

TARPUKARIO GELEŽINKELIO STOTIS TELŠIUOSE

Iveta Dabašinskienė

Vytauto Didžiojo universitetas Menų fakultetas
El. paštas iveta.dabasinskiene@gmail.com

Santrauka. Straipsnyje nagrinėjama vienos pirmųjų tarpukariu tiesios geležinkelio trasos Kretinga–Telšiai–Kuziai svarbiausia ir didžiausia stotis Telšiuose. Atskleidžiama šios stoties infrastruktūros elementų įvairovė, ypatingas dėmesys skiriamas keleivių rūmams, geležinkelininkų gyvenamiesiems namams, prekių sandėliams (pakhauzams). Aptariama stoties teritorijoje įsteigto Lietūkio sandėlių reikšmė ir sąsajos su geležinkelininkų. Analizuojamas Telšių stoties pastatų išdėstymas teritorijoje, lyginamas su išlikusiu šios stoties situacijos planu bei Antrojo pasaulinio karo metų vokiečių užfiksuota toponuotrauka iš oro. Lyginant turimus šaltinius, aptariami urbanistiniai stoties teritorijos pokyčiai. Rengiant straipsnį remiasi archyviniais šaltiniais, dokumentinėmis tarpukario publikacijomis, vietos tyrimais.

Reikšminiai žodžiai: Telšių geležinkelio stotis, stoties infrastruktūra, geležinkelio pastatų išdėstymo principai.

Įvadas

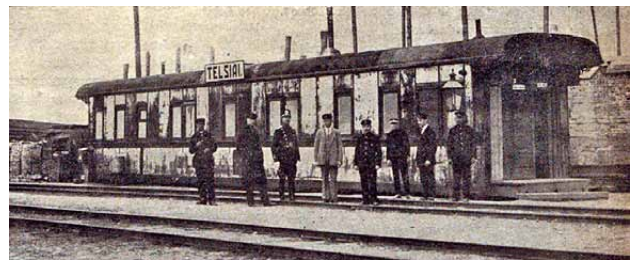
Carinės Rusijos tiesti platieji geležinkeliai su puikiai išvystyta infrastruktūra, Lietuvai tapus nepriklausoma, neatitiko jaunos valstybės besikuriančios ekonomikos ir prekybos poreikių.

Vakarinė šalies teritorija neturėjo susisiekimo – Lietuvai buvo reikalinga geležinkelio trasa Žemaitijos regione, kuri sujungtų geležinkelių tinklą su atgautu Klaipėdos uostu ir taip sustiprintų šio regiono ir valstybės ekonominį potencialą (Naujų geležinkelių statymas 1924).

Po ilgų svarstymų buvo nuspręsta tiesti geležinkelį nuo Kretingos iki Kuzių, neaplenkiant didžiausių Žemaitijos miestų – Telšių ir Plungės, nes susisiekimas su šiais svarbiais Žemaitijos miestais buvo problemiškas (Naujų geležinkelių statymas 1924).

Vienas didžiausių miestų Žemaitijoje buvo Telšiai, tad jame pradėta projektuoti viena pagrindinių stočių, kuri išlaikė dalį teritorijoje esančių autentiškų pastatų iki mūsų dienų. Šie išlikę pastatai atspindi tarpukario geležinkelių architektūroje vyravusias menines tendencijas.

Naujosios trasos tiesimo ir pastatų statybos darbus atliko ne lietuvių, o danų rangovų kompanija „Højgaard & Schultz“ (Geležinkelio pervažos projektas 1931). Pradėjus trasos tiesimo darbus, pirmiausia buvo nutiesti bėgiai, statomi tiltai, pralaidos ir kiti inžineriniai objektai, o tik tuomet rūpinamasi stočių infrastruktūra, kurie buvo pastatyti jau pradėjus naudoti liniją. Tai patvirtina ir tarpukariu leista-



1 pav. Telšių keleivių stoties pastatas iki 1928
(Geležinkelininkas, 1936)

Fig. 1. Railway station building of Telšiai town before 1928
(Geležinkelininkas, 1936)

me laikraštyje „Geležinkelininkas“ spausdinta fotografija, kurioje užfiksuota, kad pradžioje Telšių stoties pastato funkciją atliko traukinio vagonas, o keleivių pastatas buvo pastatytas po kelerių metų (Geležinkelininkas 1936).

Telšių stočiai buvo suteikta trečia klasė, ji buvo prilyginta Žaslių geležinkelio stočiai Sankt Peterburgas–Varšuva XIX a. 2-oje pusėje tiesioje trasoje. Nepriklausomos Lietuvos laikotarpiu geležinkelio stočių klasifikacija buvo perimta iš carinės tradicijos. Stotys buvo klasifikuojamos nuo aukščiausios iki penktos klasės, kuri buvo žemiausia (Geležinkelininkas 1936). Stočių klasifikacija buvo reikalinga stoties svarbai ir dydžiui nusakyti, tai lėmė ir geležinkelio stoties infrastruktūros objektų kiekį, pastatų tūrį.

Suteikta klasė buvo tarsi nuoroda, kokio dydžio keleivių rūmus statyti konkrečioje stotyje, kiek darbuotojų gyvenamųjų namų prireiks, ar reiks prekių sandėlių krovos darbų platformos ir t. t.

Telšių stotis Lietuvos geležinkelių kontekste nebuvo itin didelė, tačiau labai svarbi Žemaitijos regionui. Naujai susikūrusiai Lietuvos valstybei visa naujoji geležinkelio linija buvo savotiškas laimėjimas bei valstybės ūkio plėtros garantas ir strateginio valstybės ūkio planavimo pavyzdys (Naujų geležinkelių statymas 1924), tad nusipelno platesnio aptarimo.

Reikėtų pabrėžti, kad geležinkelių paveldo ištekliai Lietuvoje yra palyginti nauja tyrinėjimų sritis, kuri nesulaukė pakankamo tyrėjų dėmesio, o tarpukario laikotarpio Lietuvos geležinkelio stočių infrastruktūros objektai yra dar mažiau tyrinėti nei carinio.

Geležinkelio stotys kaip inžinerinio nekilnojamojo paveldo objektai yra itin svarbios mūsų istorijos liudininkės, kurių išsaugojimas ateities kartoms perteiks platesnį istorijos procesų vaizdą, bet ir atskleis architektūros vystymosi raidą. Tyrinėjant šiuos nekilnojamojo paveldo objektus, dėmesys turėtų būti skiriamas ir Nepriklausomos Lietuvos geležinkelių paveldo objektams, kurių gausiausiai yra išlikę provincijoje.

Straipsnio tikslas – išanalizuoti architektūros išteklius, suplanuotus ir išlikusius Telšių stotyje iki mūsų dienų, aptarti jų urbanistinį išsidėstymą bei palyginti išlikusius stoties planus su esama situacija.

Tyrimo objektu pasirinkta Telšių geležinkelio stoties, kuri priklauso tarpukariu tiestai trasa Kretinga–Telšiai–Kučiai, infrastruktūros ištekliai bei jų urbanistinis išdėstymas stoties teritorijoje.

Tyrinėjant ir analizuojant stoties teritorijoje esančių pastatų fotografijas, brėžinius, taikytas ikonografinis metodas, jiems lyginti – lyginamasis metodas, o atliekant pastatų architektūrinę analizę metu remtasi formaliuoju stilistinės analizės metodu.

Tyrimo rezultatai

Naujoji trasa Kretinga–Telšiai–Kučiai tiesta dviem etapais: 1926 m. buvo nutiesta 56 km ilgio tramos dalis Telšiai–Kučiai, o 1930–1932 m. – 71 km ilgio dalis Kretinga–Telšiai (Lietuvos geležinkeliams jau 20 metų, 1939).

Ruožas Telšiai–Kučiai 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).



2 pav. Geležinkelio tramos Kretinga–Telšiai–Kučiai atidarymo iškilmės Telšiuose, 1932 m. (iš Žemaičių muziejaus „Alka“ fondų)

Fig. 2. Railway track Kretinga–Telšiai–Kučiai opening ceremony in Telšiai town, 1932 (from funds of Samogitians museum “Alka”)

Telšių–Kretingos 72 km dalis kalvotomis Žemaitijos vietomis pradėta tiesti 1930 m. pavasarį, o baigta ir eksploatuoti perduota 1932 m. spalio 29 d. Šią datą galima laikyti visos tramos darbų baigimo data.

Telšių geležinkelio stotis buvo viena svarbiausių ir didžiausių naujoje geležinkelio linijoje Kretinga–Telšiai–Kučiai, nes Telšiai buvo Žemaitijos regiono centras. Šios stoties ir visos geležinkelio linijos svarbą patvirtina ir tramos atidarymo dieną pastatyti vartai, kurie skelbė: „Per Žemaitiją į platųjį pasaulį“.

Naujai suplanuotai stočiai vieta buvo parinkta miesto pakraštyje, kad neardytų jau susiformavusios miesto struktūros. Ši praktika taip pat užtikrino stoties plėtros galimybes ateityje. Bėgių atsiradimas mieste turėjo įtakos ir tolesniam urbanistiniam Telšių formavimuisi. Geležinkelis padalijo miestą į dvi dalis – gyvenamąją, kuri susitelkusi aplink Masčio ežerą, ir naujai besiformuojančią pramoninę, kuri nusidriekusi Šiaulių plento link. Toks miesto atskyrimas išlikęs iki šių dienų.

Ši geležinkelio tiesimo praktika susiformavo jau XIX a. viduryje. Vakarų Europoje. Daugelis didžiųjų miestų pagrindines traukinių sustojimo vietas perkėlė už miesto ribų, kad jos nežalotų senamiesčių ir jau susiformavusių miesto dalių urbanistinės struktūros (Meeks 1995). Šiuo laikotarpiu buvo suformuoti ir du stočių tipai – aklakelio arba galinės (terminalo) ir pravažiuojamosios stotys.

Šios dar skirstomos į vienpusio ir dvipusio kelio stotis. Jose traukinių atvykimas ir išvykimas valdomas iš pastato, kuris stovi vienoje kelio pusėje, todėl bėgiai ir keleivių pastatas statomi lygiagrečiai vienas su kitu (Meeks 1995).

Telšių geležinkelio stotis priskiriama pravažiuojamųjų vienkelių ruožo stočių tipui. Tiek tarpukario laikotarpiu,

ties cariniu Lietuvos teritorijoje buvo statomos tik šio tipo geležinkelio stotys, nes Lietuvos teritoriją kirto dvi plačiojo geležinkelio trasos Sankt Peterburgas–Varšuva ir Liepoja–Romnai. Terminalo arba galinių stočių cariniu laikotarpiu Lietuvos teritorijoje statyta nebuvo.

Nepriklausomos Lietuvos laikotarpiu tiesta trasa sujungė carinę Liepojos–Romnų liniją su Mažosios Lietuvos krašto Bajorų–Klaipėdos trasa bei atgautuoju šalies uostu, tad galinių stočių ir šioje naujai nutiestoje nebuvo.

Pravažiuojamosios geležinkelio stotys išsiskiria savo urbanistiniu išdėstymu – joms būdinga linijinė struktūra, kurios centre įkomponuoti bėgiai, o architektūriniai objektai yra išdėstomi abipus jų ir lygiagrečiai su bėgiais. Ne išimtis buvo ir Telšių pravažiuojamosios vienkelio ruožo stoties pastatų išdėstymo principai esamoje teritorijoje.

Telšių stoties situacijos plane taip pat pastebimos dar kelios geležinkelio atšakos, nutiestos Šiaulių plento – pramoninio Telšių rajono link. Jų tiesimas leidžia teigti, kad geležinkelio reikšmė miesto ir valstybės ūkio vystymuisi turėjo didžiulę reikšmę. Šį faktą dar labiau sustiprina ir „Lietūkio“ sandėlių statyba pačioje stoties teritorijoje, visai šalia keleivių rūmų. Taigi geležinkelis tiesiogiai buvo sujungiamas su pramoniniais miestų rajonais.

Telšių stoties teritorijos suplanavimas puikiai atsiskleidžia nagrinėjant stoties planą. Analizuojant ir lyginant tiek carinio, tiek tarpukario periodo stočių planus. Ryškėja tendencija, kad geležinkelio stočių projektai tarpukario Lietuvoje buvo grindžiami carinės Rusijos patirtimi, kurios palikimas itin gausus. Šiam laikotarpiui būdingas funkcinis visos stoties teritorijos zonavimas. Analizuojant žemėlapius ir stočių planus, atsiskleidžia šios funkcinės zonos – reprezentacinė, gyvenamoji, prekybinė, techninė.

Funkcinės zonos stoties teritorijoje buvo išdėstomos, remiantis patogumo, saugumo principais. Reprezentacinė zona ilgainiui įgavo vartų įvaizdį, pro kuriuos praėjus, gali keliauti po pasaulį. Šis vaizdinys ypač sustiprėjo Nepriklausomos Lietuvos laikotarpiu, kur daugelyje stočių atidarymo proga buvo sukonstruoti vartai ant bėgių. Ne išimtis buvo ir Telšių stoties vartai.

Telšių geležinkelio stoties projekte išsiskiria reprezentacinę funkciją atliekantys keleivių rūmai, kurie pasitinka keliautojus, atvykusius traukiniu. Reprezentacijos reikšmę sustiprina priešais rūmus, iš miesto pusės, suprojektuota aikštė kariatoms ar automobiliams apsisukti. Tikėtina, kad centre esančioje žaliojoje zonoje tarpukariu buvo įrengtas savotiškas tautinis sodelis. Aplink aikštę ir keleivių rūmus taip pat palikta tuščia erdvė, kuri svarbiausiam stoties pastatui suteikia dar daugiau reprezentatyvumo, taip pat parbrėžia jos centrinę padėtį stoties teritorijoje.



3 pav. Tautinis sodelis priešais Mažeikių geležinkelio stotį
Fig. 3. National garden in front of Mažeikiai railway station

Reprezentacinės geležinkelio stoties zonos formavimas yra perimtas iš carinio periodo. Didesnėse stotyse pastaruoju laikotarpiu priešais keleivių rūmus dažnai buvo statoma cerkvė geležinkelininkams arba paliekamos žaliosios zonos, tačiau centrinė visos stoties komplekso ašis – keleivių rūmai.

Keleivių pastatas įprasmino ir savotiškų vartų funkciją, kuriais galima patekti į platų pasaulį ar sugrįžti atgal į miestą. Šis vaizdinys buvo gajus nuo keleivių pastatų statybos pradžios. Šis faktas paskatino keleivių rūmus statyti itin puošnius, reprezentuojančius miestą (Meeks 1995).

Keleivių rūmai ir žalioji zona priešais juos taip pat padėjo formuoti stotyje vertikaliąją ašį. Horizontaliąją liniją stoties teritorijoje kūrė centre esantys bėgiai. Vertikalioji ašis buvo tarsi atsvara horizontaliajai, aplink kurią yra statomi kiti infrastruktūros elementai. Keleivių rūmų buvimo vieta lemia kitų pastatų statybos vietas parinkimą. Tai suteikia dar daugiau reikšmės keleivių rūmams.



4 pav. Telšių keleivių stoties fasadas, 1933 m.
(iš Žemaičių muziejaus „Alka“ fondų)

Fig. 4. Facade of the passenger station in Telšiai, 1933
(from funds of Samogitians museum “Alka”)



5 pav. Telšių keleivių stoties fasadas, XX a. 4-asis dešimtmetis
Fig. 5. Facade of the passenger station in Telšiai in the 1930ies



6 pav. Telšių keleivių stoties deko­ro ažūrinis elementas
(iš Žemaičių muziejaus „Alka“ fon­dų)

Fig. 6. Openwork decoration element of the passenger station in Telšiai (from funds of Samogitians museum “Alka”)

Telšių stoties keleivių pastatas yra vienas didžiausių vi­soje Kretingos–Telšių–Kuzių trasoje. Šio pastato archi­tektūroje dominuoja modernizuoto neoklasicizmo stilius, kuris Lietuvoje buvo paplitęs XX a. 2–3 dešimt­metyje (Rusijoje plito kiek anksčiau, XX a. pradžioje).

Telšių keleivių stotis – simetriškos kompozicijos, išilginto stačiakampio plano. Centrinis jų tūris su repre­zentacine vestibulio dalimi suprojektuoti dviaukščiai, o šoniniai sparnai – vieno aukšto. Pastato eksterjero deko­re dominuoja fasado plokštumą vertikaliai dalijantys aukšti langai, o pastato horizontalumas išryškintas lakoniška kar­nizo juosta. Fasadų kompozicija gana statiška, pabrėžiant reprezentatyvumo funkciją.

Iš miesto pusės pagrindinis stoties įėjimas pabrėžtas ne tik centrine dviejų tarpsnių dalimi, bet ir joje įrengtomis dviem durimis ir virš jų esančiais horizontalumo įspūdį su­teikiančiais langais. Bėgių pusėje centrinė dalis akcentuota pusapskritės arkos formos durų anga. Puošnumo ir repre­zentatyvumo pastatui suteikia pusapskritės arkos formos liukarnos, įrengtos iš miesto bei bėgių pusės.

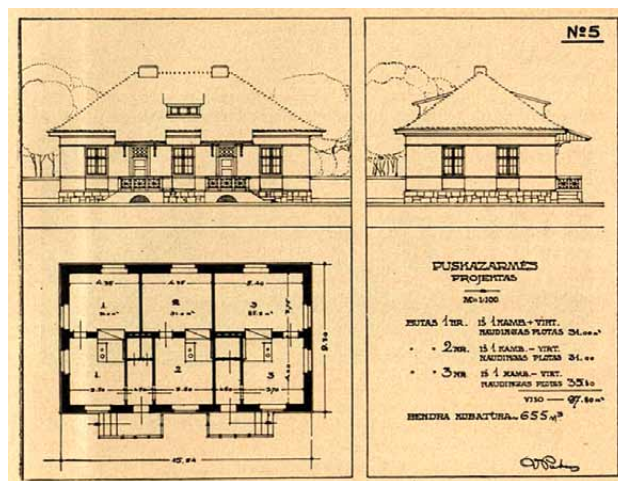
Pabrėžtina, kad išskirtiniu šios trasos stočių kelei­vių rūmų dekoratyviniu motyvu ir bendru jų atpažinimo ženklu tapo stogą juosiančio parapeto ažūrinis elementas. Telšių stotyje jis aptinkamas ir pastato durų deko­re. Toks motyvas buvo populiarus neoklasicizmo architektūroje tiek Rusijoje, tiek XX a. 2–3 dešimtmečiuose Lietuvoje. Šiuo metu šis išskirtinis ažūrinis parapeto elementas kaip ir liu­karnos yra panaikinti, tačiau pastatas išlaikęs didžiąją dalį autentiškumo.

Ne mažiau reikšmingi pastatai, kurie sudaro gyve­namąją zoną geležinkelio stotyje yra tarnybiniai geležin­kelininkų namai, dar vadinami kazarmėmis. Ši funkcinė grupė skiriasi nuo carinio periodo, nes tarpukariu visi gyve­namieji namai pasklidę po stoties teritoriją pagal poreikį. Jų architektūroje atsisakyta puošnumo, vyravo itin lakoniškos puošybos detalės, pabrėžiamas funkcionalumas.

Cariniu laikotarpiu tarnybiniai namai buvo grupuo­jami sudarant atskirą gyvenamąją zoną, taip sukuriant dar didesnę reprezentacinę stoties vaizdą. Gyvenamieji pastatai, stovintys šalia keleivių rūmų, dažniausiai būdavo itin puoš­nūs ir sudarydavo reprezentacinę geležinkelio stoties zoną kartu su keleiviams skirtu pastatu (Tapauskaitė 2010).

Telšių stotyje tarpukariu pastatyti mediniai ir mūriniai tarnybiniai namai, skirti skirtingas pareigas užimantiems ir skirtingą šeimyninę padėtį turintiems geležinkelio dar­buotojams. Geležinkelininkų tarnybiniai trobesiai tūriu panašėjo į miestiečių gyvenamuosius namus. Jų dydis ir butų skaičius priklausė nuo stoties infrastruktūros dydžio.

Telšių stotyje, netoli keleivių rūmų esantis geležin­kelininkų gyvenamasis namas skirtas keleivių rūmų darbuoto­jams, o šalia pervažos stovintis – tai pervažos reguliuotojo gyvenamasis namas.



7 pav. Geležinkelininkų gyvenamojo namo brėžinys
(Jankevičius 1933)

Fig. 7. Drawing of the railway workers living house
(Jankevičius 1933)

Tarpukario laikotarpiu geležinkelio darbuotojų tarnybiniai namai buvo projektuojami standartiniai, kuriami tipiniai jų projektai, dažniausiai atsižvelgiant į geležinkelio stoties dydį ir darbuotojų skaičių (Jankevičius 1933).

Statyboms buvo naudojama tiek mediena, tiek mūras. Reiktų pabrėžti, kad šie namai atitinka žmogaus mastelį, jie panašūs į kitus, aplink esančius, tad nedisonuoja miesto aplinkoje.

Gyvenamieji namai buvo projektuojami su rūšiais, šalia visuomet buvo statomi sandėliukai, tvartai ir numatomos vietos išvietėms. Šie ūkiniai statiniai buvo skirti geležinkelininkų šeimai, suteikiant sąlygas auginti gyvulius.

Lyginant Telšių stoties planą su esama situacija, reiktų pabrėžti, kad didžioji dalis plano įgyvendinta – plane nurodytos pastatų vietos atitinka esamą situaciją, tačiau pastatyta vienu gyvenamuoju geležinkelininkų namu daugiau. Adresu Lazdynų Pelėdos g. 2 stovintis pastatas priklauso geležinkelių sistemai, tačiau jo data nėra aiški, iš išlikusio mansardinio lango galima spėsti, kad jo statybos laikotarpis – tarpukaris.



8 pav. Geležinkelininkų gyvenamojo namo laiptų turėklų ažūrinis dekoras

Fig. 8. Openwork decoration of the handrail of the railway workers living house



9 pav. Pirminį vaizdą išlaikęs namas, Pramonės g. 2

Fig. 9. House retaining its original image, Pramonės St. 2

Telšių stotyje yra išlikę trys gyvenamieji geležinkelininkų namai ir ketvirtojo pamatai. Pirminį vaizdą yra išlaikęs tik vienas gyvenamasis namas, skirtas trimis geležinkelininkų šeimoms, adresu Pramonės g. 2. Šiame mūriniame pastate matomas šios trasos atpažinimo ženklas – ažūrinis motyvas. Tarnybinių namų grupėje jis matomas laiptų turėkluose.

Tarnybinis namas pastatytas visai šalia bėgių, jo išvaizda itin lakoniška – tinkuotas sienas skaido langai, jas pagyvina laiptų turėklų modernizuoto neoklasicizmo laikotarpiui būdingas ažūras, siaura karnizo juosta, kuri išryškina ir cokolinę namo dalį. Kompozicinės dermės jiems suteikia vertikalių ir horizontalių skaidymas.

Kitų dviejų namų pirminė išvaizda pakeista neatpažįstamai. Šalia keleivių rūmų pastatytas namas (Lazdynų Pelėdos g. 2), skirtas keturioms šeimoms. Jame išliko tik pastato tūris ir mansardinis langas iš gatvės pusės bei cokolinę dalį skirianti karnizo juosta.

Atokiausiai stovintis gyvenamasis namas (Geležinkelio g. 3) buvo skirtas penkioms šeimoms, taip pat itin pakeitęs savo pirminę išvaizdą, tik pastato tūris liko nepakitęs, tačiau dalis ūkinės paskirties pastatų, tokių kaip tvartas, sandėliukai, yra autentiški ir išlaikę pirminę savo funkciją.

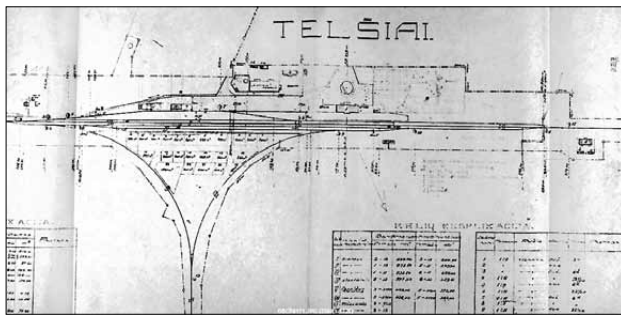
Ketvirtasis medinis gyvenamasis namas, stovėjęs šalia „Lietūkių“ sandėlių, nėra išlikęs, matomi tik jo pamatai.

Planuojant gyvenamųjų namų statybas stotyje ir butų skaičių, buvo atsižvelgiama į stoties darbuotojų skaičių, tačiau, remiantis tarpukario spauda, daugelyje stočių šio skaičiaus namų nepakako, geležinkelininkams tekdavo nuomotis butus (Geležinkelininkas 1939).

Butų dydis tarnybiniame name taip pat priklausė nuo geležinkelininkų šeimos dydžio: viengungiui priklausė vieno nedidelio kambario su virtuvele ir koridoriumi butas, šeimai – dviejų kambarių butas (Jankevičius 1933). Kiekvienas butas turėjo savo rūšį, sandėliukus, tvartas ir išvietė buvo planuojami vienam namui bendri.

Gyvenamieji namai Telšių stotyje buvo išsklaidyti po stoties teritoriją. Esamos jų vietos neatskleidžia bendros gyvenamosios funkcinės grupės požymių. Tačiau vienoda šių pastatų architektūra kartu su keleivių stotimi kūrė reprezentacinį Telšių miesto įvaizdį. Tik tipiniai projektai šioje pastatų grupėje leidžia juos identifikuoti.

Geležinkelininkų tarnybinių namų tarpukariu statyta nedaug, nes ir trasa Kretinga–Telšiai–Kučiai nebuvo itin ilga, be to, lėšų valstybė neturėjo daug (Naujų geležinkelių statymas 1924). Tačiau šie pastatai yra Lietuvos geležinkelių istorijos architektūriniai ženklai, kurie atskleidžia valstybės požiūrį į šalies įvaizdžio formavimą, pasitelkiant visuomeninės architektūros pavyzdžius.



10 pav. Telšių stoties planas, XX a. 3-iasis dešimtmetis (iš LCVA fondų)

Fig. 10. Plan of Telšiai railway station, XX c. 3 decade (from LCVA funds)

Pažymėtina, kad šis geležinkelininkų gyvenamųjų pastatų tipas dar nėra itin tyrinėtas. Tarpukariu statyti tarnybiniai namai nepasižymi tokia struktūros ir deko-ro įvairove kaip ankstesnieji, išlikę iš XIX a. vidurio, tačiau jie išlieka tipologiškai svarbūs geležinkelio stočių infrastruktūroje, o jų architektūra atskleidžia Lietuvos istorijai svarbius įvykius.

Dar viena pastatų grupė – prekių platformos arba pakhausai. Jie sudarė prekinę geležinkelio stoties zoną, kuriai Telšių stotyje nutiesta atskira bėgių atšaka. Ši zona Telšių stotyje buvo suplanuota gana atokiai nuo keleivių rūmų ir reprezentacinės zonos – ši patirtis taip pat buvo perimta iš carinio laikotarpio, kurioje funkcinės geležinkelio stoties zonos buvo aiškiais atstumais atskirtos viena nuo kitos, tik reprezentacinė buvo formuojama kartu su gyvenamąja.

Telšių stotyje suplanuotos dvi platformos prekėms iškrauti – viena dengta, o kita atvira. Joms sumanyti ir atskiri bėgiai, kad netrukdytų važiuojantiems traukiniams. Remiantis Antrojo pasaulinio karo metų nuotrauka iš oro, matoma, kad suplanuotieji du pakhausai ir „Lietūkio“ sandėliai buvo pastatyti, ir dar vienas papildomas – kitoje bėgių pusėje, priešais suplanuotusius.

Prekių krovimo platformos Nepriklausomos Lietuvos laikotarpiu buvo projektuotos šalia „Lietūkio“ sandėlių komplekso. Šie du objektai Telšių stotyje buvo itin glaudžiai susiję. Suformuotas kompleksas taip pat glaudžiai susijęs su Telšių miesto ekonomikos skatinimu. Jis ir geležinkelis turėjo sudaryti vienetą, kurie buvo priklausomi vienas nuo kito.

„Lietūkio“ kooperatyvas buvo vienas iš tų darinių, kurie ypač pagyvino miesto ekonominį gyvenimą, tad šis tandemas buvo valdžios puikiai apgalvota šalies ūkio gyvinimo strategija (Lukoševičius 2006). Taigi tarpukario laikotarpiu galima išskirti dar vieną geležinkelio stoties zoną – pramonės.

Šis kompleksas tik iš dalies išlaikė savo tūrinę ir erdvinę kompoziciją, o pirminė architektūrinė pastato išraiška



11 pav. „Lietūkio“ sandėlių tinko fragmentas, Pasvaigės g. 1

Fig. 11. Fragment of the warehouses “Lietūkis plaster”, Pasvaigė St. 1

visiškai pakitusi, išliko tik daliniai sienų tinko fragmentai. Šalia buvę pakhausai neišliko iki šių dienų. Sovietmečiu didžioji dalis sandėlių buvo perkelta į kitą bėgių pusę ir ten suformuota nauja prekinė zona.

Tarpukario laikotarpio Telšių stoties situacijos planą lyginant su vokiečių fotografija, daryta iš oro Antrojo pasaulinio karo metais, galima teigti, kad didžioji dalis suplanuotų infrastruktūros elementų statybų buvo įgyvendintos. Be abejo, šioje nuotraukoje daugiausia dėmesio skirta keleivių rūmams ir sandėlių kompleksams kaip svarbiems strateginiams objektams.



12 pav. Telšių stoties planas Antrojo pasaulinio karo metais, 1944 m. (<http://rytufrontas.net>)

Fig. 12. Scheme of Telšiai railway station during the World War II, 1944 (<http://rytufrontas.net>)

Lyginant Telšių geležinkelio stoties infrastruktūrą su carinio laikotarpio stotimis, matyti, kad jai nebūdinga pastatų gausa, tačiau jos teritorijoje suformuotos visos funkcinės zonos – reprezentacinė, gyvenamoji ir prekinė, išskyrus techninę, kuriai priklauso garvežių remonto depai, tačiau Telšiuose galima išskirti ir dar vieną, carinėms stotims nebūdingą, pramoninę zoną, kurią formuoja „Lietūkio“ sandėlis su aplink esančiais pastatais. Į šią zoną yra nutiesta netgi atskira bėgių atšaka. Šis faktas dar labiau sustiprina šios tramos ekonominę naudą Žemaitijai ir jos ūkiui.

Apibendrinant galima teigti, kad Telšių geležinkelio stoties kompleksas yra Nepriklausomos Lietuvos geležinkelių statybos pavyzdys, kuris išlaikė dalį savo pirminio planuoto vaizdo. Šio laikotarpio geležinkelio stočių tyrimai praplėstų nekilnojamojo kultūros paveldo objektų gretas ir paskatintų tolimesnius geležinkelių paveldo išteklių tyrimus.

Išvados

1. Telšių geležinkelio stoties infrastruktūros išdėstymas yra būdingas pravažiuojamojo tipo stotims, kuris perimtas iš carinio laikotarpio. Jos išsiskiria infrastruktūros elementų išdėstymu abipus bėgių ir lygiagrečiai su jais.
2. Telšių stoties infrastruktūros objektai išdėstyti stoties teritorijoje taip, kad sudaro atskiras funkcines zonas – reprezentatyviąją, kurios centre yra keleivių rūmai su žaliąja zona; gyvenamąją zoną, kuri neturi konkrečios santalkos vietos, o yra pasklidusi stoties teritorijoje; prekinę – kuriai parinkta vieta atokiau nuo reprezentatyviosios.
3. Telšių stotyje matoma dar viena, carinio laikotarpio stotims nebūdinga pramoninė zona, kuri susiformavo pastatčius „Lietūkio“ sandėlių kompleksą stoties teritorijoje.
4. Telšių stoties keleivių rūmai yra reprezentatyviausias ir geriausiai autentiškumą išlaikęs pastatas visoje stoties infrastruktūroje, kuris kuria stoties – vartų įvaizdį. Keleivių rūmuose atsispindi tarpukario stotims būdinga modernizuoto neoklasicizmo stilistika.
5. Iš pastatytų keturių tarnybinių namų stoties teritorijoje tik vienas išlaikė autentišką tūrį ir nepakitusią išvaizdą (Pramonės g. 2). Jame matomos suprojektuoto standartinio tarnybinio geležinkelininkų namo idėjos – lakoniškumas, funkcionalumas ir stoties ženklų tapęs neoklasicizmo ažūrinis laiptų turėklų motyvas.
6. Kiti infrastruktūros elementai Telšių stotyje nėra išlaikę autentiškos išvaizdos. Prekių platformos, pakhauzai netgi pakeitė pirminę statybos vietą, o „Lietūkio“ sandėliai išlaikė tik dalinę tūrinę kompoziciją ir autentiškos sienų tinko fragmentus.

7. Telšių stoties geležinkelio kompleksas su išlikusiais autentiškais pastatais yra svarbus tarpukario laikotarpį atspindintis geležinkelių paveldo objektas, kuris praturtina pastarojo laikotarpio architektūros raidos bei valstybės istorijos žinias.

Literatūra

- Jankevičius, J. 1933. Telšių–Kretingos geležinkelis, *Technika* 7: 375–397.
- Taparauskaitė, I. 2010. *Kaišiadorių geležinkelio stoties tyrimas*. Kaišiadorių muziejus.
- Kelias į Žemaitijos širdį. 1936. *Geležinkelininkas* 6: 87.
- Lietuvos geležinkeliams jau 20 metų. 1939. *Tautos ūkis* 27–28 (liepos 8 d.): 555–557.
- Lietuvos geležinkeliai stato naujų pastatų. 1939. *Geležinkelininkas* 15: 270.
- Lukoševičius, V. 2006. Lietuvos žemės ūkių kooperatyvų sąjunga „Lietūkis“ *Pinigų studijos* 2: 42–50.
- Meeks, C. 1995. *Railroad station: an architectural history*. New York: Dover Publication. 45 p. ISBN 0-486-28627-4.
- Naujų geležinkelių statymas*. 1924. Kaunas: Lietuvos valstybės spaustuvė. Prieiga per internetą: <http://www.epaveldas.lt>
- Stočių tarnautojų atlyginimų reikalai. 1936. *Geležinkelininkas* 9: 141.
- Telšių–Kretingos geležinkelio statyba. 1932. *Lietuvos aidas* 56(1431): 7.
- Telšių stoties planas. Lietuvos centrinis valstybės archyvas, f. 1160, ap.7, b. 367.

RAILWAY STATION BUILT IN THE INTERWAR PERIOD IN TELŠIAI

I. Dabašinskienė

Abstract

The most important and biggest railway station in Telšiai as a part of one of the first railroads Kretinga – Telšiai – Kužiai built in the interwar period is examined in this article. A variety of elements of the station's infrastructure with special attention to passenger stations, houses for railway workers and warehouses (pakhauze) are revealed in the article. The significance of *Lietūkis* warehouses founded in the territory of the station and their connections with the railroad are discussed. Moreover, the arrangement of Telšiai Station buildings in the territory are analyzed and compared to the preserved site plan of the station and photo of the situation dated back to the Second World War taken by Germans from the air. While comparing the available sources, urban developments of the station area are discussed. The analysis material is based on archival sources, the interwar documentary publications and research of the location.

Keywords: Telšiai railway station, infrastructure of the station, principles of station building complex layout.