

„PANEVĖŽIO KELIAI“ MUZIEJAUS EKSPOZICIJĄ papildė istoriniu kelių statybos mechanizmu



Skambant nuotaikingam Vytauto Kernagio kūrinii „Kaip gražu miške“, į muziejaus teritoriją savo jėgomis sklandžiai įbrzdėjo „Taisom keliai“ programos merginų lydimas senolis. Prieš perduodant muziejui, eksponatą daugiau kaip mėnesį ruošė ir atnaujino Rimvydo Našlėno vadovaujami „Panevėžio kelių“ mechaninių dirbtuvių meistrai.

Liepos 16 d. į VI Kelių muziejus kiamą Vievyje iškilmingai įvažiavo vienas seniausių kelių statybos mechanizmų. Skreperis, arba Senolis Šernas, – tokiu vardu žinoma legenda nuo šiol pelnytai ilsėsis tarp kitų muziejaus eksponatų. 20 tonų sveriantį mechanizmą muziejui padovanojo AB „Panevėžio keliai“. 50-metį švenčianti įmonė elgiasi netradiciškai: dovanų ne laukia, o pati jas dovanoja.

Skreperiai – karinė rusų technika, pritaikyta civilėms reikmėms. Senolis Šernas ir jo gėnainiai kiti skreperiai bekelėje tiesė magistralės, dirbo kasybos darbus karjeruose, dalyvavo likviduojant didžiausios avarijos visoje branduolinės energetikos istorijoje – sprogimo ketvirtajame Černobylio atominės elektrinės bloke – padarinius.

Lietuvių mechanizatorių sumanumas panaudojant skreperius kelių statyboje kėlė pavydą net patiems mechanizmų gamin-

tojams. Panevėžiečiai mechanizatoriai, valdantys sunkius ir sąlyginai lėtus mechanizmus, kurių projektinis greitis siekė vos 45 km/val., sugebėjo išgarsėti kaip kelių chuliganai, viršijantys leistiną greitį.

Kristina SAVICKAITĖ

– Kelių muziejui dovanojate vieną seniausių įmonės mechanizmų. Ar nebuvo minčių Senolį Šerną išlydėti į metalo laužą?

Virmantas Puidokas, AB „Panevėžio keliai“ generalinis direktorius:

– Apie metalo laužą net negalvojom. Jau keletą metų iš Kelių muziejaus vis girdėjau raginimus: kada pagaliau atiduosite mums skreperį? Sakiau: palaukite, ateis laikas. Ir štai šiandien ta diena atėjo. Pats dovanojimo faktas turbūt atspindi mus pačius. AB „Panevė-

žio keliai“ yra kitokie. 50-mečio jubiliejų švenčiame ne laukdami dovanų, o patys jas dovanojame.

– Kodėl sakote, kad skreperis „neužmušamas“? Kuo jis nusipelnė tokių išlydėtuvių?

– Ši mašina darbavosi daugiau kaip 30 metų. O pažiūrėkite, kaip ji atrodo šiandien, beveik kaip nauja! Gerose rankose skreperis ilgai tarnavo. Vis dėlto technika yra vertinga tiek, kiek žmonės sugeba ją valdyti ir kiek pridėtinės vertės ji sukuria. Kitos vertės technika neturi. Štai, pavyzdžiui, rusų rankose šie mechanizmai nebuvo labai vertingi. Mūsų specialistų valdomi skreperiai sugebėdavo tai, ką padarydavo du ar trys mechanizmai. Tai dar kartą liudija, kad didžiausia vertybė yra žmonės. Tik gal ne visada mokame tai įvertinti.

– Ar darbštūs yra AB „Panevėžio keliai“ žmonės?



Generalinis direktorius Virmantas Puidokas užsiminė, kad kitą skreperį bendrovė galėtų padovanoti Latvijos kelių muziejui. Stefutė skuba šią žinia paskleisti.

– Tikrai taip. Ir ne tik panevėžiečiai. Darbštūs yra ir vilniečiai, ukmergiškiai, uteniškiai, zarasiškiai, latviai, kaliningradiečiai. Juk mūsų įmonių yra visur. Štai neseniai įregistravome įmonę Švedijoje. Savo žmonėmis didžiuojamės.

– Ar AB „Panevėžio keliai“ dar ką nors padovanos iš savo „fondų“?

– Kodėl gi ne. Lauksime kitų jubiliejų. Savo įmonėje dar turime senųjų skreperių. Galbūt šią dovaną kada nors įteiksime Latvijos kelių muziejui.

nukelta į 2 psl.

„PANEVĖŽIO KELIAI“ MUZIEJAUS EKSPOZICIJA

papildė istorinių kelių statybos mechanizmu

atkelta iš 1 psl.

Pirmoji savaeigių skreperių partija buvo išleista 1959 metais Mogiliovo mašinų gamykloje. Į AB „Panevėžio keliai“ jie „atvyko“ 1983-iaisiais. Senolis Šernas dirbo statant magistralę Vilnius–Panevėžys, tiesė jos dalį nuo Ukmergės link Panevėžio. Skreperiai aktyviai darbavosi ir statant Kėdainių, Panevėžio aplinkkelius. Jais dirbė mechanizatoriai noriai dalijosi prisiminimais.

– **Gerb. Petrai, kokia buvo pirmoji Jūsų pažintis su skreperiu?**

Petras Bieliūnas, mechanizatorius:

– AB „Panevėžio keliai“ dirbu jau 18 metų. Puikiai pamenu momentą, kai dirbtuvių vedėjas pasakė: yra laisva mašina, eik, žiūrėk, pratinkis, reikės dirbt ir pačiam remontuoti. Taip paprastai ir be ceremonijų su skreperiu ir buvom „supažindinti“.

– **Koks buvo pirmasis įspūdis išėdus į skreperį?**

– Nors šią mašiną jau buvau matęs ir anksčiau, įsėdęs jaučiausi nepakartojamai. Vis dėlto tai labai didelė ir galinga mašina. Iki tol dirbau su kur kas mažesnių gabaritų mašinomis, traktoriais, o čia toks gigantas. Netgi, sakyčiau, monstras!

– **Ar sunku išmokyti valdyti tokį „monstrą“?**

– Gal savaitę prie jo tik pratinausi. Nelengva buvo pajusti tokios mašinos gabaritus. Iš pradžių buvo bausis: stovi ant aukšto šlaito pakrypęs su visu skreperiu. Atrodo, dar kiek – ir

nugarmėsi žemyn. Mokino, aišku, kolegos. Kai ką parodė meistrai, kai ką – kolega Romas. Pamenu, labai padėjo patyręs skreperistas Kęstas Bajarūnas. Jis turbūt pastebėjo, kad truputį nervinuosi. Sako: sėsk, nesijaudink, parūkyk, žiūrėk, kaip kiti dirba, viskas bus gerai! Viskas ir buvo gerai. Po gero mėnesio ir aš jau dirbau visu pajėgumu. Nors tam, kad būtum geras skreperistas, mokyti, ko gero, turi nuolat.

– **Papasakokite apie pirmąjį savo išvažinimą skreperiu į objektą.**

– Jis buvo nesėkmingas, nes objekto taip ir nepasiekėme. Bevažiuojant skreperis tiesiog sugedo – trūko siurblio detalė. Tai menkas gedimas, bet tą pirmąjį kartą, deja, buvo lemtingas. Jokiais prietaisais netikiu, vėliau skreperis gan ilgai buvo geros būklės. Remontuoti mašiną teko tik po poros metų. Pamenu, užkūriau ją ir nuėjau garažo šluot. Staiga kad subildės kažkas! Sugedęs skreperis buvo užminęs rimtą mįslę visiems meistrams. Ilgai sukę galvas, viską norėjome nurašyti subyrėjusiems guoliams. Bet, kaip paaiškėjo vėliau, kaltas buvo nulėkęs smagračio vainikas.

– **Kokiuose objektuose ir kokius darbus teko dirbti su skreperiu?**

– Daugiausiai dirbome Panevėžio aplinkkelyje, „Via Baltica“ kelyje. Nors skreperiu dažniausiai vežėme gruntą, teko vežti ir skaldą, kitas birias medžiagas. Pavyzdžiui, žiemą slidų kelią smėliu pasibarsydavome ir pan. Tai galinga mašina. Anų metų kontekste drąsiai jai duočiau dešimtuką. Su skreperiu galėdavome išvystyti net 50 km/val. greitį.

– **Ar „paraliuodavote“?**

– „Paraliuoti“, aišku, galima (šypsosi). Tie, kurie mėgsta aštresnius pojūčius, ir su vikšriniais traktoriais „paraliuoja“.

– **Jei valdžia pasakytų: Petrai, grįžk prie skreperio?**

– Dabar dirbu su ekskavatoriumi. Bet jei skreperiu iš tiesų būtų nuolatinio darbo, mielai vėl sėščiau prie jo vairo. Tai patikima ir paprasta rusiška technika. Yra toks rusiškas posakis: technikai reikia tiesiog proto ir išmanymo, kaip ją susiremontuoti.

– **O kaip su kitu žinomu posakiu, kad „rusiška technika mėgsta smūgius“? Ar šiuo atveju galioja?**

– Yra ir toks posakis (šypsosi). Remontuojant skreperį tam tikrais momentais jis tikrai galioja.

– **Ar ne liūdna, kad Senolis Šernas nuo šiol tik ilsėsis muziejuje?**

– Galbūt nuotaikos iš tiesų šiek tiek nostalgiškos. Vis dėlto su skreperiu „draugavome“ ketverius metus. Bet tai natūralus procesas. Senoji technika turi užleisti vietą pažangesniems mechanizams.

„Taisom kelią“ merginų atlydėtas balionais ir kaspiniu puoštas skreperis sukėlė tikrą prisiminimų bangą. Kažkas nostalgikai šypsojosi, kažkas kalbėjo, kad skreperiu seniai reikia ilsėtis. Bet visi sutarė dėl vieno: turėdama išskirtinius gebėjimus ši technika buvo nepamainoma atliekant svarbiausius kelių statybos darbus. Magistralių Kaunas–Klaipėda, Vilnius–Panevėžys ir „Via Baltica“ statybose skreperiai atliko buldozerio, ekskavatoriaus ir krovinio savivarčio funkcijas.



Iš kairės: „Panevėžio kelių“ techninio direktoriaus pavaduotojas – gamybinio techninio skyriaus vadovas Eitautas Vanagas, techninio direktoriaus pavaduotojas Alfredas Pakštas, projektų direktorius Audrius Butkūnas.

– **Savo gyvenime esate dirbęs ir prisilietęs prie daugybės mechanizmų. Kokios emocijos užplūsta šiandien matant vieną seniausią kelio statybos mašiną?**

Rimvydas Gradauskas, asociacijos „Lietuvos keliai“ vadovas:

– Nostalgija ir lengvas jaudulikas vis tiek yra. Juk man pačiam dar teko dirbti su šiais mechanizmais. Pačioje karjeros pradžioje darbavau si brigadoje, kurioje buvo net trys skreperiai. Tačiau, jei atvirai, mes su jais labai vargdavome. Ir skreperius naudodavome ne todėl, kad jie buvo tobuli, o todėl, kad labai trūkdavo autotransporto. Su kamazu ar mazu buvo galima gabenti aštuonias arba dešimt tonų medžiagų, o skreperis į savo kaušą pasemdavo gerokai daugiau.

– **Ar darbas su skreperiais specifinis?**

– Taip, vis dėlto reikia žinoti, kaip dirbti su šiais mechanizmais. Štai Vievio kelių valdyboje – pirmojoje mano darbovietėje – su viršininku net kilo konfliktas dėl tų skreperių. Pamenu, buvo apsiniaukęs vakaras, rodės, dar kiek – ir prapliups lietus. Iki darbo pabaigos buvo likusi valanda, tad darbus nusprendžiau stabdyti. Sakau, vyrai, išlyginkit, sutvarkykit, padarykit vadinamąjį stogą, kad vanduo nutekėtų nuo žemės sankasos, ir gesinkit variklius. Tuo momentu kaip tyčia viršininkas atvažiuoja. Kodėl nedirbat, kodėl mašinos stovi? – iškart pasipylė priekaištai. Aš paaiškinau, kad dėl tuoj prapliupsiančio lietaus darbus sustabdžiau. Bet viršininkas laikėsi savo: esą gal lietaus išvis nebus, mašinos turi dirbti. Taigi skreperiai ir vėl pradėjo darbuotis. Deja, dangus vis dėlto neapgavo. Pradėjus lyti, į griovius pritekėjo tiek vandens, kad kol jis išdžiūvo, skreperiai be darbo stovėjo kokias dvi savaites.

– **Koks šiandien skreperiu likimas?**

– Kelių statyboje šiandien tokios rūšies mechanizmai sunkiai pritaikomi. Per pastarąjį dešimtmetį kažin ar pasitaikė projektų, kuriems įgyvendinti buvo naudojama būtent skreperinių darbų technologija. Abejonių kelias ir ekonomiškumas. Vis dėlto skreperių eksploatacija yra brangi, o kuro sąnaudos didelės. Turint omenyje ir siaurą panaudojimo sritį, seniesiems skreperiams perspektyvos Lietuvoje jau išties labai menkos. Todėl visai logiška, kad šiandien skreperis užims garbingą vietą Kelių muziejuje. Džiaugiuosi, kad Senolis Šernas nenukeliavo į metalo laužą. Tai rodo, kad AB „Panevėžio keliai“ gerbia savo specialybę ir laikosi moralės principų.

– **Kaip manote, ar į skreperį muziejuje bus atkreiptas dėmesys?**

– Manau, kad muziejuje skreperis bus populiarus. Jau šiandien jis dvelkia egzotika, o kas bus dar po 30 metų? Šiandien jaunimo paklausiau: ar žinote, kas yra skreperis? Jauni 30-mečiai, 40-mečiai kelininkai samprotavo, kad tai turbūt yra greideris. Taigi jau dabar apie skreperį daug kas nežino, nes paprasčiausiai su jais neteko dirbti. Kiekvienas šio muziejaus egzempliorius turi savo istoriją. Džiaugiuosi, kad taip išsaugoma pagarba seniesiems kelio darbų įrankiams.

– **Vienvietėje skreperio kabinoje 14 metų praleido ir kitas AB „Panevėžio keliai“ darbuotojas. Įspūdinga kelionė skreperiu į Maskvą pagarsėjęs Romas Gaška ir šiandien mašinai negaili gerų žodžių.**

Romas Gaška, mechanizatorius:



Žinovai turi daug bendrų temų pokalbiams. Iš kairės: „Panevėžio kelių“ mechanizatoriai Romas Gaška ir Petras Bieliūnas, ilgametis mechanikas Zigmantas Michnevičius, „Panevėžio kelių“ vairuotojas suvirintojas Antanas Samsonas.

nukelta į 5 psl.

„PANEVĖŽIO KELIAI“ MUZIEJAUS EKSPOZICIJA

papildė istorinių kelių statybos mechanizmu

3



Iš kairės: „Panevėžio kelių“ teisininkė administratorė Dovilė Bunytė, generalinio direktoriaus asistentė Jūratė Tušienė, „Taisom kelių“ programos dalyvė Diana Kazlauskaitė.



Iš kairės: Rolandas Zabilevičius, Eitautas Vanagas, Alfredas Pakštas ir „Panevėžio kelių“ Panevėžio filialo direktorius Arvydas Zapalskis turėjo daug klausimų kelių specialistei Stefutei.



Iš kairės: Virmantas Puidokas, Stefutė, vertėjas iš šernų kalbos jauniklis Šerniukas (pintinėje) ir Remigijus Juodviršis (domisi vertėju).



Reginio akimirka. Iš kairės: Elektrėnų savivaldybės administracijos direktorius Virgilijus Pruskas, Elektrėnų savivaldybės mero pavaduotojas Arvydas Vyšniauskas, Juozas Gedvilas, Virmantas Puidokas, Juozas Steponkevičius, Antanas Žlibinas.



Stefutė „Panevėžio kelių“ komercijos direktoriui Rolandui Zabilevičiui: „Gal vietoj vieno į pensiją išėjusio Šerno galima dešimt padorių moterų priimti?“.



Kelininkų veteranų klubo „Kelininkas“ vadovas Antanas Žlibinas (dešinėje) „Panevėžio kelių“ valdybos pirmininkui Ksaverui Balčėčiui (pirmasis iš kairės) ir Virmantui Puidokui įteikė sveikinimą bendrovės jubiliejaus proga.



Su nuotaikingo renginio vedėja – asociacijos „Lietuvos keliai“ vadovas Rimvydas Gradauskas.

„PANEVĖŽIO KELIAI“ MUZIEJAUS EKSPOZICIJĄ papildė istoriniu kelių statybos mechanizmu



„Gazas – dugnas ir varai tūkstantį kilometrų namo iš Maskvos“, - apie skreperio technines galimybes pasakoja renginio vedėja Stefutė. Jos įdėmiai klausosi „Panevėžio kelių“ stebėtojų tarybos pirmininkė Rasa Juodviršienė (Stefutei iš kairės) ir Ksaveras Balčėtis (Stefutei iš dešinės).



„Gal galėtume kur ne darbe susitikti?“, - žaismingai nusiteikusi Stefutė kalbino „Panevėžio kelių“ vadybos narį Artūrą Bučą.



Iš kairės – LAKD direktoriaus pavaduotojas Juozas Gedvilas, Elektrėnų meras Kęstutis Vaitukaitis, Virmantas Puidokas ir VĮ „Automagistralė“ direktorius Vladislavas Molis.



Iš kairės: Romas Gaška, Antanas Žlibinas, Arvydas Vyšniauskas, Juozas Gedvilas, Remigijus Juodviršis, Virmantas Puidokas, Audrius Butkūnas.



Iš kairės: „Panevėžio kelių“ Rokiškio filialo direktorius Gintaras Genys ir jo pavaduotojas Šarūnas Pupelis.



„Išvyniojus“ bendrovės „Panevėžio keliai“ dovaną, Vievio miesto padangę papuošė spalvingi balionai.



Iš kairės: Juozas Steponkevičius, Arvydas Vyšniauskas, Kęstutis Vaitukaitis.

„PANEVĖŽIO KELIAI“ MUZIEJAUS EKSPOZICIJA

papildė istorinių kelių statybos mechanizmu

5



Prie „išpakuotos“ dovanos – Juozas Gedvilas (kairėje) ir Rimvydas Gradauskas.

atkelta iš **2 psl.**

– 1984 metais atėjau dirbti į AB „Panevėžio keliai“. Vairuotojų tuomet netrūko, bet reikėjo mechanizatorių. Iš pradžių man pasiūlė sėsti prie plentvolio vairo. Atsisakiau. Kodėl? Kaip aš jaunas su tokia „agregatu“ pas panas važiuosiu?! Skreperis buvo kur kas panašesnis į mašiną. Be to, armijoje tarnaudamas buvau matęs, kaip tie kariniai skreperiai greitai laksto. Taip su šia technika ir susidraugavome.

– Ar tiesa, kad su skreperiu kaip reikiant palakstydavote ir net „saules“ raižydavote?

– Tikrai taip. Skreperis išvysto nemažą greitį ir geras tuo, kad nuleidus peilius galima apsisukti vietoje. Taigi mes būdavome kur kas greitesni nei kiti sunkieji mechanizmai. O „pamandravojimų“ netrūkdavo. Ypač žiemą (šypsosi).

– Teko girdėti, kad skreperiu mėgdavote ir palentyniauti?

– Na, tų tikrųjų lenktynių tai nebuvo. Gal tik tiek, kad nenusi-leisdavau, jei matydavau, kad kita sunkesnė technika aplenkta nori. Vienas linksmas epizodas yra nutikęs Taujėnuose. Važiavau savo skreperiu į karjerą žvyro. Antra juosta mane lenkti sumanė ten pat važiuojantis MAZ'as su priekaba. Aš greitį laikiau, nepasidaviau. Baigėsi taip, kad MAZ'o vairuotojas nesugebėjo aplenkti, atsidūrė griovyje, o mašina buvo kaip reikiant apdaužyta. Paskui mūsų valdžiai dar ilgai teko girdėti priekaištus apie tai, kad valdybos skreperiai per greitai laksto, greitį viršija.

– Kaip apibūdintumėte darbą su skreperiu?

– Dirbti skreperiu nėra sunku. Su juo „draugavau“ net 14 metų. Bet kaip mechanizmas, skreperis tikrai nėra patvarus. Atvirai pasakius, dabar jau nebeturėčiau sveikatos nuolat jį tikrinti ir taisyti. Kita vertus, mano nuomone, ir šiandien yra objektų, kur skreperis labai praverstų. Kai kur labai pasitarnautų jo pravažumas per smėlį ir pan.

– Papasakokite apie garsiąją kelionę skreperiu į Maskvą. Ar tai tikra istorija?

– Be abejo, viskas vyko iš tikrųjų. Ne iš gero gyvenimo patraukėme į Rusiją. Lietuvą užklupus krizei darbų nebuvo. Pats, atsimenu, pusmetį turėjau nemokamų atostogų. Visi sukosi kaip išmanė. Kas miltus, kas duoną vežė, kažkas mašinų verslą pradėjo. Visiems reikėjo išgyventi. Tuomet, rodos, 1994 metais, mūsų valdžia gavo darbų užsakymą iš Rusijos. Netoli Maskvos reikėjo paruošti gyvenamąjį plotą čia įsikursiantiems karininkams. Mūsų užduotis buvo nuimti net 14 hektarų augalinio sluoksnio ir paruošti plotą statyvietai. Kelionė skreperiu į Maskvą truko dvi paras. Pasiėmėme bulvių, prisikrovėme detalių, prisipylėme kuro ir išvažiavome. Iš viso kuro vežėmės net toną. 300 litrų tilpo į originalų baką, kitus 800 litrų sutalpinome į atsarginius bakus. Juos „pasigaminome“ užvirindami skreperio ertmę, vadinamąjį balną.

– Kaip sekėsi kelionė?

– Pirmoji stotelė – muitinė. Po Medininkų jau nesustodami judėjome Minsko link. Pasiekę šį miestą stojome pasipildyti degalų ir pailsė-

ti. O tada jau be pertraukų traukėme iki pat Smolensko. Kad išvystytume didesnę greitį, nuo pakalnės laisva pavara „lėkėme“ net 70 km/val. greičiu. Skreperiu tai labai daug. Dabar pagalvoju, kas būtų buvę, jei lekiant tokiu greičiu būtų kas nors trūkę. Matyt, būtų atsibodę verstis su tokia technika (šypsosi).

Kaip šiandien pamenu, iš Lietuvos pajudėjome kovo 7-ąją, buvo šiltas pavasaris. O Smolenske naktį užklupo tikra žiema. Atsimenu, šalta, pusto, sušalo visos mūsų bulvės. Bet alkani, žinoma, nelikome. Dėl šalčio nedaug ir pamiegojome. Bet ir šiaip skreperis ne nakvynei sukurtas, kiek sėdėdamas tenusnausi? Kai jau nuvykę pradėjome dirbti, teko sulaukti ir nustebusio vietinio darbų vadovo klausimų. Jis stebėjosi, kaip mes taip lengvai ir gražiai skreperiais mokame dirbti. Vietiniams skreperiai taip lengvai nepakludavo. Apskritai rusai kitokiais darbo principais vadovavosi – augalinį sluoksnį šalindavo buldozeriais ir ekskavatoriais. Tai, ką mes nuveikdavome per valandą, jie padarydavo per dieną.

– Teko girdėti, kad su skreperiu dirbote ir Černobylyje. Kaip ten atsidūrėte? Ar nebuvo baisu vykti ten, kur ką tik įvyko didžiulė katastrofa?

– Prisiminus Černobylių ir dabar nukrečia. Tai buvo ištis tragiškas įvykis, bet išvengti kelionės į katastrofos vietą nepavyko. Valdyboje pradėjau dirbti 1984-aisiais, o į Černobylių buvau pakviestas 1986 metų balandžio 26 dieną. Pamenu, dar kokį mėnesį nuo kelionės bandžiau išsisukinėti. Deja, gegužę teko susikrauti mantą ir išvykti. Nieko negalėjome padaryti, mūsų skreperiai buvo karinėje įskaitoje, kitaip sakant, jie buvo laikomi karine technika.

– Kokius darbus reikėjo dirbti katastrofos vietoje?

– Geležinkelio stotyje, saugioje zonoje, buvo atvežama ir iškraunama skalda. Mums reikėjo tą skalda vežti prie ūkių, pilti ją skersai upės ir formuoti vadinamąją filtro sieną, kad užterštas vanduo nepatektų į kitus vandenius.

– Kokį pėdsaką Jums paliko šitas gyvenimo etapas?

– Černobylyje teko išbūti apie pusmetį. Sakyčiau, tai buvo vienas sunkiausių mano gyvenimo etapų. Juk tuomet buvau neseniai vedęs, prieš kelis mėnesius buvo gimusi dukrytė. Kas galėjo pagalvoti, kad būsiu išsiųstas į tokią pavojingą vietą? Tai buvo sunkus etapas ir morališkai, ir fiziškai. Skaudu, kad šiandien Vyriausybė nesirūpina tuomet į šį regioną siųstais žmonėmis ir neskiria jokių sveikatos priežiūros lengvatų.

– Balionais ir kaspiniu papuoštas skreperis nuo šiol ilsėsis muziejuje. Ar kada nors užsuksite jo aplankyti?

– Manau, kad to gali neprireikti. Girdėjau valdžios planus skreperį vėl įdarbinti. Taigi visai tikėtina, kad po mėnesio ir vėl sėsiu prie jo vairo.

– juje puikuojsi grunto porentuvas, vibroplentvolis ir savivartis.

– Ar džiaugiatės, kad muziejuje „apsigyvens“ Senolis Šernas? Ir ne bet koks, o savo eiga dar važiuojantis ir veikiantis?

Juozas Steponkevičius, Kelių muziejaus įkūrėjas ir ilgametis vadovas:

– Skreperis – tarsi į pensiją išėjęs žmogus. Nors jis dar veikia, bet kaip ir niekam nebereikalingas. Juk darbo turintis mechanizmas čia nestovėtų. Lietuvos kelių statybose skreperis darbo beveik jau nebeturi. Džiaugiuosi, kad į užtarnautą poilsį išėjusi mašina rado vietą čia, Kelių muziejuje.

Ilgai prašėme panevėžiečių jo nenurašyti, niekur neišvežti. Sutarėme, kad padovanos muziejui dar veikiantį, paremontuotą. Smagu, kad savo pažadą AB „Panevėžio keliai“ tesėjo. O juk skreperis kelionę galėjo baigti ir metalo lauže. 25 tonas sverianti mašina, ko gero, būtų atnešusi nemažus pinigus.

Džiaugiuosi, kad panevėžiečiai supranta, jog muziejus yra visų kelininkų palikimas. Ir šiandien ant jo puikuosis lentelė su užrašu, iš kurios valdybos jis atvykęs, kas juo dirbo ir pan.



Mechanizatorius Romas Gaška skreperiu likvidavo padarinius didžiausios branduolinės katastrofos zonoje: „Prisiminus Černobilį ir dabar nukrečia“.

Senolį Šerną aptarinėjo ir prisiminimais dalijosi ne tik juo dirbę mechanizatoriai. Kone labiausiai naujuoju muziejaus gyventoju džiaugiasi jo įkūrėjas ir vadovas Juozas Steponkevičius. Legendiniu mechanizmu ypač patenkintas ir buvęs Kelių statybos tresto mechanikas Zigmantas Michnevičius. Daug technikos muziejui suradęs vyras džiaugėsi, kad AB „Panevėžio keliai“ muziejui itin dosnūs. Iš viso panevėžiečiai jau yra padovanoję net keturis mechanizmus. Be skreperio, muzie-

Z. Michnevičius:

– Kiek pamenu, tiek šviesaus atminimo A. Butkūnas, tiek vėliau ir V. Puidokas visuomet žadėjo, jog kada nors skreperis atsidurs muziejuje. Tos dienos laukiau net 15 metų. Ilgai teno juos įkalbinėti, bet jie niekada nepasakė „ne“. Kelių muziejaus veikla man yra labai svarbi, todėl džiaugiuosi, kad ši diena pagaliau išaušo.

nukelta į **6 psl.**

„PANEVĖŽIO KELIAI“ MUZIEJAUS EKSPOZICIJA

papildė istorinių kelių statybos mechanizmu

atkelta iš **5 PSL.**

– *Baiminotės, kad skreperis niekada nepapuoš Kelių muziejaus?*

Z. Michnevičius:

– Sovietų Sąjungoje greičiausiai jų jau niekas nebegamina. 1991 metų duomenimis, penki skreperiai buvo Telšiuose. Keturi turėjo AB „Panevėžio keliai“. Šiuo metu neaišku, kiek skreperių yra išlikę. Esu laimingas dėl tokios panevėziečių dovanos. Noriu viešai padėkoti įmonės vadovams ir džiaugiuosi, kad šiandien tai galiu padaryti čia, Kelių muziejuje.

– *Už kokius privalumus skreperis buvo mėgstamas? Ir atvirkiščiau, kokie Senolio Šerno trūkumai?*

J. Steponkevičius:

– Skreperis – stambiausias anų laikų mechanizmas. Pats paima gruntą, pats jį veža, iškrauna, pats veždamas dangą sukietina, nuleistu peiliu lygina. Jis netinkamas mažuose objektuose. Tačiau magistralės statybose skreperis buvo labai reikalingas.

Z. Michnevičius:

– Dėl to, kokius darbus atlieka skreperis ir kiek juo galima pakrauti birių medžiagų, tai – patikima technika. Skreperiu galima pakrauti iki 10 kubinių metrų medžiagos. Tačiau, skirtingai nei prikabinamieji skreperiai, šios mašinos pačios pasikrauti negali. Nebent lengvo, smėlėto grunto. *(Kad skreperis pasikrautų, kitas mechanizmas, pavyzdžiui, buldozeris, jį turi stumtelėti – red. pastaba.)*

Šie mechanizmai buvo gaminami Sovietų Sąjungoje, bet jie neatitiko tarptautinių standartų. Skreperiai, mano nuomone, labiau pasiteisino kaip autotransportas. Kur kas naudingesnis ir produktyvesnis yra prikabinamasis skreperis. Pavyzdžiui, užsienio kompanijų skreperiai, turėdami variklį priekyje ir gale, patys gali pasikrauti grunto, tolygiai jį išpilti ir bevažiuodami sutankinti dangą. Tokie labiau tinkami statant kelius.

– *Ir vis dėlto – kodėl skreperis nėra paprastas mechanizmas?*

Z. Michnevičius:

– Mano žiniomis, skreperis buvo sukonstruotas specialiaame slaptame kariniame konstravimo biure ir gaminamas Baltarusijoje. O žmogus, konstravęs skreperį, vėliau kūrė kur kas sudėtingesnes mašinas – raketvežius. Taigi pačios skreperio „gimimo“ aplinkybės buvo labai įdomios.

– *Kur saugosite „pensininką“?*

J. Steponkevičius:

– Senasis skreperis bent porą metų stovės kieme, netoli kito muziejaus eksponato – buldozerio. Vėliau, tikimės, bus nauja pastogė. Vis dėlto eksponatus reikia saugoti nuo aplinkos sąlygų. Lietus ir rūdys daro savo darbą, o šie eksponatai yra neįkainojami. Norint techniką renovuoti, galima paprasčiausiai neberasti detalių. Prieš penkerius metus savo kelių muziejų įkūrė estai. Atvažiavę jie stebėjosi, sako, mes jau neberandame tokių senų mechanizmų, kokie stovi pas jus, Vievyje. Senosios mašinos paprasčiausiai dingsta, pasimiršta.

– *Ar atvažiuos žmonės pasižiūrėti skreperio?*

J. Steponkevičius:

– Žinoma, atvažiuos. O įdomiausia bus tiems, kurie jį vis dar atsimeina. Čia tas pats, kaip su lengvosiomis mašinomis – „Pobeda“, „Volga“. Moterys, kurioms dabar jau 50, 60 metų, sako: va, kai jauna buvau, mano kavalerius su tokia atvažiuodavo. Per metus muziejų aplanko 6 tūkstančiai žmonių. Tai nėra daug. Įdomu skaityti apsilankiusiųjų atsiliepimus. Vienas amerikiečių žurnalistas yra parašęs, kad tai vienas įdomiausių ir keisčiausių muziejų. Kodėl? Užsienyje panašiuose muziejuose šalia technikos nerasi aprašymo, kokie žmonės ir ką su ja dirbo. Nėra istorijos. O Vievyje – ne vien mechanizmai. Čia yra istorijos. Juk pirmiausia žmogus, o tik paskui mechanizmas. Dar nėra tokios technikos, kuri dirbtų be žmogaus.

•••••
Kelių muziejaus pradžia – tuometės Vievio kelių statybos



Naujo eksponato perdavimo-priėmimo dokumentų pasirašymo akimirka. Iš kairės: Kelių muziejaus įkūrėjas Juozas Steponkevičius, „Panevėžio kelių“ atstovė ryšiams su visuomene Rasa Čepienė, VĮ „Automagistralė“ direktorius Vladislavas Molis, „Panevėžio kelių“ generalinis direktorius Virmantas Puidokas.

valdybos Nr. 6 viršininko Juozo Steponkevičiaus sukaupta asmeninė žvėrių iškamšų kolekcija. Šiandien muziejaus įkūrėjas jau gali didžiuotis gerokai pagausėjusia ekspozicija. Ne tik žvėrių iškamšos, bet ir žemės gelmių mineralai, senieji kelių statybos mechanizmai – visi 6 tūkstančiai eksponatų kol kas telpa Vievyje, VĮ „Automagistralė“ teritorijoje ir patalpose. Tačiau Lietuvos automobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos atstovai žada, kad netrukus muziejus turės gerokai daugiau erdvės.

– *Senolį Šerną Kelių muziejus šiandien pasitinka dar senose patalpose. Kada ir kur turėtų persikelti visi muziejaus eksponatai?*

Juozas Gedvilas, Lietuvos au-

tomobilių kelių direkcijos prie Susisiekimo ministerijos direktoriaus pavaduotojas:

– Pirmiausia norėčiau pasidžiaugti, kad muziejui skirta naujoji vieta itin patraukli ir patogė: netoli Elektrėnų Abromiškių sankryžos. Kol kas vyksta viešųjų pirkimų konkursas. Kelių muziejaus teritorijos sutvarkymo ir pastato projekto architektūrinės koncepcijos konkursą rengiame kartu su Architektų sąjunga. Tikimės įdomių idėjų ir aktyvaus architektų dalyvavimo. Geriausiai pasirodžiusius dalyvius ketiname apdovanoti premijomis. Manome, kad laimėtojai bus paskelbti šiemet, o naujasis muziejus dienos šviesą turėtų išvysti po trejų, blogiausiu atveju – penkerių metų.

– *Ar būtina Lietuvai turėti Kelių*

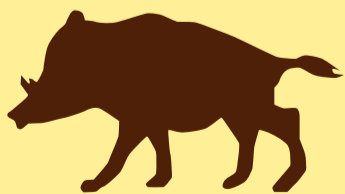
muziejų?

– Mano nuomone, kiekviena valstybė turi eksponuoti tai, ką turi. Tai yra mūsų istorija, jos nepakeisi. Žmonėms reikia žinoti, kas statė ir kaip statė kelius Lietuvoje. Ką gali žinoti, gal ateityje asfaltuotų kelių net nebeliks, bet štai olandai turi minčių kelių statybai panaudoti net atliekas ir kitas medžiagas.

Muziejus turi tarnauti ne tik kaip senosios technikos ar kelių istorijos atminimas. Tikimės, kad, be tiesioginės funkcijos, muziejus čia dažniau suburs pačius kelininkus. Jis turi būti atviras mokymams, seminarams, konferencijoms. Įdomu kasmet dalyvauti Europos šalių kelių muziejų atstovų susitikimuose. Šiemet vyksime į Švediją, o kitamet susitikimą organizuoti garbė teks Lietuvai.

SAVAEIGIS SKREPERIS

„MoAZ“ D357



SENOLIS ŠERNAS

- PAGAMINIMO METAI – 1983
- KILMĖS ŠALIS – Baltarusija
- VERTĖ – apie 30 tūkst. rublių
- BENDROJI MASĖ (su kroviniu) – 35 tonos
- KELIAMOJI GALIA – 15 tonų
- BENDROSIOS MASĖS PASKIRSTYMAS TARP AŠIŲ: priekinė ašis – 18 tonų, galinė ašis – 17 tonų
- MAKSIMALUS PAKRAUTO MECHANIZMO GREITIS HORIZONTALIOJE KELIO ATKARPOJE – 40 km/val.
- KURO SAŃAUDOS – 30 litrų per valandą, kuras – dyzelinas
- VISIŠKAI PAKRAUTO SKREPERIO STABDYMO KELIAS, KAI GREITIS SIEKIA 30 KM/VAL., – 15 metrų
- SKREPERIO ILGIS – 11 metrų, plotis – 3,242 metro, aukštis 3,5 metro
- KAUŠO TALPA – 8 kubiniai metrai
- KABINA – vienvietė
- MAKSIMALUS GRUNTO STORIS, KURĮ MECHANIZMAS GALI NUIMTI, – 45 cm
- KURO BAKO TALPA – 300 litrų
- AUŠINIMO SISTEMOS TALPA – 65 litrai
- VARIKLIO SUTEPIMO SISTEMOS TALPA – 31 litras
- VARIKLIS – JAMZ-238, CILINDRŲ SKAIČIUS – 8