

Dr. VAIDAS PETRULIS

Kauno technologijos universiteto
Architektūros ir statybos institutas

Panevėžio modernizacijos ženklai
tarpukariu (1918–1940 m.)

Atsigręžus į tarpukario Panevėžį neretai pastebima, kad tai laikotarpis, per kurį miestas įgavo lietuviškos dvasios. Tačiau mieste keitėsi ne tik gyventojų etninė sudėtis, bet ir architektūrinė aplinka, miestiečių įpročiai. Kaip tuomet mėgta sakyti – miestas modernėjo. Antai 1934 m. pristatant miestą „Lietuvos aidu“ skaitytojams rašyta: „Panevėžys turi modernius malūnus, modernius mokyklų, apskrities savivaldybės, Lietuvos banko rūmus [...] ir apskritai pastaruoju metu viską modernina“¹. Galima netgi teigti, kad modernumas yra vienas populiariausių tarpukario Lietuvos raktažodžių kalbant apie pokyčius miestuose ir miesteliuose.

Tačiau ar įvardijimas „modernus“ yra aktualus vertinant architektūros bei urbanistikos istorijos požiūriu? Ar modernėjimas, moderniškumas ir panašūs epitetai turėjo nurodyti tik į naujumą, ar visgi siejosi su tuo metu besiformuojančiomis tarptautinėmis *Modern Movement* idėjomis? Bandant rasti atsakymą į šį klausimą derėtų patikslinti apibrėžimus. Anot Marshallo Bermano, būtina atskirti modernybę, modernizaciją ir modernizmą. Modernybė – tai „vitališkos patirties būseną“, kitaip tariant – kintantis visuomenės mentalitetas. Modernizacija – šio mentaliteto nulemtas pokytis, tai „procesas, kuris modernybės sukūrį paverčia tikrove“. Na, o modernizmas – tai materialusis šio proceso rezultatas, apimantis „milžinišką vizijų ir idėjų įvairovę“². Todėl miesto pokyčio negalima apibrėžti tik kaip išimtinai architektūrinio pokyčio. Tai, kas tuomet vadinta „moderniškumu“, yra bendrųjų visuomenės pokyčių rezultatas. Atsižvelgiant į tai suformuluotas ir šio straipsnio tikslas – glaustai apžvelgus Panevėžio miesto architektūrinius ir urbanistinius procesus 1918–1940 metais, įvertinti šiuo laikotarpiu įvykusius pokyčius ne tik iš stilistinių, tačiau ir iš socialinių procesų perspektyvos. Tokiu būdu siekiama miesto architektūrinę raidą

1 Vaizdai kovos dėl kultūros, *Lietuvos aidas*, 1934 m. kovo 5 d., p. 5.

2 M. Berman, *All That Is Solid Melts Into Air. The Experience of Modernity*, New York: Penguin books, 1982, p. 15–16.

kontekstualizuoti regiono, o kai kuriais atvejais netgi ir platesniame modernizmo idėjų kontekste.

Prabilus apie miesto kaip reiškinio transformaciją, ištakų derėtų ieškoti dar XIX a., kai Panevėžyje „vyko pramonės perversmas – atsirado pirmosios modernios įmonės, pradėti naudoti mechaniniai varikliai, gamyba buvo orientuota į platesnes rinkas“³. Pramonės augimas lėmė ir kitus socialinius pokyčius. Kaip ir kitur Lietuvoje, „miestas nebuvo vien karjeros ar uždarbio vieta; jis buvo ir socialinė erdvė, kurioje galėjo būti įgyvendintos naujosios vidurinio sluoksnio aspiracijos. Miestas formavo patriotų gyvenimo stilių, bendruomeninį elgesį, bendravimo manieras ir tapatybę“⁴. Tačiau tarpukario metais buvo žengtas dar vienas didelis žingsnis vystant šią dar XIX ir XX a. sandūroje besiformuojančią tendenciją. Būtent ši transformacija ir yra pagrindinis tyrimo objektas.

Nors tekstu siekiama apžvelgti visą tarpukario laikotarpį, derėtų atkreipti dėmesį, kad kertiniai modernizacijos procesai siejasi su ketvirtuoju dešimtmečiu. Ypač jeigu kalbame apie architektūrinio modernizmo apraiškas. Simboline rimtesnių pokyčių data galima laikyti 1930-uosius, kai atsiranda atskira miesto inžinieriaus pareigybė⁵. Ši tendencija buvo jaučiama ir amžininkų, kurių požiūrį gana taikliai nuskaido 1938 m. Panevėžio apskrities savivaldybės leidinyje apibrėžti regiono raidos ypatumai: „jei Apskrities Savivaldybės veiklą suskirstyti dešimtmečiais, tai pirmasis bus daugiau organizacinis ir talkos kovoje už krašto nepriklausomybę. Antrame dešimtmety įstatymai išryškino savivaldybių uždavinį ir nustatė jų darbo linkmę“⁶. Įdomu, kad ir miesto

3 V. Januškevičienė, *Panevėžys: senovė ir dabartis*, Panevėžys: Panevėžio miesto savivaldybė, 2003, p. 10.

4 T. Balkelis, *Moderniosios Lietuvos kūrimas*, Vilnius: Lietuvių literatūros ir tautosakos institutas, 2012, p. 91.

5 *Ponui vyriausiajam statybos Inspektoriui*, 1931 m. sausio 17 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 392, l. 119–222.

6 *Panevėžio apskrities savivaldybė: 1918–1938*, Panevėžys: Panevėžio Apskrities Valdybos leidinys, 1938, p. 10.

savivaldybė netgi 1929 m. dar itin skeptiška savo galimybių atžvilgiu: „prie dabartinės finansinės būklės, miesto savivaldybė tegali tik rūpinti bėgamuosius miesto reikalus; apie miesto tvarkymą platesniu mastu tuo tarpu dar netenka kalbėti, dėl to, kad tokie darbai kaip vandentiekis, kanalizacija, ligoninė, pirtis ir kt. reikalauja tiek lėšų, kiek miestas nepajėgs sutaupyti per dešimtmečius“⁷. Tačiau situacija ketvirtame dešimtmetyje kinta gerokai sparčiau, nei savivaldybė tą numatė.

Chronologine prasme su modernizacija siejamą laikotarpį derėtų siaurinti iki XX a. ketvirtojo dešimtmečio, o funkcinės tipologijos požiūriu modernizacijos tema paliečia gana platų lauką. Modernizmo nederėtų sieti išimtinai su architektūra ar, juo labiau, svarbiausiais visuomeniniais pastatais. Modernizacija – tai procesas, kuris palaipsniui keitė miesto vaizdą, pradedant po gatvių grindiniu slypinčia lietaus kanalizacija, pačių gatvių tvarkymu ir baigiant urbanistinio planavimo darbais siekiant sukurti racionalų gatvių tinklą bei visuomeninių paslaugų išdėstymą. Tad modernizacija tekste interpretuojama kaip platus reiškinys, apimantis urbanistinius sumanymus, miesto funkcinio organizavimo pokyčius ir stilistines preferencijas, būdingas modernizmui.

Urbanistinis planavimas

Sparčius miestų pokyčius XIX ir XX amžių sandūroje lydėjo ištisa plejada praktinių bei teorinių urbanistinės minties eksperimentų. Naujų miestietiško gyvenimo formų paieška, ko gero, ryškiausiai įkūnija to meto architektų užmojų kurti revoliucingai naujus, šiūlaiKinį gyvenimo būdą atspindinčius miestus⁸. Tokio modernaus miesto pamatu tapo modernus jo urbanistinis planas. Nors Panevėžys miesto planą paveldėjo iš carinės Rusijos, pastarasis buvo gana schematiškas,

⁷ *Savivaldybių departamentui*, 1929 m. birželio 28 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 359, l. 100.

⁸ Antonio Sant'Elia, *Manifesto of Futurist Architecture*, (1914) [interaktyvus]. Prieiga internete: <https://www.unknown.nu/futurism/architecture.html>

nužymintis tik pagrindines gatves ir akivaizdžiai neatitiko XX a. pirmosios pusės lūkesčių. Tad pokarinis laikotarpis amžininkų neretai netgi apibūdintas kaip raida „be jokio plano“⁹.

Pirmieji Panevėžio urbanistinio planavimo darbai prasideda netrukus po Didžiojo karo. 1920 m. rugpjūčio 13 d. ant išdegusio Panevėžio žemės ploto „Slobodkos“ kvartaluose A ir B leista statyti mūrinius namus¹⁰. 1922 m. jau Eduardo Peyerio parengtas „Slobodkos“ rinkos aikštės, o 1923 m. ir bendras aplinkinių gatvių planas¹¹. 1921 m. minimas ir „Panevėžio miesto planas su priedėliais Panevėžio priemiesčių – Plukių ir Senamiesčio“¹². Tačiau miesto problemų su šiais projektais išspręsti nepavyko. 1931 m. diskusijos liudija, kad netgi vienas iš paprasčiausių urbanistinio planavimo uždavinių – gatvių tiesinimas ir tvarkingo kontūro suteikimas – dar tebebuvo siekiamybė: „yra ilgų gatvių, kurios per ilgą tarpą neturi skersgatvių, jungiančių jas su lygiagretėmis gatvėmis, yra daug gatvių, kurios dėl didelio judėjimo pasidarė per siauros, yra aklių grįžgatvių“¹³.

Charakteringas urbanistinio chaoso pavyzdys – Stoties gatvė ir jos aplinka. Šis rajonas įkurtas buvusiam Plukių kaime, kurį prieš Didįjį karą suskirsčius siaurais rėžiais, šie liko ir teritoriją prijungus prie miesto. Naujai suplanavus gatves įstrižai gatvę kertantys sklypai buvo tokie siauri, kad „ir norėdamas nepastatysi taip namo, kad jo frontonas būtų lygiagretus gatvės linijai“¹⁴. Tokia situacija neatitiko nei klasikinio miestų planavimo principo formuoti perimetrinę gatvės liniją, nei

9 *Ponui Vyriausiam Statybos inspektoriui*, 1931 m. sausio 17 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 392, l. 119.

10 *Vidaus reikalų ministerija Savivaldybių darbo ir Soc. Aps. Departamentui*, 1921 m. kovo 16 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 51, l. 19.

11 1935 m. Slobodkos sutvarkymas dar nebuvo juridškai užbaigtas: „neturint šios miesto dalies nusavinimo įstatymo, nėra galimybių su buvusiais savininkais pasirašyti atitinkamus žemės perleidimo dokumentus (*Vyriausiajam statybos ir sauskelių inspektoriui*, 1935 m. sausio 25 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 568, l. 67).

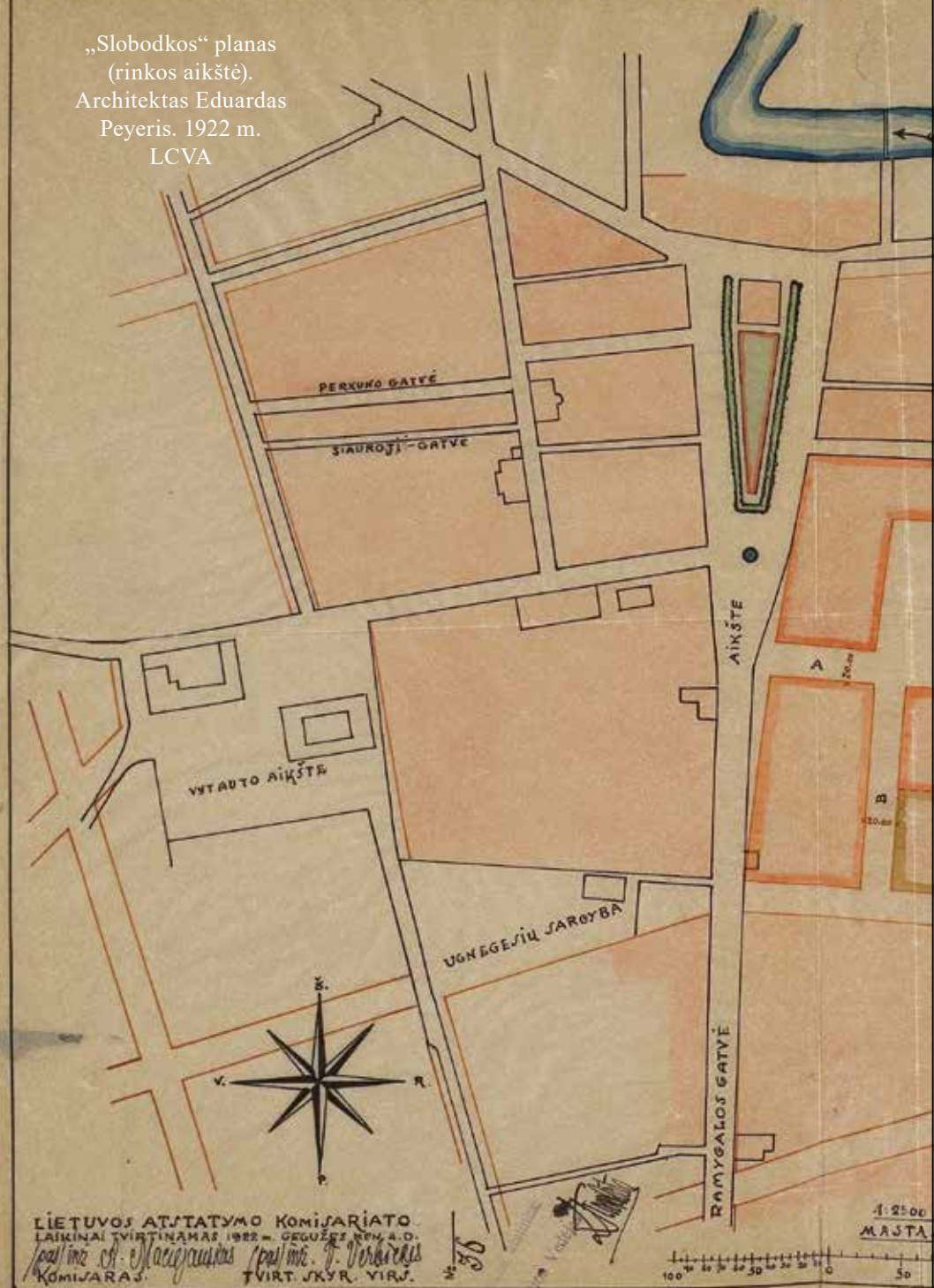
12 *Vidaus Reikalų Ministerija Lietuvos Atstatymo Komisarariatui*, 1921 m. gegužės 28 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 51, l. 25.

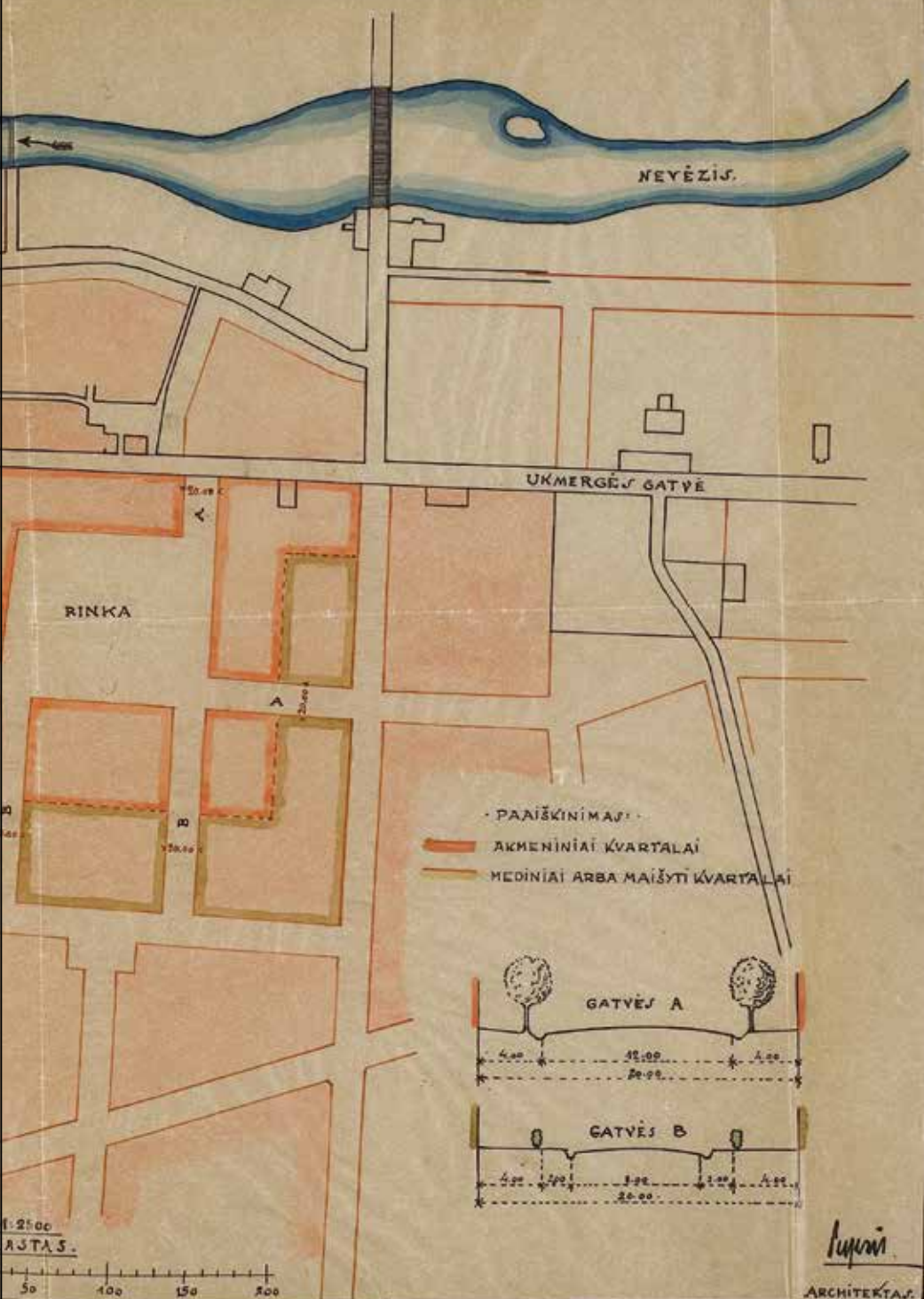
13 *Savivaldybių departamentui*, 1931 m. sausio 10 d., LCVA, f. 1622, ap. 3, b. 104, l. 76.

14 J. Stanišauskas, Mūsų miestų ir miestelių tvarkymas, *Savivaldybė*, 1930 m. nr. 1, p. 14.

PANEVEŽIO Miesto „SLOBODKOS“ PLANAS.

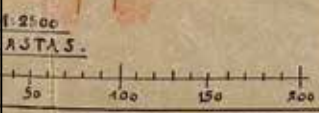
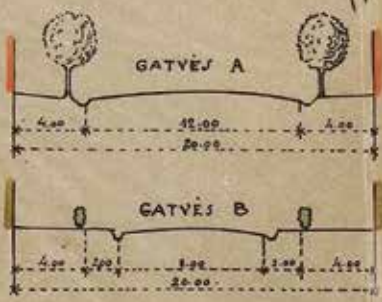
„Slobodkos“ planas
(rinkos aikštė).
Architektas Eduardas
Peyeris. 1922 m.
LCVA





· PAAIŠKINĀJUMS ·

- AKMENINĪĀI KĻARTALAI
- MEDIŅĪĀI ARBA MAIŽYTI KĻARTALAI



Lupini
ARCHITEKTS.

modernaus laisvojo planavimo pastatus išdėstant pagal saulės kryptį. Panaši sklypų struktūra, o kai kur ir užstatymas (pvz., Stoties g. 15–17), yra išlikę iki šių dienų.

Kaip vieną pirmųjų Panevėžio moderniosios urbanistikos apraiškų galime įvardyti mūro statybos¹⁵ (nuo 1930 m.) ir pramonės (nuo 1932 m.) zonų išskyrimą¹⁶. Dar XX a. pradžioje Tony'ui Garnier'ui formuojant ateities industrinio miesto viziją, „įvairių funkcijų zonavimui buvo skiriamas ypatingas dėmesys“¹⁷. Nepaisant to, kad Lietuvoje išgyvenamos miestų problemos neprilygo didžiųjų Europos urbanistinių centrų problematikai, Lietuvos atstatymo komisariatas racionalaus urbanistinio planavimo principus taip pat siejo su aiškiai identifikuotomis miesto zonomis: „kiekvienas miestas turi būti padalintas į juostas (zonas), kad tokiu būdu kiekvieną dalį aiškiai būtų galima priskirti tam tikros rūšies statymui. [...] Turėsime reikalo su trimis statymo klasėmis, būtent: prekybos sritis, centras [...]; gyvenamoji miesto dalis (vadinamasis „sodnų miestas“) [...]; fabričių dalis, pramonės būstinė“¹⁸.

Jeigu mūro kvartalas siejasi ne tiek su funkcija, kiek su estetika bei gaisrų prevencija, tai pramonės iškėlimas iš miesto centro atitiko „Atėnų chartijoje“ apibrėžtus moderniosios urbanistikos principus¹⁹. Panevėžyje tam tikslui buvo numatytas Plukių priemiesčio rajonas²⁰. Čia svarbu paminėti, kad miestas dar XIX a. pradėjo formotis kaip pramonės centras: „prieš karą Panevėžio malūnai tiekavo miltų didelį Rusijos daliai ir turėjo savo kontorą Maskvoje, Petrapilyje, Varšu-

.....
15 Respublikos, P. Puzino, Topolių, Kranto, Vasario 16, Birutės, Tamsioji, Elektros, Tiltų, Siauroji, Panevėžio Bataliono, Laisvės, Perkūno, Kisino, Ukmergės, Klaipėdos, Ramygalos gatvės, Vytauto aikštė, Gyvulių turgavietė, Slobodka (*Protokolas nr. 6*, 1930 m. balandžio 2 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 392, l. 85).

16 T. Chodakauskas, Panevėžio miestas, *Savivaldybė*, 1932, nr. 12, p. 20–21, p. 20.

17 D. Wiebenson, *Tony Garnier: The Cite Industrielle*, New York: George Braziller, 1969, p. 15.

18 A. Kelermleris, Dėl miestų statybos, *Lietuva*, 1923 kovo 22, p. 3.

19 *Charter of Athens (1933)* [interaktyvus]. Prieiga internete: https://www.getty.edu/conservation/publications_resources/research_resources/charters/charter04.html

20 *Statybos inspekcijai*, 1932 m. vasario 18 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 451, l. 36.



Stoties ir Marijonų gatvių sankryža. 2021 m. geoportal.lt

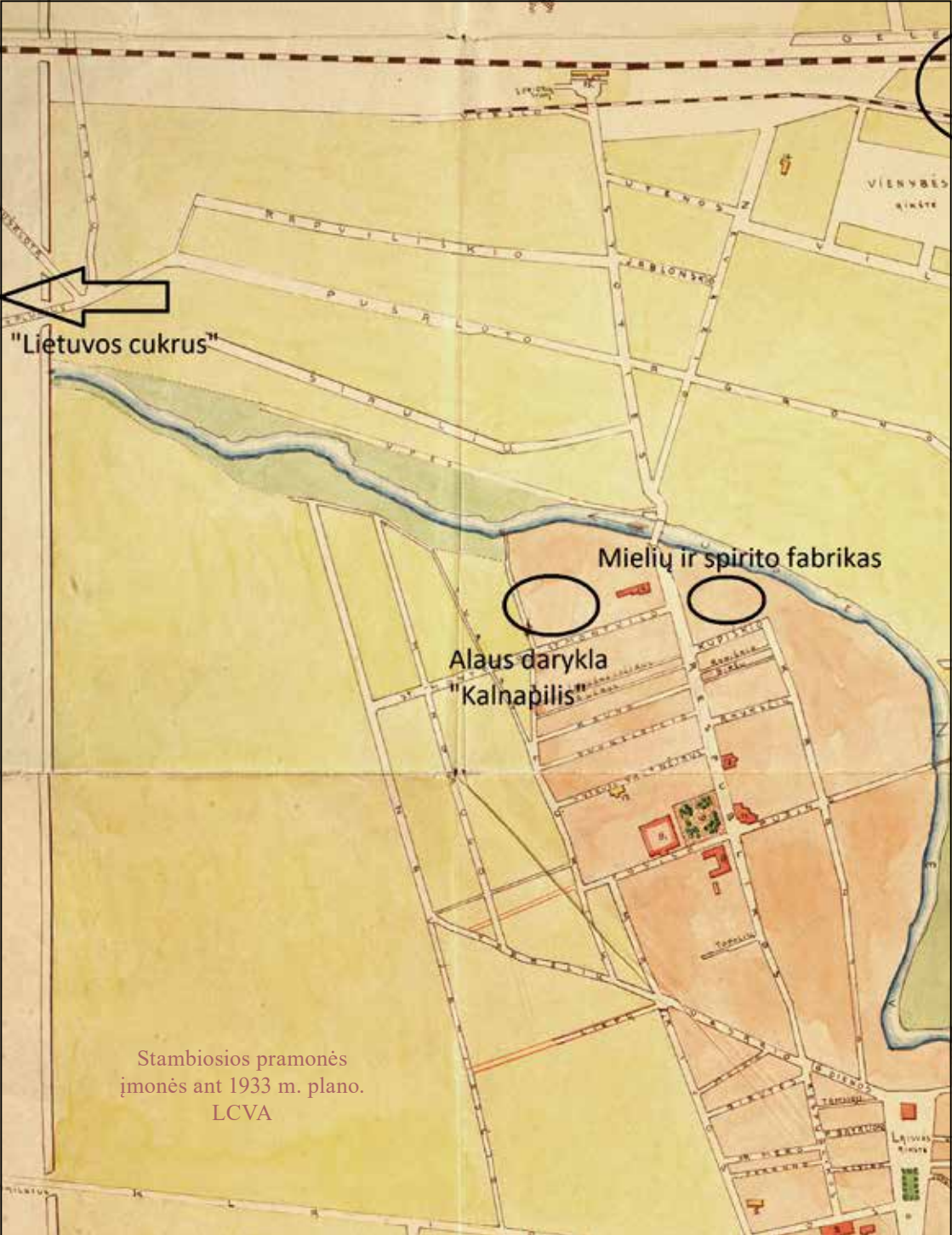
voje ir kituose miestuose²¹. Tarpukariu XIX a. pramoninės tradicijos buvo ne tik tęsiamos (1932 m. netgi teigta, kad paleidę septynis Panevėžio malūnus visu pajėgumu, „per 1 mėn. aprūpintų ištisiems metams visą Lietuvą miltais“²²), bet ir plečiamos. Industrializacijos procesas itin ryškus XX a. ketvirtajame dešimtmetyje, kai mieste iškilo trys stambios įmonės: 1930 m. – „Maisto“ fabrikas²³, 1933 m. – „Lietuvos muilas“²⁴, o 1940 m. – Cukraus fabrikas. Tiesa, pažvelgę į žemėlapi matome, kad svarbiausios tarpukario įmonės taip ir nespėjo susitelkti

.....
21 *Lietuvos miestai. Bendri istorijos bruožai*, red. Juozas Baltakevičius, Šiauliai: *Mūsų momentas*, 1932, p. 140.

22 Kaip tvarkosi Panevėžys, *Lietuvos aidas*, 1932 m. rugsėjo 17 d., p. 7.

23 Panevėžio Akc. „Maisto“ B-vės vaidmuo ir reikšmė aukštaičių ūkiui, *Diena*, 1936 m. lapkričio 8 d., p. 4.

24 „Lietuvos muilas“ viena stambiausių Panevėžio įmonių, *Diena*, 1936 m. lapkričio 8 d., p. 3.

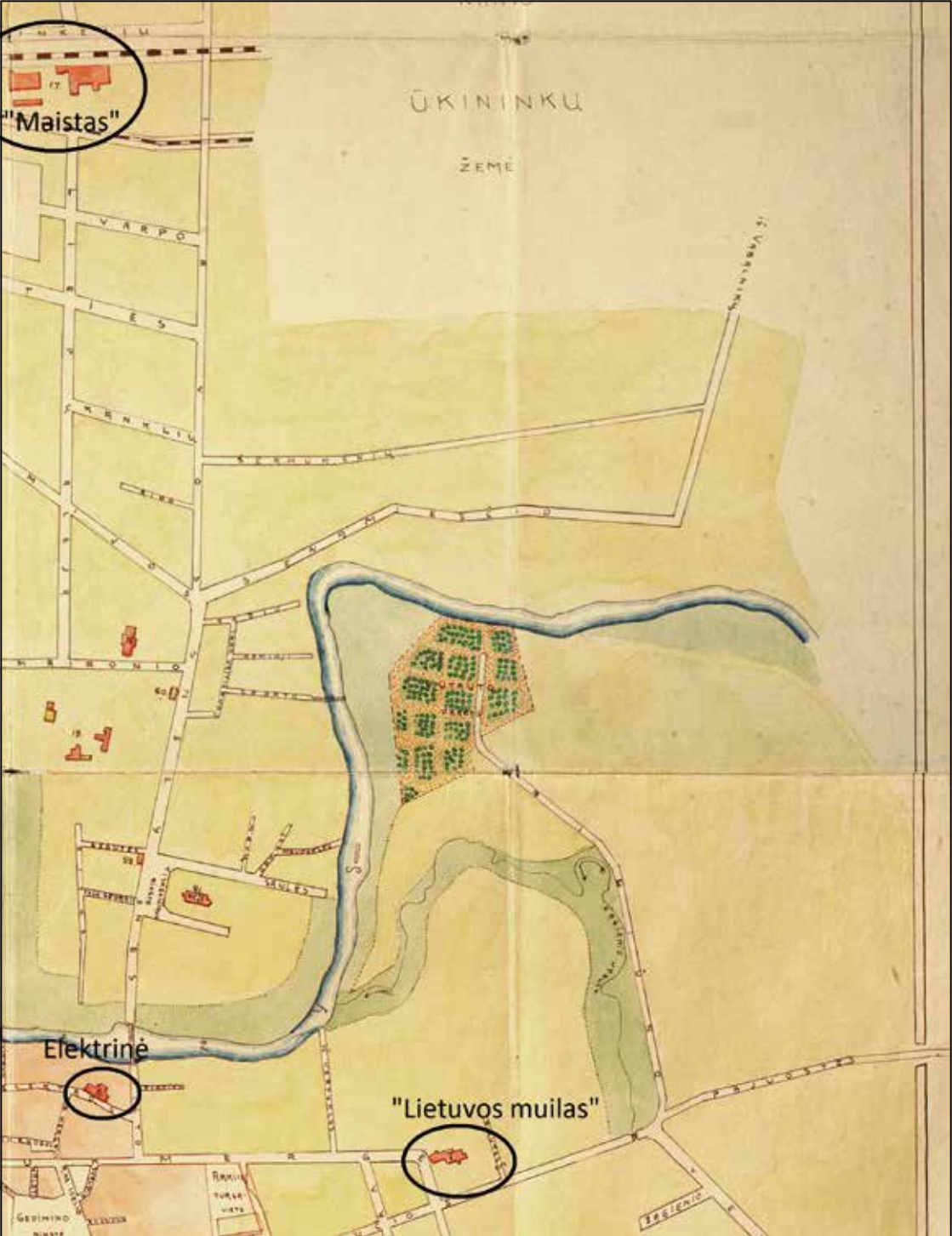


"Lietuvos cukrus"

Alaus darykla
"Kalnapilis"

Mielų ir spirito fabrikas

Stambiosios pramonės
įmonės ant 1933 m. plano.
LCVA



UKININKŪ

ŽEMĖ

"Maistas"

Elektrinė

"Lietuvos muilas"

į vientisą pramonės įmonių rajoną. Tai įvyko tik „XX a. 6 deš. viduryje“²⁵.

Tarp ryškiausių tarpukario laikotarpio urbanistikos idėjų būtina paminėti XX a. pradžios anglų urbanisto Ebenezerio Howardo puoselėtą miesto-sodo (angliškai: *Garden city*) koncepciją, kuri turėjo sujungti miestietiško ir kaimiško gyvenimo privalumus. Įvairiais pavidalais per Europą ir pasaulį nuvilnijusi miestų-sodų planavimo banga padarė didžiulę įtaką modernaus miesto sampratai ir įtvirtino gamtos ir architektūros sąveiką kaip privalomą moderniosios urbanistikos principą. Nors dar XIX a. carinėje Rusijoje želdynai buvo minimi tarp „miesto gerovės elementų“²⁶, būtent tarpukariu miesto parkas tapo kone privaloma Lietuvos miestietiškojo gyvenimo dalimi. Modernaus Panevėžio įvaizdis taip pat yra neatsiejamas nuo žaliųjų erdvių. Kaip rašyta 1940 m. spaudoje: „vasarą miestas pasižymi žalumu, nes visų (urbanistinio) plano klaidų neišnaudotus tarpus užima sodai. Ir savivaldybė tą miesto būdo bruožą pilnai išlaiko, beveik visas didesnes gatves ir alėjas apšodina medeliais. Šiuo atžvilgiu vasara Panevėžyje daug malonesnė už Šiaulius: čia nuolat esi pavėsyje“²⁷.

Tarpukario panevėžiečiai pasivaikščioti galėjo miesto sode, Respublikos ir Povilo Puzino gatvių kampe. Centrinėje miesto dalyje, lengvai pasiekiamas parkas turėjo tapti patrauklia miestiečių laisvalaikio praleidimo vieta. Nors ketvirtojo dešimtmečio viduryje parkas buvo gana gerai sutvarkytas, čia nebūta pakankamai erdvės aktyviam poilsiui. Gerokai efektyviau modernistiniam miestui būdingo atributo vaidmenį atliko Skaistkalnio (buv. Jasnogurkos, o nuo 1929 m. Vytauto Didžiojo) parkas. Senoje darvietėje įsikūrusi ir didelius žmonių bū-

.....
25 E. Juškienė, Panevėžio statybos: kai gyvenamasis namas daugiabutis miestiečiams reiškė prabangą. 2021 m. sausio 5 d., [interaktyvus]. Prieiga internete: <https://paneveziokrastas.pavb.lt/istorijos-puslapiai/panevezio-statybos-kai-gyvenamasis-daugiabutis-miestieciams-reiske-prabanga/>

26 A. Ambrulevičiūtė, T. Voronič, D. Žiemelis, *Modernėjantis Vilnius, Kaunas, Gardinas. Miestų plėtra ir sanitarinės infrastruktūros pokyčiai 1870–1914 metais*, Vilnius: Vilniaus universiteto leidykla, 2019, p. 147.

27 Aukštaitijos sostinės šviesuliai, *Lietuvos aidas*, 1940 m. vasario 3 d., p. 3.

rius pritraukdavusi erdvė atliko tarpinį vaidmenį tarp kurorto ir miesto parko, skirto renginiams. Rekreaciniais tikslais naudotos ir Nevėžio pakrantės. 1935 m. „miesto savivaldybė Nevėžio upės krantu nuo Respublikos tilto iki apskrities savivaldybės sodybos įrengė labai gražią krantinę-alėją (Jakšto prospektą), kuri, dar nors galutinai nesutvarkyta, bet miesto gyventojams labai patogi vieta [...] ir teikia gyventojams didelį malonumą pasivaikščioti gražiais upės krantais pasigėrėti“²⁸.

Nepaisant tam tikrų poslinkių tvarkant mūro ir pramonės zonas bei puoselėjant žaliąsias erdves, miestui akivaizdžiai reikėjo naujo, šiuolaikiško miesto plano. Tokio dokumento plano būtinybę 1932 m. pabrėžia ir naujasis miesto inžinierius Antanas Gargasas: „nesuprojektavus ir neišplanavus gatvių, miesto tvarkymo darbas yra bergždžias ir jei taip toliau teks tvarkytis, galime prieiti prie visiško miesto sugadinimo. [...] Taipogi nesąmoninga būtų kapoti naujus kvartalus gatvėmis, nenumatant ten sodų ir aikščių, be kurių šių dienų miestas yra beprasmiš“²⁹. Sprendimas dėl naujo plano sudarymo buvo priimtas 1932 m. rugsėjo 1 d., kai Panevėžio miesto planui sudaryti komisija priėjo prie išvadų, kad „neatidėliojant reikia eiti prie miesto plano sudarymo. Naujose miesto dalyse randasi ištisi kvartalai be gatvių, o reikalavimas juos užstatyti yra labai didelis. [...] Neturint miesto plano, nėra galimybės eiti prie tobulėjimo, prie kurio gan smarkiu tempu eina Kaunas, Šiauliai“³⁰.

Planą 1933–1934 m. parengė vienas žymiausių Lietuvos geodezijos inžinierių Medardas Ratautas kartu su kolegomis Aleksandru Kočegūra ir Petru Butrimu. Tai buvo „pilnas Panevėžio miesto geodezinių darbų kompleksas: trianguliacija, poligonometrija, niveliacija ir topografinė nuotrauka“³¹. Pateiktas 12-oje aliuminio lakštų, šis didelės

28 *Geležinkelių valdybai*, 1935 m. gegužės 28 d., LCVA, f. 1264, ap. 1., b. 568, l. 224.

29 *Ponui Panevėžio miesto burmistrui*, 1932 m. gegužės 11 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 452, l. 10.

30 *Ponui Panevėžio miesto burmistrui*, 1932 m. rugsėjo 1 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 452, l. 11.

31 *Medardas Ratautas* [interaktyvus]. Prieiga internete: https://www.maps4u.lt/lt/viewpage.php?page_id=39

apimties projektas miestui kainavo apie 50 tūkst. litų ir buvo vienas pirmųjų tokio pobūdžio darbų Lietuvoje. Visgi, kalbant apie urbanistikos idėjas, tenka pabrėžti, kad panevėžiečių lūkesčiai naujam planui buvo daugiau susiję su infrastruktūros tvarkymu, gatvių tiesimu, nei su urbanistinėmis idėjomis. Pati miesto planavimo užduotis formuojama ne architektui, o matininkui, „kuris turi padaryti miesto planą su ribomis ir gatvių tinklą su visuomeniniais pastatais“³². Nepaisant to, kad minimi visuomeniniai pastatai, užduotyje nėra jokių užuominų į moderniosios urbanistikos principus (pvz., „miesto-sodo“ principų taikymą, masinio apgyvendinimo schemas ar pan.).

Miesto tvarkymas

Pirmosios Lietuvos Respublikos miestų modernizacijos ženklų galime ieškoti ne tik geometriškuose pastatų kontūruose ar naujoviškose urbanistinių projektų konfiguracijose. Atnaujinta miesto infrastruktūra, inovatyvios techninės miestų planavimo priemonės taip pat liudijo miestų virsmą iš XIX į XX a. Vienas iš svarbiausių miesto modernėjimo ženklų – gatvių tvarkymas. Geodezinis miesto planas gerokai palengvino gatvių atnaujinimo procesus. Neatsitiktinai Panevėžiui galėtume suteikti geriausiai gatves tvarkiusio tarpukario Lietuvos miesto titulą. 1939 m. buvo tik du pirmos eilės miestai, turėję daugiau grįstų gatvių nei negrįstų – tai Panevėžys ir Vilkaviškis. Tačiau Panevėžys, būdamas gerokai didesnis, modernių gatvių turėjo nepalyginamai daugiau. Sutvarkius 31 kilometrą, savo eilės laukė dar 26³³.

Tiesa, kaip ir daugumoje Lietuvos miestų, gatvių ir šaligatvių valymo darbus atlikti yra įpareigoti prie gatvės stovinčių namų savi-

.....
32 *Ponui Panevėžio miesto burmistrui*, 1932 m. sausio 25 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 452, l. 1.

33 Miestų ir miestelių gatvės ir aikštės 1939 m., *Lietuvos statistikos metraštis, 1939 m.*, Vilnius: Centralinis statistikos biuras, 1940, p. 359.

ninkai (remiantis „1926 m. birželio 9 d. ir 1930 m. gegužės 27 d. privalomais įsakymais“³⁴). Kaip galima spėti iš įvairių savivaldybę pasiekusių skundų, neretam tai buvo sunki našta: „miesto policija reikalauja ypatingo švarumo, kad šaligatvis net blizgėtų, kad ant šaligatvio nebūtų nei šmotelio sniego bei ledo ir kad sniegą iš gatvės tuojau išvežti. [...] Vasaros gi laiku reikalaujama, kad gatvė dukart į dieną būtų laistoma vandeniu“³⁵. Miestiečiams šiuos reikalavimus įgyvendinti nebuvo lengva, ypač turint galvoje, kad laistymas buvo dar primityvus, vandenį semiant iš šulinių³⁶.

Prie gatvių tvarkymo procesų reikėtų priskirti ir savivaldybės reikalavimus susitvarkyti savo namų išvaizdą mūrinius namus nutinkuojant, o senus, aprūnijusius medinius trobėsius apkalant lentomis ir nudažant aliejiniaisiais dažais³⁷, vienodai nudažant tvoras³⁸, nugriaunant gonkus³⁹ ir kt. Nemaža namų įpareigota griauti (1937-aisiais tokių būta daugiausia Stoties, Ramygalos ir Respublikos gatvėse)⁴⁰. Vienas iš tokių pavyzdžių K. Tomaševičienės namas M. Valančiaus g. 10. Įdomu, kad šis įsakymas lietuviams ne tik privačius gyventojus. Toks reikalavimas buvo perduotas ir Lietuvos bankui: „Ukmergės gatvės namų savininkai, pradėdant nuo Laisvės a. iki Valato g., yra įpareigoti savo namus nutinkuoti ir nudažyti špricuojant šviesia miesto inžinieriaus nurodyta spalva, todėl dėl bendro vaizdo miesto savivaldybė prašo ir Tamstą priklausantį Bankui namų nutinkuoti ir nudažyti iš Laisvės a. ir Ukmergės g. Be to, padaryti cementinių plytų šaligatvį nuo įdėto šlaito iki namų“⁴¹.

.....
34 *Miesto tvarkymas*, 1938, LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 738, l. 5.

35 *Miesto tvarkymas*, 1938, LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 738, l. 6.

36 *Panevėžio miesto valdybai*, 1937 m. liepos 1 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 653, l. 285.

37 *Miesto tvarkymas*, 1939, LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 739, l. 31, 39, 48, 69.

38 *Miesto tvarkymas*, 1938, LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 738, l. 50.

39 *Miesto tvarkymas*, 1938, LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 738, l. 227.

40 *Panevėžio miesto griautinių trobėsių sąrašas*, 1937 m. birželio 16 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 672, l. 90.

41 *Lietuvos Banko Panevėžio skyriaus ponui Direktoriui*, 1938 m. birželio 9 d., p. 45. LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 738, l. 45.

Nepaisant gerėjančios gatvių kokybės, ne visi miesto modernizavimo darbai vyko sklandžiai. Nuo 1930 m. Kauno pavyzdžiu diegtas autobusų transportas greitai nepaplito. 1937 m. Panevėžio miesto burmistras T. Chodakauskas, konstatuodamas, kad „jau keturis kartus buvo bandyta įvesti autobusų susisiekimą, tačiau visus keturis kartus toks susisiekimas buvo likviduotas su nuostoliais autobusų savininkams“, prašo Vyriausybę atleisti bendrovę „Amlit“ nuo vežiojimo rinkliavos⁴². Viena iš to priežasčių – transporto įsigalėjimui ypač stipriai priešinosi tradiciniais, arklių traukiamais fajetonais keleivius transportavę vežikai. Kita vertus, galima kelti prielaidą, kad įtakos turėjo ir šiokia tokia netvarka. Tais pačiais metais burmistras įspėja bendrovę „Amlit“:

Tamstų autobusas buvo netvarkoje. Be to, šoferis, matomai, ar nežinojo mašinos, ar bendrai šiame amate silpnai nusimanęs, kad už vairo turėjo atsistėti konduktorius, neturintis teisių vairuoti. Rezultate mašina tai sustodavo, tai eidavo atgal, kad keleiviai saugodami save turėjo išlipti. Tai jau nebe pirmas kartas⁴³.

Dar didesnė bėda buvo kanalizacija. Panevėžiečiai ilgą laiką skundėsi gatvių kvapais, dulkėmis bei „dvokiančiu, tirštu upės vandeniui“⁴⁴. Nors iki 1930 m. „vakarinėje miesto dalyje ir stoties rajone“ buvo įvesta dalinė lietaus kanalizacija „4 km. vamzdžių nutiesiant po šaligatviais“⁴⁵, tačiau pagrindiniai miesto kanalizacijos tiesimo, o tuo pat metu ir Nevėžio vagos reguliavimo darbai pradėti tik 1937 m. rudenį. Tai buvo vienas svarbiausių miesto infrastruktūros darbų: prie kanalizacijos darbų kasdien dirbo 100 darbininkų. Kitas 100 koregavo

42 *Susisiekimo ministeriui*, 1937 m. vasario 11 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 672, l. 42.

43 *Amerikos lietuvių akcinei bendrovei*, 1937 m. spalio 19 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 653, l. 478.

44 A. Alaušas, Panevėžiui reiktų truputį apsitvarkyti, *Lietuvos žinios*, 1931 m. rugpjūčio 25 d., p. 6.

45 Kaip tvarkomas Panevėžio miestas, *Lietuvos aidas*, 1930 m. spalio 8 d., p. 7.



Karikatūra iš 1936 m. lapkričio 8 d. laikraščio „Diena“

upės vagą⁴⁶. Nepaisant darbininkų gausos ir skiriamo dėmesio, procesas daug kur strigo. Apie tai byloja vaizdingi miestiečių skundai:

Praeitą rudenį Plukių gatve pradėdant nuo Nevėžio upės pradėta vesti kanalizacija. Bedarbiai iškasė gatvės viduryje giliausius griovius, privertė kalnus molio ir gatvė toje vietoje nustojo egzistavusi. Mes likome atkirsti nuo miesto, nes neturėjome jokio išėjimo, tačiau kentėjome ir bridome per purvinus laukus ar lindome per svetimus kiemus, nes tikėjome, jog vargai pasibaigs, kai bus sudėti vamzdžiai ir užpilti grioviai. Tačiau greit prasidėjo gili žiema, o kanalizacija nebuvo baigta ir mums teko bristi iki kelių užpustytu lauku. Pastaruoju metu, sniegui kiek nutirpus [...] saulei šildant, suverstas ant kelio molis ištižo ir virto vos išbrendama mase, kurią mes kasdien minkome, lyg už

.....
46 Panevėžys, *Lietuvos aidas*, 1938 m. sausio 21 d., p. 6.

*kažkokias nuodėmes. Netrukus prasidės pavasaris, ir mes visai nebe-
galėsime išbristi*⁴⁷.

Nuolatinis elektros tiekimas XX a. pirmoje pusėje buvo dar vie-
na ryški moderniojo pasaulio apraiška, be panaudojimo pramonėje ir
buityje, gana stipriai pakeitusi ir miestų veidus. Atsirado platesnės ga-
tvių apšvietimo galimybės, sužibo vitrinos, o didmiesčiuose ir neoni-
nės reklamos. Nepaisant viešų diskusijų apie galimybę statyti dideles,
valstybės masto hidroelektrines, Lietuvoje elektros tiekimo klausimais
kiekvienas miestas rūpinosi savarankiškai. Dažniausiai elektrinė būda-
vo ne miesto, o palankią sutartį pasirašiusio koncesininko nuosavybė.
Turėdamas išimtinę teisę tiekti elektrą, savininkas paprastai bandyda-
vo iš to pralobti. Tačiau Panevėžys dar prieš karą buvo parengęs nuo-
savos elektrinės projektą, kurį 1923 m. įgyvendino (dab. Elektros g.
11). Nepaisant to, kad savo dispozicijoje elektrinę turėjusi savivaldybė
kainų už elektrą nemažino, tarpukario spaudoje galime rasti nuomo-
nių, kad „tinkamas gatvių apšvietimas suteikia miestui daug gyvumo
ir palengvina policijai saugoti gyventojus nuo įvairių kriminalinių nu-
sižengimų“⁴⁸.

Architektūriniai pokyčiai

Miestų raidai itin svarbų impulsą davė statybinių medžiagų ir
konstrukcijų raida. Ypatingą reikšmę turėjo besivystanti metalurgija ir
naujai atrastas gelžbetonis. Dėl naujų medžiagų itin sparčiai pradėjo
keistis ir architektūrinė aplinka, tiek kokybine, tiek kiekybine prasme.
Vertinant kokybiškai – naujos konstrukcinės galimybės sudarė prielai-
das naujų architektūrinių formų paieškai. Vertinant kiekybiškai, me-
džiagų modernizacija vedė į statybos proceso industrializaciją, o tai

47 *Prašymas*, 1938 m. kovo 1 d., LCVA, f. 1264, ap. 1, b. 738, l. 7.

48 T. Chodakauskas, *Panevėžio miestas, Savivaldybė*, 1932, nr. 12, p. 20–21, p. 20.

savo ruožtu spartino statybos procesą. Lietuviškame kontekste gelžbetonis, metalas bei stiklas taip pat buvo modernybės ženklas. Visgi plačios stiklinės vitrinos, modernios gelžbetoninių konstrukcijų lubos buvo greičiau išimtis (pvz., Kauno miesto autobusų garažai ir dirbtuvės Šančiuose⁴⁹), o ne taisyklė. Su modernumu gerokai plačiau buvo siejama mūro statyba.

Panevėžį pagal statybos medžiagų tipą, ko gero, būtų galima laikyti artimesniu mažesniesiems apskričių centrams. Lyginant su Kaunu ar Šiauliais, gyvenamiesiems būstams čia kur kas būdingesnė pigi medinė statyba. Antai 1939 m. įsibėgėjus mūrinei statybai Panevėžyje pastatyta tik 13 mūrinių gyvenamųjų namų ir 85 mediniai. Tuo metu Šiauliuose vienam mūriniam namui tekdavo du mediniai (68 mūriniai ir 140 mediniai), na, o Kaune medinių namų skaičius tik kiek didesnis nei mūrinių (182 mūriniai ir 223 mediniai)⁵⁰. Panevėžiečių namai taip pat ir gerokai pigesni. Kaune vieno gyvenamojo namo pastatymas vidutiniškai atsiėjo 30 tūkst. litų, Šiauliuose 19 tūkst., o Panevėžyje kiek daugiau 9 tūkst.⁵¹ Taigi galima daryti išvadą, kad dominuojanti architektūrinė aplinka yra kuklaus mastelio, tradicinės statybos, mažesniais miesteliui būdingi pastatai. Visgi, atidžiau pažvelgę į pavienius funkcinis tipus bei pastatus, galime atskleisti gana nemažai modernizacijos ženklų.

Naujųjų medžiagų užtikrinta statybos industrializacija tarptautiniame kontekste itin sparčiai gerino gyvenamąsias sąlygas darbininkams. O štai Panevėžys, nepaisant pramonės įmonių gausos, vargu ar galėjo pasigirti sukūręs daug darbo vietų ar palankias sąlygas darbi-

.....
49 Paulius Lazauskas, Vaidas Petrulis, *Kauno miesto autobusų garažai ir dirbtuvės Šančiuose*, 2021 m. sausio 15 d., [interaktyvus]. Prieiga internete: <http://www.autc.lt/lt/architekturos-objektai/2006>.

50 Gyvenami trobesiai sienų medžiagomis. *Lietuvos statistikos metraštis, 1939 m.*, Vilnius: Centralinis statistikos biuras, 1940, p. 226.

51 Gyvenami trobesiai. *Lietuvos statistikos metraštis, 1939 m.*, Vilnius: Centralinis statistikos biuras, 1940, p. 224.



J. Zikaras prie savo namo Panevėžyje. 1925 m. LLMA

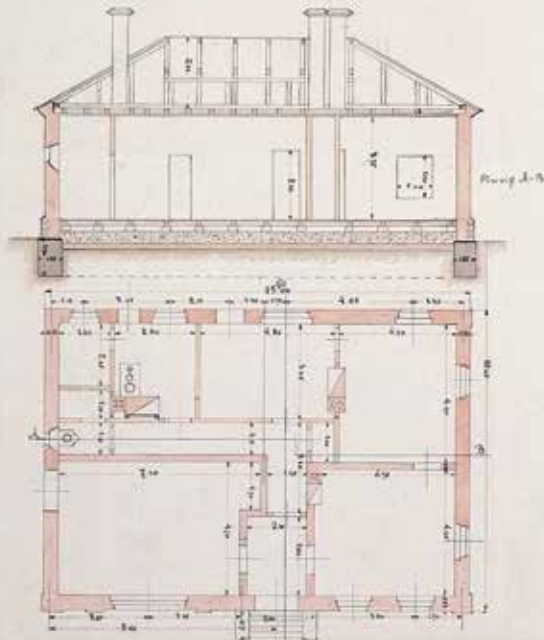
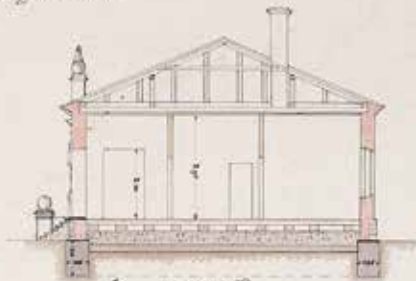
ninkijai. 1939 m. Panevėžyje gyveno kiek daugiau nei 26 tūkst., o Šiauliuose per 31 tūkst. gyventojų. Tačiau darbo vietų skaičiumi šiauliečiai Panevėžį lenkė kone trigubai⁵². Svarbi to pasekmė – mieste mažiau stabilias pajamas turinčių statybos užsakovų bei būsto nuomotojų. Todėl, ko gero, neatsitiktinai spaudoje dažniau kalbėta ne apie didžiuosiuose miestuose chronišką butų stoką, bet apie savininkų problemas nuomojant būstą. Net ir 1936 m., Lietuvai palaiapsniui išsivaduojant iš ekonominės krizės, namų savininkai skundėsi, kad „nebėra nuomininkų jų tuštiesiems butams nuomoti“⁵³.

Nepaisant bendrosios tendencijos, kai kurie vienos ar kelių šeimų

.....
52 Pramonės įmonės ir personalas 1940 m. sausio mėn., apskritimis. *Lietuvos statistikos metraštis, 1939 m.*, Vilnius: Centralinis statistikos biuras, 1940, p. 163.

53 Daug tuščių butų, *Lietuvos aidas*, 1936 m. rugpjūčio 8 d., p. 6.

Juozo Lickaro vienogubsto namo projektas
Panevėžyje Povilo Puzino g. nr. 1/A



Povilo Puzino g. nr. 1/A
 Pastatų šiluminis inžinerinis projektas
 3000
 Pastatų planas, iš pabrėžimo
 1/100
 Techniška brėžinara
 imta ant šakų
 T. J. Čabornaičių
 4. sk. kom. v. g. LV. 3618
 Panevėžys 14/12. 24 m.

J. Zikaro namo Panevėžyje, Povilo Puzino g. 1, projektas.
 1924 m. Inžinierius K. Anforavičius. LCVA

gyvenamieji namai atspindėjo ryškiausias to meto Lietuvos moderniojo būsto tendencijas (pvz., Liepų g. 6, 8, Savanorių a. 2, 6, Ukmergės g. 14, Smėlynės g. 40 ir kt.). Tačiau novatoriškiausi apgyvendinimo planai miestą pasiekė tik apie 1940-uosius. Šiuo aspektu itin įdomūs darbininkų butų kolonijos eskizai, datuojami 1940 m. rugpjūčiu⁵⁴. Būsimų

⁵⁴ Panevėžio miesto darbininkų butų kolonijos piešiniai, 1940 m., LCVA, f. 1622, ap. 7, b. 296.



Panevėžio žydų liaudies banko projektas.
Inžinierius Antanas Gargasas. 1932 m. LCVA

darbininkų kolonijos variantai čia „formuoti pagal CIAM principus: vyravo laisvai išdėstyti daugiabučiai, supami gausių želdynų, ir šališkai buvo numatyta socialinė infrastruktūra“⁵⁵. Nors tai jau pirmosios sovietinės okupacijos metai, tačiau darbai atlikti tarpukario Lietuvos architektų.

Ne mažiau reikšmingas miestų modernizacijos ženklas – socialinė infrastruktūra. Kaip rašoma 1938 m. Panevėžio apskrities jubiliejiniame leidinyje, „pirmutinis ir svarbiausias savivaldybės rūpestis buvo susisiekimo ir švietimo reikalų tvarkymas, o paskiau sekė sveikatos, socialiniai ir kiti reikalai“⁵⁶. Panašūs ketinimai buvo būdingi ne tik apskrities savivaldybei, bet ir Panevėžio miestui. Šiame kontekste ryškiausiu pokyčio

55 Paulius Tautvydas Laurinaitis, *Nacionalinės moderniosios urbanistikos mokyklos formavimasis pirmojoje Lietuvos Respublikoje (1918–1940 M.)*, daktaro disertacija, Kaunas: KTU, 2020, p. 87.

56 *Panevėžio apskrities savivaldybė: 1918–1938*, Panevėžys: Panevėžio Apskrities Valdybos leidinys, 1938, p. 10.



Buvusio Panevėžio žydų liaudies banko pastatas Respublikos g. 6.
1988 m. R. Pliušio nuotrauka. PKM

liudijimu derėtų laikyti 1936 m. Panevėžio miesto savivaldybės paskelbtą miesto modernizacijos planą penkeriems metams. Ketinta „pastatyti 5 naujas mokyklas ir tam skirti 700 000 litų; buvusio savivaldybės malūno vietoje pastatyti pirtį tam išleidžiant 180 000 litų; už tokią pat sumą ketinta statyti ir naują gaisrinės pastatą. Vandentiekiai ir kanalizacijai ketinta išleisti 630 000 litų; dar už 110 000 litų planuota pastatyti turgaus halę ir joje įrengti 40 patalpų parduotuvėms; na ir galų gale pastatyti naują, 850 000 litų kainuosiančią elektrinę Bigailių durpyne⁵⁷. Nors suplanuotų darbų atlikta tik dalis⁵⁸, ambicingas miesto administracijos tikslas atitinka tarptautinę to meto praktiką, kai būtent savivaldybės vaidmuo buvo lemiamas miesto modernizacijos veiksnys.

Apžvelgiant atskirus socialinės infrastruktūros segmentus,

.....
57 Panevėžys, *Lietuvos aidas*, 1938 m. sausio 21 d., p. 6.

58 Donatas Pilkauskas, *1936 m. penkmečio planas Panevėžyje*, 2018 m. gegužės 11 d., [interaktyvus]. Prieiga internete: <https://paneveziokrastas.pavb.lt/istorijos-puslapiai/1936-m-penkmečio-planas-panevezyje/>



Lenkų gimnazijos Panevėžyje projektas. Inžinierius Jonas Krasauskas.
1929 m. LCVA

prie ryškiausių modernizacijos apraiškų reikėtų paminėti sveikatos apsaugą. Siekiant pagerinti medicininį aptarnavimą tarpukario Lietuvoje buvo pradėtas kurti apskričių ligoninių tinklas. Kiekvienos ligoninės statybos aplinkybės, finansavimo schemos bei projektai individualūs, tačiau pats principas išliko bendras – siekis sukurti mūrinę, modernią, šiuolaikiniais įrengimais aprūpintą ligoninę, galinčią suteikti kvalifikuotą medicinos pagalbą apskrities gyventojams. Panevėžio apskrities ligoninė pradėta statyti 1923 m., tačiau pastatas, kurį būtų galima sieti su moderniomis sąlygomis – 1930 m. atidarytas naujasis korpusas (inž. Grigorijus Gumeniukas, 1936 m. – priestatas pagal Vytauto Žemkalnio-Landsbergio projektą). Tai buvo viena iš pirmųjų naujų, mūrinių apskričių ligoninių tarpukario Lietuvoje.

Itin kontroversiška situacija klostėsi švietimo reikaluose. Panevėžys buvo neabejotinai garsus savo gimnazijomis. 1915 m. mieste



Panevėžio lenkų gimnazija. 1931 m. PKM

atidaryta pirmoji lietuviška Juozo Balčikonio gimnazija. Inžinierius Piuchasas Sabolis 1927 m. suprojektavo modernią, su vandentiekiu, kanalizacija ir centriniu šildymu žydų draugijos „Kneset Izarael“ gimnaziją. Dar vienas prašmatnus tarpukariu Panevėžį papuošęs pastatas – 1930-aisiais pradėjusi veikti inžinieriaus Jono Krasausko⁵⁹ suprojektuota lenkų gimnazija. Galų gale 1932 m. mokslo metus pradėjo žymiojo Lietuvos architekto Vytauto Žemkalnio-Landsbergio projektuota mergaičių gimnazija. Visi šie pastatai puošnūs, erdvūs, dviaukščiai, mūriniai.

O štai pradžios mokyklos – apverktinoje būklėje. 1923 m. miesto savivaldybė „iš tiltams statyti skirtos medžiagos“⁶⁰ pastatė vieną nedidelę, 6 klasių mokyklą. Visos kitos patalpos nuomos iš įvairių

.....
⁵⁹ Panevėžio lenkų gimnazijos brėžinys, f. 1622, ap. 4, b. 8.

⁶⁰ Panevėžys rūpinasi pradžios mokyklomis, *Lietuvos aidas*, 1937 m. spalio 27 d., p. 7.

privaičių savininkų. Tad pamokos vykdavo tam nepritaikytose patalpose. 1931 m. „Dienos naujienos“ netgi pateikia informaciją, kad dėl trūkstamų patalpų „apie 120 mokinių negali lankyti mokyklos ir vaikšto be mokslo“⁶¹. Nenuostabu, kad 1935 m. duris atvėrusi miesto inžinieriaus A. Gargaso suprojektuota mūrinė pradžios mokykla Ukmergės gatvėje tapo tikru XX a. pranašu šioje srityje. Spaudos puslapiuose nuvilnijo pasididžiavimo banga. Neabejotinai tai vienas išpūdingiausių tokio pobūdžio pastatų visoje tarpukario Lietuvoje. Tačiau apie 260 tūkst.⁶² litų kainavęs pastatas neišsprendė pradžios mokyklų klausimo. Iki sovietų okupacijos iškilo dar keli mokykloms skirti pastatai (Maironio g., Danutės g. ir kt.). 1940-aisiais jau džiaugiamasi, kad „per trumpą laiką statoma ketvirta didelė pradžios mokykla. Greit baigus 17 komplektų imponantišką pradžios mokyklą, dauguma miesto mažųjų sueis mokyti į savas patalpas“⁶³.

Pristatant miesto architektūros raidą, atskirą dėmesį derėtų skirti stilistiniams bruožams. Tarpukario Panevėžys didžiąją dalį svarbiausių mūrinių pastatų paveldėjo iš carinio laikotarpio. Gatvėse apstu vieno ar dviejų aukštų pastatų, kurie sumūryti eklektišku istorizmo stiliumi. Praeities stiliuose įkvėpimo ieškota ir XX a. trečiojo dešimtmečio statybose. Advokato Česlovo Petraškevičiaus vila⁶⁴, Žydų gimnazija, Lenkų gimnazija – tai tik keli charakteringi lietuviškojo istorizmo pastatai. XX a. ketvirtajame dešimtmetyje architektūrinės tendencijos palaipsniui keičiasi. 1935 m. spaudos puslapiuose jau galima rasti nuomonių, kad „Panevėžio miesto statyba tvarkoma labai racionaliai ir moderniškai“, prie ko, be kita ko, „ypačiai prisideda inžinierius A. Gargasas“⁶⁵.

61 Kaip gyvena Panevėžy, *Dienos naujienos*, 1931 m. gruodžio 11 d., p. 2.

62 Reprerzentacinė pradžios mokykla, *Lietuvos aidas*, 1936 m. rugpjūčio 31 d., p. 6.

63 Aukštaitijos sostinės šviesuliai, *Lietuvos aidas*, 1940 m. vasario 3 d., p. 3.

64 Donatas Pilkauskas, *Česlovo Petraškevičiaus vila*, 2018 m. gegužės 8 d., [interaktyvus].
Prieiga internete: <https://paneveziokrastas.pavb.lt/istorijos-puslapiai/advokato-ceslovo-petraskeviciaus-vila/>

65 Miesto ir šaligatvių tvarkymas, *Idomus mūsų momentas*, 1935 m. rugsėjo 15 d., p. 4.

Ši gana šabloniška citata įdomi tuo, kad miesto raidai apibūdinti pasitelkiami kertiniai raktažodžiai, nusakantys XX a. pirmosios pusės architektūrinius lūkesčius. Būtent funkcionalumas ir racionalus erdvės planavimas yra viena svarbiausių modernizmo stilistikos prielaidų. Vietoj dekoratyvių, taigi ir santykinai brangių pastatų siūloma diegti paprastas, netgi asketiškas formas.

Panevėžio kontekste šią sampratą ryškiausiai iliustruoja Panevėžio Žydų liaudies bankas (1932 m.), Ūkininkų smulkaus kredito bankas (1938 m.), iš dalies ir Panevėžio apygardos ligonių kasa (1937 m.). Statybos inžinierius, Gento universiteto absolventas A. Gargasas estetinio įspūdžio čia siekia ne tradicinėmis priemonėmis – langų ir durų apvadais, arkomis ar kolonomis, o pastato tūriui suteikdamas elegantiškas lenktas formas bei įstiklindamas plačiais vitrininiais langais. Nors Žydų liaudies banko atveju pagal projektą įėjimą galėjo puošti skulptūrinė kompozicija, tačiau jos stilistika moderni, artima *art deco* tendencijoms. Ūkininkų smulkaus kredito banko fasade išsiskiria lenktas stiklinis stogelis. Tai aki-vaizdi aliuzija į „Pienocentro“ pastatą Kaune bei didmiesčiams būdingą modernių prekybos pasažų architektūrą. Užstačius trečią aukštą, sunaikinus stogą juosiančią tvorelę, stilingas duris, pakeitus langus, šis Laisvės a. 16 tebestovintis pastatas, deja, prarado savo autentiškumą.

Su tam tikromis išimtimis (pvz., Marijono Vilkelio projektuotas „Lietūkio“ sandėlis⁶⁶ ar Arno Funko projektuoti Cukraus fabriko pastatai) modernizaciją architektūrine prasme ryškiausiai atspindi administracinės paskirties objektai. Neatsitiktinai „Lietuvos žiniose“ priekaištaujama, kad, pavyzdžiui, ligonių kasa „nėra tiek reikalinga, kiek yra visuomenės laukiama vaikų poilsio sanatorijos statyba“⁶⁷. Visuomeniniams pastatams būdingas reprezentatyvumo poreikis net XX a. ketvirtajame dešimtmetyje neretai lėmė architektūros konservatyvumą.

66 *Privat. asmenų įvairių pastatų statybos byla*, 1938 m., LCVA, f. 1622, ap. 4, b. 733.

67 Ne tuo rūpinamasi, *Lietuvos žinios*, 1935 m. gegužės 4 d., p. 7.

Pažvelgę į didžiąją dalį visuomeninių pastatų, pastebėsime savotišką modernumo ir tradicinių architektūrinės estetikos dėsnų (naudota simetrija, tradicinis puskolonių ar piliastrų ritmas, kompoziciškai akcentuoti karnizai, namai dengti šlaitiniais stogais ir t. t.) samplaiką. Panevėžyje galima suskaičiuoti visą plejadą panašaus pobūdžio objektų: Panevėžio valsčiaus savivaldybė (1935 m., inž. Kazys Germanas), Mažoji klierikų seminarija (1939, inž. A. Gargasas), Panevėžio apskrities savivaldybė (1940, inž. Petras Lėlis) ir kt. Visi šie objektai atspindi lietuviškojo modernizmo sampratą, kurią bene tiksliausiai yra įvardijęs Vytautas Landsbergis-Žemkalnis: tai „monumentalinės statybos klasinis ritmas moderniškoje formoje“⁶⁸.

Tačiau visi šie pastatai architektūriniu įspūdžiu vargiai galėjo varžytis su 1931 m. statytais Lietuvos banko Panevėžio skyriaus rūmais, kuriuos galima laikyti reikšmingiausiu šio laikmečio architektūriniu paminklu Panevėžyje. 415 tūkst. litų kainavęs bankas buvo viena didžiausių Panevėžio investicijų į atskiro pastato statybas. Kaip ir kituose apskričių centruose, Lietuvos banko rūmus projektavo VDU profesorius Mykolas Songaila. Tai nėra tipiškas modernizmo architektūros pavyzdys. Interjere nevengiama puošnumo ir skulptūrinės ornamentikos. Itin įspūdinga centrinė operacijų salė, kurią dengia kupolas, prilaikomas skulptoriaus Juozo Zikaro sukurtų atlantų. Tačiau pastato išorė visai be papuošimų. Matome tik virš įėjimo tarp sparnų įkomponuotą Vytį. Panevėžio, taip pat ir vėlyvas Kretingos banko pastatas (1939 m., M. Songaila) savo stilistine kompozicija kiek primena fašistinio periodo Italijos architektūrą.

Apibendrinimas

Apibendrinant tarpukario metų (1918–1940) Panevėžio architek-

68 Valstybiniai konservatorijos rūmai, 7 *Meno dienos*, 1932, nr. 80, p. 12–14.

tūrinės raidos tendencijas, galima pastebėti, kad mieste būta nemažai pokyčių, kurie sietini su tarptautiniais miestų raidos bei modernizacijos principais. Panevėžys neturėjo ankstyvo, modernizmo tendencijoms atliepančio urbanistinio plano, tačiau pavienės savivaldybės iniciatyvos lėmė sėkmingą miesto transformaciją iš XIX į XX a. Tarp svarbiausių, nors ir ne iki galo įgyvendintų sprendimų derėtų paminėti mūro ir pramonės kvartalų išskyrimą, dėmesį viešiesiems parkams bei bendruosius miesto infrastruktūros gerinimo darbus (gatvių tiesinimas, kanalizavimas, grindimas bei apšvietimas elektra). Nors dalis miesto gatvių tvarkymo rūpesčių gulė ant gyventojų pečių, o ryškesni rezultatai pasimatė tik XX a. ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje, visgi šie procesai neabejotinai prisidėjo prie miesto higienos sąlygų gerinimo. O būtent higienos klausimas buvo vienas ryškiausių moderniosios urbanistikos siekių.

Vertinant architektūrinius sprendimus, Panevėžys pernelyg neišsiskiria iš kitų Lietuvos pirmosios eilės miestų konteksto. Moderniais vadinami pastatai miesto veidą ryškiau pradeda keisti maždaug apie 1930-uosius, ir dažniausiai yra siejami su visuomeninėmis, reprezentacinėmis reikmėmis. Dėl to dažniausiai susiduriame su konservatyvaus modernizmo apraiškomis, kuriam nesvetimi interjero ar eksterjero dekoro elementai bei kai kurie klasikiniai kompozicijos principai. Vertinant tarpukario laikotarpio Panevėžio užstatymą funkcinės tipologijos požiūriu tenka pastebėti, kad, nepaisant laipsniško modernėjimo, Panevėžys net ir XX a. ketvirtojo dešimtmečio pabaigoje vis dar stokojo daugelio to meto miestiečiui būtinų patogumų. Nors su kai kuriais svarbiausiais iššūkiais (ligoninės ar mokyklų statyba) buvo daugiau ar mažiau sėkmingai susidorota, dalies sumanymų taip ir nepavyko įgyvendinti (muziejus, šaulių namai, nauja pirtis ir kt.). Socialinis gyvenamasis būstas taip pat nespėjo tapti savivaldybės ar didžiųjų pramonės įmonių prioritetu.