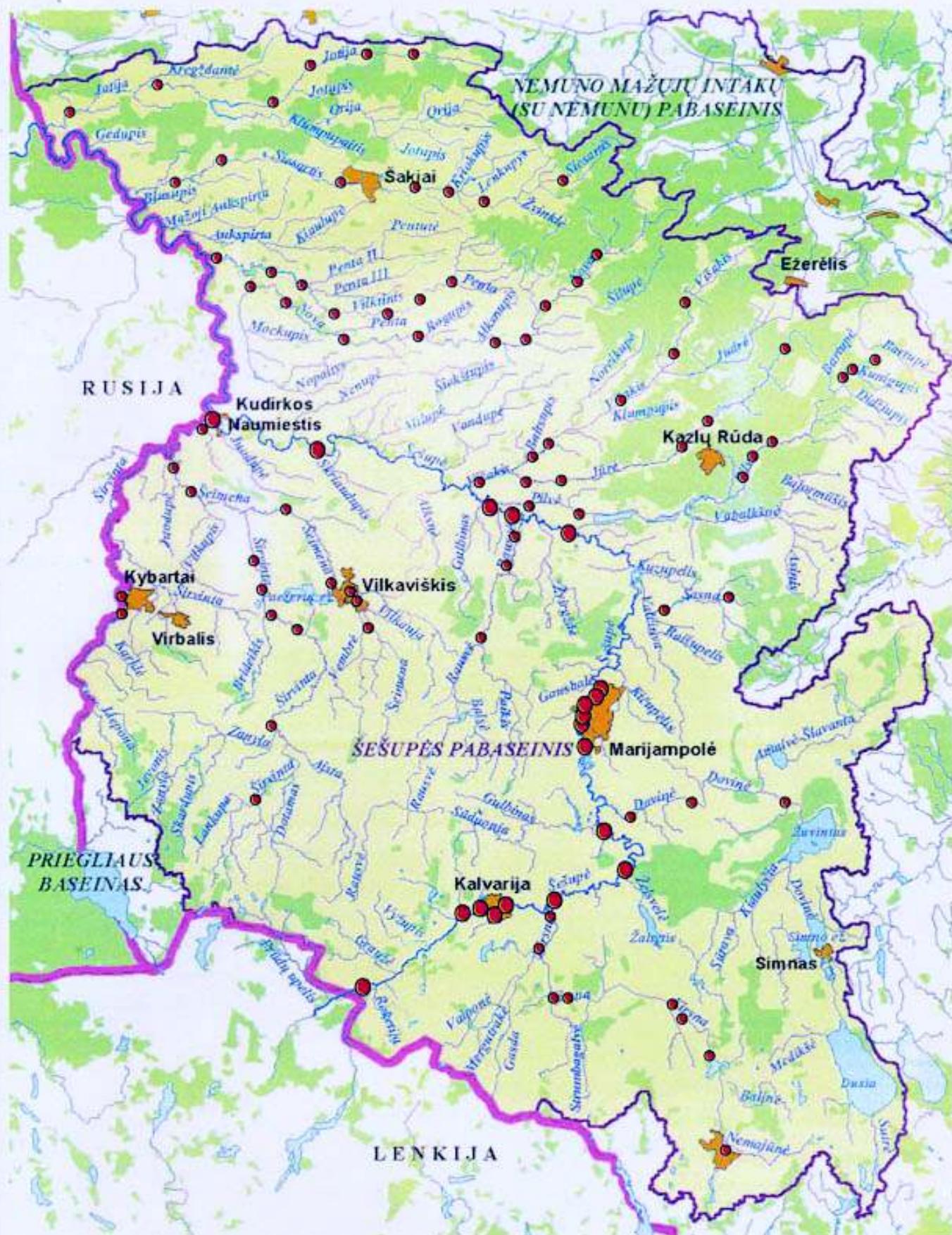




LIETUVOS TILTŲ ISTORIJA IKONOGRAFIJOJE

TILTAI PER ŠEŠUPĖS BASEINO UPES

IŠ HENRIKO KEBEIKIO KOLEKCIJOS
KAUNAS, 2011

ŠEŠUPĖS PABASEINIS

Nuo XV a. Šešupė su savo intakais Širvinta ir Liepona sudaro vieną stabiliausių sienų Europoje – iš pradžių tarp Teutonų ordino vakaruose ir LDK rytuose, vėliau – tarp Prūsijos bei Vokietijos ir Rusijos imperijos, dabar tarp Rusijos ir Lietuvos.

Vokiškai upė vadinta *Scheschupe*, tačiau nacionalsocialistams pradėjus pervadinti Rytprūsių vietovardžius šis pavadinimas kaip ir daugelis kitų, turėjusių lietuviškas, prūsiškas ar mozūriškas-lenkiškas šaknis, neįtiko ir 1938 m. Šešupė buvo pervadinta į *Ostfluss*.

Didesnės gyvenvietės, įsikūrusios prie Šešupės: Rutka Tartakas (Lenkija), Liubavas, Kalvarija, Bukta, Liudvinavas, Marijampolė, Antanavas, Pilviškiai, Kudirkos Naumiestis, Slavikai (Lietuva), Zarečnojė, Vyskojė, Krasnoznamenskas, Tušinas (Rusija).

Lietuvoje yra 80 % Šešupės baseino ploto ir 53 % upės vagos ilgio. Šešupės aukštupys (27 km, baseino plotas 287 km²) yra Lenkijoje, vakarinė vidurupio ir žemupio dalis (62 km, 919 km²) – Kaliningrado srityje, dar 52 km upė teka Lietuvos-Kaliningrado srities siena. Lietuvoje Šešupė teka Užnemunės žemuma, o jos pačios ir intakų aukštupiai drenuoja Sūduvos aukštumą. Baseino paviršiuje vyrauja vidutinio sunkumo ir sunkūs priemoliai. Miškingumas apie 15 %, didžiausias miškų masyvas – Kazlų Rūdos miškai. Pelkės užima apie 8 % baseino ploto, daugiausiai jų yra pietrytinėje baseino dalyje. Didžiausios pelkės – Žuvintas (68,5 km²), Amalvo pelkės (34,1 km²), Ežerėlio pelkė (20 km²). Viso Šešupės baseino ežeringumas 1,1 % (iš viso 269 ežerai, didesni kaip 0,5 ha, jų bendras plotas – 68,2 km²), tačiau daugiau kaip 60 % bendro ežerų ploto tenka Šešupės dešiniojo intako Dovinės baseinui (jo ežeringumas 7,3 %). Didžiausi ežerai – Dusia (23,3 km²) ir Žuvintas (10,3 km²). Upių tinklas tankus (1,35 km/km²), didžiąją jo dalį (62 %) sudaro trumpesni kaip 3 km maži upeliai ir melioravimo grioviai. Baseino vidutinis metinio nuotėkio hidromodulis yra 5,6 l/s iš km², kalvotame aukštupyje jis didesnis (6,6 l/s iš km²), žemumoje – mažesnis (3,9 l/s iš km²). Šešupės vidutinis debitas žiotyse siekia 34,2 m³/s.

Šešupės pabaseinio pagrindinių upių ilgiai ir baseinų plotai:

Upė	Vyresnė upė	Ilgis, km		Baseino plotas, km ²	
		Bendras	Lietuvoje	Bendras	Lietuvoje
Šešupė	Nemunas	297,6	157,5	6104,8	4899
		51,2 - siena			
Kirsna	Šešupė	28,1	28,1	457,8	457,8
Dovinė	Šešupė	47,0	47,0	588,7	588,7
Sasna	Šešupė	21,3	21,3	102,2	102,2
Rausvė	Šešupė	48,6	48,6	204,1	204,1
Pilvė	Šešupė	57,1	57,1	329,8	329,8
Višakis	Šešupė	44,5	44,5	332,8	332,8
Širvinta	Šešupė	43,8	17,9	1312,9	1011,0
		20,2 - siena			
Nova	Šešupė	69,3	69,3	403,3	403,3
Siesartis	Šešupė	60,5	60,5	197,6	197,6
Jotija	Šešupė	47,9	47,9	275,0	275,0
Gasda	Kirsna	14,4	14,4	112,8	112,8
Amalvė-Šalavanta	Dovinė	25,6	25,6	137,4	137,4
Jūrė	Višakis	39,3	39,3	111,3	111,3
Liepona	Širvinta	35,1	12,2	104,6	78,0
		22,9 - siena			
Šeimena	Širvinta	49,1	49,1	648,1	648,1
Širvinta	Šeimena	54,5	54,5	363,1	363,1
Penta	Nova	31,3	31,3	112,7	112,7

Didelę reikšmę pagrindinėms gyvenviečių kūrimo kryptims ir atitinkamam jų dislokavimui Užnemunės apgyvendinimo eigoje turėjo keliai, nutiesti iš dešiniajame Nemuno krante buvusių didžiojo kunigaikščio dvarų ir miestelių. Šie keliai visų pirma išėjo iš Alytaus ir Merkinės, o vedė išilgai girių, Prūsijos sienos link. Bene seniausias lietuviškos Užnemunės kelias, nutiestas Hanuskopo iš Alytaus miestelio beveik išilgai ir kiek įstrižai Alytaus bei Punios girių, ėjo per Simną į Karaliaučių. Dėl to Virbalis bei Vilkaviškis ir buvo anksčiausiai atsiradusios paprūsės gyvenvietės lietuviškoje Užnemunėje. Minėtas kelias iš Alytaus iki vėlesnės Krosnos ėjo beveik tiesiai į vakarus, o po to kryo kiek į šiaurę, aplenkdamas teritoriją, kurioje yra dabar Kalvarija. Tokiu būdu vietovė, kur ilgainiui įsikūrė gyvenvietė, davusi pradžią Kalvarijos miestui, atsidūrė gerokai į pietūs nuo šio kelio. Kiti du svarbūs keliai, apytikriai tuo metu nutiesti į paprūsę, buvo iš Merkinės. Vienas jų ėjo į šiaurės vakarus - per Seirijus ir Lazdijus link Vyžainio, o kitas labiau į pietvakarius, - per Veisėjus, vėlesnius Beržininkus, Seinus link Pilypavo. Pirmasis šių kelių, kaip ir anksčiau minėtasis - iš Alytaus į Simną ir Virbalį - praėjo gerokai į pietus nuo vietovės, kurioje dabar yra Kalvarija. Taip Užnemunės teritorija, kurioje vėliau įsikūrė Kalvarijos miestui davusi pradžią gyvenvietė, atsidūrė atokiau nuo svarbiausių to meto traktų per girias, o tai atitolino jos atsiradimą. Galimas daiktas, kad prielaidos gyvenvietei dabartinės Kalvarijos vietoje atsirasti susidarė tada, kai lietuviškos Užnemunės teritorijų ruožai Nemuno kairiajame krante ir paprūsėje jau buvo intensyviau apgyvendinti ir dėmesys turėjo nukrypti į Užnemunės centrinę dalį. Įsisavinti čia plytinčias girias, matyt, palengvino naujai nutiesti keliai ir XVII a. vidurio karas.

Yra pagrindo galvoti, kad XVII a. pradžioje ar pirmojoje pusėje susidarė ankstesniojo kelio iš Alytaus per Simną į paprūsę šaka: apytikriai nuo vėlesnės Krosnos prasidėjęs naujas kelias suko link Gražiškių (minimi nuo 1598 m.) ir Vištyčio, praeidamas pro dabartinio Kalvarijos miesto teritoriją. Atrodo, kad panašiu laiku galėjo atsirasti ir šio kelio šaka Virbalio link, o šiek tiek vėliau - beveik priešingos krypties pirmajam - Seinų - Kauno kelias. Tokiu būdu, XVII a. viduryje ar antrojoje pusėje dabartinio Kalvarijos miesto vietoje jau galėjo susidaryti kryžkelė. Spėjama, kad į anksčiau nutiestą kelią nuo Simno link Gražiškių ir Vištyčio iš Seinų atėjęs kelias įsijungė ties Šešupės vingiu, dar prieš perkėlą per upę. Šio kelio trasa, už perkėlos kurį laiką dar sutapusi su Simno - Virbalio keliu, vėliau atsišakojo link Pašėsupio kaimo (dabartinės Marijampolės), Pilviškių ir Kauno. Kol kas nepakanka duomenų tiksliau aptarti dabartinės Kalvarijos vietovės apgyvendinimo pradžią ir pobūdį. Neaišku, ar gyvenvietė, davusi pradžią vėlesnei Kalvarijai, kūrėsi jau esant minėtiems keliams, ar šie keliai susidarė tada, kai gyvenvietės užuomazga buvo. Be Kalvarijai davusios pradžią gyvenvietės, XVII a. pradžioje įsikūrė Beržininkai, o XVII a. viduryje - Krosna ir Pašėsupio kaimas. Manoma, kad intensyvėjantis judėjimas prekybos keliu į Prūsiją skatino gyvenvietės augimą. Ir vis dėlto Kalvarija XVII a. pabaigoje dar negalėjo būti laikoma miesteliu net pagal to meto sampratą, kadangi joje nebuvo bažnyčios. Įvertinus vėlesnę kartografinę medžiagą, parengta hipotetinė Kalvarijos miestelio XVIII a. ketvirtojo - penktojo dešimtmečio schema. Manoma miestelį tuo metu jau buvus radialinio plano, kurį formavo centre sueinančios trys pagrindinės gatvės. Dvi iš jų sutapo su senuoju Simno - Virbalio traktu (viena per Šešupės tiltą ėjo į pietryčius, kita - į vakarus), trečioji vedė link Dasmbaukos (minima 1721 ir 1744 m.) ir Liudvinavo (minimas nuo XVIII a. pradžios). Miestelio vakariniame pakraštyje greičiausiai buvo dar dvi svarbios gatvės. Viena ėjo per stovėjusio ant Šešupės malūno užtvanką į pietryčius - Beržininkus ir dvaro sodybą, kurioje buvo seniūno rezidencija. Kita, sprendžiant pagal Tekstoro ir Steino 1795 - 1800 m. sudarytą Naujosios Prūsijos žemėlapi, jau galėjo būti nauja Vilkaviškio kelio trasa (atsišakojo nuo Virbalio kelio į šiaurę). Kryžkelėje greičiausiai susidarė ir aikštė, tačiau tikslesnis jos dydis ir forma tuo metu neišaiškinti.

Vilhelmas Šlymeris, 1752 m. vykdamas iš Gumbinės į Gardiną, pravažiavo per Kalvariją ir šiek tiek ją apibūdino: "Nuo Bartininkų, pravažiavę dvi mylias, iš dalies per Kalvarijos mišką, apie vidudienį įvažiuojame į Kalvarijos miestą. Šešupės upelis skiria miestą į dvi dalis. Upelis nedidelis... Kalvarija priklauso kunigaikščiui Sapiegai. Visi miestelio pastatai mediniai. ...kunigaikščio rūmai, nors ir mediniai, verti paminėti. Rūmus su miestu jungia labai ilgas ažuolinis tiltas. Dar kitas menkesnis ažuolinis tiltas eina per Šešupę...". Iš šio gana lakoniško Kalvarijos aprašymo galima spręsti, kad miestelio sodybos tuo metu buvo jau abiejose upės pusėse. Vėliau kai kas bandė pakomentuoti V.Šlymerio tekstą, išvelgęs jame ne du, o tris tiltus per Šešupę. Tuo tarpu pagal tuometinę miestelio padėtį šios upės atžvilgiu daugiau kaip dviejų tiltų ir nereikėjo. Vienas jų - ilgesnis - tikriausiai sutapo su malūno užtvanka ir buvo kelyje iš miestelio į pietvakarių pusėje esančią dvaro sodybą, kurioje rezidavo seniūnas ar jo įgaliotinis. Kitas tiltas - trumpesnis - buvo kelyje į Seinus ir Gardiną.

Didžioji aikštės dalis - vėlesnė Turgaus gatvė kelyje iš Gardino ir Simno į Virbalį - susidarė, kai su šiuo keliu sutapusi gatvė nevienodu atstumu išplatėjo pietinėje pusėje buvusių sodybų sąskaita. Tai turbūt rodo vėlesnė tilto per Šešupę vieta - jis stovėjo arčiau šiaurinio šios aikštės dalies šono, t.y. pagrindinėje eismo linijoje.

1778 m. Juozapui Kozierovskiui inventorizuojant Trakų vaivadijos tiltus ir užtvankas, Kalvarijos seniūnijoje jų aptikta 9. Vienas tiltas buvo "pačiame mieste", o viena užtvanka - šalia dvaro sodybos. Miestelio tiltas per Šešupę buvo naujas, 100 uolekčių ilgio ir 14 uolekčių pločio, su šaligatviais šonuose, o skirtingos krypties važiuojamos

juostos buvo atskirtos viduryje išilgai paklotais rąstais. Prie tilto buvo ir pylimas. Tiltas atsiėjęs apie 4000 auksinių; miško medžiaga, vietoje jos nesant, buvusi pirktą; tiltą statė meistrai iš Prūsijos.

Malūno užtvanka su pylimu ir tiltu per Šešupę buvo kelyje į Beržininkus ir Prūsiją, šalia Kalvarijos dvaro sodybos; medinės tilto dalies ilgis buvo 23, plotis - 7 uolektys. Medinė dalis nuo 1752 m. galėjo gerokai sutrumpėti, rekonstravus užtvanką.

1790 m. Kalvarija jau turėjo išplėtotą gatvių tinklą, užėmė ir nemažą plotą, priešingai kai kurių autorių samprotavimams, jog miestelis koncentravosi tik apie bažnyčią, kur vyko prekyba.

1791 XII 27 Stanislovas Augustas suteikė Kalvarijai miesto savivaldos teises. Privilegija duota remiantis Antaninos Valavičienės 1713 XI 28 "miesto įsteigimo" aktu, kurį 1720 IX 5 patvirtino Mykolas Kaributas Višniaveckis, taip pat - 1713 VIII 30 Augusto II privilegija Kalvarijos žydams. Savivaldos teisių akte konstatuota, kad Kalvarija "jau miestas pagal 1790 m. iliustraciją".

1820 m. pradėta tiesti Peterburgo - Varšuvos plento dalis į pietus nuo Kauno. Iš Marijampolės ji ėjo tiesiai per Kalvariją į Suvalkus. Sprendžiant iš 1871 m. miesto schemos, plento trasa praėjo šiaurės vakarų Kalvarijos pakraščiu, įstrižai perrėždama tuometinę Vilkaviškio gatvę. Nors kol kas nepavyko aptikti tikslų duomenų, kiek namų, tiesiant plentą, Kalvarijos pakraštyje reikėjo nugriauti, o kiek - perstatyti, tačiau, sprendžiant vien iš minėtos schemos, to tikriausiai negalėjo būti išvengta. Plentas ties Kalvarija buvo baigtas 1829 m. Atsirado prielaidos susidaryti ilgai tiesiai gatvei, kurios dalis nuo kryžkelės (susikirtimo su Vyžainio gatve) į Marijampolės pusę ilgainiui buvo pavadinta Peterburgo gatve, o į Suvalkų pusę - Varšuvos gatve. Dauguma rašiusių apie Kalvariją nurodo, kad iki 1829 m. paplentėje, gerokai į šiaurę nuo kryžkelės, pastatyta ir arklių pašto stotis, kuri susidėjo iš trijų simetriškai išdėstytų aplink vidaus kiemą vienaaukščių pastatų. Manoma, kad šią pašto stotį projektavo architektas Vaclovas Ritšelis, kuris buvo Lenkijos karalystės kelių ir tiltų korpuso vyriausiasis statybininkas, parengęs svarbiausių pašto stočių Peterburgo - Varšuvos trasoje projektus. Kalvarijos pašto stotis buvo antros kategorijos, t.y. mažesnė už Veiverių ir Marijampolės stotis. Abiejų šių kategorijų pašto stotys buvo pradėtos statyti 1817 m. Smolensko, Vitebsko, Mogiliovo ir Pskovo gubernijose. Tai tipinio pastatų išdėstymo ir planavimo stotys, kurias statant tebuvo šiek tiek keičiami fasadai. Peterburgo - Varšuvos plento trasoje Vaclovas Ritšelis tai darė siekdamas įvairovės: Kauno - Suvalkų atkarpoje naudojo vienokius, o Kauno - Daugpilio atkarpoje vėliau - kitokius orderius, fasadų elementus.

J.Reitelaitis nurodo, kad pastačius Kalvarijoje pašto stotį ir prasidėjus judėjimui Kauno - Suvalkų plento atkarpoje, apylinkės dvarininkai ir stambieji ūkininkai tam tikromis dienomis į pašto stotį privalėjo pristatyti nurodytą arklių ir vežėjų skaičių paštui iš Kalvarijos iki gretimios stoties ir atgal vežioti. Tiesiant plentą Kalvarija gerokai išaugo: 1827m. joje surašyti 5248 gyventojai, t.y. beveik du kartus daugiau negu 1800 m.

1841 m. sudarytas detalus plento trasos nuo Varšuvos iki Kauno aprašymas ir planas (atliko generalinio štabo papulkininkis Tiutčevas), kur užfiksuoti Augustavas, Suvalkai, Kalvarija, Marijampolė, Būda ir Veiveriai. Deja, šio dokumento archyve neaptikus, nežinomi ten pateiktieji duomenys.

XIX a. devintame dešimtmetyje gerokai daugiau lėšų ir pastangų buvo skirta Kalvarijos miesto gatvėms, tiltams ir grioviams tvarkyti: matyt, jau buvo pasiekta kritiška būklė. 1883 m. miestietis Aronas Devianiskis pagal sutartį su burmistru išgrindė Turgaus gatvės dalį ties Brolijos (Brolių) gatve, kurioje dėl intensyvaus teritorijos naudojimo (būdavo daug arklių, vežimų, žmonių) susidarė dvokianti bala (už darbą sumokėta 42,10rb.). 1884 metais apskrities inžinierius architektas Chilinskis sudarė sąmatą (152,03rb) mediniam tilteliui (per kanalą?) ant akmeninių atramų Iškalos (Mokyklos) gatvėje ir akmeniniai pralaidai Šnipiškio gatvėje suremontuoti; darbai įvykdyti iki 1884 X 12 (už 148,2 rb). 1884 m. baigtas ir naujas medinis tiltas užmiestyje, kelyje į Simną, atsiėjęs 180,376 rb. (sąmatą 1882 m. sudarė Chilinskis).

1887 m. Kalvarijos gatvėse pradėti kloti mediniai šaligatviai, vietoje anksčiau pilamų iš žvyro ar smėlio, dėl to dažnai išplaunamų lietaus, duobėtų, aptekusių nešvarumais; medinius šaligatvius gyventojai įsirengė ties savo namais, jie liko neįrengti tik prie cerkvės, katalikų bažnyčios, apskrities valdybos ir gaisrininkų patalpos. Tose vietose šaligatvius įrengti apsiėmė magistratas.

1889 m. sudarytas tilto per Šešupę Kalvarijoje projektas ir sąmata. Statant Alytuje trečios klasės Rusijos pasienio tvirtovę, dar iki 1887 m. į Kalvariją per Krosną buvo nutiestas naujas plentas. Tiltas per Kirsnos upę buvo medinis. Kirsnos upė yra dešinysis Šešupės intakas. Jos ilgis 43,5 km, baseino plotas 466 km². Vandens gylis ties tiltu 2 m, plotis - 10 m. Upė teka tik pirmoje angoje. Pavasario potvynio metu vanduo pakyla iki 3 m aukščiau vasaros lygio. 1929 m. per Kirsnos upę Alytaus - Simnas - Kalvarija kelio 51,5 km pastatytas gelžbetoninis arkinis dviejų tarpatramių tiltas, su važiuojamąja dalimi viršuje. Kartu su ramtais tilto ilgis 55 m, arkiniai tarpatramiai po 20,65 m. Važiuojamosios juostos plotis 6,5 m, danga asfaltbetoninė, šalitilčių nėra,

trišarnyrių arkų aukštis lygus 4,0 m, šoninės arkų sienelės padarytos iš monolitinio gelžbetonio, jų storis - 0,40 m. Nuo arkos skliautų vanduo nuleidžiamas per įrengtus šulinėlius. Jų yra po vieną kiekviename skliaute. Arkų (skliautų), ramtų bei taurų tuštumos užpildytos žvyro - grunto mišiniu, ant kurio buvo įrengtas akmenis grindinys. Arkų šarnyrai įrengti iš 20 cm storio švino plokščių. Tilto paklotas įrengtas išgaubtoje kreivėje. Parapetinis bordiūras įrengtas apibetonuojant turėklą. Jo aukštis 0,4 m. Turėklai - iš metalo. Tilto galuose ant ramtų įrengtos -

6,17 m ilgio sienutės. Krantinės atramos - ramentai ir tarpinė atrama - tauras iš monolitinio gelžbetonio. Inž. J.Gabrys savo knygoje "Sauskeliai" (II), išleistoje 1931 m., aprašo, kad tilto atramos buvo suprojektuotos ant medinių polių pamato, tačiau, dėl tvirto grunto, poliai nebuvo kalami.

Kalvarijoje, į pietvakarius nuo miesto, prie plento į Suvalkus, jo rytų pusėje už Šešupės, 1898 - 1899 m. pastatytas kareivinių kompleksas. Nors Peterburgo - Varšuvos plentu per Kalvariją vyko intensyvus judėjimas, bet iki Pirmojo pasaulinio karo Kalvarijoje tiltas per Šešupę vis dar buvo medinis. 1914 m. Kalvarijoje nurodyta buvus 11 952 gyventojus.

1914 VII 28 buvo paskelbtas Pirmasis pasaulinis karas. Vokietijos kariuomenė, pradėjusi karą prieš Rusiją, kuri stėjo Serbijos pusėje, į lietuviškąją Užnemunę įsiveržė 1914 m. rudenį, t.y. praėjus maždaug dviem mėnesiams nuo Pirmojo pasaulinio karo oficialaus paskelbimo pradžios. 1914 X 10 Vokietijos armijos daliniai užėmė Kalvariją. Tačiau jie išbuvo tik 2,5 savaites. Netrukus juos išstūmė Rusijos kariuomenė. Tačiau Kalvarijoje Rusijos kariuomenė tepabuvo kelis mėnesius. 1915 II 7 - 22 vokiečiai atstūmė rusus iki Pilviškių - Kalvarijos linijos ir netrukus pradėjo didelį puolimą, užėmė miestą. Mūšių metu Kalvarija beveik nenukentėjo, tačiau Vokietijos kariuomenė miestą specialiai sudegino. Suprantama, kad stipriai nukentėjo plentai ir tiltai. Vokiečių paskirta administracija visai nesirūpino miesto tvarkymu, juo labiau - atstatymu.

1918 II 16 paskelbus atkurtą Lietuvos Nepriklausomybę, Kalvarijoje, kaip ir daugelyje kitų miestų, dar stovėjo vokiečių armijos dalinys. Kalvarijos atsikūrimo procesas prasidėjo labai sudėtingomis visai Lietuvai sąlygomis - vykstant Nepriklausomybės kovoms prieš bolševikus ir lenkus, vėliau - ir bermontininkus. 1920 IX 15 Kalvarijoje įvyko Lietuvos ir Lenkijos delegacijų derybos dėl karo veiksmų sustabdymo, netrukus perkeltos į Seinus, po to nutrauktos. Derybos atnaujintos X 7 Suvalkuose; ten buvo pasirašyta Suvalkų sutartis, kurią jau X 9 Lenkija sulaužė, okupavusi Suvalkų - Vilniaus kraštą. Pagal okupuotos Lietuvos dalies ribą vėliau nustačius demarkacinę liniją su Lenkija, Kalvarija tapo pasienio miestu, neteko pagrindinio ankstesnės ūkinės veiklos užnugario Seinų - Suvalkų pusėje, komunikacinio mazgo reikšmės. Nepaisant itin nepalankių sąlygų, Kalvarija netrukus ėmė šiek tiek atsigaivinti: pagyvėjo prekyba ir amatai, komercinė veikla.

Tolesnei Kalvarijos ūkinės ir komercinės, o iš dalies kultūrinės veiklos plėtotei galėjo turėti reikšmės 1922 m. pradėtas tiesti platusis geležinkelis. Kadangi lenkams okupavus Suvalkų - Vilniaus kraštą, 101 km ilgio geležinkelio linija iš Varėnos per Alytų į Šeštokus liko už demarkacinės linijos, tai 1922 m. priimtas nutarimas nutiesti 58 km geležinkelį tarp Kazlų Rūdos ir Šeštokų. Darbai prasidėjo 1922 m. pavasarį, juose dalyvavo ir kariuomenė; Kazlų Rūdos - Marijampolės ir Šeštokų - Kalvarijos ruožai buvo baigti dar 1922 m. rudenį, o vidurinė Marijampolės - Kalvarijos 15 km ilgio atkarpa - 1923 m. pradžioje. Geležinkelis pradėjo veikti 1923 I 18; jis praėjo už 4 km į šiaurę nuo Kalvarijos ribos.

1932 m. pavasario potvynio metu labai nukentėjo medinis "supuęs" tiltas per Šešupę miesto centre: buvo nulaužtos 4 atramos, tiltas vos išliko. Naujo tilto projektą parengė Marijampolės apskrities inžinierius S. Dragašius; statybos sąmata siekė 81380 lt., iš varžytinių sulygta už 55800 lt., o visi darbai (su gatvių pakėlimu) atsiejo 59776 lt. Tiltas buvo gelžbetoninis, vienos angos, 41 m ilgio, ją statė Gurvičiaus ir Raineso firma iš Kauno. Nepaisant statybininkų streiko, įvykusio 1932 V 18 - 20, tiltas buvo baigtas 1932 m. pabaigoje ar 1933 m. pradžioje.

1935 m. Kalvarijoje nurodyta buvus jau 4824 gyventojus. 1935 m. burmistru išrinktas J.Pinkus ėmė energingai tvarkyti miestą. Buvo remontuojamas gatvių grindinys, taip pat plentas miesto ribose ir tiltas per Šešupę plento trasoje. 1935 m. nurodoma, kad "miestas jau visiškai atsistatęs ir susitvarkęs; ...yra 23 gatvės; jų bendras ilgis apie 9 km; ...apie pusę visų gatvių yra akmenimis išgrįstos, keliai išžvyruoti. ...Tiesiai į pietus maždaug už 10 km nuo Kalvarijos ... žolė užžėlęs plentas... Tai garsaus Kauno - Suvalkų plento dalis. Šiuo plentu kadaise buvo labai didelis ir gyvas judėjimas. Bet administracinė linija skersai per plentą išrausė griovius, akmenis grindinį užželdė žole, susisiekimą su visos Suvalkijos centru Suvalkais nutraukė".

1939 m. miestas turi apie 14 km gatvių, kurių tik apie 8 km grįšti. Kasmet būtina tik pergrįsti apie 5000 kv. m., o apie naujų gatvių grindimą rečiau tenką pagalvoti.

Pradėti darbai ir nauji sumanymai, kaip toliau tvarkyti Kalvariją, netrukus nutrūko, kadangi 1940 VI Lietuvą okupavus Raudonajai armijai, valstybė buvo prievarta prijungta prie Sovietų Sąjungos. Lietuvoje prasidėjo plataus masto pertvarkymai, kurių tikslas buvo likviduoti ankstesnės nepriklausomos valstybės institucijas ir sukurti naujas, t.y. kuo greičiau inkorporuoti Lietuvą į Sovietų Sąjungos politinį, ūkinį ir kultūrinį organizmą. 1941 VI 22 prasidėjus Trečiojo Reicho - Sovietų Sąjungos karui, vokiečių kariuomenės daliniai Kalvariją užėmė pirmąją karo dieną. 1944 m. artėjant frontui iš rytų į vakarus, iš Kalvarijos į Vokietiją pasitraukė keliasdešimt šeimų. Sugriautos ir nualintos Kalvarijos atkūrimo procesas vyko sudėtingomis sąlygomis. Vis dėl to miestas ėmė atgyti.

Tiltas per Šešupę kelyje Kaunas - Marijampolė - Suvalkai 80,47 km pastatytas 1926 metais. Tiltas - penkių tarpatramių (8,6+8,6+8,6+8,6+8,6=43,25), atramos masyvios, gelžbetoninės. Tiltas - gelžbetoninis, karpytos sistemos, su neperpjauta pakloto danga. Tiltą rekonstravo 1992 metais AB "Alkesta". Rekonstruojant tiltą, buvo įrengta nauja perdanga. Ramentai ir taurai išliko seni, išskyrus viršutinįją dalį, kur buvo įrengti nauji monolitinio gelžbetonio rygeliai su aikštelėmis - sijų atrėmimui. Rygeliai turi 1,40 m ilgio gembes į abi puses (žemupio ir

aukštupio). Perdangą sudaro trapezinio skerspjūvio surenkamos gelžbetoninės šešios "Žuravlio" sijos skersiniame tilto pjūvyje ir neperpjauta perdangos plokštė, jungianti sijas skersine bei išilgine kryptimis. Ties taurais plokštė yra neperpjauta. Vientisos plokštės įrengimas leido sumažinti deformacinių pjūvių skaičių. Jų yra tik du: tilto pradžioje ir gale. Važiuojamosios dalies danga - 8,3 m pločio asfaltbetonis; atitvarai - 0,5 m aukščio gelžbetoniniai; turėklai - metaliniai 1,10 m aukščio; šalitilčiai - 1,4 m pločio su 0,9 m pločio betonine danga; galinės atramos - masyvūs monolitiniai ramtai. Rygeliai - kintamo aukščio, su atrėmimo aikštelėmis sijoms, tarpinės atramos - monolitiniai kintamo skerspjūvio taurai, platinantys į apačią, su lytlažom. Rygeliai - kintamo aukščio, su atrėmimo aikštelėmis sijoms; kūgio šlaitai - patiltinės kūgio dalies nėra. Šlaitai sutvirtinti g/b plytelėmis. Aukštupyje ties pirmą atramą ir žemupyje ties šeštą atramą įrengti monolitiniai laiptai su metaliniais turėklais; upės vaga - nereguliuojama, likę seno tilto mediniai poliai, vaga nevaloma.

1997 m. lapkričio 14 d. buvo atlikta tilto per Šešupę esminė apžiūra. Apžiūrą atliko VI Transporto ir kelių tyrimo instituto Tiltų tyrimų skyriaus darbuotojai. Pagal skaičiuojamąją schemą tiltas yra karpytas su vienu (neperpjauta) perdangos plokšte. Asfaltbetonio danga buvo įrengiama vėlyvą rudenį, nepalankiomis oro sąlygomis tuo grubiai pažeidžiant dangos įrengimo technologiją. Dėl to po 5 metų eksploatacijos susidarė dangos nelygumai. Pakloto apsauginis sluoksnis įrengtas kokybiškai ir negalėjo įtakoti dangos susibangavimui ant tilto ir jo prieigose. Dangoje ties abiem deformaciniais pjūviais pastebėti plyšiai. Tai - tipiškas Lietuvos tiltų defektas, atsirandantis dėl netinkamo deformacinių pjūvių įrengimo. Plyšys dangoje virš deformacinių pjūvių atsiranda, kai tilto perdanga, veikiamą apkrovų ir temperatūros pokyčių, pasislenka. Vanduo per šį plyšį patenka į deformacinį pjūvį ir ant tilto konstrukcijų. Pastebėti vandens nuotėkių pėdsakai ramto Nr. 1 deformacinio pjūvio viduryje ir žemupio pusėje. Jau prasidėjęs 1 - o ramto rygelio ir šeštos sijos irimas. Nepateisinama kanalizacijos linijos funkcionavimas pirmojo ramto aukštupyje. Fekalijos teršia aplinką, neigiamai atsiliepia betono ilgaamžiškumui. Taurų Nr. 3, 4 ir 5 betonas apatinėje dalyje (prie pamato) yra gerokai pažeistas. Būtina išvalyti upės vagą, pašalinti sąnašas ir augmeniją nuo pamatų rostverkų ir suremontuoti pažeistas atramų vietas. Netinkamai įrengti šalitilčiai. Vanduo nuo šalitilčių paviršiaus negali nutekėti, kadangi angos apsauginiame atitvare yra maždaug 3 cm aukščiau už šalitilčio dangos paviršių. Tiltas yra miesto teritorijoje, juo naudojasi gyventojai. Lietaus metu pėstieji priversti eiti važiuojamąja dalimi, kadangi šalitilčiuose telkšo vanduo. Tai nėra saugu. Keičiant tilto dangą, rekomenduojame įrengti ir naują šalitilčių dangą taip, kad vanduo galėtų nuo jų pasišalinti per tam tikslui skirtas angas.

Tiltas yra magistraliniame kelyje, kurio kasdien važiuoja daugiau kaip 4000 automobilių. Jų tarpe - ir užsienio šalių piliečiai. Todėl manoma, kad būtina pagerinti tilto priežiūrą. Neatidėliojant rekomenduojame išvalyti upės vagą po 50 m į abi puses nuo tilto, pašalinti senus polius, įvairius kliuvinius bei šiukšles.

Atkūrus Lietuvos Nepriklausomybę, ryškėja geros galimybės likimo nemažai nuskriaustai Kalvarijai pataisyti savo reikalus. Pro miestą numatyta nutiesti transeuropinę Via Baltica magistralę iš Skandinavijos šalių (nuo Helsinkio ji eis per Taliną, Rygą, Panevėžį, Kauną ir Marijampolę į Vakarų Europą).

Kalvarija", Miesto istorija ir architektūra, A. MIŠKINIS, 1994; Enciklopedija "Mūsų Lietuva", BR. KVILYS; Tiltas per Kirsną kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km, tiltas per Šešupę kelyje A5 Kaunas - Marijampolė - Suvalkai 80,47 km, "VI TRANSPORTO IR KELIŲ TYRIMO INSTITUTAS", 1997.

MARIJAMPOLĖS TILTAI

Marijampolė yra beveik Sūduvos centre, prie Šešupės kranto, Kauno - Suvalkų geležinkelio linijos, plentų ir kitų svarbių kelių sankryžoje, 164 km į vakarus nuo Vilniaus, 55 km į pietvakarius nuo Kauno, 60 km į šiaurės rytus nuo Suvalkų.

Šių dienų Marijampolė - tai iš nedidelio Pašešupio kaimo išaugęs miestas. Nuo 1667 m., kai kaimas pirmą kartą paminėtas istorijos šaltiniuose, Marijampolė nuėjo savitą ir sudėtingą kelią.

1792 m. Marijampolei duotos miesto teisės, vienam jauniausių, bet gana sudėtingos praeities Lietuvos miestų. J. Totoraitis 1933 m. pirmasis nurodė, jog pradžią dabartiniam Marijampolės miestui davė 1667 m. Kauno pavieto mokesčių sąrašė pirmą kartą paminėtas Pašešupio kaimas, kuriame Lydos karuža Adomas Narbutas surinko mokesčius iš 24 ūkių (dūmų). Aptardamas Užnemunės apgyvendinimo nuo XV a. vidurio eigą J. Totoraitis nurodo, kad tiek dėl politinių bei karinių, tiek ir dėl ūkinių motyvų šis procesas vyko laikantis tam tikros strategijos. Naujosios gyvenvietės pirmiausia buvo kuriamos panemunėje (kairiajame Nemuno krante) ir palei Prūsijos sieną. Didelę reikšmę naujų gyvenviečių kūrimui įvairiose Užnemunės dalyse įvairiu laiku turėjo ir keliai, nutiesti iš dešiniajame Nemuno krante išsidėsčiusių didžiojo kunigaikščio dvarų ir miestelių, iš kurių ir buvo apgyvendinama Užnemunė. Šie keliai Nemuno vidupyje anksčiausiai išėjo iš Alytaus bei Merkinės ir vedė Prūsijos sienos link. Tuo tarpu centrinę Užnemunės dalį šie bei vėliau (iki XVII a. vidurio) atsiradę keliai aplenkė ne tik dėl visos tos teritorijos apgyvendinimo strategijos, bet ir dėl to, kad joje daug kur buvo gausu neįžengiamų pelkių. Iš pirmą kartą 1502 m. minimų Prienų kelias į Užnemunės plotą - seniūnijos pakraštį, kuriame vėliau galbūt ir susidarė Pašešupio kaimas. Šiam keliui (iš Prienų Pašešupio link) atsirasti kliudė didelis Palių pelkių masyvas, taip pat - menkai apgyvendinti vakariniai seniūnijos pakraščiai. Ilgokai nebuvo kelio į dabartinę Marijampolės vietą ir iš pietų pusės, nuo anksčiau nutiesto Alytaus kelio, kuris per Simną (vietovė minima 1494 m.)ėjo Vištyčio (minimas 1538 m.) link. Manoma, kad tik XVII a. viduryje arba antroje pusėje į šį kelią jau galėjo

įsilieti nuo Seinų atėjęs kelias, kuris per dabartinio Kalvarijos miesto teritoriją galbūt suko Pašešupio kaimo ir Pilviškių link. Tačiau net gerokai vėliau nebuvo tiesioginio kelio, kuris eitų nuo 1667 m. pirmą kartą paminėto Pašešupio kaimo į Kauną. Tokiam keliui susidaryti taip pat trukdė kairiajame Nemuno krante, į pietus nuo Kauno, nusitęsiosios pelkės, nepervažiuojamos girios. Sprendžiant iš XIX - XX a. pradžios planuose pažymėtos Pašešupio (Šešupės) gatvės padėties mieste (o jos trasa nuo XVII a. pabaigos galėjo būti ir kiek pakitusi, nors iš esmės atitinka 1782 m. inventoriaus tekstą), susidaro vaizdas, kad XVII a. pabaigoje kaimo sodybos galėjo stovėti palei kelią, einantį iš pietryčių į šiaurės vakarus, maždaug lygiagrečiai su Jevonio upelio vaga. Galimas daiktas, kad šis kelias ėjo į Šešupės brastą, o kairiajame krante suko Pilviškių link ar šakojosi dar ir Vilkaviškio kryptimi.

Kadangi Prienų seniūnui senasis Pašešupio pavadinimas pasirodė per prastas, tad naujasis miestelis pavadintas Staropolė. Ankstesnė gyvenvietė (Pašešupys - Staropolė), tiek šalia pastatytas vienuolynas tuo metu (t.y. 1758 m.) buvo vadinami tuo pačiu vardu - Marijampolė. 1784 m. marijonų vyresnysis Viktoras Volungevičius aprašė Marijampolės parapiją. Dokumente pirmą kartą surašyti iš miestelio išeiną keliai. Kelias į Kauną per Pilviškius buvęs lygus, kai kur šlapias, į Vilnių - šlapias, vingiuotas, kalvotas, smėlėtas, o tiltai ir užtvankos - blogi, į Gardiną - vietomis kalvotas, smėlėtas ir akmenuotas. Kauno kelias "prasidėjo nuo parapijos bažnyčios", suko į rytus per upę užtvanką ir miestelio turgaus aikštę į šiaurę iki Degučių kaimo. Kelias į Prienus "nuo bažnyčios" ėjo į rytus pro malūną, per miestelį, o iš aikštės suko į dešinę ir tiesia linija siekė Trakiškių kaimą. Kelias į Liudvinavą taip pat "prasidėjo nuo bažnyčios", ėjo į pietus atviru lauku pro Kvietišio palivarką. Kelias iki Karaliaučiaus trakto "nuo bažnyčios" suko į vakarus tuoj pat per Šešupę, po to 100 žingsnių ėjo į pietus ir vėl suko į šiaurę iki Tarpučių kaimo, esančio visai šalia upės, o toliau tęsėsi pro Mikališkio palivarką. Sprendžiant iš aprašymo, visi keliai prasidėjo "nuo bažnyčios", tuo tarpu iš tikrųjų - tik Liudvinavo kelias. Kiti keliai (į Kauną, Vilnių ir Prienus) suėjo į miestelio aikštę; iš jos gatvėmis buvo galima pasiekti ir bažnyčią. Penkios gatvės suėjo į kvadratinę aikštę. Sprendžiant iš 1782 m. inventoriuje duotų pavadinimų, buvo Kauno, Pelkėtoji (Prienų kryptimi), Vilniaus, Varšuvos ir Pašešupio gatvės. Tarpučių kaimas išsidėstė palei beveik lygiagrečią Šešupės gatvę, į kurią įsijungė du keliai - vienas maždaug kaimo viduryje (nuo Vilkaviškio pusės), o kitas - pietiniame gale. Šioje vietoje buvo vienintelė perkėla (tiltas?) per Šešupę. Nenurodyta perkėla ar tiltas miesto centre, iš aikštės į šiaurės vakarus einančios Pašešupio gatvės tęsinyje, t.y. toje vietoje, kur spėta ją buvus nuo pat Pašešupio kaimo įsikūrimo. Pagal nuoseklią Pašešupio - Staropolės - Marijampolės raidą tik toje vietoje perkėla ir galėjo būti. Tenka daryti išvadą, jog XVIII a. pabaigoje (ar antroje pusėje) jos vieta dėl nežinomų priežasčių pasikeitė. Naujoji perkėlos vieta užfiksuota 1784 m. Marijampolės parapijos aprašyme.

1795 m. trečią kartą padalyta Lietuvos - Lenkijos valstybė nustojo egzistuoti, o Marijampolė su visa lietuviškąja Užnemune atiteko Prūsijai.

1815 m. Vienos kongreso nutarimu, Sūduva su Marijampole priskirta Lenkų karalijai, iš tikrųjų Rusijai.

Peterburgo - Varšuvos plentas ir jo šaka per Vilkaviškį į Prūsiją sudarė tinkamas sąlygas Marijampolei augti. Atkarpa nuo Kauno per Marijampolę iki Kalvarijos ir šaka iš Marijampolės per Vilkaviškį iki Kybartų buvo pradėta 1820 m., o baigta 1829 m.

Tarp 1835 ir 1841 m. plentas į Vilkaviškį išvestas iš miesto centro nauja (beveik dabartine) trasa. Vadinasi plentas į Vilkaviškį iš miesto buvo nutiestas link naujojo tilto per Šešupę, pastatyto maždaug toje vietoje, kur buvo perkėla dar Pašešupio kaimo bei Staropolės miestelio formavimosi laikotarpiu. 1841 m. sudarytas detalus plento trasos nuo Varšuvos iki Kauno aprašymas, prie kurio buvo pridėti miestų ir miestelių, tarp jų ir Marijampolės, planai.

1866 m. Žymelis Jodlovičius suremontavo Turgaus aikštę, Prienų ir Kauno gatvių grindinį, padarė vandens nutekamuosius griovius Varšuvos gatvėje, pataisė tiltą per Jevonio upelį, pastatė 2 tiltelius Prienų ir Vilniaus gatvėse (už darbus jam sumokėta 701 rb. 61 kp. 1873 - 1874 m. įrengti 4 nauji mediniai tilteliai vietoj senųjų per kanalą Prienų gatvėje, 1877 m. - vienas medinis tiltelis per kanalą Vilniaus ir Bažnyčios gatvių sankryžoje, o kitas - ant Jevonio upelio, prie miesto sodo.

Pagal 1884 VI 25 kontraktą su M. Rajgrodskiu buvo išgrįstas ir įvažiavimas į "valstybinį Kauno plentą iš Kalvarijos gatvės", 1887 - 1889 m. sutaisyti 3 mediniai tilteliai Turgaus aikštėje, Vilniaus ir Prienų gatvėse.

Peterburgo - Varšuvos plento trasoje XIX a. pabaigoje buvo pastatytas naujas medinis Kumelionių tiltas per Šešupę pietiniame Marijampolės karinio miestelio pakraštyje.

1925 - 1926 metais pagrindiniuose keliuose į Kalvariją (Kumelionių) ir Vilkaviškį (Tarpučių) Plentų ir vandens kelių valdyba pastatė naujus gelžbetoninius tiltus per Šešupę. Iki tol abu tiltai buvo mediniai, ne kartą taisyti ir stiprinti. Ypač blogos būklės buvo Tarpučių tiltas Vilkaviškio kelyje (K. Donelaičio gatvėje) : kiekvieną pavasarį jis nukentėdavo per potvynį, o vasarą būdavo remontuojamas. Naujieji tiltai buvo ne tik modernių tuo metu gelžbetonio konstrukcijų, bet ir gerų architektūros formų. Jų autorius - Kauno inžinierius Pranas Markūnas.

Tarpučių tiltas susideda iš trijų nekarpytų sijų; angos 16+17+16 m. Viso tilto su ramtais ilgis-68 m. Skerspjūvyje 5 balkiai per 1,50 m vienas nuo kito. Tilto važiuojamosios dalies plotis 6,00 m., du šaligatviai po 1,00 m. Atramos gelžbetoninės. Taurai ir rampai pastatyti ant polių. Kumelionių tiltas turi dvi trijų šarnyrų arkas po 25 m angos su viršskliautiniu statiniu iš kolonų ir briauninės plokštės. Tiltas 68,25 m. ilgio. Važiuojamosios dalies plotis - 6,0., du šaligatviai po 1,00 m; šaligatviai ant einančių per visą tiltą konsolinių plokščių. Skerspjūvyje pastatytos

5 kolonos per 1,50 m viena nuo kitos, išilgai tilto tarp kolonų eilių tarpas - 2,40 m. Kolonos pjūvis nuo 30 X 40 iki 25 X 25 cm. Skliautų armatūra susideda iš 44 strypų, 14 mm viršuje ir apačioje. Šarnyrai paprasti - švininės plokštės. Tiltu tauras ir atramos pastatyti ant polių. 1935 m. remontuojant Vytauto ir Kęstučio gatves, pastatyti betoniniai tiltai per Jevoną ir jo intaką. Abu šie upeliai pagilinti, sutvarkyti jų krantai. 1936 m. pastatytas geležinkelio tiltas per Šešupę šalia anksčiau stovėjusio medinio, kuris buvęs "supuvęs ir nesaugus". Traukdamasi vokiečių kariuomenė 1944 m. sugriovė miesto centrą, susprogdino tiltus, elektrinę. Po II-jo pasaulinio karo tiltai buvo atstatyti, pirmoje eilėje geležinkelio, mieste nutiesta 70 naujų gatvių.

(Miskinis A., Marijampolės miestas iki 1940, 1995; Kviklys B., Mūsų Lietuva 1964-1968; Gabrys J., Sauskeliai // Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931; Kolupaila St., Mūsų vandens keliai).

TILTAS PILVIŠKĖSE

Pilviškiai. Šešupės tiltas. Jau ir seniau nekartą spaudoje buvo minimas Pilviškių tiltas, vedęs per Šešupę. Bet po šio pavasario potvynio jis tikrai paminėtinas. Užsiliko jis stebuklingu būdu nesugriautas, nors vietos klebonas jau seniai laukia, kad Nemunan nuplautų. Mat, tiltas pastatytas tokioj vietoj, kad per jį važiuojant reikia per klebono kiemą pervažiuoti. Senelis – tiltas pastatytas vokiečių okupacijos metu laikinai, dabar gi jo gyvenimo amžius neapbrėžtas, nors jau senai buvo reikalinga pastatyti geresnis. Dabar jo krūtinėje didelė skylė. Matyti, ji manoma tik tuomet sutaisyti, kuomet pro tą skylę bus įkritęs koks nors ponas.

(„LIETUVOS ŽINIOS“ – Kaunas, 1924 05 01 Nr. 99, pusl. 4, R. Kalnelis)

TILTAI KUDIRKOS NAUMIESTYJE

Miestas įsikūręs Šešupės ir Širvintos upių santakoje, 20 km į pietvakarius nuo Šakių, prie pat Didžiosios ir Prūsų Lietuvos sienos. Kada buvo įkurtas Kudirkos Naumiestis, tikslų duomenų nėra. Tikriausiai žmonės čia pradėjo gyventi tik nurimus Kryžiaus karams. Nuo nuolatinių kryžiuočių puldinėjimų Sūduva, o kartu ir Kudirkos Naumiesčio apylinkės, buvo ištuštėjusios. Naumiesčio, kaip ir daugelio kitų Lietuvos vietovių, pradžia nėra visiškai aiški. Tą kraštą iš vokiečių ordino atkariavo Vytautas Didysis 1410 m., o galutinai pergale įtvirtinta 1422 m. Jo tikrai būta XVI a. Žygimanto Vazos (1587 - 1632) laikais. Yra žinių, kad dar karalienė Bona Šešupės ir Širvintos santakoje buvo įkūrusi Duliebaičių kaimą, kuriam priklausė 24 valakai žemės. 1643 m. karalienė Cecilija Renata, karaliaus Vladislovo IV žmona pavertė šį kaimą miestu ir pavadino savo vyro vardu - Vladislavovu („Władysławow“). Tais pačiais metais miestui buvo suteiktas ir herbas (elnio galva su ragais ir trimis žvaigždėmis). Buvo nustatytos 3 metinės mugės ir turgus kiekvieną sekmadienį. Buvo uždrausta gyventi žydams. Karalienės Cecilijos privilegiją patvirtino Vladislovas IV 1643 m. ir vėliau Augustas II 1723 m. leisdamas gyventi ir žydams. Tai pakartojo 1744 m. Augustas III ir 1766 m. Stanislovas Augustas. Naujasis vietovės vardas neprigijo, ir žmonės jį vadino Miestu arba Naumiesčiu. Vokiečiai išsivertė savo Neustadt, lenkai Nowe Miasto. Lenkų karalystės laikais miestas vėl imtas vadinti Vladislavovu. Šis pavadinimas išsilaikė iki I pasaulinio karo. Šiuo vardu Naumiestis oficialiai buvo vadinamas iki Lietuvos nepriklausomybės paskelbimo 1918 m. Ta pati karalienė Cecilija Renata 1644 metais Naumiestyje įsteigė vienuolyną ir pastatė medinę bažnyčią. Šie pastatai stovėjo toje pačioje vietoje, kur dabartinė mūrinė bažnyčia. Po šimto metų bažnyčia sudegė. Dabartinė mūrinė bažnyčią statyti baigė kunigas J. Marma 1869 m. Po trečiojo Lietuvos - Lenkijos padalinimo (1795m.) Sūduva vėl atiteko Prūsijai. Per Tilžės taiką (1807 m.) buvo įkurta Varšuvos kunigaikštija, prie jos prijungė ir Sūduvą. Varšuvos kunigaikštijai Sūduva priklausė iki 1813 metų. Vadinas, 1808 - 1813 metais Naumiestį valdė Napoleonas, tikrasis Varšuvos kunigaikštijos valdovas. Po Napoleono armijos sutriuškinimo iki 1915 metų šis kraštas priklausė Prūsijai. 1915 - 1919 m. jis buvo Vokietijos valdžioje.

Vienas svarbesnių objektų Kudirkos Naumiestyje - V. Kudirkos tiltas per Šešupę. Per patį miestą driekiasi kelias Vilkaviškis - Kudirkos Naumiestis - Šakiai (Nr. 138). Šiuo metu tai krašto kelias, kurio ilgis 44,16 km. Tai senas kelias. Jis buvo svarbus buvusiai apskrčiai, nes jungė daugelį apskrities gyvenviečių su centru. O važiuodamas pietų kryptimi už 16 km galėjai patekti į Vilkaviškio geležinkelio stotį. Tas kelias prieš šimtą metų buvo aprašytas apžvalgoje „Objiezd gubernij“.

Norint patekti į Kudirkos Naumiesčio priemiestį Meištus arba nuvažiuoti į Šakius, reikėjo pervažiuoti Šešupę. Iki XIX a. antrosios pusės tą kliūtį tikriausiai įveikdavo per brastą, nes tilto iki to laiko nebuvo. Rašytiniai šaltiniai teigia, kad pirmas tiltas per Šešupę Kudirkos Naumiestyje pastatytas 1877 metais. Tai buvo 7 angų medinis tiltas, kuris turėjo 5 lytlaužas pavasario ledams trupinti.

1882 metais, vykdant Rusijos ir Vokietijos vyriausybių susitarimą, per Širvintą (prie Naumiesčio) buvo pastatytas metalinis tiltas, skiriantis Rusijos imperiją nuo Vokietijos. Tiltas iškilmingai atidarytas 1882 metais lapkričio 20 d. 12 val., dalyvaujant Suvalkų gubernatoriui baronui Ramzajui, kuris atstovavo Rusijai. Vokietijai iškilnėse atstovavo Karaliaučiaus viceprezidentas Šlikmanas ir Gumbinės vyriausybinių prezidentas Štemanas. Tiltas kainavo 61912 caro rublių. Šis tiltas išbuvo beveik 32 metus, nes per Pirmąjį pasaulinį karą (1914 m.) jį

susprogdino vokiečiai. Po karo tiltą atstatė, tačiau 1944 metų spalio 15 d. traukdamasi vokiečių kariuomenė jį vėl susprogdino. Tiltas per Šešupę tarnavo ilgiau. 1914 metų rugsėjo mėnesį, prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui, rusų karo vadovybė, traukdamasi nuo vokiečių kariuomenės puolimo, šį tiltą apipylė žibalu ir padegė. Reikia manyti, kad jis smarkiai nukentėjo, nes buvo medinis. Tiltas tapo plačiai žinomas, kai V.Kudirka jį aprašė satyroje „Lietuvos tilto atsiminimai“.

Nėra tikslų žinių, kada atstatytas 1914 m. sudegintas tiltas per Šešupę, tačiau tai turėjo būti padaryta netrukus po karo. Naujo tilto būtinai reikėjo, nes po karo apskrities centrą perkėlė į Šakius. Per visą nepriklausomybės laikotarpį gyvavo Šakių apskritis. Bėgant laikui, medinio tilto būklė blogėjo. Jį reikėjo nuolat remontuoti.

Nepriklausomos Lietuvos laikais statė jau gelžbetoninius tiltus. Šakių - Kudirkos Naumiesčio kelyje per Novą 1929 metais atidarytas judėjimas rėminiu dviejų angų nekarpytų sijų sistemos gelžbetoniniu tiltu. Pribrendo laikas statyti ilgalaikį gelžbetoninį tiltą per Šešupę Kudirkos Naumiestyje.

Tilto statybai vadovavo jaunas, bet jau pasižymėjęs tiltų statytojas Adolfas Jazbutis. Darbus pradėjo 1938 metų pavasarį. Kad transporto priemonės galėtų laikinai pervažiuoti upę, kairėje statomo tilto pusėje pastatė laikiną tiltą. Darbai vyko sklandžiai, betonavimas iki žiemos pradžios buvo baigtas. Apie šią statybą 1938 - 1939 metais nuolat informavo „Lietuvos aidas“. 1938 05 06 Nr. 201 „Griaus istorinį tiltą“: Dr. Vinco Kudirkos aprašytas istorinis tiltas greitu laiku bus nugriautas, o jo vietoje pastatytas gelžbetoninis, kuris dar labiau pagražins Kudirkos Naumiesčio miestą“. 1938 05 30 Nr. 239: „Miestas kultūrėje“: „Kudirkos Naumiestis šiais metais dar daugiau pasipuoš, nes visose gatvėse daromos prie šaligatvių briaunos, kurių pirmiau ne visur buvo. Dabar šaligatviai pasidarys apie metrą platesni. Pastačius naują tiltą per Šešupę, reikėtų svarbiausią gatvę, kuria eina susisiekimas Vilkaviškis - Šakiai, iškloti bituko plytomis“. 1938 11 29 Nr. 542: „Tilto betonavimo darbai jau baigti“: „Nors ir labai buvo pavėlinti tilto darbai, tačiau esant šiltam ir gražiam rudeniiui, jau betonavimo darbai baigti ir darbas toliau intensyviai varomas. Numatoma, kad iki Naujųjų Metų bus galutinai baigtas“. 1938 12 28 Nr. 587 „Nelaimingas atsitikimas“: „Gruodžio 22 d. prie baigiamų tilto darbų darbininkas V.Šneideris išsidūrė su viela sau akį. Nukentėjęs išvežtas į Kauno kliniką“. 1939 01 28 Nr. 45: „Vargsta be tilto“: „Pradėtas pernai statyti per Šešupę gelžbetoninis tiltas jau seniai baigtas, bet sausio 23 d. komisija šio tilto iš rangovo nepriėmė dėl netinkamai atliktų darbų. Gi laikinąjį tiltą pakilęs vanduo išardė. Nesant susisiekimo visas judėjimas apmiręs ir žmonės daug dėl to turi vargti. Todėl skubiai reikalinga, kad rangovas pastatytų kitą laikiną tiltą“. 1939 01 31 Nr.48 „Tikras nesusipratimas“: „Nesant per Šešupę laikinojo tilto ir neleidžiant naudotis nauju tiltu, žmonės labai vargsta, nes viską reikia gabenti per naująjį tiltą ant pečių. Sausio 24 d. vienam piliečiui būtinai reikėjo pergabenti karvę iš kitos upės pusės į Naumiestį. Tilto administracija tačiau per tiltą karvės neleido gabenti, bet patiems žmonėms eiti leidžiama. Nematydamas kitos išeities, pilietis paprašė dar 3 vyrus ir jie keturiose karvę pergabeno ant rankų per tiltą“. 1939 02 10 Nr. 67 „Ir vėl nelaimė prie tilto“: „Išimant polius iš po naujai pastatyto tilto krentantis rantas sunkiai sužeidė Andriukaitį. Nukentėjęs buvo išvežtas į ligoninę, tačiau ligoninėje mirė“. 1939 04 03 Nr.157 „Ir vėl vargsta be tilto“: „Pakilęs vanduo Šešupėje apsėmė laikinąjį tiltą, todėl judėjimas su Šakiais jau nutrauktas. Dėl to žmonės turi daug vargo“. 1939 06 21 Nr. 322 „Jau leistas judėjimas per Dr. V.Kudirkos tiltą“: „Pernai gegužės mėn. pradėtas statyti per Šešupę gelžbetoninis tiltas, kuris pavadintas Dr. V.Kudirkos tiltu, jau baigtas statyti ir per jį leidō judėjimą. Iškilmingas atidarymas bus kiek vėliau, kai bus baigtas privažiavimų pylimas pilti ir tvarkyti“. Iš publikacijų matyti, kad trečiasis tiltas per Šešupę pradėjo gyvuoti 1939 m. vasaros pradžioje. Atrodo, kad šio gražaus ir grakštaus tilto atidarymo iškilmių nebuvo. Tuometinei Lietuvos Vyriausybei rūpėjo kur kas svarbesni įvykiai. Tik prieš tris mėnesius Vokietija buvo atplėšusi Klaipėdos kraštą. Vokietijos teritorija buvo už 300 metrų nuo šio tilto. Rūpesčių jau buvo ir dėl Rytų kaimyno. Po dviejų metų prasidėjo Sovietų sąjungos ir Vokietijos karas. Jau pirmą dieną anksti rytą per V.Kudirkos tiltą Rytų link dundėjo tankai ir kita karinė technika. Tuo metu tiltui neteko pajusti karo baisumų. Visai kita padėtis susidarė 1944 metais, kai frontas traukėsi į Vakarus. Tais metais karo veiksmai prie Kudirkos Naumiesčio prasidėjo rugpjūčio mėnesio pabaigoje. Stipriai įtvirtintos vokiečių kariuomenės pozicijos buvo už Šešupės ir Širvintos upių. Prie Kudirkos Naumiesčio fronto linija išbuvo du mėnesius. Daug miesto gyventojų nuo sviedinių ir bombų slėpėsi bažnyčios rūsiuose. Bažnyčia stovėjo vos 200 m nuo tilto per Šešupę ir 500 m nuo tilto per Širvintą. Ten besislepiantys gyventojai pastebėjo pro bažnyčią paupiu nutiestus spalvotus laidus: nuo Šešupės tilto jie driekėsi Širvintos tilto link. Buvo aišku, kad abu tiltai užminuoti ir paruošti susprogdinti. Apie tai vėliau pasakojo Jurgis Pažareckas, Juozas Simanavičius ir Vytautas Šuopys. Spalio 16 d. Sovietų sąjungos kariuomenė pradėjo pulti. Tą pačią dieną į orą išlėkė Širvintos tiltas, o Šešupės tiltas liko sveikas. Pokario metais spauda tvirtino, kad Šešupės tiltą nuo susprogdinimo išgelbėjo rusų kareivis žvalgas. Gali būti, kad minėtus laidus prie tilto nukirpo ir jis, tačiau anksčiau tai jau buvo padarę naumiestiečiai. 1962 metais tiltui per Šešupę suteikė Sovietų sąjungos didvyrio Zimano vardą.

Kai 1939 m. pastatė tiltą per Šešupę, jo viduryje pritvirtino bareljefus. Dešinėje pusėje buvo bareljefas su V.Kudirkos atvaizdu ir užrašas, kad tiltui suteiktas V.Kudirkos vardas. Bareljefo projektą sukūrė skulptorius Juozas Zikaras. Kitoje tilto pusėje pritvirtino bareljefą su Susisiekimo ministerijos emblema. 1952 metais tuometinis Kudirkos Naumiesčio rajono (tuo metu rajono centras) vykdomojo komiteto pirmininkas Pranas

Mikuckas atėjo pas kelio meistrą Juozą Baltramonaitį ir pareikalavo nuimti Dr. Vinco Kudirkos bareljefą. Išeidamas P. Mikuckas pagrasino, jei šio reikalavimo neįvykdys, tai padarys kiti. Kelio meistras J. Baltramonaitis nenorėjo imti bareljefo, tačiau gerai suprato, kad jį vis tiek nuims. Todėl nurodė kelio remontininkui S. Dailidei nuimti bareljefą ir atnešti jam. Darbininkas užduotį atliko. Gavęs V. Kudirkos bareljefą, J. Baltramonaitis jį perdavė savo viršininkui – Kybartų plentų valdybos vadovui V. Širkai. Kelias Vilkaviškis – Kudirkos Naumiestis – Šakiai, taip pat tiltas per Šešupę tuo metu priklausė Kybartų plentų valdybai. Vėliau V. Kudirkos bareljefą V. Širka perdavė saugoti patriotiškai nusiteikusiam savo mechanikui naumiestiečiui Juozui Šipailai. Šis patikimai jį paslėpė ir saugojo visą sovietinės okupacijos laikotarpį. Dėl ramybės buvo paskleista versija, kad bareljefas perlydytas, t.y. sunaikintas. Tik atkūrus Lietuvos nepriklausomybę ši istorinė vertybė perduota Vinco Kudirkos memorialiniam muziejui Kudirkos Naumiesčio vidurinėje mokykloje. 1988 metų gruodžio 16 dieną naumiestiečiai ir miesto svečiai susirinko prie Šešupės tilto. Tą dieną iškilmingoje aplinkoje buvo grąžintas senasis – Vinco Kudirkos – tilto vardas. Iškilmėse dalyvavo skulptoriaus J. Zikaro duktė Alytė Zikaraitė ir poetas Algimantas Baltakis. Pastarasis yra tilto statytojo Adolfo Jazbučio dukters vyras. Minėjime poetas perskaitė savo eilėraštį „Tilto ramsčiai“, parašytą 1958 metų birželio mėnesį. Šis eilėraštis skirtas Adolfui Jazbučiui, kuris visoje Lietuvoje pastatė nemažai didelių ir mažų tiltų:

*Metalo sijas ant pečių užsikorė,
Granito jaučiai brenda prieš srovę.
Nuo įtempimo išrietę sprandą,
Dieną ir naktį jie brenda ir brenda.
Kai upė patvinsta ir lytys plaukia –
Iš vietos jie ir tada nesitraukia.
Jie neša tiltą – kantrūs, galingi,
Visų primiršti, visiems reikalingi.*

1964 metų gegužės mėnesį V. Kudirkos tiltas per Šešupę perduotas į Šakių kelių valdybos balansą. 30 metų šis tiltas atlaikė vis didėjanti transporto eismą. Nuolatinį nerimą kėlė tilto galuose esančios konsolės. Intensyvėjant eismui, sunkėjant mašinoms, didėjo konsolių virpėjimas. Tie virpesiai ir vibracijos persidavė tilto galuose buvusiam pylimo gruntui ir važiuojamosios dalies dangai. Dėl to važiuojamojoje dalyje atsirasdavo duobių, įgriuvų, kildavo pavojus eismo saugumui. Tiltą reikėjo remontuoti. 1983 metais abiejuose tilto galuose ant specialiai paruošto pagrindo paklojo 4 metrų ilgio pereinamąsias plokštes. Atlikus šiuos darbus, daugiau įgriuvų nepasitaikė.

Prieškarinio tilto ilgis buvo 65 metrai, dabar – 73 metrai. Siekiant užtikrinti eismo saugumą 1977 metais tilto važiuojamosios dalies kraštuose buvo įrengti pusės metro aukščio metaliniai kelkraščiai. 1995 metais tilto galuose buvo atliktas pereinamųjų siūlių remontas. Panaudojus „kosmetines priemones“, šis gražuolis tiltas džiugintų naumiestiečius kaip prieš 60 metų, kai jį pastatė talentingas tarpukario Lietuvos tiltų statytojas Adolfas Jazbutis. Vinco Kudirkos tiltas per Šešupę yra krašto kelio Vilkaviškis – Kudirkos Naumiestis – Šakiai trasoje. Apie šį kelią kalbėta jau XIX a. minėtoje „Objezd guberniji“. Tuomet tai buvo paprastas Sūduvos vieškelis. 1918 metais atkūrus Lietuvos nepriklausomybę ir apskrities centrą iš Kudirkos Naumiesčio perkėlus į Šakius, šis kelias tapo labai reikšmingas Šakiams. Todėl po kelerių metų Lietuvos Vyriausybė nutarė kelio ruožą nuo Kudirkos Naumiesčio iki Šakių rekonstruoti, kad juo būtų galima važiuoti visais metų laikais. Kelio dangą nusprendė daryti iš akmens skaldos, kurią pylė ant paruošto pagrindo. Taip Šakiai įgijo gerą kelią, kuris jungė su visa šalimi ir laikinąją sostinę Kauną. Norint patekti į Kauną, reikėjo važiuoti per Vilkaviškį ir Marijampolę, nes dabartinio tiesioginio kelio Šakiai – Kaunas nebuvo. Transportas naujuoju tiesioginiu keliu į Kauną pradėjo važinėti tik 1954 metais. 1959 metais pradėjo rekonstruoti kelią Šakiai – Kudirkos Naumiestis, nes važiavimo sąlygos senuoju skaldos plentu pasidarė nepatenkinamos. Darbus vykdė Kybartų plentų valdyba, o vadovavo jau minėtas kelio meistras J. Baltramonaitis. Šių eilučių autorius besimokydamas Kauno Politechnikos institute atliko praktiką tiesiant šiame kelyje Sintautų aplinkkelį. Ant esamo skaldos plento įrengė pagrindą iš smėlio pasluoksnio ir užpylė jį žvyro danga. Važiuojamoji 6 metrų kelio dalis įrengta iš bitumu permerktos skaldos sluoksnio. Kelio važiuojamoji dalis nesutapo su sankasos ašimi, nes dešinysis kelkraštis buvo 1 metro pločio, o kairysis – 3 metrų. Kairysis kelkraštis buvo skirtas važinėti arkliais kinkytu transportu. 1962 metais kelio Šakiai – Kudirkos Naumiestis rekonstrukcijos darbai buvo baigti.

Dabartiniu metu šio kelio būklė yra patenkinama, nors važiuojamoji dalis taip ir liko 6 m pločio. 1992 metais atlikti kelio sankasos sutvirtinimo darbai (pagilinti grioviai, nulyginti šlaitai, sustiprinti kelkraščiai). Dabar šis kelias priklauso „Marijampolės Regiono keliams“, kuriems vadovauja direktorius Juozas Litvinas.

(Kudirkos Naumiestis, Miesto istorija ir architektūra, A. MIŠKINIS, 1994; Enciklopedija „Mūsų Lietuva“, BR. KVĖKLYS; Tiltas per Kirsą kelyje Nr. 131 Alytus – Simnas – Kalvarija 51,5 km, tiltas per Šešupę kelyje A5 Kaunas – Marijampolė – Šilalė 80,47 km, VI „TRANSPORTO IR KELIŲ TYRIMO INSTITUTAS“, 1997. Tiltas per Šešupę Kudirkos Naumiestyje, J. STEPANKEVIČIUS, Vakarinės naujienos, 1997 03 07, 14; Kudirkos Naumiesčio tiltai per Širvintą ir Šešupę, V. KLIMAITIS, 2007).

Ilgametis Šakių autokelių valdybos viršininkas Vytautas Klimaitis Šakiuose išleistoje knygoje „Suvalkijos kelininkų metraštis 1918-2008 m. apie tiltus per Šešupę rašė:

Pagrindinis kelininkų rūpestis yra tinkamai prižiūrėti kelius, laiku juos remontuoti. Tačiau ne mažiau svarbi ir tiltų priežiūra. Įmonės „Marijampolės regiono keliai“ prižiūrimuose keliuose stovi 99 tiltai, kurių bendras ilgis 2493 m. Didžiausi tiltai nutiesti per Šešupės upę, iš viso 17. Dešimt tiltų priklauso įmonei „Marijampolės regiono keliai“. Penkis tiltus prižiūri Marijampolės (3) ir Kalvarijos (2) savivaldybės. Du tiltus eksploatuoja AB „Lietuvos geležinkeliai“. Skaitytojų žiniai pateikiame visų 10 tiltų, priklausančių įmonei „Marijampolės regiono keliai“, trumpas technines charakteristikas, o apie vardinius tiltus (V.Kudirkos ir Pr. Stanaičio) – dar ir istorinių žinių.

Šešupė yra kairysis Nemuno intakas. Bendras upės ilgis 298 km. Pagal ilgį ji yra ketvirtoji Lietuvos upė. Prasideda Lenkijos Respublikoje 18 km į šiaurę nuo Suvalkų miesto ir teka jos teritorija 28 km. Valstybės sieną kerta 2 km į rytus nuo Liubavo gyvenvietės. Lietuvos Respublikos teritorija Šešupė savo vandenį neša 157 km daugiausia šiaurės ir šiaurės vakarų kryptimi. Nuo Kudirkos Naumiesčio Šešupės vaga 51 km eina pasieniu su Kaliningrado sritimi (Rusijos FR). Toliau iki žiočių 62 km jau Kaliningrado sritimi. Šešupė yra iki 40 m pločio. Prie Šešupės įsikūrę Kalvarijos, Marijampolės ir Kudirkos Naumiesčio miestai. Šešupė yra ilgiausia Marijampolės apskrities upė. Kaip jau minėta, per šią upę pastatyta 17 tiltų, kurių 10 priklauso įmonei „Marijampolės regiono keliai“. Pats ilgiausias, 73 m, yra Kudirkos Naumiestyje. Be to, Marijampolės mieste yra 2 pėsčiųjų tiltai. Netoli Antanavo, Pilviškiuose ir Kudirkos Naumiestyje ant Šešupės buvo pastatytos hidroelektrinės. Kaliningrado srities Krasnoznamensko mieste per Šešupę yra dar vienas tiltas ir užtvanka per jį.

TILTŲ PER ŠEŠUPĘ SĄRAŠAS

Eil. Nr.	Tilto vieta	Tilto ilgis, m	Pastatymo metai	Kam priklauso
1.	Liubavas - Aleksandravas	18,1	1980	Marijampolės KT
2.	Magistralė „Via Baltica“ - Kalvarija	63,1	2002	Marijampolės KT
3.	Kalvarija - Suvalkai	43,2	1926	Marijampolės KT
4.	Kalvarijos mieste		1933	Kalvarijos sav.
5.	Mikalauka - geležinkelio		1924	„Lietuvos geležinkeliai“
6.	Marijampolė – Krosna (prie Buktos)	34,2	1970	Marijampolės KT
7.	Marijampolė – Krosna (prie Liudvinavo)	42,3	1971	Marijampolės KT
8.	Marijampolė – per geležinkelį		1936	„Lietuvos geležinkeliai“
9.	Marijampolė – Kalvarija (Kumelionių)	68,2	1926	Marijampolės sav.
10.	Marijampolė – Vilkiškis (Tarpučių)	68,0	1926	Marijampolės sav.
11.	Marijampolė – R.Juknevičiaus g.			Marijampolės sav.
12.	„Via Baltica“ – Marijampolės aplinkkelis	59,7	1986	Marijampolės KT
13.	Ramoniškiai – Antanavas (Antanave)	56,4	1975	Vilkiškio KT
14.	Vinčiai – Vilkiškis (Pilviškiuose)	57,3	1959	Vilkiškio KT
15.	Pilviškiuose per geležinkelį Kaunas-Kybartai		1861	„Lietuvos geležinkeliai“
16.	Slabada – Sūdava (Slabaduose)	65,0	1930	Vilkiškio KT
17.	K.Naumiestis – Šakiai (K.Naumiestyje)	73,0	1939	Šakių KT

„MARIJAMPOLĖS REGIONO KELIŲ“ TILTAS PER ŠEŠUPĘ KUDIRKOS NAUMIESTYJE

Tiltas stovi krašto kelio Nr. 138 Vilkiškis – Kudirkos Naumiestis – Šakiai 20,43 km. Jis baigtas statyti 1939 m. ir pradėtas eksploatuoti birželio mėn. Tilto projektą parengė žymus projektuotojas Pranas Markūnas. Statybai vadovavo jau garsus tiltininkas Adolfas Jazbutis. Tiltas pradėtas statyti 1938 m. gegužės mėn. ir beveik visi darbai buvo atlikti tais pačiais metais. Komisija nepriėmė tilto eksploatuoti dėl nekokybiškai atliktos dangos iš bitumo plytelių. Pagal projektą bendras tilto ilgis siekė 65 m. Tiltas turi 5 m pločio važiuojamąją dalį ir po 0,75 m šaligatvius, kurie atskirti 0,5 m aukščio metalinių vamzdžių bortais. Tiltas yra 3 angų: vidurinės (35 m ilgio) ir dviejų kraštinių konsolių (po 15 m ilgio). Tilto turėklai metaliniai, jų viduryje dešinėje pusėje yra V. Kudirkos bareljefas, o kairėje – Susisiekimo ministerijos emblema. 1983 m. tilto galuose ant paruošto pagrindo paklotos 4 m ilgio pereinamosios plokštės. Tiltą prižiūri ir remontuoja Šakių kelių tarnyba.

NOVOS UPĖ IR JOS TILTAI

Novos upė yra ilgiausia Šakių rajone. Jos ilgis 69 km, o baseino plotas 403 km². Upės debitas prie žiočių 2,4 m³/s. Upė prasideda Novaraisčio durpyne ir iki Patašinės gyvenvietės (apie 20 km) teka iš šiaurės į pietų pusę. Toliau iki pat žiočių teka vakarų kryptimi. Nova yra dešinysis Šešupės intakas ir įteka į ją Panovių gyvenvietėje. Per Novos upę yra pastatyti 8 gelžbetoniniai tiltai, kurių 7 priklauso Šakių kelių tarnybai.

Tiltai per Novos upę pagal vandens tėkmę:

Eil. Nr.	Tilto vieta	Pastatymo metai	Statytojas	Tilto ilgis, m
1.	Zapyškis – Griškabūdis 20,5 km	1963	Kybartų KSER-25	15
2.	Pilviškiai – Šakiai – Jurbarkas 14,79 km	1963	Kapsuko KSER-19	30
3.	Griškabūdis – Kudirkos Naumiestis 34 km	1967	Šakių KER	26
4.	Zypliai – Veršiai – Pieciškiai 9 km	1965	Šakių KER	31
5.	Kudirkos Naumiestis – Šakiai 31,16 km	1930	Marijampolės kelių rajonas	31
6.	Kirniškiai – Turčinai 4,4 km	1963	Šakių KER	29
7.	Kudirkos Naumiestis – Slavikai 12,5 km	1965	Šakių KER	42

SIESARTIS IR JOS TILTAI

Siesartis yra antra pagal ilgį upė Šakių rajone. Jos ilgis 60 km. Upė prasideda 9 km į vakarus nuo Lekėčių miestelio ir teka į vakarų pusę. Siesartis yra dešinysis Šešupės intakas, jos debitas prie žiočių 1,2 m³/s. Prie upės yra Šakių miestas. Visi tiltai priklauso Šakių kelių tarnybai.

Tiltai per Siesartį pagal vandens tėkmę:

Eil. Nr.	Tilto vieta	Pastatymo metai	Statytojas	Tilto ilgis, m
1.	Kaunas – Šakiai 42,69 km	1961	Kauno kelių mašinų stotis	11
2.	Lukšiai – Griškabūdis 0,2 km	1963	Šakių KER	11
3.	Lukšiai – Sintautai 0,4 km	1967	Šakių KER	12
4.	Vilkaviškis–K.Naumiestis–Šakiai 43,7 km	1960	Kauno kelių statybos rajonas	27
5.	Šakiai – Slavikai 5,4 km	1961	Kauno kelių statybos rajonas	26
6.	Šakiai – Slavikai 13,18 km	1961	Kauno kelių statybos rajonas	26
7.	K.Naumiestis–Slavikai–Kiduliai 21,2 km	1964	Kybartų KSER-25	34

„LIETUVOS TILTO ATSIMINIMAI“

Įdomi ištrauka iš V. Kudirkos satyros „Lietuvos tilto atsiminimai“, parašytos 1896 m. rugsėjo mėn. Joje alergiškai vaizduojama sunki carizmo engiamos Lietuvos padėtis:

„Jau pusėtinai laiko galas, kaip aš tysau ant Šešupės. Pagimdė mane Lietuvos miškas, išvedė į svieta lietuvių rankos, nuo Lietuvos žirgų kanopų pirmąkart sudundėjau.

O drūtas buvau tiltas!

Dar pamenu tą gadynę, kada ponai važinėjo, o žydai vaikščiojo pėsčiomis. Pralėks, būdavo, karieta su keturvertu užkinkytu, aš nė nejaučiu. Sueis viso miesto žydai prieš „neštines“ nuodėmes skandinti – aš nė link. Pervąziuos storiausiais prabaščius – aš nė krust.

Tvirtas buvau.

Nereikėjo niekad nė taisyti mane. Ir kažki kaip ilgai būčiau laikęs be taisymo, kad ne maskolių činovnikai. Tai da ypatingi sutvėrimai – teguljuos lytis. Girtuokliai neišpasakyti: pila ir pila, o degtinė vis nubėga – tarytum štai nuo manęs vanduo belyjant. Labiausiai vienok linkę prie vagystės viešo skatiko.

Vaikštinėjo syki po mane paviečio viršininkas Kopeikoliubovas ir paviečio inžinierius Nikčemnickis.

-Žinote ką, Boleslovai Stanislavovičiaus, - tarė staiga viršininkas, - ar negalima būtų pataisyti šitą tiltą?

-Susimildamas, Terefilijau Dubovičiaus! Juk tiltas sveikas, drūtas, - atsakė inžinierius.

Ką juodu tarėsi toliau, negirdėjau.

Buvau jau užmiršęs tą atsitikimą. Tik tai ar į dvi nedėlias ateina žydas. Apžiūrinėjo mane iš viršaus, nusimovė čebatus, įbrido į upę, pagraibė vandenįje polius.

Žydas nuėjo sau. Man net koku pasidarė. Argi iš tikro rengiasi mane taisyti.

Pasirodo, kad iš tikro. Privežė medžių, pradėjo taisyti, pjaustyti ir vienądien mane uždarė. Po remonto pasižiūrėjau sykį į Šešupę – net pasibaisėjau, išvydęs savo paveikslą: taip nusiminęs, taip nesmagus jo išvaizdis. Kad ir pablogėjęs – tarnavau žmonėms toliau.

Atėjo naujas viršininkas. Šitas naujasis vadinosi Merzavcevas. Turėjo jis gaidžio būdą ir visada vaikščiojo su pentiniais prie batų. Niekas netikėtų, jog aš iš pirmos beveik dienos puoliau jam į akis.

Viešoje vietoje, ištare Merzavcevas, turi būti vartojama maskoliška kalba. O ta vieša vieta buvo, mat, tilto galuose lentelės su parašu „žingine“. Užtepė lietuvišką parašą ir padėjo maskolišką „šagom“. Vienok arkliai, išvydę maskolišką parašą, padėjo baidytis ir į trumpą laiką sudaužė keletą vežimų, sužeidė arba suvažinėjo keletą žmonių – na, ir turėjo maskolišką parašą prašalinti. Nors lietuviško nesigražino, bet arkliai jau nesibaidė.

Dabar, sakau, jau manęs nejudins.

Kur tau!

- Aš turiu jį sumaskolinti, - ištare Merzavcevas.

Užsimanė, matote, išmest mano dalis, pritaistas dar lietuvių rankomis, ir vietoj jų įstatyti naujas, prirengtas maskolišku būdu. Iš pradžių buvo net nuspręsta statyti visai naują tiltą, tiktai pradėjus svietai rėkti, turėjo apsisistoti ant „pertaismo“.

Mane vėl uždarė ir prasidėjo darbas! Triukšmo buvo kur kas daugiau, ne kaip pirmąkart taisant. Vyteli tu mano! Kaip ėmė man draskyti, tai sakau, bus jau man paskutiniai. Da laimė, kad išgelbėjo mane inžinieriaus ir žydo godumas.

Neseniai vėl ištare Merzavcevas, kad jis versias mane į provoslaviją. Kaip atliks tai, sunku įspėti. Aš žinau tik, kad verčiant į provoslaviją, turi provoslaviskai apkrikštyti, tai yra panardinti į vandenį.

Tai mane dėl to silpnumo, kad aš panerčiau į Šešupę.

Išgrauš!

Kol bus tilte nors viena senoji mano detalė, tai tokio krikšto nebus – išlaikysiu. O visų detalių, bičiuliai, permaintyti nespėsite... Juk ir jūs patys neamžini: nusmuksite, bevažinėdami per savo darbo tiltus“.

TILTAI IR VIADUKAI VALSTYBINĖS REIKŠMĖS KELIUOSE

2010-01-01

Pagal perdangos medžiagą:	Tiltų skaičius, vnt.	Ilgis, m
Gelžbetoniniai	1420	46390
Plieniniai	74	5020
Mediniai	3	267
Iš viso:	1497	51677
Pagal prižiūrinčią valstybės įmonę:	Tiltų skaičius, vnt.	Ilgis, m
„Alytaus regiono keliai“	66	1963
„Kauno regiono keliai“	132	6812
„Klaipėdos regiono keliai“	194	5835
„Marijampolės regiono keliai“	96	2492
„Panevėžio regiono keliai“	160	4206
„Šiaulių regiono keliai“	198	5018
„Tauragės regiono keliai“	119	4286
„Telšių regiono keliai“	95	2973
„Utenos regiono keliai“	110	2931
„Vilniaus regiono keliai“	149	5019
„Automagistralė“	178	10142
Iš viso:	1497	51677

Valstybės įmonė "Marijampolės regiono keliai" savo veiklą vykdo Marijampolės apskrityje.

Įmonės veikla yra orientuota į valstybinių kelių ir kelių statinių priežiūros darbus, tačiau atlieka ir kelių tiesimo, remonto bei bendruosius statybinius darbus. VI "Marijampolės regiono keliai" prižiūri valstybinius kelius, kurių bendras ilgis 1572,032 km, iš jų 1077,329 km arba 68,53 % su juodomis dangomis ir 494,703 km žvyrkelių. Magistralinių kelių 120,536 km ir visi padengti juoda danga, t. sk. 60,369 km tarptautinės magistralės VIA BALTICA ruožas su penkiomis skirtingo lygio sankryžomis. Krašto keliai sudaro 364,433 km ir visi padengti juoda danga. Rajoniniai keliai sudaro 1087,063 km, iš jų 592,360 km arba 54,49 % su juoda danga ir 494,703 km žvyrkelių. Prižiūrimuose keliuose yra 95 tiltai, kurių bendras ilgis 2486,65 m, 133 autopaviljonai, 840 autobusų sustojimų, 106,285 km pėsčiųjų ir dviračių takų bei kiti įvairūs kelio statiniai. Kelių priežiūrą įmonėje vykdo trys kelių tarnybos: Marijampolės, Vilkaviškio ir Šakių. Marijampolės kelių tarnyba prižiūri ir tvarko 540,357 km kelių, t. sk. 60,369 km ruožas tarptautinės magistralės VIA BALTICA, Vilkaviškio kelių tarnyba prižiūri 506,271 km, Šakių kelių tarnyba prižiūri 525,404 km kelių. Šiuo metu įmonėje dirba 180 darbuotojų.(2011-02-04).

BAIDARE ŠEŠUPĖS VINGIAIS I

(Šešupės Euroregiono turizmo informacinis centras pateikia glaustą informaciją apie kelionę baidare Šešupės upe nuo Liubavo iki Kudirkos Naumiesčio. Informacinis šaltinis: tic.sesupe.lt).

Kairysis Nemuno intakas Šešupė – didžiausia Sūduvos krašto upė. Kairysis Nemuno intakas Šešupė – didžiausia Sūduvos krašto upė. Ištakos – Lenkijoje, Baltijos kalvynui priklausančioje Sūduvos aukštumoje,

18 km nuo Suvalkų miesto įsikūrusiame Šešupėlės (Šešupka) kaime. Baseino plotas – 6 104,8 km², upės ilgis – 297,6 km. Upė teka per tris šalis: Lenkiją, Lietuvą ir Rusiją. Upės slėnis siaurokas. Ryškesni upės vingiai susidarė tose vietose, kur ji kerta buvusio prieledyninio ežero krantus. Šio maršruto ilgis – apie 157 km, kelionės trukmė – 6 dienos. Plaukiama baidarėmis. Kelionę geriausia pradėti nuo Šešupės tilto 1 km pietryčiuose nuo Liubavo. Upė čia jau iki 6 m pločio ir 1 m gylio. Priplaukus užtvanką, baidarės geriausia persinešti kairiuoju krantu. Iš dešinės įteka pirmasis Šešupės intakas Šelmentas, atitekėjęs irgi iš Lenkijos. Netrukus upė tampa kanalu, kurio gale – bebrų užtvanka. Šioje upės atkarpoje gyvena daug bebrų, krantuose – jauni pušynai. Dešiniajame krante – Aguonio geomorfologinis draustinis. Toliau – daug upės vingių, staigių posūkių, nusvirusių upės medžių. Upė nebe taip vingiuoja, ne tokia srauni, krantuose – lygumos, matomos gyventojų sodybos. Per užtvanką baidarės patogiau nešti dešiniuoju upės krantu. Gera vieta maudytis. Toliau teka ramiau, posūkių mažiau, bet negilu. Dešiniajame krante – gražus miškelis, geras krantas. Toliau Šešupė teka tiesiu kanalu, jam pasibaigus, kinta upės kryptis, artėjama prie užtvankos. Plaukiama po *Via Baltija* automobilių magistralės tiltu ir pasiekiamas Kalvarijos užtvanka. Prie upės – poilsio parkas, žaidimų aikštelės, paplūdimys. Plaukiama per Kalvariją. Geltoni pastatai – ligoninė ir muzikos mokykla, miesto parkas, kur stovi paminklas Lietuvei Motinai. Antras tiltas, iš upės matyti balti bažnyčios bokštai. Galima sustoti kairiajame krante, apžiūrėti miestą.

Kalvarija – savivaldybės centras, miestas prie Šešupės. Gyventojai šiose vietose pradėjo kurtis apie 1655 m. po pirmosios Rusijos invazijos į Lietuvą. Iš rytinio Lietuvos krašto gyventojai traukėsi į Užnemunės girias ir taip šį kraštą apgyvendino. Miestas ėmė augti 19 a. pradžioje, kai pro čia buvo nutiestas Sankt-Peterburgo–Varšuvos traktas. 1840 m. pastatyta Šv. Mergelės Marijos bažnyčia. 1989 m. atstatyti du paminklai: vienintelis Lietuvoje paminklas Lietuvei Motinai ir Nepriklausomybės. Už Kalvarijos daug staigių upės vingių, gražūs gamtovaizdžiai, nes Šešupė teka tarp aukštų kalvų. Upės vagoje yra didelių kelmų, akmenų, upę užtvėrė nuvirtęs medis. Baidarės per kliūtį tenka plukdyti nes krantai labai statūs – persinešti neįmanoma. Prieš užtvanką upė platesnė. Sekli upės brasta baidare perplaukiama. Tinkama vieta pailsėti. Iš dešinės įteka Kirsna, Šešupės vaga platesnė. Tiesia upės vaga priplaukiama Lakinskų elektrinė, esanti Šlynų kaime. Baidarės geriausia persinešti dešiniuoju krantu. Po geležinkelio tiltu upėje dideli slenksčiai, daug akmenų, plaukti reikia atsargiai. Geležinkelis jungia Šeštokus su Marijampole. Slenkstį perplaukus, reikėtų sustoti dešiniajame krante ir aplankyti Lakinskų piliakalnį, apžiūrėti akmenį su „žmogaus pėda“ ir Šešupės vingyje – buvusio dvaro liekanas. Gera vieta poilsiauti.

Lakinskų piliakalnis yra buvusio Lakinskų dvaro sode. Tai kalva, pietų ir rytų pusėje loma atskirta nuo aukštumų. Piliakalnio aikštelė ovali, 70 m ilgio, 35 m pločio, apie 2000 km² ploto. Pietinį aikštelės galą supa puslankiu 40 m ilgio, 4 m aukščio pylimas. Šiauriniame gale pylimo aukštis – apie 1,5 m rytiniame krašte – 1m, vakarinis aikštelės kraštas apgriuves. Aikštelės viduryje guli 1,5x1 m didumo akmuo. Manoma, kad jis buvo naudojamas kaip aukuras. Piliakalnio šiaurės ir rytų šlaitai – iki 17 m aukščio, labai statūs. Šiauriniame ir rytiniame šlaite – platus takas į piliakalnio aikštelę. Šešupės pusėje šlaitas vietomis apgriuves, visas piliakalnis apaugęs medžiais ir krūmais. Sode į rytus ir šiaurę nuo piliakalnio buvo sodybvietė, čia rasta lipdytos, grublėtos ir žiastos lygiu paviršiumi keramikos. 1954 m. vasarą piliakalnis matuotas. Toliau upė sekli, labai srauni, vingiuota, dvi nemažos kilpos. Per upę nutiesto betoninio tiltelio apačia plaukti neįmanoma – baidarės pernešamos dešiniuoju krantu. Kiek toliau pietryčiuose – Želsvos kaimas. Po pusvalandžio plaukimo – upėje nuvirtęs medis. Baidarės pernešti kairiuoju krantu. Netoli Buktos kaimo – Krosnos – Marijampolės plento tiltas, patogų išlipti į krantą. Keturiuose vietose upės vagą užtvėrę suvirtę medžiai. Per vienas užtvėras baidarės galima perplukdyti, o per kitas – ne, todėl tenka nešti krantu, geriau kairiuoju. Plaukiame po tilteliu, jungiančiu Ažuolyno ir Buktos kaimus. Šešupė teka per Buktos kaimą, matyti buvusio dvaro pastatai, paukštynas. Upės tėkmė lėta, vaga vingiuoja. Viename upės posūkyje – dideli skardžiai. Dešiniajame krante – Buktos sodai. Krantai gražūs, patogų priplaukti ir išlipti. Pietiniame Liudvinavo miestelio pakraštyje plaukiame po Krosnos – Marijampolės plento tiltu. Ties Liudvinavu Šešupė sekli, priaugusi žolių.

Liudvinavo piliakalnis pietvakariniame miestelio pakraštyje netoli Šešupės, Sūduonios upelio krante. Iš šiaurės ir rytų supa pelkės, iš kitų pusių – dirbami laukai. Piliakalnis buvo ant kalvos, kurios 4 – 5 m aukščio šlaitai nukasti. Piliakalnio aikštelė ovali, 35 m ilgio, 15 – 17 m pločio, 450 m² ploto. Šiaurinis jos galas kiek pakilęs. Piliakalnio 10 m aukščio šlaitai viršūnėje nukastoje dalyje statūs, žemiau – nuolaidūs. Piliakalnis matuotas 1954 m. birželio mėnesį. Aikštelėje aptiktas kultūrinis sluoksnis, kuriame rasta lipdytinės grublėtu paviršiumi keramikos.

Liudvinavas – miestelis 9 km į pietus nuo Marijampolės, Šešupės ir Sūduonios santakoje. Prie miestelio – Paežerių ir Liudvinavo ežerai. Kaimas pradėtas kurti 18 a. pradžioje buvusioje Punios girioje, medžiotojų sustojimo ir nakvynės vietoje. Kurį laiką vadino Trobomis. 1719 m. gavo Magdeburgo teises, tuo metu pastatyta bažnyčia. Pirmojo Pasaulinio karo metais miestelis sudegintas. 1800 m. turėjo 312 gyventojų, 1979 m. – 973. Liudvinave Šešupėn įteka kairės pusės intakas Sūduonia. Plaukti prie upelio žiočių kairiuoju pakraščiu, nes

Šešupės vagos viduryje ir dešinėje guli seno tilto liekanos. Ties pėsčiųjų tiltu upėje dideli akmenys. Kai vandens upėje pakanka, galima tą vietą perplaukti, jei ne – persinešti kairiuoju krantu baidares. Už Liudvinavo dešinėje Šešupėn įteka Dovinė. Siūloma 1 km plaukti Dovinė prieš srovę, pailsėti gražiam upės vingio parke, kur įrengta poilsio vieta – kabantis tiltas per upę, užtvanka, pavėsinės, krokodilo skulptūra. Už Dovinės žiočių Šešupė platesnė, nes įtakos turi Marijampolės užtvanka, srovės nebėra, krantai aukšti, apaugę medžiais – išlipti neįmanoma. Jau ir Marijampolės marių pradžia, gilų, platu. Dešiniajame krante – sodai, kairiajame – poilsio zona, Marių parku vadinama. Saloje galima pailsėti, žvejoti, maudytis, statyti palapines. Sala apiplaukiama iš kairės, praplaukiant po tilteliu. Kairiajame krante, ties Uosupėlio žiotimis, galima aplankyti Kumelionių piliakalnį, įrengtą iš vakarų į rytus nutįsusios kalvos gale. Iš šiaurės ir pietų – gilios daubos. Piliakalnis – rytiniame kalvos gale, perkasu atskirtas nuo likusios kalvos dalies. Lygiagrečiai su perkasu – 40 m ilgio ir 5 m aukščio pylimas. Aikštelė 15 m ilgio ir 40 m pločio, 500 m² ploto. Apie pusę jos nugriuvo. Šiaurės ir pietų šlaitų aukštis – 15 m. Pylimas ir aikštelė apaugę medžiais ir krūmais. 1968 m. Mokslinė metodinė kultūros paminklų apsaugos taryba nustatė, kad radiniai yra iš 1-13 amžiaus. Užtvanką priplaukę, baidares persineškime kairiuoju krantu. Čia veikia nedidelė elektrinė. Įplaukiame į **Marijampolę**, plaukiame po geležinkelio tiltu. Dešiniajame krante – Marijampolės cukraus fabrikas. Vėl – plento į Kalvariją tiltas, už kurio – Geležinio vilko bataliono kareivinės. Kairiajame krante – smėlėtas skardis, už upės posūkio kairiajame upės krante – nedidelis Meškučių piliakalnis, dar vadinamas Marijampolės piliakalniu. Tai nežymūs senoviško piliakalnio likučiai, nes yra apgriuvusiam Šešupės krante. Likęs tik šiaurinis piliakalnio aikštelės kraštas, kurio ilgis dar apie 40 m. Kranto šlaite tarp pylimo ir piliakalnio 1 m gylyje – 50-70 cm storio kultūrinis sluoksnis, prie kurio rasta lipdytos keramikos grublėtu paviršiumi ir žiestų puodų gludintu paviršiumi šukių, molinio tinko gabalų, skeltų kaulų. Radiniai datuojami 1-13a. Dešiniajame krante – ramybės parkas, kuriame stovi koplytstulpiai nukankintiems žmonėms. Iš upės matyti mažoji bazilika – Šv. Mykolo Arkangelo bažnyčia. Per senąją užtvanką baidares patogiau nešti kairiuoju krantu. Iš kairės įteka Uosupis, iš dešinės – Javonio upelis, kurio žiotyse įkurtas Poezijos parkas. Pastatyta skulptūra „Šešupė“, įrengti dekoratyviniai tilteliai, suoleliai ir fontanai. Parke priskaičiuojama apie 100 rūšių medžių ir krūmų. Už parko – J. Basanavičiaus aikštė. Tai svarbiausia miestiečių susibūrimo vieta. Plaukiame po kelio į Vilkaviškį tiltu.

Marijampolė – didelis miestas, apskrities centras. Miestą pradėjo kurti 17 a. toje vietoje, kur buvo Pašešupio kaimas. 1667 m. jame tebuvo 24 sodybos. 1717 m. netoliese įsikūrė Kvietišio dvaras. Apie 1736 m. miestelis pavadintas Starapole, o greta jos, vienuolių marijonų žemėje, augo Marijampolės miestelis, kuriam 1792 m. suteiktos Magdeburgo teisės. Abu miesteliai suaugo į vieną ir pavadinti Marijampole, kurioje 19 a. pabaigoje gyveno 6 298 žmonės. 1840 m. atidaryta keturklasė mokykla, 1865 m. pertvarkyta į pedagoginę, o 1866 m. tapo gimnazija, 1920 m. pavadinta Rygiškių Jono vardu. 19 a. antroje pusėje joje mokėsi J. Jablonskis, J. Basanavičius, V. Kudirka, V. Pietaris, P. Vaičaitis, P. Mašiotas ir dar keliolika visuomenės, kultūros veikėjų. Mieste veikia keliolika pramonės įmonių. Patartina pamatyti Šv. Mykolo Arkangelo bažnyčią, Kunigų marijonų kongregacijos Lietuvos Šv. Jurgio provincijos vienuolyną, Vilkaviškio vyskupijos kunigų seminariją, Marijonų vidurinę mokyklą, Lietuvos prezidento K. Griniaus memorialinį muziejų, V. Mykolaičio-Putino muziejų, Marijampolės kraštotyros muziejų, Rygiškių Jono gimnaziją ir jos muziejų. Senosiose kapinėse išpūdingi vienuolių marijonų kapai. Palaidota rašytoja J. Žymantienė-Žemaitė, mokytojas ir poetas P. Arminas-Trupinėlis, yra simbolinis Petro Kriaučiūno antkapinis paminklas. Šešupės pakrantėje daug gyvenamųjų namų, dešiniajame krante – miesto ligoninė. Antras tiltas mieste jungia dešinio kranto Degučių mikrorajoną su Mokolais kairiajame. Už tilto dešiniajame krante – Pašešupio parkas, galima maudytis, ilsėtis. Už parko – miesto pabaiga, upė vietomis sekli, vagoje priaugę žolių. *Via Baltica* automobilių magistralės tiltas. Dešiniajame Šešupės krante – Šlekio kalnai. Prie miško išlipus į krantą, galima aplankyti paminklą, skirtą 19 a. pabaigoje Marijampolėje veikusios slaptos „Sietyno“ draugijos steigėjui V. Šlekiui. Toliau dešiniajame krante – sodai. Kairiajame krante, Lūginės kaime, netoli kranto, palaimintojo Jurgio Matulaičio tėviškėje verta apžiūrėti koplyčią. Šešupė vingiuoja rytiniu Šunskų miško pakraščiu. Ties Puskelnėlių kaimu buvo užtvanka. Baidares reikia pernešti dešiniuoju krantu, nes upės dugne yra aštrių užtvartų. Upė sekli, brastą perplaukti galima. Juntama Antanavo užtvanka: tėkmė lėtėja, upė plati ir gili, tęsiasi 7 km. Dešinėje – nuo Sasnavos miestelio atitekančios Sasnos žiotys. Kairiajame krante – Tursučių kaimas. Upės patvanką galima perplaukti per 2 valandas. Jos pakrantėse priaugę vandens lelijų, švendrių, peri baltosios gulbės, gervės, daug ančių. Kairiajame krante yra vietų, kur galima ilsėtis, maudytis ir nakvoti palapinėse. Per Antanavo vandens jėgainės užtvanką baidares reikėtų persinešti dešiniuoju krantu. Netoli užtvankos – paminklas: moteris rankoje laiko lempą. Mat 1975 m. elektrinė pradėjo veikti ir teikė žmonėms šviesą. Žemiau užtvankos upė sekli, jeigu sklendės uždarytos – tenka bristi ir baidares tempti. Jeigu sklendės pakeltos, upėje vandens pakanka, kad būtų galima plaukti, srovė stipri. Upė vingiuota, krantai aukšti, apaugę medžiais. Upėje į kriklių panaši užtvankėlė, statyta 1975 m. Šešupė mažiau vingiuoja, upėje – akmenų užtvara. Jei vandens pakanka – perplaukiama. Rimta kliūtis – upėn įvirtęs medis: baidares reikia perkelti, nes krantai statūs, išlipti nepatogu. Dešiniajame krante – Antanavo spirito gamykla. Už tilto patogiu išlipti, ilsėtis, maudytis.

Antanavas – kaimas prie plento į Pilviškius. 18 a. įkurta spirito varykla. Buvusio dvaro parke yra retų medžių. Dvare 1863 m. sausio mėnesį įvyko Augustavo vaivadijos sukilimo organizatorių suvažiavimas. 1947 m. „Tauro“ apygardos partizanai ruošėsi „išrūkyti“ rusus okupantus iš netoli Antanavo esančio Opšrūtų kaimo. Prieš porą dienų partizanai užpuolė Antanavo spirito gamyklą ir taip atitraukė okupantų dėmesį nuo Opšrūtų apsaugos. Šešupė iki Pilviškių labai vingiuoja. Srovė priklauso nuo Antanavo užtvankos: paleidus vandenį, srovė stipri. Vėl užtvanka, kurią galima perplaukti. Antros užtvankos perplaukti neįmanoma – persinešama kairiuoju krantu. Neaukšti krantai, kairėje pusėje – neaprepiamos Sūduvos lygumos, įteka Rausvės upelis. Kairiajame krante reikėtų išlipti ir apžiūrėti nedidelį Piliūnų piliakalnį. Tai vieniša aukšta kalva 0,5 km į rytus nuo Piliūnų kaimo. Kalvą iš visų pusių supa nusaustos pievos. Piliakalnio viršūnė ovali, 60 m ilgio, iki 25 m pločio, 15 m aukščio. Prieš Pilviškius upė platesnė, srovės nėra, nes prasideda elektrinės užtvanka, baidares reikėtų pernešti kairiuoju krantu. Plento į Vilkaviškį tiltas. Dešinėje – bažnyčios bokštai ir Pilvės upės žiotys.

Pilviškiai – miestelis prie Šešupės ties Pilvės upelio žiotimis. Senieji gyventojai jotvingiai Pilviškių apylinkėse paliko piliakalnį. 1536 m. čia buvo greitai augantis miestas, 1567 m. priklausė Didžiosios Lietuvos Kunigaikštystės maršalui Mikalojui Sapiegai. 1997 m. baigta statyti nauja Šv. Trejybės bažnyčia. Pilviškiuose pradinę mokyklą lankė būsimasis rašytojas V. Pietaris. Už Kauno – Kybartų – Karaliaučiaus geležinkelio tilto – Pilviškių miestelio pabaiga. Iš dešinės įteka Višakio upelis. Ties Simokų kaimu dešiniajame krante pušynas, galima išlipti, pagrybauti. Upė gili, plati, tačiau priaugusi žolių. Dešinėje – Vandupės žiotys, o kairiajame krante tinkama vieta ilsėtis, maudytis, nakvoti palapinėse. Šešupė suka į vakarus, pakrantėse mažai sodybų, krantai apaugę dideliais medžiais. Vaga priaugusi žolių, irkluoti sunku, reikia apdairiai rinktis, kur plaukti. Dešiniajame krante – Viltrakių piliakalnis, taip vadinamas todėl, kad yra kiek į pietus nuo Viltrakių kaimo. Kairiajame krante, Skliausčių kaime, 1880 m. gimė Vincas Jakštys-Senas Vincas. Buvo dramaturgas, poetas ir prozininkas. Dvare išmokęs skaityti ir rašyti, vėliau tapo keliaujančiu siuvėju. Už draudžiamos lietuviškos spaudos platinimą suimtas, paskui sekamas. Pabėgo į užsienį ir 1900–1909 m. gyveno Škotijoje, iš ten persikėlė į JAV, kur mirė 1961 m. Parašė 4 dramos kūrinius, 2 apysakas, eilėraščių rinkinį, memuarus „Mano atsiminimai“. Skliausčiuose tebežaliuoja V. Jakščio sodinti gluosniai, vienišas beržas svarina šakas. Buvusio mokyklos kieme guli akmenys, kuriuos kadaise Vincas su savo tėvu išvilko iš Šešupės. Toliau kairiajame krante – Grigaičių miškas, dešiniajame – Milupės žiotys. Apsukę pusę didelio Šešupės vingio ties Matarnų kaimu, kairiajame krante galime aplankyti Rementiškių piliakalnį – dvarvietę. Jis dar vadinamas Šapalų, Slabadų, Matarnų, Zaliesės vardais. Jo žvalgymo metu išsiaiškinta, kad tai ariamo lauko dalis be jokių dirbtinių įrengimų. Arimo paviršiuje rasta stambių senoviškų plytų, čerpių nuolaužų, keli smulkios žiastos keramikos fragmentai. Iš jų sprendžiama, kad 16–17 a. čia stovėjęs dvaras. Buvusiame Rementiškių dvare galima aplankyti Sūduvos krašto muziejų. Netrukus priplaukiamas 1931 m. statytas akmenimis grįstas tiltas per Šešupę. Jis vadinamas iš Matarnų kaimo kilusio inžinieriaus Prano Stanaičio tiltu. Kairiajame krante – Šapalų kaimas, toliau – Šapalų kaimas. Dešiniajame krante apie 1 km nuo upės, buvusiame Pūstelninkų kaime, – vaikų rašytojo Prano Mašiot (1863-1940) memorialas gimtosios sodybos vietoje. Dešinėje – Nenupės žiotys. Tame pačiame krante – miškas ties Jančių kaimu. Kairiajame krante kiek toliau nuo upės, – Daržininkų kaimas. Toliau Šešupė dideliu vingiu apjuosia kairiajame krante Vinco Kudirkos mišką ir Kataučizną. Už šios dvarvietės prasideda **Kataučizna** – buvusio Žilinskių dvaro vieta Kudirkos Naumiesčio pašonėje. Galima pamatyti jau apgriuvusį dvarininkų rūmų pastatą, parką, Šešupės vingyje – Vinco Kudirkos mišką. Gyvendamas Naumiestyje, Didysis Varpininkas čia mėgdavo pasivaikščioti. Viena parko alėja yra prie Šešupės.

Kudirkos Naumiestis. 16 a. karalienė Bona Širvintos ir Šešupės santakoje įkūrė Duliebaičių kaimą. 1639 m. Trakų vaivada Jonušas Skuminas Tiškevičius kaimo vietoje įkūrė naują miestą, kuris Lenkijos karaliaus ir Didžiojo Lietuvos kunigaikščio Vladislavo IV Vazos garbei pavadintas Vladislavovu. Tačiau vardas neprigijo, – žmonės vadino tą vietą Naumiesčiu. Vladislavovu oficialiai vadintas iki Pirmojo pasaulinio karo, vėliau – Naumiesčiu, o 1934 m. miestelio aikštėje atidengus V. Kudirkos paminklą, miestas pavadintas Kudirkos Naumiesčiu. Nuo 1895 m. toje vietoje, kur dabar yra jo muziejus, gyveno ir kūrė V. Kudirka. Šiame miestelyje jis mirė 1899 m. Patartina aplankyti V. Kudirkos muziejų, pamatyti jo paminklą, sukurta skulptoriaus Vinco Grybo, Vytauto Didžiojo paminklą prie Širvintos tilto, V. Kudirkos tiltą per Šešupę su bareljefais, V. Kudirkos vidurinėje mokykloje muziejų, I. Spranaitienės įsteigtą Mažosios Lietuvos muziejų, dvibokštę Šv. Kryžiaus Atradimo bažnyčią, statytą 1783 m., pakeliui į kapines – tautodailininko Prano Sederevičiaus skulptūrų kiemą. Kapinėse palaidoti rašytojai: Vincas Kudirka, Petronėlė Orintaitė.

Kelionė baidarėmis baigiama prie V. Kudirkos tilto. Iš čia patogų nusigabenti baidares ir inventorių. Toliau Šešupė tampa valstybine siena su Rusija, prasideda pasienio zona, todėl plaukti galima Kudirkos Naumiesčio pasienio užkardoje gavus leidimus ir turint asmens dokumentus (tam reikia užkardoje pateikti plaukiančių asmenų sąrašą su asmens kodais, leidimai nemokamai išduodami visomis savaitės dienomis šviesiuoju paros metu). Baidarės būtinai turi būti registruotos Vidaus vandenų kelių direkcijoje (t.y. turėti pritvirtintą registracijos nr. ir registracijos pažymėjimą).

B. Sluoksnėnas

Geležies betono statyba Lietuvoje

Geležies betonas iš viso turi ne labai seną praeitį: viso gal vos 50 metų. Bet to, palyginti, trumpo laikotarpio buvo gana, kad geležies betonas išviespatautų plačiai lygiai industrijos, lygiai gyvenamų namų, susisiekimo, karo ir kitokioj statyboj.

Visi prieš karą ir pastarais metais darytieji tyrimai rodė, kad geležies betonas tai tvirčiausioji statybos medžiaga: tvirtesnė už akmenį, už paprastą betoną ir net už geležį.

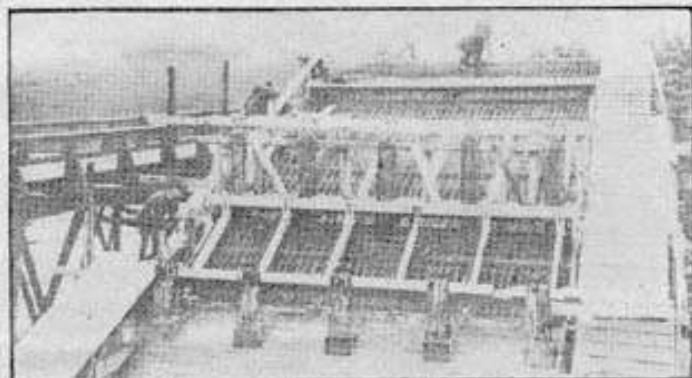
Tai, ką leido manyti apie geležies betono patvarumą padarytieji tyrimai, ilgainiui pasitvirtino praktikoje. Geležies betonas pasirodė lengvai pasiduodąs visokeriopam pritaikymui. Jis nereikalauja nuolatinės priežiūros. Drėgmė — toji amžių statybos naikintoja, ne tik negriauja, bet dar labiau sutvirtina geležies betoną.

Pagaliau, ugnis — ir toji geležies betoną nega i įveikti. Prieš karą pirmą kartą geležies betonas išlaikė ugnies bandymus — laike didelio gaisro Ohio mieste (Amerikoje). Degė didžiulės „Daytono“ automobilių dirbtuvės, kurios buvo statytos iš dviejopos medžiagos: geležies ir

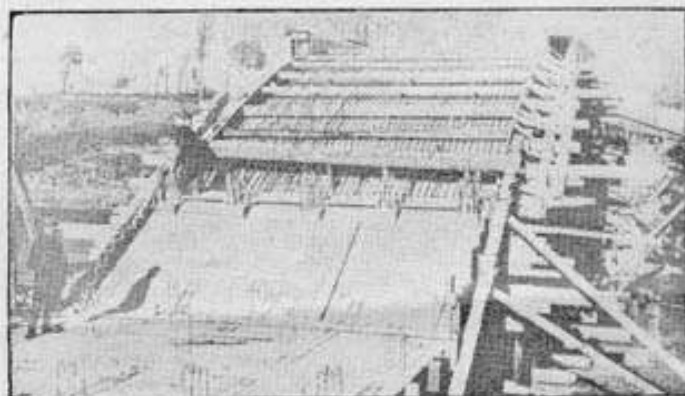
geležies betono. Smarkioje ugnies kaitroje geležiniai balkiai linko, ardydami skliautus ir naikindami dirbtuvių vidų. O tuo tarpu geležies betonas — dargi nesutrūko; ir kada po gaisro buvo padarytas tyrimas geležies betoninių stulpų ir aplubavimų tai jie pasirodė tokie pat stiprūs, kaip prieš gaisrą.

Yra įvairių sistemų geležies betono statybos. Seniausieji ir labiausiai žinomieji — Monje sistema. Toji sistema ikšiol plačiai tebenaudojama statant dirbtuves, tiltus, fortifikacijas ir t. t. Monje sistemoje naudojami apskritosios geležies lankstytieji jungtuvai. (Norėdami vaizdžiai pamatyti, kaip atrodo tos sistemos jungiamoji armatūra, dirstelkite į pirmąjį paveikslą šiame pusl.).

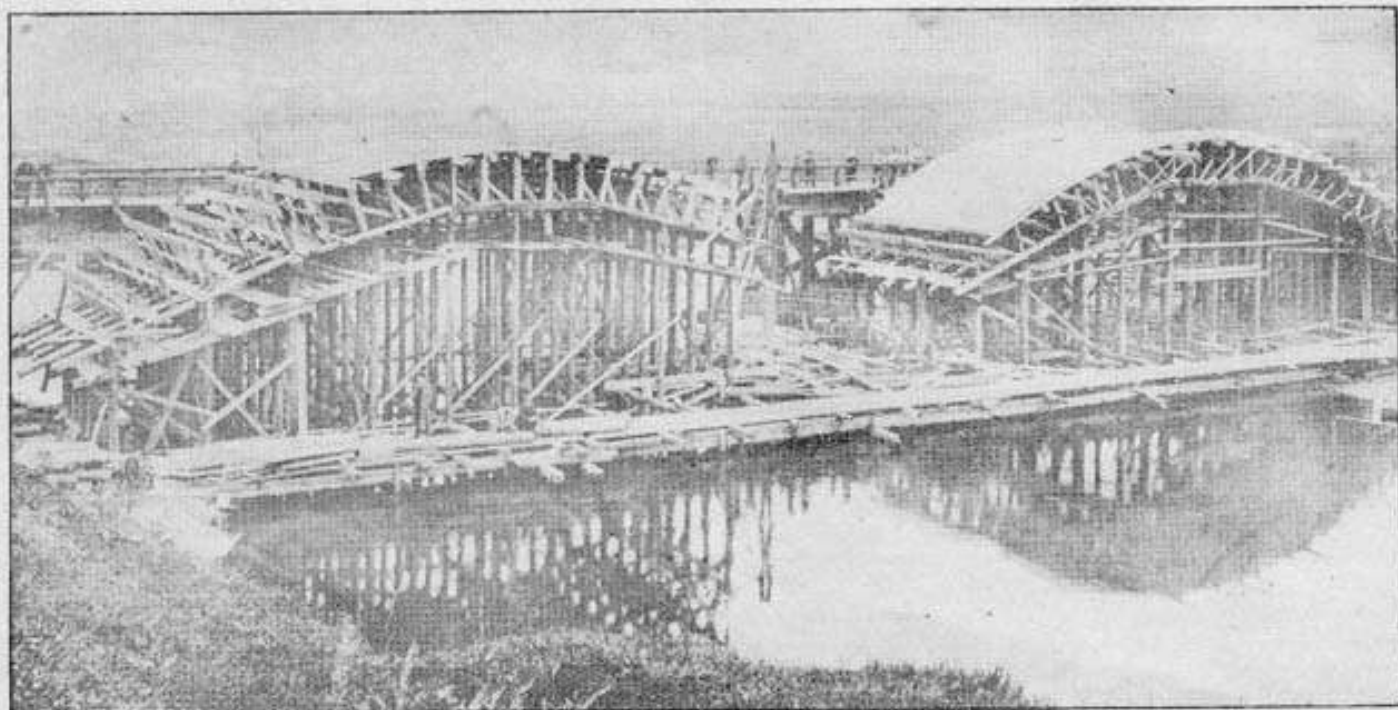
Ant tos armatūros pilamas cemento, smėlio, skaldinio arba graužos betoninis skiedinys. Tame skiedinyje savo kiekiu vyrauja smėlis, skaldinys arba graužas — žodžiu toji medžiaga, kurios Lietuvoje visur ikvaliai yra. Žymiai mažiau reikia geležbetono statybai visokios pirktinės medžiagos (geležies, cemento ir k.), negu naudojant kitokią statybos medžiagą.



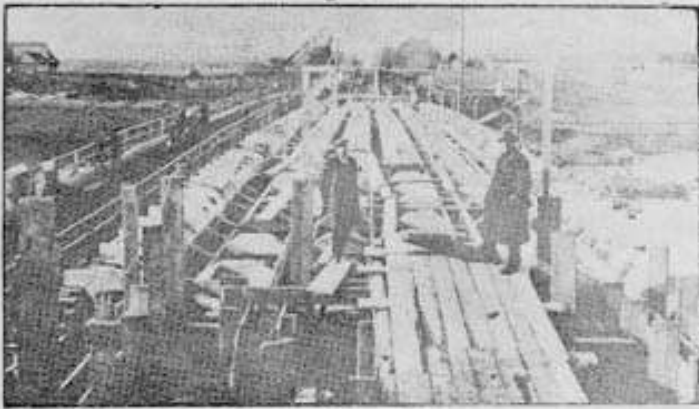
Geležinė tilto armatūra prieš užpilant betoną



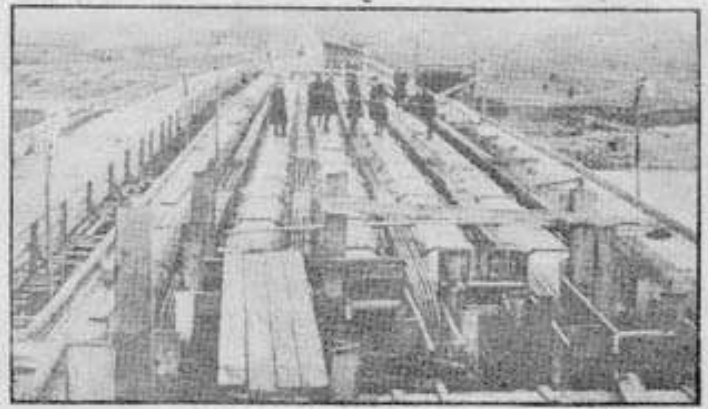
Tas pat, tik dalis geležinės armatūros jau betonu užpilta



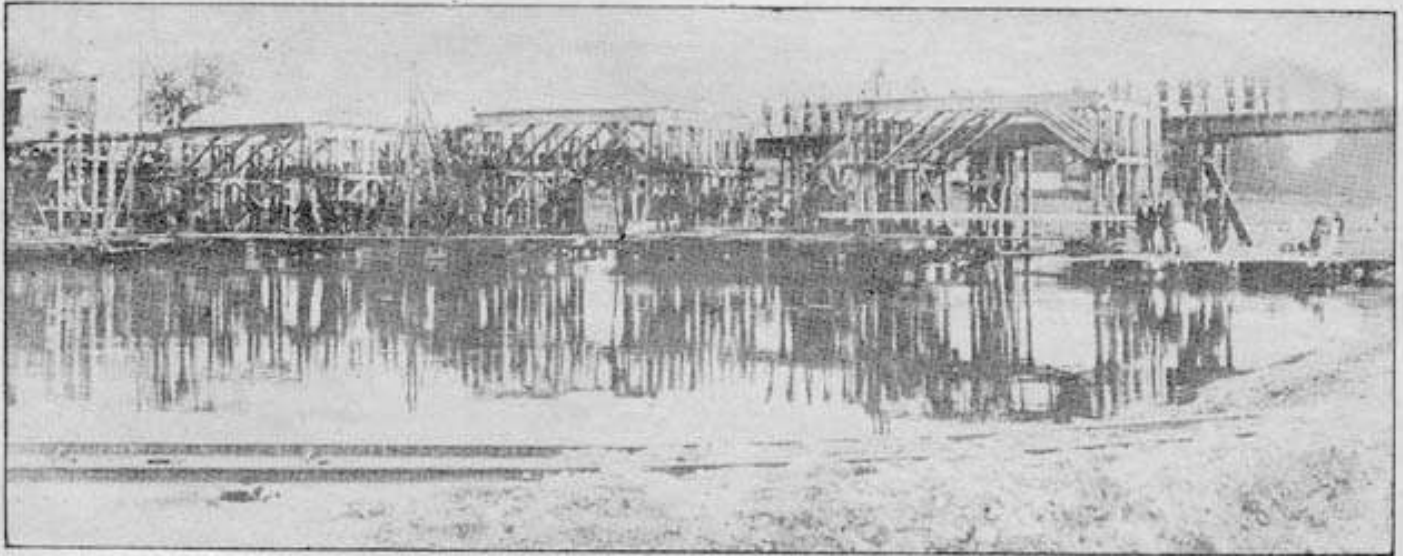
Kumelių tiltas statyboje



Medinės tilto formos prieš pritaikant geležies armatūrą



Tas pat tiltas su pritaisyta geležies armatūra



Tarpučių tiltas statyboje

Mūsų krašto klimatas drėgnas, lytingas — medžio, molio, plytų ir kitokia statyba veikiai nyksta; geležis rūdija. O tuo tarpu geležies betonas nesibijo nė drėgmės, nė ugnies, nė šalčio. Taigi rodytusi visai suprantamu dalyku laukti, kad Lietuvoje neužilgo geležies betono statyba bus tiek pat plačiai vartojama, kaip Amerikoje, Prancūzijoje ir Vokietijoje.

Ypatingai naudotinas pas mus geležies betonas tiltų statyboje, nes geležbetoniniai tiltai — tai amžinieji tiltai. Didžiausieji naujieji tiltai vokiečius statyti taipogi iš geležies betono. Ir Lietuvoje geležbetoninė statyba kas kart vis daugiau įsigali: statomi dirbtuvių ir šiaip įmonių trobėsiai, elevatoriai, teatrai, spaustuviės.

Bet visų plačiausiai turėtų būti pritaikytas geležies betonas pas mus susisiekimo srityje, ypač tiltų statyme. Pirmąją iniciatyvą geležies betono tiltų statyme yra padariusi Susisiekimo Ministerija. Bet iki šiolai buvo statomi, palyginti, nedideli tiltai pa. (Radiškių tiltas ant Šventosios upės ir k.).

Šiomet gi be ko kito pradėta statyti du dideli tiltai ant Šešupės: vienas ties Mariampole (vad. Tarpučių tiltas), kitas ant Kalvarijos plento (ties Kumelių kaimu). Tuodu tiltu statomu vietoj senų medinių, kurie buvo tokiam stovyje, kad jų remontas būtų kainavęs tiek pat, kiek naujieji medžio tiltai. Abu tiltus, statomus iš geležies betono. Jeigu jie būtų statomi vien iš geležies, tai jie kainuotų gal 40% brangiau, o jų

remontas, dažymas ir priežiūra būtų reikalavusi didelių nuolatinių išlaidų.

Dabar gi, statant tuodu tiltu iš geležies betono bus padaryta didelė ekonomija valstybės lėšų ir patys tiltai bus kur kas patvaresni.

Abu tiltus yra skirtingu savo konstrukcija ir išvaizda, tarpučių tiltas (žiūrėk atvaizdą) statomas sulig Hannebeko sistemos (aplubavimas ant geležbetoninių balių). Jisai turi tris tarpumus. Ketvirtą dalį sudarys pylimas. Tiltas ilgis (be pylimo) 49 mt. kitas Kumelių tiltas 48 mt., statybą pabaigus, atrodys kaip azūrinis; ir tasai jo betoninis „azūras“ susidės iš dviejų, stačiais ramščiais — ramsteliais papuoštų arkų. Abu tiltus stato Lietuvos Pramonės bei Prekybos Akcinė Bendrovė, gyvuojanti Kaune nuo 1922 metų. Iš pradžių toji bendrovė buvo pasiėmusi atstovauti didžiausią pasaulinę vokiečių firmą — H. Štinesą (jojo vardas tiek kartų mūsų spaudoje buvo minimas).

Dabar gi Liet. Pram. bei Prek. Atc. B-vė specializavosi geležies betono (ypatingai tiltų) statyboje. Bendrovė yra grynai lietuvių įmonė, kuriai rūpi propaguoti Lietuvoje tos moderninės statybos šakos, kurios lygiai pigumu, lygiai patvarumu mūsų kraštui būtų tinkamiausios.

Tuo atžvilgiu visai teisingai duodama pirmenybė geležies betonui. Bendrovės statybos darbų planavimą ir priežiūrą atlieka prityrę seni specialistai, turį kelių dešimtų metų praktinio darbo stažą toje srityje.

TILTAI PER ŠEŠUPĘ

1 Tiltas per Šešupę kelyje 2615 Salaperaugis-Liubavas – Beržynas 7,6 km



1. Tiltas stovi rajoninės reikšmės kelyje Nr. 2615. Šis tiltas yra vos už 1,5 km nuo Lenkijos Respublikos sienos. Tai pirmas tiltas Lietuvos Respublikoje per Šešupės upę. Šioje vietoje upė yra vos 5 m pločio, nes jos pradžia yra tik 30 km nuo tilto. Šalitilčių šis tiltas neturi. Atitvarai betoniniai, 0,5 m aukščio, turėklai – metaliniai, 1 m aukščio. Važiuojamosios dalies su juoda danga plotis 8 m. *Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Liubavo 2011 09 16.*



2. Tiltas yra vieno tarpatramio. Jo krantinės atramos – monolitiniai gelžbetoniniai ramsčiai, pamatai poliniai. Tiltro perdanga – iš 9 gelžbetoninių tuščiavidurių plokščių. *Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.*



3. Bendras tilto ilgis 18,1 m. Tiltą suprojektavo „Lietkelprojektas“, o pastatė Kapsuko AKV 1980 m. 2002 m. paklota nauja tilto važiuojamosios dalies asfaltbetonio danga. Autotransporto eismas per šį tiltą mažas. Autoriaus nuotraukoje perdenginio plokščių apačia ir kairiojo kranto ramentas 2011 09 16.



4. Prie dešiniojo kranto ranto iš žemupio pusės įrengta vandens matavimo matuoklė. Autoriaus nuotraukoje perdenginio plokščių apačia ir dešiniojo kranto ramentas 2011 09 16.



5. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.



6. Tilto vieta pagal MAP.

2. Tiltas per Šešupę kelyje A 5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 80,47 km



7. Tiltas pagal „Kelprojekto“ parengtą projektą pastatė UAB „Alkesta“. Tiltas stovi magistralėje „Via Baltica“. Gelžbetoninis, karpytas, sijinis, 63,10 m ilgio tiltas pastatytas 2002 m. Važiuojamosios dalies plotis 9,30 m, o jos danga – asfaltbetonis, sudarytas iš apatinio sluoksnio 0/16S-A ir viršutinio 0/11S-M. Šalitilčių plotis 0,75 m, danga – betonas. Atitvarai – 0,75 m aukščio metalinės aptvėrimo juostos. Turėklai metaliniai, 1,10 m aukščio. *Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Marijampolės 2011 09 16.*



8. Tilto perdangą sudaro 9 gelžbetoninės tėjinės sijos.



9. Tarpatramių ilgis $15,0 \times 18,0 \times 14,0 \times 10,0$ m. Dešinėje pusėje kraštiniame tarpatramyje įrengtas nuvažiavimas į Alytų. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



10. Tarpinės atramos – taurai sudaryti iš 3 gelžbetoninių liaunų kolonų, apjungtu rygeliu. Kolonų aukštis 7,70 m. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.



11. Tiltu krantinės atramos – ramentai poliniai užpildiniai (poliai CM-12-35T3). Autoriaus nuotraukoje tiltu kairiojo krantu ramentu ir tauro vaizdas nuo dešiniojo krantu žemupio pusės 2011 09 16.



12. Tiltu kūgiai patiltėje išgrįsti gelžbetoninėmis plytelėmis, kita dalis – velėna. Tiltas buvo statomas tiesiant Marijampolės – Kalvarijos aplinkkelį. Šis tiltas sudaro Šešupės sankryžos statybos sudėtinę dalį. Greta tiltu įrengta sankryža su nuvažiavimu į Alytų ir Kalvariją bei Kreivukę. Nuvažiavimo į Alytų įrenginio trasa eina po naujuoju tiltu. Autoriaus nuotraukoje tiltu dešiniojo krantu ramentu ir tauro vaizdas nuo dešiniojo krantu žemupio pusės 2011 09 16.

3. Tiltas- užtvanka per Šešupę kelyje 2650 privažiavimas prie Kalvarijos nuo A5 kelio



13. Nežinomo autoriaus nuotraukoje dvaro tiltas – užtvanka pavasarį.



14. Tiltas iš Vytauto g. pabaigos į Kalvarijos dvarą (bei turgų, kuris yra miesto pakraštyje, prie dvaro). Šalia šio tilto miesto vandens parkas, poilsio vietė (smėlėtas paplūdimys). Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



15. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto link miesto 2011 09 16.



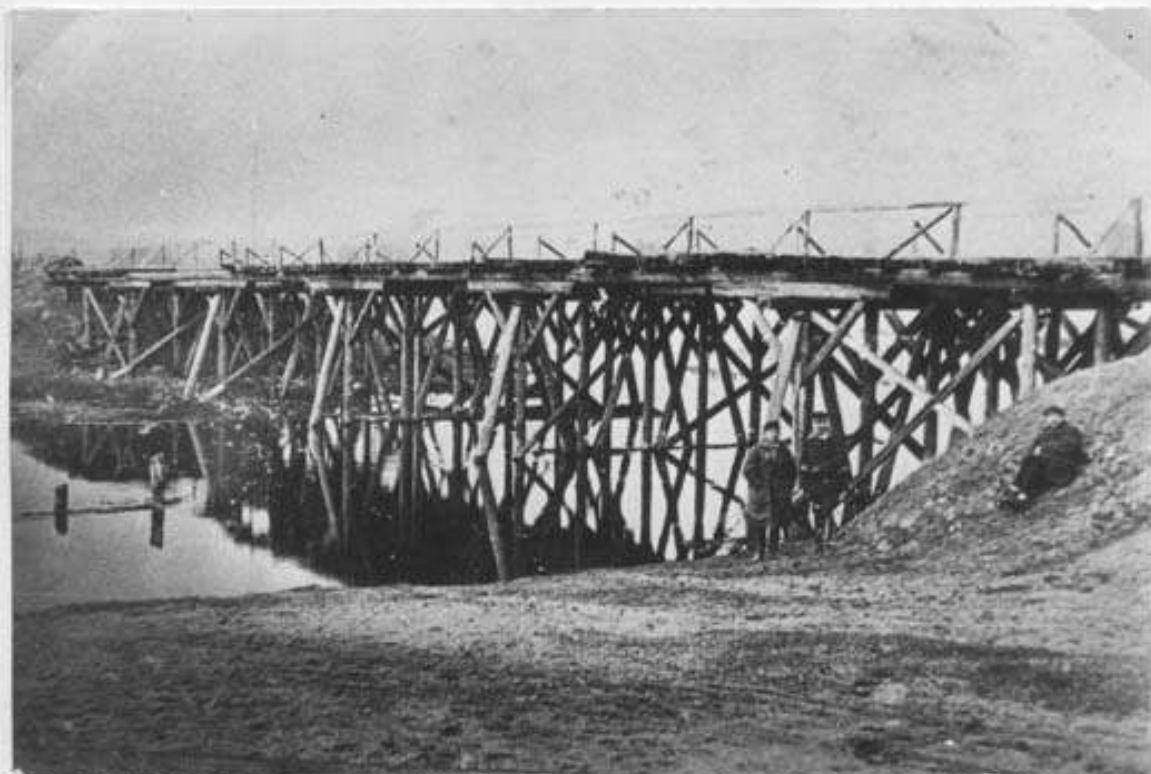
16. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštesnės pusės 2011 09 16.



17. Šalia tilto yra miesto vandens parkas, poilsio vietė (smėlėtas paplūdimys). Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



18. Tiltas - užtvankos vieta pagal MAP.



19. Nors Peterburgo – Varšuvos plentu per Kalvariją vyko intensyvus judėjimas, bet iki I-jo pasaulinio karo Kalvarijoje tiltas per Šešupę vis dar buvo medinis. *Nežinomo autoriaus nuotraukoje tilto per Šešupę vaizdas Kalvarijoje, pietinėje miesto dalyje (link kareivinių) 1923 m.*



20. 1926 m. Kalvarija. Vietoje buvusio medinio tilto per Šešupę statomas gelžbetoninis tiltas plento į Suvalkus atkarpoje link kareivinių. Projekto autorius – J. Dragašius. Tiltą pastatė vokiečių statybos firma. *Nuotrauka gauta iš maps4u.lt*



21. Gelžbetoninis, karpytos sistemos su neperpjauta pakloto plokšte, 49,3 m ilgio, penkių tarpatramių ($8,6+8,6+8,6+8,6+8,6=43,26$ m.) tiltas. Nežinomo autoriaus nuotraukoje tiltas apie 1929 m.



22. Tilto atramos masyvios, gelžbetoninės. Nežinomo autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas 1930 m.



23. Nežinomo autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas į pietus link karinio miestelio nuo kairiojo kranto žemupio pusės 1960 m. Šaltinis: <http://www.maps4u.lt/>



24. Sako, kad Kalvarijos mieste daugiausiai tiltų ir tiltelių per Šešupės upę. Tiksliai sunku suskaičiuoti (nes kiekvienas save gerbiantis *inhabitant* trokšta savojo tilto). Pats didžiausias ir tvirčiausias miesto tiltas per Šešupę senajame Varšuvos-Kauno trakte ties miesto parku. Tiltą 1992 m. rekonstravo AB "Alkesta". Šaltinis: <http://www.maps4u.lt/>. Nežinomo autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės apie 2003 m



25. Rekonstruojant tiltą, buvo įrengta nauja perdanga. Perdangą sudaro trapezinio skerspjūvio surenkamos gelžbetoninės šešios „Žuravlio“ sijos skersiniame tilto pjūvyje ir neperpjauta perdangos plokštė, jungianti sijas skersine bei išilgine kryptimi. Vientisos plokštės įrengimas leido sumažinti deformacinių pjūvių skaičių iki dviejų. *TKTI nuotraukoje tilto vaizdas link miesto centro 1997 11 14.*



26. Ramtai ir taurai išliko seni, išskyrus viršutiniąją dalį, kur buvo įrengti nauji monolitinio gelžbetonio rygeliai su aikštelėmis–sijų atrėmimui. Rygeliai turi 1,40 m ilgio gembes į abi puses. Rygeliai–kintamo aukščio, su atrėmimo aikštelėmis sijoms. Galinės atramos–masyvūs monolitiniai ramsčiai. *TKTI nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 1997 11 14.*



27. Pagal skaičiuojamąją schemą tiltas yra karpytas su vientisa (neperpjauta) perdangos plokšte. Tarpinės atramos – monolitiniai kintamo skerspjūvio taurai, plėtėjantys į apačią, su lytlaužomis. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2005 06 20.



28. Patiltinės kūgio dalies nėra. Šlaitai sutvirtinti gelžbetoninėmis plytelėmis. Aukštupyje ties pirma atrama ir žemupyje ties šešta atrama įrengti monolitiniai laiptai su metaliniais turėklais; upės vaga – nereguliuojama, likę seno tilto mediniai poliai, vaga nevaloma. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo aukštupio pusės dešiniojo kranto 2011 09 16.



29. Po rekonstrukcijos tilto ilgis yra 49,30 m. Važiuojamosios dalies plotis 8 m. Šalitilčiai 1,49 m pločio. Atitvarai 0,5 m aukščio, betoniniai. Turėklai 1 m aukščio, metaliniai. Tiltu nutiestas telefoninio ryšio kabelis. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto link Suvalkų 2011 09 16.



30. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.

Tiltas per Šešupę kelyje Nr. 201 Marijampolė – Kalvarija 18,54 km (tiltas Kalvarijoje Dariaus ir Girėno gatvėje)



31. Autoriaus nuotraukoje tilto taurų ir dešiniojo kranto ramto vaizdas iš žemupio pusės 2011 09 16.



32. Tilto vieta pagal MAP.

5. Tiltas per Šešupę Kalvarijoje Vilniaus gatvėje



33. 1884 m. baigtas naujas medinis tiltas užmiestyje, kelyje į Simną, atsiėjęs 180,376 rb. (sąmatą 1882 m. sudarė Chilinskis). 1889 m. sudarytas naujo tilto per Šešupę Kalvarijoje projektas ir sąmata. 1915 pavasaris. Degančio tilto per Šešupę ties bažnyčia Kalvarijoje vaizdas. Nuotraukoje galime išvelgti dar nesugriautus ir iki galo nesudegintus senosios (iki antrojo 1915 m. Kalvarijos sudeginimo) Kalvarijos pastatus. Nuotraukos autorius Peter Benje iš tinklalapio maps4u.lt.



34. 1915 m. pavasaris. Laikinas medinis tiltas per Šešupę (ties bažnyčia). Vaizdas nuo bažnyčios Vilniaus gatvės link. Tiltro konstrukcijoje matosi unikali konstrukcija - priedanga nuo kulkų persikeliantiems per upę. Laikino tilto vieta - šiek tiek piečiau (pagal tškę) nuo buvusio sudeginto. Frontas stovėjo tik keletą kilometrų nuo miesto. Nuotraukos autorius Peter Benje iš tinklalapio maps4u.lt.



35. 1929 m. rugpjūčio 18 d. Kalvarijos pavasarininkų kongresėlio dalyvių eiseną per senąjį Vilniaus gatvės tiltą link bažnyčios. Šaltinis: <http://www.maps4u.lt/> Fotografo I. Mirlino nuotrauka.



36. Senas medinis tiltas per Šešupę Kalvarijoje per 1932 m. pavasario potvynį. Fotografo I. Mirlino nuotrauka. Šaltinis: <http://www.maps4u.lt/>



37. 1932 m. birželio 20 d. Tilto per Šešupę Vilniaus gatvėje statytojai. Šaltinis: <http://www.maps4u.lt/>



38. 1930-1935 m. Naujas gelžbetoninis tiltas Kalvarijoje, Vilniaus gatvėje. Tiltro projekto autorius Pranas Markūnas. Sijinis nekarpytas briaunuotas, trijų tarpatramių tiltas. Tarpinės atramos - monolitiniai kintamo skerspjūvio taurai, plėtėjantys į apačią, su lytlaužom. Šaltinis: <http://www.maps4u.lt/> Fotografas I. Mirlinas. Nuotraukos savininkas kun. R. Kavaliauskas



39. Tiltas per Šešupės upę Kalvarijoje apie 1960. Šaltinis www.delcampe.net



40. Tiltas nuo miesto aikštės (Laisvės g.) į Vilniaus gatvę apie 1965 m. Šaltinis: <http://www.maps4u.lt/>



41. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų apačios vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



42. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link miesto centro 2011 09 16.



43. Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto tauras iš aukštupio pusės 2011 09 16.



44. Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto ramtas ir sijų apačia 2011 09 16.



45. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



46. Tilto vieta pagal MAP.

6. Pėsčiųjų tiltas per Šešupę į parką Kalvarijoje



47. Autoriaus nuotraukoje pėsčiųjų tilto per Šešupę į kitą parko pusę nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



48. Autoriaus nuotraukoje pėsčiųjų tilto per Šešupę į kitą parko pusę nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



49. Autoriaus nuotraukoje pėsčiųjų tiltas nuo dešiniojo kranto link miesto 2011 09 16.



50. Autoriaus nuotraukoje pėsčiųjų tiltas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.



51. Lieptas (tiltelis), kuriuo patogiu iš Naujamiesčio tiesiu taikymu patekti į turgų (Naujosios g. pabaigoje), kažkada vadindavome "Bezdzionių tiltu". Šaltinis: <http://www.maps4u.lt/>



52. Lieptas (tiltelis) iš "Viganių" rajono link kapinių. (Tarp Sodų ir Gėlių g.). Kadaisė šalia šio tiltelio buvo metalo apdirbimo cechas. Nuotraukos autorius nežinomas.



53. Geležinkelio tiltas ties Mikalauka pastatytas 1924 m. Tiltu paklotas vienkelis geležinkelis. Autoriaus nuotraukoje tiltas nuo kairiojo kranto link Šeštokų 2011 09 16.



54. Tiltas gelžbetoninis, sijinis karpytas. Autoriaus nuotraukoje tiltas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



55. Tilto taurai gelžbetoniniai masyvūs, platinantis į apačia ir su lytlauža aukštupyje. Autoriaus nuotraukoje tiltas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.



56. Tilto ramtai gelžbetoniniai, masyvūs. Upės vaga nereguliuojama. Autoriaus nuotraukoje kairiojo kranto ramentas nuo žemupio pusės 2011 09 16.



57. Tilto perdenginį sudaro 4 gelžbetoninės sijos tarpusavyje sujungtos diafragmomis. *Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio apačios ir tauro vaizdas nuo kairiojo kranto pusės 2011 m.*



58. Tilto vieta pagal MAP.



59. Iki Buktos tilto upė teka rytų kryptimi, o už 2-jų kilometrų ji daro staigų vingį ir teka jau į vakarus. Todėl krašto kelyje netoli vienas kito stovi du labai panašūs tiltai per Šešupę. Tarp jų šiame vingyje sename kelyje yra Buktos tiltas. Tiltas 3 tarpatramių po 11,36 m ilgio. 2002 m. atliktas tilto kapitalinis remontas. *Autoriaus nuotraukoje remontuojamo tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.*



60. Tiltą 1970 m. pastatė Kapsuko KRSV. Jo ilgis 34,16 m. Tilto projektą parengė „Lietkelprojekto“ Tiltų skyrius. Tuo metu šios konstrukcijos tiltai buvo statomi visoje Lietuvoje. Tilto važiuojamoji dalis 8 m pločio, danga - asfaltbetonis. Šalitilčių plotis 1,24 m. Atitvarai 0,5 m aukščio, metaliniai. Turėklai metaliniai, 1 m aukščio. 2002 m. atliktas tilto kapitalinis remontas. 2011 m. UAB „Alkesta“ atlieka tilto rekonstrukciją. *Autoriaus nuotraukoje remontuojamo tilto vaizdas link Krosnos 2011 09 16.*



61. Tilto angos perdengtos gelžbetoninėmis sijomis. Krantinės atramos - ramentai poliniai vienaėiliai. Atramoje 6 poliai. Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto ramentas 2011 09 16.



62. Tarpinės atramos – taurai dvieiliai poliniai, eilėje po 6 polius. Autoriaus nuotraukoje remontuojamo tilto tauro ir sijų vaizdas 2011 09 16.



63. Tilto perdenginį sudaro 6 tėjines sijos. Remontuojant tiltą keičiamas paklotas, šalitilčiai, atitvarai ir turėklai. Autoriaus nuotraukoje remontuojamo tilto vaizdas link Marijampolės 2011 09 16.



64. Autoriaus nuotraukoje remontuojamo tilto šalitilčių apačios vaizdas iš aukštupio pusės 2011 09 16.



65. Šioje vietoje anksčiau buvo medinis tiltas. Per jį vyko eismas maršrutu Turgalaukis – Liudvinavas – Krosna. (Buves 2601 kelias 12,02 km). Pagal Pranciškaus Morkūno projektą tiltas pastatytas 1930 m. Važiuojamoji tilto danga – akmenų grindinys. Šalitilčių nėra. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Krosnos 2011 09 16.



66. Tiltas arkinis, vieno tarpatramio, dvišarnyris. Tilto paklotas viršuje. Skliautas ištisas su viršskliautiniu statiniu, kuris susideda iš nedidelių skliautų. Autoriaus nuotraukoje tilto apačios vaizdas link Krosnos 2011 09 16.



67. Arkiniams tiltams naudojami švino plokštės šarnyrai. Švinas dedamas juostomis nuo 10 iki 30 mm storio juostomis. Šarnyrams tinka minkštas švinas. *Autoriaus nuotraukoje kairiojo kranto ramto ir skliauto sujungimas 2011 09 16.*



68. Švino plokštės šarnyrus patariama dėti nedidesnėms kaip 20 -25 m arkų angoms. Švinas dedamas tarp granito arba gelžbetonio šarnyrinių akmenų, arba tiesiog šviežio betono. *Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto ramto ir skliauto sujungimas 2011 09 16.*



69. Didinant arkinių tiltų angas ir storį, jų savasis svoris sparčiai didėja. Svariui sumažinti galima pastatyti ant skliauto skersines sienes, sujungus jas viršuje skliauteliais; ant sienelių guli važiuojamoji dalis. Kai tarp sienelių yra didesnis tarpas, tada tikslinga jas perdengti briaunine plokšte, o vietoje sienelių pastatyti statramsčius (kolonas). *Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 201109 16.*



70. Kai sienelės pasiskirsto į atskirus statramsčius, tada važiuojamoji dalis esti ištisa briauninė plokštė, kurios svarbieji balkiai eina lygiagrečiai skliautui. Arčiau prie skliauto pado didėja statramsčių ilgis ir jų išilginio lenkimo jėga, tad jų ilgiui sumažinti įstatomi rygeliai arba įtaisomi įstrižainiai (kalba netaisyta). *Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 201109 16.*



71. Nutiesus naują kelio ruožą Marijampolė – Liudvinavas, 1969 m. pastatytas tiltas per Šešupę. Tiltą pastatė Kapsuko KRSV. Tarpukario metu ir daugiau nei 20 metų po II-jo pasaulinio karo pagrindinis maršrutas į Alytų buvo Turgalaukis – Liudvinavas – Krosna. (buvęs kelias Nr. 2601 8,06 km). Važiuojamosios dalies plotis 9 m, šalitilčių – po 1,24 m. Atitvarai – metalinės aptvėrimo 0,5 m aukščio juostos. Turėklai 1 m, metaliniai. Važiuojamosios dalies danga – asfaltbetonis, šalitilčių – betonas. *Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Marijampolės 2011 09 16.*



72. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, trijų tarpatramių (kiekvienas po 14,1 m), 42,30 m ilgio tiltas. Tiltro perdangą sudaro 6 gelžbetoninės sijos. *Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.*



73. Krantinės atramos – ramentai poliniai, užpiltiniai. Atramoje 7 poliai. Autoriaus nuotraukoje tilto kairiojo kranto ranto, kūgio ir sijų apačios vaizdas 2011 09 16.



74. Tarpinės atramos – taurai dvieiliai poliniai. Atramoje 7 poliai. Aukštupio poliai apjungti ir tarnauja kaip lytlaužos. 2008 m. atliktas tilto kapitalinis remontas. Autoriaus nuotraukoje tilto kairiojo kranto tauro su lytlauža ir sijų apačios vaizdas 2011 09 16.



75. Tiltų perdenginių sudaro tĕjinĕs sijos. Autoriaus nuotraukoje tiltų apaĉios vaizdas nuo kairiojo kranto 2011 09 16.



76. 2008 m. atliktas tiltų kapitalinis remontas. Autoriaus nuotraukoje tiltų vaizdas nuo kairiojo kranto ųemupio pusĕs 2011 09 16.



77. Į Liudvinavą buvo galima nuvažiuoti ir buvusiu vieškelio per Šešupės tiltą, esantį miestelio centre. Jį projektavo apie 1929 m. Pranciškus Markūnas. Dabar šiuo tiltu galima pereiti tik pėstiesiems. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas nuo miesto centro 2011 09 16.



78. Tiltu atramos (ramtai ir taurai) likusios nuo 1929 m. statyto plento tilto. Tiltu perdenginys – metalinės santvaros. Grindys medinės. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



79. Tilto aukštupyje nutiesti komunikacijų tinklai. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.



80. Tilto vieta pagal MAP.



81. Autoriaus nuotraukoje užtvankos per Šešupę Liudvinave vaizdas iš aukštupio pusės 2011 09 16.



82. Autoriaus nuotraukoje užtvankos per Šešupę Liudvinave vaizdas iš žemupio pusės 2011 09 16.



83. **Marijampolės tvenkinys** - tvenkinys Marijampolės savivaldybėje, į pietus nuo Marijampolės. Susidaręs patvenkus Šešupės upę (Nemuno intakas) 205,2 km nuo jos žiočių. Ilgis 6,2 km, plotis iki 0,34 km. Marijampolės tvenkinys, esantis Marių gatvėje, yra vienas iš didžiausių ir pavojingiausių apskrityje. Tvenkinio tūris 3 mln.m³. Vandens lygis prie užtvankos pylimo pakeltas – 9,5m. Užtvankos aukštis 11m. *Autoriaus nuotraukoje tilto-užtvankos vaizdas link miesto 2011 09 16.*



84. Debitas: Upės: 8,26 m³/s Užtvankos skaičiuotinis: 177 m³/s Užtvanka 310 m ilgio, 10 m pločio. Vandens pralaida - slenkstinė. Įrengta 1974 m. Tvenkinio vanduo naudojamas laukų drėkinimui, buitinėms reikmėms. Veikia hidroelektrinė. Prie Marijampolės tvenkinio įsikūrusios gyvenvietės: Kumelionys, Liepynai, Liucinavas, Narteliai, Būdbaliai. Šaltinis: Tvenkinių katalogas. Aplinkos apsaugos ministerija. Kaunas, 1998. *Autoriaus nuotraukoje tilto-užtvankos vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.*



85. Dėl smarkių ar ilgalaikių liūčių, užsikimšus vandens pralaidoms, susidarius ledų prišalimams, nesilaikant techninių reikalavimų, įvykus teroro aktams ar diversijoms vanduo gali persipilti per užtvankos pylimą ir sugriauti statinį. Tokiu atveju kiltų potvynio pavojus žemiau užtvankos esantiems objektams ir žmonėms. *Autoriaus nuotraukoje tilto-užtvankos vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.*



86. Potvynio banga geležinkelio tiltą per Šešupę pasiektų po 4min. nuo avarijos pradžios. Tiltą per Šešupę kelyje Marijampolė-Kalvarija - po 6min. Marijampolės HE – po 22 min. Tiltą per Šešupę kelyje Marijampolė- Vilkaviškis – po 25min. Nutekamųjų vandenų kolektorių – po 28min. Tarpų ir Mokulų mikrorajonus - po 18-30 min. Šioje teritorijoje potvynio bangos aukštis siektų nuo 2,5 iki 2,8 metrų. Užtvindymas truktų iki 50 min. Į užtvindymo zoną patektų 30 gyvenamųjų namų, 51 ūkinis pastatas ir sklypai, gyvenamųjų namų kvartalas Šaltinio g. 3 kolektoriai, dalis pievos prie Pašešupio parko, hidroelektrinės pastatas. *Autoriaus nuotraukoje tilto-užtvankos aukštupio pusės vaizdas 2011 09 16.*



87. 1936 m. pastatytas geležinkelio tiltas per Šešupę šalia anksčiau stovėjusio medinio, kuris buvęs "supuvęs ir nesaugus". Traukdamasi vokiečių kariuomenė 1944 m. sugriovė miesto centrą, susprogdino tiltus, elektrinę. Po II-jo pasaulinio karo tiltai buvo atstatyti, pirmoje eilėje geležinkelio, mieste nutiesta 70 naujų gatvių. *Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.*



88. Tiltu nutiestas vienbėgis geležinkelio kelias. *Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Šeštokų 2011 09 16.*



89. Tiltas metalinis dviejų tarpatramių. Ramtai masyvūs gelžbetoniniai. Tauro apatinė dalis masyvi, o viršutinė koloninė. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



90. Tilto vieta pagal MAP.



Igyvendinant tarptautinės reikšmės geležinkelio linijos „Rail Baltica“ statybą, bendrovė „Kauno tiltai“ geležinkelio ruože Šeštokai – Marijampolė ir šiame ruože esančiose geležinkelio stotyse nutiesė dvi skirtingo pločio geležinkelio vėžes: 34,5 km ilgio 1435 mm pločio europinį standartą atitinkančią vėžę ir rekonstravo 35,9 km ilgio 1520 mm pločio rusišką standartą atitinkančią geležinkelio vėžę. *Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2015 09 23.*



Minėtame geležinkelio ruože bendrovė pastatė arba rekonstravo ir pritaikė dvikeliui eismui 4 tiltus ir 4 viadukus, 10 pervažų ir 30 pralaidų, įrengė 22 šildomus iešmus. *Autoriaus nuotraukoje tilto sijų apačios ir taurų vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2015 09 23.*



Geležinkelio linijos „Rail Baltica“ rekonstrukcijos pradžia 2013 m. birželio mėn., pabaiga – 2015 m. liepos mėn. Vertė: 378 mln. litų su PVM. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų, ramtų ir taurų vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2015 09 23.



„Rail Baltica“ – vienas iš prioritetinių Europos geležinkelių projektų, sujungsiantis Helsinkį, Taliną, Rygą, Kauną ir Varšuvą. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų, ramtų ir taurų vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2015 09 23.



AB „Lietuvos geležinkeliai“ yra „Rail Baltica“ projekto vykdytojas Lietuvos teritorijoje. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų ir dešiniojo kranto ramto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2015 09 23



Europos sąjungos TEN-T programos ir Lietuvos valstybės lėšomis finansuojamos dvi „Rail Baltica“ projekto dalys mūsų šalies teritorijoje – europinės vėžės rekonstrukcija ir tiesimas nuo Lenkijos ir Lietuvos sienos iki Marijampolės bei esamos geležinkelio linijos rekonstrukcija nuo Šiaulių iki Lietuvos ir Latvijos sienos. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų, kairiojo kranto ramto ir taurų vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2015 09 23.



AB „Kauno tiltai“ ir UAB „Mitnija“ konsorciumas, laimėjęs „Rail Baltica“ ruožo nuo Šeštokų iki Marijampolės 5-ąją pirkimo objekto dalį su AB „Lietuvos geležinkeliai“ pasirašė rangos sutartį. Rangovas 33 km. atkarpoje tarp Šeštokų iki Marijampolės geležinkelio stočių nuties ES standartus atitinkančią 1435 mm pločio europinę vėžę ir rekonstruos esamą 1520 mm pločio geležinkelio liniją. *Autoriaus nuotraukoje rekonstruoto geležinkelio tilto Marijampolėje vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2015 09 23.*



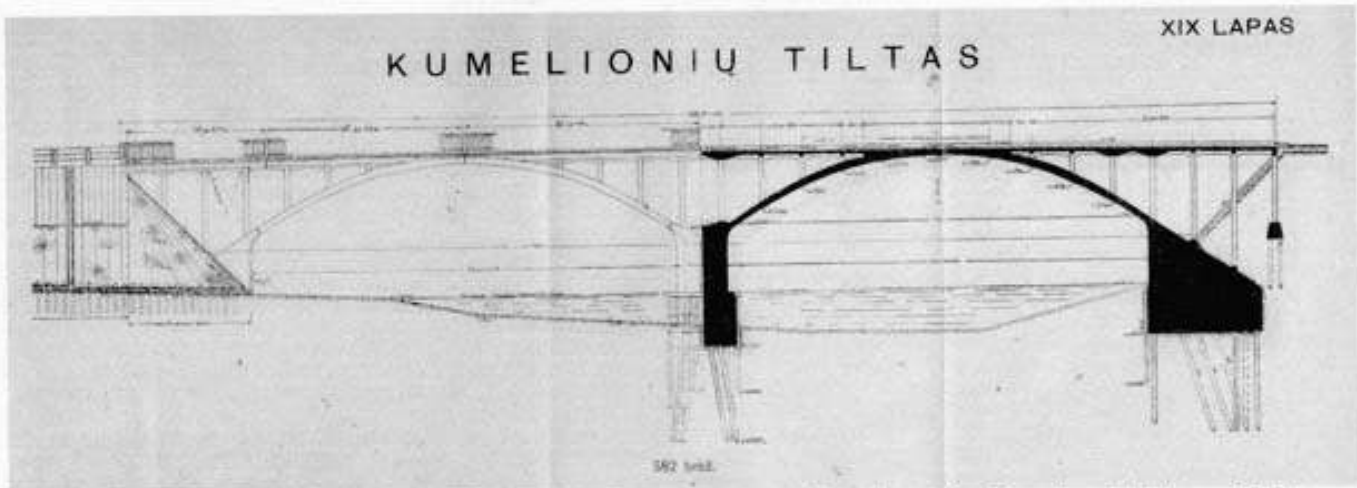
Šiuos darbus konsorciumas įsipareigojo atlikti už 216,8 mln. litų be PVM. Darbų atlikimo trukmė – 19 mėnesių. Konkursiniai pasiūlymai įvertinti pagal du kriterijus – rangos darbų atlikimo terminą bei kainą. *Autoriaus nuotraukoje rekonstruoto geležinkelio tilto Marijampolėje vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio 2015 09 23.*



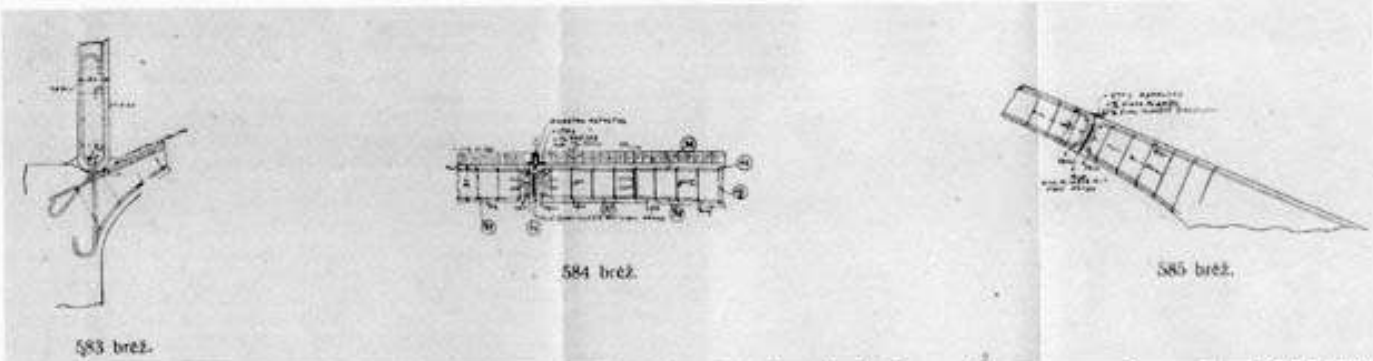
91. Peterburgo - Varšuvos plentas ir jo šaka per Vilkaviškį į Prūsiją sudarė tinkamas sąlygas Marijampolei augti. Atkarpa nuo Kauno per Marijampolę iki Kalvarijos ir šaka iš Marijampolės per Vilkaviškį iki Kybartų buvo pradėta 1820 m., o baigta 1829 m. Peterburgo - Varšuvos plento traseje XIX a. pabaigoje buvo pastatytas naujas medinis Kumelionių tiltas per Šešupę pietiniame Marijampolės karinio miestelio pakraštyje. *Nežinomo autoriaus nuotrauka.*



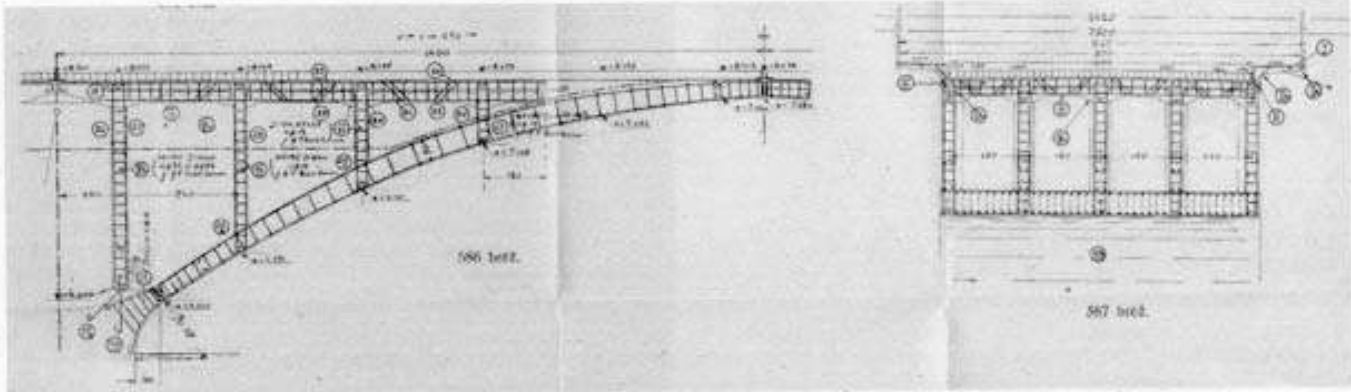
92. Kumelionių tiltas per Šešupę pietiniame Marijampolės karinio miestelio pakraštyje iš pietvakarių pusės pastatytas 1925-1926 metais. Pagal Kauno inžinieriaus Prano Markūno projektą tiltą pastatė Plentų ir Vandens kelių valdyba. *Nuotraukos kopijoje tilto statyba 1926 m. iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931 m.“*



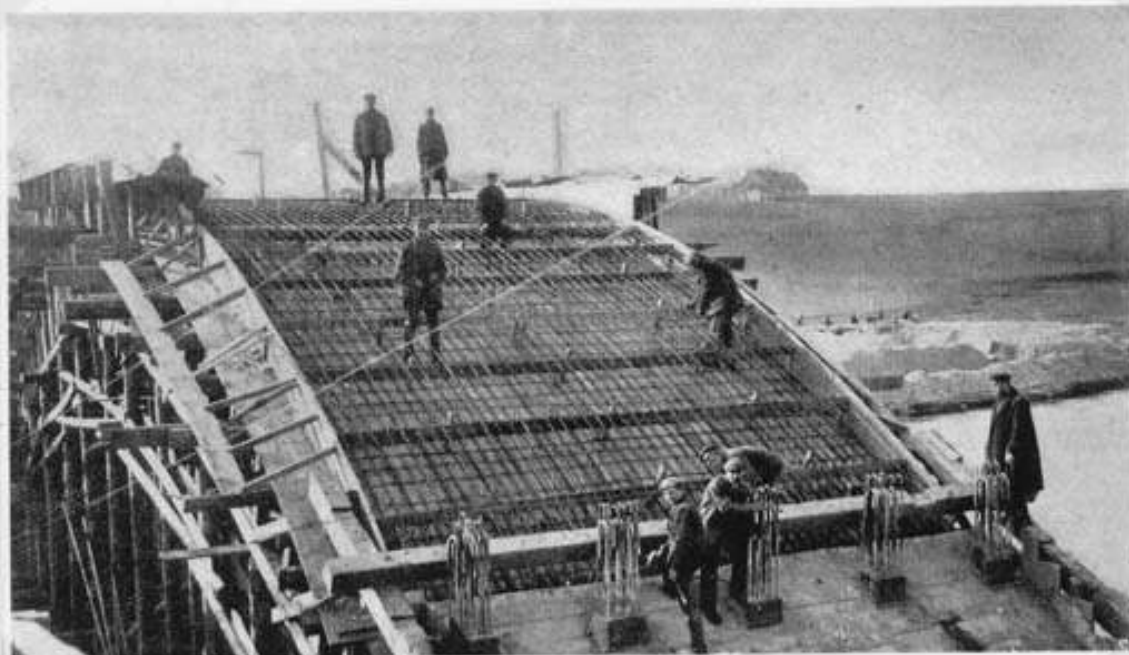
93. XIX brėžinių lape, 582 brėžinyje parodytas 1925-1926 metais Plentų ir Vandens kelių valdybos, Marijampolėje per Šešupę pastatyto Kumelionių arkinio tilto fasadas ir išilginis pjūvis. Tiltas turi dvi trijų šarnyrų arkas po 25 m angos su viršskliautiniu statiniu iš kolonų ir briauninės plokštės. Brėžinio kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“



94. 583, 584, 585 brėžiniuose parodytos šarnyrų detalės: 583 brėž.-kolonos šarnyras prie pado, 584 brėž.-šarnyras spynoje, 585 brėž.-šarnyras pade. Šarnyrai paprasti – švininės plokštės. Brėžinio kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“



95. 586 ir 587 brėž. Parodyta tilto armatūra. Skliautas turi spynoje ir pade po 35 cm, $0\frac{1}{4}$ angos – 50 cm. Skliautų armatūra susideda iš 44 strypų, 14 mm viršuje ir apačioje. Brėžinio kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“



96. Nuotraukos kopijoje skliauto armatūra prieš betonavimą tilto statyboje 1926 m. iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931 m.“



97. Skerspjūvyje pastatytos 5 kolonos per 1,50 m viena nuo kitos, išilgai tilto tarp kolonų eilių tarpas - 2,40 m. Kolonos pjūvis nuo 30×40 iki 25×25 cm. Nuotraukos kopijoje parodyti viršarkinio statinio klojiniai 1926 m. iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931 m.“



98. Tiltas 68,25 m. ilgio. Važiuojamosios dalies plotis - 6,0 m; du šaligatviai po 1,00 m; šaligatviai ant einančių per visą tiltą konsolinių plokščių. Šarnyrai paprasti - švininės plokštės. Tilto tauras ir ramtai pastatyti ant polių. *Nežinomo autoriaus nuotrauka apie 1938 m.*



99. Atvirlaiškyje Kumelionių tilto vaizdas iš aukštupio pusės nuo dešiniojo kranto apie 1939 m.



100. Atvirlaiškyje Kumelionių tiltas prieš Marijampolės kareivines žiema.



101. Marijampolė išsidėsčiusi 2050,7 ha žemės plote. Šešupė miestą skiria į dvi dalis, kurias jungia 6 tiltai. Didžioji miesto dalis yra dešiniame upės krante. Atstumas nuo Vilniaus – 139 km, nuo Klaipėdos – 236 km. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Marijampolės centro nuo kairiojo kranto 2011 09 16.



102. Išaugus eismo intensyvumui, senasis tiltas buvo per siauras. Šalia, aukštupio pusėje, buvo pastatytas gelžbetoninis, sijinis, karpytas, 4 tarpatramių tiltas. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.



103. Naujo tilto perdenginį sudaro 7 tėjinės gelžbetoninės sijos. Taurai monolitiniai susiaurinto tipo su rygelio viršuje. Autoriaus nuotraukoje seno ir naujo tiltų taurai ir perdenginių apačia 2011 09 16.



104. Senas tirtas gelžbetoninis arkinis, naujas tiltas sijinis. Autoriaus nuotraukoje seno ir naujo tiltų taurai ir perdenginių apačia nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



105. Naujojo tilto ramentai užpildiniai poliniai. Poliai sujungti rygeliais. Naujo tilto patiltė sutvirtinta gelžbetoninėmis plytelėmis, seno tilto – lauko akmenimis. Autoriaus nuotraukoje naujojo ir senojo tilto kairiojo kranto ramentai ir pirmo tarpatramio perdenginio apačia 2011 09 16.



106. Naujojo tilto perdenginį sudaro 7 tėjinio profilio gelžbetoninės sijos. Tiltą statė UAB „Alkesta“. Statybininkams sunkiausiai sekėsi sujungti senojo ir naujojo tilto važiuojamąją dalį ir įrengti deformacinius pjūvius. *Autoriaus nuotraukoje seno ir naujo tiltų taurai ir perdenginių apačia nuo kairiojo kranto 2011 09 16.*



101. Tilto vieta pagal MAP.



108. Šešupė patvenkta 4 vietose: ties Kalvarija (245 km nuo žiočių); ties Marijampole (201 km nuo žiočių, susidaręs Marijampolės tvenkinys); ties Gavaluva (177 km nuo žiočių, susidaręs Antanavo tvenkinys); ties Kudirkos Naumiesčiu (116 km nuo žiočių). Malūno užtvankos vaizdas iš žemupio pusės dešiniojo kranto žiema. Autorius nežinomas 2010 m. žiema.



109. Malūno užtvankos vaizdas iš žemupio pusės kairiojo kranto žiema. Autorius nežinomas 2010 m. žiema.



110. Malūno užtvankos vaizdas iš žemupio pusės kairiojo kranto žiema. Autorius nežinomas 2010 m. žiema.



111. Malūno užtvankos vaizdas iš žemupio pusės kairiojo kranto žiema. Autorius nežinomas 2010 m. žiema.



112. Autoriaus nuotraukoje tilto-užtvankos vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



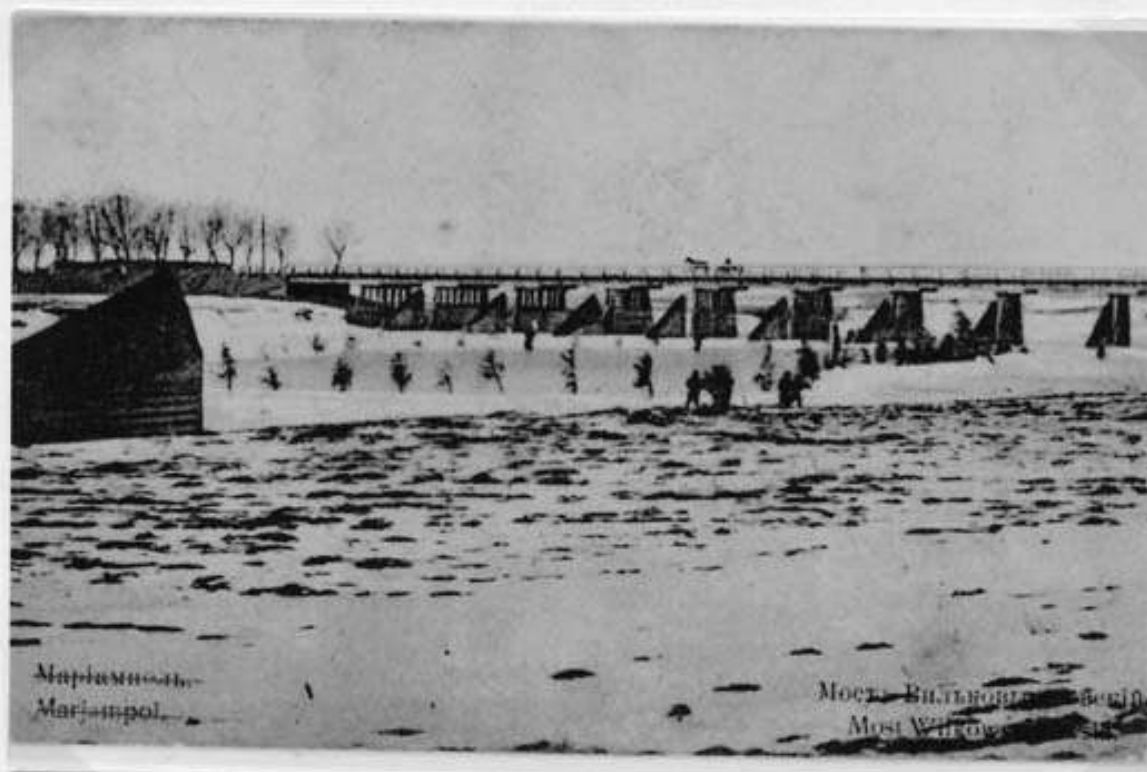
113. Autoriaus nuotraukoje tilto-užtvankos vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.



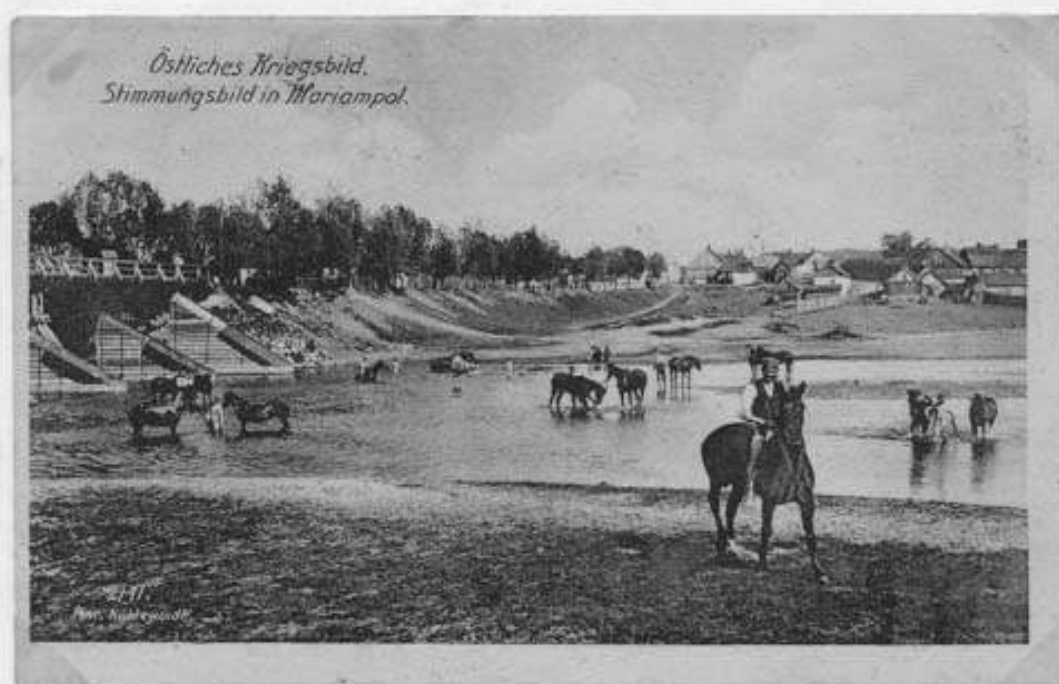
114. Autoriaus nuotraukoje tilto-užtvankos vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



115. Autoriaus nuotraukoje pėsčiųjų tilto per užtvanką vaizdas nuo kairiojo kranto pusės 2011 09 16.



116. Marijampolės miesto atvirukas, išleistas iki 1887 m. (kitoje pusėje - laiškas rašytas 1887 m.). Atviruke matyti Vilkaviškio tiltas. Fotografuota nuo dešiniojo Šešupės kranto, iš dabartinės Marijonų gimnazijos kiemo. Kairėje pusėje - Tarpučių priemiesčio fragmentas.



117. Atvirlaiškyje Tarpučių tiltas į Vilkaviškį I-jo pasaulinio karo metu 1915. Atvirlaiškis išleistas Kahan & Co., G.m.b.H., Königsberg i. Pr.u.Berlin



118. Atvirlaiškyje Marijampolės vienuolyno komplekso ir Tarpučių medinio tilto į Vilkaviškį vaizdas iš šiaurės vakarų pusės 1925 m. *Atvirlaiškis išleistas Marijampolės V.R.J. Gimnazijos N.M.Š. draugijos.*



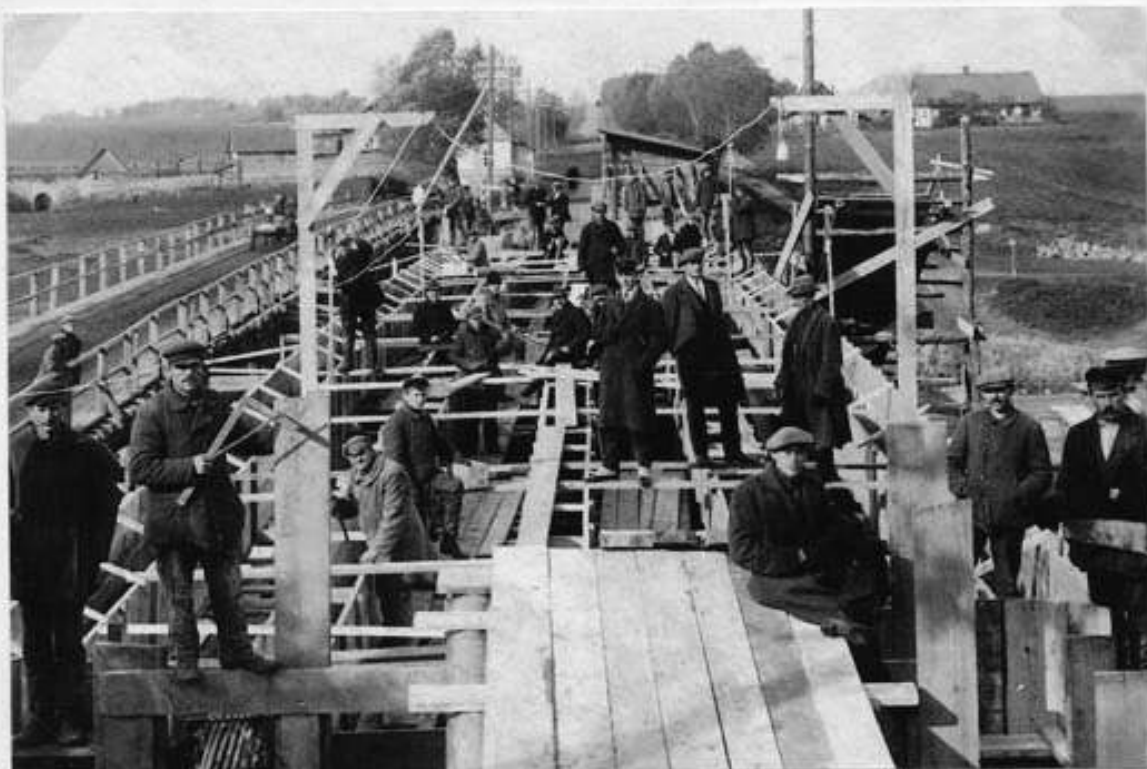
119. Iki tol tiltas buvo medinis, ne kartą taisytas ir stiprintas. Ypač blogos būklės buvo Tarpučių tiltas Vilkaviškio kelyje (K. Donelaičio gatvėje); kiekvieną pavasarį jis nukentėdavo per potvynį, o vasarą būdavo remontuojamas. *Nežinomo autoriaus atvirlaiškyje po potvynio tilto į Vilkaviškį liko tik lytlaužos.*



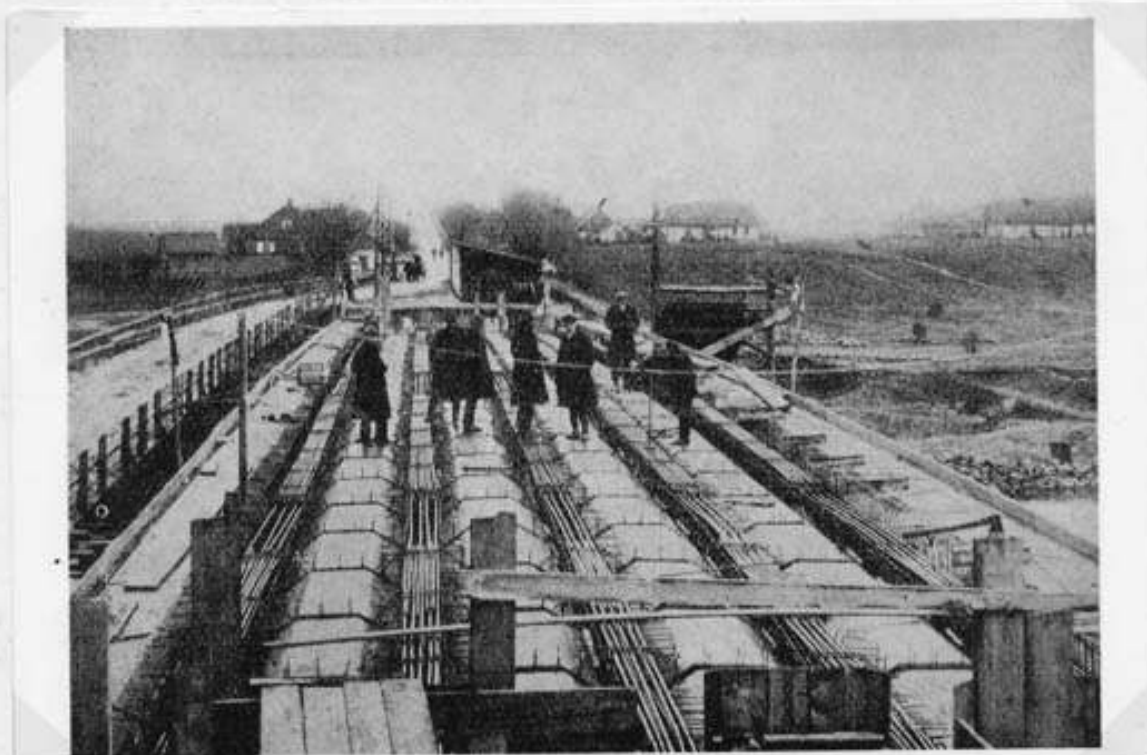
120. 1925 -1926 metais pagrindiniuose keliuose į Kalvariją (Kumelionių) ir Vilkaviškį (Tarpučių) Plentų ir vandens kelių valdyba pastatė naujus gelžbetoninius tiltus per Šešupę. Nuotraukoje Tarpučių tilto statytojai 1926 m. Nuotrauka M. Buchalterio apdovanota aukso medaliu.



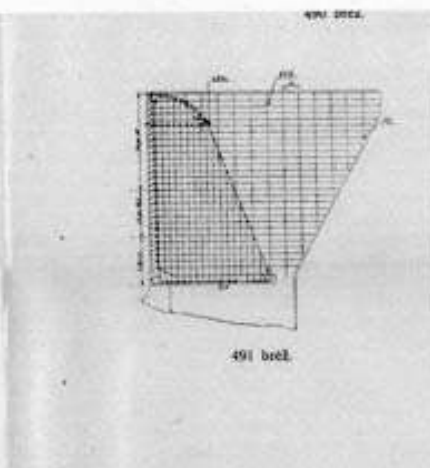
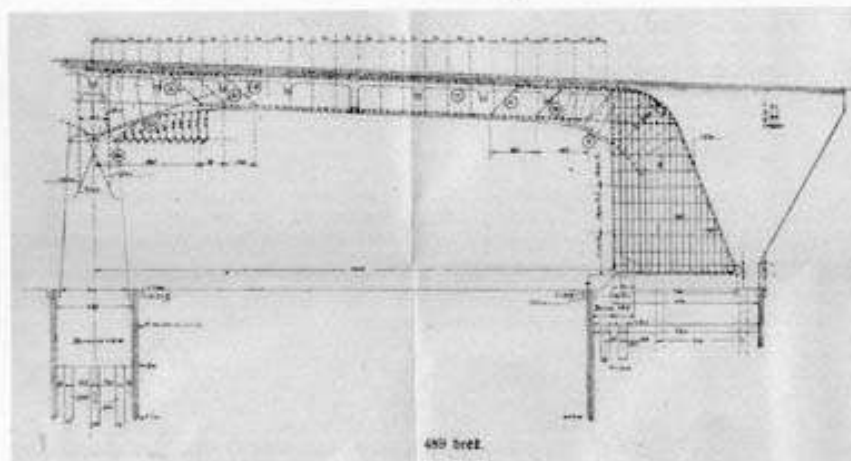
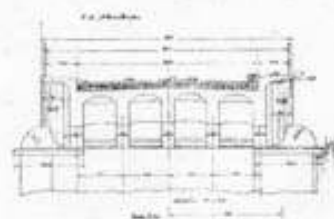
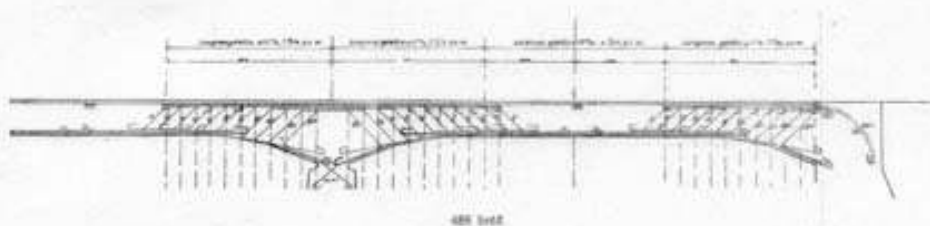
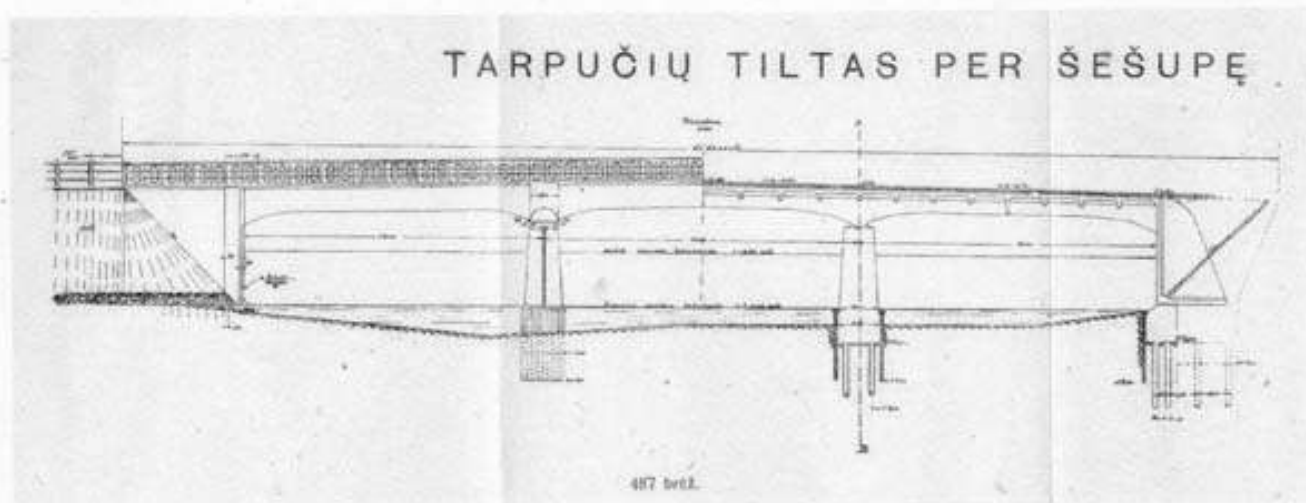
121. Polių kalimas statant Tarpučių tiltą per Šešupę 1925 m. Nuotraukos autorius nežinomas.



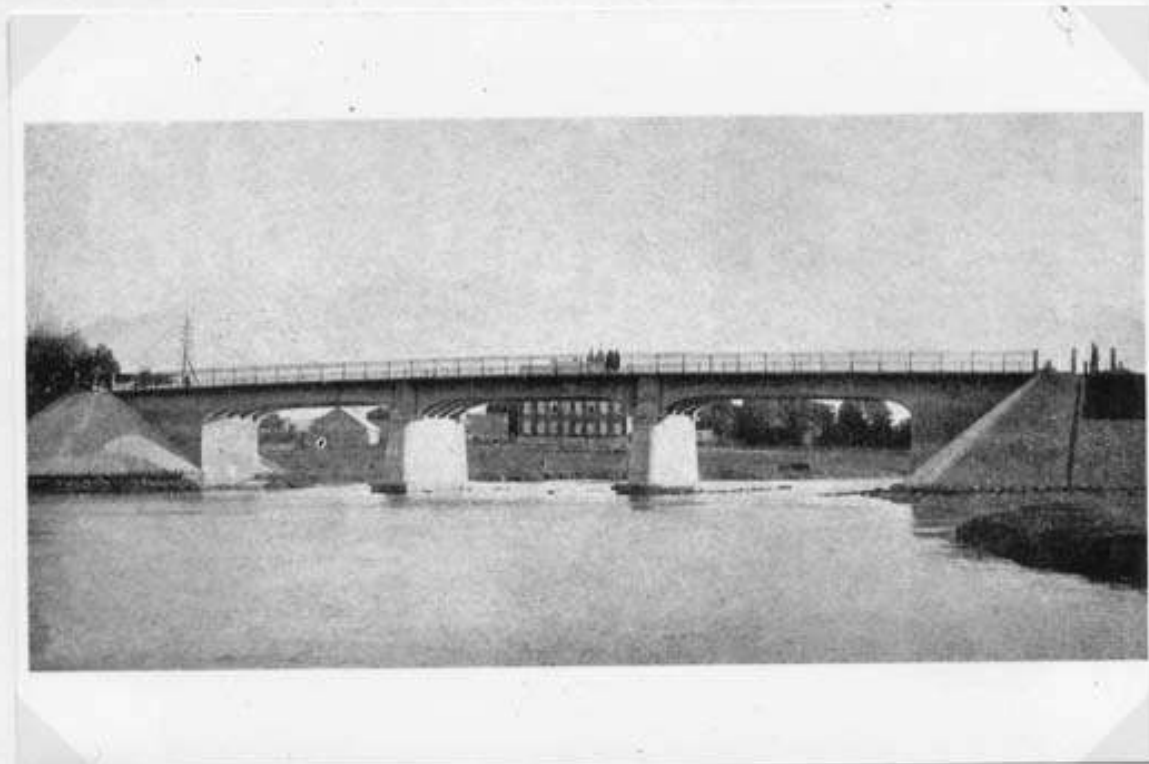
122. Klojinių ir armatūros ruošimas perdenginio betonavimui, statant Tarpučių tiltą per Šešupę 1926 m. Nuotraukos autorius nežinomas.



123. Tilto viršutiniai klojiniai ir išilginių sijų armatūra darbo metu. Nuotraukos kopija 1926 m. iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931 m.“



124. XIV brėžinių lape, 487 – 491 brėž., parodytas pastatytas 1925 – 1926 metais Marijampolėje per Šešupę Tarpučių tiltas. Naujasis tiltas buvo ne tik modernių tuo metu gelžbetonio konstrukcijų, bet ir gerų architektūros formų. Tiltro projekto autorius - Kauno inžinierius Pranas Markūnas. Brėžinių kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“



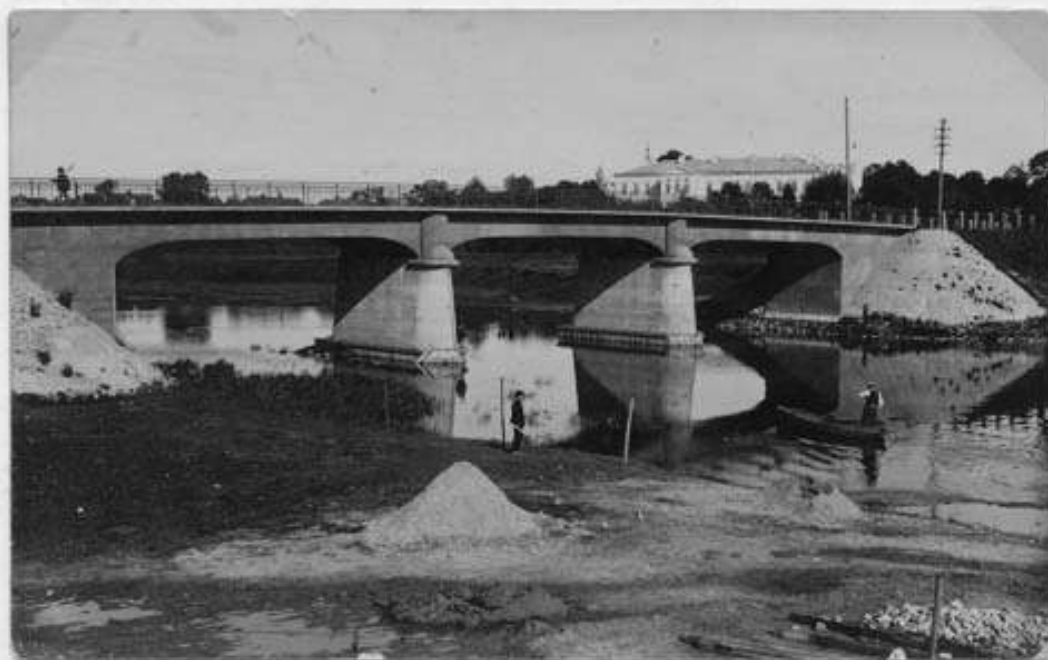
125. Tiltas gražus, lengvos formos ir tinka miestui. Nuotraukos kopijoje Tarpučių tiltas per Šešupę 1926 m. iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931 m.“



126. Tiltas trijų tarpatramių (angos 16+17+16 m). Tiltu su ramentais ilgis–68 m. Skerspjūvyje 5 nekarpytos sijos kas 1,50 m viena nuo kitos. Nuotraukoje tilto vaizdas iš žemupio pusės nuo dešiniojo kranto apie 1930 m.



127. Atramos gelžbetoninės. Taurai ir rampai pastatyti ant polių. Nuotraukoje tilto vaizdas iš aukštupio pusės nuo kairiojo kranto apie 1927 m.



128. Tilto taurai ir ramentai gelžbetoniniai, monolitiniai, masyvūs, pastatyti ant polių. Nuotraukoje tilto vaizdas iš aukštupio pusės nuo kairiojo kranto apie 1927 m.



129. Atvirlaiškyje Marijonų komplekso fragmento su biblioteka, spaustuve, gimnazija ir Tarpučių gelžbetoniniu tiltu per Šešupę Vilkaviškio kelyje vaizdas apie 1929 m. iš bažnyčios bokšto.



130. Tilto važiuojamosios dalies plotis 6,00 m, du šalitilčiai po 1,00 m. Nuotraukoje tilto vaizdas apie 1937 m.



131. Traukdamasi vokiečių kariuomenė 1944 m. sugriovė miesto centrą, susprogdino tiltus, elektrinę. Po II-jo pasaulinio karo tiltai buvo atstatyti, pirmoje eilėje geležinkelio, po to kiti tiltai. *Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2002 07 03.*



132. Išaugus eismo intensyvumui, tiltas buvo praplatintas iš žemupio pusės. Praplatinto tilto ramentai poliniai užpildiniai. Taurai krantuose dvieiliai poliniai, viršuje apjungti stačiakampiu rygelio. *Autoriaus nuotraukoje senojo ir praplatinto tilto apačios sijų vaizdas 2002 07 03.*



133. Praplatinto tilto perdanga sudaryta iš keturių karpytų sijų skersiniame profilyje. Autoriaus nuotraukoje senojo ir praplatinto tilto apačios sijų ir tauro vaizdas iš aukštupio pusės 2002 07 03.



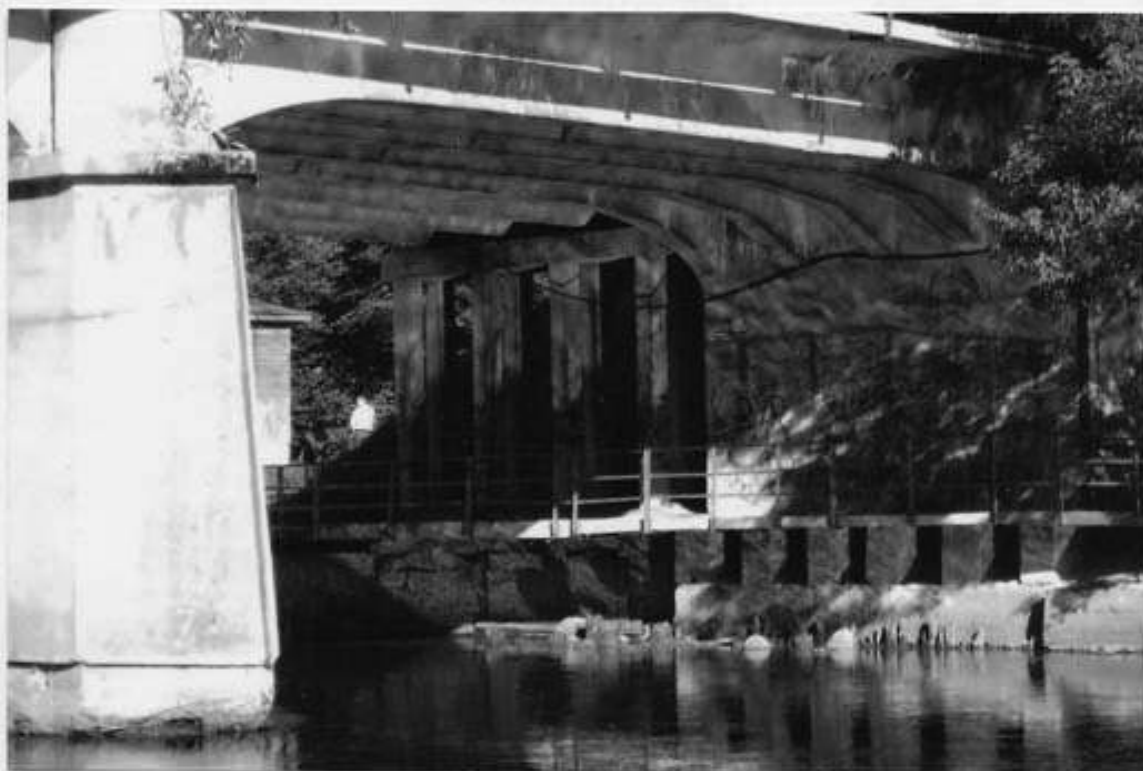
134. Tilto aukštupyje nutiesti komunikacijų vamzdžiai. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas iš aukštupio pusės kairiojo kranto 2002 07 03.



135. Autoriaus nuotraukoje senojo ir praplatinto tilto apačios sijų ir praplatinto masyvaus tauro vaizdas nuo kairiojo kranto pusės 2002 07 03.



136. Autoriaus nuotraukoje praplatinto tilto viršaus vaizdas link miesto centro 2002 07 03.



137. Autoriaus nuotraukoje seno ir naujo tiltų dešiniojo kranto ramtų ir sijų vaizdas 2011 09.



138. Autoriaus nuotraukoje seno ir naujo tiltų kairiojo kranto ramtų ir sijų vaizdas 2011 09.



139. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



140. Šešupė miestą skiria į dvi dalis, kurias jungia 6 tiltai. Autoriaus nuotraukoje tilto kairiojo kranto ramto vaizdas iš žemupio pusės 2011 09 16.



Poezijos parkas įrengtas 1987 metais miesto centre, Jevonio ir Šešupės santakoje. Jo plotas - 4,36 hektaro. Parke buvo pastatyta pirmoji skulptūra „Šešupė“, dekoratyvūs tilteliai ir suoleliai bei fontanai, pasodintas draugystės ažuolas. Dabar jame auga apie 100 įvairių veislių medžių ir krūmų. Aprašymas: <http://www.marijampoletic.lt/lt/lankytinos-vietos/parkai/poezijos-parkas-detail>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje tiltelis per Jevonio upelį.



2012 metų rudenį baigti parko rekonstrukcijos darbai. Jų metu buvo sutvarkyti per parką tekančio Jevonio krantai, Šešupės pakrantė, takai buvo iškloti klinkerio trinkelėmis, upelio krantai - iš rekonstruojamos Vytauto gatvės atvežtais prieškarinio Lietuvos laikų grindinio akmenimis. Aprašymas: <http://www.marijampoletic.lt/lt/lankytinos-vietos/parkai/poezijos-parkas-detail>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje tiltelis per Jevonio upelį.



Parkas pasipuošė plastiškų formų suolais, moderniu ir ekonomišku apšvietimu, želdynais, poilsio zonoje atsirado spalvinga vaikų žaidimo aikštelė, amfiteatras kameriniams renginiams, trys fontanai. Parke veikia nemokamas belaidis internetas. Aprašymas: <http://www.marijampoletic.lt/lt/lankytinos-vietos/parkai/poezijos-parkas-detail>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje Jevonio upelis.



Architektai paliko visus tiltelius, tik juos rekonstravo. Parke atsirado vietos ir skulptūrinei kompozicijai, kuri įamžino Vytauto Kernagio atliekamą dainą „Kai sirpsta vyšnios Suvalkijoje“. Aprašymas: <http://www.marijampoletic.lt/lt/lankytinos-vietos/parkai/poezijos-parkas-detail>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje tiltelis per Jevonio upelį.



Marijampolės Poezijos parkas buvo įkurtas apie 1990 metus Šešupės ir Jevonio upelių santakoje. Pasak vienos iš rekonstrukcijos projekto bendraautorių Redos Marcinkevičienės senasis parkas nebuvo patraukli viešoji erdvė, o jo būklė netenkino miesto ir miestiečių poreikių: „Parkas buvo tamsus, nesaugus ir nepatogus tiek žmonių poilsiui, tiek kultūrinių renginių organizavimui.“ Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gvvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje Šešupės ir Jevonio upių santakoje Tarpučių tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės.



Poezijos parkas buvo sutvarkytas už Europos Sąjungos fondų lėšas, 15 proc. reikiamos sumos pridėjo miesto savivaldybė ir valstybė. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gvvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje tiltelis per Jevonio upę ir tunelis per A7 kelią.



Rekonstrukcijos darbai buvo baigti 2012 metų vasarą. Šiuo metu parkas yra viena mėgstamiausių marijampoliečių laisvalaikio ir poilsio vietų, čia vyksta įvairūs miesto bendruomenės renginiai ir susibūrimai. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje jaunimo mėgstamas Meilės tiltelis.



Prie upelio gali ne tik prieiti, bet ir į jį įbirsti Projekto autoriams buvo iškelti keletas tikslų, susijusių su per parką tekančių upių integracija. Pirmiausia buvo siekiama pagerinti Šešupės prieinamumą. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje jaunimo mėgstamas Meilės tiltelis.



„Siekiant didesnio vizualinio ryšio su upe, prie Šešupės sumažintas esamas pylimas, jame suformuotos properšos, iškirsti sergantys, menkaverčiai medžiai,“ – pasakojo architektė. Prie upių priartėta ir šalia tiesiant pėsčiųjų ir dviračių takus. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje jaunimo mėgstamas Poezijos parkas.



Senasis parkas nebuvo patraukli viešoji erdvė, o jo būklė netenkino miesto ir miestiečių poreikių. Parkas buvo tamsus, nesaugus ir nepatogus tiek žmonių poilsiui, tiek kultūrinių renginių organizavimui. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje Tarpučių tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės.



Daug dėmesio skirta ir Jevonio upelio išvaizdai ir struktūrai. „Jevonio upelis buvo įkalintas atraminėse betoninėse sienelėse, kurios buvo gerokai susidėvėjusios, griūvančios ir nefunkcionalios. Pats upelis, išpraustas tarp betono, atrodė nenatūraliai ir nederėjo su parko aplinka,“ – apie prieš rekonstrukciją buvusią situaciją kalbėjo R. Marcinkevičienė. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. *Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje tiltelis per Jevonio upelį.*



Naujai sutvarkyti Jevonio upelio krantai leidžia parko lankytojams ne tik prieiti prie pat vandens, bet ir į jį saugiai įsibristi. Rekonstruoti tilteliai taip pat traukia lankytojus arčiau vandens. Iš pagrindų buvo atnaujinti trys esami tilteliai, išsaugant tik vadinamojo Meilės tiltelio turėklų ankstesnį vaizdą. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. *Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje Jevonio upelis ir tunelis per A7 kelią.*

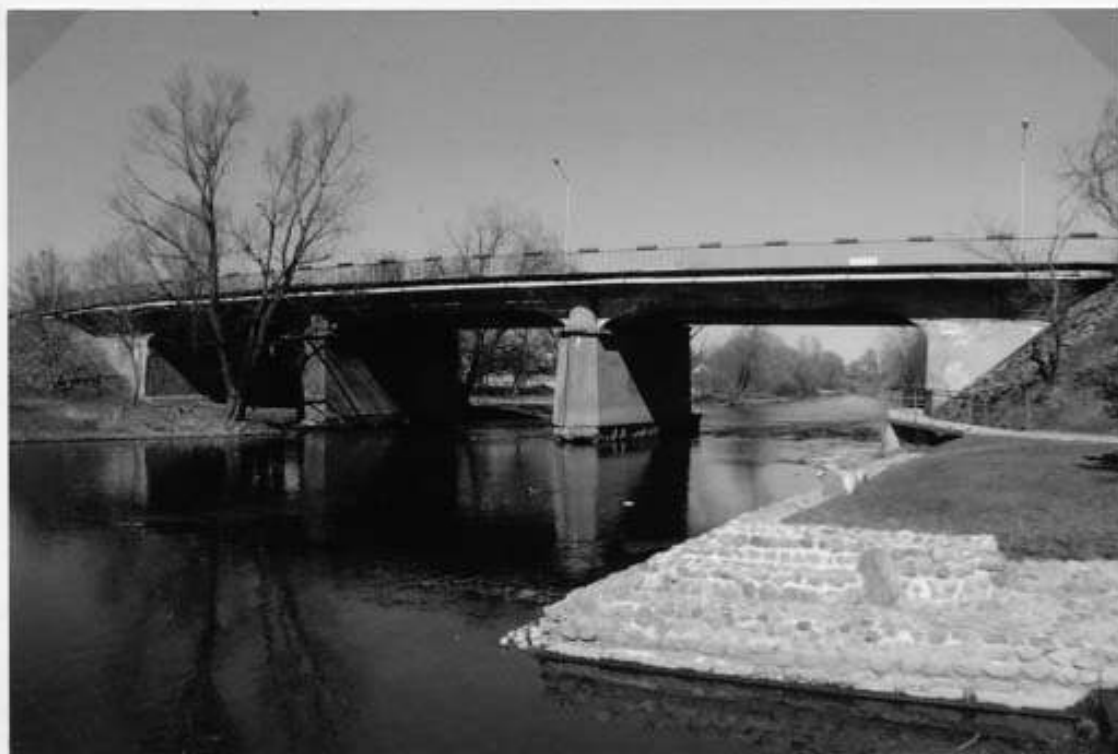
Tarpučių tiltas per Šešupę A7 kelyje Marijampolė – Vilkaviškis – Kybartai ir Jevonio upelio tiltai



Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje Jevonio upelio patiltę.



„Siekiant pabrėžti greta parko esančio kultūros paveldo objekto Marijonų gimnazijos istorinę svarbą, suprojektuotas naujas pėsčiųjų takas su tilteliu per Jevonio upelį, tarsi ašis jungiantis J. Basanavičiaus aikštę su parku bei Marijonų gimnazija,“ – pasakojo architektė apie vieną iš naujų parke atsiradusių struktūrų, padedančių šiai viešajai erdvei įsilieti į bendrąjį miesto planą. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje tunelis po A7 keliu.



Fontanus ir Jevonio upelį maitina Šešupės vanduo. Rengiant Poezijos parko rekonstrukcijos projektą buvo atsižvelgta ir į 2007 m. Marijampolės savivaldybės užsakymu paruošto Jevonio upelio slėnių būklės tyrimo ir gamtosauginio tvarkymo priemonių galimybių studijos rekomendacijas. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje Šešupės ir Jevonio upių santaka ir Tarpučių tiltas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės.



Tikriausiai sumaniausiai buvo išspręsta dažno vandens trūkumo Jevonio upelyje problema: rekonstravus siurblinę ir vandens papildymo liniją, Šešupės vandeniu maitinami parko fontanai, o iš jų vanduo patenka tiesiai į upelį. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje Tarpučių tiltas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės.



Naujai sutvarkyti Jevonio upelio krantai leidžia parko lankytojams ne tik prieiti prie pat vandens, bet ir į jį saugiai įsibristi. „Fontanai suprojektuoti atsisakant fontanų – baseinų principo ir taip, kad visi jie turi tiesioginį ryšį su upeliu, visi jie orientuoti į vandenį. Veikiančių fontanų vanduo papildo Jevonio upelį, - sakė R. Marcinkevičienė.

Aprašymas:

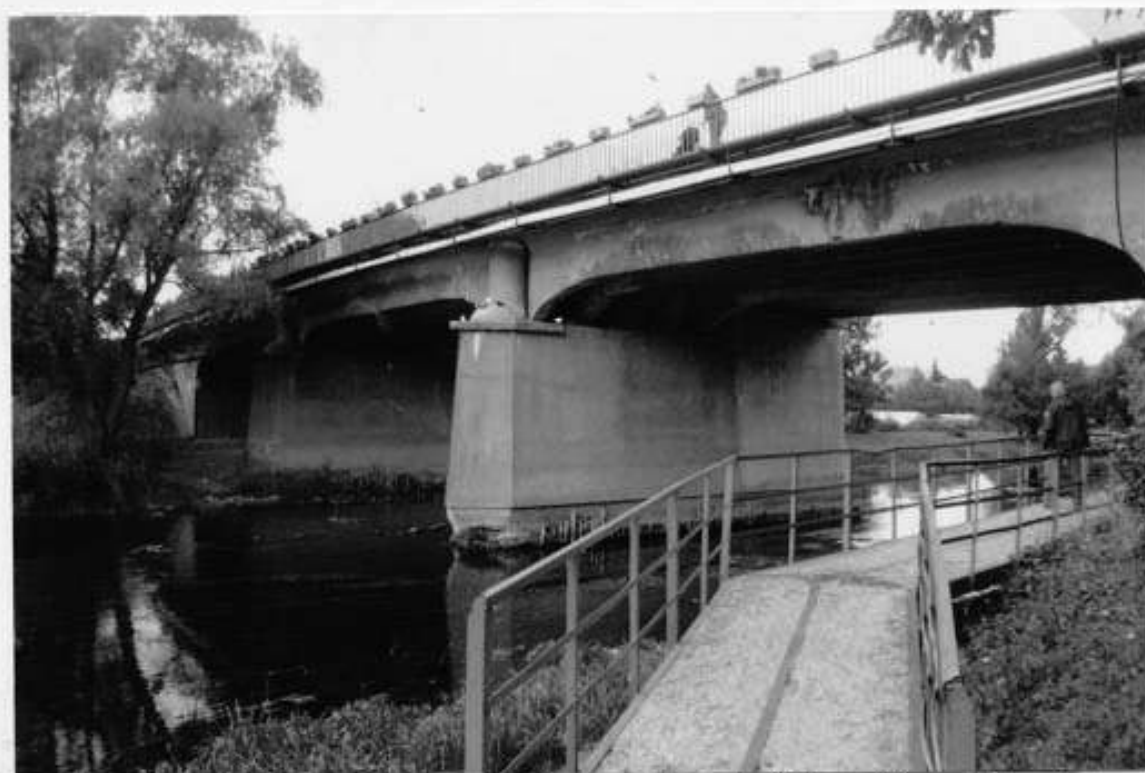
<http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje Tarpučių tiltas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės.



Kadangi vanduo iš Šešupės patenka savotekiui, dėl natūralaus vandens aukščio skirtumo, net ir neįjungus siurblių, fontanų purkštukai išleidžia vandenį į 10 – 15 cm aukštį. Atstačius suirusią vandens papildymo liniją, be papildomų išlaidų padidiname Jevonio vandens debitą. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2014 04 05 nuotraukoje Tarpučių tiltas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės.



Projektuotojai pasinaudojo natūraliomis teritorijos topografijos savybėmis, tuo pačiu parką papuošė aplinkai draugiškais ir į ją įsiliejančiais (tikrąja šio žodžio prasme) fontanais. Nemuną ar Nerį priartinti prie miestiečių būtų sunkiau. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje Tarpučių tilto ir Poezijos Parko vaizdas,



Tiesa, Jevonio upelio negalima lyginti su Nemunu, Nerimi ar net ta pačia Šešupe. Šių upių krantinių sutvarkymas ir integravimas į miesto struktūrą reikalauja žymiai didesnių pastangų ir išteklių. Didelės upės dominuoja miesto kraštovaizdyje, todėl reikia ir kitokio masto sprendimų. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gyvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje Tarpučių tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukščiau pusės.



Tačiau šie, kaip ir tvarkant Jevonio upelį, turi būti kompleksiniai ir atsižvelgti tiek į socialinius, ekologinius ir ekonominius upių aspektus. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gvvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. *Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje tilto per Jevonio upelį vaizdas.*



Poezijos parko rekonstrukcijos projektas yra pavyzdys kitiems miestams kaip priartinti upes prie miesto. Didesnis dėmesys galėjo būti skirtas tik parko apsaugai ir prisitaikymui prie pavasarinių Šešupės potvynių, tuo labiau jog pasaulyje egzistuoja technologijos ir inžineriniai sprendimai nė kiek nesumažinantys viešųjų erdvių estetinės vertės, o tik sustiprinantys miesto ir natūralios gamtos integraciją. Aprašymas: <http://www.delfi.lt/grynas/gvvenimas/parkas-kuriame-karaliauja-vanduo.d?id=63175248>. *Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje parko ir tilto per Jevonio upelį vaizdas.*



2012 m. spalio pirmąjį šeštadienį Marijampolėje, vykstant tradicinei derliaus šventei „Sūduvos kraitė“, buvo oficialiai atidarytas atnaujintas Poezijos parkas. Simbolinę įkurtuvių juostelę perkirpo Marijampolės savivaldybės meras Vidmantas Brazys, architektė Reda Marcinkevičienė ir UAB „Statybos ritmas“ generalinis direktorius Gintaras Vilutis. Kad parke visiems būtų jauku ir saugu, jį pašventino JE Vilkaviškio vyskupas Rimantas Norvila. Parkas kompleksiskai baigtas pertvarkyti 2012 metų vasaros pabaigoje iš Europos Sąjungos struktūrinių fondų lėšų, nedidele dalimi prisidėjus valstybės ir savivaldybės biudžetams. Aprašymas: <https://www.google.lt/#q=poezijos+parkas+marijampol%C4%97je>. *Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje tiltelio per Jevonį vaizdas.*



Po rekonstrukcijos nuo pat pirmųjų dienų parkas tapo mėgiama vietos gyventojų ir svečių apsilankymo ir poilsio vieta. Projekto autoriai - architektės Redos Marcinkevičienės projektavimo biuras ir bendrovė „Vieversys ir co“, kuriai vadovauja architektas Gintas Vieversys. Jie pasiūlė parko pertvarkymo koncepciją ir parengė techninį projektą, vykdė projekto įgyvendinimo priežiūrą. Visus rangos darbus atliko UAB „Statybos ritmas“. Aprašymas: <https://www.google.lt/#q=poezijos+parkas+marijampol%C4%97je>. *Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje fontano ir tiltelio per Jevonį vaizdas.*



Poezijos parke buvo rekonstruoti komunikacijų tinklai, apšvietimo sistema, iškirsti seni ligoti medžiai, pasodinta naujų. Sutvarkius per parką tekančio Jevonio krantus, Šešupės pakrantę, atsivėrė patrauklus vaizdas, kurį anksčiau slėpė krūmokšniai. Takai buvo iškloti klinkerio trinkelėmis, upelio krantai - iš prieškario Lietuvos laikų grindinio akmenimis. Upelio žiotyse įrengti laiptai iš natūralaus akmens. Aprašymas: <https://www.google.lt/#q=poezijos+parkas+marijampol%C4%97je>. Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje tiltelio per Jevonį vaizdas.



Suformuotas amfiteatras – kamerinių renginių vieta. Parkas pasipuošė plastiškų formų suolais, moderniu ir ekonomišku apšvietimu, želdynais. Poilsio zonoje atsirado spalvinga vaikų žaidimo aikštelė, amfiteatras kameriniams renginiams, trys fontanai, rekonstruoti visi tilteliai, vienas įrengtas naujas. Parkas dar laukia menininkų rankos – čia svajojama įkurti ne vieną mažosios architektūros elementą. Aprašymas: <https://www.google.lt/#q=poezijos+parkas+marijampol%C4%97je>. Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje tiltelio per Jevonį vaizdas.



Marijampolės savivaldybė baigė miesto centre esančio Poezijos parko rekonstrukciją ir takų įrengimą prie Tarpučių tilto. Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje Tarpučių tilto nuo dešiniojo kranto žemupio pusės vaizdas.



Įrengti takai pėstiesiems ir dviratininkams, modernus ir ekonomišką apšvietimą, fontanai, kamerinių renginių vieta. Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje Tarpučių tilto nuo dešiniojo kranto žemupio pusės vaizdas.



Poezijos parką jau pamėgo jaunavedžiai – perėję visus parko tiltelius, ant paskutiniojo kabina spynele, kaip šeimos tvirtybės simbolį. *Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje Tarpučių tilto nuo dešiniojo kranto žemupio pusės vaizdas.*



„Pagrindinis tikslas – įlieti šį parką į miesto struktūrą, kad jis susijungtu. Mes turime unikalią situaciją – yra Jevonio upelis, Šešupė, ir yra aikštė“, - kalbėjo architektas Gintautas Vieversys. *Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje tunelio per A7 kelią vaizdas nuo žemupio pusės.*



Parke – nauji takai pėstiesiems ir dviratininkams, ekonomišką apšvietimą. Vaikams įrengtos atskiros zonos. „Palikome tą buvusį gruntą. Galvojome apie vaikus, kuriems smagu pasiteškinti. Visuose fontanuose išvengėme tų vadinamųjų baseinų, padarėme plokščius, kad vaikai galėtų ir teškintis“, – teigė architektas Algirdas Marcinkevičius. Aprašymas: <https://www.google.lt/#q=poezijos+parkas+marijampol%C4%97je>. Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje tunelio per A7 kelią vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės.



„Turbūt kiekviena savivaldybė rastų pinigų. 10 milijonų – Europos Sąjungos pinigai ir 7 proc. Turėjo būti mūsų. Tai apie 700 tūkst. litų. Tai nedideli pinigai. Manau, kad jis bus labai lankomas“, – įsitikinęs Marijampolės meras Vidmantas Brazys. Aprašymas: <https://www.google.lt/#q=poezijos+parkas+marijampol%C4%97je>. Autoriaus 2015 09 09 nuotraukoje tunelio per A7 kelią vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės.

18. Tiltas per Šešupę Marijampolėje tarp R. Juknevičiaus ir Mokolų gatvių



141 Nepriklausomos Lietuvos metu Degučiuose pastatytas tiltas per Šešupę, jungiantis R. Juknevičiaus ir Mokolų gatves. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto link R. Juknevičiaus gatvės 2011 09 16.



142. Tiltas rėminis-sijinis. Taurai – liauni koloniniai, atramoje trys kolonos. Perdenginyje 11 tėjinių sijų. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų apačios ir taurų vaizdas nuo kairiojo kranto 2011 09 16.



143. Tilto ramentai poliniai-užpildiniai. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų apačios ir kairiojo kranto ramto vaizdas 2011 09 16.



144. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų apačios ir taurų vaizdas nuo kairiojo kranto 2011 09 16.



145. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.



146. Tilto vieta pagal MAP.



147. Tiltas pastatytas pagal „Lietkelprojekto“ Tiltų skyriaus parengtą projektą. Tiltą pastatė Kauno TSV – 1. Šio tilto statybą nulėmė Marijampolės aplinkkelio tiesimas. Šis objektas buvo būtinas norint nukreipti tranzitinį autotransportą, vykstantį Suvalkų ir Kybartų – Kaliningrado kryptimi nuo Marijampolės centro. Romo Janušo nuotrauka iš paukščio skrydžio 2005 m.



148. Gelžbetoninis, karpytas 59,7 m ilgio tiltas pastatytas 1986 m. Važiuojamosios dalies danga - 11,50 m pločio asfaltbetonis. Atitvarai – metalinės aptvėrimo 0,75 m aukščio juostos. Šalitilčiai 2x1,5 m. Turėklai 1 m aukščio metaliniai. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Suvalkų 2011 09 16.



149. Tiltas trijų tarpatramių $15 \times 21 \times 15$, rėminis-sijinis. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 09 16.



150. Kūgio šlaitai grįsti gelžbetoninėmis plytelėmis. Tiltu kraninės atramos – ramtai poliniai užpildiniai. 2000 m. tiltui atliktas kosmetinis remontas. Autoriaus nuotraukoje tilto dešiniojo kranto ramto, kūgio ir sijų apačios vaizdas 2011 09 16.



151. Tarpinės atramos – taurai sieninio tipo. Autoriaus nuotraukoje tilto tauro ir sijų vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 09 16.



152. Tilto vieta pagal MAP.



153. Antanavo tvenkinys - hidroelektrinės tvenkinys Marijampolės savivaldybės šiaurėje, 3 km į vakarus nuo Sasnavos, prie Gavaltuvos gyvenvietės, Šešupės slėnyje, 177 km nuo jos žiočių. Plotas 107,7 ha. Gylis iki 4,3 m. Tvenkinio vanduo naudojamas Antanavo hidroelektrinei ir buitiniams reikmėms. Autoriaus nuotraukoje užtvankos bendras vaizdas nuo dešiniojo kranto 2011 10 11.



154. Tvenkinys įrengtas 1957 m. Tvenkinio ilgis 5,25 km, kranto linijos ilgis 16,8 km. Vandens pertekliaus pralaida - slenkstinė, maksimalus debitas 195 m³/s. Autoriaus nuotraukoje užtvankos vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



155. Autoriaus nuotraukoje užtvankos vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



156. Vakariniam jo krante įsikūręs Tursučių kaimas. MAP tvenkinio vieta.



157. Tiltą projektą parengė „Lietkelprojekto“ tiltų skyriaus projektuotojai. Tiltą statė Vilkaviškio AKV, o darbams vadovavo darbų vykdytojas Saliamonas Butauskas. Prieš tai šioje vietoje stovėjo medinis tiltas. Važiuojamoji dalis 8 m pločio asfaltbetonio danga. Du šalitilčiai po 1,35 m pločio. Turėklai metaliniai, 1 m aukščio. Atitvarai parapetiniai-betoniniai, 0,45 m aukščio. *Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Ramoniškių 2011 10 11.*



158. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, trijų tarpatramių, 56,44 m ilgio tiltas pastatytas 1975 m. *Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.*



159. Tiltlo krantinės atramos – ramentai poliniai užpildiniai. Atramoje 6 poliai viršuje sujungti stačiakampiu rygeliu. Patiltė išgrįsta gelžbetoninėm plokštėm. *Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto ranto vaizdas 2011 10 11.*



160. Tarpinės atramos – taurai masyvūs-betoniniai, su lytlauža aukštupyje. Tiltlo perdenginį sudaro 6 tėjinės sijos. Kairėje pusėje prieš tiltą, o dešinėje už tiltlo įrengti pėsčiųjų laiptai. 2005 m. rugsėjo mėn. šalitilčiuose įrengta hidroizoliacija, taip pat ir asfaltbetonio dangą. *Autoriaus nuotraukoje tiltlo vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.*



161. 2003 02 07 Pilviškiuose, ant Šešupės kranto, atidaryta hidroelektrinė. Pilviškietis verslininkas Edmundas Gadišauskas, į šį projektą investavęs apie 1 mln. 250 tūkst. litų, tikisi, jog jis atsipirks per 5 metus. Pagaminta elektra bus parduodama Skirstomiesiems elektros energijos tinklams. *Autoriaus nuotraukoje užtvankos vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.* Šaltinis: <http://www.is.lt/santaka/jega/page2003/ek0211.html>



162. Į statinį sukrauta 610 m³ betono, 30 tonų metalo. Kaip per atidarymą pasakojo E.Gadišauskas, pirmąją Šešupės elektrinę, kuri tvirtumu net lygintis negalėjo, nes buvo medinė, ištiko liūdnas likimas. Net nespėjusią pagaminti elektros ją nuplovė pirmas pavasario potvynis. Vėliau, 1926 m., buvo pastatyta kita, 95 kW galingumo, kuri dirbo iki 1965 m. Tačiau turbinos greitai susidėvėjo, o apie 1970 m. ir iš užtvankos teliko stabarai. Šiuolaikinė užtvanka tvirtai pažabojo Šešupę ir tik kaskadomis krentantis vanduo priminė didžiulę šios stichijos jėgą. *Autoriaus nuotraukoje užtvankos ir pėsčiųjų tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto 2011 10 11.* Šaltinis: <http://www.is.lt/santaka/jega/page2003/ek0211.html>



163. Prie statybų plušo Simne įsikūrusi UAB "Alytaus melioracija", turbinas statė Kauno UAB "Hidrojėgainė". Visa elektrinės įranga, medžiagos – lietuviškos. Tik generatorius teko užsakyti svetur, nes pas mus tokių negamina. Šiuo metu Lietuvoje pastatytos 42 hidroelektrinės. Pilviškių – tarp vidutinių. Jos galingumas – 220 kW. Pilviškių hidroelektrinėje pastatytos dvi turbinos po 110 kW, maksimalus vandens kritimo aukštis 2,8 m. *Autoriaus nuotraukoje užtvankos vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.* Šaltinis: <http://www.is.lt/santaka/jega/page2003/ek0211.html>



164. Atidarymo metu kartu su E.Gadišausku kaspiną perkirpęs rajono meras A.Bagušinskas padėkojo verslininkui už jo ryžtą ir įteikė padėkos raštą "už originalumą bei pažangą alternatyvių energijos šaltinių panaudojime". Nors visiems labai rūpėjo išvysti, kaip pirmą kartą sušniokš turbino, ir įsivaizduoti, kaip laidais pradės tekėti elektra, per atidarymą patenkinti smalsumo nepavyko. Mat prišalusio skydo visą dieną plušėjusiems darbininkams taip ir nepavyko iškelti. Tačiau E.Gadišauskas pažadėjo, kad artimiausiomis dienomis griebsis šildytuvų, kitų priemonių, ir elektrinė pajudės. *Autoriaus nuotraukoje užtvankos vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.* Šaltinis: <http://www.is.lt/santaka/jega/page2003/ek0211.html>



165. Turima medžiaga leidžia tvirtinti, kad Pilviškiai, kaip ir kai kurie Lietuvos miesteliai, savivaldą įkūrė 1791 m. pabaigoje ir tik 1792 m. vasario 23 d. iš Stanislovo Augusto gavo laisvojo miesto teises ir herbą – „šventą Joną Nepomuką“. Be herbo piešinių, išliko 50 mm skersmens miesto antspaudas, atsiradęs apie 1791 m. Piešinio kopijoje Pilviškių laisvojo miesto herbas, 1792 m.



166. Gelžbetoninis, sijinis, nekarpytas, su gembėmis tiltas pastatytas apie 1926 m. pagal Prano Markūno projektą, per karą sugriautas, atstatytas pagal pirminį projektą 1959 m. Tiltu ilgis 57,30 m. Br.Bieliausko nuotraukoje tilto važiuojamosios dalies vaizdas link Pilviškių 2007 11 22.



167. Tilto krantinės atramos ramentai - poliniai, o tarpinės atramos – masyvios – monolitinės. Broniaus Bieliausko nuotraukoje kairiojo kranto ramentas ir tauras 2007 11 22.



168. Kūgio šlaitai apaugę žole. Broniaus Bieliausko nuotraukoje dešiniojo kranto ramentą, tauro ir sijų vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2007 11 22.



169. Tilto perdangoje trys išilginės sijos: dvi pagrindinės briaunuotos ir viena per vidurį pagalbine. Sijos tarpusavyje sujungtos diafragmomis ir monolitine plokšte. *Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto sijų apačios vaizdas nuo dešiniojo kranto 2007 11 22.*





171. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto sijų apačios ir tauro galvenos vaizdas 2007 11 22.



172. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto sijų apačios ir dešiniojo kranto ramto vaizdas 2007 11 22.



173. Tilto važiuojamoji dalis – 6,85 m pločio asfaltbetonis. Atitvarai metaliniai vamzdiniai 0,75 m aukščio. Du šalitilčiai po 1,0 m pločio. Turėklai metaliniai, 1 m aukščio *Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto važiuojamosios dalies vaizdas nuo kairiojo kranto link Pilviškių 2007 11 22.*



174. *Autoriaus nuotraukoje tilto sijų apačios bei kairiojo kranto turo ir ramto vaizdas iš žemupio pusės 2011 10 11.*



Autoriaus nuotraukoje tilto per Šešupę statybos aikštelė 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje tilto per Šešupę statybos aikštelė 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje ramto statybos vaizdas iš aukštupio pusės dešiniajame Šešupės krante 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje ramto ir tauro statybos vaizdas iš aukštupio pusės dešiniajame Šešupės krante 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje ramto ir tauro statybos vaizdas iš aukštupio pusės dešiniajame Šešupės krante 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje ramto statybos vaizdas iš aukštupio pusės dešiniajame Šešupės krante 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje ramto ir tauro statybos vaizdas iš aukštupio pusės kairiajame Šešupės krante 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje ramto statybos vaizdas iš aukštupio pusės kairiajame Šešupės krante 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje ramto ir tauro statybos vaizdas nuo laikino tilto iš aukštupio pusės dešiniajame Šešupės krante 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje ramto ir tauro statybos vaizdas nuo laikino tilto iš aukštupio pusės kairiajame ir dešiniajame Šešupės krante 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje laikino automobilinio ir pėsčiųjų tiltų vaizdas nuo kairiojo Šešupės kranto 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje laikino automobilinio tilto vaizdas nuo pėsčiųjų tilto 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje laikino automobilinio ir pėsčiųjų tiltų vaizdas nuo kairiojo Šešupės kranto 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje laikino automobilinio ir pėsčiųjų tiltų vaizdas nuo dešiniojo Šešupės kranto 2015 02 08.



Autoriaus nuotraukoje laikino automobilinio ir pėsčiųjų tiltų vaizdas nuo dešiniojo Šešupės kranto 2015 02 08.



Valstybinės reikšmės krašto kelio Nr. 136 Vinčiai – Pilviškiai – Vilkaviškis rekonstrukciją atlieka UAB „Alkesta“, užsakovas Lietuvos automobilių kelių direkcija.

Tiltas per Šešupę kelyje Nr. 136 Vinčiai – Pilviškiai – Vilkaviškis 16,82 km

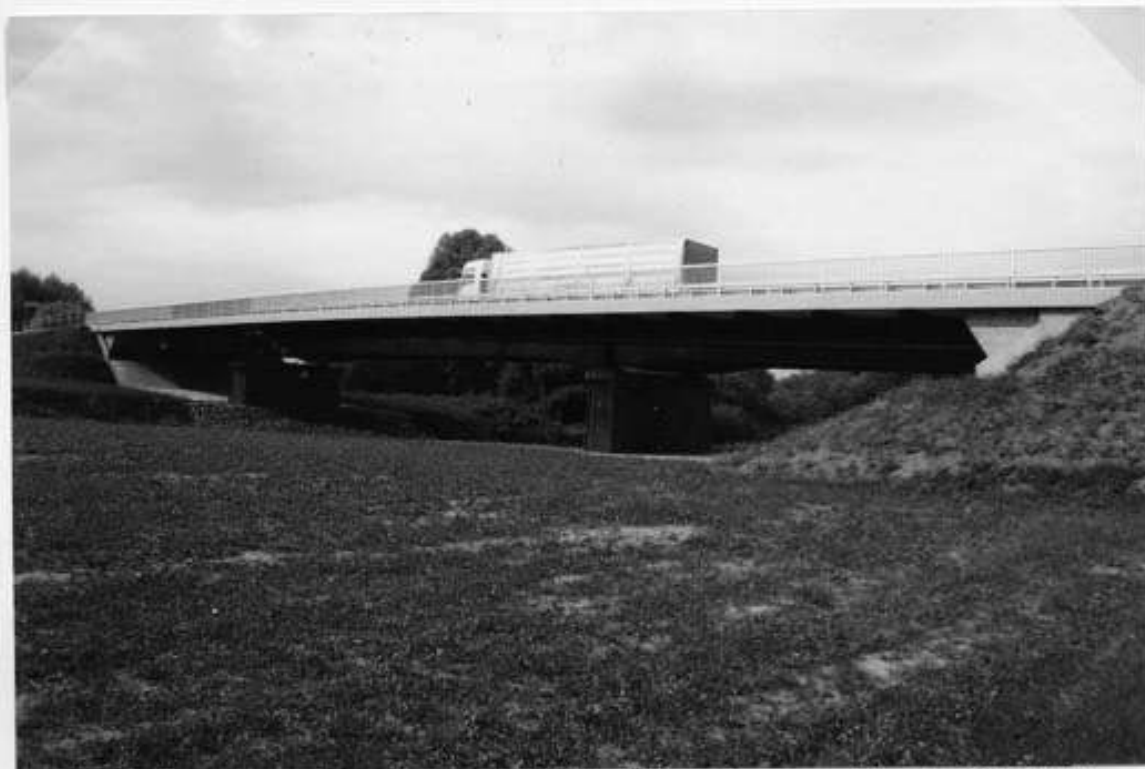


Autoriaus nuotraukoje rekonstruoto tilto viršaus vaizdas link Pilviškių 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje rekonstruoto tilto viršaus vaizdas link Vilkaviškio 2015 09 23.

Tiltas per Šešupę kelyje Nr. 136 Vinčai – Pilviškiai – Vilkaviškis 16,82 km



Autoriaus nuotraukoje rekonstruoto tilto vaizdas nuo dešinio Šešupės kranto aukštupio 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje rekonstruoto tilto vaizdas nuo dešinio Šešupės kranto aukštupio 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto ramentas ir sijų apačia trečiajame tarpatramyje 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto ramentas ir sijų apačia trečiajame tarpatramyje 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje kairiojo kranto ramentas, tauras ir sijų apačia antrajame tarpatramyje 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje taurų ir sijų apačios vaizdas antrajame bei trečiajame tarpatramiuose iš žemupio pusės

Tiltas per Šešupę kelyje Nr. 136 Vinčiai – Pilviškiai – Vilkaviškis 16,82 km



Autoriaus nuotraukoje taurų ir sijų apačios vaizdas antrajame bei trečiajame tarpatramiuose iš aukštupio pusės 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje rekonstruoto tilto viršaus vaizdas link Vilkaviškio 2015 09 23.



175. Plentas Marijampolė – Vilkaviškis – Kybartai ir geležinkelio linija Kaunas – Kybartai Lietuvą jungė su Rytų Prūsija ir Karaliaučiaus miestu (Kaliningradas), o kartu per jį ir su vakarų Europa. Geležinkelio linija ir plentas buvo nutiesti beveik tuo pačiu metu. Tai liudija, kad tiltas per Šešupę Pilviškių miestelyje pastatytas 1861 metais. Tačiau įdomus faktas, kad ši linija prasidėjo Aleksote, nes tilto per Nemuną dar nebuvo. Geležinkelio tiltas per Nemuną pastatytas 1861 m., o Kauno tunelis 1862 m. *Atvirlaiškyje Pilviškių geležinkelio tiltas per Šešupę.*



176. Per II-jį pasaulinį karą tiltas buvo sugriautas. Po II-jo pasaulinio karo buvo nutiesta antra linija ir pastatytas antras tiltas. *Br. Bieliausko nuotraukoje tiltų viršaus vaizdas link Kybartų 2007 11 22.*



177. Br. Bieliausko nuotraukoje tiltų viršaus vaizdas link Kybartų 2007 11 22.



178. Br. Bieliausko nuotraukoje aukštupio tilto viršaus vaizdas link Pilviškių 2007 11 22.



179. Dešiniojo kranto tiltų ramentai. Žemupio pusės (Kybartų krypties) ramentas monolitinis betono, aukštupio pusės monolitinis plytų mūro. Br. Bieliausko nuotrauka 2007 11 22.



180. Kairiojo kranto tiltų ramentai. Žemupio pusės (Kybartų krypties) ramentas monolitinis betono, aukštupio pusės monolitinis plytų mūro. Br. Bieliausko nuotrauka 2007 11 22.



181. Br. Bieliausko nuotraukoje Kauno krypties tilto vaizdas 2007 11 22.



182. Br. Bieliausko nuotraukoje Kybartų krypties tilto vaizdas 2007 11 22.



183. 2011 02 23 prasidėjo Pilviškių geležinkelių tiltų kapitalinis remontas. Svarbų geležinkelių infrastruktūros projektą „Kauno stoties, aplinkkelio Palemonas–Rokai–Jiesia ir Kauno–Kybartų linijos modernizavimas" vykdo AB „Panevėžio keliai". Šis projektas yra geležinkelių sistemos strateginės plėtros programos dalis, apimanti tarptautinio Kretos transporto IXD koridoriaus atšakos į Kybartus modernizavimą. *Autorius: Kristina VAITKEVIČIENĖ Šaltinis: <http://santaka.info/?sid=20084>*



184. Šiuo metu prie Pilviškių geležinkelio triūsia subrangovai – UAB „Viadukas". Bendrovės darbininkai vietoje išmontuoto senesnio tilto per Šešupę, kuriuo traukiniai važiuoja iš Pilviškių į Kybartus, stato naują tiltą. Naujas tiltas bus dviejų kelių statinys. Vietoje esamų dviejų geležinkelio tiltų, kuriais eismas vyksta skirtingomis kryptimis, suprojektuotas naujas dvikelis kombinuotos konstrukcijos (metalinis ir gelžbetoninis) geležinkelio tiltas. Tiltų plotis bus 11,82 m, didžiausia ašies apkrova – 30 t. *Autoriaus nuotraukoje tilto prietilčio vaizdas link Kybartų 2011 10 11.*



185. Iki statybų pabaigos traukinių eismas vyks kairiuoju, naujesniuoju, tiltu, kuriuo paprastai buvo grįžtama nuo Kybartų. Projekto pabaigoje ir antrasis tiltas bus išmontuotas. Subrangovų darbus prižiūri UAB „Viadukas“ darbų vadovas Aleksandras Batiuškovas, kuris rūpinasi technikos atgabenimu, darbuotojų apgyvendinimu ir statybų spartumu. *Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Pilviškių 2011 10 11.*



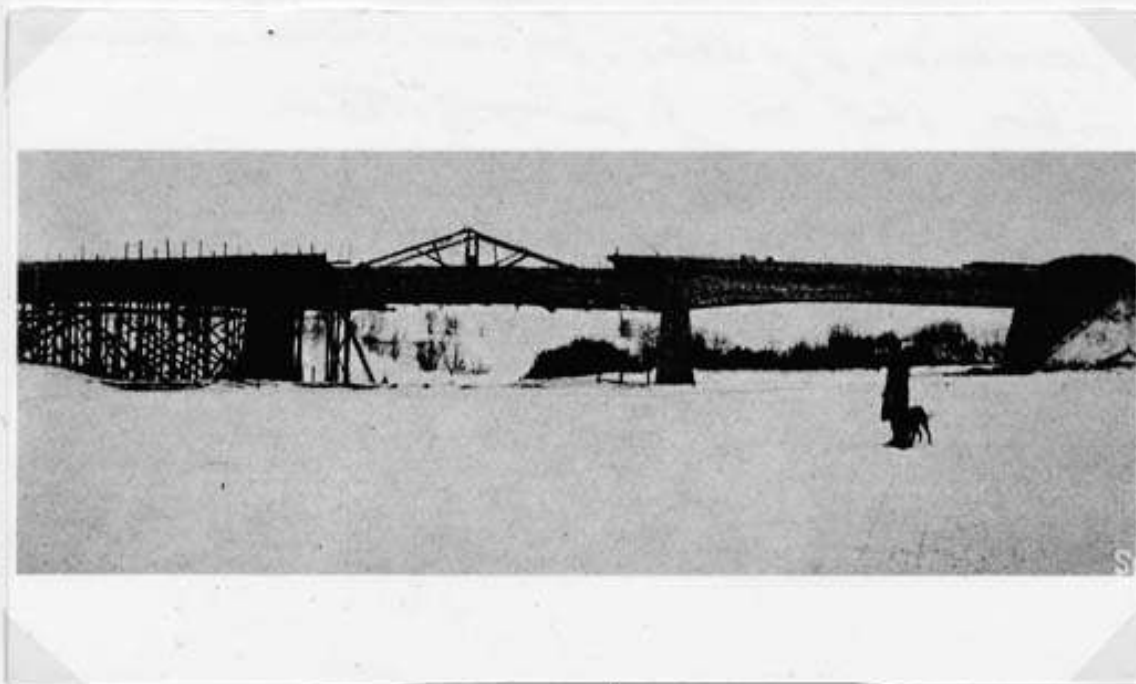
186. AB „Panevėžio keliai“ geležinkelio atšakoje iš Kauno į Kybartus ne tik numachiui pastatyti dvikelį geležinkelio tiltą, bet ir rekonstruoti dvi geležinkelio stotis. Sutartis dėl projekto darbų su užsakove AB „Lietuvos geležinkeliai“ pasirašyta 2010 m. balandžio 2 d. Visų darbų kaina–23,44 mln. Lt. *Autoriaus nuotraukoje seno ir naujo tiltų vaizdas link Pilviškių nuo kairiojo kranto 2011 10 11.*



187. Naujas dvikelis tiltas – modernus statinys, kuris garantuos, kad nekils pavojus esant dideliems greičiams. Modernizavus atšaką traukinių greitį bus galima padidinti iki 160 kilometrų per valandą. *Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio viršaus vaizdas link Pilviškių 2011 10 11.*



188. Siekiant užtikrinti naujojo tilto funkcionalumą, projekto vykdymo metu bus pertvarkyta geležinkelio stotis. Jos kelių išdėstymo keitimas reikalingas tam, kad į Kauno aplinkkelį atsišakančią juosta važiuojantys traukiniai galėtų greičiau atlaisvinti pagrindinę liniją. Pervažiavimo iš vienkelių aplinkkelio ruožo į pagrindinę liniją Kybartų link vietoje traukinių greitį siekiama padidinti iki 80 km/val. *Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio armatūros vaizdas link Pilviškių 2011 10 11.*



189. 1931 m. buvo pastatytas gelžbetoninis tiltas per Šešupę Slabaduose. Plentų ir vandens ūkio direktorius J. Gabrys savo knygoje „Sauskeliai“ apie šį tiltą rašė: tiltas Gerberio sistemos, angos 21+25+21. Kabantis balkis 17,5 m ilgio guli ant 3,75 m ilgio konsolių. Kabantis balkis ir konsolės buvo parinktos tokio ilgio, kad gavus šarnyrų vietose kuo didesnę aukštį, be to, dar gaunami veik vienodi momentai virš angų ir angų viduryje. Skaičiavimo pagrindas buvo paimta: plentvolis 7 t. svorio, žmonių minia 400 kg/m^2 : to pilnai užtenka I rūšies vieškeliai (kalba netaisyta). Nuotraukos kopija iš J. Gabrio knygos „Sauskeliai“, 1931.



190. Tilto perdengimo bendras plotis 5,70 m; važiuojamosios dalies 5,20 m. Tiltas turi tik dvi išilgines sijas per 3,50 m viena nuo kitos, konsolės po 1,10 m. Kas 3,50 m sijos sujungtos stipriais skersiniais balkiais. Plokštė kryžminai armuota, tatau apsimoka daryti dėl to, kad tiltas turi skerspjūvyje tik dvi išilgines sijas. Kryžminai armuotos plokštės šonai turi 3,50 ir 3,50 m ilgio, vadinasi, ji kvadratinė, tad tokiom plokštėm tatau labai naudinga. Plokštės storis 19 cm, ji apskaičiuota, kaip įtvirtinta skersiniuose balkiuose ir laisvai gulinti išilginėse sijose (kalba netaisyta). Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto ramentas ir tilto perdenginio apačia 2006 03 23.



191. Plokštės armatūra išilgai tilto 8 apvalių strypų po 12 mm diametro vienam tiesiniam metrui, o skersai tilto – 9 apvalūs strypai 12 mm. Konsolinė plokštė turi išlaikyti neigiamą momentą 2790 kgm ir turi viršutinėje zonoje 9 apvalius strypus 12 mm diametro. Skersiniai balkiai turi išlaikyti plokštės apkrovimą, ir, be to, duoti svarbiausioms sijoms pakankamą standumą. Jų aukštis 83 cm, plotis 30 cm: armatūros padėta 5 apvalūs strypai apačioje ir 3 apvalūs strypai 25 mm diametro viršuje (*kalba netaisyta*). Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio apačia 2006 03 23.



192. Kiekviena išilginė sija turi išlaikyti be paslankaus krūvio – dar savąjį svorį $g=4,93$ t/m. Kraštinių angų didžiausias momentas 255,50 t/m; pakabinto balkio $M_{\max}=245,7$ tm, o virš atramos neigiamas momentas – 260,00 t. Iš to matyti, kad momentas mažai kuo tarp savęs skiriasi (*kalba netaisyta*). Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2006 03 23.



193. Balkių aukštis kraštinėje angoje $1,66 \times 0,48$ m, armatūros 14 apvalių strypų 36 mm diametro, tokį pat pjūvį ir geležies kiekį turi pakabintas balkis. Virš atramos balkio pjūvis $2,50 \times 0,64$ m: armatūra – 11 apvalių strypų 36 mm diametro. Visi šlities įtempimai žemesni už leidžiamuosius. Atraminė reakcija į šarnyrus – 56,30 t, į ramtą – 58 t, į taurą 170 t. (kalba netaisyta). Autoriaus nuotraukoje tilto dešiniojo kranto ramto ir perdenginio vaizdas nuo aukštupio pusės 2006 03 23.



194. Ant ramtų nejudamosios atraminės dalys – švino plokštė, judamosios atraminės dalys, taip pat ir šarnyro nejudamosios – plieninės, paritai – 16 cm diametro ir 40 cm ilgio. Tyrinėjimais nustatyta, kad gruntas geras – kietas molis, tad ramtai ir taurai suprojektuoti be polių. Taurų pamatai 4,00 m gilumo, skaitant nuo vasaros vandens horizonto. Ramtai ir taurai užbetonuoti betonu 1:3:6 sąsato (kalba netaisyta). Autoriaus nuotraukoje tilto dešiniojo kranto ramto atraminių dalių vaizdas 2006 03 23.



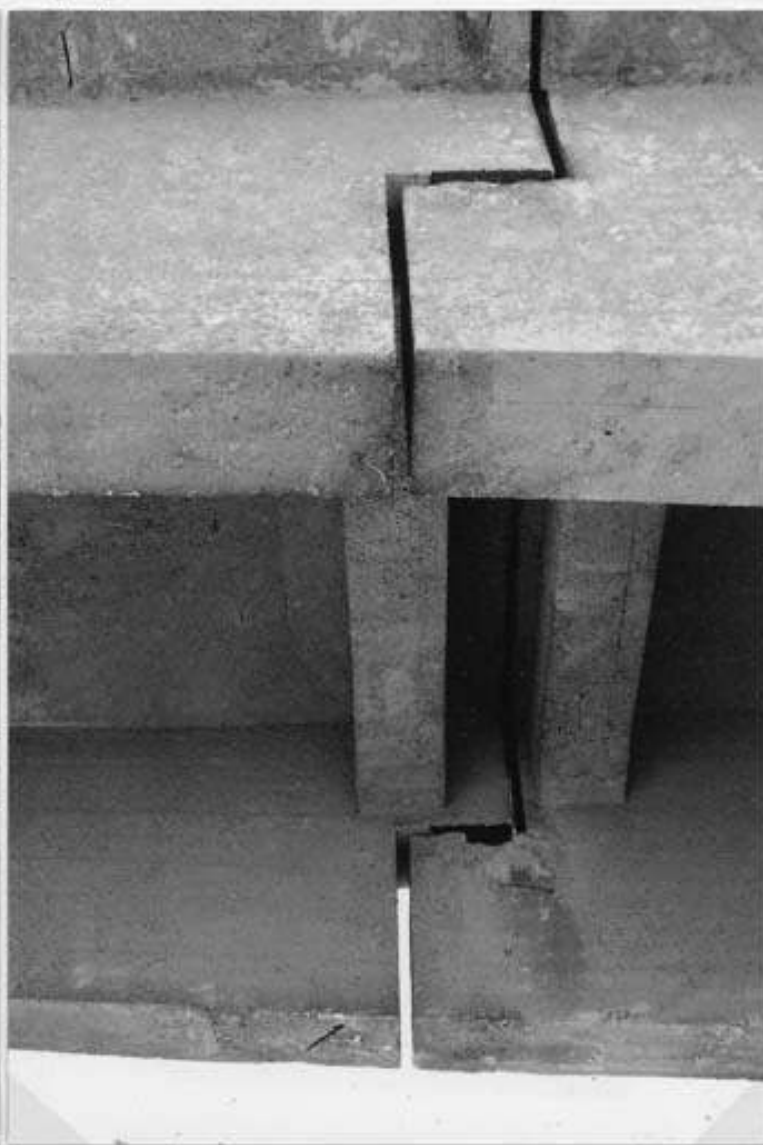
195. Tilto projektą parengė Pranas Morkūnas. Tilto rangovas Albinas Sabaliauskas, statybos vadovas Adolfas Jazbutis, darbų vykdytojas Kazimieras Stelmokas. Jis įdomus tuo, kad važiuojamosios dalies danga išgrįsta lauko akmenimis (V. Klimaitis, „Suvalkijos kelininkų metraštis 1918 2008 m., pusl. 112). Autoriaus nuotraukoje tilto važiuojamosios dalies vaizdas nuo dešiniojo kranto 2006 03 23.



196. Per II pasaulinį karą 1944 m. rudenį vienas tarpatramis buvo išsprogdintas. 1956 m. pagal pirminį projektą atstatytas. (V. Klimaitis, „Suvalkijos kelininkų metraštis 1918 2008 m., pusl. 112). Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio 2006 03 23.



197. Autoriaus nuotraukoje intarpinės sijos vaizdas iš aukštupio pusės 2006 03 23.



198, 199. Intarpinės sijos ir gembės nuo antrojo tauro sujungimas iš žemupio ir aukštupio pusės 2006 03 23.



200. Šis tiltas pastatytas žemiečio inžinieriaus Prano Stanaičio rūpesčiu. Jis nuo 1924 iki 1936 m. (iki mirties) dirbo Susisiekimo ministerijoje eidamas įvairias pareigas. (V. Klimaitis, „Suvalkijos kelininkų metraštis 1918 2008 m., pusl. 112). Autoriaus nuotraukoje atminimo lenta skirta Pranui Stanaičiui 2006 03 23.



201. Inž. Pr. Stanaitis palaidotas Slabadų kapinėse šalia savo brolio generolo Juozo Stanaičio. Lietuvos Vyriausybės 1996 m. gegužės 16 d. nutarimu Nr. 589 suteikė šiam tiltui inžinieriaus Prano Stanaičio vardą, minint jo mirties 60-metį. Tiltas įtrauktas į Kultūros vertybių registrą, jo kodas S 195. (V. Klimaitis, „Suvalkijos kelininkų metraštis 1918 2008 m., pusl. 112). Autoriaus nuotraukoje atminimo lentos skirtos Prano Stanaičio atminimui pritvirtinimo vieta ant tilto 2006 03 23.



202. Autoriaus nuotraukoje tilto tarpinės sijos ir taurų vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



203. Autoriaus nuotraukoje tilto tarpinės sijos ir taurų vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



204. Kudirkos Naumiesčio hidroelektrinė neveikia jau kelis dešimtmečius. Prieš daugiau nei 30 metų jai užsidarius, pastate buvo įkurta pirtis ir kavinė. Tačiau pastarosios taip pat seniai neveikia. Šiuo metu užtvanka jau sugriuvusi, buvusios hidroelektrinės pastatas taip pat nenaudojamas ir apleistas. *Autoriaus nuotraukoje užtvankos vaizdas nuo kairiojo kranto 2011 10 11.*



205. Prieš maždaug nei septynerius metus rajono savivaldybė sudarė nuomos sutartį su UAB "Sofvila". Nuomininkas ketino įrengti naują hidroelektrinę, tačiau šie planai iki šiol nebuvo vykdomi. Sutartyje buvo nurodoma, kad nuomininkas turi per 12 mėnesių nuo sutarties pasirašymo pradėti hidroelektrinės statybos darbus ir per 3 metus ją pastatyti. Kadangi naujos hidroelektrinės statymo projekte nebuvo numatytas žuvitakis, projekto nebuvo galima vykdyti. *Autoriaus nuotraukoje užtvankos vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.*



ПАМЯТНАЯ КНИЖКА

СУВАЛКСКОЙ ГУБЕРНИИ

на 1904 годъ.



Составлена и издана по распоряженію Губернскаго
Начальства.



СУВАЛКИ.

ТИПОГРАФІЯ ГУБЕРНСКАГО ПРАВЛЕНІЯ

1904.

ПРИЛОЖЕНІЯ.

ОБЪѢЗДЪ ГУБЕРНІИ

въ іюль 1903 года.

— 40 —

Владиславовъ единственный уѣздный городъ въ губерніи, не имѣющій вовсе православной церкви и религиозныя нужды мѣстнаго православнаго населенія удовлетворяются настоятелемъ церкви въ Кибартахъ. Населенія въ городѣ не свыше 4000 душъ, изъ коихъ $\frac{4}{5}$ еврей. Съ востока его окружаетъ р. Шешупа, служащая для сплава строевого лѣса, а съ запада р. Ширвинта, составляющая пограничную съ Пруссіею черту. Желѣзный мостъ черезъ эту рѣку считается „обоюднымъ“; построенъ онъ въ 1882 году на средства нашего министерства путей сообщенія и прусскаго правительства.

Въ 1879 году по сношенію русскаго Правительства съ прусскимъ послѣдовало обоюдное соглашеніе на постройку постоянного моста чрезъ пограничную р. Ширвинту, между городами Владиславовомъ и Ширвинтами. На основаніи этого соглашенія выработанъ былъ проектъ договора между обоими Правительствами о постройкѣ моста, его содержаніи и условіи пользованія имъ, состоящей изъ 11-ти статей. Уполномоченными для заключенія договора назначены были юридическій совѣтникъ Сувалкскаго губернскаго правленія тит. сов. А. Курціушъ и Провинціальныи совѣтникъ Пилькаленскаго округа Мерсъ, которые и подписали договоръ въ январѣ 1881 года. По конвенціи этой постройку моста и ремонтъ его въ будущемъ предположено производить на средства обоихъ Правительствъ въ половинной долѣ по

смѣтамъ, составленнымъ техниками прусскаго правительства, разсмотрѣннымъ русскими техниками и принятымъ обоими правительствами, исключительно подъ управленіемъ и надзоромъ прусскихъ строителей. Завѣдываніе мостомъ поручалось Пилькаленскому ландрату и начальнику Владиславовскаго уѣзда по званію пограничнаго комиссара. Наблюденіе за содержаніемъ моста возложено за общій обоихъ правительствъ счетъ на прусское правительство съ тѣмъ, чтобы Пилькаленскій ландратъ съ прусскимъ окружнымъ строительнымъ чиновникомъ и начальникъ Владиславовскаго уѣзда съ техникомъ округа путей сообщенія ежегодно производили осмотръ моста и опредѣляли необходимыя къ производству работы. Пользованіе мостомъ и проходъ по рѣкѣ подъ мостомъ плотовъ, берлинокъ и другихъ судовъ безплатные. Мостъ законченъ постройкою въ ноябрѣ 1882 года и стоимость постройки опредѣлилась въ 66850 талеровъ (61912 р.)

Освященіе и открытіе моста состоялось въ 12 часовъ дня 7 ноября 1882 года при весьма торжественной обстановкѣ.

На открытіи и освященіи моста присутствовали и. д. Сувалкскаго Губернатора Вице-Губернаторъ баронъ Рамзай, командиръ 1-й бригады 2 кавалерійской дивизіи генераль-маіоръ Кельнеръ, Начальникъ Вержболовскаго таможеннаго округа, статскій совѣтникъ Тетеревниковъ и представители мѣстныхъ уѣздныхъ властей и со стороны прусскаго правительства оберъ-президентъ изъ Кенигсберга (генераль-губернаторъ) Шликманъ и Регирунгсъ-Президентъ изъ Гумбинева (губернаторъ) Штейманъ. Самос торжество открытія состоялось по предварительному соглашенію при слѣдующемъ церемоніалѣ.

Отъ прусскаго гор. Ширвинты мѣстные жители, имѣя во главѣ цеховыхъ со значками и учащуюся

молодежь, открыли шествіе съ музыкой и пѣніемъ; вступивъ на мостъ Гумбиненскій губернаторъ и Ширвинтскій бургомистръ произнесли соотвѣтственные случаю рѣчи. Съ русской стороны при входѣ на мостъ отъ гор. Владиславова настоятелемъ Кибартской церкви совершенъ былъ соборне молебень съ водосвятиемъ въ присутствіи властей и массы народа при хорѣ пѣвчихъ и полуэскадронѣ 4 лейбъ-драгунскаго Ея Величества Государыни Императрицы Маріи Ѳеодоровны полка съ хоромъ трубачей. По провозглашеніи многолѣтія Россійскому Царствующему Дому, русскія и прусскія должностныя лица, участвовавшія въ торжествѣ, сошлись и привѣтствовали другъ друга на срединѣ моста, причемъ баронъ Рамзай провозгласилъ „ура“ Германскому Императору и хоръ трубачей игралъ прусскій народный гимнъ, а прусскій оберъ-президентъ провозгласилъ „ура“ Государю Императору Александру III и хоръ заигралъ русскій народный гимнъ „Боже, Царя храни“. По окончаніи официального церемоніала открытія моста, въ Владиславовѣ состоялся завтракъ, устроенный жителями города по собственному почину и добровольной поднискѣ. На завтракъ присутствовали должностныя лица обоихъ правительствъ (до 60 человекъ). За завтракомъ произнесены были тосты за Государя Императора и Германскаго Императора, за представителей власти обоихъ правительствъ и кромѣ того нѣсколько тостовъ, заключающихъ выраженія пожеланій мирнаго и дружнаго преуспѣянія обоихъ сосѣднихъ государствъ. Затѣмъ въ 3 часа дня въ Ширвинтахъ состоялся обѣдъ, на которомъ по предварительному приглашенію присутствовали баронъ Рамзай, ген.-м. Кельнеръ, стат. сов. Тетеревниковъ и представители уѣздной власти гор. Владиславова. За столомъ противъ прибора барона Рамзая стоялъ

тортъ, съ надписью на русскомъ языкѣ: „трудъ оконченъ для мирнаго общаго счастья“. За обѣдомъ также произнесены были тосты за Царствующій Домъ, Русскій и Германскій и за представителей власти обоихъ государствъ. Кенигсбергскій оберъ-президентъ, оставшись очень довольнымъ торжествомъ открытія моста, заявилъ, что торжество это будетъ описано въ германскихъ газетахъ; въ русскихъ газетахъ оно, насколько намъ извѣстно, не было описано.

Расходы на производимый по мѣрѣ надобности ремонтъ этого моста также принимаются въ половинной долѣ обоими Правительствами; послѣдній ремонтъ произведенъ былъ въ 1899 году.

Другой мостъ въ Владиславовѣ чрезъ р. Шешупу, при вѣздѣ въ городъ отъ Шакъ, деревянный; построено онъ на средства губернскаго дорожнаго сбора въ 1875 г. за 44063 р. 69 коп. Капитальный ремонтъ его, произведенный въ прошломъ году, обошелся въ 18533 рубля.

На слѣдующій день, 19 іюля, въ уѣздномъ управленіи въ 10 часовъ утра состоялся пріемъ чиновниковъ управленія и учителей мѣстнаго двухкласснаго училища.

.

Е. Ск.

TILTAI KUDIRKOS NAUMIESTYJE

Miestas įsikūręs Šešupės ir Širvintos upių santakoje, 20 km į pietvakarius nuo Šakių, prie pat Didžiosios ir Prūsų Lietuvos sienos. Kada buvo įkurtas Kudirkos Naumiestis, tikslų duomenų nėra. Tikriausiai žmonės čia pradėjo gyventi tik nurimus Kryžiaus karams. Nuo nuolatinių kryžiuočių puldinėjimų Sūduva, o kartu ir Kudirkos Naumiesčio apylinkės, buvo ištuštėjusios. Naumiesčio, kaip ir daugelio kitų Lietuvos vietovių, pradžia nėra visiškai aiški. Tą kraštą iš vokiečių ordino atkariavo Vytautas Didysis 1410 m., o galutinai pergalę įtvirtinta 1422 m. Jo tikrai būta XVI a. Žygimanto Vazos (1587 - 1632) laikais. Yra žinių, kad dar karalienė Bona Šešupės ir Širvintos santakoje buvo įkūrusi Duliebaičių kaimą, kuriam priklausė 24 valakai žemės. 1643 m. karalienė Cecilija Renata, karaliaus Vladislavo IV žmona pavertė šį kaimą miestu ir pavadino savo vyro vardu - Vladislavovu ("Władysławow"). Tais pačiais metais miestui buvo suteiktas ir herbas (elnio galva su ragais ir trimis žvaigždėmis). Buvo nustatytos 3 metinės mugės ir turgus kiekvieną sekmadienį. Buvo uždrausta gyventi žydams. Karalienės Cecilijos privilegiją patvirtino Vladislavas IV 1643 m. ir vėliau Augustas II 1723 m. leisdamas gyventi ir žydams. Tai pakartojo 1744 m. Augustas III ir 1766 m. Stanislovas Augustas. Naujasis vietovės vardas neprigijo, ir žmonės jį vadino Miestu arba Naumiesčiu. Vokiečiai išsivertė savo Neustadt, lenkai Nowe Miasto. Lenkų karalystės laikais miestas vėl imtas vadinti Vladislavovu. Šis pavadinimas išsilaikė iki I pasaulinio karo. Šiuo vardu Naumiestis oficialiai buvo vadinamas iki Lietuvos nepriklausomybės paskelbimo 1918 m. Ta pati karalienė Cecilija Renata 1644 metais Naumiestyje įsteigė vienuolyną ir pastatė medinę bažnyčią. Šie pastatai stovėjo toje pačioje vietoje, kur dabartinė mūrinė bažnyčia. Po šimto metų bažnyčia sudegė. Dabartinė mūrinė bažnyčią statyti baigė kunigas J. Marma 1869 m. Po trečiojo Lietuvos - Lenkijos padalinimo (1795m.) Sūduva vėl atiteko Prūsijai. Per Tilžės taiką (1807 m.) buvo įkurta Varšuvos kunigaikštija, prie jos prijungė ir Sūduvą. Varšuvos kunigaikštijai Sūduva priklausė iki 1813 metų. Vadinas, 1808 - 1813 metais Naumiestį valdė Napoleonas, tikrasis Varšuvos kunigaikštijos valdovas. Po Napoleono armijos sutriuškinimo iki 1915 metų šis kraštas priklausė Prūsijai. 1915 - 1919 m. jis buvo Vokietijos valdžioje.

Vienas svarbesnių objektų Kudirkos Naumiestyje - V. Kudirkos tiltas per Šešupę. Per patį miestą driekiasi kelias Vilkaviškis - Kudirkos Naumiestis - Šakiai (Nr. 138). Šiuo metu tai krašto kelias, kurio ilgis 44,16 km. Tai senas kelias. Jis buvo svarbus buvusiai apskrčiai, nes jungė daugelį apskrities gyvenviečių su centru. O važiuodamas pietų kryptimi už 16 km galėjai patekti į Vilkaviškio geležinkelio stotį. Tas kelias prieš šimtą metų buvo aprašytas apžvalgoje "Objезд gubernij".

Norint patekti į Kudirkos Naumiesčio priemiestį Meištus arba nuvažiuoti į Šakius, reikėjo pervvažiuoti Šešupę. Iki XIX a. antrosios pusės tą kliūtį tikriausiai įveikdavo per brastą, nes tilto iki to laiko nebuvo. Rašytiniai šaltiniai teigia, kad pirmas tiltas per Šešupę Kudirkos Naumiestyje pastatytas 1877 metais. Tai buvo 7 angų medinis tiltas, kuris turėjo 5 lytlauzas pavasario ledams trupinti.

1882 metais, vykdant Rusijos ir Vokietijos vyriausybės susitarimą, per Širvintą (prie Naumiesčio) buvo pastatytas metalinis tiltas, skiriantis Rusijos imperiją nuo Vokietijos. Tiltas iškilmingai atidarytas 1882 metais lapkričio 20 d. 12 val., dalyvaujant Suvalkų gubernatoriui baronui Ramzajui, kuris atstovavo Rusijai. Vokietijai iškilnėse atstovavo Karaliaučiaus viceprezidentas Šlikmanas ir Gumbinės vyriausybės prezidentas Štemanas. Tiltas kainavo 61912 caro rublių. Šis tiltas išbuvo beveik 32 metus, nes per Pirmąjį pasaulinį karą (1914 m.) jį susprogdino vokiečiai. Po karo tiltą atstatė, tačiau 1944 metų spalio 15 d. traukdamasi vokiečių kariuomenė jį vėl susprogdino.

Tiltas per Šešupę tarnavo ilgiau. 1914 metų rugsėjo mėnesį, prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui, rusų karo vadovybė, traukdamasi nuo vokiečių kariuomenės puolimo, šį tiltą apipylė žibalu ir padegė. Reikia manyti, kad jis smarkiai nukentėjo, nes buvo medinis. Tiltas tapo plačiai žinomas, kai V. Kudirka jį aprašė satyroje "Lietuvos tilto prisiminimai". Šiame kūrinyje jis kandžiai išjuokė caro valdininkus, jų savivalę, žiaurumus, girtuoklystę ir kitas ydas. Be to, gyvendamas Kudirkos Naumiestyje, V. Kudirka beveik kiekvieną dieną eidamas pasivaikščioti į Meištų šilęjį pereidavo šį tiltą.

Nėra tikslų žinių, kada atstatytas 1914 m. sudegintas tiltas per Šešupę, tačiau tai turėjo būti padaryta netrukus po karo. Naujo tilto būtinai reikėjo, nes po karo apskrities centrą perkėlė į Šakius. Per visą nepriklausomybės laikotarpį gyvavo Šakių apskritis. Bėgant laikui, medinio tilto būklė blogėjo. Jį reikėjo nuolat remontuoti.

Nepriklausomos Lietuvos laikais statė jau gelžbetoninius tiltus. Šakių - Kudirkos Naumiesčio kelyje per Novą 1929 metais atidarytas judėjimas rėminiu dviejų angų nekarpytų sijų sistemos gelžbetoniniu tiltu. Pribrendo laikas statyti ilgalaikį gelžbetoninį tiltą per Šešupę Kudirkos Naumiestyje.

Tilto statybai vadovavo jaunas, bet jau pasižymėjęs tiltų statytojas Adolfas Jazbutis. Darbus pradėjo 1938 metų pavasarį. Kad transporto priemonės galėtų laikinai pervažiuoti upę, kairėje statomo tilto pusėje pastatė laikiną tiltą. Darbai vyko sklandžiai, betonavimas iki žiemos pradžios buvo baigtas. Apie šią statybą 1938 - 1939 metais nuolat informavo "Lietuvos aidas". 1938 05 06 Nr. 201 "Griauis istorinį tiltą": Dr. Vinco Kudirkos aprašytas istorinis tiltas greitu laiku bus nugriautas, o jo vietoje pastatytas gelžbetoninis, kuris dar labiau pagražins Kudirkos Naumiesčio miestą". 1938 05 30 Nr. 239: "Miestas kultūrėje": "Kudirkos Naumiestis šiais metais dar daugiau pasipuoš, nes visose gatvėse daromos prie šaligatvių briaunos, kurių pirmiau ne visur buvo. Dabar šaligatviai pasidarys apie metrą platesni. Pastatys naują tiltą per Šešupę, reikėtų svarbiausią gatvę, kuria eina susisiekimas Vilkaviškis - Šakiai, iškloti bituko plytomis". 1938 11 29 Nr. 542: "Tilto betonavimo darbai jau baigti": "Nors ir labai buvo pavėlinti tilto darbai, tačiau esant šiltam ir gražiam rudeniiui, jau betonavimo darbai baigti ir darbas toliau intensyviai varomas. Numatoma, kad iki Naujųjų Metų bus galutinai baigtas". 1938 12 28 Nr. 587 "Nelaimingas atsitikimas": "Gruodžio 22 d. prie baigiamų tilto darbų darbininkas V.Šneideris išsidūrė su viela sau akį. Nukentėjęs išvežtas į Kauno kliniką". 1939 01 28 Nr. 45: "Vargsta be tilto": "Pradėtas pernai statyti per Šešupę gelžbetoninis tiltas jau seniai baigtas, bet sausio 23 d. komisija šio tilto iš rangovo nepriėmė dėl netinkamai atliktų darbų. Gi laikinąjį tiltą pakilęs vanduo išardė. Nesant susisiekimo visas judėjimas apmiręs ir žmonės daug dėl to turi vargti. Todėl skubiai reikalinga, kad rangovas pastatytų kitą laikiną tiltą". 1939 01 31 Nr.48 "Tikras nesusipratimas": "Nesant per Šešupę laikinojo tilto ir neleidžiant naudotis nauju tiltu, žmonės labai vargsta, nes viską reikia gabenti per naująjį tiltą ant pečių. Sausio 24 d. vienam piliečiui būtina reikėjo pergabenti karvę iš kitos upės pusės į Naumiestį. Tilto administracija tačiau per tiltą karvės neleido gabenti, bet patiems žmonėms eiti leidžiama. Nematydamas kitos išeities, pilietis paprašė dar 3 vyrus ir jie keturiose karvę pergabeno ant rankų per tiltą". 1939 02 10 Nr. 67 "Ir vėl nelaimė prie tilto": "Išimant polius iš po naujai pastatyto tilto krentantis rantas sunkiai sužeidė Andriukaitį. Nukentėjęs buvo išvežtas į ligoninę, tačiau ligoninėje mirė". 1939 04 03 Nr.157 "Ir vėl vargsta be tilto": "Pakilęs vanduo Šešupėje apšėmė laikinąjį tiltą, todėl judėjimas su Šakiais jau nutrauktas. Dėl to žmonės turi daug vargo". 1939 06 21 Nr. 322 "Jau leistas judėjimas per Dr. V.Kudirkos tiltą": "Pernai gegužės mėn. pradėtas statyti per Šešupę gelžbetoninis tiltas, kuris pavadintas Dr. V.Kudirkos tiltu, jau baigtas statyti ir per jį leido judėjimą. Iškilmingas atidarymas bus kiek vėliau, kai bus baigtas privažiavimų pylimas pilti ir tvarkyti". Iš publikacijų matyti, kad trečiasis tiltas per Šešupę pradėjo gyvuoti 1939 m. vasaros pradžioje. Atrodo, kad šio gražaus ir grakštaus tilto atidarymo iškilmių nebuvo. Tuometinei Lietuvos Vyriausybei rūpėjo kur kas svarbesni įvykiai. Tik prieš tris mėnesius Vokietija buvo atplėšusi Klaipėdos kraštą. Vokietijos teritorija buvo už 300 metrų nuo šio tilto. Rūpesčių jau buvo ir dėl Rytų kaimyno. Po dviejų metų prasidėjo Sovietų sąjungos ir Vokietijos karas. Jau pirmąją dieną anksti rytą per V.Kudirkos tiltą Rytų link dundėjo tankai ir kita karinė technika. Tuo metu tiltui neteko pajusti karo baisumų. Visai kita padėtis susidarė 1944 metais, kai frontas traukėsi į Vakarus. Tais metais karo veiksmai prie Kudirkos Naumiesčio prasidėjo rugpjūčio mėnesio pabaigoje. Stipriai įtvirtintos vokiečių kariuomenės pozicijos buvo už Šešupės ir Širvintos upių. Prie Kudirkos Naumiesčio fronto linija išbuvo du mėnesius. Daug miesto gyventojų nuo sviedinių ir bombų slėpėsi bažnyčios rūsiuose. Bažnyčia stovėjo vos 200 m nuo tilto per Šešupę ir 500 m nuo tilto per Širvintą. Ten besislepiančios gyventojai pastebėjo pro bažnyčią paupiu nutiestus spalvotus laidus: nuo Šešupės tilto jie driekėsi Širvintos tilto link. Buvo aišku, kad abu tiltai užminuoti ir paruošti susprogdinti. Apie tai vėliau pasakojo Jurgis Pažareckas, Juozas Simanavičius ir Vytautas Šuopys. Spalio 16 d. Sovietų sąjungos kariuomenė pradėjo pulti. Tą pačią dieną į orą išlėkė Širvintos tiltas, o Šešupės tiltas liko sveikas. Pokario metais spauda tvirtino, kad Šešupės tiltą nuo susprogdinimo išgelbėjo rusų kareivis žvalgas. Gali būti, kad minėtus laidus prie tilto nukirpo ir jis, tačiau anksčiau tai jau buvo padarę naumiestiečiai. 1962 metais tiltui per Šešupę suteikė Sovietų sąjungos didvyrio Žimano vardą.

Kai 1939 m. pastatė tiltą per Šešupę, jo viduryje pritvirtino bareljefus. Dešinėje pusėje buvo bareljefas su V.Kudirkos atvaizdu ir užrašas, kad tiltui suteiktas V.Kudirkos vardas. Bareljefo projektą sukūrė skulptorius Juozas Zikaras. Kitoje tilto pusėje pritvirtino bareljefą su Susisiekimo ministerijos emblema. 1952 metais tuometinis Kudirkos Naumiesčio rajono (tuo metu rajono centras) vykdomojo komiteto pirmininkas Pranas Mikuckas atėjo pas kelio meistrą Juozą Baltramonaitį ir pareikalavo nuimti Dr. Vinco Kudirkos bareljefą. Išeidamas P.Mikuckas pagrasino, jei šio reikalavimo neįvykdys, tai padarys kiti. Kelio meistras J.Baltramonaitis nenorėjo imti bareljefo, tačiau gerai suprato, kad jį vis tiek nuims. Todėl nurodė kelio remontininkui S.Dailidei nuimti bareljefą ir atnešti jam. Darbininkas užduotį atliko. Gavęs V.Kudirkos bareljefą, J. Baltramonaitis jį perdavė savo viršininkui – Kybartų plentų valdybos vadovui V.Širkai. Kelias Vilkaviškis – Kudirkos Naumiestis – Šakiai, taip pat tiltas per Šešupę tuo metu priklausė Kybartų plentų

valdybai. Vėliau V.Kudirkos bareljefą V.Širka perdavė saugoti patriotiškai nusiteikusiam savo mechanikui naumiestiečiui Juozui Šipailai. Šis patikimai jį paslėpė ir saugojo visą sovietinės okupacijos laikotarpį. Dėl ramybės buvo paskleista versija, kad bareljefas perlydytas, t.y. sunaikintas. Tik atkūrus Lietuvos nepriklausomybę ši istorinė vertybė perduota Vinco Kudirkos memorialiniam muziejui Kudirkos Naumiesčio vidurinėje mokykloje. 1988 metų gruodžio 16 dieną naumiestiečiai ir miesto svečiai susirinko prie Šešupės tilto. Tą dieną iškilmingoje aplinkoje buvo gražintas senasis – Vinco Kudirkos – tilto vardas. Iškilmėse dalyvavo skulptoriaus J.Zikaro duktė Alytė Zikaraitė ir poetas Algimantas Baltakis. Pastarasis yra tilto statytojo Adolfo Jazbučio dukters vyras. Minėjime poetas perskaitė savo eilėraštį "Tilto ramsčiai", parašytą 1958 metų birželio mėnesį. Šis eilėraštis skirtas Adolfui Jazbučiui, kuris visoje Lietuvoje pastatė nemažai didelių ir mažų tiltų:

*Metalo sijas ant pečių užsikorė,
Granito jaučiai brenda prieš srovę.
Nuo įtempimo išrietę sprandą,
Dieną ir naktį jie brenda ir brenda.
Kai upė patvinsta ir lytys plaukia –
Iš vietos jie ir tada nesitraukia.
Jie neša tiltą – kantrūs, galingi,
Visų primiršti, visiems reikalingi.*

1964 metų gegužės mėnesį V.Kudirkos tiltas per Šešupę perduotas į Šakių kelių valdybos balansą. 30 metų šis tiltas atlaikė vis didėjanti transporto eismą. Nuolatinį nerimą kėlė tilto galuose esančios konsolės. Intensyvėjant eismui, sunkėjant mašinoms, didėjo konsolių virpėjimas. Tie virpesiai ir vibracijos persidavė tilto galuose buvusiam pylimo gruntui ir važiuojamosios dalies dangai. Dėl to važiuojamojoje dalyje atsirasdavo duobių, įgriuvų, kildavo pavojus eismo saugumui. Tiltą reikėjo remontuoti. 1983 metais abiejuose tilto galuose ant specialiai paruošto pagrindo paklojo 4 metrų ilgio pereinamąsias plokštes. Atlikus šiuos darbus, daugiau įgriuvų nepasitaikė.

Prieškarinio tilto ilgis buvo 65 metrai, dabar – 73 metrai. Siekiant užtikrinti eismo saugumą 1977 metais tilto važiuojamosios dalies kraštuose buvo įrengti pusės metro aukščio metaliniai kelkraščiai. 1995 metais tilto galuose buvo atliktas pereinamųjų siūlių remontas. Panaudojus "kosmetines priemones", šis gražuolis tiltas džiugintų naumiestiečius kaip prieš 60 metus, kai jį pastatė talentingas tarpukario Lietuvos tiltų statytojas Adolfas Jazbutis.

Vinco Kudirkos tiltas per Šešupę yra krašto kelio Vilkaviškis – Kudirkos Naumiestis – Šakiai trasoje. Apie šį kelią kalbėta jau XIX a. minėtoje "Objezd guberniji". Tuomet tai buvo paprastas Sūduvos vieškelis. 1918 metais atkūrus Lietuvos nepriklausomybę ir apskrities centrą iš Kudirkos Naumiesčio perkėlus į Šakius, šis kelias tapo labai reikšmingas Šakiams. Todėl po kelerių metų Lietuvos Vyriausybė nutarė kelio ruožą nuo Kudirkos Naumiesčio iki Šakių rekonstruoti, kad juo būtų galima važiuoti visais metų laikais. Kelio dangą nusprendė daryti iš akmens skaldos, kurią pylė ant paruošto pagrindo. Taip Šakiai įgijo gerą kelią, kuris jungė su visa šalimi ir laikinąją sostinę Kauną. Norint patekti į Kauną, reikėjo važiuoti per Vilkaviškį ir Marijampolę, nes dabartinio tiesioginio kelio Šakiai – Kaunas nebuvo. Transportas naujuoju tiesioginiu keliu į Kauną pradėjo važinėti tik 1954 metais. 1959 metais pradėjo rekonstruoti kelią Šakiai – Kudirkos Naumiestis, nes važavimo sąlygos senuoju skaldos plentu pasidarė nepatenkinamos. Darbus vykdė Kybartų plentų valdyba, o vadovavo jau minėtas kelio meistras J.Baltramonaitis. Šių eilučių autorius besimokydamas Kauno Politechnikos institute atliko praktiką tiesiant šiame kelyje Sintautų aplinkkelį. Ant esamo skaldos plento įrengė pagrindą iš smėlio pasluoksnių ir užpylė jį žvyro danga. Važiuojamoji 6 metrų kelio dalis įrengta iš bitumu permerkto skaldos sluoksnių. Kelio važiuojamoji dalis nesutapo su sankasos ašimi, nes dešinysis kelkraštis buvo 1 metro pločio, o kairysis – 3 metrų. Kairysis kelkraštis buvo skirtas važinėti arkliais kinkytu transportu. 1962 metais kelio Šakiai – Kudirkos Naumiestis rekonstrukcijos darbai buvo baigti.

Dabartiniu metu šio kelio būklė yra patenkinama, nors važiuojamoji dalis taip ir liko 6 m pločio. 1992 metais atlikti kelio sankasos sutvirtinimo darbai (pagilinti grioviai, nulyginti šlaitai, sustiprinti kelkraščiai). Dabar šis kelias priklauso „Marijampolės Regiono keliams“, kuriems vadovauja direktorius Juozas Litvinas.

(Kudirkos Naumiestis, Miesto istorija ir architektūra, A. MIŠKINIS, 1994; Enciklopedija "Mūsų Lietuva", BR. KVIKLYS; Tiltas per Kirsną kelyje Nr. 131 Alytus – Simnas – Kalvarija 51,5 km, tiltas per Šešupę kelyje A5 Kaunas – Marijampolė – Suvalkai 80,47 km, " VĮ "TRANSPORTO IR KELIŲ TYRIMO INSTITUTAS", 1997. Tiltas per Šešupę Kudirkos Naumiestyje, J.STEPANKEVIČIUS, Vakarinės naujienos, 1997 03 07, 14; Kudirkos Naumiesčio tiltai per Širvintą ir Šešupę, V.KLIMAITIS, 2007).

„LIETUVOS TILTO ATSIMINIMAI“

[domi ištrauka iš V. Kudirkos satyros „Lietuvos tilto atsiminimai“, parašytos 1896 m. rugsėjo mėn. Joje alergiškai vaizduojama sunki carizmo engiamos Lietuvos padėtis:

„Jau pusėtinas laiko galas, kaip aš tysau ant Šešupės. Pagimdė mane Lietuvos miškas, išvedė į svieta lietuvių rankos, nuo Lietuvos žirgų kanopų pirmąkart sudundėjau.

O drūtas buvau tiltas!

Dar pamenu tą gadynę, kada ponai važinėjo, o žydai vaikščiojo pėsčiomis. Pralėks, būdavo, karieta su ketvertu užkinkytu, aš nė nejaučiu. Sueis viso miesto žydai prieš „neštines“ nuodėmes skandinti – aš nė link. Pervąžiuos storiausiais prabaščius – aš nė krust.

Tvirtas buvau.

Nereikėjo niekad nė taisyti mane. Ir kažki kaip ilgai būčiau laikęs be taisymo, kad ne maskolių činovnikai. Tai da ypatingi sutvėrimai – teguljuos lytis. Girtuokliai neišpasakyti: pila ir pila, o degtinė vis nubėga – tarytum štai nuo manęs vanduo belyjant. Labiausiai vienok linkę prie vagystės viešo skatiko.

Vaikštinėjo syki po mane paviečio viršininkas Kopeikoliubovas ir paviečio inžinierius Nikčernickis.

-Žinote ką, Boleslovai Stanislavovičiaus, - tarė staiga viršininkas, - ar negalima būtų pataisyti šitą tiltą?

-Susimildamas, Terefilijau Dubovičiaus! Juk tiltas sveikas, drūtas, - atsakė inžinierius.

Ką juodu tarėsi toliau, negirdėjau.

Buvau jau užmiršęs tą atsitikimą. Tik tai ar į dvi nedėlias ateina žydas. Apžiūrinėjo mane iš viršaus, nusimovė čebatus, įbrido į upę, pagraibė vandenyje polius.

Žydas nuėjo sau. Man net koku pasidarė. Argi iš tikro rengiasi mane taisyti.

Pasirodo, kad iš tikro. Privežė medžių, pradėjo taisyti, pjaustyti ir viena diena mane uždare. Po remonto pasižiūrėjau sykį į Šešupę – net pasibaisėjau, išvydęs savo paveikslą: taip nusiminęs, taip nesmagus jo išvaizdis. Kad ir pablogėjęs – tarnavau žmonėms toliau.

Atėjo naujas viršininkas. Šitas naujasis vadinosi Merzavcevas. Turėjo jis gaidžio būdą ir visada vaikščiojo su pentiniais prie batų. Niekas netikėtų, jog aš iš pirmos beveik dienos puoliau jam į akis.

Viešoje vietoje, ištare Merzavcevas, turi būti vartojama maskoliška kalba. O ta vieša vieta buvo, mat, tilto galuose lentelės su parašu „žingine“. Užtepė lietuvišką parašą ir padėjo maskolišką „šagom“. Vienok arkliai, išvydę maskolišką parašą, padėjo baidytis ir į trumpą laiką sudaužė keletą vežimų, sužeidė arba suvažinėjo keletą žmonių – na, ir turėjo maskolišką parašą prašalinti. Nors lietuviško nesigražino, bet arkliai jau nesibaidė.

Dabar, sakau, jau manęs nejudins.

Kur tau!

- Aš turiu jį sumaskolinti, - ištare Merzavcevas.

Užsimanė, matote, išmest mano dalis, pritaistas dar lietuvių rankomis, ir vietoj jų įstatyti naujas, prirengtas maskolišku būdu. Iš pradžių buvo net nuspręsta statyti visai naują tiltą, tik tai pradėjus svietai rėkti, turėjo apsisistoti ant „pertaismo“.

Mane vėl uždare ir prasidėjo darbas! Triukšmo buvo kur kas daugiau, ne kaip pirmąkart taisant. Vyteli tu mano! Kaip ėmė man draskyti, tai sakau, bus jau man paskutinioji. Da laimė, kad išgelbėjo mane inžinieriaus ir žydo godumas.

Neseniai vėl ištare Merzavcevas, kad jis versias mane į provoslaviją. Kaip atliks tai, sunku įspėti. Aš žinau tik, kad verčiant į provoslaviją, turi provoslaviškai apkrikštyti, tai yra panardinti į vandenį.

Tai mane dėl to silpnumo, kad aš panerčiau į Šešupę.

Išgrauš!

Kol bus tilte nors viena senoji mano detalė, tai tokio krikšto nebus – išlaikysiu. O visų detalių, bičiuliai, permaintyti nesuspsėsite... Juk ir jūs patys neamžini: nusmuksite, bevažinėdami per savo darbo tiltus“.



206. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno gimtinė“, 2011. Pirmasis tiltas per Šešupę apie 1913 m. Fotografas Pranas Mašiotas.



207. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno gimtinė“, 2011. Dešinėje -antras tiltas per Šešupę. Kairėje – pirmojo tilto likučiai. Atvirukas. Leidėjas U.Štilkė (U.Stilke), Berlynas, 1915 m.



208. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno giminė“, 2011. Trečias tiltas per Šešupę. Fotografas nežinomas, 1923 m.

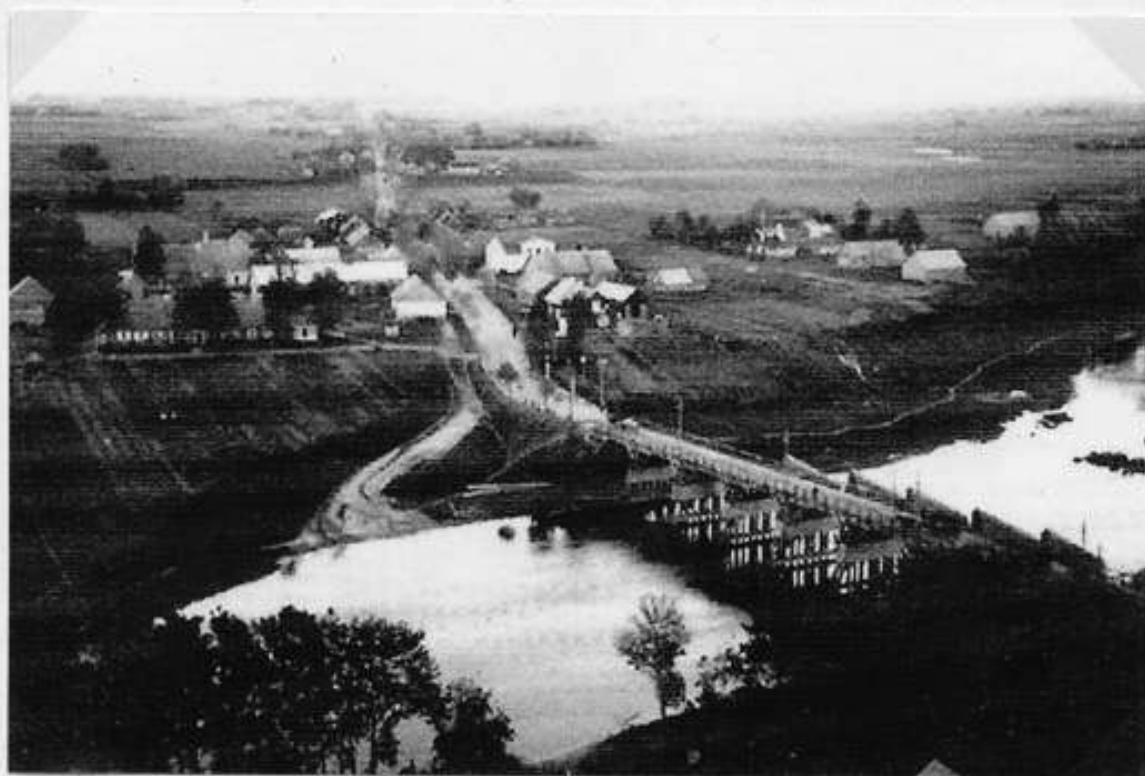


209. A. Smolenskio nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės apie 1926 m.

Tiltas per Šešupę kelyje Nr. 138 Vilkaviškis – Kudirkos Naumiestis – Šakiai 20,43 km



210. A. Smolenskio nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto link Šakių 1925 m.



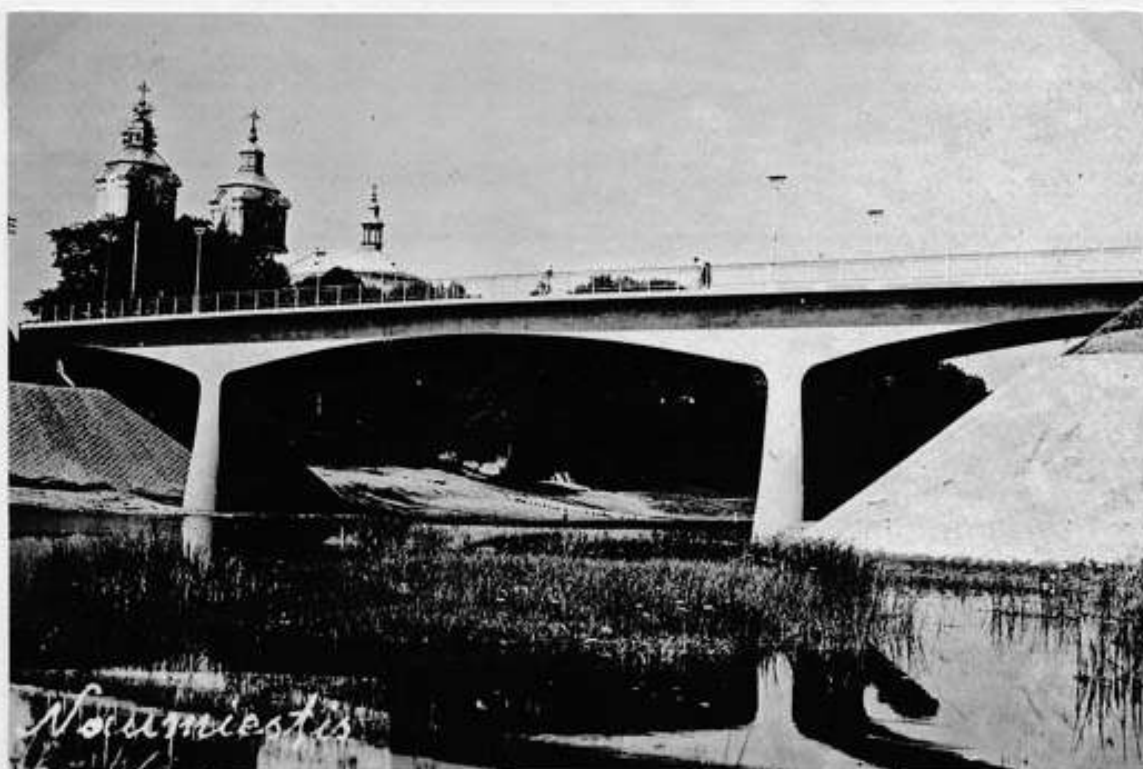
211. Nežinomo autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas iš bažnyčios bokšto 1928 m.



212. Nežinomo autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės apie 1937 07 15.



213. Tiltų statybai vadovavo jaunas, bet jau pasižymėjęs tiltų statytojas Adolfas Jazbutis. Darbus pradėjo 1938 metų pavasarį. Kad transporto priemonės galėtų pervažiuoti upę, kairėje statomo tilto pusėje pastatė laikiną tiltą. Darbai vyko sklandžiai, betonavimas iki žiemos pradžios buvo baigtas. Nuotrauka iš A. Jazbučio archyvo.



214. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno gimtinė“, 2011. Dr. Vinco Kudirkos tiltas per Šešupę. Fotografas A Smolenskis, 1939 m.



215. Važiuojamosios dalies plotis 6 m. 1939 06 21 „Lietuvos Aids“ Nr. 322 rašė: „Pernai gegužės mėn. pradėtas statyti per Šešupę gelžbetoninis tiltas, kuris pavadintas Dr. V.Kudirkos tiltu, jau baigtas statyti ir per jį leido judėjimą. Iškilmingas atidarymas bus kiek vėliau, kai bus baigtas privažiavimų pylimas pilti ir tvarkyti“. Autoriaus nuotrauka 1999 m.



216. Atrodo, kad šio gražaus ir grakštaus tilto atidarymo iškilnių nebuvo. Prieškarinio tilto ilgis buvo 65 metrai. Vokietijos teritorija buvo už 300 metrų nuo šio tilto. Po dviejų metų prasidėjo Sovietų sąjungos ir Vokietijos karas. Jau pirmą dieną anksti rytą per V.Kudirkos tiltą Rytų link dundėjo tankai ir kita karinė technika. *Autoriaus nuotrauka 1999 m.*



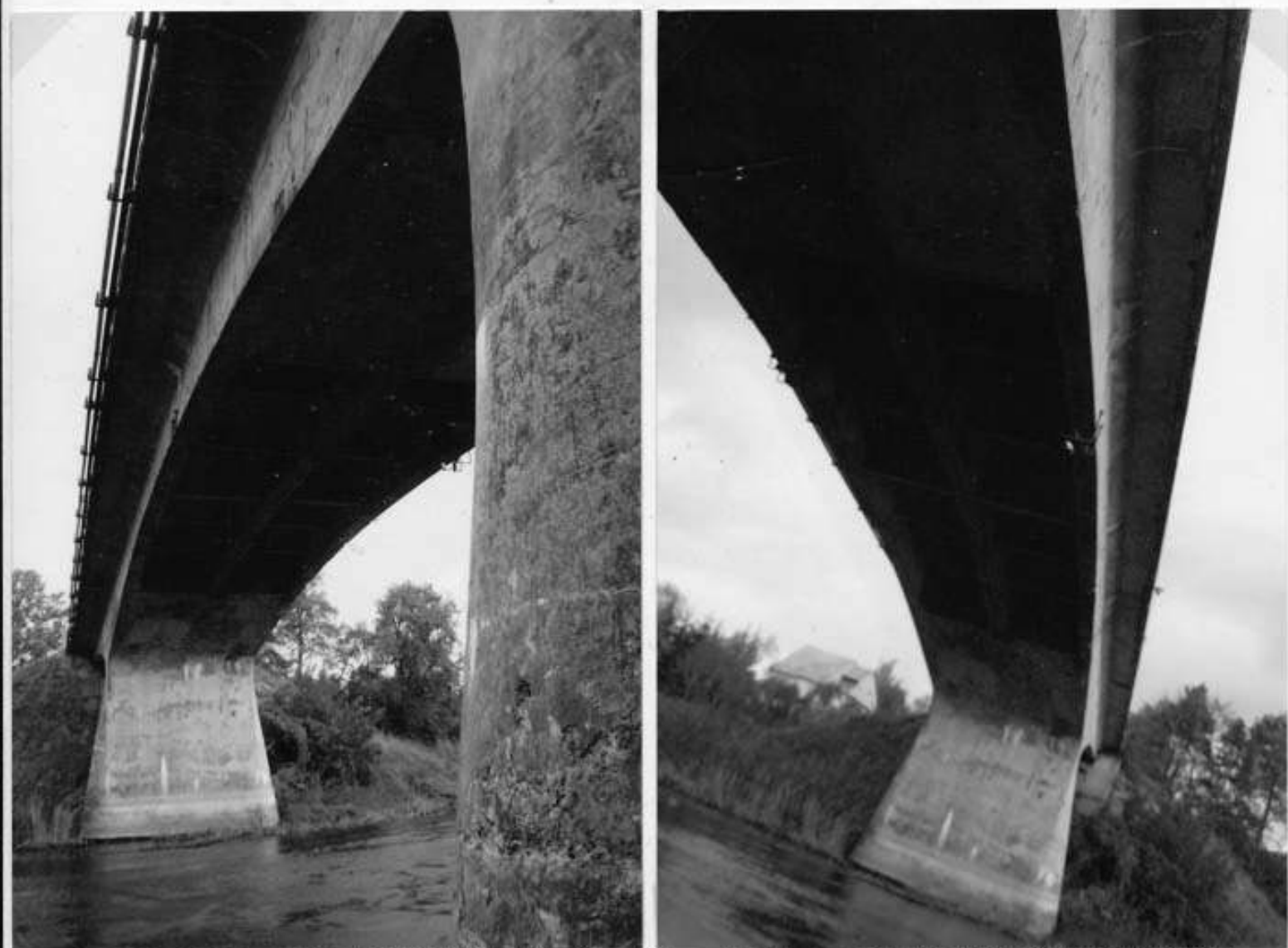
217. Tuo metu tiltui neteko pajusti karo baisumų. 1944 metais, kai frontas traukėsi į Vakarus. Tais metais karo veiksmai prie K. Naumiesčio prasidėjo rugpjūčio mėnesio pabaigoje. Stipriai įtvirtintos vokiečių kariuomenės pozicijos buvo už Šešupės ir Širvintos upių. Spalio 16 d. Sovietų sąjungos kariuomenė pradėjo pulti. Tą pačią dieną į orą išlėkė Širvintos tiltas, o Šešupės tiltas liko sveikas. *Autoriaus nuotrauka 1999 m.*



218. Nuolatinį nerimą kėlė tilto galuose esančios gembės. Intensyvėjant eismui, sunkėjant mašinoms, didėjo konsolių virpėjimas. Tie virpesiai ir vibracijos persidavė tilto galuose buvusiam pylimo gruntui ir važiuojamosios dalies dangai. Dėl to važiuojamojoje dalyje atsirasdavo duobių, įgriuvų, kildavo pavojus eismo saugumui. *Autoriaus nuotrauka 1999 m.*



219. Siekiant užtikrinti eismo saugumą 1977 m. tilto važiuojamosios dalies kraštuose buvo įrengtos 0,5 m aukščio metalinės atmušos. 1983 m. abiejuose tilto galuose ant specialiai paruošto pagrindo paklojo 4 m ilgio pereinamąsias plokštes. Tiltas pailgėjo iki 73 m. Atlikus šiuos darbus, daugiau įgriuvų nepasitaikė. 1995 m. atliktas pereinamųjų siūlių remontas. *Autoriaus nuotrauka 1999 m.*



220, 221. TKTI specialistai 1998 02 24 atliko tilto apžiūrą. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas iš žemupio ir aukštupio nuo kairiojo kranto 2011 10 11.



Dr. Vinco Kudirkos tilto, pervardyto Viktoro Zimino vardu, bareljefas
Fotografas nežinomas, 1962 m.

Sovietmečiu išgelbėtas
Dr. Vinco Kudirkos tilto bareljefas
Fotografas K. Stoškus, 2005 m.

Atkurtas Dr. Vinco Kudirkos
tilto bareljefas
Fotografas R. Treideris, 1996 m.



222a. Autoriaus 2011 10 11 nuotraukoje bareljefas ant tilto suteikus tiltui Dr. Vinco Kudirkos vardą.



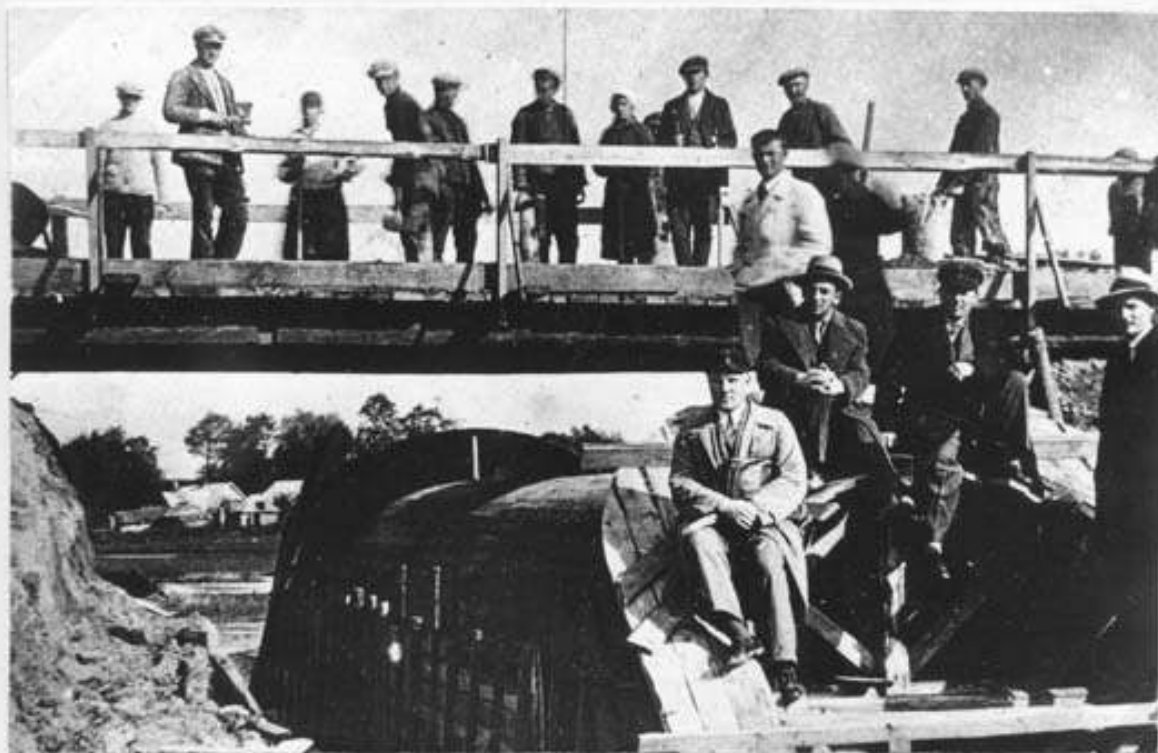
222b. Autoriaus 2011 10 11 nuotraukoje bareljefas ant tilto suteikus tiltui Dr. Vinco Kudirkos vardą.

II. TILTAI PER ŠEŠUPĖS BASEINO UPES

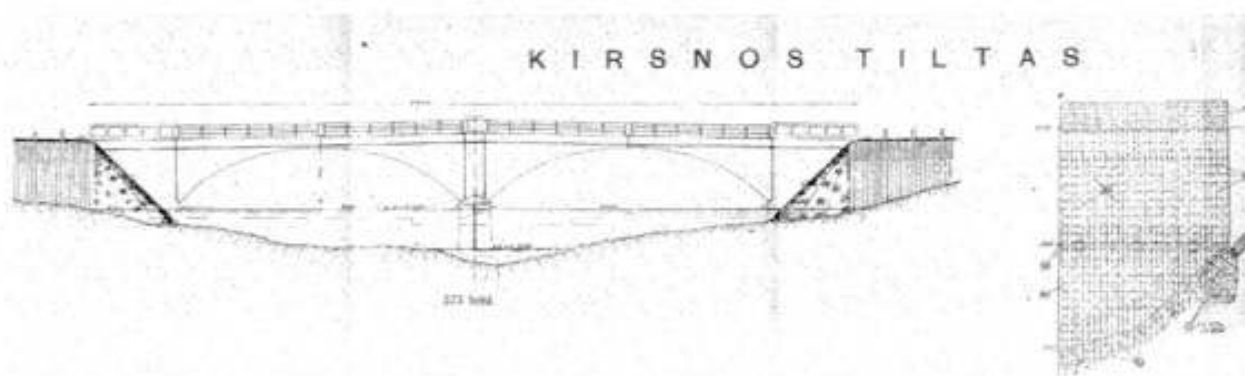
28. Marijampolės Kelių Rajono tiltai



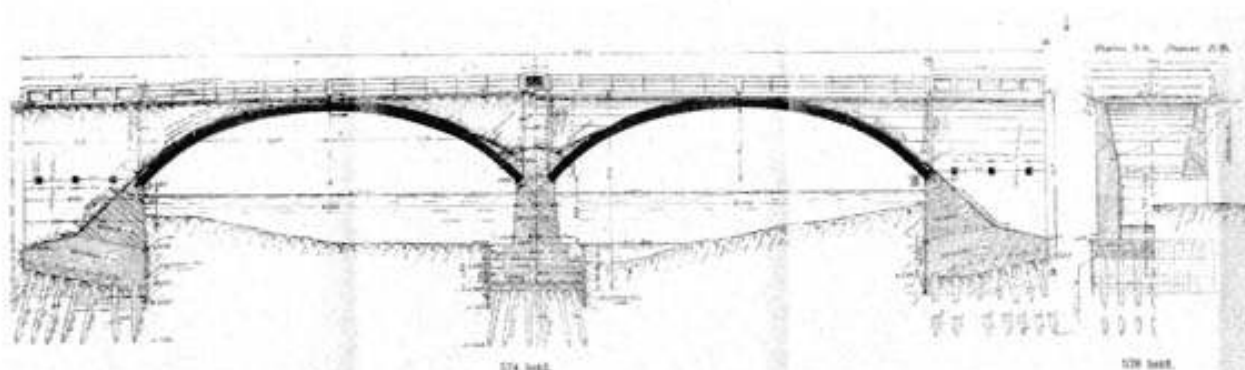
223. Pavasario ledonešis ir patvinusios upės nunešdavo nestiprius medinius tiltus per Suvalkijos upes. Judėjimas keliais nutrukdavo. Nuotraukos kopija gauta iš Marijampolės kelininkų.



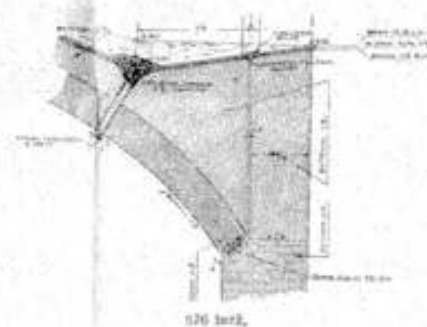
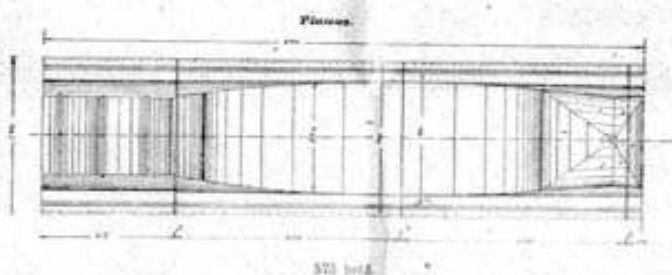
224. Marijampolės Kelių Rajono kelininkai 1926 - 1938 metais silpnus medinius tiltus perstatydavo į pastovius gelžbetoninius tiltus arba į daudas. Netoli Pilviškių 1933 m. kelio meistras Aleksandras Kavaliauskas (sėdi su uniformine kepure iš dešinės), prie perstatomo tilto su darbininkais. Nuotraukos kopija gauta iš Marijampolės kelininkų.



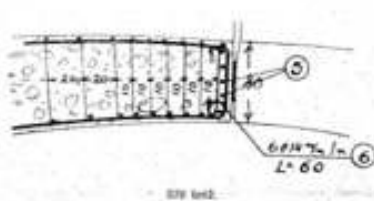
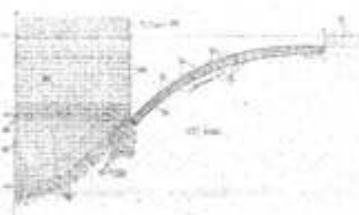
225. XVIII brėžinių lape, 573 brėžinyje parodytas 1929 m. Marijampolės kelių rajone pastatyto Kirsnos arkinio tilto fasadas ir išilginis pjūvis. Tiltas turi dvi trijų šarnyrų arkas po 20 m, strėlė – 4,00 m. Bendras tilto ilgis – 55 m. Arkos ir šoninės sienelės ištisos. Brėžinio kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“



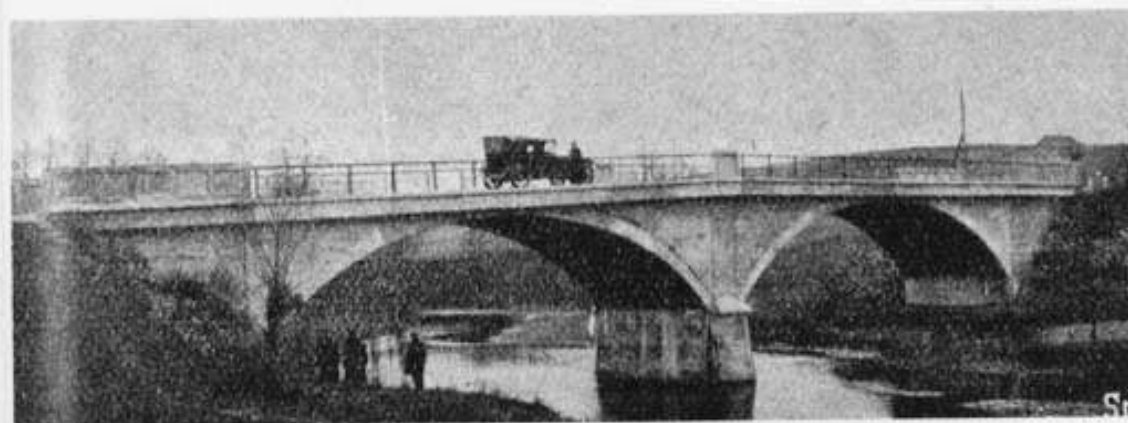
226. 574 brėž. parodytas tilto pjūvis; važiuojamosios dalies plotumas 6,50 m. Skliauto storis: spynoje ir pade – 40 cm. 578 brėž. parodytas tilto pjūvis. Brėžinio kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“



227. 575 brėž. Parodytas skliauto planas. 576 brėž. Parodyti vandeniui nuleisti prie skliautų padų padėti ketiniai vamzdžiai. Sienelių masei sumažinti padėta geležies armatūra, atramose sienelės sutrauktos inkarais. Brėžinio kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“



228. 577, 579, 580 brėž. parodyta skliauto ir sienelių armatūra: skliauto armatūra – viršuje 6 apvalūs strypai 14 mm; apačioje 6 strypai 14 mm vienam tiesiniam metre; sienelių armatūra – 5 apvalūs strypai 14 mm vienam tiesiniam metre. Šarnyrai paprasti – 20 cm pločio ir 2 cm storio švino plokštės. Brėžinio kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“



229. Tiltas dviejų angų arkinis, su važiuojamąja dalimi viršuje pastatytas 1929 m. pagal P. Markūno projektą. Angos perdengtos 20,65 m ilgio trijų šarnyrų arkomis. Bendras tilto ilgis (kartu su ramtais) – 55 m. Nuotraukos kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931 m.“



230. Arkų aukštis nuo stygos 4,0 m. Arkų plokštės ir šoninės sienelės įrengtos iš monolitinio 0,4 m storio gelžbetonio. Arkų šarnyrai įrengti iš 20 cm storio švino plokščių. Nuotraukoje tiltas po 1931 m.



231. Tilto važiuojamoji dalis įrengta išgaubtoje kreivėje. Važiuojamosios dalies plotis - 6,5 m. Danga - asfaltbetonis. Šalitilčių nėra. Parapetinis bordiūras įrengtas apibetonuojant turėklą. Jo aukštis 0,4 m. Turėklai - iš metalo. Tilto galuose ant ramtų įrengtos 6,17 m ilgio sienutės. Nuotraukoje tilto vaizdas nuo Alytaus 1996 12 03.



232. Taurai ir krantinės atramos buvo numatytos statyti ant polių, tačiau dėl tvirto grunto jie nebuvo kalami. Nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 1996 12 03.



233. Tiltui armatūros sunaudota 17,500 kg. Kirsnos upė yra dešinysis Šešupės intakas. Jos ilgis 43,5 km, baseino plotas 466 km². Vandens gylis ties tiltu 2 m, plotis - 10 m. Upė teka tik pirmoje angoje. Pavasario potvynio metu vanduo pakyla iki 3 m AVH. Nuotraukoje tilto vaizdas iš žemupio pusės 2005 04 21.



234. TIKTI tiltų skyriaus specialistai atliko 1996 m. sausio mėn. tilto apžiūrą ir rado: tarpinėje atramoje labai porėjęs betonas, ypač tauro apačioje. Arkų skliautinėje plokštėje ir sienelėse yra technologiniai nedideli plyšiai. 2005 04 21 nuotraukoje vaizdas dar pablogėjęs.



235. Ties ramtų galais, per suirusius deformacinius pjūvius, nutekantis agresyvus vanduo ardo betoną. Nuotraukoje tilto dešiniojo kranto ramto vaizdas iš žemupio pusės 2005 04 21.



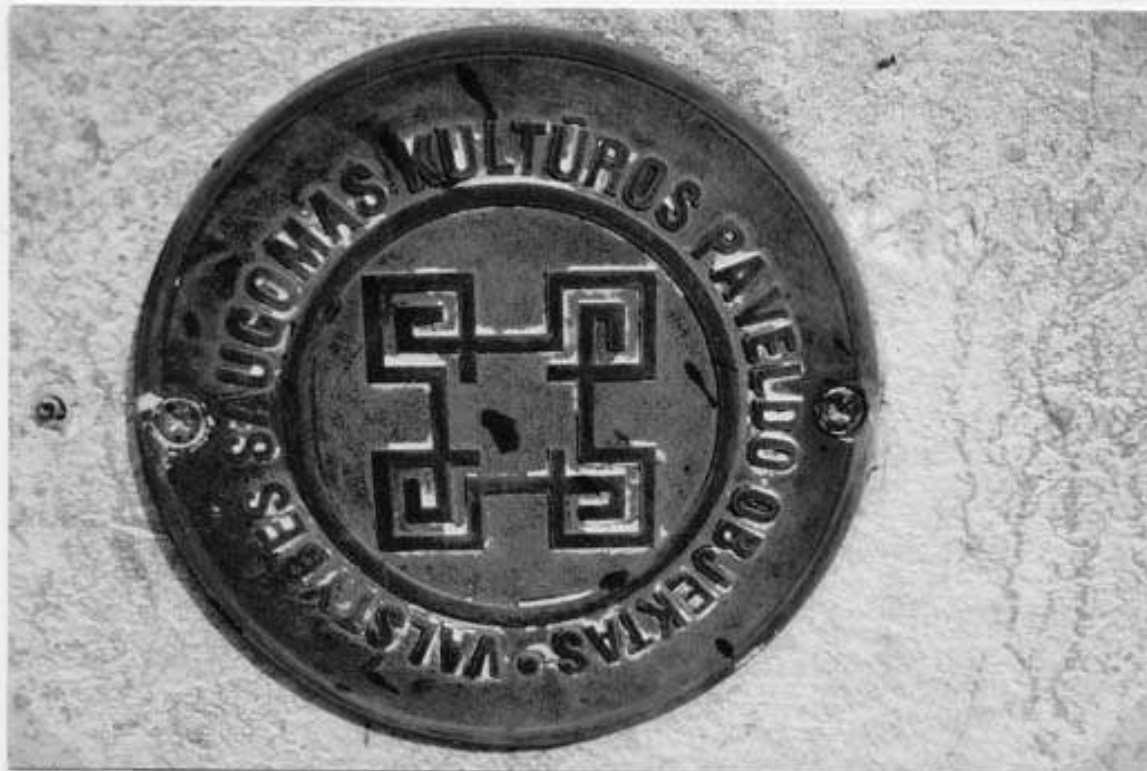
236. Arkų skliautinėje plokštėje ir sienelėse yra technologiniai nedideli plyšiai. Vandens tekėjimo žymės tarp taurų ir arkos sienų. Nuotraukoje tilto tauro vaizdas iš žemupio pusės 2005 04 21.



237. Autoriaus nuotraukoje tilto skliauto viršutinio šarnyro vaizdas iš apačios 2011 09 16.



238. Autoriaus nuotraukoje tilto skliauto šarnyro vaizdas iš aukštupio pusės 2011 09 16.



239. Kirsnos tiltas, pastatytas 1930 m., yra Valstybės saugomas kultūros paveldo objektas.



240. Po 81 tarnavimo metų žmonėms, tiltas baigia savo gyvavimą. Šalia, žemupyje pradėta kito tilto statyba. Autoriaus nuotraukoje naujo tilto statybos pradžios vaizdas nuo senojo tilto dešiniojo kranto 2011 09 16.



Po 82 tarnavimo metų žmonėms, tiltas baigia savo gyvavimą. Šalia, žemupyje pastatytas kitas tiltas, kuris pavaduos pavargėlį. *Autoriaus nuotraukoje naujo ir seno tiltų vaizdas nuo senojo tilto dešiniojo kranto privažiavimo 2015 09 23.*



Kadangi senasis tiltas yra Valstybės saugomas paveldo objektas, kelininkai atremontavo jį ir kaip pavyzdį paliko ateities kartoms. Šalia pastatytas naujas sijinis, karpytas dviejų tarpatramių tiltas. *Autoriaus nuotraukoje jau nenaudojamo, atremontuoto senojo tilto vaizdas link Kalvarijos 2015 09 23. Dešinėje naujasis tiltas.*

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto vaizdas link Kalvarijos iš aukštupio pusės 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje jau nenaudojamo, atremontuoto senojo tilto vaizdas link Kalvarijos iš aukštupio pusės 2015 09 23. Toliau matosi naujasis tiltas.



Autoriaus nuotraukoje jau nenaudojamo, atremontuoto senojo tilto vaizdas link Kalvarijos iš aukštupio pusės 2015 09 23. Toliau matosi naujasis tiltas.



Autoriaus nuotraukoje jau nenaudojamo, atremontuoto senojo tilto vaizdas link Kalvarijos iš aukštupio pusės 2015 09 23. Toliau matosi naujasis tiltas.

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus nuotraukoje nenaudojamo, atremontuoto senojo tilto tauro vaizdas iš aukštupio pusės 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje jau nenaudojamo, atremontuoto senojo tilto antrojo tarpatramio vaizdas iš aukštupio pusės 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje jau nenaudojamo, atremontuoto senojo tilto pirmojo tarpatramio ir tauro vaizdas iš aukštupio pusės 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto kairiojo kranto ramto, pirmojo tarpatramio ir tauro vaizdas 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto kairiojo kranto ramto, pirmojo tarpatramiosijų apačios vaizdas link Kalvarijos 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto kairiojo kranto ramto, pirmojo tarpatramio sijų apačios vaizdas link Krosnos 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto pirmojo tarpatramio sijų apačios vaizdas iš žemupio pusės 2015 09 23. Toliau matosi senasis tiltas.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto pirmojo tarpatramio sijų apačios vaizdas iš žemupio pusės 2015 09 23. Toliau matosi senasis tiltas.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto antrojo tarpatramio sijų apačios ir liauno koloninio tauro vaizdas iš žemupio pusės 2015 09 23. Toliau matosi senasis tiltas.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto pirmojo tarpatramio sijų apačios ir liauno koloninio tauro vaizdas iš žemupio pusės 2015 09 23. Toliau matosi senasis tiltas.

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto pirmojo ir antrojo tarpatramio sijų apačios, liauno koloninio tauro ir kairiojo kranto ramto vaizdas iš žemupio pusės 2015 09 23. Toliau matosi senasis tiltas.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto pirmojo ir antrojo tarpatramio sijų apačios, liauno koloninio tauro ir kairiojo kranto ramto vaizdas iš žemupio pusės 2015 09 23. Toliau matosi senasis tiltas.

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto vaizdas iš žemupio pusės link Kalvarijos 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto vaizdas iš žemupio pusės link Kalvarijos 2015 09 23.

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto viršaus vaizdas link Kalvarijos 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto viršaus vaizdas link Kalvarijos 2015 09 23.

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto ir senojo tiltų vaizdas link Kalvarijos 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto ir senojo tiltų vaizdas link Kalvarijos 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje senojo tiltų vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės link Kalvarijos 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje senojo tiltų vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės link Krosnos 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto viršaus vaizdas nuo kairiojo kranto link Krosnos 2015 09 23. Dešinėje pusėje matosi senasis tiltas.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto viršaus vaizdas nuo kairiojo kranto link Krosnos 2015 09 23. Dešinėje pusėje matosi senasis tiltas.



Autoriaus nuotraukoje naujojo ir senojo tiltų nuo kairiojo kranto link Kirsnos vaizdas 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto nuo kairiojo kranto link Kirsnos vaizdas 2015 09 23.

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus nuotraukoje naujojo ir senojo tiltų nuo kairiojo kranto link Krosnos vaizdas 2015 09 23.



Autoriaus nuotraukoje senojo tilto viršaus nuo kairiojo kranto link Krosnos vaizdas 2015 09 23.

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus 2015 09 23 nuotraukoje senojo tilto statybos datos įamžinimas.



Autoriaus 2015 09 23 nuotraukoje senojo tilto statybos datos įamžinimas.

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus 2015 09 23 nuotraukoje naujojo tilto vaizdas nuo senojo tilto.



Autoriaus 2015 09 23 nuotraukoje naujojo tilto vaizdas nuo senojo tilto.

Tiltas per Kirsnos upę kelyje Nr. 131 Alytus - Simnas - Kalvarija 51,5 km



Autoriaus nuotraukoje tiltų nuo dešiniojo kranto senojo tilto privažiavimo link Kalvarijos vaizdas 2015 09 23.



Kirsnos tiltas, pastatytas 1930 m., yra Valstybės saugomas kultūros paveldo objektas.



241. Marijampolės Kelių Rajono kelininkai tiltą pastatė 1930 metais. Sasnos upės ilgis 22,5 km, vandens gylis ties tiltu vasaros metu siekia 0,5 metro, aukščiausio horizonto metu - 1,9 metro. J. Fridbergo nuotraukos kopija (Marijampolė).



242. Tilto ilgis 22 m, dviejų angų (7,5+7,5) m, angos perdenginys - metalinės sijos su monolitine gelžbetonine plokšte. Ramtai ir taurai - iš tašytų akmenų. Nuotraukoje tilto nuo dešiniojo kranto žemupio pusės vaizdas 1994 05 25.



243. Važiuojamoji dalis - 8,5 m, šalitilčiai neįrengti. Važiuojamosios dalies danga - asfaltbetonis. Nuotraukoje tilto viršaus vaizdas 1994 05 25.



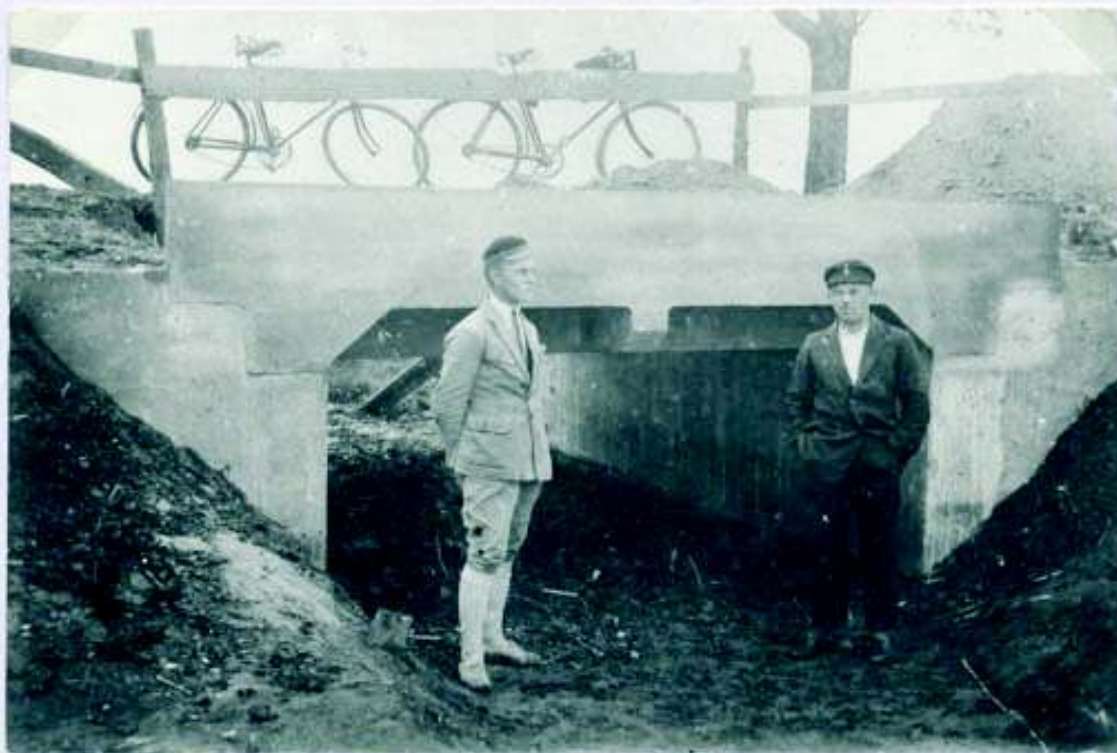
244. TKTi tiltų specialistai 1994 m. gegužės mėn. atliko tilto apžiūrą: Ramto ir sparnų sujungimo vietose akmenų surišimo siūlės iširę. Dėl blogų deformacinių pjūvių matomas koroduojančios metalinės sijos ties atramomis. Ramtų apatinę dalį ardo tekantis vanduo. Nuotraukoje tauro ir metalinių sijų vaizdas 2003 09 25.



245. Per kanalą, (buvęs kelias Kaunas - Marijampolė - Suvalkai 25 km), 1932 m. pastatytas vienos angos monolitinis gelžbetoninis tiltas. Angos perdenginys - briaunuota monolitinė plokštė. Nuotraukoje tilto bendras vaizdas 1995 m. rugpjūčio mėn.



246. Tilto ilgis - 8,0 m. Važiuojamosios dalies plotis - 4,20 m. Atramos - Ramtai iš tašytų akmenų. Nuotraukoje tilto viršaus vaizdas nuo Kauno pusės 1995 m. rugpjūčio mėn.



247. Marijampolės Kelių Rajono kelininkai per kanalą, (buvęs kelias Kaunas - Marijampolė – Suvalkai) 1930 m. pastatė vienos angos monolitinės sistemos gelžbetoninį tiltą. Angos perdenginys - briaunuota monolitinė plokštė. Nuotrauka gauta iš Marijampolės kelininkų.



248. Marijampolės Kelių Rajono kelininkai 1926 - 1938 metais silpnus ir siaurus medinius tiltus perstatydavo į platesnius ir didesnius gelžbetoninius tiltus. Nuotrauka gauta iš Marijampolės kelininkų.



249. Per kanalą, kelyje A5 Kaunas - Marijampolė - Suvalkai 72 km, 1930 m. pastatytas dviejų angų karpytos sistemos 14,0 m ilgio gelžbetoninis tiltas. Tiltų angos perdenginys monolitinė perdengimo plokštė. Nuotraukoje bendras tilto vaizdas 1995 m. rugpjūčio mėn.



250. Važiuojamosios dalies plotis - 7,80 metro. Rėmtai ir taurai - taip pat iš monolitinio gelžbetonio. Nuotraukoje tilto apačios vaizdas 1995 m. rugpjūčio mėn.



251. Per kanalą, kelyje A5 Kaunas - Marijampolė - Suvalkai 74 km, 1930 m. pastatytas vienos angos karpytos sistemos 4,0 m ilgio gelžbetoninis tiltas. Tilto angos perdenginys briaunota monolitinė plokštė. Nuotraukoje bendras tilto vaizdas 1995 m. rugpjūčio mėn.



252. Važiuojamosios dalies plotis - 8,30 metro. Ramtai sumūryti iš tašytų akmenų. Ramtų pamatai suremontuoti 1995 metais. Nuotraukoje tilto vaizdas nuo Kauno pusės 1995 m. rugpjūčio mėn.



253. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Bačkiškių 2011 10 11.



254. Tiltas gelžbetoninis, sijinis karpytas dviejų tarpatramių. Tilto perdenginį sudaro 6 tuščiavidurės plokštės. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



255. Tilto taurai poliniai su stačiakampiu rygeliu viršuje. Atramoje keturi taurai, penktas tauras aukštupyje tarnauja lytlaužai. Autoriaus nuotraukoje perdenginio plokščių apačios, tauro ir kairiojo kranto ramto vaizdas nuo dešiniojo kranto 2011 10 11.



256. Ramtai poliniai. Atramoje keturi poliai su stačiakampiu rygeliu viršuje. Patiltė sutvirtinta gelžbetoninėmis plytelėmis. Autoriaus nuotraukoje tilto dešiniojo ramto vaizdas 2011 10 11.



257. Gelžbetoninis, sijinis, 10 m ilgio tiltas buvo pastatytas 1930 m. Atliekant remontą, buvo įrengta gaufruota pralaida. Autoriaus nuotraukoje pralaidos vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



258. Autoriaus nuotraukoje pralaidos vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



259. Gelžbetoninis, sijinis karpytas, 30,2 m ilgio, 10 m pločio tiltas pastatytas 1983 m. Atitvarai gelžbetoniniai, surenkami su kiaurymėmis 0,5 m aukščio. Du šalitilčiai po 1,0 m pločio. Turėklai metaliniai 1,0 m aukščio. *Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Pilviškių 2011 10 11.*



260. Tiltas trijų tarpatramių. Tiltro perdanga plokštinė. Skerspjūvyje 12 tuščiavidurių plokščių. *Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.*



261. Tiltu tarpinės atramos – taurai poliniai. Atramoje 9 poliai apjungti stačiakampiu rygelio. Autoriaus nuotraukoje tilto tauro ir kairiojo kranto ramto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



262. Tiltu krantinės atramos – ramtai poliniai užpiltiniai apjungti stačiakampiu rygelio. Patiltinė kūgio dalis sustiprinta gelžbetoninėmis plokštėmis. Autoriaus nuotraukoje tilto tauro ir dešiniojo kranto ramto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



263. Gelžbetoninis, sijinis, vieno tarpatramio, 18,50 m ilgio tiltas pastatytas 1960 m. Atitvarai gelžbetoniniai monolitiniai. Šalitilčių nėra. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto viršaus vaizdas link Vilkaviškio 2011 10 11.



264. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



265. Tiltų perdanga – monolitinė plokštė (dvi pagrindinės išilginės sijos su diafragmomis). Autoriaus nuotraukoje tiltų perdanginio apačios ir kairiojo kranto ranto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



266. Krantinės atramos – rampai monolitiniai masyvūs. Autoriaus nuotraukoje tiltų perdanginio apačios ir dešiniojo kranto ranto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



267. Gelžbetoninis, sijinis, karpytos sistemos, dviejų tarpatramių tiltas pastatytas 1959 m. Važiuojamosios dalies danga – 7,35 m pločio asfaltbetonis; deformaciniai pjūviai – trys, uždaro tipo su skardos kompensatoriais; šalitilčių nėra; tureklai – monolitinio betono su dviem metaliniais ilginiais. Nuotraukoje tilto vaizdas nuo Kazlų Rūdos pusės 1997 04 02



268. Tilto skerspjūvyje – šešios tėjinio skerspjūvio sijos su diafragmomis. Tauras (tarpinė atrama) polinis vienaėlis (atramoje 5 poliai). Ramtai (galinės atramos) poliniai, vienaėliai (atramoje – 8 vnt. polių). Pirma atrama be atraminės sienutės. Trečia – su atraminėmis sienutėmis. Kūgio šlaitai nesutvarkyti. Nuotraukoje tilto vaizdas nuo aukštupio pusės 1997 04 02.

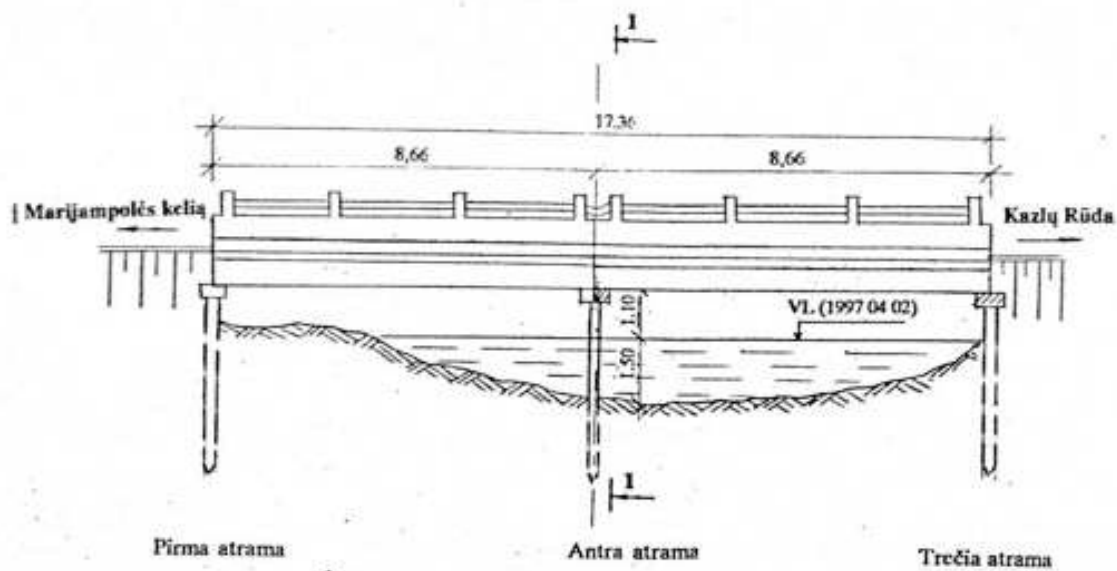


268a. TKTI specialistai 1997 04 02 atliko tilto apžiūrą ir nustatė, kad bendra tilto būklė tuo laiku buvo patenkinama. Pagrindinių konstrukcijų būklė pavojaus saugiam eismui nekėlė. Per artimiausius 5 metus tiltą reikia remontuoti. Reikia: pašalinti seną asfaltbetonio dangą; įrengti naują hidroizoliacinį sluoksnį; įrengti naują asfaltbetonio dangą; virš deformacinių pjūvių rekomenduojama įrengti besiulę dangą su modifikuota bitumine emulsija; suremontuoti turėklų monolitinį betoną. *Nuotraukoje tilto turėklų ir dangos vaizdas 1997 04 02.*

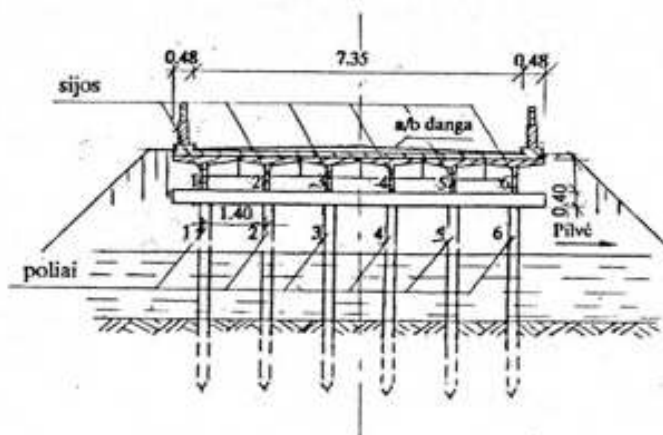


268b. Specialistai rekomenduoja atlikti sekančius darbus: pašalinti smėliasrove arba mechaniniu būdu pairusį betoną sijose ir plokštėse iki tvirto sluoksnio; nuvalyti surūdijusią armatūrą, ją sutepti; įrengti atraminę sienutę ties pirmą atramą, užbetonuojant tarpus tarp polių; sutvirtinti išplautus kūgių ir sankasų šlaitus; įrengti vandens surinkimo sistemą ir nuleidimo latakus nuo važiuojamosios dalies tilto prieidose. *Nuotraukoje tilto tauro sijų ir deformacinio pjūvio vaizdas 1997 04 02.*

Tiltas per Pilvę



I-I





270. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, dviejų tarpatramių (8,70+8,70), 22 m ilgio tiltas pastatytas 1971 m. Važiuojamosios juostos danga – 6,95 m pločio žvyro; šalitilčiai – surenkami, 1,0 m pločio; turėklai – metaliniai 1,0 m aukščio; deformaciniai pjūviai – trys, uždaro tipo. Nuotraukoje tilto vaizdas 1998 02 24.



271. Tiltos skerspjūvyje – šešios „tėjinio“ skerspjūvio karkasinės sijos. Tarpinė atrama (tauras) – polinė vienaeilė. Atramoje penki poliai, apjungti surenkamu gelžbetoniniu rygelio. Aukštupyje – papildomas polis su metaline lytlauža. Galinės atramos (ramtai) – atviro tipo, polinės vienaeilės. Atramoje penki poliai. Nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupyje 1998 02 24.



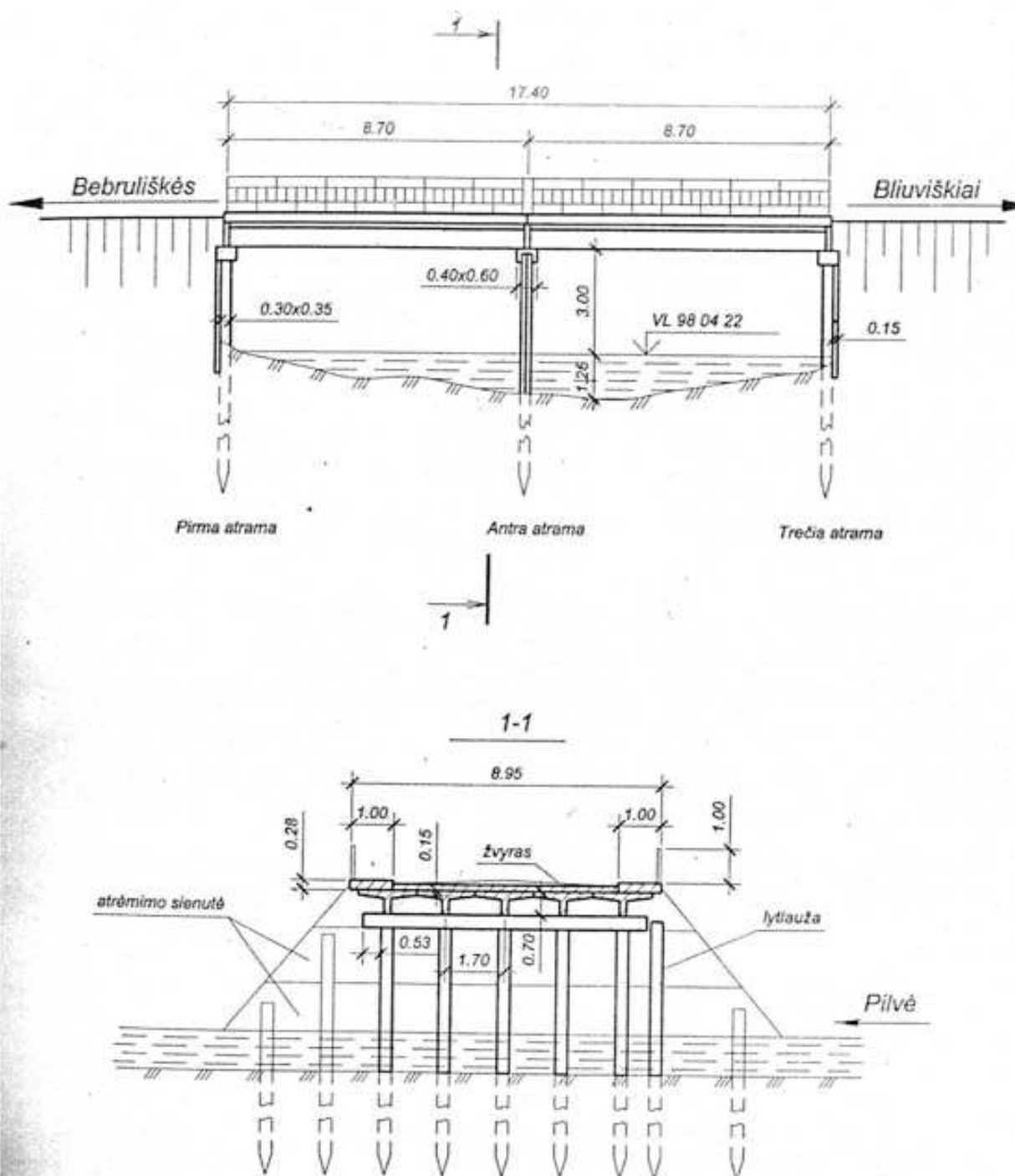
271a. TKTi specialistai atliko 1998 02 24 tilto apžiūrą ir nustatė, kad tilto būklė prasta. Pagrindiniai defektai atsirado dėl nekokybiškų gelžbetoninių sijų (per plonas betoninis apsauginis sluoksnis), netobulos konstrukcijos ir susidėvėjusių deformacinių pjūvių bei kiauros hidroizoliacijos (po šalitilčiais jos visai nėra). Nuotraukoje sijų apačios ir tauro vaizdas 1998 02 24.



271b. Specialistai per artimiausius trys metus rekomenduoja atlikti šiuos remonto darbus: pašalinti visą pakloto konstrukciją; važiuojamojoje juostoje pakloti išlyginamąjį betoninį sluoksnį; pakloti hidroizoliacinį sluoksnį; pakloti dvisluoknę asfaltbetonio dangą; įrengti naujus šalitilčius; įrengti naujus deformacinius pjūvius; suremontuoti pairusias sijų briaunas, kraštinių sijų galus, perdangos plokštės briaunas, tarpinių atramų rygelius ir polių; sutvarkyti kūgio šlaitus. Nuotraukoje sijų apačios ir tauro, dešiniojo kranto ramto ir kūgio vaizdas 1998 02 24.

IŠILGINIS IR SKERSINIS PROFILIAI

Tiltas per Pilvę



41. Tiltas per Pilvę kelyje Nr. 2612 Višakio Rūda-Bagotoji-Antanavas 15,33 km



273. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, dviejų tarpatramių 22,76 m ilgio tiltas pastatytas 1971 m. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Višakio Rūdos 2011 10 11.



274. Tilto perdenginį sudaro šešios tėjinės sijos. Autoriaus nuotraukoje tilto bendras vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



275. Tiltas tauras polinis su stačiakampiu rygeliu viršuje. Atramoje šeši poliai, septintas – tarnauja lytlaužai. Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio apačios, tauro ir dešiniojo kranto ramto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



276. Tiltas ramtai poliniai atvirieji. Atramoje septyni poliai apjungti stačiakampiu rygeliu. . Autoriaus nuotraukoje tilto kairiojo kranto ramto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



277. Tiltas gelžbetoninis, sijinis, karpytas pastatytas 1963 m. Tiltu važiuojamosios juostos danga – 8 m pločio asfaltbetonis; atitvarai – metalinės aptvėrimo juostos 0,75 m aukščio; du šalitilčiai po 1,20 m pločio; turėklai metaliniai 1,1 m aukščio. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Šakių 2011 10 11.



278. Tiltas trijų tarpatramių, 34,16 m ilgio. Autoriaus nuotraukoje tilto bendras vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



279. Tilto taurai gelžbetoniniai, masyvūs su stačiakampiu rygeliu viršuje. Autoriaus nuotraukoje tilto taurų, sijų ir šalitilčių apačios vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



280. Tilto ramtai poliniai užpiltiniai. Patiltė sustiprinta gelžbetoninėmis plokštėmis. Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio apačios, kairiojo ramto ir patiltės vaizdas 2011 10 11.



281. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, dviejų tarpatramių (14,0+14,0), 31 m ilgio tiltas pastatytas 1964 m. Važiuojamosios juosta dangą – 7,5 m pločio asfaltbetonis; deformaciniai pjūviai – trys, uždaro tipo; atitvarai – gelžbetoniniai, monolitiniai, 0,45 m aukščio; šalitilčiai – surenkami, 0,55 m pločio; turėklai – gelžbetoniniai, 1,0 m aukščio. *TKTI nuotraukoje tilto vaizdas link Šakių 1998 02 24 10 11.*



282. Tarpinė atrama – monolitinis „sienelės“ tipo tauras. Kūgio patiltė sutvirtinta betoninėmis (0,30×0,40) m plytelėmis. *TKTI nuotraukoje bendras tilto vaizdas iš žemupio pusės 1998 02 24.*



282a. TKTI specialistai 1998 02 24 atliko tilto apžiūrą ir nustatė, po 34 metų eksploatacijos, eilę problemų: susidėvėjusi hidroizoliacija (po šalitilčiais visai nepaklota), netobulos konstrukcijos, pasenę deformaciniai pjūviai, per trumpi, sukorodavę vandens nuleidimo šulinėliai, per plonas gelžbetoninių gaminių apsauginis sluoksnis. Visi šie veiksniai plius priežiūros stoka lėmė, kad šiuo metu tilto būklė yra bloga. TKTI nuotraukoje tilto tauro, šalitilčio ir sijų apačios vaizdas iš aukštupio pusės 1998 02 24.



282b. TKTI specialistai per trejus metus rekomendavo atlikti šiuos remonto darbus: pašalinti visą pakloto konstrukciją – dangą, hidroizoliaciją, apsauginį sluoksnį, atitvarus, šalitilčius, turėklus. Įrengti naujus šalitilčius, deformacinius pjūvius, šalitilčius, metalinius turėklus. Suremontuoti suirusias sijų, perdangos plokštės, diafragmų, tarpinės atramos rygelio vietas. Suremontuoti kūgio šlaito tvirtinimą. TKTI nuotraukoje tilto dešiniojo kranto ramto, šalitilčio ir sijų apačios vaizdas iš žemupio pusės 1998 02 24.



282c. Atremontavus tiltą pakeistas paklotas, turėklai, atitvarai, važiuojamosios dalies danga. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas po remonto link Šakių 2011 10 11.



282d. Autoriaus nuotraukoje atremontuoto tilto bendras vaizdas iš aukštupio pusės 2011 10 11.



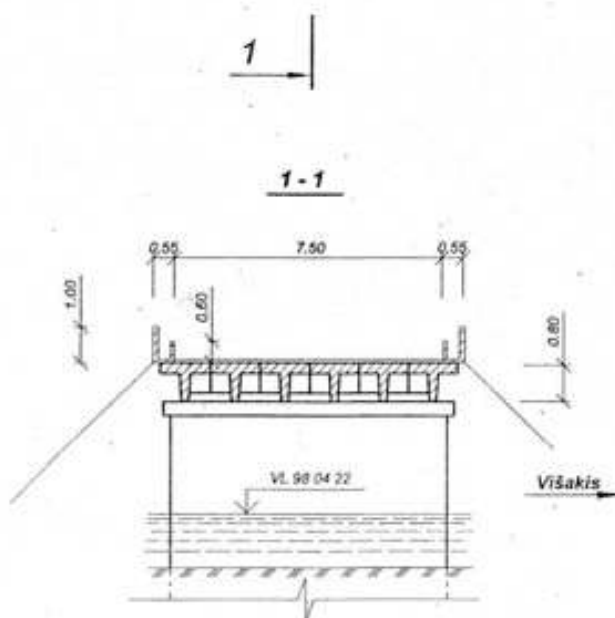
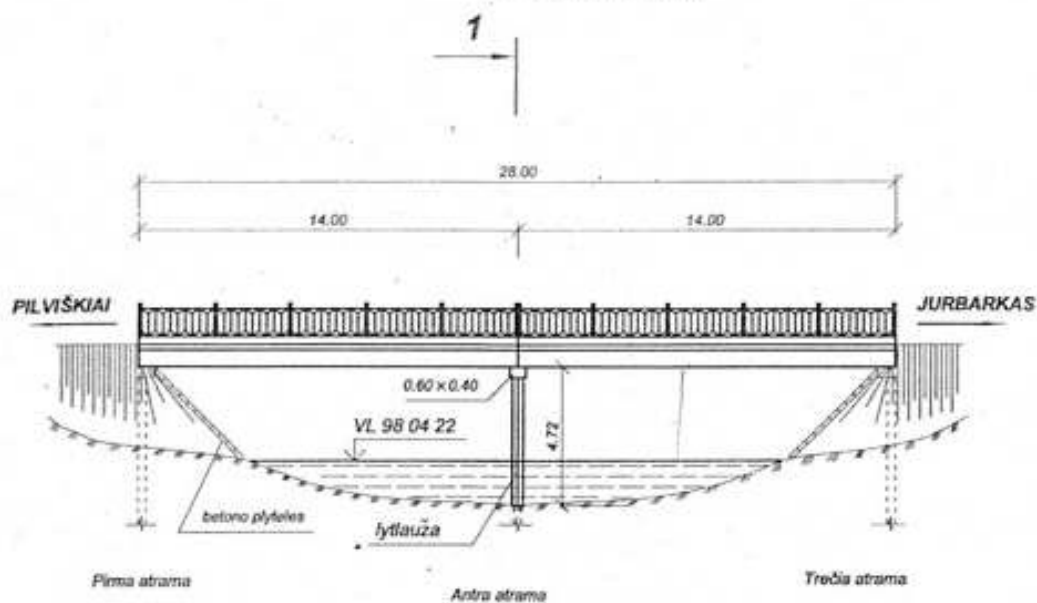
283. Tiltos skerspjūvyje – šešios „tėjinio“ skerspjūvio karkasinės sijos su diafragmomis. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų apačios ir tauro vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



284. Galinės atramos (ramtai) – užpiltinės, polinės vienaeilės su kampuotinio skerspjūvio rygelio. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų apačios ir kairiojo kranto ramto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.

IŠILGINIS IR SKERSINIS PROFILIAI

Tiltas per Višakį



285. TKT1 specialistai 1998 02 24 atliko tilto apžiūrą. Tiltos schema iš tilto apžiūros ataskaitos.



286. Tilto važiuojamoji dalis asfaltbetonis, atitvarų ir šalitilčių nėra. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas nuo Pilviškių pusės 2011 10 11.



287. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, trijų tarpatramių tiltas. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



288. Tilto perdenginį sudaro keturios tėjinės sijos. Taurai poliniai apjungti viršuje stačiakampiu rygeliu. Atramoje penki poliai. Autoriaus nuotraukoje tilto taurų ir perdenginio sijų apačios vaizdas nuo dešiniojo kranto 2011 10 11.



289. Tilto ramentai poliniai užpiltiniai. Poliai viršuje apjungti stačiakampiu rygeliu. Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto ramto ir perdenginio sijų apačios vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



290. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, trijų tarpatramių, 30,20 m ilgio tiltas pastatytas 1982 m. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas link Barzdų 2011 10 11.



291. Tilto perdenginį sudaro aštuonios tuščiavidurės plokštės. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



292. Tilto taurai poliniai apjungti stačiakampiu rygeliu viršuje. Atramoje septini poliai. Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio plokščių apačios, tauro ir kairiojo kranto vaizdas 2011 10 11.



293. Tilto ramtai poliniai užpiltiniai. Poliai apjungti stačiakampiu rygeliu. Kūgio šlaitai sutvirtinti gelžbetoninėmis plokštėmis. Autoriaus nuotraukoje kairiojo kranto rāmto, kūgio, pirmojo tauro ir pirmo tarpatramio apačios vaizdas nuo žemupio pusės 2011 10 11.



294. Buvusiame A 7 kelyje Marijampolė-Vilkaviškis-Kybartai arkinis, gelžbetoninis, 17 m ilgio tiltas pastatytas 1930 m. 2006 m. tiltui pakeisti turėklai. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Vilkaviškio 2011 10 11.



295. Tiltas arkinis trijų šarnyrų. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



296. Tiltas trijų šarnyrų. Plokštieji šarnyrai, kai konstrukcija gali pasisukti tik vienoje plokštumoje. Jie naudojami tik nedidelėms perdangoms. Gelžbetoninių arkų atramose dažnai įrengiami šarnyrai su švininėmis plokštėmis. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



297. Tilto vieta pagal MAP.



298. Tiltas gelžbetoninis, sijinis, karpytas, trijų tarpatramių. Autoriaus nuotraukoje pėsčiųjų tiltas per Šeimeną nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



299. Tilto perdenginį sudaro dvi tėjinės sijos. Taurao sieniniai, ramentai monolitiniai. Autoriaus nuotraukoje pėsčiųjų tiltas per Šeimeną nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.

48. Tiltas per Šeimeną Vilkaviškyje vyskupo A. Karoso gatvėje



300. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas nuo kairiojo kranto 2011 10 11.



301. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



302. Tiltas gelžbetoninis, dviejų tarpatramių, 16,05 m ilgio. Nuotraukos kopijoje iš tiltininko A.Jazbučio archyvo tilto statyba per Šeimeną Vilkaviškyje Gedimino gatvėje 1930 m.



303. Tilto važiuojamoji dalis - 10,2 m asfaltbetonis; atitvarai – gelžbetoniniai 0,32 m aukščio; du šalitilčiai po 1,5 m pločio; turėklai – metaliniai 1,2 m aukščio. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas link miesto centro 2011 10 11.



304. Tilto ramentai monolitiniai masyvūs, tauras sieninio tipo. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



305. Tilto perdenginį sudaro penkios briaunuotės sijos su diafragmomis. Autoriaus nuotraukoje tilto pirmo tarpatramio perdenginio apačios ir tauro vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



306. Aukštupio pusėje tiltu nutiestos komunikacijos. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas iš aukštupio pusės 2011 10 11.



307. Tilto vieta pagal MAP.

50. Tiltas per Šeimeną Vilkaviškyje Statybininkų gatvėje (Eucharistinio kongreso tiltas)



308. Tilto važiuojamoji dalis - asfaltbetonis; atitvarai – 0,75 m aukščio metalinės aptvėrimo juostos; du šalitilčiai po 1,2 pločio; turėklai – metaliniai 1,1 m aukščio. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas link miesto centro 2011 10 11.



309. Vieno tarpatramio, sijinis tiltas pastatytas 2005 m. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



310. Tiltu perdinginį sudaro aštuonios tĕjĭnĕs sijos. Ramtai poliniai užpiltiniai. *Autoriaus nuotraukoje tiltu perdinginio apačios ir dešiniojo kranto ramto vaizdas 2011 10 11.*



311. Kūgio šlaitai ir patiltė sustiprinta gelžbetoninėmis plokštėmis. *Autoriaus nuotraukoje kairiojo kranto ramto vaizdas nuo žemupio pusės 2011 10 11.*



312. Nuotraukos kopijoje iš tiltininko A.Jazbučio archyvo tilto statyba per Šeimeną Vilkaviškyje Nepriklausomybės gatvėje 1930 m.



313. Tilto važiuojamoji dalis – asfaltbetonis, du šlaitilčiai; turėklai metaliniai. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link miesto centro 2011 10 11.



314. Tiltas sijinis, vieno tarpatramio. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



315. Tilto ramentai poliniai. Atramoje šeši poliai apjungti stačiakampi monolitiniu rygelio su atkalte. Autoriaus nuotraukoje kairiojo kranto ramto vaizdas nuo aukštupio pusės 2011 10 11.



316. Tilto perdanga – šešios tėjinės sijos. Ramtai poliniai užpiltiniai. Kūgio šlaitai ir patiltė sustiprinta gelžbetoninėmis plytelėmis. Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio apačios ir dešiniojo kranto ramto vaizdas 2011 10 11.



317. Tilto vieta pagal MAP.



318. 1859 – 1862 m. tiesiant Peterburgo – Varšuvos geležinkelio atšaką Lentvaris – Kaunas – Virbalis, per Šeimenos upę prie Vilkaviškio buvo pastatytas medinis tiltas.



319. Šiuo tiltu dabar nutiestas dvikelis geležinkelio tiltas. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Kybartų 2011 10 11.



320. Tiltas gelžbetoninis, sijinis, karpytas, dviejų tarpatramių, pastatytas po II-jo pasaulinio karo. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



321. Tauras gelžbetoninis, monolitinis. Autoriaus nuotraukoje tauro vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



322. Apatinė tauro dalis akmens mūro (senas tauras), viršutinė- gelžbetoninė monolitinė. Autoriaus nuotraukoje dešiniojo kranto ramto vaizdas nuo aukštupio pusės 2011 10 11.



323. Autoriaus nuotraukoje kairiojo kranto ramto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



324. Tilto perdenginį sudaro keturios tėjinės sijos. Autoriaus nuotraukoje tilto sijų antro tarpatramio apačios vaizdas 2011 10 11.



325. Tilto vietą pagal MAP.



326. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, 18,08 m ilgio tiltas pastatytas 1969 m. Atitvarai – metaliniai vamzdžiai; turėklai metaliniai. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Virbalio 2011 10 11.



327. Tiltas trijų tarpatramių, skerspjūvyje devynios tuščiavidurės plokštės. Autoriaus nuotraukoje tilto bendras vaizdas link nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



328. Tilto ramentai poliniai, atramoje penki poliai apjungti stačiakampiu rygeliu. Autoriaus nuotraukoje tilto kairiojo kranto ramentas ir pirmojo tarpatramio perdenginio apačia 2011 10 11.



329. Tilto taurai poliniai, poliai apjungti stačiakampiu rygeliu. Tilto patiltė sustiprinta gelžbetoninėmis plokštėmis. Autoriaus nuotraukoje tilto antro tauro, antro bei trečio tarpatramio perdenginio apačios ir dešiniojo kranto ramto vaizdas iš žemupio pusės 2011 10 11.



330. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas tiltas pastatytas 1962 m. Važiuojamoji dalis asfaltbetonis; atitvarai – metaliniai vamzdžiai; du 0,75 m pločio šalitilčiai; turėklai – metaliniai 1,10 m aukščio. *Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Kudirkos Naumiesčio 2011 10 11. Lentelėje neteisingas upės pavadinimas. Turi būti Šeimena.*



331. Tiltas dviejų tarpatramių, 33,74 m ilgio. Tiltos skerspjūvyje šešios tėjinės sijos tarpusavyje sujungtos diafragmomis. *Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo kairiojo kranto 2011 10 11.*



332. Tiltu taure trys kolonos, apačioje apjungtos rostverku, viršuje stačiakampiu rygeliu. Autoriaus nuotraukoje tilto dešiniojo kranto ramto, patiltės pirmo ir antro tarpatramių perdenginio apačios vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio 2011 10 11.



333. Rampai poliniai, užpildiniai. Patiltė išgrįsta gelžbetoninėmis plokštėmis. Autoriaus nuotraukoje tilto kairiojo kranto ramto, pirmo tarpatramio perdenginio apačios ir patiltės vaizdas 2011 10 11.



334. Gelžbetoninis, dviejų tarpatramių, 16,87 m ilgio tiltas pastatytas 1938 m. Tarpatramiai 4,7 m pločio. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto vaizdas 2007 11 27.



335. Tilto perdanga – monolitinė gelžbetoninė plokštė. Ramtai ir tauras monolitiniai iš akmens mūro. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto dešiniojo kranto ramto ir tauro vaizdas iš žemupio pusės 2007 11 27.



336. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto kairiojo kranto ramto ir perdenginio plokštės apačios vaizdas iš aukštupio pusės 2007 11 27.



337. Tilto plotis 6,7 m. Šalitilčių nėra. Gelžbetoninis 0,5 m aukščio atitvaras su metaliniu turėklu, 2004 m. pakeisti turėklai. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto vaizdas 2007 11 27.



338. Gelžbetoninis, sijinis, vieno tarpatramio, 21,98 m ilgio tiltas pastatytas 1929m. 2005 m. tiltas rekonstruotas praplatinant jį į abi puses. Tiltro važiuojamoji dalis - 11,5 m pločio asfaltbetonis; atitvarai – vienkopusiai metaliniai su metalinėmis sijomis ir metaliniu intarpu, su metaliniais statramsčiais; du šalitilčiai; turėklai - metaliniai 1,1 m aukščio. *Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Kybartų 2011 10 11.*



339. Seno tilto ramentai gelžbetoniniai masyvūs, paplatinto – poliniai. Aukštupyje ir žemupyje po penkis polius apjungtus stačiakampiu rygeliu. *Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.*



340. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



341. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



342. Arkinis akmens mūro tiltas pasilikęs senajame kelyje po kelio remonto 1965-1968 m. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2007 12 10.



343. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto vaizdas nuo iš aukštupio pusės 2007 12 10.



344. 1859 – 1862 m. tiesiant Peterburgo – Varšuvos geležinkelio atšaką Lentvaris – Kaunas – Virbalis, per Lieponos upelį Kybartuose ant sienos su Prūsija pastatytas metalinis tiltas. *Atvirlaiškis. Elise Becker, Eydtkuhnen.1907.*



345. Rusų pasienio sargybiniai prie geležinkelio tilto Kybartuose prieš I pasaulinį karą. *Atvirlaiškis.*



346. Per I pasaulinį karą rusų susprogdintas geležinkelio tiltas per Lieponos upelį Kybartuose ir viršuje laikinai atstatytas tiltas.



347. Nuotraukoje iš Stepono Būdvyčio archyvo geležinkelio tiltas tarp Kybartų ir Eitkūnų 1920 m.



Вержболово.
Wirballen.

На границе
La frontière

348. Atvirlaiškyje geležinkelio tiltas tarp Kybartų ir Eitkūnų XIX a. pradžioje.



349. Autoriaus nuotraukoje geležinkelio tiltas tarp Kybartų ir Eitkūnų 2002 07 03.



350. Atvirlaiškyje plento tiltas tarp Kybartų ir Eitkūnų potvynio metu 1933 08 24.



351. Plento ir geležinkelio tiltų vieta pagal MAP.



352. Gelžbetoninis, sijinis, vieno tarpatramio, 9,8 m ilgio ir 5,6 m pločio tiltas pastatytas 1938 m. 2004 m. Šaltilčių nėra pakeisti tilto turėklai. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto vaizdas 2007 10 27.



353. Tilto perdenginys – trys sijos tarpusavyje sujungtos diafragmomis. Broniaus Bieliausko nuotraukoje tilto perdenginio apačios vaizdas 2007 10 27.



354. Kombinuotas (gelžbetoninis+metalinis), sijinis, karpytas tiltas pastatytas 1930 metais, rekonstruotas 1994 m išplatinant į abi puses. Senoji dalis (metalinė) - vieno tarpatramio 11,65 m. Rekonstruota dalis - gelžbetoninė, trijų tarpatramių (6,00+14,54+6,00). Tiltu vaizdas nuo Kybartų pusės 1998 02 24.



355. Senoji dalis - plieninė - 8 dvitėjinio profilio sijos, sujungtos 4 dvitėjinio profilio skersiniais ryšiais ir monolitine plokšte viršuje. Praplatintoji dalis - gelžbetoninė: 1 ir 3 tarpatramiuose - po 3 tuščiavidurės plokštės, 2 tarpatramyje - 3 "Žuravlio" sijos ir monolitine plokšte viršuje. Atitvarai gelžbetoniniai, 0,50 m aukščio. Turėklai metaliniai. Nuotraukoje tilto vaizdas iš aukštupio pusės 1998 02 24.



356. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, 12,0 m ilgio tiltas pastatytas 1963 m. Tiltos danga – asfaltbetonis; atitvarai – metaliniai vamzdžiai; šalitilčių nėra; turtėklai metaliniai. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas link Virbalio 2011 10 11.



357. Tiltas dviejų tarpatramių. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



358. Tiltlo perdenginį sudaro tuščiaavidurės plokštės. Tauras polinis, viršuje poliai apjungti stačiakampiu rygeliu. Autoriaus nuotraukoje tiltlo perdenginio apačios, tauro ir deiniojo kranto ramto vaizdas nuo kairiojo kranto 2011 10 11.



359. Tiltlo ramsčiai poliniai. Ramte keturi poliai apjungti stačiakampiu rygeliu. Autoriaus nuotraukoje tiltlo kairiojo kranto ramto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.

63. Tiltas per Širvintos perkąsą kelyje 5112 Virbalis – Žalioji 9,10 km



360. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas tiltas pastatytas 1959 m. Važiuojamoji tilto danga – asfaltbetonis, atitvarai monolitinio gelžbetonio; šalitilčių nėra; turėklai metaliniai. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas nuo kairiojo kranto link Žaliosios 2011 10 11.



361. Tiltas trijų tarpatramių, 18 m ilgio. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



362. Tilto perdenginį sudaro tuščiavidurės plokštės. Taurai poliniai viršuje apjungti stačiakampiu rygelio. Atramoje keturi poliai. Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio, tauro, kairiojo kranto ramto ir patiltės vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



363. Tilto ramentai poliniai. Atramoje penki poliai apjungti stačiakampiu rygelio. Patiltė sustiprinta gelžbetoninėmis plokštėmis. Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio, dešiniojo kranto ramto ir patiltės vaizdas nuo dešiniojo kranto žemupio pusės 2011 10 11.



364. Gelžbetoninis, sijinis, vieno tarpatramio, 17,06 m ilgio tiltas pastatytas 1938 m. Atitvarai – metalinis vamzdis; du šalitilčiai; turėklai metaliniai. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Kudirkos Naumiesčio 2011 10 11.



365. 2003 m. tiltas rekonstruotas. Seno tilto perdenginį sudaro dvi kraštinės briaunuotos sijos apjungtos diafragmomis. Viduryje pagalbinė mažesnė sija. Aukštupio pusėje pastatytas naujas sijinis tiltas. Perdenginyje keturios tėjinės sijos. Autoriaus nuotraukoje tiltų perdenginio apačios ir kairiojo kranto ramtų vaizdas 2011 10 11.



366. Naujo tilto ramsai poliniai, atramoje keturi poliai apjungti stačiakampiu rygeliu. Autoriaus nuotraukoje naujojo tilto kairiojo kranto ramsas 2011 10 11.



367. Senojo tilto ramsai gelžbetoniniai monolitiniai. Autoriaus nuotraukoje senojo tilto kairiojo kranto ramsas 2011 10 11.



368. Tiltas per Širvintos upę, kuria tuo metu ėjo carinės Rusijos ir Vokietijos siena (vaizdas iš Rytprūsių). Atvirukas. Leidėjas nežinomas. XIX a. pabaiga. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno giminė“, 2011, pusl.11.



369. Šešupės ir Širvintos santaka (vaizdas iš Rytprūsių). Nuo čia carinės Rusijos ir Vokietijos siena jau ėjo Šešupe. Toliau – pasienio carinės Rusijos sargybų patruliavimo tiltelis. Atvirukas. Leidėjas A. Frydmanas (A.Friedmann), Širvinta, XIX a. pabaiga. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno giminė“, 2011, pusl.13.



370. Tiltas per Širvintos upę. Fotografas nežinomas. 1897 m. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno giminė“, 2011, pusl.18.



371. Tiltas per Širvintos upę. Atvirukas. Leidėjai Rainikė ir Rubinas (Reinicke und Rubin), Drezdenas, XX a. pr. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno giminė“, 2011, pusl. 27.



372. Susprogdintas Širvintos tiltas per I-ą pasaulinį karą. Atvirukas. Leidėjas F. Krauskopfas (F. Krauskopf), Karaliaučius, 1914 m. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno gimtinė“, 2011, pusl. 34.



373. Pasiemis ties Naumiesčiu (vaizdas iš bažnyčios bokšto). Atstatytas Širvintos upės tiltas. Fotografas nežinomas. 1928 m. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno gimtinė“, 2011, pusl. 36.



374. Širvintos upės tiltas. Tarp Lietuvos ir Vokietijos herbų sėdi vermachto oberfeldfelis. Fotografas nežinomas. 1942 m. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno gimtinė“, 2011, pusl. 38.



375. Susprogdintas Širvintos upės tiltas. Fotografas nežinomas. 1944 m. Nuotraukos kopija iš Romo Treiderio knygos „Lietuvos himno gimtinė“, 2011, pusl. 39.



376. Tiltas dviejų tarpatramių, karpytas metalinių santvarų. Kitoje tilto pusėje Rusijos Federacijos Kaliningrado sritis. Klaudijaus Driskiaus nuotraukoje tiltas per Širvintą nuo dešiniojo kranto žemupio pusės Kudirkos Naumiestyje 2003 m. gegužės mėn.



377. Klaudijaus Driskiaus nuotraukoje ant tilto per Širvintą iš Kudirkos Naumiesčio pusės (iš kairės) fotografas Klaudijus Driskius, menotyrininkė Marija Matušakaitė, architektė Taida Balčiūnienė 2003 m. gegužės mėn.



378. Šiuo metu tiltas nenaudojamas. Autoriaus nuotraukoje privažiavimo prie tilto iš Lietuvos Respublikos pusės vaizdas 2011 10 11.



379. Autoriaus nuotraukoje bendras tilto vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



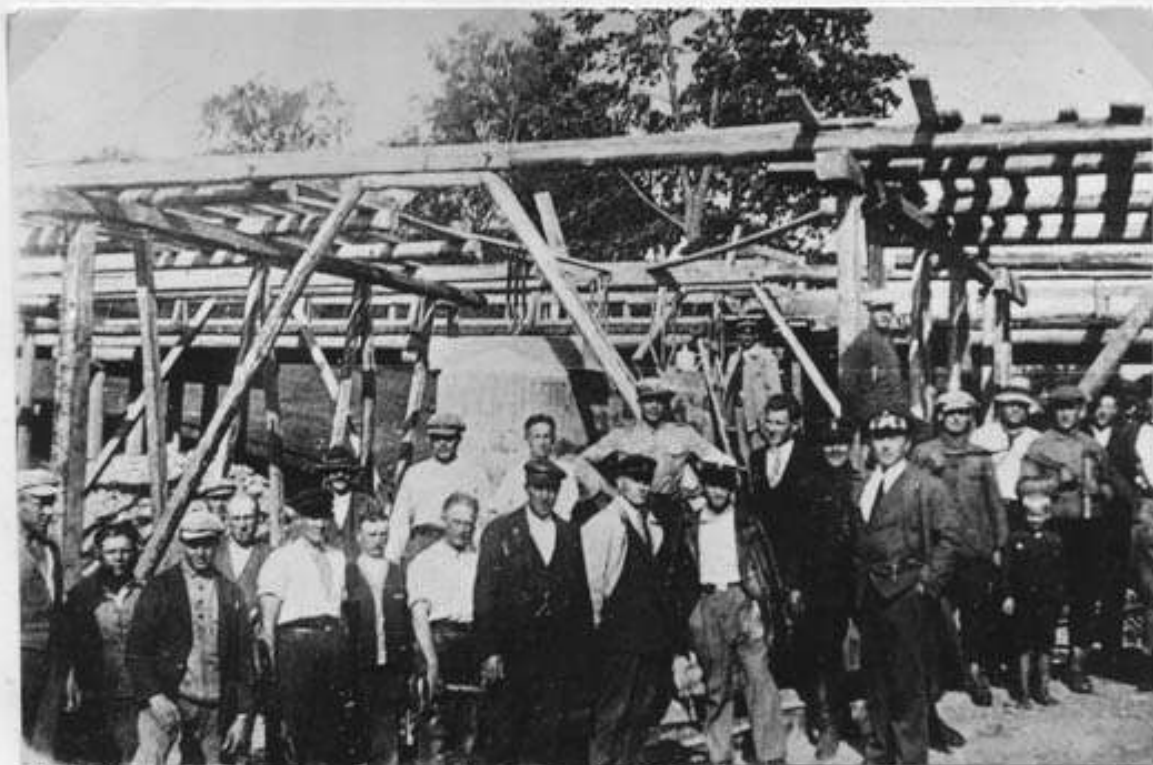
380. Vandenyje matosi per II-jį pasaulinį karą susprogdinto tilto likučiai. Autoriaus nuotraukoje tilto kairiojo kranto ramto, tauro ir metalinio santvarinio perdenginio vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



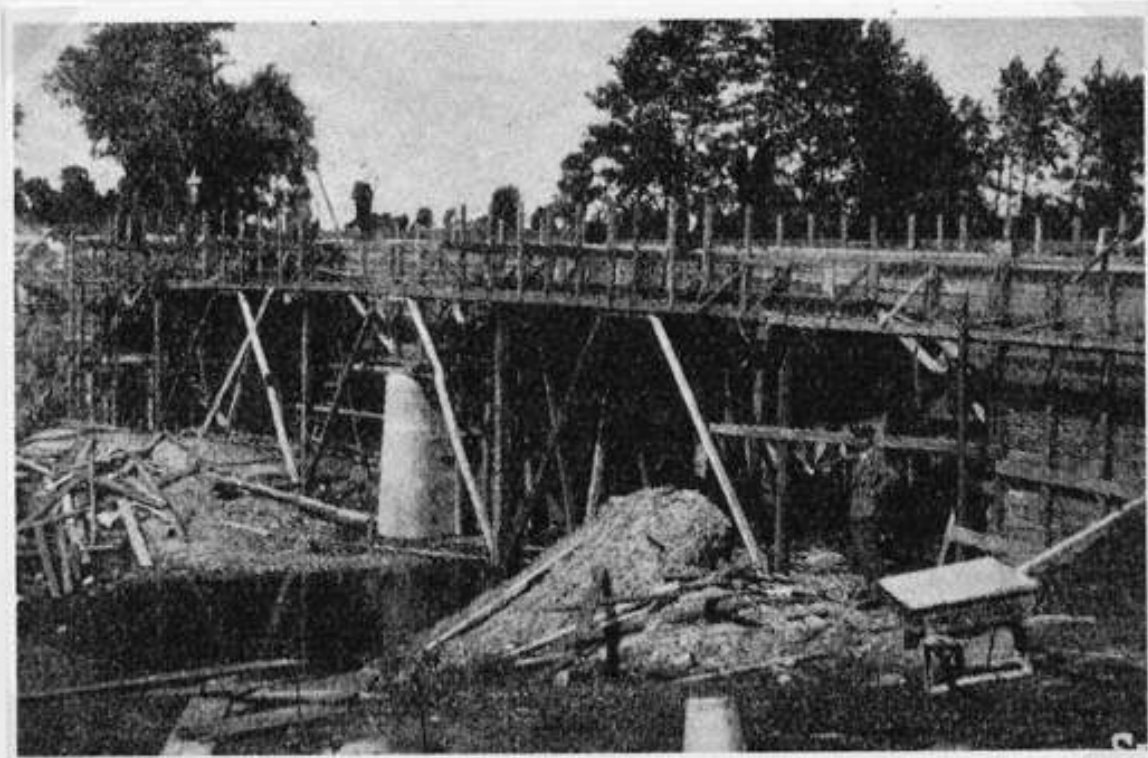
381. Autoriaus nuotraukoje tilto perdenginio, tauro ir atraminių dalių ant jo vaizdas nuo dešiniojo kranto aukštupio pusės 2011 10 11.



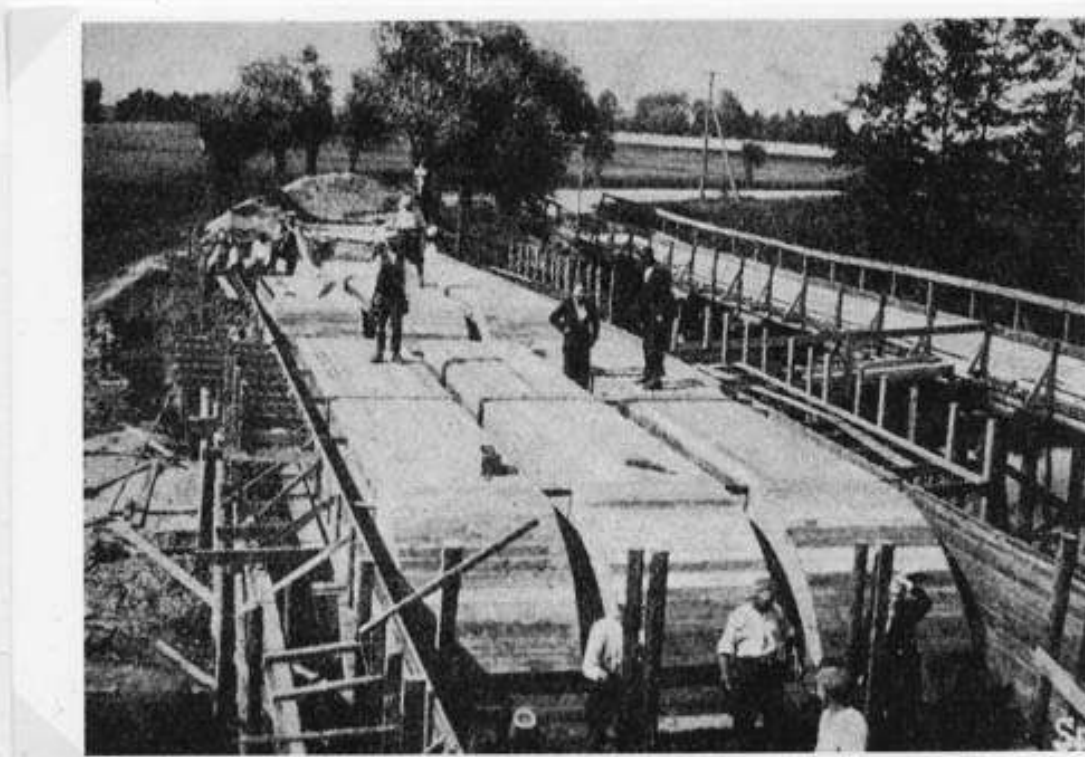
382. Nepriklausomos Lietuvos laikais statė jau gelžbetoninius tiltus. A.Smolensčio nuotraukoje (fotokopija) užfiksuotas tilto statybos momentas Marijampolės Kelių rajono Naumiesčio -Šakių plento ruože per Novos upę 1929 m. rugsėjo 2 d. Šakių - Kudirkos Naumiesčio kelyje per Novą.



383. A.Smolensčio (fotokopija) nuotraukoje užfiksuotas tilto statybos momentas Marijampolės Kelių rajono Naumiesčio -Šakių plento ruože per Novos upę 1929 m. rugsėjo 2 d. Šakių - Kudirkos Naumiesčio kelyje per Novą.



384. Tiltos skerspjūvyje keturios gelžbetoninės sijos sujungtos skersinėmis diafragmomis. Sijos 1,75 m viena nuo kitos. Pagal momentų veikimą ir jų ženklų pakeitimus išvesta ir plokštė, kuri leidžia mažus sijos aukščius, bet užtat reikalingi sudėtingi ir brangūs klojiniai. Nuotraukos kopijoje iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“, pusl. 372 parodyti tiltos klojiniai iš šono.



385. 1930 metais atidarytas judėjimas rėminių dviejų angų nekarpytų sijų sistemos gelžbetoniniu tiltu. Tiltos angos $2 \times 12,40$ m. Važiuojamoji dalis 6,45 m pločio; atitvarai gelžbetoniniai 0,5 m aukščio su turėklų viršuje; šalitilčių nėra. Nuotraukos kopijoje iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“, pusl. 372 parodyti tiltos klojiniai iš viršaus.



386. Rėmų padai stovi ant šarnyrų, šarnyrai paprasti – iš geležies strypų. Sparnai padaryti be pamatų, bet armuoti ir prijungti konsolių pavidalu prie sijų. Šitas tiltas yra labai ekonomiškos konstrukcijos, jam reikia žymiai mažiau, negu sijiniam paprastam tiltui betono ir turi grakščią išvaizdą. Tiltro statybos rangovas Vincas Andriukaitis. Panašūs tiltai Plentų ir Vandens Kelių Valdybos yra pastatyti ir kitose vietose. Nuotraukos kopijoje iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931 m.“, pusl. 373 parodytas bendras tilto vaizdas.



387. Autoriaus nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto žemūpio pusės 1999 m. rugsėjo mėn.



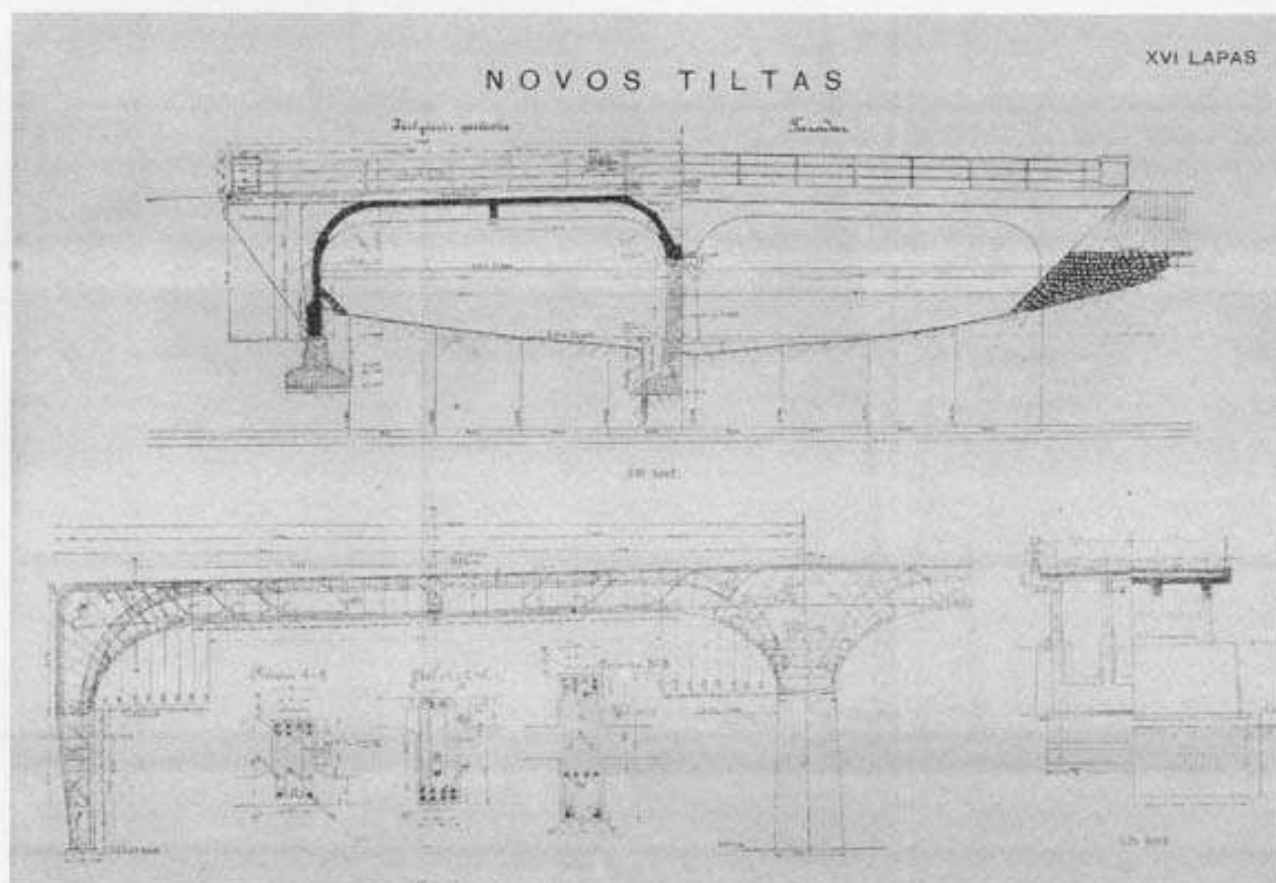
388. Autoriaus nuotraukoje tilto viršaus vaizdas link Šakių 1999 m. rugsėjo mėn.



389. Autoriaus nuotraukoje tilto tauro ir perdenginio apačios vaizdas 1999 m. rugsėjo mėn.



390. Autoriaus nuotraukoje tilto tauro ir ramtų vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupio 1999 m. rugsėjo mėn.



391. XVI brėžinių lape (526, 527, 528 brėž.) parodytas 1930 m. pastatytas per Novos upę, Naumiesčio – Šakių plento ruože. Brėžinio kopija iš inžinieriaus J. Gabrio knygos „Sauskeliai“ II-ji dalis „Gelžbetoniniai ir betoniniai tiltai, 1931m.“



392. 1938 m. statomas tiltas per Novą. Statybai vadovavo meistras Saliamonas Butauskas (1919 – 2000).
(Tilto vieta gali būti netiksli).



393. 1938 m. statomas tiltas per Novą. Statybai vadovavo meistras Saliamonas Butauskas (1919 – 2000).
(Tilto vieta gali būti netiksli).



394. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, trijų tarpatramių, 42,30 m ilgio tiltas pastatytas 1965 m. Važiuojamoji dalis 7,0 m pločio asfaltbetonis. Atitvarai gelžbetoniniai 0,59 m aukščio, du gelžbetoniniai šalitilčiai po 1,0 m pločio, turėklai gelžbetoniniai, 1,15 m aukščio. Nuotraukoje tilto viršaus vaizdas 2002 05 29.



395. Taurai vienkoloniai, kolonos skersmuo 1,32 m, su prailgintomis kintamo aukščio monolitinėmis galvenomis. Nuotraukoje bendras tilto vaizdas 2002 05 29.



396. Tilto perdanga – briaunota surenkamoji, sumontuota iš šešių „tejinio“ skerspjūvio sijų su diafragmomis. Nuotraukoje tilto kraštinės sijos žemupio pusės vaizdas 2002 05 29.



397. Ramtai poliniai, užpiltiniai dveiliniai. Dešimt (vienoje eilėje – penki) polių, apjungti monolitiniu stačiakampio skerspjūvio rygelio. Kūgio šlaitai sutvirtinti gelžbetoninėmis plytelėmis. Nuotraukoje tilto dešiniojo kranto ramto ir patiltės vaizdas 2002 05 29.



398. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, dviejų tarpatramių tiltas pastatytas 1965 m. Važiuojamoji dalis – 7,0 m pločio asfaltbetonis; atitvarai – gelžbetoniniai 0,25 m aukščio bordiūrai; šalitilčiai – gelžbetoniniai surenkamieji, 1,0 m pločio; turėklai gelžbetoniniai, 1,0 m aukščio. Nuotraukoje tilto vaizdas 2001 07 11.



399. Tilto perdanga – monolitinė briaunotoji: skerspjūvyje penkios sijos. Tauras polinis, vienaėilis. Šeši (0,30×0,35) m poliai, apjungti stačiakampio skerspjūvio monolitiniu rygeliu; septintasis polis – lytlaužą. Nuotraukoje tilto vaizdas nuo kairiojo kranto aukštupo pusės 2001 07 11.



400. Ramtai poliniai, vienaeiliai, užpiltiniai. Kūgio šlaitai patiltėje iki pusės šlaito sutvirtinti gelžbetoninėmis plytelėmis. Nuotraukoje tauro, ramto ir perdenginio apačios vaizdas 2011 07 11.



401. TKTĮ tiltų specialistai 2001 07 11 atliko tilto apžiūrą ir rado: kai kur nutrupėję plokštės kraštai, matyti vandens tekėjimo žymės, pailės, nutrupėjęs, apsamanojęs sijos galas, nutrupėjęs betonas po visomis sijomis, matyti armatūra. Nuotraukoje plokštė, šalitiltis ir sija iš žemupio pusės 2001 07 11.



402. Gelžbetoninis, trijų tarpatramių, karpytos sistemos tiltas pastatytas 1962 metais. Važiuojamosios dalies plotis - 7,0 metrai. Tilto perdenginis - gelžbetoninės surenkamos plokštės - 6,8 metrų ilgio. Nuotraukoje tilto vaizdas nuo Šakių pusės 1995 m.



403. TKT specialistai 1995 m. rugpjūčio mėnesį atliko tilto apžiūrą ir nustatė, kad bendra tilto būklė patenkinama. Bloga tilto hidroizoliacija bei deformaciniai pjūviai. Nuotraukoje tilto vaizdas 1999 m. po einamojo remonto.



404. Bendras tilto ilgis - 24,4 metrai. Krantinės ir tarpinės atramos - poliai su viršutiniais rostverkais. Atmosferinis vanduo drėkina plokščių ir rostverkų betoną, sudarydamas sąlygas betono karbonizacijai. Dėl mažo apsauginio sluoksnio, koroduoja perdenginio plokščių armatūra. Kūgio šlaitai nesutvirtinti, vyksta jų erozija. Nuotraukoje tilto vaizdas 1995 m. rugpjūčio mėn.



405. Atlikus tilto einamąjį remontą, pagerėjo tilto būklė. Kūgio šlaitai sutvirtinti gelžbetoninėmis plytelėmis. Nuotraukoje tilto vaizdas 1999 m. po einamojo remonto.



406. Gelžbetoninis, sijinis, vieno tarpatramio, 18 m ilgio tiltas pastatytas 1965 m. Važiuojamosios juostos danga 7,0 m pločio asfaltbetonis. Atitvarai – gelžbetoniniai, 0,25 m aukščio; šalitilčiai – gelžbetoniniai, surenkamieji, 1,0 m pločio; turėklai – gelžbetoniniai-metaliniai (statramsčiai gelžbetoniniai, porankis ir užpildas „tvorelė“ – metaliniai), 1,0 m aukščio. Nuotraukoje tilto viršaus vaizdas 2001 07 11.



407. Tilto perdanga monolitinė briaunotoji: skerspjūvyje penkios sijos. Ramtai poliniai, vienaėiliai, užpiltiniai. Kūgio šlaitai – patiltėje iki pusės sutvirtinti gelžbetoninėmis plytelėmis, viršutinė dalis – nesutvirtinta. Nuotraukoje tilto vaizdas iš šono 2001 07 11.



408. Pirmas ramtas. Po antrą siją nutrupėjo rygelio betonas, matyti rūdijantis pagrindinės armatūros strypas. Iš patiltės nuslinkęs gruntas, „nuogi“ polių viršūs. Nuotraukoje ramto vaizdas 2011 07 11.

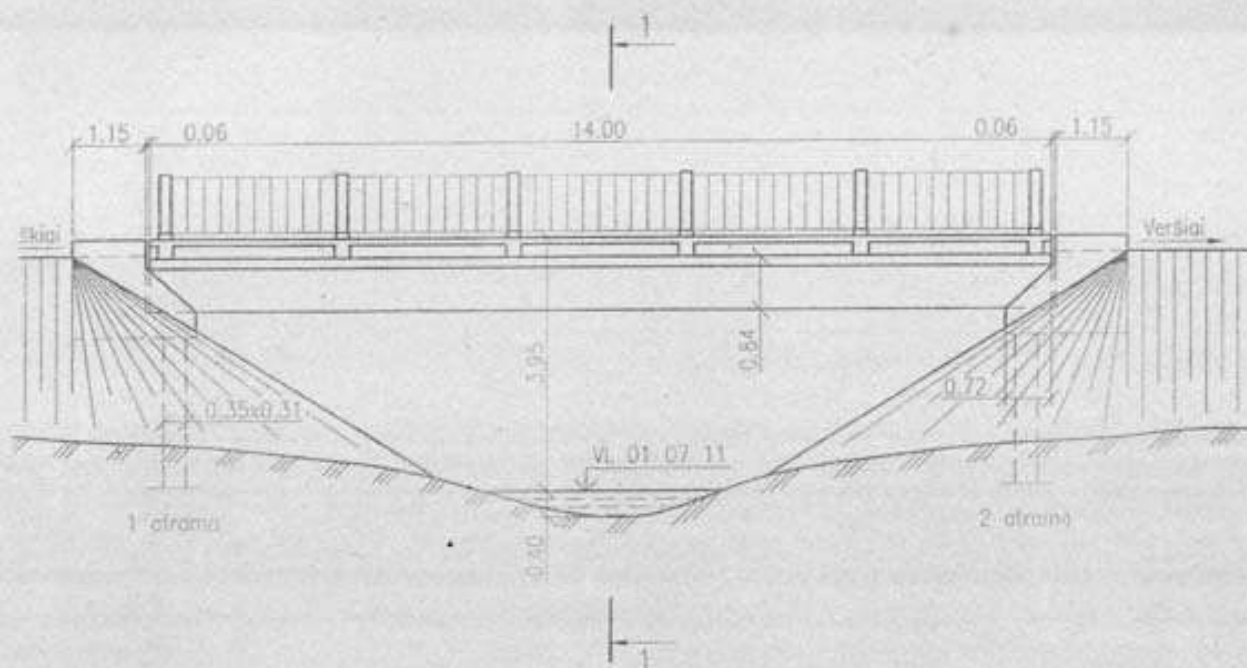


409. Nuslinkęs gruntas ir dalis sutvirtinimo plytelių (iš jų „įrengtas“ tiltelis per upę). Išlikęs sutvirtinimas apaugęs žole, užneštas purvu. Nuotraukoje patiltės ir antro ramto vaizdas 2011 07 11.

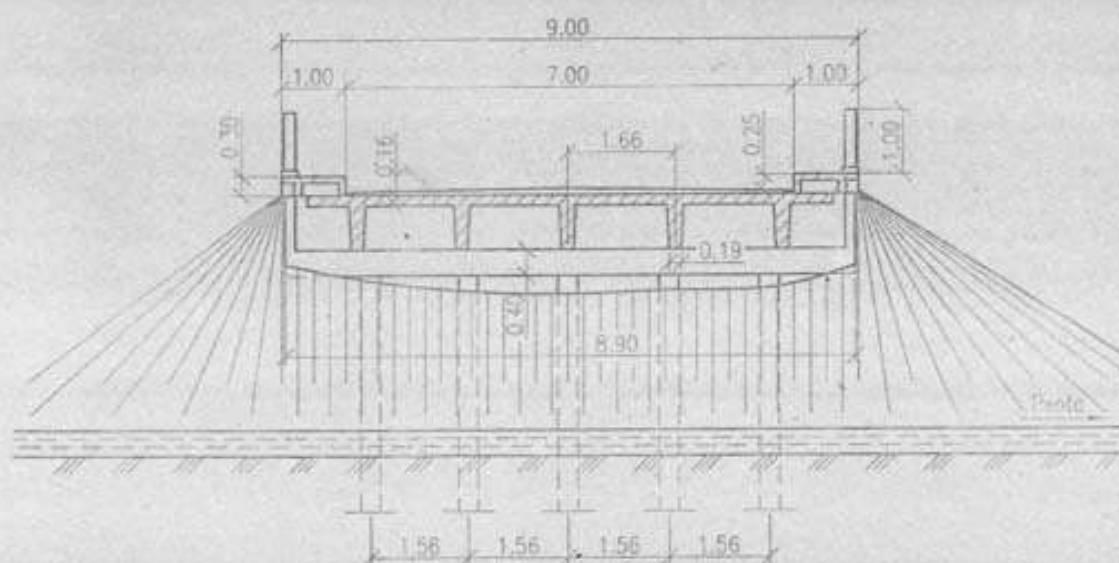
TILTO VAIZDAS IR SKERSINIS PJŪVIS

TILTAS PER PENTĄ

Vaizdas iš aukštupio M1:100



Pjūvis 1-1 M1:100





411. Gelžbetoninis, sijinis, karpytas, dviejų tarpatramių (16,90+16,9), 31,02 m ilgio tiltas pastatytas 1965 m. Važiuojamosios juostos danga – 7,0 m asfaltbetonis; atitvarai – 0,25 m aukščio bordiūrai; šalitilčiai – gelžbetoniniai, surenkamieji, 1,0 m pločio; turėklai – gelžbetoniniai, 1,15 m aukščio. Nuotraukoje tilto viršaus vaizdas 2002 05 29.



412. Tilto perdanga – briaunota surenkamoji, sumontuota iš penkių "tėjinio" skerspjuvio sijų. Nuotraukoje tilto vaizdas iš šono 2002 05 29.



413. Tiltos tauras vienkolonis, kolonos skersmuo 1,32 m, su prailginta kintamo aukščio monolitine galvena. Ramtai poliniai, dvieiliai, užpildiniai su monolitiniu stačiakampio skerspjūvio rygelio. Nuotraukoje tilto tauro ir sijų apačios vaizdas iš žemupio pusės 2002 05 29.



414. TIKTI tiltų specialistai 2002 05 29 atliko tilto apžiūrą ir nustatė: pakloto būklė bloga – dalies elementų nėra; perdanga sumontuota iš netinkamai pagamintų sijų – sijų lentynose labai plonas apsauginis betono sluoksnis; tauro galvenos galais driekiasi samanų ruožai. Tiltui labai trūksta šeimininkų dėmesio – patiltė apžėlus, apatugusi krūmais, upėje sąvartynas, iš šiukšlių susiformavusios salos. Nuotraukoje pirmas tarpatramis aukštupio pusė 2002 05 29. Nuires, sutrūkęs šalitilčio krašto betonai, kyšo parūdijusi armatūra. Iš po šalitilčio per plokštę briauną driekiasi samanų ruožai.