



ISTORINĖS-SOCIOKULTŪRINĖS KRANTINIŲ RAIDOS SĄLYGOS LIETUVOS MIESTUOSE IKI XX a.

Tomas Grunskis, Liutauras Nekrošius

*Architektūros pagrindų ir teorijos katedra, Vilniaus Gedimino technikos universitetas,
Trakų g. 1/26, LT-01132 Vilnius, Lietuva. El. paštas: grunt@takas.lt*

Įteikta 2004-02-23

Santrauka. Aptariami krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, raidos sąlygos ir kai kurie bruožai Lietuvos miestuose iki XX a., nagrinėjamos istorinės-sociokultūrinės krantinės vystymosi sąlygos, atkreipiant dėmesį tiek į bendrąsias sąlygas, turinčias įtakos miestų (kartu ir krantinės) ekonominei raidai, tiek ir į socialinių grupių bei galios subjektų įtaką jai. Taip pat apžvelgiama krantinės paskirties kaita skirtingais Lietuvos miestų raidos laikotarpiais, aptariama krantinės, kaip visuomeninės erdvės, tipologija.

Raktažodžiai: krantinė, miestų raida, sociokultūrinis kontekstas, visuomeninė erdvė.

1. Įvadas

Radikaliai pakitusios šiandienos miestų raidos sąlygos nulėmė sparčius pokyčius Lietuvos didžiuosiuose miestuose – tai faktas, kuriam nebereikia papildomų įrodymų. Pasikeitęs ir tebekintantis Lietuvos miestų vaizdas yra šių sąlygų kaitos rezultatas. Prieš penkmetį tai nebuvo taip aiškiai matoma, tačiau pastarųjų penkerių metų pokyčių miestuose neįmanoma nepastebėti. Kartu su miestu, atrodytų, turėtų kisti ir visuomeninės erdvės, tačiau čia situacija nėra tokia dinamiška, kokia ji yra palankių verslui teritorijų miestų centruose bei periferijoje. Reikia pažymėti, jog visuomeninių erdvių ir ypač aikščių formavimo klausimas Lietuvoje yra vis dar opus ir, be abejonės, aktualus – apie tai jau buvo polemizuota ir rašyta. Tiesa, situacija keičiasi, nors ir ne taip dinamiškai: viena vertus, formuojamos arba transformuojamos pagrindinės miesto visuomeninės gatvės – jose telkiasi verslo funkcijos, kita vertus, formuojami nauji verslo centrai, kurie daugeliu atvejų turi įtakos miesto funkciniam ir gatvių karkasui ir, be abejonės, miesto visuomeninių erdvių sistemai. Be to, retais atvejais kinta ir istorines bei kultūrinės vertybes repre-

zentuojančios visuomeninės aikštės (ypač Vilniuje), tačiau ši kaita dar nėra kultūrinis reiškinys, o veikiau momentinė tam tikrų socialinių grupių architektūrinė satisfakcija ir dažniausiai labai paviršutiniška. Tai rodo, jog ir šioje srityje atsiranda kaitos požymių, ir tikriausiai aktyvesnis miesto visuomeninių erdvių formavimas tėra tik laiko ir finansinių miesto pajėgumų klausimas. Tačiau šiame poleminiame kontekste vienas miesto visuomeninės erdvės tipas – krantinė yra išimtis. Šiuo atveju ir jos kaita, ir jos formavimo pastangos yra sunkiai pastebimos. Kaip žinoma iš miestų raidos istorijos, vandens telkiniai ir jų gretimybės daro labai didelę įtaką tiek miesto raidai, tiek jo morfologijai, tiek ir miesto karkasui. Lietuvoje daugumos miestų, išsidėsčiusių prie vandens telkinių (ypač upių), krantinių formavimas praktiškai nevyksta. Būtų sunku rasti deramų pavyzdžių, kurie paneigtų tokią nuostatą. Išimtis čia galėtų būti tik Klaipėda ir jos uostas, kurio krantinės šiandien yra pertvarkymo stadijoje bandant suderinti uosto ekonominius ir miesto visuomeninius interesus. Tokią šio visuomeninės erdvės tipo būklę lengviausiai yra paaiškinti ekonominiiais miesto raidos veiksniais, tačiau vėl prisimintina miestų raidos istorija, iš kurios ma-

tyti, jog beveik visada miestas, įsikūręs prie vandens telkinio, ypač prie upės, turi geresnes sąlygas augti. Todėl siūloma hipotezė ir nuostata, jog ne vien socialiniai-ekonominiai veiksniai lemia miesto raidą. Svarbios ir reikšmingos yra sociokultūrinės miesto raidos sąlygos (vieta – dislokacija, socialinė tvarka, mentalitetas). Be to, svarbūs ir istoriniai-politiniai miesto raidos aspektai. Kitaip sakant, svarbus yra visas šios problemos kontekstas. Nagrinėjant Lietuvos miestų krantinių raidą, iš pat pradžių kyla keli pagrindiniai klausimai: 1) kodėl daugelio miestų krantinės ilgą laiką nebuvo formuojamos? 2) jei ir matoma šio tipo visuomeninės erdvės kaita, tai kodėl formuojamas tik vienas kuris krantinės potipis? 3) kas lėmė tokią krantinės raidą Lietuvoje? Šiuos klausimus aptarti yra ypač aktualu šiandien, nes tikėtina, jog miesto visuomeninių erdvių formavimo situacija greitai pasikeis, juolab, kad pirmieji požymiai jau matyti: Vilniuje jau buvo skelbtas ekonominis konkursas dėl miesto krantinių panaudos. Kita vertus, istorinių ir sociokultūrinių sąlygų įtakos ir visuomeninių erdvių formavimo patirties analizė galėtų praversti ateityje formuluojant uždavinius vėlesniems krantinių tvarkymo darbams.

Būtina pažymėti, jog miesto krantinių tema kaip atskiras tyrimo objektas Lietuvoje nėra nagrinėtas. Lietuvos ir užsienio autorių urbanistikos teorijos ir istorijos darbuose visuomeninės erdvės formavimo raida nagrinėjama plačiai, tačiau krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, tyrimai yra reti, ši erdvė dažniau minima kitų miesto visuomeninių erdvių kontekste. Krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, formavimą estetiniu kompoziciniu požiūriu plačiau nagrinėjo C. Moughtin [1]. Autorius suformulavo šios erdvės tipologiją pagal morfologinius požymius. Krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, regeneravimo klausimu „Urban Design Alliance“ paskelbtas pranešimas „Liquid Assets. Making the most of our Urban Watercourses“ [2]. V. Jurkštas, visuomeninės erdvės nagrinėdamas tūrinės erdvės kompozicijos aspektu, aptaria ir krantinės erdvę. Tačiau jo krantinės samprata („iš vienos pusės uždara krantinės tipo erdvė“ [3]) taikoma ne erdvės, iš vienos pusės formuojamos vandens prasme, bet erdvės, formuojamos vienpusiu apstatymu, prasme. Tad šiam erdvės tipui priskiriamos ir su miesto krantine nesusijusios erdvės. Miesto raidos kontekste visuomeninę erdvę savo darbuose mini Lietuvos ir užsienio šalių autoriai: A. Miškinis [4], K. Šešelgis [5], E. N. Bacon [6], C. Alexander [7], Z. N. Jargina [8], L. Benevolo [9]. Šiuose darbuose visuomeninė erdvė nėra tyrimo objektas, tačiau ji aptariama kaip miesto formavimui tu-

rintis įtakos veiksnys. Be to, krantinės erdvės formavimo patirtis nagrinėjama publikacijose, kuriose pristatomi konkretūs projektai. Niujorko krantinių formavimo patirtį apžvelgia R. W. Gastil [10]. Škotijos kanalų išsaugojimo ir atgaivinimo projektas pristatomas G. Hutton [11] ir projekto studijoje „Falkirk Wheel“ [12]. Krantinės formavimą nagrinėja ir K. Lynch [13], o H. Meyer studijoje „City and Port“ [14] nagrinėjamas pastarųjų dešimtmečių ryšių kitimas tarp miesto visuomeninės erdvės ir išplėtos uosto infrastruktūros. Tai gi tiek Lietuvos, tiek ir užsienio urbanistikos teorijos ir istorijos tyrėjai krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, raidą aptaria siaurai. Šis visuomeninės erdvės tipas dažnai nėra tyrimo objektas.

Be to, svarbu sutarti, ką turime omenyje, vartdami sąvoką „krantinė“. Tai miesto visuomeninės erdvės tipas, būdingas miestams, esantiems prie vandens telkinių, turintiems ar turėjusiems uostus. Keičiantis miesto formavimo koncepcijoms ir ideologijai skirtingais laikotarpiais, šis viešosios erdvės tipas vystėsi, be uosto funkcijos (krovinių vežimas, krovimas, prekyba), įgydamas papildomų – kultūrinių (rekreacinių) funkcijų. Šio erdvės tipo išskirtinis bruožas yra tas, jog vieną jos kraštinę riboja vandens telkinys [14, p. 71–75].

2. Istorinės-sociokultūrinės krantinių raidos sąlygos Lietuvoje

Apie sociokultūrinį kontekstą ir jo įtaką miesto visuomeninėms erdvėms yra rašyta anksčiau [15–18]. Bendroju atveju tai yra sąlygų, reikšmingų tam tikro regiono miestų raidai, visuma. Šioms sąlygoms priskiriami bendrieji vietos, visuomeninės tvarkos, mentaliteto ir kultūros bei jos raiškos formų sociokultūriniai aspektai. Be to, miestui, kaip ir jo visuomeninėms erdvėms, įtaką daro tam tikram regionui (kartais net civilizacijai) būdingi sociokultūriniai įvykiai (lokalaus ir platesnio masto), tokie kaip laiko sekuliarizacija ir mechaninio laikrodžio išradimas (socialinio laiko revoliucija), industrinė, techninė revoliucija ir urbanizacija tam tikru laikotarpiu. Reikšmingiausi įvykiai Lietuvoje, turėję daugiausia įtakos tolesnei miestų raidai iki XIX a., buvo Žalgirio mūšis, Valakų reforma ir III Lietuvos ir Lenkijos valstybės padalijimas 1795 m. Po Žalgirio mūšio 1410 m. susiklostė palankios sąlygos krašto ekonominei raidai ir miestų augimui. Vėliau, ypač po Valakų reformos 1557 m., buvo pertvarkomi esami ir pradėti planuoti stačiakampio – reguliaraus plano miestai. Kartu buvo formuojami ir pagrindiniai visuomeninių erdvių tipai, iki tol dažniausiai buvę savaimingai susiformavę. Tai *turgaus* aikštės ir gatvės, krantinės, kuriose vyko

1 lentelė. Lietuvos miestų istorinė ir sociokultūrinė raida**Table 1.** Historic and sociocultural development of Lithuanian towns

Amžius	XI XII XIII XIV	XV XVI XVII	XVIII	XIX
Svarbiausi istoriniai įvykiai	Decentralizuota valstybė iki XIII a. pirmosios pusės	Žalgirio mūšis 1410 m.	Karas, maras, ekonominis nuosmukis; III Lietuvos ir Lenkijos padalijimas 1795 m.	Baudžios panaikinimas 1861 m.; industrializacija
Miesto plano raidos ypatumai	Natūraliai susiklostęs radialinis linijinis miestas	Stačiakampis planas; pertvarkomas į planingą miestą	Miestų raida sulėtėja, miestelių struktūra supaprastėja	Miestai vystomi planingai. Vyrauja stačiakampis - vėduoklinis planas. Miestas tampa sudėtinga sistema
Visuomeninių erdvių raidos ypatumai	Turgaus aikštės, gatvės, krantinės	Turgaus, katedros, rotušės aikštės, krantinės	Esamos	Turgaus aikštės, visuomeninės gatvės, kaip miesto transporto sistemos, sudedamoji dalis
Dominuojanti miesto funkcija	Gynybinė, prekybinė	Prekybinė	Prekybinė, administracinė	Administracinė
Dominuojantis socialinės galios subjektas	Kunigaikštis, po centralizacijos – didžiojo kunigaikščio vietininkas	Savivalda, žemvaldys (miestietis silpnas)	Savivalda, žemvaldys (miestietis silpnas)	Valstybė, ekonominis ir politinis elitas

prekyba, *katedros* ir *rotušės* aikštės. Tuo laikotarpiu beveik visuose didesniuose Lietuvos miestuose būta šių Vakarų Europos miestams būdingų visuomeninių erdvių, kurios savo sandara ir morfologiniais požymiais atitiko vakarietiškus analogus. Palanki ekonominė ir politinė situacija ir pažangesnė žemėvaldos sistema turėjo įtakos tolesniam prekybos ir amatų vystymuisi.

Vėlesni XVII a. vidurio – XVIII a. pabaigos politiniai ir ekonominiai kataklizmai (karai ir maras) lėmė krašto ekonominį nuosmukį. Pastebėta, jog šiuo laikotarpiu kai kurių planingai suformuotų miestelių plano struktūra supaprastėjo ir suprimityvėjo (Birštono ir kiti atvejai). Vėlesni du reikšmingi įvykiai – III Lietuvos ir Lenkijos padalijimas ir vėlesnė sparti krašto industrializacija – iš esmės pakeitė miestų raidos pobūdį. Nuo XIX a. pradžios miestai vystomi planingai – reguliariai, bet jau kaip Rusijos imperijos urbanistinės sistemos dalis (1 lentelė). Tai, be abejo, paveikė ir visuomeninių erdvių raidą. Jos tampa griežtai reguliarios, neretai monofunkciškos, dominuoja reprezentacinė paskirtis, o pačioms viešosioms erdvėms suteikiama parko elementų. Krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, raida šiame kontekste pirmuoju iš apžvelgtų laikotarpių labiau

siejama su prekybiniais uostais ir turgumi juose. Todėl, suprantama, šio visuomeninės erdvės tipo morfogeneze yra nulemta ekonominių sąlygų ir būdinga tik tam tikriems miestams – uostams. Šiuo laikotarpiu krantinės visuomeninė erdvė vystosi tiek, kiek vystosi prekyba mieste ir su vandeniu susiję amatai bei veikla – *laivyba*, *žvejyba*, *prekyba* ir *logistika*.

Laivyba. Kad laivyba Lietuvos upėse buvo labai išvystyta, rodo 1440–1532 metais Kaune veikusi Hanzos kontora. Yra žinoma, kad Nerimi plaukiojo *vytinės*, *strūgai*, *laibos* ir *dežės* [19]. Vytinių statyba minima 1806 m. Vilniuje, bet jų statybos centras buvo Kaunas [20]. Daugiau žinoma apie laivybą Nemuno žiotyse ir pajūryje ties Klaipėda [21]. Laivyba glaudžiai susijusi su žvejyba, prekyba ir logistika, taip pat ir su karyba. Karo keliai iš esmės sutampa su prekybos keliais.

Žvejyba. Jau nuo XVI a. dokumentuose, ypač dvarų inventoriuose, žvejyba ir žuvininkystė, kaip vienos svarbiausių ūkio šakų (šalia žemės ūkio ir gyvulininkystės), visur minimos ir aiškiai reglamentuojamos. Krašto valdovui priklausančiuose vandenyse vykdoma veikla teisiniu ir ūkiniu požiūriu griežtai buvo reglamentuota Žygimanto Augusto laikais vykdant Valakų reformą. 1558 m. buvo sudaryta Vilniaus „nevaldininkystė“*. Iš XVII a. įsteigto žvejų cecho statuto matyti,

* Administracinis teritorinis žvejybos vienetas.

kad cecho tvarka rėmėsi tradicijomis. 1388 m. Vilniaus kapitulai Vytautas padovanojo tris žvejus, o tai, J. Jurkšto manymu, rodo žvejybą buvus savarankišku verslu [20, p. 18–19]. Žvejybą upėje reikia skirti į *pertvarinę*¹ ir *laivinę*².

Prekyba ir logistika. Kaip minėta, jau nuo V–VII a. prekės galėjo būti gabenamos Nemuno prekybos keliu – Nemuno intakus Nerį, Ščarą, Servečą pervalkomis sujungtus su Dauguvos ir Pripetės baseiniais, toliau kelias ėjo Dnepro upe [21, p. 18–19]. Reikėtų išskirti *prekybą žuvimi* ir *sėliais*. Vilniuje atsiranda žuvų turgūs ir žvejų gyvenvietės (Žuvų galas, Žvejai (Ribokai) [20, p. 19]. XVI–XVII a. Lukiškėse buvo prekinį laivų priplauka su prekių ir medienos sandėliais. Tai reiškia, kad buvo ne tik priplauka, bet ir krantas sėliams ištraukti.

Vėlesniu laikotarpiu, pasibaigus iki XVII a. pirmosios pusės trukusiam nuosmukiui, iki XIX a. vidurio spartėjant industrializacijai, augant pramonei ir kartu miestams (Lietuva tuo metu buvo Rusijos imperijos provincija), krantinėse daugėjo industrinių infrastruktūros objektų – *keltų, priešgaisrinių prievažų, pramonės įmonių*.

Keltai. Krantinių formavimosi raidai svarbūs upių keltai. 1832 m. Vilniaus gubernijoje buvo 21 keltas [20, p. 28].

Priešgaisrinės prievažos. Tokiomis prievažomis buvo susirūpinta 1881 m. Vandeniui pasemti iš upės reikėjo nuolaidaus neužstatyto kranto [20].

Pramonės įmonės. Jos veikė varomos vandeniui ir paprastai buvo vadinamos *malūnais*. Sprendžiant iš Vytauto ir Jogailos privilegijų jau XIV a. Lietuvoje būta malūnų [20, p. 42]. Vilniuje, kaip ir visoje Lietuvoje, malūnai pradžioje priklausė valdovui, vėliau teisę juos turėti įgijo ir žemvaldžiai (iki šių dienų Vilniuje išliko tik Žvėryno malūnas). Vyraujanti miesto funkcija ir krantinės dominuojančios paskirties apibendrinti duomenys (2 lentelė) rodo glaudų krantinės paskirties ryšį su ekonominiiais veiksniais. Kitas svarbus istorinis mies-

tų raidos veiksnys yra susijęs su socialinėmis grupėmis, kurios skirtingais laikotarpiais dominavo mieste. Juk daugeliu atvejų nuo socialinių ir ekonominių garantijų bei tam tikrų laisvių ir priklauso tiek prekybos, tiek ir amatų vystymasis. Lietuvoje aiškiausiai matoma problema buvo silpnas miestiečių luomo, kaip socialinės grupės ir *galios subjekto* mieste, vaidmuo (ilgą laiką Lietuvos miestų, kaip ir visame valstybės gyvenime, dominavo bajorai). Tą liudija toliau minimi istoriniai faktai.

Dar XVI a. A. Volanas [22] teigė buvus trijų luomų hierarchinę sistemą:

- 1) *Kilmingieji* (ponai, bajorai ir bažnyčios tarnai), kurių veiklos sritis, be žemėvaldos, buvo karyba,
- 2) *valstiečiai*,
- 3) *miestiečiai*, kurie vertėsi amatais ir prekyba.

Zigmantas Kiaupa taip apibrėžia miesto sąvoką: „Laisvų žmonių, gyvenančių daugiausia iš prekybos ir amatų, vėliau dar ir iš pramonės, piniginių operacijų ir laisvųjų profesijų (teisės, medicinos, menų) bendruomenė su jos gyvenama ir valdoma teritorija“ [23]. Taigi prekyba vyksta mieste ir yra išskirtinai miestiečių verslas. Istoriskai miesto bendruomenę sudaro [24, p. 356]:

1. *Miesto piliečiai* – ūkiškai savarankiški namų su sklypais mieste savininkai, pripažįstantys miesto teisę ir paklusę jai, daugiausia stambūs ir vidutiniai pirkliai.
2. *Miestėnai* – mieste gyvenantys ir miestietiškais verslais besiverčiantys, bet ne visada nekilnojamojo turto ir savarankišką ūkį turintys, miesto teisei paklūstantys, tačiau miesto piliečiais netapę jo gyventojai – amatininkai, prekiautojai ir pan.
3. *Marginalinės miesto gyventojų grupės* (padieniai darbininkai, elgetos ir pan).

Prekyba yra miesto piliečių, iš dalies ir miestėnų veiklos sritis. Prekybos, vykusios Lietuvos upėmis, pradžia V–VII a. Remdamasis romėnų laikų papuošalų ir kitų dirbinių paplitimu Lietuvos teritorijoje, archeologas V. Žulkus teigia, kad jau tuo metu prekyba galėjo vykti minėtu Nemuno prekybos keliu [21]. Be to, pasak istorikės E. Laumenskienės, prekyba viduramžiais egzistavo kaip būtina grandis šalies ūkyje – ji plėtėsi augant miestams ir plečiant gamybą [24]. XIII a. Lietuvos valstybė formavosi politinių bei karinių neramumų laikais, kai sąlygos spartesnei prekybos plėtrai dar nebuvo palankios. Vis dėlto tuo metu jau būta lietuvių pirklių (žinoma, kad XIII a. viduryje, paliaubų su kryžiuočiais metu, žemaičiai keliaudavo apsipirkti į Livoniją). Jau pirmaisiais LDK augimo ir stiprėjimo

¹ Skersai upės vagos sukalti kuolai apipinami žabais. Lietuvos statute pertvaros minimos kaip įprastas dalykas. Tai rodo šio žvejybos būdo ankstyvą atsiradimą. XVI a., kadangi trukdė laivininkystei, pertvaras nesėkmingai buvo bandomos išardyti. K. Tiškevičius teigė, kad XVII a. pertvarų Neryje jau nebebuvo, tačiau 1698 m. minima Bieliūnų dvaro pertvara, o XIX a. grafas generolas Kosakovskis ginčijosi su valdžia dėl jo prie Jonavos Neryje įrengtos pertvaros teisėtumo [21, p. 109–110].

² Žvejyba iš laivų tinklais minima nuo XIV a. paskutinio ketvirčio (Klaipėdos komturijos inventoriuose [21, p. 20–21]).

2 lentelė. Vyraujančios miesto funkcijos ir krantinės dominuojančios paskirties santykis

Table 2. Relationship between the dominating functions of towns and embankments

Miestas ir jo raidos laikotarpis	Vyraujanti miesto funkcija	Vyraujanti krantinės paskirtis	Kitos reikšmingos miesto funkcijos	Kitokia reikšminga krantinės paskirtis
Vilnius				
Iki XV a. pr.	Gynybinė	Gynybinė kliūtis	Prekybinė ir administravimas (nuo 1323 m.)	Logistika, žvejyba, pramonė, prekyba, aptarnavimas
XV a. pr.–XVI a. vid.	Prekybinė	Prekyba, žvejyba, logistika, pramonė	Administravimas	Aptarnavimas
XVI a. vid.–XVII a. vid.	Prekybinė	Prekyba, žvejyba, logistika, pramonė	Administravimas	Aptarnavimas
XVII a. vid.–XIX a. vid.	Gynybinė	Gynybinė kliūtis	Prekybinė ir administravimas	Logistika, žvejyba, pramonė, prekyba, aptarnavimas
1861–1940 m.	Prekybinė	Logistika, žvejyba, pramonė, prekyba	Administravimas	Aptarnavimas
1940–1990 m.	Administravimas	Aptarnavimas	–	–
Kaunas				
Iki XV a. pr.	Gynybinė	Gynybinė kliūtis	Prekybinė, administravimas	Logistika, žvejyba, pramonė, prekyba, aptarnavimas
XV a. pr. –XVI a. vid.	Prekybinė	Prekyba, žvejyba, logistika, pramonė	Administravimas	Aptarnavimas
XVI a. vid.–XVII a. vid.	Prekybinė	Prekyba, žvejyba, logistika, pramonė	Administravimas	Aptarnavimas
XVII a. vid.–XIX a. vid.	Gynybinė	Gynybinė kliūtis	Prekybinė, administravimas	Logistika, žvejyba, pramonė, prekyba, aptarnavimas
1861–1940 m.	Prekybinė	Prekyba, žvejyba, logistika, pramonė	Administravimas (sostinė 1918–1940 m.)	Aptarnavimas
1940–1990 m.	Administravimas	Aptarnavimas	–	–
Klaipėda				
Iki XV a. pr.	Gynybinė	Gynybinė kliūtis	Prekybinė ir administravimas (nuo 1298 m.)	Logistika, žvejyba, pramonė, prekyba, aptarnavimas
XV a. pr.–XVI a. vid.	Gynybinė	Gynybinė kliūtis	Prekybinė	Logistika, žvejyba, pramonė, prekyba
XVI a. vid.–XVII a. vid.	Gynybinė	Gynybinė kliūtis	Prekybinė	Logistika, žvejyba, pramonė, prekyba
XVII a. vid.–XIX a. vid.	Gynybinė	Gynybinė kliūtis	Prekybinė	Logistika, žvejyba, pramonė, prekyba
1861–1940 m.	Prekybinė	Prekyba, žvejyba, logistika, pramonė	Administravimas (1807–1808)	Aptarnavimas
1940–1990 m.	Prekybinė	Prekyba, žvejyba, logistika, pramonė	Administravimas	Aptarnavimas

amžiais valdovai rūpinosi prekybos šalyje skatinimu. Lietuvos karalius Mindaugas 1253 m. privilegijoje Rygos miestui kalba apie laisvą prekybą. Lietuvių pirkliai Rygoje ir gausios jų prekės minimos XIII a. 9 dešimtmečio dokumentuose.

XVI a. viduryje Vakarų Europos miestuose išaugus maisto produktų poreikiui, atsirado galimybė gerokai padidinti žemės ūkio produktų eksportą. Bajorus tai domino ne mažiau negu miesto pirklus. Anglijoje, Prancūzijoje, Nyderlanduose dėl prekinio ūkio plėtros galutinai buvo pereita prie piniginės rentos ir panaikinta baudžiavinė priklausomybė, o Rytų Europos šalyse, taip pat ir Lietuvoje dėl to kilo nauja valstiečių įbaudžiavinimo banga.

Stiprindami politines pozicijas bajorai kartu skubėjo įtvirtinti ir savo ekonominę pergalę. Jau 1566 m. Statute bajorai buvo atleisti nuo mokesčių (1588 m. Statute jie atleisti nuo tilto, kelių ir maito mokesčių, galėjo laisvai išvežti savo prekes į užsienį ir įsivežti užsienio prekių asmeniniam naudojimui). Tokių privilegijų neturėjo joks Vakarų Europos socialinis sluoksniu. LDK bajorai pasisavino funkcijas, nebūdingas tipiškams dvarininkams, ir plėtė savo ekonomines laisves, didindami apribojimus visiems kitiems visuomenės sluoksniuams. Pirmajame statute miestiečių ir bajorų paveldėjimo teisės buvo vienodos, o Antrajame ir Trečiajame statute miestiečiai atskirti nuo bajorų ir priskirti neprivilegijuotajam luomui. Remiantis Trečiuoju statutu, miestiečių dirbama žemė laikoma nebe jų, o pono nuosavybe, o bajorams savo tėvonijoje suteikta teisė kurti miestą.

Palankios sąlygos formuotis stambių pirklių ir miestiečių luomui, susidariusios XVI a. pirmojoje pusėje, pablogėjo to paties amžiaus antrojoje pusėje. Miestiečiams ir valstiečiams uždėti mokesčiai bei prievolės augo, o didesnių teisių bei ūkininkavimo laisvių jiems nebuvo suteikta. Bajorų teisė be muitų išvežti ir įsivežti prekes, vidaus rinkoje reguliuoti prekių kainas smukdė vietinę rinką, stabdė miestų ekonomikos augimą.

XVI a. bajorai nuolat kovojo dėl prekybos grūdais monopolio, o 8-ajame dešimtmetyje jie jau išveždavo tris kartus daugiau grūdų negu miestiečiai. Taip jie tapo ne tik grūdų gamintojais, bet ir stambiais prekybininkais – pardavinėjo ir savo, ir valstiečių grūdus. Iš užsienio bajorai įsiveždavo vis daugiau pramoninių ir prabangos prekių.

Vis dėlto XVII a. pirmojoje pusėje prekyba tebebuvo intensyvi. LDK didžiausias prekybos centras buvo Vilnius. Rygos, Karaliaučiaus, Klaipėdos pirkliai

Lietuvos miestuose ir miesteliuose turėjo savo sandėlių, juose vykdavo turgūs. Nuo XVI a. pabaigos miestams suteikta teisė rengti mugės.

Įvairūs XVII a. pirmosios pusės Seimo potvarkiai bei kiti dokumentai rodo, kad pirklių įtaka miestuose vis didėjo. XVI a. pabaigoje atsirado pirklių brolijos: 1602 m. sukurta 60 vyrų draugija pirkliams ginti nuo skriaudėjų.

XVIII a. 7–9 dešimtmečiuose nedideliems LDK miestams suteiktos privilegijos rengti mugės ir prekymečius. 1776 m. Seimas patvirtino naują Iždo komisijos nustatytą matų sistemą. Paskutiniame XVIII a. dešimtmetyje LDK prekyba tik priartėjo prie XVI a. antrojoje pusėje buvusio prekybos lygio ir masto. 1792 m. Targovicos konferencija panaikino 1791 m. miestiečių laisvės įstatymą.

XVI a. antrojoje pusėje šalyje susilpnėjus centrinei valdžiai ir valstybės gyvenime ėmus dominuoti bajorijai, sąlygos miestiečių luomui susiformuoti tampa nepalankios. Prekyba miestuose nustojo vystytis, sulėtėjo miestų augimas, sumažėjo upės, kaip miesto infrastruktūros elemento, reikšmė, kartu sulėtėjo ir jos krantinės formavimasis.

3. Miesto krantinės tipologija ir paskirties kaita

Pažymėtina, kad istoriniuose uostuose ir miestuose, tokiuose kaip Amsterdamas, Gdanskas ir Venecija, kanalai arba upės vagos atlieka pagrindinės miesto gatvės funkciją, o krantinės visuomeninės erdvės tipas yra labiau sukultūrintas. Anksčiau aptartas uosto ir krantinės santykis leidžia teigti, kad uoste esančioje krantinėje jungiasi ne tik gatvės, bet ir aikštės funkcijos. Čia turima omenyje uostų ar prieplaukų teritorijose buvę turgūs (pvz., žuvų, šieno ir malkų Vilniuje, Klaipėdoje). Parkų formavimas integruojant į juos ir upę taip pat vadintinas krantinės tipo visuomenine erdve. Tokiam tipui priskirtini sakraliniai Vilniaus Kalvarijų, Žemaičių Kalvarijų parkai, Vilniaus Bernardinų sodas. Kultūrinio parko ir krantinės erdvės simbioze laikytinos ir šiuolaikinės pasikartojančios meninės ekspozicijos vandenynje (meninės akcijos Neries ir Vilnios vagose, Vilniuje; skulptūrų parkas Vilnojos ežere ir jo krantuose Sudervėje, Vilniaus r.).

Kitas galimas krantinės visuomeninės erdvės potipis – paplūdimys – dėl savo nesuformuoto kranto negalėtų būti priskirtas krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, tipui. Tačiau miesto teritorijoje planingai suformuotas paplūdimys (toks, koks atsirado Paryžiuje,

kai buvo išardyta sutvirtinta krantinė, kuri buvo užpildyta smėliu ir apsodinta palmėmis), vadinamas krantinės tipo erdve.

Detalizuojant krantinės tipologijos klausimą, prisimintina C. Maughtin morfologiniu-struktūriniu požiūriu suformuluota krantinės mieste tipologija [1]:

1. „*Stataus krašto*“ krantinė. Pastatai kyla tiesiog iš vandens. Dažniausiai tokios krantinės buvo formuojamos XIX a. apstatant kanalus daugiaaukščiais sandėliais. Tokio tipo krantinės skirtos laivams krauti. Viešųjų erdvių „stataus krašto“ krantinėse nebuvo. Pavyzdžiui, *The Waterways Building-Nottingham* kanalas Anglijoje.

2. „*Perforuota*“ krantinė. Susiformavo iš žvejų gyvenviečių, kur iš sodybos į atvirus vandenį laivai patekdavo kanalais. Vanduo šiuo atveju atlieka gatvės paskirtį. Pavyzdžiui, *Piazza Degli Uffizzi* Florencijoje.

3. „*Minkštasis krantas*“, arba *paplūdimys*. Tai natūralus krantas. Šis krantinės tipas būdingas ne tik užmiesčio teritorijoms prie vandens, bet ir miestų centrams. Dažnai miesto centre būna įrengti miesto parkai ar tiesiog poilsio plotai su „minkštojo“ tipo krantine.

4. „*Kietasis krantas*“, arba *dokinė krantinė*. Priešingai nei „minkštasis krantas“, formuojamas naudojant konstrukcijas. Pastatai šiose krantinėse atitraukti nuo jūros. Lygiagrečiai su jūros linija būna įrengta apsauginė siena. Viešieji takai formuojami tarp pastatų statmenai jūrai (pavyzdžiui, Liverpulyje, Niujorke, Amsterdame, Honkonge).

5. „*Užutekis*“ – atviras skveras. Šio tipo krantinės pavyzdys yra Belfasto mieste Šiaurės Airijoje.

6. „*Molas*“ – tam tikru kampu nuo kranto į vandenį įrengtas lieptas. XIX a. patobulintas, kad prie jo galėtų prisišvartuoti maži laivai. Dabar virtęs poilsiniu objektu.

7. „*Atsuktos nugaros*“ krantinė. Miestas yra nusiukęs nuo vandens. Šiam tipui autorius priskiria ir drenuotus vandens telkinius.

Taigi tipologiniu požiūriu krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, raidą lemia jos prekybinė funkcija ir, aišku, uostas, kaip dominuojanti miesto funkcija. Miesto raidos procese priklausomai nuo sociokultūrinių sąlygų bei dominuojančios miesto funkcijos kaitos miesto krantinė įgyja kitokių paskirčių. Įvairių krantinės potipių, pavyzdžiui, klasicistinio parko, kurio vienas svarbiausių elementų yra vandens telkinys, bruožų XIX a. viduryje atsiranda ir miesto krantinėje, kai Vakarų Europoje išviryra sveikojo miesto idėja, propaguota Parkų judėjimo. Kitaip sakant, miesto krantinė,

iki tol buvusi grynai pramoninė, įgyja parko elementų, jai suteikiama ir rekreacinė paskirtis. Tad raiškiausia krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, transformacija pastebima XIX a. pabaigoje, ir tai yra naujų urbanistinių idėjų įgyvendinimo miesto teorijoje pasekmė. Tačiau Lietuvoje, jai esant Rusijos imperijos provincija, o ir pačioje Rusijoje miestų formavimo idėjos vėlavo ir gerokai skyrėsi nuo Vakarų Europos, taigi tokios kokybinės krantinių mieste formavimo kaitos nesimato. Kaip minėta, joje esama daugelio prekybinių funkcijų, tačiau, kaip aiški visuomeninė erdvė, lyginant ją net ir su Rusijos analogais, Lietuvoje ji nėra taip aiškiai formuojama kaip „kietojo kranto“ arba „stataus krašto“ krantinė. Jose atsiranda rekreacinių funkcijų, tačiau jos nėra taip aiškiai sukultūrintos, kaip Peterburgo ir mažesnių Rusijos miestų atvejais XIX a. Šiame kontekste vėl išimtis yra Klaipėda, kur dominuojanti miesto funkcija yra uostas. Be abejonės, svarbus ir tas faktas, jog Rusijos XIX a. urbanistinė sistema jos nepalietė. Tačiau tik šiame mieste galima pamatyti visus anksčiau minėtus krantinės visuomeninės erdvės tipus. O Klaipėdą lyginant su kitais Lietuvos uostais (koks, pavyzdžiui, buvo Kaunas), manytina, jog ne vien socioekonominiai veiksniai turi lemiamos įtakos krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, formavimui. Kaip matyti, esant skirtingam sociokultūriniam kontekstui, vyraujant skirtingoms miesto funkcijai bei miesto formavimo doktrinai, krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, formavimo rezultatai gerokai skiriasi.

4. Apibendrinimai

1. Apžvelgus istorinį Lietuvos miestų raidos kontekstą ir sociokultūrinę sąlygą darosi aiški krantinės ir paties miesto raidos tarpusavio priklausomybė. Galima teigti, jog miesto krantinės raida yra susijusi su tam tikromis istorinėmis miesto raidos sąlygomis: a) nustoja vystytis prekyba; b) sulėtėja miestų augimas; c) sumažėja upės, kaip miesto infrastruktūros elemento, reikšmė; d) krantinė formuojasi lėtai, o tam tikrais laikotarpiais ir visai nesivysto.
2. Dominuojanti miesto funkcija lemia krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, paskirtį. Priklausomai nuo miesto formavimo doktrinos skiriasi visuomeninių erdvių formavimo principai. Šiaurės Vakarų Europos kultūros veikiama Klaipėda dėl tam tikrų istorinių aplinkybių gynybinę funkciją išlaikė ilgiau už kitus Lietuvos miestus. Ji ilgą laiką vystėsi

uždaroje teritorijoje. Nepaisant gynybinio miesto pobūdžio, uostas atliko prekybos, logistikos bei žvejybos funkcijas. Tai rodo, kad Klaipėda kranti- nę, kaip miesto visuomeninę erdvę, turėjo nuo pat miesto įkūrimo iki pramoninės revoliucijos prad- žios. Ši erdvė buvo formuojama planingai. Vidu- rio ir Rytų Europos kultūros veikiamų Vilniaus krantinių istorinė raida rodo, kad miestas, aug- damas viename krante, nepakankamai įtraukė upę į miesto visuomeninį gyvenimą. Žinios apie mies- to krantinės planingą formavimą yra vėlyvos. Nuo XVII a. pirmosios pusės krantinei vystytis susida- rė nepalankios sąlygos, todėl ji formavosi lėtai, o tam tikrais laikotarpiais visai nebuvo formuojama.

3. Miesto krantinės funkcinis tipas neretai priklauso nuo miestiečių vykdomos su upę susijusios veik- los pobūdžio ir mastų, o tai reiškia, kad vyraujanti miesto funkcija tam tikrais laikotarpiais lemia krant-inės vyraujančią tipą ir paskirtį atitinkamu laikotar- piu.
4. Krantinė, kaip miesto visuomeninė erdvė, remian- tis tipologija, apibrėžimais ir konkrečiais įgyven- dintais objektais, sietina su pagrindiniais visuome- ninių erdvių tipais – gatve, aikšte ir parku. Tai leidžia suformuluoti išvestinius krantinės, kaip miesto visuomeninės erdvės, tipus ir potipius: krant-inė-gatvė, krantinė-aikštė, krantinė-miesto parkas, krantinė-kultūrinis parkas, krantinė-paplūdimys.

Literatūra

1. Moughtin C. Urban Design: Street and Square. Oxford: Ar- chitectural Press, 1999. 177 p.
2. Proceedings of the Liquid Assets. Making the most of our urban watercourses. Urban Design Alliance (www.udal.org.uk/towns.htm)
3. Jurkštas V. Kauno senamiesčio tūrinė-erdvinė kompozicija. Iš: *Architektūros paminklai*. Vilnius, 1975, t. 3. 102 p.
4. Miškinis A., Baliulis A. Iki 1800 m. sudaryti Lietuvos mies- tų ir miestelių planai. Iš: LTSR aukštųjų mokyklų mokslo dar- bai. Urbanistika ir rajoninis planavimas. Aplinkos urbanisti- nis formavimas, 1985; Miškinis A. Dėl rusų ir Vakarų architektūros poveikio feodalinės Lietuvos miestams. Iš: LTSR architektūros klausimai. Vilnius: Mokslas, 1977, t. V (IV), p. 91–105; Miškinis A. Kaip toliau formuosime Kauno centrą. *Literatūra ir menas*, 1980. X. 11, p. 11–12; Miškinis A. Kauno centro raidos dėsningumai ir savitumai. *Statyba ir architektūra*, 1974, Nr. 6, p. 29–32; Miškinis A. Kėdainiai. *Statyba ir architektūra*, 1972, Nr. 8; Miškinis A. Stačiakam- pio plano miestai. Iš: Lietuvos architektūros istorija. Vilnius: Mokslas, 1988, p. 73–77; Miškinis A. Lietuvos urbanistika: istorija, dabartis, ateitis. Vilnius: Mintis, 1991. 154 p.; Miš- kinis A. Merkinės praeitis ir ateitis. *Statyba ir architektūra*. 1970, Nr. 5, p. 21–24; Miškinis A. Prie Klaipėdos kūrimosi ištakų. *Statyba ir architektūra*, 1974, Nr. 11; Miškinis A. Tra- kai: kas bus su jais. *Literatūra ir menas*, 1987. II. 7, Nr. 6 (2099), p. 12–13; Miškinis A. Trakai: senovė ir nūdienu. *Li- teratūra ir menas*, 1979. XII. 29, Nr. 52 (1826), p. 4–5; Miš- kinis A. Trakai: senovė ir nūdienu. *Literatūra ir menas*, 1979. I. 13, Nr. 2 (1676), p. 8; Miškinis A. Veliuonos istorinė ur- banistinė raida. Iš: LTSR architektūros klausimai. Vilnius: Mokslas, 1977, t. V (IV), p. 64–89; Miškinis A. Vilijampol- lės būta savarankiško miesto. *Statyba ir architektūra*, 1973, Nr. 3, p. 30–31.
5. Šešelgis K. Lietuvos urbanistikos istorijos bruožai. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1996. 157[2] p.; Šešelgis K. Miestų raida: sąlygos ir rezultatai. Vilnius: Technika, 1996. 252 p. 171 il.
6. Bacon E. N. Design of Cities. New York: The Viking Press, 325 p.
7. Alexander C. The Timeless Way of Building. New York: Ox- ford University Press, 1979. 552 p.
8. Яргина З. Н. Эстетика города. Москва: Стройиздат, 1991. 368 p.
9. Benevolo L. Europos miesto istorija. Vilnius: Baltos lankos, 1998. 294 p.
10. Gastil R. W. Beyond the Edge. New York's New Waterfront, 2002. 208 p.
11. Hutton G. Scotland's Milenium Canals. The survival and re- vival of the Forth & Clyde and Union Canals, 2002. 163 p.
12. Falkirk Wheel. Project Study. *New Civil Engineer*.
13. Lynch K. Government Center and the Waterfront, Boston. City Sense and City Design. Writings and Projects of Kevin Lynch, 1996, p. 665–674.
14. Meyer H. City and Port. Rotterdam, 1999. 424 p.
15. Grunskis T. Miesto aikštė sociokultūrinėje visuomenės rai- doje. *Urbanistika ir architektūra*, t. XXIV, Nr. 1 (23). Vil- nius: Technika, 1997, p. 100–110.
16. Grunskis T. Sociokultūrinė miesto visuomeninių erdvių tra- dicija. *Urbanistika ir architektūra*, t. XXIII, Nr. 1. Vilnius: Technika, 1999, p. 17–30.
17. Grunskis T. Lukiškių aikštės estetinės transformacijos pro- blema Europos miesto aikščių tradicijos diskurse. *Urbanisti- ka ir architektūra*, t. XXIV, Nr. 3. Vilnius: Technika, 2000, p. 119–134.
18. Grunskis T. Sociokultūrinio konteksto įtaka miesto visuome- ninių erdvių formavimui. Daktaro disertacija. Vilnius, 2002.
19. Vilniaus fotografija 1858–1915. Vilnius: Lietuvos nacionali- nis muziejus, 2001, p. 247, 274.
20. Jurkštas J. Senojo Vilniaus vandenys. Vilnius: Mokslas, 1990. 138 p.
21. Žulkus V. Viduramžių Klaipėda. Kaunas: Spindulys, 2002. 164 p.
22. Petrauskas R. Luomai. Iš: LDK kultūra. Tyrinėjimai ir vaiz- dai. Vilnius: Aidai 2001, p. 320.
23. Kiaupa Z. Miestai. Iš: LDK kultūra. Tyrinėjimai ir vaizdai. Vilnius: Aidai 2001, p. 351.
24. Laumenskienė E. Prekyba. Iš: LDK kultūra. Tyrinėjimai ir vaizdai. Vilnius: Aidai 2001, p. 509–520.

**HISTORIC AND SOCIOCULTURAL
CONDITIONS OF EMBANKMENT
DEVELOPMENT IN LITHUANIAN TOWNS BY
THE 20TH CENTURY**

T. Grunskis, L. Nekrošius

Summary

The paper discusses the development conditions and some peculiarities of embankments as urban public spaces in Lithuanian towns by the 20th century, analyses historic and sociocultural embankment development conditions, considering both general conditions having an influence on the economic development of towns (including embankments) and the influence of social groups and local authorities. The paper also pre-

sents a review of changes of embankment functions during different periods of urban development in Lithuania, discusses the typology of embankments as public spaces.

Radical changes in the conditions of today's urban development resulted in fast changes of the largest Lithuanian towns. However, the situation of changes in urban public spaces, including embankments, is not as dynamic as that in the towns of Lithuania. Therefore, it should be noted that the formation of urban public spaces is still an urgent problem in Lithuania. As to embankment formation, it practically does not take place in the majority of Lithuanian towns, except the city of Klaipėda. It can be explained by the fact that urban development, including embankment formation, is determined by not only by socioeconomic factors but also by sociocultural as well as historic and political aspects, i.e. by the entire context of the problem in question.