sau kėlė, buvo suburti kvalifikuotus darbuotojus, nes suprato, kad tik su jais bus galima spręsti inžinerines problemas.

VĮ „Lietkelprojektas“ vyriausiasis inžinierius J. Furmanavičius iki 1970 m. nebuvo TSKP narys. Vieno susitikimo metu V. Martinaitis pasiteiravo, ar jis yra partinis. Sužinojęs, kad J. Furmanavičius nepriklauso partijai, pasakė: *„Man tavo pažiūros visai neįdomios, turėk jas sau ir toliau, tačiau jeigu nenori, kad į tavo vietą atvyktų nieko apie kelius neišmanantis koks nors Gavriła Chvos-tikovas, turi įstoti.“* Tai paveikė.

Beje, ir pats būsimasis ministras į partiją įstojo tik 1943 m., būdamas 33-jų metų amžiaus, – turint galvoje to meto politinį klimatą – labai vėlai. Tiesa, jis ketverius ar penkerius metus buvo tik kandidatas, nepaisant to, kad karo sąlygomis partiniais būdavo tampama be privalomojo kandidato laikotarpio. V. Martinaitis nesiveržė į partiją, nors tai buvo viena iš išgyvenimo ir karjeros sąlygų. Partinių entuziastų jis vengdavo, nes dažniausiai tai būdavo prasti specialistai. Iš visų ministrų jis turėjo daugiausia papeikimų, nes dažnai gindavo savo poziciją, argumentus išsakydamas ne visai mandagiais žodžiais, ir tai kartais baigdavosi partiniais papeikimais.

Automobilių transporto ir plentų ministras

1953 m. buvo įsteigta Automobilių transporto ir plentų ministerija. Pirmuoju ministru tapo Stanislovas Jankevičius. Tai buvo gana smulkmenišką žmogus, per tas smulkmenas nepastebėdavęs pagrindinių dalykų. Tokia ne visai normali padėtis iš esmės pasikeitė 1955 m., vadovauti atėjus naujam ministru – inžinieriui Vladislavui Martinaičiui.

Įdomu tai, kad įsteigus Automobilių transporto ir plentų ministeriją jai pavaldžios tapo visos kelių organizacijos, anksčiau priklausiusios Vidaus reikalų ministerijai (NKVD).

SSRS automobilių transporto ir plentų ministras J. Lichačiovas labai vertino V. Martinaitį. Apsilankęs Lietuvoje J. Lichačiovas pritarė V. Martinaičio kelių politikai Lietuvoje ir, kai buvo svarstomi kandidatai į LSSR automobilių transporto ir plentų ministrus, parėmė jo kandidatūrą. 1955 m. gruodžio 17 d. SSRS autotransporto ir kelių ministerijos įsakymu Nr. 222/bf paskelbta, kad LSSR Aukščiausios Tarybos įsaku nuo 1955 m. rugsėjo 20 d. Vladislavas Martinaitis skiriamas Lietuvos SSR automobilių transporto ir plentų ministru.

Įdomu tai, kad kiek anksčiau (apie 1954 m.) J. Lichačiovas parašė prašymą SSKP CK, kad V. Martinaitis būtų paskirtas Rusijos Federacijos automobilių transporto ir plentų ministro pavaduotoju. Tam savo raštu pritarė ir CK. Tų raštų likimo nepavyko nustatyti.

Darbuotojai iš karto pajuto, kad atėjo ministras, turintis tvirtą ranką, aštrų protą ir liežuvį. Jis stebėjo, kad visi planai būtų laiku įgyvendinami, gerai vyktų tiekimas ir laiku būtų įsisavinamos darbams skirtos lėšos.

Apsileidėlius, nesugebančius gerai dirbti ir brokdarius jis smarkiai bardavo, o kartais netgi išvarydavo iš darbo. Ypač buvo negailestingas bandantiems pasinaudoti tarnybine padėtimi, prikišusiems pirštus prie valstybės turto. Tokie asmenys, nepaisant jų ankstesnių nuopelnų, nedelsiant būdavo varomi lauk.

V. Martinaitis buvo mąstantis žmogus, puikus kelių specialistas. Jis visada žiūrėjo į ateitį ir nebijojo išsakyti savo nuomonės ne tik savo pavaldiniams, bet ir tuometinei Lietuvos vyriausybei. Išmokė savo pavaldinius drąsiai priimti apgalvotus sprendimus, nebijoti sunkumų ir ieškoti būdų, kaip juos įveikti.

Reikia pažymėti ir tai, kad jis labai mažai dėmesio kreipė į sąjungines rekomendacijas, reikalavo, kad Lietuvoje tiesiami keliai turėtų stiprius pagrindus. Visada domėjosi mokslo ir technikos naujovėmis – skaitė visus informacinius žurnalus, kuriuose buvo nagrinėjami įvairūs kelių tiesimo klausimai užsienio valstybėse. Dažnokai gaudavo užsienyje apie kelius išleistų leidinių, kurie tuomet eiliniams kelininkams buvo neprieinami.

V. Martinaitis buvo gerų kelių tiesimo ir projektavimo iniciatorius, jis nebijojo laisviau traktuoti tų laikų įstatymų ir keliamų reikalavimų, ypač jei tai buvo naudinga Lietuvai.

Labiausiai nemėgo (tuo metu retokai pasitaikančių) korupcijos atvejų. Tą akivaizdžiai įrodo ir istorija, atsitikusi Šiaulių KSR-4 viršininkui V. Štrimaičiui. Jam dirbant valdybos viršininku, grupelė palaižūnų iš kolektyvo surinko nemažą pinigų sumelę ir už ją nupirko auksinį laikrodį. Šis laikrodis 50-mečio proga buvo padovanotas V. Štrimaičiui. Po kurio laiko apie tai sužinojęs V. Martinaitis liepė V. Štrimaičiui tą laikrodį atiduoti. Jis buvo padovanotas geriausiam mechanizatoriui. Tačiau tuo šis nemalonus reikalas nesibaigė – V. Štrimaitis už šį ir kitus prasižengimus buvo atleistas iš darbo.

V. Martinaičio reikalavimu ministerijos kolegija 1974 m. gruodžio 17 d. atleido iš darbo Kauno KER-122 viršininką Viktorą Širką už tai, kad jis, turėdamas gerą butą Kaune, išsirūpino Kačerginėje 600 m² ploto sklypą namui statyti. Tais laikais iš viršininko algos namas neišdygdavo. Tačiau ministras leido V. Širkai toliau dirbti KSV-10 darbų vykdytoju.

Dabartiniai mūsų vadovai galėtų iš V. Martinaičio pasimokyti, kaip reikia kovoti su korupcija.

V. Petkūnas prisimena:

Kartą, kai dirbau Techninio skyriaus viršininku, paskambino sekretorė ir pranešė, kad pas mus atvažiuoja ministras, ir valdžios vyrai turi jo laukti valdyboje. Valdybos viršininkas tada buvo Česlovas Radzinauskas, o vyriausiasis inžinierius – Antanas Bieliauskas.

Č. Radzinauskas A. Bieliauskui sako: „Tu, Antanai, palauk Martinaičio, o aš važiuoju į Jasiūnus“, – ir išvažiavo pro vartus. Kai tik Č. Radzinauskas išvažiavo, A. Bieliauskas man sako: „Pasakyk jiems, kad aš išvažiavęs į Paberžę. Tu, Vytai, jį pasitik, nes moki su juo bendrauti“, – ir pro vartus. Netrukus pasirodė ir V. Martinaitis su stamboku vyriškiu. Tai buvo finansų ministras R. Sikorskis. Prisistačiau, pasakiau, kad esu Techninio skyriaus viršininkas, ir tuoj gavau V. Martinaičio repliką: „Labai jau greitai tapai

viršininku, bet gal ir gerai, kad ne kokio planavimo skyriaus, o dirbi techninį darbą.“

Jie atvyko pažiūrėti, kaip remontuojame mechanizmus po atviru dangumi. Visos detalės buvo paskleistos kieme ant žemės. Mums būtinai reikėjo investicijų mechaninių dirbtuvių statybai (vėliau gana greitai ir gavome mums taip reikalingų lėšų naujoms dirbtuvėms). Vykstant statyboms ministras dažnai atvažiuodavo, man su juo tekdavo bendrauti, tačiau griežtesnių pokalbių ar pabarimų nebuvo.

Išvykus R. Sikorskiui, ministras mane įsisodino į savo automobilį ir prašė parodyti Minsko plente pagal „Lietautokelprojekto“ projektus naujai įrengtas autobusų sustojimo aikšteles su įvairių tipų peronais, bordiūrais bei skirtingais skersiniais perono nuolydžiais. Jam gerą įspūdį padarė viena aikštelė su aukštais bordiūrais ir aikštelės perono nuolydžiu kelio link. Manęs paklausė, kaip mes įrengsime skersinį nuolydį. Aš, bijodamas pasirodyti, kokie esame primityvūs, nes jį tikriname su kartele ir gulsčiuuku, pasakiau, kad tam naudojame nivelyrą. To pakako. Pirmiausia paklausė, kokią aukštąją mokyklą esu baigęs, nors iš ankstesnių susitikimų su manimi tą žinojo. Atsakiau, kad esu baigęs Kauno politechnikos institutą. Tada jau visai supyko: „Ko jus tame institute išmokė? Jie gali parengti ne inžinierius, o batsiuvius. O darbas su nivelyru – tai tas pat, kaip išmokti kinų abėcėlę!“

Grįžtant į Vilnių jis nenutilo, vis mane barė už nelygius kelkraščius, užžėlusius griovius ir t. t., ir t. t. Mums privažiavus Liepkalnį jau buvo apie 19 val., paprašiau, kad mane išleistų prie valdybos, nes mačiau, kad jis taip ir nenustos manęs „auklėjęs“. Jis paklausė, ko dar man reikia kontoroje. Pamelavau, kad dar ten ką turiu padaryti. Jis vėl „užsivedė“. Pareiškė, kad esu tipiškas biurokratas: per dieną krapštaus, „volioju durnių“, o po darbo užėina noras padirbėti! Neišleido, parvažiavo į savo namus Mickevičiaus gatvėje, o vairuotojui liepė mane pavežėti iki mano namų durų.

Pradėjus Lietuvoje sparčiau asfaltuoti kelius, kartais kelio kreivėse kelininkai „užmiršdavo“ įrengti virąžus. V. Martinaitis, tada būdamas Plentų valdybos viršininku, lankydamas KER „mokė“, kaip juos įrengti.

A. Gražulis pasakojo, kaip jam teko išklaudyti tokius „mokymus“: *Mums važiuojant Druskininkų link V. Martinaitis nubraižė skersinį kelio profilį, pažymėjo 4 % virąžo nuolydį ir klausia manęs, kiek centimetrų*

reikės iškelti išorinį kelio dangos kraštą. Mane toks elementarus klausimas užgavo ir aš atsakiau: „Aš į tokius klausimus neatsakinėsiu.“ Įdomu tai, kad toks mano atsakymas V. Martinaičio nė kiek nesupykdė.

Po savaitės Alytaus KER viršininkas J. Fedotovas susitiko Kaune su V. Martinaičiu. Grįžęs į Alytų J. Fedotovas klausia manęs: „Kas atsitiko tarp tavęs ir V. Martinaičio, jis klausė, ar tu vis dar pyksti ant jo?“ Taigi pastebėjau, kad V. Martinaitis nepykdamo, jeigu drąsiai išsakydavai savo nuomonę ar paprieštaraudavai. Gaila, kad taip buvo ne visada ir ne su visais.

Vienas iš V. Martinaičio reikalavimų buvo tas, kad inžinierius darbo metu visada privalo turėti logaritminę liniuotę ir metrą, be to, jis laikėsi nuostatos, kad inžinieriaus gamybininko darbo laikas yra neterminuotas.

Ministras V. Martinaitis buvo labai reiklus – ne tik savo pavaldiniams, bet ir sau. Gana dažnai, sugrįžęs iš tolimesnės komandiruotės, pavyzdžiui, iš Maskvos, jau gerokai po vidurnakčio, rytą prasidedant darbui visada jau būdavo savo kabinete. To paties reikalavė ir iš pavaldinių. Nuolaidų tokiais atvejais nedarydavo niekam.

Jo nurodymu ministerija KPI Kelių katedros kilnojamoms laboratorijoms įrengti skyrė autobusą KAG ir lengvąjį automobilį „Volga“. Tiesa, jau gerokai padėvėtus.

Apie vieną nelabai malonų susitikimą su ministru V. Martinaičiu pasakoja tuometinis TSV-1 vadovas Adomas Leliūga:

Buvo labai karšta vasaros diena. Temperatūra siekė +30 °C. Klojome viršutinį asfaltbetonio dangos sluoksnį Nevėžio slėnio iškasoje Kauno–Klaipėdos kelyje. Sudėtingos oro sąlygos mums kėlė nerimą, todėl iš anksto nesusitarę visi sulėkėme į darbo vietą: vyriausiasis inžinierius S. Ganusauskas, vyriausiasis darbų vykdytojas S. Jusevičius, tresto atstovas J. Tumasonis ir aš. Pradžioje viskas ėjosi tarytum gerai, bet kylant temperatūrai sunkiai sekėsi tankinti dangą. Jos paviršiuje plentvolis išspausdavo sluoksnelį mastikos, prie kurios net batai lipo. O čia dar gavome žinią, kad atvažiuoja V. Martinaitis, reikia jį pasitikti. Buvo pats vidudienis. Dangos temperatūra saulėje siekė beveik +50 °C.

Ministras apžiūrėjo klojamą mišinį, klojimo vietoje viskas buvo tarytum gerai. Einame kokius porą šimtų metrų pirmyn. Ministras užėina ant ką tik paklotos dangos ir, o siaube! Prilipo jo batai, vos įmanoma atplėšti. Ir prasi-dėjo rinktiniais žodžiais ir „išsireiškimais“ pajvairintas ministro monologas. – Brokdarys!

*Jis traukia rankas iš kišenių ir pakelia aukštyn (jis aukštas, o aš žemas),
rodos, tuoj trenks.*

– Kas tave išmokė taip dirbti? Sumokėsi man už batus!

*Tai tęsėsi kokią valandą (įsiterpti į jo monologą galėtų nebent savižudis).
Nuvažiavome prie Dubysos, prie tilto, čia – tvarka, bet jis vėl sugrįžta prie
to paties klojamos dangos klausimo. Kaip tyčia, kitoje magistralės juostoje,
netoli klojamos dangos, skiriamojoje juostoje tiesiamas vandens kolektorius,
o per tą juostą daromas drenažas.*

– Ką čia darai? – klausia.

– Klojame drenažą, – atsakiau.

*– Meluoji. Tu pats nežinai, ką čia darai. Tu toks pat, kaip ir valdybos virši-
ninkas Radzinauskas, kuris nieko neskaito ir nieko nežino. Bet ir pasisako,
kad nežino, o tu ne tik nieko nežinai, bet dar ir meluoji. Yra tik vienas
žmogus pas jus, kuris niekada nemeluoja – tai Ganusauskas.*

*Užsisuko toks pragaras, kad į galvą net pradėjo lįsti pačios nemaloniausios
mintys. Ir tai tęsėsi iki darbo pabaigos. Sustojome prie IX forto, niūrus
klausu, ką man toliau daryti? (Liko tik savo noru rašyti pareiškimą...).*

Nieko neatsakęs liepia išlipti.

*Vakare skambinu P. Vilčinskui, vyriausiajam GAKV inžinieriui. Jo inicia-
tyva ir buvo pakeista asfaltbetonio mišinio sudėtis. Jis liepia dangos ren-
gimą nutraukti, pažada kitą dieną atvažiuoti į vietą išsiaiškinti. Dar pa-
sako, kad ministras buvo uždraudęs iškasose projektuoti drenažus. Aš šito
nežinojau ir iki šiol nežinau, kaip šis reikalas baigėsi Vilniuje, tik dar labai
ilgai dirbau gamyboje.*

*Prisimenu, atėjęs kartą pas mane į namus ministerijos vyriausiasis inžinie-
rius P. Vilčinskas prašė pasikalbėti su V. Martinaičiu, kad jis neprieštarautų
pogriovinių drenažų įrengimui vandeningose iškasose. Mat ministras teigė,
kad įrengus tokį drenažą bus drėkinama kelio dangos konstrukcija ir todėl
ji greitai suirs. Reikėjo tą prašymą įvykdyti. Pas ministrą buvo galima eiti
tik gerai pasirengus, nes jis geras inžinierius. Prieš susitikimą išstudijavau
keletą leidinių apie drenažą, tarp jų ir A. Tulajevo knygą „Kelio drenažas“
(rusų kalba), persibraižiau keletą schemų, nusirašiau kai kurias formules.
Su ministru šnekėjomės ilgai. Supratau, kad jis baiminasi, jog drenažas bus
įrengiamas netinkamai, tačiau visiškai jo neatsisako. Taigi aiškinomės, koks
jis turi būti, – abu braižėme schemas, rašėme formules. Maniau, kad mūsų
pokalbis taip ir baigsis – be rezultatų. Tačiau po poros savaitių P. Vilčinskas*



Automobilių transporto ir plentų ministras Vladislavas Martinaitis (1965 m.)

man pasakė, kad ministras „nėbepastebi“ rengiamų pogriovinių drenažų. Pasirodo, mūsų pokalbis vis dėlto davė rezultatų.

Kelių projektavimo instituto vyriausiasis inžinierius J. Furmanavičius vėliau man papasakojo, kad, kalbėdamas apie drenažus, ministras pasakęs, jog „docentas E. Palšaitis yra tikrai protingas žmogus ir savo reikalą išmano“. Tai jau daug.

Pokario metais didėjant eismo intensyvumui tapo labai aktuali Vilniaus–Kauno kelio eismo laidumo problema. Ankstesniais laikais nutiesti keliai nebeatitiko išaugusio eismo.

Buvo pradėta galvoti apie Vilniaus–Kauno automagistralės tiesimą vėliau ją pratęsiant iki Klaipėdos. Šią idėją iškėlė ir visapusiškai palaike ministras V. Martinaitis. Daug vadovaujančiųjų Respublikos darbuotojų abejojo šios automagistralės reikalingumu. Ministrui V. Martinaičiui teko įtikinėti visus dvejįjančius ir laukiančius nurodymų „iš viršaus“ asmenis. Reikėjo ieškoti automagistralės tiesimo darbams reikalingų lėšų ir medžiagų. Laikinais atsisakyta kelio tinklo tobulinimo, dalis išlaidų, skirtų tiems keliams, buvo panaudotos

automagistralei tiesti. Nugalėjo ryžtas, paremtas logika bei protinga rizika, ir 1965 m. prasidėjo didesni Vilniaus–Kauno automagistralės tiesimo darbai. Jie vyko lėtai, nes stigo lėšų ir medžiagų. Šiaip taip iš kapitaliniam remontui skirtų lėšų, atimant jas iš kitų bendro naudojimo kelių, buvo nutiesti trys dviejų juostų ruožai: Vilniaus–Grigiškių 6 km, per Vievį – 1,2 km ir prie Kauno – 4 km. Toks lėtas darbas ministro netenkino.

Jo nurodymu projektuotojai parengė specialią schemą, kurioje šie ruožai buvo nubraižyti ilgi, o kiti ruožai – iš viso apie 20 km – trumpi. Nuvykęs į Maskvą su šia fiktyvia schema V. Martinaitis ją rodė įvairiems viršininkams ir aiškino, kad esą jau labai nedaug darbų beliko, reikia tik sujungti tuos ruožus.

Jo sumanymas (gal tai galima pavadinti šventu melu) padėjo įtikinti vadovybę Maskvoje, kad tuos ruožus reikia sujungti, ir 1965 m. kelininkai centralizuotai gavo lėšų ir medžiagų. Darbai paspartėjo, ir 1970 m. eismas automagistrale buvo atidarytas.

Apie pokario metų kelių tiesimą ir tobulinimą smulkiai rašoma knygoje „Vilniaus–Kauno–Klaipėdos automagistralė“, „Lietuvos automobilių kelių tobulinimo raida 1950–2000 m.“ ir kitose.

Vilniaus–Kauno automagistralę atidarė pats ministras V. Martinaitis, nors tokių iškilmingų atidarymų jis nemėgo ir kitose vietose kitomis progomis surengtose iškilmėse nedalyvaudavo.

Išimtimi tenka laikyti jo dalyvavimą atidarant rekonstruotą Bubių–Kelmės kelio atkarpą, kurios projektavimą ir tiesimą ministras atidžiai stebėjo.

Sovietų Sąjungoje keliams tiesti lėšos būdavo skiriamos pagal tai, kiek jų buvo sunaudota praėjusiais metais. Tai žinodamas ministras V. Martinaitis reikalavo, kad kelių organizacijų darbams skirtos lėšos būtų sunaudotos tais pačiais metais iki rugsėjo ar spalio mėnesių. Metų pabaigoje ministras su ataskaita – pranešimu apie sunaudotas lėšas ir pasiektus rodiklius – vykdavo į Maskvą ir ją pateikdavo Plano komitetui, prašydamas papildomų lėšų.

Ne visos sovietų respublikos sugebėdavo laiku sunaudoti darbams skirtas lėšas ir įvykdyti visus numatytus darbus. Tada Plano komiteto darbuotojai joms likusias lėšas perduodavo darbų planus įvykdžiusioms respublikoms. Taip Lietuvos kelininkai kiekvienais metais gaudavo papildomai po keletą milijonų rublių – vadinas, galėdavo išasfaltuoti dar daugiau kelių.

Papildomos lėšos įeidavo į pagrindinę sumą (bazę), nuo kurios buvo skaičiuojamos lėšos kitų metų darbams. Taigi kasmet lėšų, skirtų keliams tiesti ir prižiūrėti, sparčiai daugėjo.

1975 m. ministras V. Martinaitis padarė taktinę klaidą, vežiodamas atvykusius į Lietuvą aukštus Plano komiteto pareigūnus tik pačiais geriausiais asfaltuotais keliais. Jie pastebėjo, kad tokių gerų kelių Lietuvoje daug, kad jos keliai daug geresni negu kitose respublikose. Nuo tada papildomų lėšų kelių darbams Lietuvoje nebuvo skiriama. Tačiau lygis, nuo kurio ateinantiems metams kelių darbams buvo skiriamos lėšos, nebuvo mažinamas.

Vilniaus–Kauno automagistralės tiesimu ministras labai domėjosi ir labai dažnai lankydavosi įvairių darbų vietose. Retai kada ten dirbančius žmones pagirdavo, o dažniausiai pabardavo ir nurodydavo pastebėtus trūkumus.

Štai ką apie tai prisimena A. Gražulis:

Ministras V. Martinaitis, apsilankęs tiesiamoje Vilniaus–Kauno automagistralėje, pastebėjo kai kurių darbo trūkumų. Valdybos vyriausiasis inžinierius P. Vilčinskas tuo metu atostogavo, tad sekretorė pakvietė mane užėiti į pokalbį pas ministrą. Prasidėjo puolimas su įvairiais jo mėgstamais kalbos „pagražinimais“ ir rinkiniais žodeliais. Įpyko jis, vos laikiausi ir aš. Kitą dieną, vos atėjau į darbą, sekretorė vėl kviečia mane pas ministrą. Galvoju – dabar jau viskas, teks ant stalo pareiškimą dėti... Man įėjus į kabinetą, ministras atsistoja ir eina prie manęs. Galvoju – vėl prasidės, tačiau jis tik pasisveikina (paduoda ranką paspausti) ir sako: „Žinai, aš blogai miegojau po vakardienos susitikimo.“ Aš atsakiau, kad taip pat blogai miegojau. Tada jis man paplojo per petį ir tarė: „Dėl gamybos, dėl kokybės tenka kartais ir pakentėti. Eik dirbti.“ Visas sunkumas nuslydo, grįžau į savo kabinetą šypsodamasis ir pagalvojau – vis dėlto nekerštingas mūsų ministras, nors ir reiklus, o barasi tikrai labai išradingai.

Vilniaus–Kauno automagistralę teko nutiesti per kalvas ir galias iškasas (net iki 32 m gylio), pastatyti arkinį tiltą, daugelį viadukų ir pralaidų, sutvarkyti automagistralės aplinką. Tai buvo gera darbo mokykla jauniems kelių projektuotojams ir tiesėjams, kur jie galėjo įtvirtinti ir gausinti savo žinias, užsigrūdinti gamyboje taip, kad vėliau savo įgytą patyrimą galėtų pritaikyti dirbdami kituose objektuose.

Baigus Vilniaus–Kauno automagistralę toliau buvo dirbama Kauno–Klaipėdos ruože. Tais darbais V. Martinaitis labai domėjosi, reikalaujavo viską atlikti kuo tiksliau – visi svarbiausi automagistralės tiesimo darbai buvo priimti jo darbo kabinete. Labai rūpinosi visais kelio tiesimo darbais, nuolat ieškojo papildomų lėšų jiems paspartinti.



Ministras V. Martinaitis atidaro 1970 m. Vilniaus–Kauno automagistralę

1976 m. išėjęs į pensiją V. Martinaitis, nors ir negaludamas, vis tiek kasmet vykdavo pažiūrėti, kaip vyksta Kauno–Klaipėdos automagistralės tiesimo darbai, susitikdavo ir kalbėdavosi su ten dirbančiais kelininkais, patardavo jiems vienu ar kitu klausimu.

Ministrui V. Martinaičiui vadovaujant išaugo ir automobilių transporto ūkis, labai padidėjo automobilių skaičius, susikūrė visai nauja automobilių parkų bazė. Labai pagerėjo kelininkų bei kitų užsakovų aprūpinimas įvairiomis transporto priemonėmis.

KST valdytojas A. Valentavičius pasakojo, kad apie 1970 m. iš Šakių į Vilnių grįžtančio A. Sniečkaus automobilis ties Rumšiškėmis buvo labai aptaškytas. Toje vietoje vyko statybos darbai ir po lietaus buvo labai šlapia. A. Sniečkus apie tai pasakė ministru V. Martinaičiui, kuris už tai ministerijos darbuotojams užkūrė tikrą „pirtį“. Įsisodinęs į automobilį A. Valentavičių važiavo apžiūrėti, kur ta „nelemta“ vieta.

A. Valentavičius laukė „pylos“, bet reikalai pakrypo visai kita linkme. Ministras, užuot „apdorojęs“ A. Valentavičių, pradėjo į „šuns dienas“ dėti visus partinius komitetus su jų darbuotojais (esą jie neturi ką veikti, išsiplėtė kiek tik galėjo, nuolat kišasi į kelininkų reikalus, seka kiekvieną jų žingsnį, visai nieko apie kelius neišmanydami trukdo jiems dirbti ir niekada už tai neatsako ir t. t.). Tas monologas tęsėsi ilgai.

Mums grįžtant iš Kauno ministras prašė parodyti tą vietą, kur buvo aptaškytas A. Sniečkaus automobilis, ir paklausė, ar galima buvo to išvengti. Jam buvo paaiškinta, kad darbai vyko nenutraukiant eismo, nerengiant jokių kelio lankstų. Be to, paskirstant eismą darbų vietoje, važiuojančios transporto priemonės neblogai sutankina pagrindą – juk kelininkai specialių grunto tankinimo priemonių neturi.

Atsisveikinęs ministras A. Valentavičiui nepiktai pasakė, kad jis gudrauja, o ministerijoje pasklido kalbos, kad net A. Sniečkaus automobilis panaudojamas kelių dangos konstrukcijų pagrindams sutankinti. Taip ir paaiškėjo, ką iš tikrųjų ministras galvoja apie partinius veikėjus.

Ministras buvo griežtai nusistatęs – kiekvienas jo pavaldinys turi suprasti, kad jo darbas jokia būdu negali atnešti žalos valstybei. Šis pagrindinis jo *credo* buvo aiškiai išsakomas visose ministerijos kolegijos posėdžiuose bei pasitarimuose.

Koks principingas tai buvo žmogus, rodo kad ir ši istorija, papasakota E. Vilniškio:

Vieną kartą, prieš važiuodamas į komandiruotę Kaunan, užėjau pas ministrą V. Martinaitį prašyti leidimo. Jis man pasakė: „Pas Ganusauską (TSV-1 viršininką) gamybinę praktiką atlieka mano sūnus Petras. Aš Ganusauskui sakiau, kad pastatytų jį dirbti prie akmenskaldės, skaldomų akmenų padavinėti arba vežioti skaldą siojijimui. Svarbu, kad jis sužinotų, kaip uždirbama duona. Tu Ganusauską išpėk – jei jis mano sūnų kokiu raštininkėliu paskirs, tai aš jam galvą nusuksiu.“

S. Ganusauskui galva nebuvo nusukta. Studentas Petras Martinaitis dirbo pačius sunkiausius, kartais net nemaloniausius darbus.

Šie atvejai rodo, kad jokių nuolaidų nei sau, nei savo šeimos nariams ar draugams V. Martinaičio vadovaujamos organizacijose nebūdavo daroma.

V. Martinaitis pats svarstydavo projektuotojų parengtus kelių tiesimo ar rekonstrukcijos projektus. Ypač daug dėmesio jis skirdavo perspektyviniams ir automagistralių projektams.

Labai įdomi būdavo tų svarstymų eiga. V. Martinaitis imdavo liniuotę ir tarp pradinio ir galutinio nagrinėjamo objekto taškų išvesdavo tiesę. Tada prasidėdavo monologas – jis išdėstydamas savo samprotavimus apie vieną ar kitą nukrypimą nuo išvestos tiesės. Klausant reikėdavo tik linksėti galva ir su viskuo sutikti. Jeigu kas V. Martinaičiui paprieštaraudavo, tai projekto aptarimas būdavo atidedamas kitam kartui ir... jis pradėdavo egzaminuoti projekto autorių įvairiais geometrijos, trigonometrijos ar kokiais kitais klausimais.



Išleidžiant buvusį Kelių valdybos viršininką J. Kvasovskį į pensiją. Pirmoje eilėje iš kairės: J. Chelinskis, I. Kovaliukas, H. Jackevičius, V. Martinaitis, O. Kvasovskienė, J. Kvasovskis, M. Volginas ir A. Vileikis. Susirinkusiųjų būryje yra ir ministerijos tarnautojai ir gamybininkai: Č. Radzinauskas, A. Bieliauskas, V. Liausėdas, A. Černiauskas, L. Vičas, A. Dambrauskas, L. Broga, P. Istriabovas, I. Imbrasas, A. Aleksandrovičius, S. Jacevičiūtė, K. Predkelis, O. Bereinikovas ir kt.



LSSR automobilių transporto ir plentų ministras V. Martinaitis 1975 m. perkerpa simbolinę juostelę kelio Bubiai–Kelmė atidarymo proga

Mėgdavo ministras pasikviesti pas save projektuotojus ir aktyviai pats dalyvaudavo diskusijose, kilusiose dėl vieno ar kito sprendimo.

K. Šavinis pasakoja, koks įsimintinas pasitarimas įvyko 1969 m. liepos mėn. pabaigoje, svarstant Kauno–Klaipėdos automagistralės ir Bubių–Kelmės kelio ruožų atkarpas. Pasitarime dalyvavo ir kiti ministerijos bei „Lietkelprojekto“ vadovai. Vos prasidėjusią prie brėžiniais nukloto pasitarimų stalo diskusiją staiga nutraukė įbėgusi sekretorė ir pranešė, kad į priimamąjį atėjo žmogus, kurį vakar ministras žadėjo priimti. Pasirodė, kad lankytojas – uniformotas dimisijos pulkininkas, žėrintis ordinais ir medaliais, išvakarėse dalyvavęs Vilniaus „išvadavimo“ 25-mečio iškilmėse, pats dalyvavęs „išvadavime“, o dabar gyvenantis Ukrainoje.

Keiktelėjęs ministras nuėjo prie rašomojo stalo ir pakvietė prie jo svečių. Projektuotojai ir kiti pasitarimo dalyviai likome prie pasitarimų stalo. Ministras, mandagiai pasikalbėjęs su pulkininku, jam paaškino: „Aš jau kalbėjau su

savo autotransporto įmonio vadovais ir pasirodė, kad mes taip pat neturtingi, kaip ir jūs, todėl niekuo padėti negalime.“

Pasirodo, kad svečias šiuo metu dirba Ukrainoje, autotransporto įmonėje, kuriai labai trūksta atsarginių dalių automobiliams, ir pageidavo, kad ministras jam padėtų.

Jų pokalbis tuojau pasibaigė ir, palydėjęs svečią iki durų, grįždamas prie pasitarimų stalo keiktelėjęs tarė: *„Atsirado mat išvaduotojai. 25 metai prabėgo, o jie vaikšto ieškodami atsarginių dalių.“*

Ir toliau visi, tarsi nieko neišgirdę, tęsėme projektų svarstymą.

Į projektų svarstymą ministro kabinete atsinešdavome atsitiktinai gautos, gana padrikos užsienio literatūros kelių projektavimo ir tiesimo klausimais. Pagal užsienio projektuotojų patirtį, pasirėmę rastais sprendimais, siūlydavome savo sprendimus kelio planui išilginiams ir skersiniams profiliams.

Tais atvejais, kai mūsų sprendimai būdavo kuklesni, nei nurodyti užsienio literatūroje, ministras sakydavo: *„Čia jums ne Tambovo gubernija, čia Lietuva. Mums reikia geresnių kelių.“*

O tada, kai stengdavomės pritaikyti britų keliams taikomus parametrus, kuriuos reikėdavo perskaičiuoti pagal metrinę sistemą, ir juos suapvalindavome į kiek didesnę pusę, ministras juokaudamas sakydavo: *„Čia gi Lietuva, o ne kokia nors Anglija!“*

VĮ „Lietkelprojektas“ vyriausiasis inžinierius J. Furmanavičius prisimena, kad per vienerius metus jam teko net 32 kartus dalyvauti parengto projekto gynime.

Ministras buvo labai reiklus ir pedantiškas. Projekto gynimą galima prilyginti disertacijos gynimui. Dažnai sulaukdavome tikrai teisingų ir pagrįstų jo pastabų.

Jis dažnai kartodavo šiuos žodžius: *„Tieskite Lietuvoje pirmaklasius kelius, jų iš Lietuvos niekas neišveš. Pinigai – mano reikalas. O keliai turi būti tokie kaip Amerikoje ar Vokietijoje.“*

Vilniaus–Kauno automagistralės skiriamojoje juostoje ties 22-uju kilometru auga didelis ąžuolas, vadinamas Rykantų ąžuolu. Gamtosaugininkai jį dar vadina Bergo ąžuolu (V. Bergas – buvęs gamtos apsaugos ministras).

Pasakojama, kad 1812 m. po šiuo ąžuolu buvo susitikę dviejų kariuomenių vadai – Napoleonas su Kutuzovu, – šioje vietoje jie sprendė labai sudėtingus karo ir taikos klausimus.

Tiesiant Vilniaus–Kauno automagistralę, šis ąžuolas atsidūrė už skiriamosios (žaliosios) juostos 3 m ribos. Vykdam darbus reikėjo jį kirsti. Buvo paruošti kirviai, pjūklai ir tam darbui paskirti žmonės. Ir staiga ministras V. Martinaitis iškviečia GAKV viršininką Č. Radzinauską ir KST vyriausiąjį inžinierių K. Akromą ir nurodo šioje zonoje skiriamąją juostą išplėsti iki 6 m, pakoreguoti kelio ašį, o ąžuolo nekirsti. Vėliau paaiškėjo, kad ministras šiuo klausimu prieš tai kalbėjosi su gamtos apsaugos komiteto pirmininku V. Bergu.

Taip ąžuolas išliko tarsi simbolis, kuris visiems primena, kad kelias, kaip ir ąžuolas, gali gyvuoti šimtmečius, nė kiek netrukdydami vienas kitam.

Ta pačia proga buvo numatyta šalia ąžuolo esančioje dešinėje automagistralės pusėje palikti 1,5 km ilgio berželių alėją.

Tiesa, vėliau atsirado veikėjų, kurie nepagrįstai įsivaizduoja, kad ąžuolo išsaugojimas yra jų nuopelnas.

Įdomi ir Verkšionių tilto per Nerį atsiradimo istorija. Baigusiems darbus Vilniaus–Kauno automagistralėje Vievio KSV-6 kelininkams buvo paskirtas Vilniaus–Panevėžio automagistralės ruožas, nutolęs nuo Vievio apie 90 km. Kadangi tilto per Nerį nebuvo, tai darbininkams su mechanizmais į darbus reikėjo važiuoti aplinkiniu keliu per Vilnių.

1972 m. tapęs KSV-6 viršininku J. Stepankevičius pasakoja:

Nakties metu per Vilnių į darbų vietą vežamas ekskavatorius nutraukė troleibuso laidus ir vos neįkrito į Nerį. Buvau priverstas kreiptis į ministrą V. Martinaitį.

Atvykęs prisistačiau. Ministras atsakė žinąs, kas esu. Papasakojau jam apie tą įvykį (laimė, apsieita be žmonių aukų) ir paprašiau, kad kol nėra sąlygų privažiuoti prie objekto, leistų mums tiesti kelius Pietų Lietuvoje. Iš jo atsakymo supratau, kad Vievio kelininkai reikalingi darbams Vilniaus–Panevėžio automagistralėje, nes turi sukaupę didelę patirtį dirbdami Vilniaus–Kauno trasoje. Tada pasakiau ministrui, kad reikia tilto ties Verkšionimis per Nerį. Jis pagalvojo ir paklausė: „Gal užtektų kelto?“ Aš atsakiau: „Gerbiamas ministre, nebent tik grybavimui“, – ir pagalvojau – dabar tai jau gausiu! Bet ne, jis kiek susiraukė, atsikėlė nuo kėdės, užtraukė dūmą ir liepė ateiti rytojaus rytą kartu su ministerijos kelių valdybos skyrių viršininkais.

Kitą dieną devintą valandą visi susirenka, ministras paaiškina, kad Vieviui reikia tilto, esant tokiai padėčiai dirbti neįmanoma. Visa kelininkų



Ministro V. Martinaičio nurodymu išsaugotas Rykantų (V. Bergo) ąžuolas Vilniaus–Kauno automagistralės 21 km skiriamosioje juostoje

valdžia prieštarauja: ką čia Vievis, mums rūpi Kauno–Klaipėdos automagistralė, o metalo ir taip stinga. Posėdis buvo atidėtas dviem savaitėms. Po dviejų savaitių pas ministrą vėl susirenka tie patys vadovai. Jis, tarsi jau būtų viskas nuspręsta, sako: „Mums kariškiai siūlo tilto važiuojamąją dalį daryti 8 m pločio, o aš jiems pasiūliau 7 m. Kokia jūsų nuomonė?“ Visi vienu balsu šaukia, kad užteks ir 7 m. Taip ir buvo nutarta. Klausimas, ar reikalingas Verkšionių tiltas, net nebuvo svarstytas. Posėdžio pabaigoje ministras paklausė, kas statys tiltą. Aš nedvejodamas pasakiau, kad tą darbą atliks Vievio kelininkai, pasikvietę į talką Tiltų sta-

tybos valdybą ir Kauno nestandartinių įrenginių gamyklą. Tuo viskas ir baigėsi.

1973 m. pabaigoje eismas tiltu buvo atidarytas.

Tarp kitko, svarstymo metu ministras Kelių statybos tresto valdytojui A. Valentavičiui pasakė: „Jeigu sužinosiu, kad to tilto statybai nors vieną vinį atitraukėte nuo pagrindinių objektų, išlėksite iš darbo kaip kamštis iš šampano butelio.“ Neišlėkė.

Tiesiant Vilniaus–Panevėžio automagistralę susidurta su dideliais sunkumais rengiant iškasą už Maišiagalos sankryžos. Gruntas buvo molingas ir šaltiniuotas. Dirbti galima buvo tik sausu oru, nes lyjant praskydus gruntui sunkvežimiai negalėjo išvažiuoti. Ekskavatorių ir kitų mechanizmų pakako, tačiau jie negalėjo normaliai dirbti, nes dažnai trūkdavo autotransporto.

Dėl to kelininkai dažnai skųsdavosi ministrui V. Martinaičiui. Transportininkai, supykę ant kelininkų už skundus, kvietė ministrą atvykti į objektą ir įsitikinti, kad skundai nepagrįsti.

Apie tai sužinojęs KST valdytojas A. Valentavičius ėmė gudrauti. Iškasoje jau dirbo du ekskavatoriai iš Vievio ir du iš Vilniaus. Buvo atgabenta dar po vieną ekskavatorių iš Vievio ir iš Vilniaus.

Atvažiuoja ministras V. Martinaitis su transportininkų delegacija – visi su lengvaisiais automobiliais – ir mato, kad iškasa pilna ekskavatorių, o savivarčių trūksta. Vievio KSV-6 vyriausiasis darbų vykdytojas V. Poderis taikliai pastebėjo, kad labai gerai būtų, jeigu lengvųjų automobilių būtų mažiau, o sunkvežimių daugiau. Ministras, labai supykęs, smarkiai „apdorojo“ transportininkus ir pasirūpino, kad savivarčių dirbant netrūktų. Buvo paskirti atstovai stebėti ir registruoti visų mechanizmų, taip pat ir transporto priemonių darbą. Taip šiek tiek gudraujant buvo išspręstas labai sudėtingas iškasos įrengimo klausimas.

Vėliau teko girdėti gandus, kad ministras suprato, jog kelininkai gudrauja, tik apsimetė, kad nieko nepastebi.

Pradėjus gaminti ir kloti tobulesnes asfaltbetonio dangas labai svarbi tapo darbams naudojamų medžiagų bei jų mišinių sudėtis. Suprantama, kad asfaltbetonio dangai naudojamų mišinių sudėtį ir klojamų medžiagų kokybę galima parinkti ir kontroliuoti tik turint specialias laboratorijas. Pirmame pokario kelių atstatymo etape tokių taip reikalingų darbams laboratorijų nebuvo.

Plentų valdybos viršininkui, o vėliau ministrui V. Martinaičiui „palaiminus“ pirmieji kelių tiesimo medžiagų tyrimai buvo atliekami bei mišinių sudėtis buvo nustatoma Kauno politechnikos instituto Kelių katedros laboratorijoje. Ši laboratorija didelėmis pastangomis įsigijo reikalingų tiems tikslams aparatų bei mašinų. Keletą metų ši laboratorija tikrino medžiagų kokybę, parinkdavo mišinių sudėtį, kontroliavo gaminamų mišinių kokybę ir ar jie atitinka tuo metu galiojančius standartus bei normas.

Labai išaugus darbų apimčiai Kelių katedros laboratorija nebepajėgė susidoroti su iškilusiomis problemomis. Ministro žodžiais, ji „užsivertė medžiagomis“. Sprendžiant iškilusią problemą 1969 m. buvo įkurta Autokelių ir tiltų centrinė laboratorija. Iki to laiko nedideles laboratorijas turėjo atskiros kelių valdybos. Jos buvo naudojamos operatyviam darbui.

Centrinės laboratorijos pagrindinis tikslas buvo nuolat ir nuosekliai kontroliuoti statybos darbų, statybinių medžiagų bei konstrukcijų kokybę, ar jos atitinka tuo metu galiojusius standartus, normas bei techninių sąlygų reikalavimus.

Laboratorių darbu nuolat domėjosi ministras V. Martinaitis. Jis reikalavo, kad jam nuolat būtų pranešama apie gautus (o ypač neigiamus) tyrimų rezultatus. Jis davė nurodymą labai operatyviai reaguoti į laboratorijose nustatytus trūkumus.

Pas ministrą darbuotojai galėjo užėti bet kada, jeigu tuo metu pas jį nebūdavo interesantų arba svečių. Užėjusiam žmogui jis labai retai kada ranką paduodavo, o dar rečiau pasodindavo pasikalbėti. Visi kabinete stovėdavo ir laukdavo savo eilės kalbėti. Reikalus jis sprendavo greitai, valdingai ir labai retai kada pakeisdavo savo nuomonę.

Ilgesniam pokalbiui pas ministrą V. Martinaitį užėti reikėdavo pataikyti tada, kai pas jį būdavo mažiau žmonių. Tą padaryti geriausiai būdavo darbo dienos pabaigoje, kai sumažėdavo kitų reikalų.

Vadovaujantieji ministerijos darbuotojai galėjo išeiti iš darbo tik tuomet, kai išeidavo pats ministras, o jis iš darbo išeidavo ne anksčiau kaip 21–22 valandą. Sekretorė būdavo nuolat „atakuojama“, kad praneštų, kada ministras palieka ministerijos patalpas, nes vadovai nekantraudavo greičiau sugrįžti namo.

V. Martinaitis buvo rūkalius, todėl leisdavo, kad jo kabinete rūkytų ir jo pavaldiniai. Kabinete nuolat kaboję tabako dūmų debesys.

E. Vilniškis pasakoja:

*Vos tik V. Martinaičiui sugrįžus iš aplankyto objekto, aš pas jį atėjau atsi-
nešęs didelę krūvą medžiagų nurašymo aktų. Jis, nieko man nesakęs, pasi-
kvietė Kapitalinės statybos skyriaus inžinierių O. Borcovą ir pradėjo jį
piktai barti, kad prie kažkokio kelio naujai statomos autobusų stotelės
buvo įrengti vejoms skirti bordiūrai. O. Borcovas dar bandė aiškintis, bet
ministras, dėl to dar labiau įsiutęs, pradėjo ant jo rėkti vartodamas viso-
kiausius necenzūrinius žodžius, net baisu pasidarė – pagalvojau, kad tuoj
tuoj pradės jį mušti.*

*Pašokęs nuo kėdės, čiupo O. Borcovą, privedė jį prie lango ir rodydamas į
šaligatvį šaukė:*

– Tu matai, ar matai, kokie turi būti bordiūrai?!

Atsisėdo, užsirūkė ir tarė:

– Borcovai, na ir kvailas gi tu. Ką tu esi baigęs?

– Leningrado statybos institutą, – atsakė O. Borcovas.

Ministras nusijuokė ir tarė:

*– Toks iš tavęs inžinierius! Tu net lauko šikiniuko su dviem skylėm nepasta-
tytum!*

Patylėjo, pagalvojo ir jau visai ramiu balsu paklausė:

– Į naują savo butą jau persikraustei?

– Dar nespėjau, – atsakė Borcovas.

*– Na, eik, kraustykis, – numojo ranka, duodamas suprasti, kad vizitas
baigtas ir nieko čia baisaus neįvyko.*

Tuomet dar kartą užsirūkęs ramiai pasirašė visus mano atsineštus aktus.

Ministras V. Martinaitis į savo kabinetą dažnai kviesdavosi kelių valdybų viršininkus – kartais „duoti velnių“, o retkarčiais pasitarti. Su didelę patirtį turinčiais viršininkais tardavosi ypatingais atvejais.

Kartą ministras išsikvietė Vilniaus KSV-9 viršininką Jokūbą Margenį pa-
sitarti. Liepė jam skubiai parengti kažkokio kelio lanksto schemą. J. Margenis
čia pat, sekretorės kabinete, ją parengė ir atnešė ministrui. Matyt, V. Marti-
naičiui kažkuo nepatiko toji jo schema, jis gerokai J. Margenį aprėkė ir liepė
eiti lauk.

J. Margenis išsigandęs ir suglumęs nepataikė išeiti pro duris, bet įlindo į
šalia durų buvusią drabužių spintą ir ten įstrigo. Ministras, rusiškai keikda-
masis, ištraukė jį už pakarpos iš spintos, atidarė kabineto duris ir išleido
šaukdamas: „Kvaily, visada žiūrėk, kur lendi!“

Iškviesti pas ministrą į pokalbį ir su juo pasikalbėję viršininkai retai kada linksmi ir patenkinti išeidavo iš jo kabineto.

Tais laikais buvo moda švenčių išvakarėse rengti pobūvius. Juose dalyvaudavo ir V. Martinaitis. Jis būdavo linksmas, kartu su kitais išgerdavo, pa juokaudavo, šokdavo. Tiesa, gerti iš stikliuko jis nemėgo: išgeria porą briaunotų stiklinių degtinės (mėgo Kauno gamybos), gerai užkanda ir eina šokti. Susiradęs kompaniją rūkalių papasakodavo vieną kitą anekdotą. Mėgdavo tada pasigirti ir medžioklės bei žūklės laimėjimais.

– *Taigi*, – sakydavo V. Martinaitis, – *gyvenimas susideda ne tik iš darbo, kartais reikia ir pasilinksminti, bet tam turi būti savo laikas ir sava vieta.*

Pastebėjęs darbo metu kokį išgėrusį darbuotoją ministras baudavo jį be pasigailėjimo. Kartais pasitaikydavo ir išimčių.

1964 m. ėjo prie pabaigos gelžbetoninio tilto statybos darbai per Obelės upelį Babtų–Kėdainių kelyje. Kaip įprasta, pabaigtuvėse darbininkai kiek pasivaišino, o vienas, kaip tyčia, pasivaišino „neatsargiai“.



Vilniaus – Kauno – Klaipėdos automagistralė

Atvažiuavęs valdybos viršininkas A. Butkūnas, pamatęs nesilaikantį ant sakojų darbininką, liepė jam dingti – eiti po tiltu, kad ministras V. Martinaitis, kuris tuoj tuoj turėjo atvažiuoti, jo nepastebėtų.

Atvažiuavęs iš Vilniaus ministras apėjo tiltą iš vienos, iš kitos pusės ir sako: „*Einam po tiltu pažiūrėti, kaip jis iš apačios atrodo.*“ Nulipęs žemyn rado patiltėje gulintį darbininką. Prisiartino prie jo. Šis, žinodamas, kad čia pats ministras, – strikt ir atsikėlė, atidavė pagarbą kaip kariškis, trinktelėjęs kulnimis, ir rusiškai pasisveikino: „*Sveikas, drauge ministre.*“ Tuomet vėl atsigulė.

Valdybos viršininkas pašiorpęs galvojo, kas čia dabar bus. Mat ministras buvo griežtas – jei negali gerti, tai negerk. Tačiau užlipęs ant tilto gerai nusiteikęs tepasakė: „*Supranti – netgi išgėręs mane pažino.*“ Nieko nebarė, sėdo į mašiną ir išvažiavo.

Automobilių transporto ir plentų ministerijoje buvo įsteigta kolegija. Jos nariai buvo skyrių viršininkai ir ministras. Kolegijos posėdžiai būdavo paprasti ir išplėstiniai. Į išplėstinius posėdžius būdavo kviečiami valdybų viršininkai ir už vieną ar kitą svarstomą klausimą atsakingi asmenys. Gana dažnai kolegijos posėdžiuose būdavo svarstomi kuo nors prasižengę darbuotojai, jiems skiriamos baudos.

Kolegijoje visada pirmuoju smuiku grodavo, tardavo baigiamąjį žodį ministras V. Martinaitis. Svarstyti klausimai būdavo labai įvairūs, juos visus suminėti sunku, nėra ir reikalo. Papasakosiu vieną kitą įdomesnį pavyzdį.

Ministras V. Martinaitis daug dėmesio skirdavo ne tik esamų kelių ūkiams stiprinti, naujiems keliams tiesti, bet ir naujiems autotransporto ūkiams kurti. Viename išplėstiniame kolegijos posėdyje šis klausimas ir buvo nagrinėjamas.

Statybos ministerija tuo metu dar buvo silpnoka, todėl visi autotransporto įmonių statybos darbai tekdavo kelininkams. Vienas iš tokių tame posėdyje nagrinėjamų klausimų buvo Prienų autotransporto įmonės kontoros statyba. Tarp kolegijoje dalyvaujančių kelių tiesimo įmonių vadovų neatsirado norinčių ir sutinkančių statyti šią kontorą.

Ministras V. Martinaitis pasiūlė šią įmonę statyti Kauno AKV ir kreipėsi į ten dalyvavusį jos viršininką S. Ganusauską: „*Drauge Ganusauskai?*“ S. Ganusauskas, tą dieną ilgai dirbęs gryname ore ir gerokai pavargęs, patekęs į šiltą ir tvankoką patalpą tuo momentu kaip tik snaudė ir negirdėjo, apie ką

eina kalba. Visi žinojo, kad S. Ganusauskas garsėja tuo, jog, patekęs į ne per daug triukšmingą aplinką, galėdavo snausti atviromis akimis.

Pažadintas S. Ganusauskas striktelejo iš vietos ir skambiu balsu raportavo: „*Bus padaryta, drauge ministre!*“ Matyt, ministras buvo pastebėjęs, kad S. Ganusauskas snaudė.

Po kolegijos posėdžio, susirinkusiesiems skirstantis, S. Ganusauskui savo bendradarbių beliko klausti, ką gi jis tokio pažadėjo. Prienų ATI kontoros pastatas buvo pastatytas.

Apie kitą kolegijos posėdį pasakoja inž. Vytautas Petkūnas, tada dirbęs KSV-9 vyriausiuoju inžinierium. Valdybos viršininkas tada buvo inž. Jokūbas Margenis.

Baigėme asfaltinės dangos įrengimo sumaišymo ant kelio būdu darbus Pirčiupio–Jašiūnų kelyje. Objekte dažnai lankydavosi ministras V. Martinaitis ir VGAK valdybos viršininkas Česlovas Radzinauskas. Didesnių pastabų negavome – valdžia mūsų darbu buvo patenkinta.

Užbaigus toje vietoje darbus, mums buvo nurodyta persikelti į Vilniaus–Šumsko kelią ties Baltarusijos siena. Į naują objektą vykstantis vienas savaeigis greideris ties Baltąja Voke susidūrė su iš durpyno nutiestu siauruoju geležinkeliu važiuojančia drezina. Žuvo žmogus, o savaeigio greiderio vairuotojo kraujyje buvo rasta alkoholio. Visi nelaimingi atsitikimai, susiję su žmonių žūtimi, buvo nagrinėjami kolegijos posėdyje.

Šis klausimas turėjo būti nagrinėjamas vieną antradienį, atsakingais buvo paskirti J. Margenis ir aš. Tą dieną pasitaikė toks gana įdomus sutapimas – prieš tai, sekmadienį, buvo darbų vykdytojo Z. Ragožos vestuvės. Pirmadienį, jau po vestuvių, atvykęs į valdybą, jis kvietė visus vakare atvykti pas save į svečius. Aš atsisakiau dalyvauti linksmybėse, o J. Margenis, kuris beveik niekada nevartojo alkoholio, priėmė pasiūlymą – sakė, kad pas Z. Ragožą ilgai neužtruks.

Antradienio rytą J. Margenis vėlavo į darbą. Atsirado jis tik prieš pat kolegijos posėdį. Atrodė nekaip. Prašė, kad aš vienas važiuočiau į posėdį ir pasakyčiau, jog J. Margenis susirgo. Tačiau vėliau, nusiprausęs šaltu vandeniu, kiek atsigavo ir nusprendė vis dėlto važiuoti.

Atėjome prieš pat kolegijos posėdį ir atsisėdome kamputyje. Priėjo ir mūsų eilė kalbėti. Pirmąjį pakvietė J. Margenį. Jis atsistojo nuleidęs galvą, visas išbalęs, nuo veido čiurkšlėmis jam tekėjo prakaitas (salėje buvo labai

tvanku), rankos drebėjo, vargšas negalėjo ištarti nė žodžio, tik linksėjo galva.

*Tuomet buvau paprašytas kalbėti aš. Buvo klausiama, kaip aš, vadovavęs darbams, leidau įvykti nelaimingam atsitikimui. Paaiškinau, kad persike-
liant brigadai aš jau buvau naujame objekte ir ruošiausi naujam darbui.
Ministrui pasirodė, kad mano veide mato šypsenėlę. Jis labai supyko: „Žiū-
rėkite, Margenis taip kenčia dėl šio įvykio, o Petkūnas tik šaiposi.“ Paprašė
Č. Radzinauską perskaityti kolegijos nutarimo projektą, kuriame buvo pa-
sakyta, kad už darbo drausmę atsakingam valdybos viršininkui J. Marge-
niui skiriamas griežtas papeikimas, o vyriausiajam inžinieriui V. Petkūnui
įspėjimas.*

*Ministras čia pat davė nurodymą sukeisti nuobaudas. Taip aš netikėtai
gavau griežtą papeikimą, o J. Margenis buvo tik įspėtas.*

Į klausimą, ar įgyvendino savo idėjas Lietuvos keliuose Vladislovas Mar-
tinaitis, galima tvirtai atsakyti, kad taip. Tą patvirtina ir 1975 m. Lietuvos
automobilių kelių rodikliai. Iš 2 615 km valstybinės reikšmės kelių net 98,1 %
padengti asfalto danga. Net 48 % respublikinės reikšmės kelių irgi buvo pa-
dengti asfalto danga. Pagerėjo ir vietinių kelių būklė.

Buvo atstatyti visi karo metu sugriauti tiltai ir pastatyta daug naujų. Me-
dinių tiltų beveik nebeliko. Svarbiausia tai, kad buvo nutiesta pirmoji Lietu-
voje (ir SSRS) Vilniaus–Kauno automagistralė ir įpusėjo Kauno–Klaipėdos
bei Vilniaus–Panevėžio automagistralių tiesimo darbai. V. Martinaičio dėka
nuolat buvo ugdomas didelis gerų kelininkų būrys, pajėgus taikyti naujausias
darbų technologijas, atlikti įvairius sudėtingus, dažnai net neįprastus kelių
tiesimo darbus. Už gerą ir sąžiningą darbą valdžia jį apdovanojo šešiais ordi-
nais ir medaliais.

1976 m. susirgęs išėjo į pensiją. Nenorėdamas būti našta šeimai, likusias
savo dienas leido Gerontologijos ir reabilitacijos centre Vilniuje, kur po sun-
kios ir ilgos ligos 1983 m. kovo 27 d. mirė. Palaidotas Vilniuje, Antakalnio
kapinėse.



Ministro V. Martinaičio „smogiamoji jėga“ – inžinieriai kelių tiesimo organizacijų viršininkai. Pirma eilė: R. Stakauskas – Klaipėdos KSV-1, A. Černiauskas – Vilniaus TSV-2, A. Valentavičius – Kelių statybos tresto valdytojas, P. Vilčinskas – Vyriausiosios gamybinės valdybos vyriausiasis inžinierius, A. Stepankevičius – Vievio KSV-6, P. Jacevičius – Vilniaus KSV-9; Antra eilė: A. Zablackas – Alytaus KSV-8, P. Stasiukonis – Kauno KSV-10, A. Leliūga – Kauno TSV-1, A. Arūna – Rokiškio KSV-7, A. Butkūnas – Panevėžio KSV-5, J. Striaukas – Telšių KSV-3, A. Armalas – Šiaulių KSV-4. 1975 m. rugsėjo 3 d.

Kalbant apie V. Martinaitį būtina paminėti ir VGAK valdybos vyriausiąjį inžinierių Praną Vilčinską. Apie jį galima labai daug pasakoti. Reikia turėti galvoje tai, kad vyriausiuoju inžinierium, kai kelių sistemai vadovavo ministras V. Martinaitis, jis išbuvo net 28 metus! Visi jautė išskirtinį V. Martinaičio dėmesį jam. Neįmanoma suskaičiuoti, kiek kartų P. Vilčinskas buvo baramas, tačiau jo sumanumas ir aukšta inžinerinė erudicija visada jam padėdavo atlaikyti net ir didžiausias audras. Nors kartais ir jam kildavo noras po eilinės pylos mesti savo postą. Atsilaikė.

Galima ir reikia pasakyti tai, kad V. Martinaičiui kelių tiesimo ir priežiūros taktiką padėjo kurti inžinieriai H. Jackevičius, Č. Radzinauskas ir P. Vilčinskas.

Ministras V. Martinaitis suprato, kad savo idėjas galės įgyvendinti tik dirbdamas su aukščiausios kategorijos inžinieriais. Kaip jau buvo minėta, jis

vieną po kito atleido beveik visus pokario metu paskirtus viršininkus ir kitus jam pavaldžius darbuotojus – demobilizuotus sovietinės armijos karininkus, kurie labai nedaug teturėjo žinių apie kelių tiesybą ir priežiūrą.

Juos ilgainiui pakeitė jauni inžinieriai kelininkai, parengti Kauno politechnikos ir Vilniaus inžineriniame statybos institute bei Aukštesniojoje technikos mokykloje (vėliau Politechnikume) Kaune. Reikia pasakyti, kad jaunesni inžinieriai, dirbdami kelių sistemoje, labai išaugo kaip specialistai, jie papildė savo teorines žinias praktiniais įgūdžiais ir tapo labai aukštos kvalifikacijos specialistais. Visų jų išvardyti neįmanoma, tačiau kai kuriuos paminėti reikia, tai: Kęstutis Akromas, Alfonsas Armalas, Jonas Biržiškis, Algimantas Butkūnas, Algirdas Bružas, Antanas Černiauskas, Jonas Furmanavičius, Stasys Ganusauskas, Antanas Gražulis, Henrikas Jackevičius, Vytautas Jankauskas, Algimantas Karkauskas, Ričardas Kasperavičius, Kristina Keturakytė, Antanas Klivečka, Vitolis Kurapka, Viktoras Liausėdas, Petras Makrickas, Alfonsas Meškiniš, Vytautas Petkūnas, Jonas Radzevičius, Česlovas Radzinauskas, Borisas Semionovas, Juozas Stepankevičius, Jonas Striaukas, Kazimieras Šavinis, Albinas Valentavičius, Leo Vičas, Alis Vidūnas, Pranciškus Vilčinskas, Stasys Žemeckas, Darius Žickis.

Atskirai norisi paminėti Stasį Ganusauską, kurį V. Martinaitis itin vertino. Jis sakydavo, kad tai teisingiausias iš visų kelininkų žmogus. S. Ganusauskas visada vengdavo prieštarauti ministrui ir stengdavosi kalbą pasukti taip, kad ji baigtųsi be didesnių barnių ir priekaištų. Bendradarbiai tarpusavyje kalbėdavosi, kad neįmanoma nustatyti, kada S. Ganusauskas miega, nes jie visą laiką matydavo jį tik dirbantį. Buvo paplitęs posakis: „Ateina genijai ir vėl išnyksta. Atėjo Ganusauskas visiems laikams.“ Visas jo asmeninis gyvenimas buvo susijęs su kelių tiesyba ir apipintas įvairiomis legendomis.

Šis žmogus mokėdavo išsisukti iš įvairiausių keblių situacijų – iš jų išeidavo palyginti „sausas“. A. Leliūga pasakojo, kad pats Stasys šį savo sugebėjimą – kartais pasakyti gal ir ne visai tiesą – vadindavo diplomatija.

Kad ir toks atvejis. Kartą jo kabinete vykstant pasitarimui suskambo telefonas. Stasys pakelia ragelį ir nieko nepasakęs jį padeda. Suskambus telefonui antrą kartą jis elgiasi taip pat. Telefonas suskamba trečią kartą. Neapsikentęs S. Ganusauskas piktokai klausia, kas skambina.

– Ministras, – pasigirsta balsas ragelyje.

Stasys žaibiškai sureaguoja – atsistoja, „nusiima skrybėlę“, nusilenkia ir rusiškai sako:

– Linkime sveikatos, drauge Ministre (kai S. Ganusauskas rodo tokią pagarbą, negalima žodžio „ministras“ rašyti mažąja raide).

Pokalbis šį kartą vyksta taikiai, maloniai. Jam baigiantis V. Martinaitis klausia, kiek tą dieną sukalta polių tilto per Nerį atramos pamate? „Šešiasdešimt, drauge Ministre“, – atsako S. Ganusauskas, nors buvo sukalta kiek daugiau nei trisdešimt.

Tokią netiesą Stasys vadindavo mažąja diplomatija, sakydavo, kad iki dienos vakaro ar kitos pradžioje tiek polių ir bus sukalta.

Stasys Ganusauskas laikomas vienu žymiausių pokario metų kelininkų.

• • •

Šiandien kai ką galbūt ir papiktintų V. Martinaičio elgesys su pavaldiniais, nes jis dažnokai sau leisdavo juos „auklėti“ grubiausiai žodžiais, o kartais net keiksmazodžiais, nors tai nebūdinga mūsų šalies gyventojų moralei. Tačiau suprasti tokį jo grubumą galima ir reikia.

Ministerijoje buvo kalbama apie specialistų ir kitų asmenų barimą. Departamento direktorius Romualdas Petravičius pasakoja, kad paklaustas ministras aiškino, jog dažniausiai bara tuos asmenis, kurie, jo manymu, yra geri specialistai ir ateityje taps dar geresni. Gavęs barti už mažą prasižengimą asmuo tai prisimins ir ateityje tokių ar panašių prasižengimų nekartos. Jeigu pasitaiko prastokas, nesugebąs dirbti asmuo, tai jo ir barti nereikia, nes tada iš barimo nebus jokios naudos.

V. Martinaitis buvo tų laikų sovietinės sistemos išauklėtas žmogus, kuris, vadovaudamas kitiems, jautėsi lyg visagalis vadovas, visai arba labai nedaug dėmesio kreipiantis į kitų nuomonę. Tai aplinkos, kurioje jis augo ir dirbo, įtaka, bei darbo Tolimuosiuose Rytuose ir Mongolijoje mokykla. Ten jis dirbo su kaliniais, tarp kurių buvo daug kriminalinių nusikaltėlių. Iš jų V. Martinaitis ir išmoko lietuvių ausį režiančių kalbos „perlų“.

Tačiau nuostabu tai, kad, būdamas tikras vienvaldis darbe, valdžią jis panaudojo ne savo asmeninei gerovei susikurti, bet Lietuvos labui – jos keliams tvarkyti, automagistralėms tiesti.

2000 m. Vievio kelių muziejus atliko labai įdomią apklausą. 41 kelininkų organizacijos darbuotojai (viršininkai, inžinieriai, darbų vykdytojai, meistrai ir kiti vadovai) buvo paprašyti atsakyti į klausimą: „Ką Jūs laikote įtakingiausiais ir garbingiausiais XX šimtmečio kelininkais?“ Apklausoje įti-



V. Martinaičio amžino poilsio vieta Vilniuje Antakalnio kapinėse.



Paminklinės lentos prie namo Vilniuje Mickevičiaus g. 13, kuriame gyveno Automobilių transporto ir plentų ministras V. Martinaitis, atidengimo iškilmės. Kalba vienas seniausių kelininkų R. Kasperavičius, šalia jo – Vilniaus VK pirmininkas A. Vileikis ir Automobilių transporto ir plentų ministras J. Černikovas (1985 m.)

kinamai pirmąją vietą užėmė inžinierius Vladislovas Martinaitis. Tai dar kartą įrodo, koks jis buvo ir tebėra populiarus, kokie dideli yra jo nuopelnai Lietuvai, nepaisant labai kieto vadovavimo ir darbuotojų „auklėjimo“ metodų.

• • •

Daug metų išdirbęs Plentų valdybos viršininku, inžinierius kelininkas V. Martinaitis, tapęs Automobilių transporto ir plentų ministru, daug dėmesio skyrė ne tik keliams, bet ir automobilių transportui. Šiame leidinyje kiek plačiau aptarti tik jo darbai, susiję su kelių tiesimu ir priežiūra.

Apie ministro darbą, susijusį su automobilių transporto problemomis, kalbama automobilių transporto veteranų paruoštame leidinyje – „Lietuvos automobilių transportas. Mūsų gyvenimo dalis“, išleistame UAB „Transporto pasaulis“ 2006 m.

• • •

Renkant medžiagą šiam leidiniui teko sutikti asmenų, kurie bando lyginti sovietinių laikų Automobilių transporto ir plentų ministeriją su dabartine Susisiekimo ministerija.

Jau pats buvusios ministerijos pavadinimas (Automobilių transporto ir plentų) nusako jos darbo kryptį ir apimtį. Susisiekimo ministerijos darbų kryptys kitokios ir apimtis nepalyginamai didesnė – tai keliai, automobilių transportas, geležinkeliai, jūrų ir upių laivininkystė, oro transportas, Klaipėdos uostas. Todėl lyginti šių ministerijų veiklos dėl skirtingo jų darbo ir apimties negalima.

Pabaigos žodis

Šiandien didžiuojamės, kad Lietuvoje, palyginti su kaimyninėmis valstybėmis, yra modernus kokybiškų kelių tinklas. Gražūs ir patogūs keliai – tai didžiulis valstybės turtas, o kelių tinklo plėtra ir tobulinimas glaudžiai susiję su šalies ekonomika ir jos raida.

Šis leidinys jaunesniajai kelininkų kartai padės geriau suvokti ir įvertinti tai, ką mes, kelių veteranai, nuveikėme sunkiais pokario laikais ir vėliau, kokį nelengvą, bet labai prasmingą gyvenimo kelią nuėjome.

Vienu iš įžymiausių Lietuvos inžinierių kelininkų, sunkiu pokario metu palikusių didžiulį pėdsaką Lietuvos kelių ūkio sistemoje, pelnytai laikomas Vladislovas Martinaitis. Jam vadovaujant ne tik tobulėjo Lietuvos keliai, bet išaugo ir automobilių transporto ūkis bei automobilių bazė, greitai didėjo automobilių skaičius. Labai pagerėjo kelininkų bei kitų užsakovų aprūpinimas autotransporto priemonėmis.

Ministro V. Martinaičio pastangomis buvo nutiestos pirmosios Lietuvoje automobilių magistralės, nenusileidžiančios savo parametrais užsieninėms. Tai buvo pirmosios tokio tipo automagistralės ne tik Sovietų Sąjungoje, bet ir visoje Rytų Europoje. Jo dėka išaugo didelis gerų kelininkų būrys, išugdyta jaunų inžinierių kelininkų karta, pajėgi taikyti pažangiausias technologijas, atlikti labai sudėtingus kelių tiesimo ir tiltų statybos darbus. Lietuvos kelininkai ir jų nutiesti keliai garsėjo ne tik Lietuvoje, bet ir užsienyje.

Rašant šį leidinį apie inžinierių Vladislovą Martinaitį, valingą vadovą ir reiklų ne tik aplinkiniams, bet ir sau žmogų, itin nusipelnusį Lietuvai kelininką, eita dar visai nepramintais takais. Čia pateikti duomenys iš mažai kam žinomų leidinių (Lietuvos Respublikos susisiekimo ministerijos archyvo bylų, Lietuvos automobilių kelių direkcijos bylų, Vievio kelių muziejaus turimų dokumentų), pirmą kartą spausdinami buvusių V. Martinaičio bendradarbių ir jo artimųjų prisiminimai.

Laikas bėga, prisiminimai palengva blėsta, ilgainiui jie visai išblės, o ir pokarinius laikus prisimenančių kelininkų gretos vis retėja.

Susisiekimo ministerija, Lietuvos automobilių kelių direkcija, Asociacija „Lietuvos keliai“ turėtų pagalvoti apie buvusio ministro inžinieriaus Vladislovo Martinaičio atminimo įamžinimą ir pavadinti jo vardu automagistralę, jos ruožą ar tiltą.



Arkinis tiltas per Krūnos upelį Vilniaus–Kauno automagistralėje

Santrumpos

VRLK	Vidaus reikalų liaudies komisariatas
VRM	Vidaus reikalų ministerija
NKVD	Narodnyj komisariat vnutrennych del
MVD	Ministerstvo vnutrennych del
AKV	Automobilių kelių valdyba
ATPM	Automobilių transporto ir plentų ministerija
GAKV	Gamybinė automobilių kelių valdyba
KER	Kelių eksploatacijos ruožas
KRSV	Kelių remonto ir statybos valdyba
KSER	Kelių statybos ir eksploatacijos rajonas
KSR	Kelių statybos rajonas
KST	Kelių statybos trestas
KSV	Kelių statybos valdyba
LAKD	Lietuvos automobilių kelių direkcija
RK	Regiono keliai
RKV	Respublikinė kelių valdyba
SM	Susisiekimo ministerija
TSV	Tiltų statybos valdyba
VGAKV	Vyriausioji gamybinė automobilių kelių valdyba
VKV	Valstybinė kelių valdyba

Šaltiniai

1. Kasperavičius R., Bertašius A. Plentų valdybai – 75 metai. II dalis (1944–1994). Vilnius: Kelių muziejus, 1995. 139 p.
2. Palšaitis E. Veteranų klubo „Kelininkas“ Almanachas. Vilnius, 2002. 384 p.
3. Biržiškis J. Kas palikta po septynerių darbo metų. Pirmoji vyriausybė 1990–1991. Vilnius: Pradai, 2000. 449 p.
4. Martinaitis J. Lietuvos automagistralių iniciatorius. Lietuvos keliai, 2000, Nr. 2, Vilnius, p. 68–70.
5. Palšaitis E. Vladislovas Martinaitis – prieštaringa asmenybė. Iš: Mokslo ir technikos raida Lietuvoje. Vilnius: Technika, 2002, p. 248.
6. Gražulis A., Imbrasas V., Jazbutis R. A. Lietuvos automobilių kelių tobulinimo raida. Vilnius, 2001. 113 p.
7. Reinys G. A. Jie visada pirmieji. Kaunas: Naujas laikas, 2002. 128 p.
8. Akromas K., Bružas A., Gražulis A., Imbrasas V., Jazbutis R. A., Petkūnas V. Vilniaus–Kauno–Klaipėdos automagistralė.

ri sumijokasap uįųmitra oį lagap ityšarap įtiantitraM .V eipa iaminiimisirP .sumijokasap ūnemsa ūisubrid urtsinim us ieb aįaiždem aįmirut uį

,sanūktuB satnamiglA ,salamrA sasnoflA ,suičivamodA sujeiskelA :iaT ,silužarG sanatnA ,saksuasunaG sysatS ,suičivanamruF sanoJ ,sikšįzriB sanoJ satuatyV ,agūileL samodA ,suičivarepsaK sadračiR ,suičivekcaJ sakirneH ,satubraN savolcaV ,sanėkiM savolseloB ,ėtytiantitraM ajineguE ,suičivekiL -napetS sazouJ ,suičivarteP sadlaumoR ,sanūkteP satuatyV ,ėneiluilaP ajfioZ ,saksničliV sukšicnarP ,suičivatnelaV sanibla ,sinivaš sareimizaK ,suičivek .sikšįnliV sadraudE

,ėtytiantitraM .E ėtkud ėratirp maj ri ėtiaksrep įtšarknar aįtgneraP .suičiveknapetS .J ri satubraN .V

-ap oičianitraM .V ehcanamla ”iakninileK,, obulk ūnareteV dak ,iat umodį 5 ten atėnimap ėdrav0!ųtrak

Ma509 Vladislovas Martinaitis. Automobilių transporto ir plentų ministras 1955–1976. – Parengė Evaldas Palšaitis. Vilnius, 2007. 64 p., 21 il.

ISBN 978-9955-9791-7-3

Knygoje rašoma apie Lietuvos plentų valdybos viršininko, vėliau Automobilių transporto ir plentų ministro Vladislovo Martinaičio gyvenimą ir darbus atkuriant karo sugriautus Lietuvos kelius ir tiltus, tiesiant naujus kelius ir automagistrales. Šie atlikti darbai turi priminti jaunajai kelininkų kartai, kiek daug pastangų reikėjo sudėtingomis pokario sąlygomis atstatyti sugriautus karo metu kelius, nutiesti naujus kelius ir automagistrales, išplėtoti aukščiausius pasaulio standartus atitinkantį kelių tinklą.

Knygos rankraštį peržiūrėjo ir savo pastabas pateikė duktė Eugenija Martinaitytė, inžinieriai-kelininkai Vaclovas Narbutas, Juozas Stepankevičius, Kazimieras Šavinis.

UDK 342.5(474.5):929Martinaitis

Viršelio autorius Donaldas Andziulis
Dizainerė Birutė Vilutienė
Nuotraukos iš autoriaus ir UAB „Ex Arte“ archyvo
Kalbos redaktorė V. Tamoševičienė
Išleido UAB „Ex Arte“
Z. Sierakausko g. 15A-26, 03105 Vilnius
Tel. (8 5) 231 46 51
Tiražas 300 egz.

