

Doktorantūros ekspresas pasiekė galutinę stotelę

The Doctoral Express reaches Its Final Stop

Apie Adomo Žirlio disertaciją „Pirmosios Lietuvos Respublikos sausumos susisiekimo sistema: vizija, lūkesčiai ir galimybės“ ir jos gynimą / On Adomas Žirlys' Thesis „Land Transport System of the First Republic of Lithuania: Vision, Expectations and Opportunities“

Aistis Kitovas

Doktorantas

Lietuvos istorijos institutas

El. paštas: Aistis.Kit@gmail.com

2024 m. rugsėjo 18 d. Adomas Žirlys gynė disertaciją „Pirmosios Lietuvos Respublikos sausumos susisiekimo sistema: vizija, lūkesčiai ir galimybės“ (darbo vadovas prof. dr. Zenonas Butkus). Disertacijos gynimo komisiją sudarė tarybos pirmininkė prof. dr. Marija Drėmaitė, doc. dr. Vytautas Jokubauskas, dr. Kęstutis Kilinskas, dr. Dangiras Mačiulis ir dr. Artūras Svarauskas.

Nors buvo saulėta ir vasariškai šilta trečiadienio popietė, 314-ojoje auditorijoje gana gausiai prisirinko disertacijos gynimo stebėtojų. Svarbu paminėti, jog infrastruktūros vystymo politikos, ypač pirmosios Lietuvos Respublikos laikotarpiu (1918–1940 metais), problematika nėra platesnėms auditorijoms lengvai įkandama tema, tačiau tiek auditorijos užimtumas, tiek tiriamosios temos aktualumas rodė priešingai. Pažymėtina, kad prieš pat prasidedant oficialiajai disertacijos gynimo daliai A. Žirlys susirinkusiųjų buvo pasitiktas su palaikymo plakatu, kuris skelbė: „Adomas Žirlys – mūsų istorijos garvežys.“

Komisijos vadovė M. Drėmaitė gynimo pradžioje perskaitė mokslo disertacijos gynimo tvarkos taisykles ir supažindino auditoriją su gynimo komisijos sudėtimi, taip pat pabrėžė, kad disertantas pateikė visus reikalingus dokumentus, išlaikė visus atliekant disertacinį tyrimą reikalingus egzaminus, įvykdė įsipareigojimus, ir pakvietė disertantą pristatyti savo atliktą mokslinį tyrimą.

A. Žirlys pradėjo gynimą užuomina į šiuolaikines infrastruktūros problemas, pabrėždamas, jog tai yra neišvengiama mūsų visų kasdienybės dalis. Kalbėdamas apie tuometinę nacionalinę Lietuvos valstybę, A. Žirlys atkreipė dėmesį į šios, kaip tautos „gyvo kūno“, sampratą nacionaliniame kontekste, taikydamas infrastruktūrai gyvo organizmo ląstelės, kraujotakos metaforą. Doktorantas savo tikslais įvardijo siekį išanalizuoti Lietuvos susisiekimo sistemos funkcionavimą, teikiant dėmesį geležinkelio, kaip XX amžiuje dominavusios transporto šakos, svarbai nagrinėti. Kartu doktorantas savo darbe atkreipė dėmesį į tarpukariu prasidėjusį motorizacijos procesą, Aukštaičių ir Žemaičių plentų tiesimo apžvalgą.

A. Žirlio disertacija koncentravosi į smulkias detales, siekdama visa matančia akimi įžiūrėti sudėtingą pirmosios Lietuvos Respublikos infrastruktūros plėtros istoriją. Nors pristatyme ir nevengta cituoti smulkesnę informaciją, konkrečias statistines detales, A. Žirlio tyrimas aprėpė infrastruktūros plėtros politikos Lietuvoje niansus. Pasibaigus darbo pristatymui auditorija klausimų neturėjo. Prasidėjo, anot gynimo komisijos pirmininkės M. Drėmaitės, „pati įdomiausia disertacijos gynimo dalis – mokslinė diskusija“.

Pirmasis savo recenzija pasidalino Vytautas Jokubauskas. Kalbėtojas sakė, kad pats į šį gynimą atkeliavo traukiniu ir planuoja, jei tiks geležinkelio grafikas, traukiniu keliauti namo. Savo kalboje V. Jokubauskas užsiminė, jog disertacija nėra „pageidavimų koncertas“. Jam atliktas tyrimas patiko, apie jį atsiliespė teigiamai, tačiau turėjo ir pastabų. Buvo atkreiptas dėmesys į chronologinių ribų neapibrėžtumą, nepakankamą dėmesį Klaipėdos krašto geležinkelio mazgui, metodologijos apžvalgos trūkumą, pasigesta ir konkretnesnio geležinkelio bilietų kainų ir transportavimo sektoriaus pelningumo apskaičiavimo, nereflektuojant, kaip kito žaliavų kainos. V. Jokubauskas taip pat pasigedo refleksijos apie tuometinį užsienio valstybių prekių tranzitą per Lietuvą. Kalbėdamas apie disertacijoje pateiktas išvadas komisijos narys pažymėjo, kad šios yra apibendrinamojo pobūdžio, trūksta analitinio elemento. Tačiau kritika nebuvo perdėm griežta, V. Jokubauskas palinkėjo disertantui dar šiek tiek su tyrimu padirbėti ir išleisti monografiją platesnei auditorijai, o ne vien 12-os egzempliorių tiražu.

Disertantas pasirinko į kiekvieno komisijos nario pastabas pateikti atskirą atsakymą.

Atsakydamas į komisijos nario V. Jokubausko pastabas dėl chronologijos, disertantas sutiko, kad buvo galima kitaip apsibrėžti tyrimo ribas, atsiprašė dėl metodologijos taikymo pagal senąjį reglamentą. Doktorantas apgynė savo pasirinktą lyginimo metodą, pasitelkęs Didžiosios Britanijos, Vokietijos ir Čekoslovakijos geležinkelių vystymo politikos pavyzdžių. Savo disertacijoje A. Žirlys apsiribojo vidaus susisiekimo problematikos tyrimu, dėmesio tranzitui į SSRS ar Vokietiją neteikė. Atkreipdamas dėmesį į socialinės istorijos aspekto trūkumą, žvelgiant į tai, kaip gyventojų kasdienybę paveikė infrastruktūros projektai, doktorantas minėjo, jog tai buvo tyrimo metu vis išskylantis klausimas, tačiau archyvinė medžiaga, susidedanti iš daugiau statistinės informacijos, lentelių ir skaičių, sutrukdė susidaryti geresnį vaizdą apie to meto žmonių kasdienybę. Galiausiai disertantas pripažino, kad išvadų sudarymas buvo sudėtingas dėl tyrimo metu atsiradusio informacijos trūkumo.

Kitas komisijos narys, dr. Kęstutis Kilinskas, savo kalbą pradėjo užsimindamas, jog disertantui buvo parašęs tris darbo recenzijas, į daugelį pateiktų pasiūlymų buvo atsi-

žvelgta. O kritiką komisijos narys pasirinko pateikti labiau tematinio pobūdžio klausimais, su mintimi, kad tyrimą būtų galima plėtoti ir vėliau. Kaip pabrėžė K. Kilinskas: „Pati disertacijos esmė – mėginimas tirti tarpukario Lietuvos susisiekimo problematiką yra sveikintina pastanga, kuri buvo daugiau mažiau realizuota sėkmingai.“

Pateikta kritika, kad tyrimo pavadinime minimas žodis „sistema“ suponuoja sisteminių požiūrį į tyrimo objektą. Tačiau atsiribojimas nuo Krašto apsaugos ministerijos ir valsčių duomenų pakenkė visuminio infrastruktūros sistemos vaizdinio susidarymui. Taip pat buvo pateikta pastaba dėl netolygių dalykų lyginimo, kaip disertanto išvelgiamos traukinių ir motorinių transporto priemonių konkurencijos aspekto, kai buvo lyginami miesto ir tarp miestinio transporto keleivių skaičiaus duomenys. K. Kilinskas taip pat sakė, jog trečiasis tyrimo skyrius, skirtas motorizacijos apžvalgai, galėjo būti išsamesnis, pasitelkti terminai, kaip antai motorizacija, modernizacijos ir nacionalizmo kontekste yra daug potencialo turinti teorinė prieiga, tačiau atsiribojimas nuo Kauno savivaldybės archyvinės medžiagos sutrukdė susidaryti geresnį tiriamos problemos vaizdą. Galiausiai, kaip pabrėžė K. Kilinskas, išsakytos pastabos disertanto darbo indėlio nesumenkino, darbas atitiko visus jam keliamus reikalavimus.

Atsakydamas komisijos nariui disertantas sutiko, kad atsiribojimas nuo kariuomenės vaidmens tyrimo vaizdinį paveikė, tačiau, kaip pats pabrėžė disertacijos įvade, nors civilinį ir karinį gyvenimą skirianti juosta tarpukario Lietuvoje buvo siauresnė, ji vis dėlto egzistavo. Kalbėdamas apie valsčių, savivaldybių problemų analizę, A. Žirlys minėjo, jog tai galėtų būti atskirų tyrimų tema, tačiau turint mintyje tiriamą objektą pastebėtos valsčių lygmens problemos neprieštaravo tyrimo metu iškeltoms tezėms. Pastabą dėl trečiojo skyriaus disertantas priėmė, pasakydamas, kad tai galėtų būti platesnio ateities tyrimo objektas.

Trečiasis savo pastebėjimais pasidalino dr. Dangiras Mačiulis. Jį sužavėjo entuziasingas autoriaus įsitraukimas į geležinkelio linijų planavimą, susisiekimo sistemos projektavimą Lietuvoje. Susisiekimo sistemos lyginimas su žmogaus kūnu įdomus, tačiau infrastruktūros plėtroje tuometinės Lietuvos nacionalizmo diskursas sekus, todėl komisijos narys pasigedo susisiekimo sistemos visuminio ploto matymo. Anot D. Mačiulio, disertacijos trūkumas buvo vidaus kelių ignoravimas, nebuvo atsižvelgta į vandens kelius. Kaip minėjo komisijos narys, dažniausiai tipinis Lietuvos keleivis, vykdamas iš vieno šalies krašto į kitą, kelionėje naudodavosi keliomis susisiekimo priemonėmis, kaip antai autobusu, traukiniu ir tuo pačiu vandens transportu. Turint omenyje to meto susisiekimo inžinierių mąstymą, tiek geležinkelio linijų planai, tiek motorizacijos iššūkiai veikė kaip tarpusavyje susijusi visuma, todėl tyrimo autorius neturėjo susitelkti vien į geležinkelių tinklo ir automobilizmo problemas, o pažvelgti į platesnį Lietuvos infrastruktūros vaizdą. Taip pat buvo pakartota K. Kilinsko pastaba, kad disertacijos trečiasis skyrius „atrodo kaip svetimkūnis“. Galiausiai D. Mačiulis pripažino, jog atliktas didelis darbas, nėra paprasta įsigilinti į šią temą. Darbą įvertino teigiamai ir sakė tikintis, kad šiuo pagrindu pasirodys ir knyga.

A. Žirlys, padėkojęs už recenziją, pažadėjo, kad apie pastabas dėl vandens kelių ir kitas plačiau pakalbės vėliau, atsakydamas į kitų komisijos narių komentarus. Dokto-

rantas atsiliepė į dr. D. Mačiulio išsakytą kritiką, minėjo, kad vargu ar buvo bendras visą infrastruktūros politiką apėmęs planas, kur būtų matomas planingas sauskelių ir geležinkelių tarpusavio plėtojimas. Disertantas savo tyrime labiau kreipė dėmesį į naujų geležinkelio linijų kūrimo planus, jų įgyvendinimą. O nagrinėdamas socialinį aspektą, A. Žirlys minėjo, jog buvo susidūręs su šaltinių, kuriais remiantis būtų galima įžiūrėti, kaip infrastruktūros plėtra transformavo žmonių gyvenimą, trūkumu.

Ketvirtasis komisijos narys, dr. Artūras Svarauskas, prisidėjo prie kolegų, kurie skyrė komplimentus, jam paliko įspūdį doktoranto gebėjimas surinkti daug įvairios medžiagos, registruoti įvairiausias kelių charakteristikas ir būklę. Kritikoje atkreipė dėmesį į kelis diskusinio pobūdžio momentus, geležinkelių autonomizacijos terminą, vartotą disertaciniame tyrime. Komisijos narys pasigedo užsiminimo apie 1939 metų Antrojo pasaulinio karo krizę, kai Lietuvoje buvo susidurta su žaliavų stygiumi, o tai turėjo atsiliepti ir geležinkelių, automobilių sektoriaus vystymuisi ir veikimui valstybėje. Taip pat pasigedo Vilniaus klausimo nagrinėjimo, nes integruojant Vilnių į Lietuvos infrastruktūros schemą turėjo būti vykdomi drastiški pokyčiai, Vilniaus „kaunanizacijos“ atskleidimo, kaip buvo įvestos kaunietiškos taisyklės, tvarka Vilniuje. Taip pat nepaminėtas „svetimkūnis“ – Raudonoji armija, jos logistinis krūvis Lietuvos kelių sistemai, kelių eismo taisyklių nesilaikymas ir kad kariškių nebaudė Lietuvos policija, taip pat kaip tai veikė eismo įvykių statistiką.

Doktorantas, reaguodamas į A. Svarausko kritiką dėl autonomizacijos termino neapibrėžtumo, sakė, kad tuometiniame diskurse trūko polemikos, kuri būtų geriau atskleidusi konkrečią šio termino reikšmę. Geležinkeliai kaip ūkio dalis išliko virš politikos, nebuvo skiriama dėmesio inžinierių politinei priklausomybei, nors, žinoma, aukščiausius postus užėmė asmenys, esantys arčiausiai tautininkų valdžios. Reaguodamas į socialinių pokyčių aspektą, A. Žirlys teigė, jog infrastruktūros statybos Lietuvoje buvo neatsiejama viešųjų darbų programos dalis. Žemaičių plentas buvo nutiestas iš esmės lietuvių bedarbių rankomis, šie projektai buvo finansuoti iš viešųjų darbų fondo. A. Žirlys pripažino, kad nepastebėjo 1939 metų krizės padarinių, nes ši nepasirodė akivaizdi vykdytos maksimalaus taupumo politikos, pradėtos Lietuvoje pasaulinės ekonomikos krizės metu, kontekste. Disertantas sutiko su pastaba, jog savo tyrime chronologines ribas galėjo apibrėžti konkrečiau.

Disertantui baigus gynybinę kalbą, paskutinė savo pastebėjimais apie disertaciją pasidalino komisijos pirmininkė Marija Drėmaitė. Ji pradėjo apibendrinimu apie disertacijos gynime besidubliuojančias temas, pastabas, tačiau taip pat pabrėžė, jog tai nesumenkina padaryto darbo prasmės, pasirinkta prieiga nagrinėti infrastruktūros politikos formuotojus, jos manymu, buvo korektiška siekiant atskleisti infrastruktūros sistemos formavimosi ypatumus. O pasigedo A. Žirlio disertacijoje sisteminio tyrimo metodo įvardijimo, paaiškinimo, kodėl atsiribota nuo oro, vandens, jūros kelių, metodologinio pagrindimo ir kodėl tyrime į vienas temas buvo susitelkta, o į kitas ne. Profesorė taip pat pasigedo transnacionalinių geležinkelių, susisiekimo tinklų aspekto, kokį vaidmenį šis vaidino Lietuvos infrastruktūros sistemos vystymesi. Vis dėlto, kaip baigdamą savo kalbą pabrėžė komisijos pirmininkė, išsakytos pastabos yra diskusinės, darbas atitinka keliamus reikalavimus.

Disertantas atsakė, kad jam teko susipažinti su transnacionaliniais projektais, siekusiais integruoti skirtingų Europos šalių infrastruktūrą, tačiau šių projektų vizionierių planuose Lietuva dažnai atsidurdavo už Europos ribų. Plačiau kalbėdamas apie tyrimo trečiąjį skyrių, doktorantas minėjo, kad jo idėja buvo (turint omenyje to meto automobilizmo plėtrą JAV, Vakarų Europoje) pažvelgti į šį fenomeną ir tuometinėje Lietuvoje. Apie vandens transportą, savo darbe išsamiau nenagrinėtą, A. Žirlys sakė, jog daugiausia ši susisiekimo sistema veikė Nemuno upėje, pasroviui nuo Kauno miesto. Ekonominė šios upės transporto reikšmė buvo sumenkusi nuo carinės Rusijos imperijos laikų, o geležinkelių ir sausumos kelių svarba tarpukariu padidėjo.

Disertantui pateikus paskutinį komentarą, komisijos pirmininkė leido pasakyti žodį auditorijai.

Vienintelis klausimą uždavė Antanas Petrilionis, norėdamas sužinoti, koks buvo didžiausias tuometinio garvežio greitis? A. Žirlys teigė, jog nėra vieno atsakymo, Lietuvoje aplinkybės (kaip antai siaura geležinkelio vėžė) nulėmė, kad šie buvo lėtesni nei kitose Europos šalyse.

Kai klausimas buvo aptartas, žodį tarė ir disertacijos vadovas prof. dr. Zenonas Butkus – pasveikino A. Žirli su sėkminga tyrimo pabaiga. Vėliau ėjo paskutinė disertacijos gynimo dalis – komisijos narių balsavimas. Komisijos nariai, minutei išėję iš auditorijos, po slaptą balsavimo sugrįžo atgal ir pateikė savo verdiktą. Disertacijos gynimo komisija vienbalsiai nusprendė suteikti A. Žirliui daktaro laipsnį, komisijos pirmininkė M. Drėmaitė įteikė laikinąjį diplomą.

Dr. A. Žirlys, užbaigęs kelionę doktorantūros ekspresu ir gavęs diplomą, pirmiausia dėkojo žmonai, darbo vadovui, komisijai, dėkojo ir draugams, atvykusiems jo palaikyti, kolegoms, artimiesiems. Taip Istorijos fakultetą paliko naujas humanitarinių mokslų daktaras.