

Iveta TAPARAUSKAITĖ

*XIX a. plačiųjų
geležinkelių trasos
paveldo ištekliai
Kaune*

Technikos palikimas yra itin svarbi kultūros paveldo dalis, kuri iliustruoja pramoninio suklestėjimo pradžią, gyvenimo kokybės gerėjimą bei miestų panoramos, kraštovaizdžio ir socialinio gyvenimo pokyčius. Tačiau šių paveldo objektų nykimo procesas ypač spartėja, todėl jų tyrimai turėtų būti vienas iš šių dienų paveldosaugos prioritetų. Šiuolaikinė technikos (inžinerinio) paveldo samprata apima platų istorinių gamybos relikto lauką: tai kraštovaizdžiai (gamyklų ir kasyklų teritorijos), vietovės, kelių, geležinkelių tinklai, infrastruktūra, įranga, produktai, įrengimai ir t. t.¹ Tačiau Lietuvoje šios paveldo šakos sąrašė vis dar vyrauja vėjo ir vandens malūnai, nors vėlesnio laikotarpio statinių, techninės įrangos Lietuvoje išlikę nemažai – ypač gausu geležinkelio paveldo išteklių.

Technikos paveldo sritimi Lietuvoje jau pradedama aktyviai domėtis, tačiau tyrėjų dėmesio stokojama, o šio paveldo istorija Lietuvoje vis dar fragmentiška. Nuosekliausiai šia sritimi Lietuvoje domėjosi tik Lietuvos TSR paminklų apsaugos ir kraštotyros draugijos Technikos paminklų apsaugos komisija, o vienas aktyviausių technikos paveldo tyrinėtojų buvo šios komisijos pirmininkas docentas Vytautas Kazimieras Vaitkus, kurio iniciatyva parengta „Technikos paminklinių objektų apskaitos ir tyrimo metodika“² ir inicijuota „Technikos

¹ *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage* (TICCIH dokumentas, 2003 m.), [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://www.mnactec.cat/ticcih/>, žiūrėta 2010 m. balandžio 17 d.

² V. Vaitkus, P. Vitkevičius, *Technikos paminklinių objektų apskaitos ir tyrimo metodika*, Vilnius: Lietuvos TSR paminklų apsaugos ir kraštotyros draugija, 1986.

paminklinių objektų sąrašo³ leidyba. Jis taip pat rašė straipsnių apie pramonės pastatų architektūros vystymąsi, jų tyrimus bei kai kuriuos pramoninius objektus ir parengė tęstinio leidinio „Kraštotyra“⁴ 19-ąjį numerį, skirtą technikos, pramonės ir mokslo istorijai.

Technikos (inžinerinio) paveldo pažinimas ir sklaida Lietuvoje suaktyvėjo, kai buvo išleista Onos Stasiukaitienės monografija „Technikos paveldas Lietuvoje“⁵, o informacijos sklaidą apie geležinkelių paveldą paskatino dar viena šios autorės knyga „Siaurasis Lietuvos geležinkelis“⁶. Tačiau plačiojo geležinkelio paveldas publikacijų dar stokoja, šioje srityje labiausiai nusipelnė Viktoro Liubomiro Žeimanto monografijos „Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelis“⁷ ir „Liepojos–Romnų geležinkelis“⁸, skirtos pirmosioms plačiojo geležinkelio trasoms Lietuvos teritorijoje.

XIX a. antroje pusėje Lietuvoje geležinkelis tapo sparčiausia transporto priemone, gyvenimo kokybės gerėjimo ženklu, dėl jo labai pasikeitė kraštovaizdis, o statomi geležinkelių infrastruktūros objektai darė didžiulę įtaką urbanistinei miesto struktūros raidai. Dabar šie objektai jau tapo miestų ir miestelių kraštovaizdžių sudėtinėmis dalimis, primindami apie civilizacijos perėjimą į kitą, kokybiškesnę, lygmenį. Ne išimtis buvo ir Kauno miestas, tad šio straipsnio tikslas – apžvelgti pirmosios geležinkelio trasos paveldo išteklius Kaune, supažindinti su XIX a. antros pusės geležinkelių paveldo ypatumais.

Lietuvoje XIX a. vid. imta modernizuoti pramonę: tuo laiku plėtojosi žemės ūkio produkcijos gamyba, atsirado pirmosios pramoninės gamybos įmonės, fabrikai, o svarbiausiu įvykiu tapo pirmosios geležinkelio linijos Sankt Peterburgas–Varšuva tiesimas. Geležinkelio poreikis carinėje Rusijoje atsirado po Krymo karo. Pašto ir keleivių susisiekimas vieškeliais buvo nepatogus, techniniu požiūriu atgyvenęs, o didesnio prekių krovinio nebuvo įmanoma pervežti⁹. Tad 1851 m. Rusijos Vyriausybė priėmė strateginį nutarimą tiesti 1250 km ilgio geležinkelį Sankt Peterburgas–Varšuva su atšaka į Prūsiją¹⁰. Šis nutarimas buvo vienas svarbiausių įvykių, kuris lėmė imperijos, taip pat Lietuvos, judėjimą spartaus modernėjimo ir europietiškos civilizacijos link.

Rusija nustatė 1524 mm geležinkelių vėžės plotį, o Vakarų Europoje jau buvo nusistovėjęs 1435 mm vėžės plotis. Lietuvos teritorija pirmojo geležinkelio

³ *Technikos paminkliniai objektai* (sąrašas), Vilnius: Lietuvos TSR paminklų apsaugos ir kraštotyros draugija, 1984.

⁴ *Kraštotyra*, 1985, Nr. 19.

⁵ O. Stasiukaitienė, *Technikos paveldas Lietuvoje*, Vilnius: Versus aureus, 2008.

⁶ O. Stasiukaitienė, *Siaurasis Lietuvos geležinkelis*, Vilnius: Versus aureus, 2010.

⁷ L. V. Žeimantas, *Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelis*, Kaunas: Spindulys, 2003.

⁸ L. V. Žeimantas, *Liepojos–Romnų geležinkelis 1869–1915*, Vilnius: Sapnų sala, 2005.

⁹ N. Lukšionytė-Tolvaišienė, *Gubernijos laikotarpis Kauno architektūroje*, Kaunas: Spindulys, 2001, p. 61.

¹⁰ O. Stasiukaitienė, *Technikos paveldas Lietuvoje*, Vilnius: Versus aureus, 2008, p. 21–22.

Sankt Peterburgas–Varšuva kelio atkarpa ėjo pro Daugpilį–Vilnių–Gardiną su atšaka Lentvaris–Kaunas–Kybartai (Virbalis). Statybos darbai pradėti 1859 m. pavasarį: prie Vilniaus buvo atlikti pirmieji bandomieji darbai, o Kybartuose numatyta pastatyti aukščiausios klasės Virbalio stotį. Ši stotis atšakoje Lentvaris–Kaunas–Virbalis buvo paskutinė prie Rusijos imperijos sienos su Prūsija¹¹. Toliau šis geležinkelis tęsėsi iki Karaliaučiaus, Eitkūnuose, pirmoje stotyje už Rusijos imperijos sienos, jis iš plačiosios 1524 mm vėžės jau buvo keičiamas į europietiškąją 1435 mm vėžę. Tad šia atšaka buvo galima nukeliauti pro Karaliaučių į Berlyną¹².

Jau 1860 m. rugsėjo 4 d. į Vilnių iš Daugpilio pusės atriedėjo pirmasis garvežys, tačiau tai nebuvo viešojo eismo atidarymo data, nes tam trukdė nebaigti darbai – nebuvo pastatytas tiltas per Dauguvos upę (jis buvo užbaigtas tik 1862 m.). Anksčiausiai viešasis eismas buvo atidarytas kelyje Kaunas–Kybartai (Virbalis) 1861 m. balandžio 11 d., – šią datą galima laikyti oficialia geležinkelių pradžia Lietuvoje. Tuo tarpu traukinių eismas iš Sankt Peterburgo į Vilnių ir iš Vilniaus į Virbalį atidarytas 1862 m. kovo 15 d., o reguliarus eismas į Varšuvą – tik 1862 m. gruodžio 15 d.¹³ Tokias skirtingas šių atkarpų atidarymo datas ir netolygiai vykdomus darbus nulėmė jų sudėtingumas, įvairūs, ypač tiltų ir tunelių statybos, nesklandumai.

Kauno geležinkelio stoties statinių kompleksas yra susijęs su Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelio atšakos Lentvaris–Kaunas–Kybartai (Virbalis) tiesimo istorija. Kauno stotis atidaryta 1861 m. balandžio 11 d., kai pradėjo veikti Kauno–Virbalio šaka. Tačiau pirmiausia buvo įrengta laikina stotis kairiajame Nemuno krante – dabartinėje Fredoje, kuri anuomet priklausė Suvalkų gubernijai, nes geležinkelio tiltas per Nemuną dar buvo nepabaigtas. Suplanuoti stotis atidaryta tik 1862 m. vasario 21 d., – ši data laikytina dabartinio Kauno geležinkelio stoties komplekso viešosios veiklos pradžia¹⁴.

Geležinkelio atšakos Kaunas–Virbalis tiesimas paskatino miesto pramonės plėtotę, aplink geležinkelio stoties teritoriją ėmė kurtis didžiausios ir stambiausios įmonės Kaune, be to, į fabrių teritoriją buvo nutiesta atskira geležinkelio atšaka¹⁵. Šie aspektai lėmė, jog Kauno stoties infrastruktūra buvo itin reikšminga ir svarbi carinės Rusijos geležinkelių tinklui, ypač Kauno miesto tolimesnei ekonominei plėtrai ir klestėjimui.

¹¹ L. V. Žeimantas, *Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelis*, Kaunas: Spindulys, 2003, p. 22–23.

¹² Ten pat, p. 235.

¹³ Ten pat, p. 11.

¹⁴ L. V. Žeimantas, *Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelis*, Kaunas: Spindulys, 2003, p. 182–183.

¹⁵ Ten pat, p. 184.

Kauno geležinkelio stoties urbanistiniai ypatumai

Cariniu laikotarpiu statytos geležinkelio stotys išsiskyrė savo urbanistiniais planavimo ypatumais. Svarbiausi jų bruožai – visi pastatai išdėstomi šalia bėgių, o stočių kompleksų statybai naudojami tipizuoti projektai, pritaikant juos prie konkrečios vietovės reljefo ir geležinkelio mazgo dydžio. Kauno geležinkelio stoties teritoriją riboja dabartinė M. K. Čiurlionio gatvė ir A. Juozapavičiaus pr. bei Aukštieji Šančiai. Šios teritorijos urbanistinio užstatymo centru tapo iškilę keleivių rūmai ir priešais juos buvusi aikštė, skirta kariatoms apsisukti – tai reprezentacinė geležinkelio stoties zona.

Priešais fasadinę keleivių rūmų pusę ir šalia jų buvo pastatyti aukštesnes pareigas užimančių tarnautojų tarnybiniai namai, kitoje bėgių pusėje, priešais keleivių pastatą – mediniai, vienai šeimai skirti namai, kuriuose, tikėtina, įsikūrė aukščiausi geležinkelio stoties tarnautojai. Šią zoną galima vadinti reprezentacine-gyvenamąja¹⁶. Atokiau nuo reprezentacinės zonos pastatyti paprastų darbininkų tarnybiniai namai sudarė dar vieną komplekso dalį.

Šalia geležinkelio stoties keleivių rūmų buvo statomi tualetai keleiviams, bagažinės ir vandens rezervuarai, – tai aptarnavimo zona. Stoties erdvės dalis, užimta priešingoje bėgių pusėje netoli geležinkelio stoties keleivių pastato, buvo skirta krovai, – ją reprezentuoja sandėlių pastatai¹⁷. Techninę zoną Kauno komplekse sudaro garvežių remonto dirbtuvių teritorija, kuri įrengta Kauno geležinkelio mazgo sklypo viduryje. Geležinkelio stočių pavyzdžiai rodo, jog šios zonos buvo formuojamos atokiau nuo pagrindinio stoties branduolio.

Nors geležinkelio stočių kompleksuose ryškėjo funkcinis išdėstymas, tačiau zonos dažnai buvo susiliejusios, o visi stoties infrastruktūros elementai sudarė vientisą kompleksą. Tokie požymiai geležinkelio stotis išskiria iš kitų urbanistinių objektų. Paveldosaugos aspektu vertingiausia tokia stotis, kuri yra išlaikiusi pirminę paskirtį, išsaugojusi funkcines zonas ir visas sudėtines infrastruktūros dalis¹⁸. Kauno geležinkelio stoties kompleksas yra išlaikęs tik dalį funkcinių zonų ir infrastruktūros objektų. Didžioji dalis XIX a. pab. statinių autentiškumo jau prarasta. Tai lėmė du pasauliniai karai, technikos tobulėjimas bei paskirties ir funkcijos kaita.

Ypač nepalankūs Kauno geležinkelio stoties teritorijai buvo metai po II pasaulinio karo. Tuomet vykdant naujas statybas nebuvo atsižvelgiama į jau suformuotą struktūrą ir autentišką materiją. Daugelis nenaudojamų komplekso elementų buvo sunaikinti, tad visa teritorija prarado savo vienybę struktūrai.

¹⁶ A. Laurinavičiūtė, *Lietuvos plačiųjų geležinkelių stočių paveldo tipologinis ir vertės tyrimas (iki 1940 m.)*, paveldosaugos magistro darbas. Vilnius: VU, 2009, p. 37.

¹⁷ Ten pat, p. 37.

¹⁸ Ten pat, p. 35.

Teritorijos planui ir erdvinei struktūrai pakenkė apie 1960 m. prie M. K. Čiurlionio gatvės pastatyti keturaukščiai daugiabučiai. Šiuo metu Kauno geležinkelio stoties komplekso paveldo ištekliai saugomi, išskaidant juos į elementus, nes dalis autentiškumo jau prarasta. Susidaryti buvusį vaizdą dar įmanoma, nes teritorijoje yra išlikę autentiškų objektų, kurie atskleidžia carinio laikotarpio plačiojo geležinkelio paveldo išteklius Kaune.

Kauno geležinkelio stoties komplekso paveldo ištekliai

Visi geležinkelio stočių statinių projektai turėjo būti ruošiami Susisiekimo kelių ir viešųjų pastatų ministerijoje pagal tipizuotus projektus, taip sumažinant statybos kaštus ir pagreitinant statybas. Tačiau Lietuvos teritorijoje išlikę ne itin daug autentiškų carinio laikotarpio statinių, kurie reprezentuotų šį laikotarpį, tad jų tyrimai ir išsaugojimas tampa itin svarbiu prioritetu paveldosaugos srityje.

Lietuvoje carinės Rusijos laikotarpiu Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelio trasos stočių kompleksai buvo klasifikuojami į aukščiausios, pirmosios, antrosios, trečiosios, ketvirtosios klasės stotis¹⁹. Pirmosios klasės stotims atstovauja Kauno ir Vilniaus miestų geležinkelio kompleksai. Čia buvo suformuoti itin stambūs infrastruktūros mazgai su didžiuliais garvežių remonto depais.

Apie Kauno stoties komplekso projektą ir statybos aplinkybes informacijos išliko nedaug. Pirmojo pasaulinio karo metu spaudoje paminėta, jog Kauno stotį statė vokiečių inžinierius von der Niessen. Jis tikriausiai vadovavo statybai, o projektai buvo parengti Rusijoje. Geležinkelio pastatų architektūros srityje taip pat specializavosi civilinis inžinierius Mykolas Visockis, 1862–1872 m. dirbęs Kaune. Jis ir užbaigė stoties pastatų statybos darbus: pastatė ilgą mūrinių dirbtuvių korpusą, rotondą aštuoniolikai garvežių, įrengė estakadą ant Nemuno kranto²⁰. Tuolaik priešais kelevių rūmus iškilo sandėliai prekėms, o po visą teritoriją išsibarstė geležinkeliečių tarnybiniai namai, išraustas strategiškai svarbus tunelis, ir pastatytas tiltas per Nemuną.

Čia paminėti tik patys svarbiausi pastatai visoje stoties infrastruktūroje, tačiau jų būta kur kas daugiau. Dalis Kauno geležinkelio stoties komplekso statinių buvo laikini, tad išardyti, kiti patys sunyko, dalis jų nugriauta, nes modernėjant technikai prarado savo funkcijas, o didžioji dalis sunaikinta per Antrąjį pasaulinį karą. Tad kitoje darbo dalyje bus aptarti svarbiausi nugriauti ar savo pirminę išvaizdą pakeitę pastatai ir išlikę autentiški objektai.

¹⁹ L. V. Žeimantas, *Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelis*, Kaunas: Spindulys, 2003, p. 171.

²⁰ N. Lukšionytė-Tolvaišienė, *Gubernijos laikotarpis Kauno architektūroje*, Kaunas: Spindulys, 2001, p. 61.

Svarbiausi neišlikę statiniai

Kauno geležinkelio stoties keleivių rūmai. Apie juos galima spręsti tik iš ikonografinės medžiagos – senųjų fotografijų, nes šie rūmai sugriauti II pasaulinio karo metais. Tai buvo reprezentatyviausias komplekso pastatas, jis turėjo taisyklingą planą ir aiškią funkciją. Rūmų architektūros tūrinė kompozicija artima visuomeniniams pastatams, tik jie turėjo tam tikrų patalpų: pirmos, antros ir trečios klasės keleivių sales, stoties administracijos patalpas, gydytojo kabinetą ir butus aukštesniesiems tarnautojams. Tokių butų Kauno keleivių rūmuose įrengta penkiolika²¹.

Keleivių rūmų pastatas tinkuotas, centrinė pastato dalis – dviejų, kraštiniai flangai – vieno aukšto, kurie buvo užbaigti dviejų aukštų rizalitais. Antrojo aukšto langai – sudvejintų pusapskričių arkų formos, pirmajame aukšte langų nišos pusapskričių arkų formos. Kadangi pastatas buvo ištęsto stačiakampio tūrio, tad pirmojo aukšto arkos formos langų nišos itin primena neorenesanso architektūros arkadas arba XIX a. vokiškąjį *arkadų stilių*, taigi lygiuojamasi į europietišką architektūros stilių²². Dabartiniai geležinkelio stoties keleivių rūmai buvo pastatyti senųjų vietoje 1953 m. pagal tuo metu vyravusią socialistinio realizmo stilistiką. Jų architektas – Piotras Ašastinas. Šie rūmai įtraukti į valstybės saugomų kultūros paveldo vertybių registrą Nr. 28268.

Vandens bokštai. Iš carinio geležinkelio laikotarpio šie statiniai labiausiai išsiskiria įdomiomis formomis. Pirmiausia tai – hidrotechniniai statiniai, itin svarbūs geležinkelio infrastruktūros elementai, kur iš artimiausio vandens telkinio imamas garvežiams reikalingas vanduo. Jei bokštas stovėdavo atokiau nuo patogaus privažiavimo, tada pasitarnaudavo vandens kolonėlės, į kurias vanduo patekdavo iš rezervuaro (bokšto). Vandentiekio ūkis statytas atokiau nuo bokšto, jo sistemą reikėjo nuolatos prižiūrėti, tad paprastai šalia siurblynės buvo ir darbuotojo tarnybinis namas²³.

Vandens bokštai – tai ypatingi geležinkelio stoties akcentai. Deja, Kauno geležinkelio stotyje po II pasaulinio karo jie neišliko, tačiau galima remtis kitų stočių pavyzdžiais, kadangi pastatų statybai buvo naudojami tipiniai projektai. Bokštai išsiskiria vertikaliu tūriu, buvo gana aukšti ir puikiai matomi aplinkoje, architektūroje dominuoja akmeniniai pamatai, apatinis mūro ir viršutinis medinis tarpšnis – jame įrengiama vandens rezervuaro talpa. Medžio drožyba

²¹ L. V. Žeimantas, *Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelis*, Kaunas: Spindulys, 2003, p. 183.

²² Ten pat, p. 61.

²³ Iš autorės pokalbio su tarpukariu dirbusio geležinkelininko dukra Aleksandra Kristapavičiene.

pasižymi gana išraiškingu dekoru. Lyginant išlikusius pavyzdžius, išsiskiria du cariniu laikotarpiu statytų vandens bokštų tipai: didesnieji – ištęsto aštuonkampio formos ir mažesnieji – taisyklingo aštuonkampio formos.

Išlikę šaltiniai liudija, jog Kaune garvežiams vandenį pumpuodavo iš Nemuno į vieną vandens bokštą su 4 bakais ir 3 vandens kolonėles, tačiau apie bokšto tūrinę kompoziciją ar dekorą informacijos neturime²⁴. Žinoma, šie statiniai turėjo būti puikios dominantės ir akcentai šioje miesto dalyje, kadangi Kaune dėl tvirtovės statuso vyravo tik dviejų aukštų pastatų statyba.

Svarbiausi išlikę statiniai

Garvežių remonto depo kompleksas.

Juos statė tik didžiuosiuose geležinkelio mazguose. Depus turėjo vien I, II ir aukščiausios klasės stotys. Jie statyti šiek tiek atokiau nuo pagrindinių geležinkelio stoties infrastruktūros objektų dėl ypatingos svarbos ir išskirtinės funkcijos. Kauno geležinkelio depo statinių komplekso pagrindinis statinys – racionalios puslankio formos depas. Tokia depų forma būdinga tik didžiosioms lokomotyvų remonto dirbtuvėms. Priešais depą įrengtas garvežių grąžos ratas, kuriuo lokomotyvai nukreipiami į remonto cechus. Kauno rotunda turėjo 18 įvažiavimų, tad tiek garvežių vienu metu galėjo būti čia remontuojama. Kauno dirbtuvės turėjo du garvežių grąžos ratus, tačiau teritorija nukentėjo II pasaulinio karo metais, ir antrasis grąžos ratas neišliko. Rotonda vieno aukšto, tūris pasižymi horizontalumu, lakonišku dekoru, kuriame vyrauja kontraforsus imituojantys elementai ir plytų reljefiškumas²⁵.

Dabartinėje Kauno depo teritorijoje dar yra išlikę XIX amžiaus buvusios infrastruktūros objektų, kurie padeda suvokti buvusį dirbtuvių kompleksą dydį. Šį statinių kompleksą, kuris įrašytas į Valstybės saugomų nekilnojamųjų kultūros vertybių registrą (Nr. 29952)²⁶, sudaro: administracijos pastatas Nr. 29953 (A. Juozapavičiaus pr. 104), valgykla Nr. 29954 (A. Juozapavičiaus pr. 102), dirbtuvė Nr. 29955 (A. Juozapavičiaus pr. 104) ir medicinos punktas Nr. 29956 (A. Juozapavičiaus pr. 114D), elektrinė Nr. 29957 (A. Juozapavičiaus pr. 114A), depas Nr. 29958 (A. Juozapavičiaus pr. 104), smėlio džiovykla Nr. 29959 (A. Juozapavičiaus pr. 104), sarginė Nr. 29960 (A. Juozapavičiaus pr. 104), dirbtuvė Nr. 29961 (A. Juozapavičiaus pr. 106A), katilinė Nr. 29962 (A. Juozapavičiaus pr. 106A), medžio džiovykla Nr. 29963 (A. Juozapavičiaus pr. 106A).

²⁴ L. V. Žeimantas, *Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelis*, Kaunas: Spindulys, 2003, p. 186.

²⁵ *Kultūros vertybės kodas G505K pagrindinis dosjė* / Reng. KPC vyriausiasis architektas E. Žilinskas ir KVAD ekspertė architektė tyrėja B. Gudynaitė.

²⁶ *Depo statinių komplekso numeris Kultūros vertybių registre* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://kvr.kpd.lt/heritage/>, žiūrėta 2010 m. birželio 29 d.

Viena vertingiausių šių pastatų savybių – geležinkelių statybos pakiliausio laikotarpio – XIX a. antros pusės plytų architektūros stiliaus, vyravusio visoje Europoje, pavyzdys. Daugelis šių pastatų pasižymi puikios architektūrinės raiškos formomis, proporcijomis, griežtu ir aiškiu planu. Šiems pastatams taip pat būdingas funkcionalumas ir saikinga puošyba²⁷. Tokie pastatai kaip valgykla ir elektrinė atspindi neorenesanso stiliaus raiškos formas, jų puošybos elementai naudoti ir Kauno geležinkelio stoties keleivių rūmų architektūroje.

Geležinkelio tarnautojų tarnybiniai namai. Šie pastatai taip pat buvo svarbi geležinkelių infrastruktūros dalis. Jie statomose teritorijose suformuodavo savotišką urbanistinę erdvę, kuri išsiskirdavo iš aplinkos netradicine architektūra, puošyba ir tūriu. Šie pastatai gerokai didesnio tūrio už sodybinio tipo gyvenamuosius namus. Tai daugiausia vienaaukščiai mediniai namai, nors pasitaikydavo ir mūrinių, jie statyti pagal tipinius projektus, kurie pritaikyti prie kiekvienos stoties dydžio ir tarnautojų skaičiaus²⁸.

Savo stilistika šie namai primena modifikuotos rusų liaudies architektūros statybos dekorą. Rusiški drožiniai ir langų apvadai derinami su to meto Europoje populiaraus šveicariško stiliaus elementais: išsikišusių stogų gegnių profiliavimu ir sunertomis gegnių stygomis trikampėse pastogėse²⁹. Pastatų puošybai taip pat buvo naudojami tipiniai dekoru elementai: antlangių forma ir dekoras, fasado skydo puošybos drožiniai, jų forma, langų skaidymas, vėjalencių ir lango karnizų drožiniai. Geležinkelininkų gyvenamųjų namų kampai dažnai būna apkalti modifikuotais orderio elementais. Kambariai su aukštomis (daugiau nei 3 m aukščio) lubomis, patalpos šildomos koklinėmis krosnimis.

Tyrinėjant šiuos objektus istorinės informacijos stokojama, tačiau jos šiek tiek išliko. Teigiama, jog Kauno geležinkelio stoties teritorijoje buvo pastatyti du mediniai namai paprastiems kelio darbininkams, o aukštesniesiems tarnautojams (pvz., sąskaitų tarnybos revizoriams, telegrafo tarnybos darbuotojams, traukinių eismo tarnybos revizoriams ir pan.) bei kitų tarnybų atstovams (pvz., pašto tarnyba) skirti 27 namai, iš kurių 6 buvo mūriniai, likusieji mediniai. Geležinkelininkų tarnybinius namus galima sugrupuoti į keturis tipus, kurie išryškėja tyrinėjant įvairių geležinkelio stočių teritorijoje stovinčius tarnautojų gyvenamuosius namus. Kauno geležinkelio stoties teritorijoje išliko:

- Nedideli, vienai ar keletui šeimų skirti gyvenamieji namai. Juose buvo apgyvendinami aukštas pareigas einantys pareigūnai (pvz., stoties viršininkas, įvairių tarnybų viršininkai). Kaune šiam tipui galima priskirti

²⁷ Ten pat.

²⁸ *Kaišiadorys. Miesto ir apylinkių praeitis* / Sud. O. Lukoševičius, Kaišiadorys, 1999, p. 11–22.

²⁹ *Medinės Kauno architektūros pažinimas ir saugojimas* / Sud. N. Lukšionytė ir I. Veliuti (lankstinukas), Kaunas: VDU leidykla, 2009.

A. Juozapavičiaus pr. 124B ir Tunelio g. 6 namus. Jie nedideli, kompaktiški, pasižymi gausiais ir puošniais dekoru elementais. Šie pastatai – vieni puošniausių stoties teritorijoje ir išdėstyti visai šalia bėgių, truputį atokiau nuo keleivių rūmų.

- Gyvenamieji pastatai, skirti aukštesnio rango tarnautojams (pvz., stoties viršininko padėjėjams, revizoriams). Juose galėjo gyventi apie tris šeimas. Kaune šiam tipui galima priskirti M. K. Čiurlionio g. 12, 14 namus, kurie išlaikė dalį savo autentiškumo, ir 8B namą, jau pakeitusį savo autentišką architektūrinę išraišką. Apie jų pirminį būvį galima spręsti iš matomų medinių profiliuotų gegnių galų bei tūrio. Šiam tipui atstovauja ir M. K. Čiurlionio g. 18 namas ir A. Juozapavičiaus pr. 124C. Šie namai pastatyti šalia keleivių rūmų.

- Trečiasis tipas – didelio tūrio paprastų geležinkelio darbininkų namai, skirti gyventi penkioms (ir daugiau) šeimoms. Kaune šiai grupei galima priskirti geležinkelininkų namus Tunelio g. 17, 19. Juose buvo įrengta daugiau nei 6 įėjimai. Be to, Tunelio g. 17 name įrengti stoglangiai, toks elementas nėra dažnas geležinkelio darbininkų namuose.

- Ketvirtasis tipas – atokiau nuo stoties branduolio pastatyti geležinkelininkų gyvenamieji namai, kuriuose gyveno kelio ruože arba depe dirbantys tarnautojai, inžinieriai ir pan. Kaune šiam tipui galima priskirti A. Juozapavičiaus pr. 125, 131, 133 ir 137 medinius bei 94, 96, 98, 127, 129 mūrinius namus. Visi šie namai turi bent po keturis tarnybinius butus.

Geležinkelininkų gyvenamieji namai nėra tyrinėtas objektas ne tik Kaune, tad jie buvo tik apžvelgti, remiantis natūriniais stebėjimais, nedarant išsamių tyrimų, tačiau šie pastatai verti tyrinėtojų dėmesio dėl savo specifinės paskirties, išskirtinės architektūros. Detales šių pastatų tyrimams reiktų pasitelkti istorinę medžiagą, senųjų geležinkelininkų atsiminimus, tyrinėti planus ir fiksuoti visų stočių išlikusius gyvenamuosius geležinkelininkų namus, juos lyginti. Per 150 geležinkelio egzistavimo metų šie pastatai tapo neatsiejama ir svarbia miesto urbanistine dalimi, kuri leidžia susipažinti su kai kuriais plačiųjų geležinkelių ištekliais Kaune.

Kaune yra išlikę keletas strategiškai reikšmingiausių ir svarbiausių statinių – tai Kauno tunelis ir tiltas per Nemuną, kurie įtraukti į kultūros vertybių registrą. Šie objektai kaip strategiškai svarbūs buvo ne kartą sprogdinti, bet vėl atstatyti. Taigi Kaunas yra ta vieta, kur galima pamatyti XIX a. antros pusės geležinkelio Lietuvoje techninės pažangos laimėjimus.

Geležinkelio tiltas per Nemuną (kultūros vertybių registro Nr. 22215)³⁰ turi techninę, istorinę ir kraštovaizdžio vertę. Jo išskirtinumas – unikali metalinė kniedyta konstrukcija. Pirmoji *žaliojo* geležinkelio tilto pastatymo data – 1862 m. Tuo tarpu **geležinkelio tunelis** (kultūros vertybių registro

³⁰ *Geležinkelio tilto numeris Kultūros vertybių registre* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://kvr.kpd.lt/heritage/>, žiūrėta 2010 m. birželio 29 d.

Nr. 16656)³¹ Kaune – vienintelis, veikiantis Baltijos šalyse. Jis vienas sudėtingiausių XX a. antros pusės statinių, tunelio statyba pradėta 1859 m. gegužės mėn., baigta 1861 m. lapkritį. Tai pirmasis tunelis Rusijos imperijoje. Jis buvo statomas pagal garsaus lietuvių kilmės inžinieriaus Stanislovo Kerbedžio projektą, jo ilgis – 1280 m, aukštis – 6,6 m, plotis – 8,8 m. 1944 m. liepą atsitraukdama vokiečių kariuomenė tunelį susprogdino, panaudodama septynis vagonus trotilo. Šiam tikslui pasiekti jie net susirado tunelio brėžinius Kauno archyve. Tačiau šis tunelis buvo gyvybiškai svarbus, tad sovietinė armija jį išvalė ir suremontavo per 40 parų³².

Nors pirmaisiais metais po II pasaulinio karo daugelis Kauno geležinkelio stoties komplekso ir depo dirbtuvių statinių buvo nuniokota, apstatyta menkaverčiais priestatais, o vokiečiai pasitraukdami susprogdino geležinkelio stotį, vandens bokštą, tiltą, tunelį ir kitus objektus, tačiau teritorija dar išlaikė nemažai autentiškų detalių. Tad Kauno geležinkelio stoties teritorija ir statiniai turi istorinę, architektūrinę, kultūrinę vertę, taigi tyrėjams būtų naudinga jiems skirti daugiau dėmesio.

Iveta Taparauskaitė

KAUNAS' RAILWAY HERITAGE
FROM 19TH CENTURY TSARIST
RUSSIA

Abstract

This article reviews resources on the heritage of tsarist Russia in Kaunas and presents the peculiarities of the railway heritage of this period. First, it briefly discusses the development of railways in Lithuania and Kaunas. It then examines the urban features of the first stations and their functional areas. The second part of the article presents elements of infrastructure within the Kaunas railway station complex. These include elements built in the tsarist period that did not survive after the Second World War, such as passengers' houses, with an analysis of their architectural expression and their similarities with other stations of that period. Water towers and their various types are also analysed. The article then discusses elements built in the tsarist period that survived after the Second World War, including the locomotive depot and its further development, the types of railway worker housing, the railway bridge over the Nemunas river and the tunnel.

³¹ *Geležinkelio tunelio numeris Kultūros vertybių registre* [interaktyvus]. Prieiga per internetą: <http://kvr.kpd.lt/heritage/>, žiūrėta 2010 m. birželio 29 d.

³² *Kauno geležinkelio tunelis* / Sud. O. Slepakovas, Kaunas, 2009, p. 1–42.