

„NAUJAS PASAULIS“. MODERNIZACIJOS PASEKMĖS RYTŲ PRŪSIJOJE

Ruth Leiserowitz

Pagrindiniai šio straipsnio aspektai apima Rytų Prūsijos pasienio (paribio) regiono gyvenimą 1860–1880 m. Vertinant politiniu aspektu vokiečių demokratai ir liberalai Rusiją iki pat amžiaus vidurio vienareikšmiškai vertino kaip priešą. Krymo karas dar labiau stiprino kritiką, tačiau karo rezultatai pakeitė vokiečių viešąją nuomonę, kuri dabar kaimyninę valstybę laikė gerokai silpnesne nei kaip visada buvo manoma. Rusijos grėsmės baimė atslūgo. Nors ekonomiką ir toliau sunkino Rusijos muitų apribojimai, tačiau 6-ajame dešimtmetyje prasidėjęs prekybos sustiprėjimas nuolat didino prekybos apimtis.

Regionui tarp Rytų Prūsijos ir Didžiosios Lietuvos neabejotinai įtaką darė ne tik politinė, bet ir akivaizdžiai egzistavusi kultūrinė siena. Prancūzų istorikas Lucien Febvre aprašė kultūrinės sienos Vokietijos vakaruose fenomeną. Veikale „Apie Reiną ir jo istoriją“ rašoma: „Siena egzistuoja tik tada, kai kitapus linijos prasideda kitas pasaulis, idėjų, jausmų, įkvėpių sąsaja, kuri svetimus stebina ir glumina“. Šitą charakteristiką galima perkelti ir į rytinį Vokietijos regiono pakraštį. Tačiau kaip yra vaizduojama kultūrinė siena? Sujungiant kultūrinių diferencijų metaforiką su konkrečiais istorikams priimtiniais vienas kitą veikiančiais elementais (*Interaktionssträngen*). Vis dėlto negalima kalbėti tik apie vieną ar kitą kultūrą. Kiekviena visuomeninė epocha sukūrė kultūros formas. Aiškiau ir trumpiau šito fakto nesuformuluosime, nei tai padarė amerikiečių kultūros antropologas Lawrence Krader. Jis pasakė: „Culture is not one but many“.

Kokios dabar yra galimybės, norint suvokti gyvenimą kitapus sienos, ir kokie pasikeitimai įvyko XIX a. antroje pusėje?

Industrializacija

Nuo 1850 metų Vokietijoje prasidėjusi industrializacija ir po to vykęs ekonomikos augimas Rytų Prūsiją palietė labai nedaug, visų pirma dėl žaliavų trūkumo ir dėl nepakankamo susisiekimo su kitais besivysčiusiais regionais. Toliau sparčiai galėjo vystytis tik didžiausi miestai, pavyzdžiui, Karaliaučius. Toliausiai į rytus nutolusi Prūsijos provincija liko agrarinis kraštas, kuriame svarbiausias ekonominis veiksnys buvo javų ir medienos eksportas. Ryškius vystymosi impulsus vietovėms prie Nemuno, pavyzdžiui, Tilžei, teikė susisiekimas garlaiviais ir veikusios garinės lentpjūvės.

Geležinkelis

Neabejotinai svarbiausią impulsą modernizacijai Rytų Prūsijoje davė geležinkelių tiesimas. 1857 m. buvo atidaryta Rytų geležinkelio linija (*Ostbahn*), sujungusi Berlyną ir Karaliaučių. Trejais metais vėliau geležinkelio bėgiai buvo nutiesti Eitkūnų (*Eydtkuhnen*) pasienyje. Rusijos imperijoje tuo metu jau taip pat važiavo traukiniai. 1851 m. caro administracija nusprendė nutiesti geležinkelį tarp Peterburgo ir Varšuvos. Sprendimas daugiausia buvo grindžiamas Nikolajaus I asmenine iniciatyva; jis motyvavo kariniais argumentais, kurių svarbiausias buvo galimybė apginti Lenkijos karalystę. Geležinkeliams tiesti buvo naudojami valstybės pinigai. Statyba prasidėjo 1852 m., tačiau po metų ji nutrūko, kadangi visus finansus pasiglemžė Krymo karas. 1857 m. projektą perėmė Centrinė Rusijos geležinkelių valdyba, buvo pritrauktas privatus kapitalas. Nuo 1860 m. geležinkelis sujungė tuometinį Dvinską, arba Dünaburgą, su Peterburgu ir 1862 m. su Varšuva. Tuo pačiu metu pradėjo kursuoti traukiniai maršrutu Vilnius–Kaunas–Eitkūnai. Iki 1880 m. Prūsijoje buvo

baigtos tiesti pagrindinės linijos, į šį susisiekimo tinklą buvo įtraukta ir Klaipėda bei Tilžė. Kitapus sienos tuo metu geležinkeliai nutiesti iš Liepojos per Šiaulius į pietrytinę dalį.

XIX a. pabaigoje geležinkeliai lėmė ne tik šio regiono, bet ir visos Europos infrastruktūrą. Nuo jų pajėgumo labiausiai priklausė ekonominis vystymasis ir ateities perspektyvos. Didžiuojantis ir dėmesingai buvo priimama viskas, kas buvo susiję su geležinkeliais, su naujų geležinkelio stočių, linijų ir įrenginių statymu.

Geležinkelių tiesimas visuomenei darė daugialypę įtaką. Pirmiausia, žinoma, reikia išskirti **ekonominius** rezultatus. Tačiau turime susikoncentruoti ir ties kitais veiksniais, tai yra **kultūriniai-geografiniai** pokyčiai, **socialiniai** pasikeitimai privačioje ir visuomeninėje erdvėje, **mentaliteto** pokyčiai.

Ekonomika

Kaime susisiekimas, kurio intensyvumas iki tol buvo aiškiai ribotas (tiksliau pasakius, tas ribas sudarė arklio pajėgumas), dabar padarė milžinišką kokybinį šuolį. Transportavimo keliai buvo monopolizuoti. Kitaip negu gatvėse, kur kiekvienas vežikas ir paštininkas turėjo savo atskirą maršrutą, čia transporto priemonės ir susisiekimo kelias vienas su kitu buvo sujungti. Konjunktūriškai buvo kuriamos ekspedicinės, arba gabenimo, kontoros, jos ypač sėkmingai veikė pasienio stotyse, kur papildomai dirbo vadinamieji „deklarautojai“ (*Deklaranten*) – tarnautojai, kurie turėjo teisingai sumokėti prekių muitą. Šios gerai dotuojamos specialybės ypač siekė jauni asmenys.¹

Kultūriniai-geografiniai pokyčiai

Tiesiamo naujo geležinkelio galutinis punktas visada būdavo ne kaimas, o miestas. Prisijungimas prie geležinkelių tinklo neabejotinai darė įtaką vietovės konjunktūrai. Tuo metu, kai vietovės, pašto stočių aplinka buvo stipriai susaistytos su pašto kariatomis, smuklėmis ir daržinėmis bei tvartais, iš pradžių geležinkelis iškilo kaip svetimkūnis.

Geležinkelio stotys būdavo statomos miestų ir miestelių pakraščiuose, vietovėse, kurios visuomeniniu lokaliu aspektu dar nebūdavo apibrėžtos. Viena vertus, geležinkelių valdyba čia statydavo butus savo tarnautojams, kita vertus, aplink geležinkelio stotį greitai iškildavo visos įstaigos, tenkinusios keleivių poreikius, restoranai, viešbučiai etc. Kūrėsi visiškai naujas paslaugų sektorius, kuris pažanga suinteresuotiems miestiečiams siūlė įvairias galimybes. Vietovėse, per kurias buvo nutiestas geležinkelis, dinamiškai plėtojosi prekyba. Geležinkelis buvo ir tam tikras demokratijos rodiklis. Jis siūlė galimybių ne tik pavieniams tarnautojams, kurie buvo užimti naujosios susisiekimo priemonės tiesimu, bet ir visiems, susijusiems su geležinkeliais. Pavyzdžiui, 6–7-ajame dešimtmečiais dėl sunkių transporto, galinčio gabenti didelį prekių kiekį, sąlygų, prekyba žemės ūkio produktais tarp regionų buvo labai ribota, tuo tarpu dabar atsivėrė naujos eksporto galimybės. Be kita ko, geležinkelių vystymasis koreliavo ir su kitos technikos pažanga. 1853 m. į Europą buvo atgabenta pirmoji siuvimo mašina ir pradėjo savo pergalingą žygį per žemyną. Siuvimo mašinos, tai yra tarpinis daiktas tarp namų apyvokos reikmenų ir gamybinio įrenginio (*Karin Hausen*), buvo apibrėžtos kaip plataus vartojimo reikmuo (dėl pigios serijinės gamybos, kainos ir visų pirma dėl pirkimo išsimokėtinai sistemos)². Prekybininkai gabeno jas į provinciją, juos lydėdavo jų žmonos, veddavusios siuvimo kursus. Kaime gimė naujas verslas. Šalia keleivių vežimo neįsivaizduojamais mastais išaugo krovinių gabenimas. Naujausi technikos laimėjimai (pavyzdžiui, dviračiai), taip pat ir pramoniniu būdu pagaminti drabužiai geležinkelių bėgiais pasiekdavo mažųjų miestelių ir bažnytkaimių parduotuves. Kaime staiga tapo galima naudotis miestietiškais pasiekimais, modernizacijos apraiškos veržėsi į atokiausius valstybės kampelius, kadangi netoli buvo geležinkelio stotis. Galima reziumuoti, kad geležinkelis kasdieniam gyvenimui suteikė naujų erdvės suvokimo pojūčių ir komunikacijos būdų.

Kybartai, Rusijos pasienio stotis kelyje į Prūsiją, iškilo lygiai taip pat kaip ir Prūsijos Eitkūnai. Nutesus geležinkelį, 1897 m. Kybartuose gyveno vienas tūkstantis šimtas aštuoniasdešimt du asmenys. Tai margaspalvis lietuvių, vokiečių, rusų ir žydų mišinys, iš kurių pastarieji sudarė keturiadešimt penkis procentus ir buvo didžiausia gyventojų grupė. Eitkūnuose priskaičiuota trys tūkstančiai gyventojų.

Socialiniai pokyčiai privačioje ir visuomeninėje erdvėje

Privati erdvė. Atsiradus naujoms susisiekimo priemonėms, gerokai intensyvesnis tapo keleivių judėjimas. Iki tol daugiausia tarnybiniais reikalais dažniausiai keliaudavo pirkliai ir valstybės tarnautojai. Pramoginės kelionės ir išvykos mokytis buvo laikomos brangiai kainuojančiomis ir varginančiomis. Geležinkeliai, priešingai visoms prognozėms, staiga tapo masinio susisiekimo priemone. Gyventojams kelionės darė didžiulį įspūdį, o trečios ir ketvirtos klasių vagonų poreikis per trumpą laiką peržengė numatytas normas. Naujoji susisiekimo priemonė buvo kur kas pigesnė nei pašto karios. Įprotis būti kelyje sparčiai populiarėjo ir apskritai, remiantis keleivių sudėtimi, darė didelę įtaką visuomenės segmentų mobilumui.

Šis požiūris keitė privataus ir visuomeninio gyvenimo formas. Pradėsim nuo privataus gyvenimo – galima pastebėti vedybinių santykių kaitą.

Naujasis mobilumas darė akivaizdžią įtaką įvairioms sritims, taip pat ir vedybiniam santykiams. XIX a. antroje pusėje galima pastebėti, kad kur kas dažniau būdavo išsirenkamas toks vedybų partneris, kuris gyveno vietovėje, pasiekiamoje geležinkeliu. Turbūt būdavo susipažįstama ir traukinyje, – trečios ir ketvirtos klasės vagonuose nebūdavo jokių pertvarų ir kupė durų, tuo tarpu pirmos ir antros klasės vagonų kupė primindavo ankstesnes keliones ir jų vidus atrodydavo kaip pašto karios. Trečios ir ketvirtos klasės vagonai buvo įrengti labai kukliai, mediniai suolai nebuvo labai patogūs, tačiau buvo daug vietos krepšiams, gyvuliams ir stovėjimui. Čia žmonės tarpusavyje daug bendraudavo, keisdavosi naujienomis ir kelioniniu proviantu. Dabartiniai Rusijos valstybės traukinių „plackartiniai“ vagonai yra paskutinė trečios klasės vagonų liekana.

Aukštesnės socialinės padėties keleiviai rūpinosi neperžengti privalomojo pokalbio ribų – visiškai priešingai ankstesniam plepumui pašto karioje. Be to, bendraujama buvo ne iš visas dienas, bet tik valandas. Dabar – tikraja ta žodžio prasme – buvo galima šviesoje apsižiūrėti, nes priešingai nei apytamsė sėdynė karioje geležinkelio kupė visada buvo apšviesta. Tačiau buvo nemandagu nuolat žiūrėti į priešais sėdinčiojo veidą, o valandų valandas spoksoti pro langą neleido užimama socialinė padėtis. Aristokratiška išėjimo tapo knygų skaitymas. Taip atsirado kelioninių knygų moda. Todėl greitai stotyse buvo galima apsirūpinti ne tik prekėmis kūnui, bet ir dvasiniu penu. Atsiranda geležinkelio stoties knygynų, laikraščių kioskai įsitvirtina netoli perono.

Geromis manieromis pasitūrinčioms šeimoms greitai tapo važiavimas į kurortą arba ruletės žaidimas. Vykimas atostogauti buvo ryški ne tik privataus, bet visuomeninio gyvenimo dalis. Toje vietoje, kurioje atostogaujama, norėta pajusti visuomenės pulsą. Įvesta gyvenimo stiliaus įvairovė.

Visuomeninė erdvė. Paraleliai su privataus akiračio plėtra vystėsi naujos visuomeninės erdvės, kurios, nors ir buvo anksčiau suplanuotos, tik dabar sugebėjo suformuoti savo įtakos sferą. Viena iš jų buvo spauda, kuri dėl transportavimo galimybių galėjo būti santykinai skaitoma visur, ne vien spausdinimo vietoje. Taip iškilo naujos „viešuomenės“, kurios išėjo iš vienos vietovės ir jau apėmė visą regioną.

Kita vertus, geležinkeliai visuomeninę erdvę suvienodino ir kitokiu būdu. Kraštuose buvo įvestas vienodas laikas. 1891 metais Geležinkelių valdyba nutarė įvesti vadinamąjį „Vidurio Europos“ laiką, kuris po dvejų metų Vokietijoje juridškai buvo įteisintas ir kasdieniame gyvenime.

Mentaliteto pokyčiai

Istorikas yra įpratęs su geležinkeliu sieti pirmiausia vietovę kaip geležinkelio stotį arba traukinį. Dažnai pamirštama, kad tiksliai suplanuotas ir punktualus nuotolio įveikimas rodo savus civili-

zacijos laimėjimus³. Erdviniai nuotoliai, kurie tradiciškai buvo suprantami kaip kelionės ir transportavimo laikas (pavyzdžiui, dienos kelionė), dabar buvo įveikiami minimaliu laiku. Keleiviai pirmiausia tai pajuto kaip laiko ir erdvės sumažėjimą. Išnykimas „tradicinės kelionių erdvės“ tarp dviejų punktų reiškė, kad vietovės stipriai viena prie kitos priartėjo, tad nurodomi ir kiti pažinimo atstumai. Iki šiol nepasiekiamos vietovės dabar tapo kaimynėmis. Geležinkelis tapo visuomenės būrimosi vieta. Sava vietovė, regionas, kraštas dabar buvo stebimi kitomis akimis.

Sąvoka *geležinkelis*, be jokios abejonės, implikavo pažangą, ir mintis, kad su naujos komunikacijos pagalba žmonės suartės ne tik erdvėje, bet ir socialiai, Europoje labai paplito.

Bandant susumuoti geležinkelio įtaką, galima tvirtinti, kad ši nauja susisiekimo priemonė žmonėms atvėrė galimybes įvairiais aspektais iš naujo įsisavinti ir išgyventi erdves. Atstumas tarp dviejų vietovių dabar akivaizdžiai sutrumpėjo, gyvenimo būdas mieste ir kaime, valstybės ir jos kaimynių idėjų pasaulis staiga suartėjo, gamtą pro vagonų langus buvo galima pajauti visai kitaip, teritorijos, kurios šimtmečius buvo jungiamos pašto kelio, dabar yra vertinamos pagal nutiestų bėgių ilgį. Žemėlapis sąmonėje dėl naujovių tapo ne tik didesnis ir spalvingesnis, bet ir įgavo papildomą, niekad anksčiau nesuvoktą gilumą, dimensiją ir spalvingumą. Šis pažinimas sudarė galimybes visuomenei kur kas geriau suvokti savo gyvenamą pasaulį ir naujas savos vietovės refleksijas. Daugeliu atvejų svarstyta vietovių sujungimas ir apsisprendimas išvykti. Esant naujai fizinės erdvės pažinimo perspektyvai, pagausėjo gyvenimo apibrėžtų sprendimų.

Išnašos

¹ Joseph Rosin in: www.jewishgen.org/vizkor/kybartai/indexa.html

² Hausen K. Zur Sozialgeschichte der Nähmaschine. *Technischer Fortschritt und Frauenarbeit im 19. Jahrhundert*. 1980, Nr. 11.

³ Schlögel K. Berlin Ostbahnhof Europas: Russen und Deutsche in ihrem Jahrhundert. *Schriften des Instituts für Geschichte und Historische Landesforschung, Bd 4*. Berlin: Vechta, 1998, S. 24.

„Die neue Landkarte im Kopf“. Folgen der Modernisierung in Ostpreussen

Ruth Leiserowitz

Zusammenfassung

Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts erfuhr die Grenzregion zwischen Groß- und Kleinlitauen eine bis dahin nicht gekannte Belebung und einen enormen Aufschwung des Handels. Die unterschiedlichen Gegebenheiten dies- und jenseits der Grenze drangen durch die neuen Verkehrsmittel und die daraus resultierende kommunikative Verdichtung stärker in das Bewußtsein der Bevölkerung. Diese Faktoren führten zu engeren Kontakt zwischen Ostpreußen und Großlitauen und schufen eine günstige Ausgangssituation für die litauische Presseproduktion in Preußen und deren Export nach Litauen.

Gauta 2004 11 05
Spausdinti rekomendavo: dr. Joachim Tauber,
doc. dr. Nijolė Strakauskaitė