

PIRMOSIOS GELEŽINKELIO TRASOS TARPUKARIO LIETUVOJE ARCHITEKTŪRA

Iveta Dabašinskiė

*Menotyros katedra, Menų fakultetas, Vytauto Didžiojo universitetas, Kaunas, Lietuva
El. paštas iveta.dabasinskiene@gmail.com*

Santrauka. Straipsnyje nagrinėjami pirmosios nepriklausomos Lietuvos laikotarpiu (1918–1940 m.) tiestos plačiojo geležinkelio trasos Kretinga–Telšiai–Kučiai kelevių stočių ir geležinkelininkų gyvenamųjų namų architektūros pavyzdžiai. Taip pat aptariama šios trasos reikšmė Žemaitijos, Klaipėdos krašto regionams bei visai Lietuvai. Nustatyti ir straipsnyje pateikti duomenys paremti archyviniais šaltiniais ir dokumentinėmis tarpukario publikacijomis. Apžvelgus kelevių stočių ir geležinkelininkų gyvenamųjų namų projektus, pastebima jų standartizacija, prasidėjusi dar carizmo laikotarpiu. Visos geležinkelio trasos pastatų architektūroje pabrėžiamas vientisas įvaizdis.

Reikšminiai žodžiai: geležinkelio trasa, kelevių stotis, geležinkelininkų gyvenamasis namas, tarpukario architektūra, modernizuotas neoklasicizmas.

Įvadas

Geležinkelių transporto atsiradimas paskatino daugelio pasaulio šalių ekonomikos raidą, nors iš pradžių geležinkelių nauda daug kas abejojo. Lietuvoje, kuri XIX a. priklausė carinei Rusijai, pirmieji geležinkeliai nutiesti šios valstybės iniciatyva. XIX a. vid. – XX a. pr. Lietuvos teritorijoje buvo tiesiamos dvi imperinei Rusijai itin svarbios plačiojo geležinkelio trasos: Sankt Peterburgas–Varšuva bei Liepoja–Romnai. Jos sudarė palankias sąlygas plėtoti Rusijos ekonomiką ir skatinti prekybinius ryšius su Vakarų valstybėmis. Tačiau Lietuvai kuriant savarankišką valstybę, Rusijos tiesti geležinkeliai, nepaisant išvystytos jų infrastruktūros, nebeatitiko naujų ekonominių ir prekybos poreikių (Žeimantas 2005).

Kai 1923 m. Lietuva atgavo Klaipėdos kraštą, jį reikėjo sujungti su likusia Lietuvos dalimi. Buvo svarstomi du naujos trasos tiesimo variantai: pirmasis, Kėdainiai–Lyduvėnai–Rietavas–Klaipėda, buvo ilgesnis ir brangiau kainavo, tad nuspręsta tiesti antrąjį pasiūlytą plačiojo geležinkelio trasos variantą: Kretinga–Telšiai–Kučiai. Ši linija trumpesnė ir kainavo pigiau.

Naujoji geležinkelio linija sujungė strategiškai svarbų Klaipėdos uostą su dar carinės Rusijos tiestos trasos Liepoja–Romnai stambia stotimi–Šiauliais. Taip pagerėjo ne tik susisiekimas Žemaitijos teritorijoje, bet ir eksporto per uostą galimybės (Lietuvos geležinkeliai istorijos šviesoje 1936).

Geležinkelių paveldo resursai Lietuvoje yra palyginti nauja tyrinėjimų sritis, kuri dar nesulaukė pakankamai dėmesio. Kadangi tarpukario Lietuvos geležinkelio stočių infrastruktūros pastatai mažiausiai tyrinėti, pasirinktas *straipsnio tikslas* – pristatyti tuo laikotarpiu nutiestos pirmosios geležinkelio trasos (Kretinga–Telšiai–Kučiai) statybos aplinkybes, reikšmę Lietuvos ekonomikai bei išnagrinėti šios trasos kelevių stočių ir geležinkelininkų gyvenamųjų namų architektūros raišką.

Tyrimo objektas – minėtos geležinkelio trasos stotyse pastatyti svarbūs ir architektūriškai aplinkoje išsiskiriantys infrastruktūros resursai – kelevių stotys, geležinkelininkų tarnybiniai namai.

Siekiant atskleisti šios trasos ekonominę, politinę bei socialinę reikšmę jaunai Lietuvos valstybei bei pristatyti istorinį kontekstą, taikytas *socialinės meno istorijos* tyrimų metodas. Aiškinantis kelevių stočių ir gyvenamųjų namų pokyčius, lyginti naudotos senos fotografijos, brėžiniai. Pastatų architektūra analizuota remiantis formalioju – stilistinės analizės – metodu.

Tyrimo rezultatai

Nepriklausomoje Lietuvoje jau 1919 m. liepos 6 d. buvo paleistas pirmas traukinys plačiuoju geležinkeliu iš Kaišiadorių į Radviliškį. Pradėtas eismas iš vokiečių

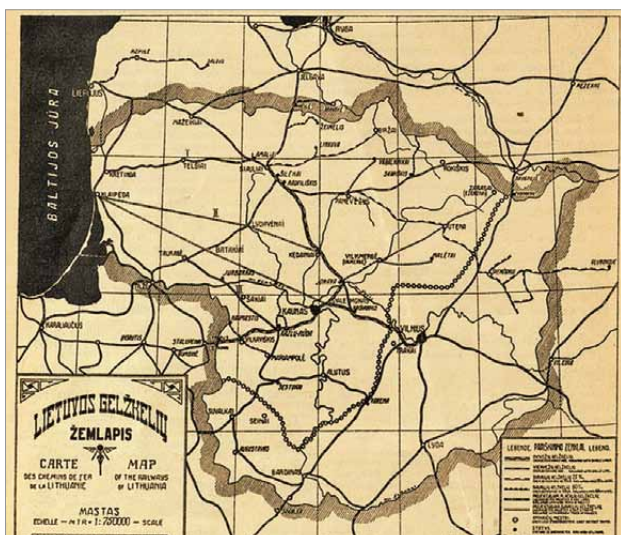
okupacinės valdžios perimtais, nuo karo nukentėjusiais geležinkeliais. Taip pat pradėta formuoti jaunos valstybės geležinkelių ūkį: sudaryta administravimo sistema, organizuotas eismas, imti organizuoti parengiamieji kursai geležinkelininkams (Pocius 2002).

Manyta, jog panaikinus politinę ir muitų sieną tarp Klaipėdos krašto ir didžiosios Lietuvos, naujos trasos statyba išeitų į naudą visai valstybei, paskatintų istoriškai atskirtų jos dalių susiliejimą. Nauja geležinkelio linija, kuri sujungtų Lietuvą su vieninteliu jos uostu – Klaipėda, suteiktų galimybę nepriklausomai nuo kaimynų išeiti į jūrą bei į pasaulio rinkas.

Uosto prijungimas buvo svarbus ne tik Lietuvos politinei ir ekonominei nepriklausomybei išlaikyti, bet ir krašto ūkiui atgaivinti, savus gaminius brangiau parduoti ir įvairius gaminius, ūkio techniką, trąšas pigiau įsigyti (Naujų geležinkelių statymas 1924). Carinė Rusija, tiesdama geležinkelius savo poreikiams, nepaisė Lietuvos ekonominės situacijos, todėl buvo regionų, tokių kaip Žemaitija, kurie visiškai neap rūpinti geležinkeliu. Rusijos geležinkelis importą ir eksportą nukreipdavo į Karaliaučiaus arba Liepojos uostus, tačiau tai Lietuvai nebuvo naudinga (Naujų geležinkelių statymas 1924). Susisiekimas esamomis trasomis su Klaipėda buvo itin nepatogus, tad naujos linijos tiesimo poreikiu neabejota.

1923 m. vasario mėn. Ministrų kabinetas pasirinko svarstyti tris svarbiausias trasas, kurios sustiprintų Lietuvos ūkį (1 pav.):

- Klaipėda–Lyduvėnai–Kėdainiai (195 km),
 - Tauragė–Kazlų Rūda (101 km),
 - Amaliai–Telšiai–Kretinga (132 km)
- (Naujų geležinkelių statymas 1924).



1 pav. Lietuvos geležinkelių žemėlapis, 1924 m. (Naujų geležinkelių statymas 1924)
Fig. 1. Lithuanian railway map, 1924 (Naujų geležinkelių statymas 1924)

Trasą Amaliai–Telšiai–Kretinga nuspręsta pratęsti keletą kilometrų iki Kužių miestelio ir taip paspartinti susijungimą su Šiauliais – didžiausiu geležinkelio mazgu šiaurės Lietuvoje.

Šios linijos pasirinkimą ir pakeitimus lėmė tiek ekonominės, tiek socialinės priežastys – pirmiausia, ji buvo trumpesnė už kitas siūlytas, tad ir pigesnė, toje vietovėje mažiau reljefo svyravimų, apsunkančių darbus. Svarbus socialinis aspektas – Žemaitijos regionas nuo Telšių link Klaipėdos tankiai apgyvendintas, pakeliui buvo daug miestelių, kurie neturėjo tinkamo susisiekimo su Klaipėda ir kitais centrais (Naujų geležinkelių... 1924). Tad jau pakoreguota linija Kužiai–Telšiai–Kretinga neturėjo konkurencijos, svarstant geležinkelio trasų pasirinkimo galimybes šiame regione.

Ne tik geležinkelio linijos, bet ir stočių infrastruktūros statyba priklausė nuo ekonominės valstybės situacijos ir politinės valios. Valstybiniame leidinyje „Naujų geležinkelių statymas“ buvo teigiama, jog statomos trasos turi prisidėti prie valstybės ar tam tikro regiono ekonominio pakilimo bei kainuoti kuo pigiau (Naujų geležinkelių... 1924).

Būtent ši situacija lėmė, jog projektai buvo rengiami iš anksto, o architektūriniai sprendimai – standartizuoti. Pačius pastatus imta statyti tik nutiesus bėgius, pastačius inžinerinius statinius, t. y. vėliau, nei pradėtas traukinių eismas.

Trasa tiesta dviem etapais: 1926 m. buvo nutiesta 56 km ilgio dalis Telšiai–Kužiai, o 1930–1932 m. – 71 km ilgio dalis Kretinga–Telšiai (2 pav.) (Lietuvos geležinkeliams jau 20 metų 1939). Darbų suskirstymą etapais lėmė finansinės problemos, su kuriomis susidūrė Lietuvos Vyriausybė. Nepriklausomybės pradžioje, kol pramonė ir ūkis tebebuvo kuriami, o valstybės biudžetas – ribotas, teko skolintis iš Didžiosios Britanijos kreditorių. Buvo apskaičiuota, jog geležinkelio trasų tiesimas valstybei atsieitų 50 proc. jos metinio biudžeto (Naujų geležinkelių statymas 1924).



2 pav. Telšių–Kretingos geležinkelio atidarymo iškilmės, 1932 m. (Telšių... 1932)
Fig. 2. Opening ceremony of Telšiai–Kretinga railway, 1932 (Telšių... 1932)

Ruožas Telšiai–Kužiai pradėtas tiesti 1924 m. Topografinės sąlygos buvo palankios, todėl kelias eksploatacijai tarp Kužių ir Tryškių atiduotas 1925 m. gruodžio 23 d., o tarp Tryškių ir Telšių – 1926 m. gegužės 7 d. (Lietuvos geležinkeliai istorijos šviesoje 1936).

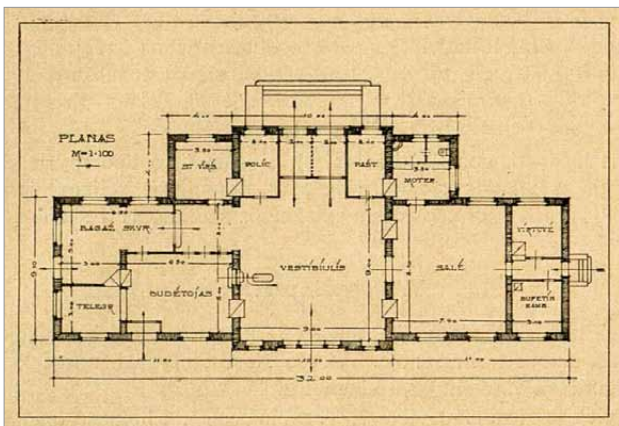
Trasoje pastatytos šios geležinkelio stotys: Kužiai, Pavenčiai, Raudėnai, Tryškiai, Duseikiai ir Telšiai. Tarp jų svarbiausios buvo Kužių stotis (jos keleivių pastatas neišliko) bei Telšių (Jankevičius 1936).

Telšių–Kretingos 72 km dalis kalvotomis Žemaitijos vietomis pradėta tiesti 1930 m. pavasarį, o baigta ir eksploatuoti perduota 1932 m. spalio 29 d. Šios trasos ir jos pastatų statybos darbus atliko danų firma *Højgaard & Schultz* (Geležinkelio pervažos projektas 1931). Trasoje įrengtos šios stotys – Lieplaukė, Plungė, Šateikiai, Kartena (Kulupėnai), Kretinga; taip pat minimos dvi mažos stotys Tarvainiuose ir Klibiuose (Jankevičius 1936).

Šios trasos stočių infrastruktūra užbaigta gerokai vėliau, jau pradėjus trasos eksploataciją. Keleivių pastatas, reprezentatyvus visuomeninės paskirties statinys, visada buvo labai svarbi geležinkelio stoties kaip inžinerinio komplekso sudedamoji dalis.

Nuo pat geležinkelių statybos pradžios (XIX a. vidurio) keleivių stotys buvo vadinamos „naujosiomis katedromis“ – jos ženklino visuomenės pažangą. Jos buvo skirtos išvykstantiems, atvykstantiems, pravažiuojantiems keleiviams, todėl pastato funkcionalumas buvo itin svarbus. Esminiai stočių plano elementai lieka nepakitę iki šių dienų (Meeks 1995).

Stoties rūmuose keleiviams skirtos šios patalpos: vestibulis, laukiamoji salė, bilietų kasos, tualetai, bagažo saugyklos, maitinimo įstaigos ir t. t. Šie keleivių aptarnavimo funkcijas atliekantys objektai ir jų išdėstymo principai iš esmės nekinta nuo pat geležinkelių statybos pradžios – XIX a. 4-ojo dešimtmečio (3 pav.). Stotyje taip



3 pav. Plungės keleivių stoties planas, 1933 m. (Jankevičius 1933)
Fig. 3. Plan of Plunge passenger station, 1933 (Jankevičius 1933)

pat privalėjo tilpti darbo vietos administracijai: stoties viršininkui, aptarnaujančiam, techniniam personalui, policijos budėtojui, dažnai buvo įrengiami ir tarnautojų tarnybiniai butai (Stasiukaitienė 2002).

Keleivių stočių eksterjere svarbiausia užduotis, tekusi architektui, – pabrėžti reprezentatyvumą ir funkcionalumą, kuris leistų keleiviams greičiau susiorientuoti vidaus erdvėje. Tai dažniausiai buvo daroma, akcentuojant vestibulio (laukiamosios salės) patalpą, kuri išdėstoma pastato centre, o išorėje pabrėžiama aukštesne (dažnai dviejų tarpinių) centre dalimi arba bokštu, puošiama išraiškingais dekoru elementais, skaidoma plačiomis durų angomis ar išsiskiriančios formos langų angomis. Daugelis žinomų keleivių stočių pasaulyje pasižymi savitais architektūriniais sprendimais.

Daugelyje šalių pirmieji geležinkeliai buvo tiesiami privataus kapitalo lėšomis. Taupumo sumetimais nesistengta visoms keleivių stotims trasoje kurti skirtingus projektus. Projektų tipizacija būdinga ir Lietuvai (Meeks 1995).

Carinės Rusijos keleivių stotys dažniausiai buvo statomos, pritaikant tą patį projektą su nedidelėmis modifikacijomis keliose vietose (tai vadinamieji kartotiniai projektai). Rusijoje stotys buvo klasifikuojamos pagal reikšmę į penkias klases. Skirdavosi patalpų dydis, pagalbinių pastatų kiekis, atliekamos funkcijos. Stoties komplekso pastatų projektai dažniausiai buvo rengiami Rusijoje.

Nepriklausomos Lietuvos laikotarpiu pirmojoje plėčiojo geležinkelio linijoje stotys ir jų infrastruktūros elementai buvo standartizuoti, tačiau jos nebuvo skirstomos klasėmis, nes trasa buvo neilga ir nereikėjo tiek skirtingo dydžio stočių kompleksų.

Tarpukario laikotarpiu geležinkelių sistemoje stočių pastatų tipizuoti projektai (vykdoma standartizacija) buvo kuriami dėl lėšų trūkumo bei remiantis carinės Rusijos tiestų linijų patirtimi. Trasos Sankt Peterburgas–Varšuva ir Liepoja–Romnai buvo didžiuliai projektai, kurie truko ne vienerius metus, tad taupant laiką jie buvo kuriami taip pat tipizuoti (Žeimantas 2003).

Kretingos–Telšių–Kužių geležinkelio trasos infrastruktūros objektų architektūroje, įskaitant ir keleivių stotis, jau nebedominavo istorizmas ar plytų stilius, kurie būdingi XIX a. geležinkelio pastatams.

Tarpukario spauda, aprašydama šios trasos stočių pastatus, pažymi, jog jie visi buvo mūriniai, tinkuoti, Plungės ir Kartenos keleivių rūmai dengti skardos stogais, o visi kiti dengti čerpėmis.

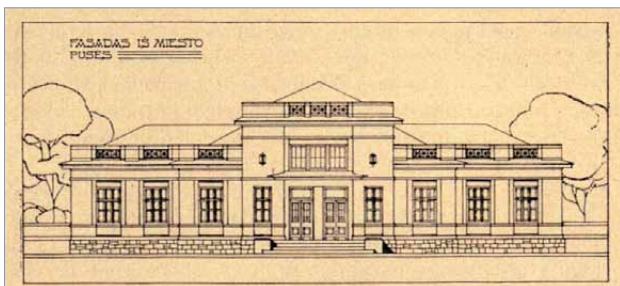
Be keleivių namų ir geležinkelininkų gyvenamųjų pastatų, visose stotyse pastatyti prekiniai sandėliai – mūriniai su čerpių stogais. Liepalaukės ir Šateikių stotyse prekiniai sandėliai pastatyti po vienu stogu su keleivių pastatu, tai dažnai praktikuojama mažose stotyse (Jankevičius 1933).

Keleivių stoties dydis visuomet priklausė nuo miesto dydžio ir pervežamų keleivių skaičiaus. Kretingos–Telšių–Kuzių geležinkelio linijoje didžiausi miesteliai buvo: Kretinga, kurios stotis neišliko iki šių dienų, Plungė, Telšiai ir Šiauliai (ši linija buvo sujungta su Liepojos–Romnų geležinkeliu, šio regiono didžiausiu geležinkelio mazgu tapo Šiaulių stotis, kuri tarpukariu perstatyta) (Naujų geležinkelių statymas 1924). Likusios keleivių stotys dydžiu neišsiskyrė.

Iš Plungės ir Telšių (4, 5 pav.) keleivių stočių ikonografinės medžiagos matyti, jog jos buvo pastatytos pagal tą patį projektą. Architektūroje dominuoja modernizuoto neoklasicizmo stilius, kuris Lietuvoje buvo paplitęs XX a. 2–3 deš. (Rusijoje plito kiek anksčiau, XX a. pradžioje).

Analogiškos stilistikos pastatų prieš Pirmąjį pasaulinį karą pastatyta ir Lietuvos miestuose (Valstiečių bankas Vilniuje – VGTU pastatas J. Basanavičiaus g. 28, Komercijos mokykla Kaune – KTU rūmai K. Donelaičio g. 50/A. Mickevičiaus g. 37). Juos statė architektai, studijas baigę Sankt Peterburge.

Tarpukariu statytos didžiosios Plungės ir Telšių keleivių stotys – simetriškos kompozicijos, išilginto stačiakampio plano. Dažniausiai centrinis tūris su reprezentacine vestibulio dalimi statomi dviaukščiai, o šoniniai sparnai – vieno aukšto.



4 pav. Plungės keleivių stoties fasado brėžinys (Jankevičius 1933)

Fig. 4. Facade drawing of passenger station in Plunge (Jankevičius 1933)



5 pav. Telšių keleivių stoties fasadas, XX a. 4 dešimtmečio vidurys (iš asmeninio A. Gužausko archyvo)

Fig. 5. Facade of passenger station in Telšiai, mid. of 4 decade of XX c. (from a personal archive of A. Gužauskas)

Stočių eksterjero dekore dominuoja fasado plokštumą vertikaliai dalinantys aukšti langai, o pastato horizontalumas pabrėžtas lakoniška karnizo juosta. Fasadų kompozicija gana statiška, pabrėžianti reprezentatyvumą. Didesnėms keleivių stotims išskirtinumo suteikia stogo parapetas.

Iš miesto pusės pagrindinis stoties įėjimas pabrėžtas ne tik dviejų tarpinių centrine dalimi, bet ir joje įrengtomis dvejomis durimis bei virš jų esančiu horizontaliu langu. Bėgių pusėje centrinė dalis akcentuota pusapskritės arkos formos durų anga.

Panašiais elementais išsiskyrė ir tarpukariu perstatyti bei prie bendrosios trasai būdingos stilistikos priderinti Šiaulių keleivių rūmai. Ši keleivių stotis labiausiai išsiskyrė didesniu tūriu, nes buvo statyta carinės Rusijos laikotarpiu.

Reiktų pabrėžti, jog išskirtiniu šios trasos stočių rūmų dekoratyviniu motyvu ir bendru jų atpažinimo ženklu tapo stogą juosiančio parapeto ažūrinis elementas. Jis buvo populiarus neoklasicizmo architektūroje tiek Rusijoje, tiek XX a. 2–3 deš. Lietuvoje.

Mažesnės keleivių stotys, skirtos negausiam keleivių srautui, buvo statomos miesteliuose. Išskirtinė yra Kūlpėnų arba Kartenos keleivių stotis – pereinamasis variantas tarp didžiųjų ir mažųjų keleivių stočių šioje trasoje (6 pav.). Kartenos keleivių stotis stilistiškai panaši į Plungės ir Telšių stotis, tačiau jos kompozicija nesimetriška. Išryškintas rizalitas ir durys abipus jo kuria dinamišką tūrį. Pastatas tik vieno aukšto, tačiau vainikuotas stogo parapetu, kuriame atsikartoja neoklasicistinis ažūras. Pastatas skaidomas aukštomis langų bei durų angomis, kurių vertikales nutraukia plati frizanės juosta bei išsikišęs karnizas.



6 pav. Kūlpėnų (Kartenos) keleivių stoties fasadas, 1932 m. (iš Kretingos muziejaus archyvo)

Fig. 6. Facade of passenger station in Kūlpėnai (Kartena), 1932 (from archive of Kretinga Museum)



7 pav. Šateikių keleivių stoties fasadas (nuotrauka autorės)
Fig. 7. Facade of passenger station in Šateikiai (author's photo)

Dar mažesnės keleivių stotys tūriu ir išvaizda buvo panašios į gyvenamuosius namus. Tokio tipo stotys nekontrastuoja aplinkoje, sukuria vietiniams gyventojams priimtina aplinką, be to, yra taupomos lėšos (Meeks 1995). Net ir didžiosios šalys statė panašias nedidelių miestelių stotis.

Trasoje Kretinga–Telšiai–Kučiai neperstatytos liko šios mažosios keleivių stotys: Lieplaukės, Šateikių, Pavenčių ir Tryškių. Jos buvo projektuojamos vieno aukšto, centras pabrėžiamas trikampi frontonu su pusapskritės arkos švieslangiu, taip pat durimis arba plačiu langu (7 pav.).

Mažosiose stotyse taip pat kartojasi atpažįstamas sukryžiuotų linijų skaidymo elementas (neoklasicistinis ažūras), tik jis panaudotas nebe parapeto dekore, o langų grotų piešinyje. Taip išlaikomas savotiškas visos tramos „firminis ženklas“.

Dviejose iš trijų išlikusių mažųjų stočių (Šateikių ir Tryškių) keleivių stotis sujungta su prekių sandėliu. Tokia praktika buvo gana dažna mažose stotyse, kur prekių ir keleivių srautai nedideli (Jankevičius 1933).

Kretingos–Telšių–Kučių geležinkelio linijoje išlikusios autentiškos keleivių stotys ir jų architektūra atspindi tuometinės jaunos Lietuvos valstybės ekonomines galimybes, politinius siekius bei socialinius užmojus, gerinant piliečių gyvenimą ir bandant vytis išsivysčiusias Vakarų Europos valstybes.

Dar vienas itin svarbus geležinkelio stoties infrastruktūros elementas – geležinkelio tarnautojų namai (kazarmės, puskazarmės), kurie su keleivių stotimis formavo reprezentacinę zoną jau nuo pirmųjų geležinkelių carinės Rusijos laikais.

Šie gyvenamieji tarnautojų būstai buvo išdėstomi abipus geležinkelio bėgių ir greta jų. Tokie buvo funkciniai poreikiai, nes geležinkelis veikia ištisą parą.

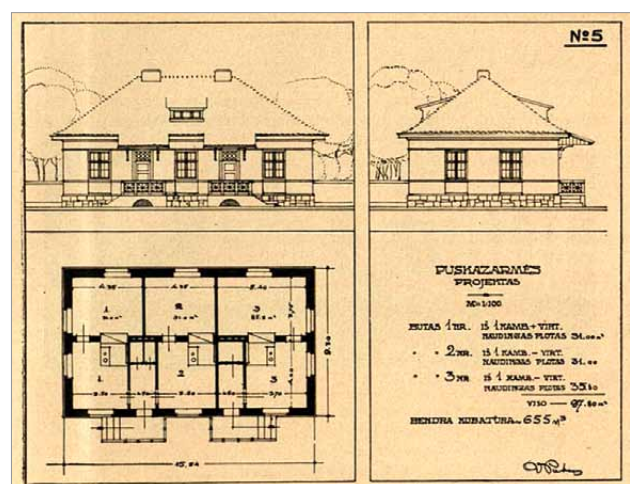
Reiktų pabrėžti, jog šis gyvenamųjų pastatų tipas dar nėra tyrinėtas. Nemažai geležinkelininkų namų Lietuvoje yra išlikę iš carizmo laikotarpio. Tarpukariu statyti tarnybiniai namai nepasižymi tokia struktūros bei dekoru įvairove, kaip ankstesnieji. Tačiau jie išlieka tipologiškai svarbūs geležinkelio stočių infrastruktūroje.

Carizmo laikotarpiu geležinkelio tarnautojų namai buvo gerokai didesni už vidutinių miestiečių sodybinius namus. Namai mediniai, pailgo vienaukščio tūrio, kompozicija ir dekoras tipizuoti (antlangiai, profiliuotos pastogių stygos, drožinėti frizai). Drožinių motyvai kartais primena rusų etninę architektūrą arba Europoje populiarią „šveicarišką stilių“ (Lukšionytė, Veliutė 2009).

Tarpukariu dažniausiai buvo statomi patvaresni mūriniai geležinkelininkų namai, išsiskiriantys funkcionalumu ir lakonišku dekoru. Pagal carinės Rusijos paprotį juos vadino kazarmėmis ir puskazarmėmis. Ši situacija susiklostė todėl, jog daugelis tarnautojų liko dirbti dar nuo carizmo laikų, o geležinkelininkų profesinis žodynas nebuvo lietuvinamas, tad netgi tarpukario spaudoje šie slaviški skoliniai itin gajūs.

Tarnybiniai geležinkelininkų trobesiai tūriu panašėjo į miestiečių gyvenamuosius namus (8 pav.). Jų dydis ir butų kiekis priklausė nuo stoties infrastruktūros dydžio. Remiantis projektų pavyzdžiais, galima teigti, jog dalis tarnybinių gyvenamųjų namų (kazarmių) buvo skirti aukštesnio rango tarnautojams.

Puskazarmės buvo skirtos paprastiems darbininkams, tad jose galėjo būti įrengiama iki aštuonių butų (Tipinio aštuonių... 1931). Tačiau šis klasifikavimas nėra tikslus, nes gyvenamojo ploto poreikis priklausė nuo stoties darbininkų ir tarnautojų kiekio.



8 pav. Geležinkelininkų gyvenamojo namo brėžinys (Jankevičius 1933)

Fig. 8. Drawing of railway workers living house (Jankevičius 1933)



9 pav. Geležinkelininkų gyvenamasis namas
(nuotrauka autorės)

Fig. 9. Railway workers living house (author's photo)

Kazarmės ir puskazarmės išorės architektūra nesiskyrė, skyrėsi tik butų plotai. Pastatai neturi išskirtinių dekoru elementų. Kompozicinės dermės jiems suteikė vertikalių ir horizontalių skaidymas.

Horizontalumą pabrėžia akmeniniai pamatai, kontrastuojantys tinkuotoms sienoms. Horizontaliais karnizais atskirta cokolinė ir stogo dalis, laiptų turėklai, mansardinis langas. Vertikalėmis išsiskiria tik pirmasis tarpnis, kuriame suformuotas langų ir durų ritmas. Tačiau būta ir supaprastintų geležinkeliečių gyvenamųjų namų variantų (9 pav.).

Daugelis gyvenamųjų geležinkelininkų namų išsiskyrė keliais tik jiems būdingais elementais: tai keturšlaitis mansardinis stogas ir smulkiai skaidyti langų rėmai, panašūs kaip keleivių stotyse. Namuose atpažįstamas ir šios trasos ženklu tapęs kryžminis stogo parapeto motyvas – tarnybiniuose namuose jis panaudotas laiptų tvorelėms ir durų švieslangių rėmams.

Geležinkelininkų tarnybinių namų tarpukariu statyta nedaug, nes ir trasa Kretinga–Telšiai–Kuziai nebuvo itin ilga. Tačiau šie pastatai kartu su keleivių stotimis kūrė reprezentacinį miestų, miestelių, o kartu ir visos šalies įvaizdį.

Išvados

1. Pirmoji nepriklausomos Lietuvos laikotarpiu tiesta plačiojo geležinkelio trasa Kuziai–Telšiai–Kretinga sujungė Lietuvą su atgautu Klaipėdos uostu. Todėl Žemaitijos regiono ir visos Lietuvos ekonomė raida paspartėjo, buvo suteikta daugiau eksporto galimybių įvairioms ūkio šakoms, pagerėjo keliavimo kokybė.
2. Geležinkelio stočių pastatų architektūra atspindi tarpukario Lietuvos ekonominę, politinę bei socialinę situaciją. Šioje trasoje pastatai buvo projektuojami pa-

gal tipizuotus projektus, taupant lėšas ir laiką, taip pat suteikiant vientisą architektūrinę išraišką visai trasai. Tipizuotų (kartotinių) projektų rengimo praktika perimta iš carinės Rusijos laikų, kur standartai buvo susieti su stoties klasių kategorijomis.

3. Stočių rūmų architektūra šioje trasoje įgavo modernizuoto klasicizmo formas; itin išsiskyrė dvi didžiausios Plungės ir Telšių stotys, kurių architektūroje buvo pabrėžiama centrinė dalis su vestibuliu viduje ir stogo parapeto dekoru išorėje, tapusiu visos trasos išskirtiniu ženklu. Mažosios stotys buvo panašios į gyvenamuosius namus. Jų išorėje dominavo trikampis frontonas su pusapskričiu langu, o pasikartojantis trasos ženklas buvo langų grotų raštas.
4. Įvairių rangų geležinkelio darbuotojų tarnybiniai gyvenamieji namai – tai dar viena pastatų grupė, kuriai naudoti standartizuoti projektai. Šie pastatai išsiskyrė dinamiška fasadų kompozicija, lakonišku dekoru. Jų išskirtinis bruožas – keturšlaičiai mansardiniai stogai bei stočių rūmų parapeto dekorą atkartojančios detalės, panaudotos laiptų turėkluose, virš durų esančiose nišose.

Literatūra

- Dačinskas, J. 1933. Salanto tiltas Telšių–Kretingos geležinkelio linijoje, *Technika ir ūkis* 6 (spalio mėn.): 202–204.
- Danų kompanijos „Højgaard & Schultz“ geležinkelio pervažos projektas. 1931. Lietuvos centrinis valstybės archyvas, f. 1160, ap. 7, b. 389.
- Jankevičius, J. 1932. Geležinkelis Telšiai–Kretinga, *Technika ir ūkis* 4 (birželio mėn.): 108–111.
- Jankevičius, J. 1933. Telšių–Kretingos geležinkelis, *Technika* 7: 375–397.
- Jankevičius, J. 1936. Lietuvos geležinkeliai istorijos šviesoje, *Technika ir ūkis* 2(15): 39–42.
- Juzefovičius, R. 2008. Tarpautinio susisiekimo geležinkeliais organizavimas Lietuvoje (1919–1940 m.), iš *Istorija*. 69 t. Vilnius [interaktyvus], [žiūrėta 2013 m. vasario 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.istorijoszurnalas.lt>
- Lietuvos geležinkeliai jau 20 metų. 1939. *Tautos ūkis* 27–28 (liepos 8 d.): 555–557.
- Lukšionytė, N.; Veliutė, I. 2009. *Medinės Kauno architektūros pažinimas ir saugojimas*. Kaunas [interaktyvus], [žiūrėta 2013 m. vasario 2 d.]. Prieiga per internetą: www.archimede.lt
- Meeks, C. 1995. *The Railroad Station: An Architectural History*. New York: Dover Publication. 45 p.
- Naujų geležinkelių statymas*. 1924. Kaunas: Lietuvos valstybės spaustuvė [interaktyvus], [žiūrėta 2013 m. vasario 2 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.epaveldas.lt>
- Naujo Telšių–Kretingos geležinkelio atidarymas. 1932. *Trimitas* 45 (lapkričio 3 d.): 889–900.

- Pocius, V. 2002. Inž. Antanas Macijauskas – kėlęs tautos dvasią, puoselėjęs kultūrą ir ūkį, iš *Mokslo ir technikos raida Lietuvoje*. Vilnius: Technika, 13–14. ISSN 2029-1566.
- Stasiukaitienė, O. 2002. *Geležinkelio linijos Sankt Peterburgas–Varšuva, Kauno–Virbalio ruožo Kybartų geležinkelio stoties kompleksas*. Istorinė pažyma. Kultūros paveldo centro archyvas. Vilnius.
- Tautvaiša, A. 1938. Kelios pastabos dėl naujų geležinkelių projektų, *XX amžius* 289(744): 4–5.
- Telšių–Kretingos geležinkelio statyba. 1932. *Lietuvos aidas* 56(1431): 6–7.
- Tipinio aštuonių butų geležinkeliečių namo planas*. 1931. Lietuvos centrinis valstybės archyvas, f. 1160, ap. 8, b. 94.
- Žeimantas, V. L. 2003. *Sankt Peterburgo–Varšuvos (nuo 1907 m. Šiaurės–Vakarų) geležinkelis, 1858–1915*. Vilnius: Gelspa. ISBN 9955-539-16-X.
- Žeimantas, V. L. 2005. *Liepojos–Romnų geležinkelis: 1869–1915*. Vilnius: Sapnų sala. ISBN 9955-611-04-9.

ARCHITECTURE OF THE FIRST RAILWAY IN THE INTERWAR LITHUANIA

I. Dabašinskienė

Abstract

This article analyses the examples of passenger stations and railway workers living houses of the first wide railroad Kretinga–Telšiai–Kužiai in the independent Lithuania (1918–1940). It also discusses the importance of the railroad to Samogitia region, Klaipėda region and the whole Lithuania. The clarified material is based on archival sources and documentary publications from the interwar period. In a review of projects of railway passenger stations and railway workers living houses have been seen their standardization which started in tsarist period. Also these buildings emphasize the unified image.

Keywords: railway passenger station, railway workers living houses, the interwar period architecture, modernized neoclassicism.