ŽALGIRIO NACIONALINIO PASIPRIEŠINIMO JUDĖJIMO priedas

Nr. 379

SU ŽALGIRIU – UŽ LIETUVĄ!

ŽALGIRIS

Daina prasideda nuo gimtinės

Dainuojamosios poezijos kūrėją ir atlikėją Albertą ANTANAVIČIŲ, ko gero, teisinga jau būtų vadinti Dzūkijos dainiumi, atskirai apdainavusiu kone kiekvieną šio žalio ir nuostabaus krašto vietovę, kiekvieną Dzūkijai svarbų istorinį įvykį, kiekvieną jos miškuose galvą padėjusį Lietuvos partizaną...

Šiandien, ir vėl sulaukę jo solidaus (jau aštuntojo), net kelių dešimčių dainų albumo, šį kartą skirto gimtajam dainiaus miestui - Alytui, su A.Antanavičiumi kalbamės apie meilę Tėvynei, kuri, pasak menininko, negali būti tikra, jeigu ji neprasideda nuo meilės konkrečiam gimtosios žemės lopinėliui.

Rimvydas STANKEVIČIUS
„Respublikos“ žurnalistas

Stasio Žumbio nuotr.

- Jau yra išleistas jūsų albumas, skirtas Dzūkijos žemei, taip pat - atskiri jūsų dainų rinkiniai jos miškuose kovojusiems partizanams, Vilniaus kraštui, Varėnos kraštui... Juokai juokais, bet baigiat apdainuoti kiekvieną savo gimtojo krašto upę ir medį atskirai, todėl noriu paklausti, ar su tokiu homeriškuoju dainiaus pašaukimu yra gimstama, ar jis užgyvenamas?

- Nuoširdžiai dainuoti žmogus juk tegali iš meilės. Tad ir čia, manau, viskas prasideda ne nuo pašaukimo dainuoti, o nuo meilės savajam kraštui - meilės, kuri liepia jį apdainuoti, nepalikdama jokio pasirinkimo.

Vaikystėje pirmiausia įsimylėjau savo gimtąjį kiemą, vėliau - gimtąjį miestą, dar vėliau - visą Dzūkiją, Lietuvą... Dainose man rūpi žmonėms apie visa tai papasakoti. Todėl manosiose dainose svarbiausia yra ne poetinis kalbėjimas, ne metafizinės gelmės ir net ne melodija, o epinis pasakojimas - istorinė dokumentika, geografija, vietovardžiai, konkretūs įvykiai, konkretūs žmonės... Ką nors mylėdamas, juk negali nustoti tuo meilės objektu domėjęsis, todėl gyvendamas apie savo gimtąjį kraštą vis daugiau sužinau, mane įkvepia ir sukrečia vis kiti dalykai, kuriuos panūstu išsaugoti žmonių atmintyje, širdyse ir lūpose. Na, o daina, jei tik ji išties prigyja žmonių lūpose, mano nuomone, yra pati patikimiausia nacionalinės atminties ir nacionalinės savasties saugotoja.

Kaip tik todėl kurdamas dainas didžiausią dėmesį visuomet skiriu tekstui, o muzika mano - pabrėžtinai paprasta, „suręsta“ iš keturių - penkių gitarinių akordų... Tokio melodijos paprastumo taip pat siekiu sąmoningai - noriu, kad manąsias dainas galėtų atlikti ne tik profesionalūs dainininkai, bet ir kiekvienas žmogus miške su gitara prie laužo arba prie šventinio stalo...

- O ar dainuoja?

- Dainuoja. Ypač bendruomenės mėgsta dainuoti tas dainas, kuriose skamba jų gimtųjų kaimų pavadinimai. Jau esama ir tokių dainų, kurias, neretai persiaranžavę ar net šiek tiek pakeitę melodijas, atlieka chorai ir liaudies kapelos...

- „Čia mes gimstam iš tylios dainos/ Geraširdės dzūkės širdyje/ Čia nebūna negražios dienos,/ Nes mes patys spalviname ją“... O juk tikrai - nereta jūsų daina turi savy tokio, sakyčiau, himniškumo?..

- Manau, visus meno kūrinius tam tikra prasme dera laikyti žmonijos himnais pasauliui ir gyvenimui. Tad ne išimtis ir manieji - tai himnai mano tėvams, mano šeimai, namams, kuriuose užaugau, gimtajam miestui, Lietuvai... Kitaip tariant - manajam pasauliui, kuriame išties gyvenu ir kurį išties myliu.

> Mane labai liūdina ir netgi erzina, kai tie, kurie fiziškai arba vidujai yra emigravę, moko, kaip dera gyventi tuos, kurie yra likę gyventi Lietuvoje

- Lietuvoje gimęs ir augęs Nobelio premijos laureatas Česlovas Milošas yra sakęs, kad nemylėdamas savo gimtosios parapijos žmogus neįstengia mylėti nei savęs, nei pasaulio. Sutinkate?

- Be jokios abejonės. Dar moksleivis būdamas perskaičiau Tomo Vulfo knygą „Žvelk, angele, į savo būstą“, kurios pagrindinis herojus Judžinas sakė: „Aš nenoriu tapti JAV prezidentu, scenos žvaigžde, pasaulyje žinoma asmenybe - tenoriu, kad mano gimtojo miestelio žmonės apie mane gerai atsilieptų“. Labai giliai įstrigo man šitie žodžiai ir būtent tuomet apsisprendžiau - kad ir ką šiame gyvenime darysiu, kad ir kur likimas mane nublokš - visada gyvensiu su savuoju gimtuoju kraštu širdy, o dirbdamas visuomet stengsiuosi, kad mano kraštiečiai nesigėdintų manęs pavadinti savu.

- Gyvenime turime ir patiriame visi daugiau ar mažiau - panašiai, tačiau juk ne visi taip spirga iš meilės savajam kraštui, kaip jūs. Sakykit, kas užkrėtė jus tąja meile?

- Dainingumą, be abejo, paveldėjau iš mamos ir visos balsingosios jos giminės. Mama buvo ir pirmoji mano muzikos mokytoja - pamokė groti akordeonu. Dabar mano mamai - aštuoniasdešimt septyneri, ir visai neseniai ji dar giedojo bažnyčios chore, o balsas jos - visai kaip Beatričės Grincevičiūtės...

Na, o šviesaus atminimo tėvas mane vaikystėje labai nemažai kur apvedžiojo - po miškus, savo gimtųjų kaimų apylinkes, vaizdingus paupius... Riešutaudamas ar grybaudamas tėvas visuomet papasakodavo apie konkrečias vietoves nepaprastai įdomių, širdin atgulančių istorijų, o aš klausydavau ir įsimindavau.

Vėliau - prisidėjo mokykla, krašto muziejus. Turėjau tikrai puikius, savąjį kraštą mylinčius ir neprastai pažįstančius mokytojus, todėl, nors mokyklą baigiau niūriais „brežneviniais“ sovietinės priespaudos laikais, tačiau ir teisingą Lietuvos istoriją, ir užgintąją lietuvių pasipriešinimo sovietų okupacijai istoriją žinojau puikiai, nors tais laikais visa tai žinoti buvo gan pavojinga. Matyt, čia kerojo tvirtos patriotinės tradicijos, nes juk kaip tik manojoje mokykloje prieš išeidamas kautis į mišką buvo mokytojavęs Adolfas Ramanauskas-Vanagas. Beje, ši mokykla šiandien ir vadinasi jo vardu. Nors, kai ją baigiau aš, šio vardo mokykla dar nenešiojo, bet neslėpsiu - labai juo didžiuojuosi.

Mano šeima, kaip vėliau supratau, galėjo man apie visus šiuos dalykus papasakoti kur kas smulkiau ir išsamiau, mat tarp giminių, pasirodo, turėjau ir į lagerius išvežtų, ir partizanavusių, ir galvas už Lietuvos laisvę padėjusių... Tačiau tėvai apie tai kalbėdavo šykščiai, kaip vėliau prisipažino, tokiu būdu siekdami mudu su broliu apsaugoti nuo galimų persekiojimų.

- Nemanote, kad su savąja patriotine dainų tematika labai jau nemadingas šiais laikais esate? Kodėl gi nedainuojate apie ES, apie globalizaciją, homoseksualų eitynes ir panašius dalykus, šiandien laikytinus vienintele teisinga pilietiškumo išraiška?

- Kuo nuoširdžiausiai pritariu - esu labai nemadingas, ir negana to - madingas niekada nebuvau ir nebūsiu. Mylėti savąjį kraštą niekada netaps mada, todėl ta meilė nerizikuoja ir niekad iš mados išeiti.

O eitynės, globalizacija - ne mano gyvenimo atributai... Jau sakiau, kad dainuoju tik apie tą pasaulį, kuriame pats gyvenu, kurį branginu.

Žinoma, kiekvieno žmogaus asmeninio apsisprendimo reikalas yra emigruoti arba gyventi globaliuose kontekstuose ir abstrakčiose formose net ir neemigravus, tiesiog nepastebint tokių darinių kaip gimtinė, gimtoji kalba, tauta, jos kuriama valstybė... Tačiau mane labai liūdina ir netgi erzina, kai tie, kurie fiziškai arba vidujai yra emigravę, moko, kaip dera gyventi tuos, kurie yra likę gyventi Lietuvoje ir stengtis dėl jos ateities.

- Vadinasi, su tokiais Lietuvos dainiais kaip Bernardas Brazdžionis jums ne pakeliui?

- Ką ir kalbėti, B.Brazdžionis labai gražiai rašė apie Lietuvą, tačiau man jis nėra ir nebus toks artimas kaip Maironis ar V.Krėvė, nes Tėvynę jis mylėjo iš toli. O Tėvynę mylėti iš toli yra kartais lengviau, kartais sunkiau, bet niekada nėra ir nebus tolygu gyvenimui čia, kai Tėvynės likimas ir tavasis likimas reiškia visiškai tą patį.

- Turime tokį puikų, „Lietuvą dainuojantį“ fotomenininką Algimantą Aleksandravičių, kuris jau yra sudaręs ir išleidęs nuotraukų albumus apie Žemaitiją, Aukštaitiją, Dzūkiją, o šiuo metu, kiek žinau, intensyviai pluša ties Sūduva. Gal, sakau, panašiai daryti ketinate ir jūs - galbūt išsamiai ir nuosekliai apdainavęs gimtąją Dzūkiją, imsitės dainuoti apie kitus regionus, ilgainiui savo dainomis apipindamas visą Lietuvą?

- Keista, kad klausiate - kaip tik neseniai gavau pasiūlymą iš brolių aukštaičių apdainuoti jų kraštą, tad, kas žino, gal kada nors į šį jūsų klausimą galėsiu atsakyti teigiamai. Tačiau kolei kas apie tai negalvoju - dar yra kas veikti ir gimtojo savo krašto kontekstuose.

Tarp mano planų esama dar sumanymo išleisti dainų albumą, skirtą Alytaus rajono žmonėms ir vietovėms, taip pat atskirai - Lazdijų kraštui. Daugelis dainų jau yra sukurtos, tereiktų jas surinkti, vykusiai sudėlioti ir išleisti.

Negaliu prižadėti, kad gyvenimo trukmės ir kūrybinių galių man užteks apdainuoti Lietuvą, bet dėl mylimos Dzūkijos - esu įsitikinęs - ją išdainuosiu visą.

Ar reikia Lietuvos sostinei metro?

Apie tai prie ŽALGIRIO NACIONALINIO PASIPRIEŠINIMO JUDĖJIMO apskritojo stalo diskutavo žymus lenktynininkas, Seimo narys Stasys BRUNDZA, Seimo narys, Metro idėjos paramos parlamentinės grupės pirmininkas Artūras SKARDŽIUS, Seimo narys, buvęs Vilniaus savivaldybės administracijos direktoriaus pavaduotojas Gintaras TAMOŠIŪNAS ir piliečių asociacijos „Metro sąjūdis“ valdybos pirmininkas Juozas ZYKUS. Diskusiją vedė žalgirietis Gediminas JAKAVONIS.

EPA-Efrosnuotr.

G.JAKAVONIS: Ar ne per daug automobilių mūsų gatvėse?

J.ZYKUS: Susisiekimo problemos Europą užklupo po Antrojo pasaulinio karo, maždaug 7-ajame dešimtmetyje. Tuo metu vietoj tankų pradėta gaminti automobilius ir šie užplūdo gatves. Tada žmonės pradėjo galvoti, ką daryti, ir perėjo į kitą lygį - po žeme.

Pas mus ši problema prasidėjo apie 2000 metus, kai mus irgi užplūdo automobiliai. Visas miestas buvo suplanuotas 100 tūkst. gyventojų. Buvo laikoma, kad 1 tūkst. gyventojų teks 100 mašinų. Mūsiškiai, šiek tiek nusižengdami Maskvai, projektavo, kad 1 tūkst. gyventojų tektų 200 mašinų.

Dabar Vilniuje 1 tūkst. gyventojų tenka beveik 600 mašinų. Be to, dar atvažiuoja 150 000 tvarkyti visokių reikalų - tiek į Seimą, tiek į Vyriausybę, į teatrus, į gydymo, mokymo įstaigas.

Nepatikėjau, kai perskaičiau mokslinį darbą, kuriame rašoma, kad kasmet mes prarandame 1,5 mlrd. eurų. Vadinasi, kiekvieną dieną mes prarandame 5 mln. eurų. Kiek čia šnekėsime, prarasime kelis šimtus tūkstančių eurų. Nes apie 100 tūkst. automobilių šiuo momentu, tai yra nuolat, stovi spūstyse.

Gatvės siauros ir jų nepaplatinsi, o mašinų daug. Nėra kvailesnio užsiėmimo, kaip stovėti spūstyse, gaišti laiką, deginti pinigus, kvėpuoti tuo oru ir nervintis.

Aš žinau, kaip po Nerimi pastatyti metro stotį. Bet nežinau, kaip Seime priimti politinį susitarimą ir leisti verslo struktūroms statyti šitą objektą.

G.TAMOŠIŪNAS: Turėtų būti priimami strateginiai sprendimai, ką daryti su viešuoju transportu. Ir tai tikrai neturėtų apsiriboti metais ar dvejais. Miesto viešojo transporto vizija turėtų būti formuojama mažiausiai 20 metų.

Didžioji dalis žmonių gyvena Vilniaus mieste. Spūstys, kad ir platiname gatves, diegiame įvairias išmaniąsias technologijas į šviesoforų valdymo sistemas, tikrai nemažėja.

Bent jau mano nuomone, autobusų juostų plėtimas spūstis dar labiau padidina, nes mažiau juostų tenka automobiliams.

Vilniaus mieste viena iš didesnių problemų yra dėl šviesoforų. Tai strateginis miesto transportininkų dalykas. Kiekvienoje sankryžoje jie planuoja statyti po šviesoforą. Jeigu atsidaro koks prekybos centras ar biuras, dažniausiai aplinkui apsistatoma šviesoforais, kurie natūraliai stabdo srautą. Jeigu yra siaura gatvė, ja važiuoti gali tam tikras kiekis automobilių, daugiau į plotį nebestatysi. Tai bent jau užsienyje tie klausimai sprendžiami taip, kad automobilių srauto stengiamasi nestabdyti.

Pas mus šiandien einama atvirkščiai. Bandoma motyvuoti, kad šviesoforų valdymo sistema automatiškai turėtų viską reguliuoti. Deja, ta sistema taip efektyviai neveikia. Manau, didelė problema yra dėl to, kad nėra specialistų, kurie galėtų su ja efektyviai dirbti.

Metro, mano požiūriu, yra vienas iš efektyviausių sprendimo būdų. Yra keli žmonių stereotipai. Labai sudėtinga žmonėms išaiškinti, kad metro yra gerai, kai jie juo nėra naudojęsi. Yra tikrai nemažai vilniečių, kurie metro nė karto gyvenime nėra važiavę.

> Neturtingi arba kvailiai tą patį darbą daro du kartus ir du kartus moka
>
> Artūras SKARDŽIUS
> Seimo narys, Metro idėjos paramos parlamentinės grupės pirmininkas

Man yra tekę gyvenime pakankamai daug naudotis metro. Kažkiek buvau emigravęs iš Lietuvos, gyvenau mieste, kuriame yra keliasdešimt milijonų žmonių. Ten tik metro galėdavai planuoti savo laiką.

Yra dar kitų niuansų. Šiltųjų kraštų gyventojai galbūt neturi tų pliusų. Nėra patogu stovėti per lietų autobusų stotelėje, juo labiau jei yra minusinė temperatūra, šlapdriba.

Pats buvau studentas, turėjau automobilį. Jeigu lietus lyja, sniegas, tikrai norisi važiuoti automobiliu, nes paprasčiausiai yra patogiau. Metro tą dalyką išsprendė. Metro žiemą visada yra šilta, metro niekada nesninga, per lietų niekada nelyja, o vasarą, atvirkščiai, visada yra vėsu.

G.JAKAVONIS: Pats esu baigęs ekonomiką, tai duodavo tokius tarybinių laikų skaičiavimus: metro bet kokiu atveju atsiperka, kai yra milijoninis miestas, kai turi daugiau nei milijoną gyventojų.

A.SKARDŽIUS: Išties, turbūt turtingi pinigų neskaičiuoja. Taip sakydavo sovietmečiu. Buvo Sovietų Sąjunga, planinė ekonomika, bet ir tai metro buvo diegiamas. Dešimtojo dešimtmečio pradžioje dirbau Vykdomajame komitete, dabar vadintųsi Vilniaus savivaldybė. Tada jau buvo planuojama statyti metro, prieš 35 metus.

Pirmiausia didėja susisiekimo greitis. Yra atliktos studijos, kiek prarandame spūstyse pinigų. Kokią pridėtinę vertę galėtų sukurti administracinė sostinė, vienas iš Lietuvos verslo polių, per tą laiką, kurį praleidžiame spūstyse?

Kitas neigiamas aspektas yra tarša. Tai yra išlaidos sveikatai, atsiliepia žmonių darbingumui, tai vėlgi yra ekonominiai praradimai.

Galų gale galima kalbėti apie gatvių eksploatacijos laiko pratęsimą. Persikėlus į požeminę erdvę, nereikėtų automobiliais, dažnai važiuojant po vieną, šlifuoti gatvių.

Europos miestuose, ypač Prancūzijoje, metro diegiamas, kai jau yra 120 tūkst. ar 200 tūkst. gyventojų. Jie supranta, kad šiandien yra 100 tūkst., o rytoj, jeigu trauka yra, gali būti ir milijonas.

Ekonominiai skaičiavimai rodo, kad Vilnius jau seniai nusipelnęs ir subrendęs metro. Tačiau mane stebina kai kurių politikų arba politinių institucijų, pavyzdžiui, prezidento institucijos, nenoras net Lietuvai turėti šios transporto rūšies teisinį reglamentavimą.

Tai vis dėlto yra sudėtinga transporto rūšis, galioja ypatingo saugumo reikalavimai tiek įrengiant metro, tiek jį eksploatuojant. Kita vertus, tai gali būti puiki civilinės saugos priemonė, ištikus tam tikroms nelaimėms.

G.JAKAVONIS: Turime Vilniaus senamiestį, kuris yra UNESCO saugomas objektas. Aš sunkiai įsivaizduoju, kaip ten galima platinti gatves.

S.BRUNDZA: Galbūt ir būtų keista, bet iš tikrųjų per senamiestį prospekto mes tikrai nenutiesime. Vilnius toks miestas, kad sunku organizuoti normalų eismą automobiliais. Automobilių kiekis, kaip ir gyventojų kiekis, Vilniuje vis dėlto auga, vis didės. Vadinasi, tos problemos nebus išspręstos.

Kai nėra vietos ant žemės, yra du būdai - keltis į viršų arba lįsti po žeme. Įsivaizduokite vėlgi tą patį senamiestį, jeigu kaip Niujorke būtų pristatyta estakadų. Į ką pavirstų miestas?

> Nėra kvailesnio užsiėmimo, kaip stovėti spūstyse, gaišti laiką, deginti pinigus, kvėpuoti tuo oru ir nervintis
>
> Juozas ZYKUS
> Piliečių asociacijos „Metro sąjūdis“ valdybos pirmininkas

Dar įdomiau, buvo pasiūlytos gondolos. Aišku, labai smagu gondola persikelti Druskininkuose per Nemuną, pasigrožėti vaizdais. Bet nelabai įsivaizduoju, kaip reikėtų keliauti iš Vilniaus centro į Šeškinę. Taigi lieka vienintelis būdas - po žeme.

Lietuvoje žiema užklumpa netikėtai. Kai tik prisninga, eismas paralyžiuojamas, šimtai eismo įvykių.

Meteorologinės sąlygos metro judėjimo, greičio niekaip neveikia. Nereikia gaišti laiko paišant deklaracijas, jeigu tai techninis eismo įvykis, arba laukiant policijos.

Buvo siūlyta rinktis tramvajų. Bet tam Vilniaus centras kelerius metus būtų paralyžiuotas. Eismas juo nevyktų, nes vyktų statybos darbai. O kas toliau? Tose siaurose gatvėse judėtų didelių gabaritų vagonai. Ir dar jeigu jiems reikėtų daryti posūkius, automobiliams vietos iš viso nebeliktų. O dar būtų sustojimo aikštelės, kur reikia praleisti keleivius. Tai būtų tik papildomi trukdžiai normaliam eismui mieste.

Mūsų automobilių parkas labai senas. Ir valstybė, ir Vyriausybė nieko nedaro, kad būtų skatinamas naujesnių, švaresnių automobilių atsiradimas. Kas antras automobilis dabar jeigu dyzelinis, tai dūmų kamuoliai iš jo eina. Ir visa tai mes kvėpuojame.

Tai gal negaiškime laiko, miegamuosius rajonus pirmiausia reikėtų sujungti su centru. Bet tai turėtų būti toks patogus transportas, kad žmogui nesinorėtų ir neapsimokėtų važiuoti nuosavu automobiliu.

G.JAKAVONIS: Vilnius yra kaip ir duobėje tarp septynių kalvų. Ir aukščiai Vilniaus pakraštyje įvairūs. Metro vis tiek kažkur įvažiuotų ant žemės.

J.ZYKUS: Techninė problema yra pati mažiausia. Yra miestų, kur gerokai sudėtingesnės geologinės sąlygos, nes jie yra prie upių. Pavyzdžiui, Peterburgas, kur tik giliau nei 80 metrų prasideda geras gruntas. Amsterdamas, Berlynas ir kiti miestai, kurie deltose yra pastatę. Mes gyvename labai geromis geologinėmis sąlygomis. Čia pastatyti būtų gerokai pigiau ir greičiau.

Visi mano, kad viena didžiausių problemų yra pinigai. Bet žmogaus valdymas yra smegenyse. Kai tik pasako „metro“ mūsų žmogui, kuris mūsų amžiaus, jam pirmiausia galvoje iškyla „stancija Komsomolskaja“, „stancija Proletarskaja“ ar „stancija imeni Lenina“. Tas didingumas, gylis užblokuoja visą kitą mąstymą ir sustoja ties šita vieta.

Buvo tarybinė norma - milijonas gyventojų. Paskaičiavau, kad Europoje yra 20 ar 30 miestų, kurie pradėjo statyti metro, nors neturėjo milijonų, o dabar yra Panevėžio dydžio.

Kadangi mes buvome *biedni* Tarybų Sąjungoje, buvo leidžiama statyti metro tik tiems miestams, kurie turi milijoną gyventojų. Sostinėms leido statyti, bet tik tokį mažesnį, lengvesnį variantą - greitąjį tramvajų. Bet jis vis tiek buvo statomas kaip metro, pagal metro parametrus.

Ir Jerevanas, ir Tbilisis pasistatė, turi metro. O Ryga susiprojektavo, 1990 metais turėjo pradėti statyti, 2000-aisiais užbaigti, bet, kaip žinote, Nepriklausomybės kovos. Ir užmiršo, dabar net brėžinių neranda. Mums buvo leista tik tramvajų turėti.

Tikiuosi, kad šitas Seimas nueidamas padarys gerą darbą, priims įstatymą dėl metro. Yra pasakyta, kas planuoja, kad savivaldybė daro tą darbą. Kas organizuoja, jeigu savivaldybė paprašo, tai darys Vyriausybė. Ir kas moka, vėliau pastato ir eksploatuoja. Tai padarys užsienio firmos, kurių pasaulyje yra ir kurios laukia savo eilės, kada mes padarysime politinį apsisprendimą.

G.TAMOŠIŪNAS: Jeigu nusiperki autobusą arba tramvajų, tai po 20 metų jis pasensta visomis prasmėmis. Ir morališkai, ir techniškai. O Londono, Niujorko metro, kurie patys seniausi, šimtus metų jau veikia.

Maskvos metro yra daug įvairių kultūrinių dalykų, skulptūrų, įspūdinga pati metro architektūra. Per dieną juo pervežama apie 10 mln. keleivių. Žinant srautus, pasižiūrėjus į infrastruktūrą, praktiškai net to nusidėvėjimo nematyti. Kaip Stalino laikais kokybiškai buvo pastatyta, iki šiol yra išsilaikęs.

Dabar taip greitai auga naujosios technologijos, kad, mano nuomone, tramvajų greitai nebeliks. Labai populiarėja autobusai, varomi akumuliatoriais, elektros varikliais. Tai yra alternatyva tam pačiam troleibusui arba tramvajui. Jiems nereikia specialių bėgių, specialių laidų, jokios infrastruktūros. Jie taip pat neteršia oro.

Manau, kad po 10 metų transportas kardinaliai pasikeis. Didžioji dalis automobilių bus varomi elektra, akumuliatoriais. O akumuliatorių technologijos auga kur kas greičiau nei telefonų ar kompiuterių.

Metro nepasensta nei per 20, nei per 30, nei per 60 metų. Maskvos metro jau yra daugiau nei 100 metų. Netgi kai kurie vagonai palikti seni, padaryti muziejais. Kad ir investavus daug pinigų, metro išlieka ne 20-iai metų.

Teko man pakeliauti po Europą. Tai Barselonos metro gylis yra kokie penki metrai, tiesiai po gatvėmis. Man netgi buvo gaila žiūrėti mūsų aplinkkelio projektą. Ten užtektų penkių metrų gylio metro įrengti, savikaina būtų buvusi visiškai juokinga.

Vilniaus mieste vienas iš projektų buvo vaizdo stebėjimo kameros. Kai tvarkėme Konstitucijos prospektą, kitas gatves, tai laidus pradėjome tiesti ne griaudami asfaltą, o dar prieš jį tiesdami. Rekonstruojant gatves, sujungiant projektus, galima sumažinti sąnaudas.

G.JAKAVONIS: Kodėl taip ilgai užsitęsė procesas, jei šis projektas toks reikalingas?

A.SKARDŽIUS: Nuomonę sužinosime, kai įstatymas nukeliaus į Seimą. Susisiekimas yra kiekvieno dirbančio žmogaus kasdienės rutinos dalis. Viešojo transporto, susisiekimo plėtra, kaip ir miesto plėtra, privalo būti darni.

Tiek miesto galvos, tiek Susisiekimo ministerijos nesusivokimas ir lemia, kad metro, kaip transporto rūšis, ignoruojama. Nėra pirmiausia gilinamasi į metro pranašumus. Arba tiesiog yra stiprios lobistinės srovės, kurios, veikiamos investuotojų dėl tramvajų, nenori, kad jis atsirastų. Kitaip paaiškinti negalima.

> Ar nenorima, kad visi pirktų dyzeliną, benziną ir jie dar diktuotų kainas?
>
> Gediminas JAKAVONIS
> Žalgirietis

Yra kažkoks nusistatymas prieš šią transporto rūšį, kuri technologiškai galėtų būti tiesiant aplinkkelius. Gali būti tiesiama atviros statybos būdu, kasant tranšėją, ją perdengiant. Jau nekalbant apie tas stotis, kurios prilygtų požeminės perėjos konstrukcijai. Tai būtų racionalu, ypač kai buvo jungiamas Pilaitės mikrorajonas su Vilniaus centru. Buvo tiesiami platūs, gražūs keliai į Pilaitę. Tiesiant aplinkkelį, buvo galima pakloti jungiamąsias linijas. Galėjome sukurti nemažai infrastruktūros.

Darni miesto plėtra yra deklaruota miesto projektavimo dokumentuose, bendrajame plane. Nesunku numatyti, į kurią pusę miestas plėsis, kartu tiesiant komunikacijas. Bet, žinote, neturtingi arba kvailiai tą patį darbą daro du kartus ir du kartus moka. Tiek turime puikių išsilavinusių žmonių, turime stengtis dėl savo ir vaikų ateities. Mes turime sukurti patogų, saugų ir švarų gyvenimą.

> Kiek klaidų jau pridaryta tiesiant magistrales. Po jomis jau galėjo būti metro
>
> Stasys BRUNDZA
> Seimo narys, žymus lenktynininkas

G.JAKAVONIS: Kalbame apie priežastis. Bet ar nėra tarp tų priežasčių mūsų naftininkų, prekeivių kuru noras vyrauti rinkoje, kad neatsirastų metro kaip konkurentas? Ar nenorima, kad visi pirktų dyzeliną, benziną ir jie dar diktuotų kainas, kaip visada Lietuvoje įprasta?

S.BRUNDZA: Manau, kad taip gali būti. Galiu prisiminti gana seną įvykį, tai buvo po 1990 metų, dar buvo amžinatilsis B.Lubys. Buvo svarstoma iš šiukšlių Jonavoje gaminti metaną ir kad metanu būtų varomi, pavyzdžiui, miesto autobusai. Būtų švaru. Mūsų sportinių automobilių gamykla gavo „Ikarus“ variklį, tik „Ikarus“ tada ir buvo, pritaikėme jam uždegimo, įpurškimo sistemas, spaudimo laipsnis ten didelis. Ir tas variklis jau dirbo tuščia eiga naudodamas metaną. Įsivaizduojate, jau tais laikais buvo galima deginti, iš šiukšlių gaminti metaną ir turėti gana ekologišką transporto priemonę.

Bet mano laboratorijos žmonės buvo sutrikdyti. Atėjo tokie žmonės, kitados buvo KGB, paskui papėdę naftininkais, ir pradėjo domėtis. Viskas pas mus greitai dingo, bijant, kad neišlėktų į orą. Visada yra interesų konfliktas, tai neišvengiama. Bet, mano galva, turi nugalėti sveikas protas, turi nugalėti visų žmonių interesai.

G.JAKAVONIS: Tai ko vis dėlto reikia, kad atsirastų metro? Ar Seime vėl bus kažkokie naftininkai ir pradės ką nors regzti ir maišyti?

J.ZYKUS: Dėl blogos valios - iš šimto gali būti vienas du. O nesuprantančių žmonių net ir tame pačiame Seime yra 40. Vienam tai yra kosmosas, kitam utopija, vienai poniai - afera.

S.BRUNDZA: Gal kam nors klaustrofobija.

J.ZYKUS: Kai bus rašoma knyga, tai gal ir bus paminėta. Bet daugiausia aš įtariu, kad ne iš blogos valios visa tai. Nesugebama mąstyti, yra toks siauras požiūris ir jie negali peržengti mitų.

Visi archeologai yra didžiuliai metro šalininkai. Nes jie mato, kad galima padaryti muziejus. Tokį muziejų, pavyzdžiui, mačiau Atėnuose. Tarkim, mes iškasame Vokiečių gatvę ir viską, ką ten surandame, viename aukšte padedame į muziejų. Visi milijonai važiuoja pro šalį, visi mato. Turistai mato mūsų kultūrą ir jiems nereikia kažkur kitur eiti.

Dėl technologijos. Pirmiausia Seimas ryžtasi priimti, pirmininkė užregistruoja ar surenka reikalingą kiekį parašų, ir šita kadencija priima įstatymą. Tada šiuo metu yra tvarkomas bendrasis miesto planas. „Metro sąjūdis“ pasistengs dėl trasų, kad išvengtume nuostolių. Kad nebūtų užstatyta, nereikėtų mums lįsti po namais, kad nereikėtų kilti virš namų, kad nepridarytume sau bėdos. Tada Vyriausybė skelbia konkursą, nes po ketverių metų baigiasi europinė parama, kurios dabar yra apie 2 mlrd. eurų.

Reikės šitų investicijų, kad galėtume palaikyti ūkį. Daug kas mano, kad Europos parama amžina, bet ji tikrai neamžina. Vakarai turi problemų su pabėgėliais, didinamas karinis biudžetas.

> Turėtų būti priimami strateginiai sprendimai, ką daryti su viešuoju transportu. Ir mažiausiai 20 metų
>
> Gintaras TAMOŠIŪNAS
> Seimo narys, buvęs Vilniaus savivaldybės administracijos direktoriaus pavaduotojas

Kaip žinote, pinigų laikyti banke net neapsimoka, bankas sako primokėkite. Kadangi pinigai pigūs, jų yra. Iš tikrųjų ne pinigai yra problema. Nėra problemos pastatyti metro. Pirmas, ilgiausiai trunkantis ir brangiausiai kainuojantis etapas yra politinis susitarimas.

G.JAKAVONIS: Statybos visą laiką yra šalies ekonomikos veidrodis. Ko trūksta, kad visi pajudėtų iš vietos? Europos Sąjungos parama baigsis. Kas bus tie verslininkai, kurie sutiks būti akcininkais? Ar čia iš tikrųjų yra tokių, kurie ryžtųsi investuoti pas mus į Lietuvą?

G.TAMOŠIŪNAS: Seime yra viena problema. Aš, pavyzdžiui, pats gyvenu Vilniuje, atstovauju vilniečiams. Vilniečių vienmandatininkų Seime dabar turėtų būti 12, anksčiau buvo 10. Tai iš 141 Seimo nario šioje sistemoje mes turime pusę Seimo narių vienmandatininkų, tai yra apie 70. Minus 10 vilniečių vienmandatininkų, kurie turėtų atstovauti vilniečių interesams.

Aš įsivaizduoju, kad nė vienas vilnietis tikrai neprieštarauja metro. Vadinasi, yra 60 Seimo narių iš regionų, ir jiems Vilniaus metro kaip ir pusiau nesvarbus.

Aš nešneku apie daugiamandatininkus, tuos likusius Seimo narius, ten irgi vilniečių yra mažuma. Tai jums ir atsakymas, kodėl Vilnius turi mažiausią Gyventojų pajamų mokesčio (GPM) procentą ir niekaip neišeina jo padidinti. Tai yra tik 50 proc.

Štai jums ir atsakymas, dėl ko nepasistūmėja metro projektas. Pavyzdžiui, Skuodo Seimo nariui tas jūsų metro yra toli toli. Jis turi savų problemų, senelių namai, jam reikia parką iš europinių pinigų susirekonstruoti. Nors jis nežino, kas po 10 metų jame vaikščios. Visi baigia išvažiuoti į Londoną, bet jam to parko reikėtų.

Reikia šviesti Seimo narius po vieną ir aiškinti jiems, kad tikrai tai nebus daroma iš biudžeto pinigų. Visi galvoja labai paprastai: jeigu stato metro, jeigu Vyriausybė daro, tai jiems iš Skuodo, iš Mažeikių, iš Akmenės atims pinigus ir investuos į Vilnių.

A.SKARDŽIUS: Manau, kad parlamentas vis tiek yra ta vieta, kur turi būti išreikšta Tautos valia. Ji turi virsti įstatymais, Seimo nutarimais, kitais teisės aktais. Mes kalbame apie naudą Lietuvai arba Lietuvos praradimus. Galbūt Šilutėje yra labiau eksploatuojami vandens keliai, yra susisiekimas Nemuno delta, Kuršių nerija, galų gale Baltijos jūra.

Bet prarandami pinigai, prarandamas laikas, tas vidaus produktas, kuris per tą laiką galėtų būti sukurtas. Vadinasi, prarandamas Lietuvos konkurencingumas. Žmogus praleidžia dalį savo brangaus paros laiko vykdamas į darbą, iš darbo, praranda sveikatą. Tai vėlgi kainuoja pačiam biudžetui.

Valstybė neturi lėšų, bet yra viešoji funkcija, kuri duoda akivaizdžią naudą. Galima būtų diskutuoti su bet kuriuo oponentu, įrodinėti naudą skaičiais.

Yra pasitelkiamas investuotojas, bet tam turi būti sukurti teisiniai pagrindai, nes tam reikalinga valstybės žemė. Savivaldybės funkcija yra susisiekimas, bet yra valstybės žemė, todėl turi būti sutarimas tarp privataus investuotojo, kuris užtikrintų viešąją funkciją. Manau, kad atsiras investuotojų, kurie turi lėšų. Per 25-erius metus tos lėšos sugrįš, leis uždirbti sutartyje jiems numatytą kapitalo grąžą ir matysime puikų rezultatą.

S.BRUNDZA: Kiek klaidų jau pridaryta tiesiant magistrales. Po jomis jau galėjo būti metro. Ir tai tikrai būtų daug pigiau, žmonės naudotųsi. Bet mes labai mėgstame daryti klaidas.

Kam teko važiuoti iš Gariūnų per Lazdynus, matė. Važiuojame žiemą magistraliniu keliu, kurį reikia valyti. Pilamas smėlis, druska, slidu arba košė ant kelio. Ir pasižiūri pro langą, dešinėje pusėje, už kokių 15 metrų, paraleliai keliui, želia žalia žolytė. Todėl, kad ten eina šiluminė trasa. Juk galima buvo trasą nutiesti po keliu ir nereikėtų valyti, važinėtum sau asfaltu. Atrodo, smulkmena, bet... Būtų daug mažiau klaidų, jeigu mes ūkiškai žiūrėtume, greitai priimtume sprendimus. Mes seniai galėjome turėti metro. Palinkėkime bent, kad jis kuo greičiau atsirastų.

Parengė Janina PELECKIENĖ

Visa filmuota medžiaga tinklalapyje
www.suzalgiriu.lt

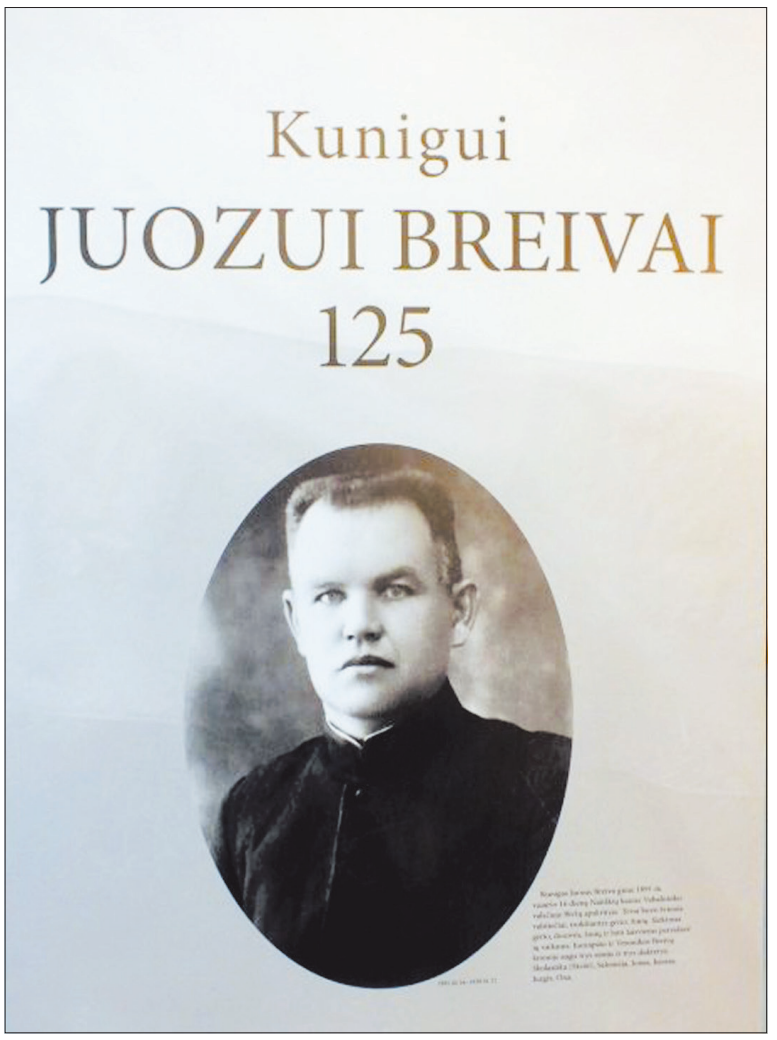
Iš kartos į kartą keliaujanti J.Breivos šviesa

Smagus kelias iš Ignalinos į Tauragnus... Regis, matininkas labai kūrybingas buvo ir kiekvieną kalvelę keliu lyg kaspinu apsuko. Saulei kalvas budinant žaluma puošia šlaitus, tarp senovinių trobelių vis po naują „dvarelį“, apsodintą augalais atėjūnais, sušvinta. Visom prasmėm žemė kinta. Nekinta tik šioje žemėje augusių žmonių patriotiškos nuostatos.

1942 m. gimęs Tauragnų valsčiaus Ignotiškio kaimo sūnus Antanas Žilėnas visą gyvenimo kelyje, Nepriklausomos Lietuvos kariuomenėje bei kitur sukauptą žinojimą surašė į knygas. Ne bet kokias: solidžias ir solidžiai išleistas. Pirmoji knyga „Prisiminimų labirintais“ - duoklė gimtam kaimui ir gimdytojams, o štai knygoje „Kelias“, kurioje publikuojamas tik gabalėlis kaupiamos informacijos apie tarpukario Lietuvos pasieniečių gyvenimą, pateikti amžininkų atsiminimai apie Ignalinos ir Utenos rajonų sandūroje dirbusį šviesuolį, lietuvybės puoselėtoją, atbundančios Lietuvos valstybės kūrėją Juozą Breivą.

J.Breivą, rinkdamas medžiagą knygai apie rytinės Lietuvos sienos sargus, tėvo pasakojimuose, žmonių prisiminimuose atrado sau A.Žilėnas. Visai nejučia susikaupė didelė šūsnis informacijos apie šį iškilų Molėtų, Ignalinos ir Utenos rajonuose kunigavusį žmogų, panūdo apie jį papasakoti visiems. Simboliška ir tai, kad A.Žilėno knygos „Kelias“ viršelį puošia nuo tarpukario Ginučiuose, kuriuose gyveno jo aptarnaujamos parapijos žmonės, išsaugota trispalvės nuotrauka. Šią knygą autorius skyrė kunigo J.Breivos 125-osioms gimimo metinėms paminėti ir Lietuvos Nepriklausomybės paskelbimo šimto metų sukakčiai. Dabar jis, dažniausiai lydimas kankliuojančio dainiaus Rimanto Klimo, keliauja po Lietuvą pasakodamas apie iškilųjį kunigą, budindamas žmonių pilietinę sąmonę.

Pirmą kartą knyga pristatyta šių metų kovo 11-ąją paskutinėje J.Breivos kunigavimo, jo palaidojimo vietoje - Kirdeikiuose, vėliau - kunigavimo vietoje Linkmenyse bei Tauragnuose - krašte, kuris užaugino patį autorių. Tauragnų biblioteka kvietė visus autoriaus bendraamžius, žmones, prisimenančius iškilųjį kunigą J.Breivą ir besidominčius krašto istorija. Susitiko tądien dar menančios kunigą moterys iš Utenos ir Ignalinos rajonų paribių, tauragniškį autorių pagerbė klasės draugai ir net buvusi mokytoja, suteikusi galių rašyti. Į susitikimus autorius atvyksta ne tuščiomis, o su tam tikslui paruoštais stendais, kuriuose daug unikalios vaizdinės ir faktinės informacijos apie garbųjį dvasios tėvą, jo veiklą saugant Lietuvos kultūros sienas.



Antanas Žilėnas knygą „Kelias“ skyrė kunigo Juozo Breivos 125-osioms gimimo metinėms paminėti ir Lietuvos Nepriklausomybės paskelbimo šimto metų sukakčiai

Tai kas tas kunigas Breiva?

Būsimasis kunigas augo šviesių Biržų r. valstiečių šeimoje, šešių vaikų būryje. Anksti mirus tėvui, jo patriotizmą formavo sesuo Skolastika, dirbusi daraktore kaimo mokykloje, dorovę prižiūrėjo, į mokslus leido dėdė kunigas Juozas Šimavičius. Kaimo žmonėms dvasininkija buvo tautinį pakilimą, krašto švietimą ir kultūros kėlimą užtikrinantys žmonės, didžiausi autoritetai. Dėdė kiek prisibijojo sūnėno litvomanybės ir, siekdamas atvėsinti jaunuolio patriotizmą, leido ne į Kauno, bet į Vilniaus kunigų seminariją. J.Breiva Vilniaus kunigų seminarijoje studijuoti pradėjo 1909 m. ir jau ten slapta platino lietuviškas knygas, palaikė ryšius su „Aušros“ ir „Vilties“ redaktoriais, Lietuvių mokslo draugija, Mokytojų sąjunga ir kitais pažangiais visuomeniniais dariniais. Seminaristams labai padėdavo aptarnaujantis personalas. Tuomet ten skalbėjomis dirbo patriotizmo dvasia auklėtos palūšietės Petronėlė ir Uršulė Kisielytės. Jos atnešdavo seminaristams lietuviškų knygų. Išvykdamas pagal paskyrimą vikaru dirbti į Rodūnę būsimasis kunigas jau žinojo, kad Vilnijos krašte kovoti už lietuvybę ir gimtosios kalbos vartojimą pamaldose bus sunku. Nors jaunasis vikaras ten dirbo tik apie metus, katekizuojamų vaikų skaičių padidino nuo 20 iki 120, sėkmingai puoselėjo lietuvybę, dovanojo lietuviškas maldaknyges, įkūrė chorą. Nuo 1914 m. lapkričio iki 1915 m. gegužės jis ėjo Molėtų parapijos vikaro pareigas.

Jaunojo dvasininko gyvenime ypatingas lūžis įvyko 1915-1919 m. dirbant Daugų parapijos vikaru. Su tautos šviesuolių, kunigų Vlado Mirono ir Jono Lapėno pagalba jis susipažino su Antanu Smetona, visuomenės ir kultūros veikėjais Donatu Malinausku, Pranu Dovydaičiu, Justinu Vienožinskiu, Antanu Žmuidzinavičiumi, kunigais Alfonsu Petruliu, Juozu Bakšiu, Kristupu Čibiru, Jonu Kunigėliu, Juozapu Kukta ir kt. J.Breiva ten įsteigė daugiau kaip 20 mokyklų, rengė joms daraktorius.

Rytų Lietuva šio šviesaus žmogaus sulaukė 1919 m. per Žolinę. Tądien Vilniaus vyskupas Juozas Matulevičius jį paskyrė Linkmenų (tuomet Švenčionių apskr.) klebonu. 1920 m. Linkmenys tapo pasienio miesteliu - didžioji dalis lenkų pusėje. Tik dėl kunigo J.Breivos sumanumo ir jo kontaktų su lietuvių pasieniečiais lenkai, besiveržiantys gilyn į Lietuvą, buvo sustabdyti, bet didžioji dalis Linkmenų, kurioje buvo ir bažnyčia, liko lenkų pusėje. Net ir okupuotose žemėse jis steigė lietuviškas mokyklas, sąmonino žmones žodžiu ir spauda. Linkmenyse jam padėjo palūšietė Antanina Kisielytė. Trečioji šviesios Kisielių šeimos atžala kartu su kunigu net iki 1923 m. rengė spektaklius, lietuviškus vakarus Palūšėje, Meironyse, Antagavėje, pasiekdavo net Švenčionis. Dvasios tėvas tapo ir pasienio lietuvybės sargu. Jo veiklai intensyvėjant, sukruto lenkai: atsirado grėsmė būti suimtam.

1925 m. J.Breiva paliko Linkmenis ir kitoje savo parapijos pusėje - Kirdeikiuose įkūrė naują parapiją ir per trumpą laiką joje pastatė bažnyčią. Puikiai organizuota ūkinė veikla, jo suburti mokytojai, pasienio policininkai, įstaigų tarnautojai buvo pagrindiniai paties įkurtų tautinių patriotinių organizacijų nariai. Jo iniciatyva buvo įkurta pirmosios Utenos apskrityje Šaulių ir Tautininkų sąjungos. Jis buvo renkamas Tautininkų sąjungos suvažiavimo delegatu, įkūrė sąjungą Vilniui vaduoti, rinko lėšas. Pats ar per patikimus agentus dideles pinigų sumas, kurios buvo skirtos Vilnijos lietuviams, gabeno į Kauną (laikinąją sostinę). Organizavo rinkliavas Švenčionių krašto „Ryto“ lietuviškoms mokykloms išlaikyti, telkė jaunimą, organizavo naujųjų knygnešių veiklą, rengė vakarus, šventes. Labai greitai Kirdeikiai tapo žinomu Rytų Lietuvos kultūros, patriotizmo, kovos su lenkinimu centru.

Kunigo J.Breivos iniciatyva kartu su pasieniečiais ant Ginučių piliakalnio buvo pastatytas paminklinis akmuo prezidentui A.Smetonai atminti. Jau kunigaudamas Linkmenyse jis organizuodavo „Vyrų dienas“. Į jas rinkdavosi tuometiniai politikai, kultūros žmonės. Su savo svečiais jis iki piliakalnio papėdės atplaukdavo valtimis, išsilaipindavo prie nuo Ladakalnio papėdės lengvai matomos Šidlų (dabar A.Bugailiškių) sodybos liepto, susirinkusius kaimo vaikus apdalydavo dovanomis, o su svečiais lipdavo į Ginučių piliakalnį pasigėrėti panorama. Lenkų okupacijos metu Ginučių piliakalnio papėde ėjo demarkacinė linija. Todėl strategiškai ir patriotiškai reikšminga tapo prisiminti A.Smetonos apsilankymus. Ta proga, kunigui inicijavus, ir buvo pastatytas akmuo, net du kartus su pasieniečiais sodintas vis nenorėjęs prigyti ąžuoliukas, piliakalnio šlaituose įruošti gėlynai. Aukštaitijos nacionalinio parko informaciniuose stenduose skaitome, kad ąžuoliuką sodino A.Smetona. Esame linkę visus prasmingus darbus priskirti tautos vadams, bet ne visuomet tai tiesa. Prezidentus didžius darė, patriotiškumą juos įprasmindami budino tokie žmonės kaip J.Breiva. Kiekvienam kraštui - savi didžiavyriai.

> Kunigas Juozas Breiva net ir okupuotose žemėse steigė lietuviškas mokyklas, sąmonino žmones žodžiu ir spauda

Susitikome prisiminti

Apie visa tai švelniai kankliuojant R.Klimui kalbėjo į knygos pristatymą Tauragnuose susirinkę žmonės. Kūrybingosios bibliotekininkės Nijolės Šuminienės iniciatyva buvo sukviestos itin garbaus amžiaus J.Breivos gyvenimo faktų liudytojos. Bronė Rukšėnienė (Šidlaitė) pasakojo jo dosnius apsilankymus dar pamenanti. Ypač jai įsiminė vyresnio brolio Leono (pirmojo Aukštaitijos nacionalinio parko darbuotojo, mokslų daktaro) rauda kunigui mirus, nes būtent kunigas įžvelgė jo gabumus ir pakylėjo siekti daugiau. Aldona Uogintienė (Kindurytė) pati kunigo nebuvo mačiusi, bet jos teta buvo ištekėjusi už kunigo brolio, todėl buvo girdėjusi daug pasakojimų. Kuklusis, inteligentiškas knygos autorius Antanas Žilėnas didžiausią dalį padėkų skyrė žmonėms, tauragniškiams, išmokiusiems jį noro pažinti pasaulį, suvokti aplinką ir būti dėkingam tiems, kurie sukūrė laisvą šiandieną. Knygos pristatymo sambūrį inicijavo jo klasės draugės, didžiulei autoriaus nuostabai, jo pasveikinti atėjo ir mokytoja Albina Kazickienė. Puikiai išleista, gausiai dokumentais iliustruota, nuostabius Aukštaitijos nacionalinio parko panoraminius ir istorinius vaizdus pristatanti, palūšietės Birutės Verkelytės-Fedaravičienės, dailininko Algirdo Petrulio, iškilaus Švenčionių r. Trebučių kaime gimusio ir Kernavėje kunigavusio legendinio kunigo Nikodemo Švogžlio-Milžino ir daugelio kitų žmonių prisiminimus sutalpinusi knyga. O kiek autoriaus atidos ir darbo!

Kunigo - lietuvybės sargo darbą šiandien tęsia ir puikus tauragniškių bendruomenės draugas R.Klimas. Jo kankliavimai, istorinės įžvalgos, dainų „gimimo“ pristatymai ir jų reikšmių aiškinimai šiandien labai praverčia jaunam europinės kultūros sūkuriuose besiblaškančiam žmogui. Vyresnieji tauragniškiai, tądien susirinkę salėje, net neparaginti traukė dainas kartu. Ar gali būti kas gražiau, kaip bendra giesmė, į šiandieną atėjusi iš tolimos praeities? Su daina ateina ir prisiminimai apie šiame krašte veikusius, jo istoriją kūrusius žmones. Nuostabūs, bendrystės džiaugsmo apgobti Tauragnų bendruomenės žmonės!

Grįždami užsukome į Kirdeikių bažnyčios šventorių, aplankėme netikėtai ir labai anksti - 1939 m. sausio 21 d. - šią žemę palikusio kunigo, šviesuolio, patrioto, kovotojo kapą. Jis ilsisi vaizdžioje vietoje, ežero pakrantėje, kur atsiveria jo taip mylėtas lietuviškas kraštovaizdis, pailsėti nuo gyvenimo šurmulio kviečia ūksminga senų medžių alėja. Šventorių puošia puiki ignaliniečio skulptoriaus A.Gaižučio skulptūra.

Dalia SAVICKAITĖ

RĖMĖJAI: Vilniaus miesto savivaldybė · RESPUBLIKA · ZONTA INTERNATIONAL · LIETUVOS POLICIJA
DRAUGAI: Šiaulių miesto savivaldybė · Panevėžio miesto savivaldybė · Plungės miesto savivaldybė