

LIETUVOS ISTORIJOS INSTITUTAS

LIETUVOS
ISTORIJOS
METRAŠTIS
2022 metai

2

LI

Vilnius 2022

LITHUANIAN INSTITUTE OF HISTORY

THE YEARBOOK
OF LITHUANIAN
HISTORY

2022

2

Vilnius 2022

LITAUISCHES INSTITUT FÜR GESCHICHTE

JAHRBUCH
FÜR LITAUISCHE
GESCHICHTE

2022

2

Vilnius 2022

Žurnalo leidybą finansavo
LIETUVOS MOKSLO TARYBA
PAGAL VALSTYBINĘ LITUANISTINIŲ TYRIMŲ IR SKLAIDOS
2016–2024 METŲ PROGRAMĄ
Projekto finansavimo sutartis Nr. S-LIP-22-32

Redakcinė kolegija / Editorial Board / Redaktion:

Egidijus ALEKSANDRAVIČIUS
Vytauto Didžiojo universitetas, Lietuva /
Vytautas Magnus University, Lithuania

Krzysztof BUCHOWSKI
Balstogės universitetas, Lenkija /
University of Białystok, Poland

Jan JURKIEWICZ
Adomo Mickevičiaus universitetas Poznanėje, Lenkija /
Adam Mickiewicz University, Poznań, Poland

Tomasz KEMPA
Mikalojaus Koperniko universitetas Torunėje, Lenkija /
Nicolaus Copernicus University in Toruń, Poland

Česlovas LAURINAVIČIUS
Lietuvos istorijos institutas, Lietuva /
Lithuanian Institute of History, Lithuania

Vėjas G. LIULEVIČIUS
Tenesio universitetas Noksvilyje, JAV /
University of Tennessee, Knoxville, USA

Bernadetta MANYŚ
Adomo Mickevičiaus universitetas Poznanėje, Lenkija /
Adam Mickiewicz University, Poznań, Poland

Elmantas MEILUS (pirmininko pavaduotojas / Deputy Editor-in-Chief)
Lietuvos istorijos institutas, Lietuva /
Lithuanian Institute of History, Lithuania

Jolita MULEVIČIŪTĖ
Lietuvos kultūros tyrimų institutas, Lietuva /
Lithuanian Culture Research Institute, Lithuania

Mathias NIENDORF
Greifswaldo universitetas, Vokietija /
University of Greifswald, Germany

Rimvydas PETRAUSKAS
Vilniaus universitetas, Lietuva /
Vilnius University, Lithuania

Jolita SARCEVIČIENĖ (atsakingoji sekretorė / Executive Secretary)
Lietuvos istorijos institutas, Lietuva /
Lithuanian Institute of History, Lithuania

Vladas SIRUTAVIČIUS
Lietuvos istorijos institutas, Lietuva /
Lithuanian Institute of History, Lithuania

Gintautas SLIESORIŪNAS (pirmininkas / Editor-in-Chief)
Lietuvos istorijos institutas, Lietuva /
Lithuanian Institute of History, Lithuania

Darius STALIŪNAS
Lietuvos istorijos institutas, Lietuva /
Lithuanian Institute of History, Lithuania

Saulius SUŽIEDĖLIS
Milersvilio universitetas, JAV /
Millersville University, USA

Joachim TAUBER
Šiaurės Rytų institutas Liuneburge, Vokietija /
Nordost Institut in Lüneburg, Germany

Theodore R. WEEKS
Pietų Iliinojaus universitetas Karbondelje, JAV /
Southern Illinois University, Carbondale, Ill., USA

Andrzej ZAKRZEWSKI
Varšuvos universitetas, Lenkija /
University of Warsaw, Poland

Registruota duomenų bazėse:

Articles appearing in this journal are abstracted and indexed in:
HISTORICAL ABSTRACTS. AMERICA: HISTORY AND LIFE.

EBSCO Publishing. Lituanistika

Recenzuojamas mokslo žurnalas, leidžiamas nuo 1971 m. Per metus išeina 1 tomas (2 numeriai).

Elektroninę straipsnių versiją pdf formatu galima rasti internetinėje svetainėje:

<https://www.istorija.lt/leidiniai/mokslo-zurnalai-ir-testiniai-leidiniai/lietuvos-istorijos-metrastis/672>

ISSN 0202-3342
e-ISSN 2538-6549

© Lietuvos istorijos institutas, 2022
© Straipsnių autoriai, 2022

ADOMAS ŽIRLYS

Vilniaus universitetas

**PASTATYTI VALSTYBĘ ANT BĖGIŲ:
GELEŽINKELIŲ VAIDMUO NACIONALINIAME PIRMOSIOS
LIETUVOS RESPUBLIKOS PROJEKTE**

ANOTACIJA. Straipsnyje, remiantis vokiečių istoriko Felixo Konrado Jeschke's Čekoslovakijos geležinkelių ir erdvėkūros tyrimu, keliais aspektais analizuojami analogiški procesai Pirmojoje Lietuvos Respublikoje. Remiantis publikuotais ir archyviniais dokumentais bei istoriografija, straipsnyje nagrinėjamas Lietuvos geležinkelių perėmimas po Pirmojo pasaulinio karo, jų plėtros projektų rengimas ir įgyvendinimas valstybingumo metais bei šių procesų įtaka įtvirtinant lietuvišką erdvę.

RAKTINIAI ŽODŽIAI: Pirmoji Lietuvos Respublika, Lietuvos geležinkeliai, Čekoslovakija, erdvė, valstybės teritorija.

ABSTRACT. Based on a study on the Czechoslovak railways and spatial planning by the German historian Felix Konrad Jeschke, the article analyses analogous processes in the First Republic of Lithuania in several respects. On the basis of published and archival documents and historiography, the article examines the takeover of the Lithuanian railways after the First World War, the preparation and implementation of development projects during the years of statehood, and the impact of these processes on the consolidation of Lithuanian space.

KEYWORDS: First Republic of Lithuania, Lithuanian railways, Czechoslovakia, space, state territory.

Įvadas

Vykstant tautiniam atgimimui ir nacionaliniam judėjimui, nedominuojančios tautinės grupės, t. y. būsimos naujosios valstybės, kuria nacionalinę erdvę ar tautinę teritoriją. Vokiečių istorikas Felixas Konradas Jeschke, nagrinėdamas Čekoslovakijos valstybės

erdvėkūros procesus¹, teigė, kad sukūrus bendrinę ar nacionalinę kalbą, kaip vieną esminių nacionalinio judėjimo aspektų, kuriama nacionalinė erdvė. Abu procesus istorikas įvardijo kaip kalbos ir erdvės kodifikavimą ir pabrėžė, kad jie remiasi panašiu modeliu – iš skirtingų regioninių tarmių ar geografinių erdvių kuriama nacionalinė vienybė.

Žinoma, nei kalbos, nei erdvės kodifikavimas nėra vienalytis ir paprastas procesas. Erdvės kodifikavime galima išskirti net kelis skirtingu metu ir nevienodu tempu vykusius veiksmus. Pirmiausia nacionaliniai politikos, kultūros ir mokslo atstovai apibrėžė nacionalinės erdvės ribas. Dėl skirtingų ideologinių ir politinių prielaidų bei pasaulėžiūrų nacionalinės erdvės apibrėžimai gali skirtis, tačiau tai nėra esminis momentas. Kitas žingsnis yra nacionalinės erdvės supratimo įtvirtinimas, vykdomas įvairiausiai būdais: per spaudą, literatūrą, vadovėlius, žemėlapius ir t. t. Jo eigoje su tam tikra teritorija susiejamos nacionalizuojamos ar jau nacionalizuotos žmonių grupės, taip pat projektuojamos nacionalinės valstybės ar autonominio vieneto sienos. Ne visai korektiškai šiuos procesus galima įvardyti kaip teorinę nacionalinės erdvės kodifikavimo dalį. Praktiškai įgyvendinti suformuluotų idėjų iki pat Pirmojo pasaulinio karo pabaigos imperijų dominuojamoje Europoje buvo tiesiog neįmanoma.

Situacija iš esmės pasikeitė po karo. Subyrėjus Europos imperijoms atsirado daugybė nacionalinių valstybių su savo nacionaliniais projektais, judėjimais ir erdvės suvokimais. Nors teorizuoti niekas nenustojo, atsirado galimybė praktiškai įgyvendinti suformuotas idėjas. Jau minėtas istorikas F. K. Jeschke savo tyrime bando atskleisti, kaip tarpukario Čekoslovakijoje buvo įgyvendinamas kitas nacionalinės erdvės kodifikavimo etapas – nacionalinė erdvė įtvirtinama praktiškai. Jo metu fiziniame ir diskurso lygmenyse Čekoslovakijos valstybės teritorija buvo „daroma“ čekoslovakiska. Antrindamas istorikams Karlui Schlögelui ir Dirkui van Laakui, F. K. Jeschke pagrindinį vaidmenį suteikė infrastruktūrai, kuri, pasak minėtų istorikų, yra politinės galios struktūra ir įrankis. Savo tyrime F. K. Jeschke dėmesį sutelkė į geležinkelį, kuris po Pirmojo pasaulinio karo net liberaliausiose vakarų valstybėse sugrįžo į tiesioginę valstybės kontrolę ir visą tarpukario laikotarpį išliko modernumo ir pažangos simboliu. Jo teigimu, visa Čekoslovakijos nacionalinių geležinkelių veikla visuose visuomenės lygmenyse buvo sąmoningai naudojama puoselėjant nacionalinį projektą.

Gilinantį į F. K. Jeschke's tyrimą, galima kelti pagrįstą klausimą, ar toks požiūris į geležinkelius nėra perdėm holistiškas, tačiau paneigti pagrindinius jo teiginius gana sun-

¹ Straipsnyje cituojama F. K. Jeschke's Londono universiteto koledže apginta disertacija: F. K. J e s c h k e, *Iron Landscapes Nation-Building and the Railways in Czechoslovakia, 1918–1938*, London, 2016. Disertacija prieinama internetu: <https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/1476693/> [žr. 2022 03 01]. Nežymiai pakoreguota disertacija buvo išleista kaip monografija: F. K. J e s c h k e, *Iron Landscapes National Space and the Railways in Interwar Czechoslovakia*, Oxford, New York, 2021.

ku. Nors Čekoslovakijos nacionalinis projektas buvo labai specifinis, siekiant iš dviejų tautų sukurti vieną nacionalinę valstybę, negalima teigti, kad jis buvo išskirtinis. Analogijų su Čekoslovakijos ir kitomis po Pirmojo pasaulinio karo atsiradusiomis valstybėmis gausu. Iš esmės visos jos buvo XIX a. vykusių nacionalinių judėjimų rezultatas, daugelis jų paveldėjo infrastruktūrą iš vienos ar kelių imperijų, kai kurių valstybių viduje ir artimiausioje kaimynystėje jautėsi tautinė įtampa. Visa tai leidžia kelti panašius klausimus apie infrastruktūros, o tiksliau – transporto infrastruktūros naudojimą kodifikuojant kitų valstybių nacionalines erdves.

Šiame straipsnyje keliami panašūs klausimai apie Pirmąją Lietuvos Respubliką. Bus bandoma atsakyti, ar geležinkeliai buvo naudojami nacionalinės erdvės įtvirtinimui, jei taip, tai kokių būdu ir kokių rezultatų tokia panauda davė? Tyrimas remsis aptariamojo laikotarpio periodine spauda ir archyviniais šaltiniais. Lietuviškoje istoriografijoje nagrinėjami erdvėkūros klausimai dėmesio sulaukė tik ankstesnio, tautinio atgimimo, ir iškartinio laikotarpio kontekste². Specifinė transporto tema, dėmesį kreipianti į kitus aspektus, plačiau nagrinėta ankstesniuose straipsnio autoriaus tyrimuose³ ir keliuose atskirose monografijose⁴. Jau kelis kartus minėto istoriko F. K. Jeschke's tyrimas naudojamas kaip potencialus erdvėkūros procesų supratimo ir vertinimo modelis.

Geležinkelių perėmimas ir fizinis nepriklausomybės įtvirtinimas

1918 m. spalio 28 d. Vaclovo aikštėje Prahoje kunigas Isidoras Zahradníkas pasakė audringą kalbą, kuri yra laikoma Čekoslovakijos nepriklausomybės paskelbimu. Iš karto po jos prasidėjo nacionalinės Čekoslovakijos erdvės kūrimo darbai. Juose geležinkeliai atliko kertinį vaidmenį⁵. Iš karto po kalbos I. Zahradníkas nuvyko į artimiausią tuometinę Pranciškaus Juozapo geležinkelio stotį, kurioje nacionalinės tarybos vardu įsakė visose geležinkelio stotyse pašalinti Austrijos-Vengrijos imperijos simbolius ir išplatinti telegramą apie naujos valstybės sukūrimą.

Čekoslovakijos valstybės teritorijos įtvirtinimas užsitęsė kelis mėnesius, ir geležinkelių vaidmuo šiuose procesuose buvo aiškiai suvokiamas. Čekoslovakijos valdžia jau spalio 30 d. patvirtino geležinkelių valdybą, lapkričio 2 d. įkūrė geležinkelių ministeriją, o

² Pavyzdžiui: V. Petronis, *Constructing Lithuania: Ethnic Mapping in Tsarist Russia, ca. 1800–1914*, Stockholm, 2007 arba *Spatial concepts of Lithuania in the long nineteenth century*, ed. D. Staliūnas, Brighton, 2016.

³ A. Žirlys, *Pirmosios Lietuvos Respublikos geležinkelių politika: priežastys, tikslai, pasekmės. Magistro baigiamasis darbas*. Vilnius, 2018.

⁴ P.vz., G. Kasparavičius, *Nemunas Lietuvos gyvenime 1918–1990 metais*, Vilnius, 2018.

⁵ F. K. Jeschke, min. veik., p. 77–89.

už ryžtingus veiksmus spalio 28 d. pirmuoju geležinkelių ministru paskyrė I. Zahradniką. Tuo pačiu metu geležinkeliuose ir aplink juos kūrėsi pagrindiniai pasipriešinimo Čekoslovakijai centrai – šiaurinėje Bohemijoje vokiečių ir dabartinėje Slovakijoje vengrų. Nepaisant to, per kelis mėnesius su kariuomenės pagalba pasipriešinimą numalšinti pavyko, o 1919 m. Paryžiaus taikos konferencijoje buvo patvirtintos beveik visos Čekoslovakijos teritorinės pretenzijos, kurios, be kita ko, buvo nulemtos strateginių geležinkelio linijų ir mazgų⁶.

1918 m. pabaigoje, po Vokietijos kapituliacijos Pirmajame pasauliniame kare paskyrus pirmąjį Lietuvos ministrų kabinetą, atsirado galimybė praktiškai įgyvendinti lietuviškos nacionalinės erdvės idėją. Vis dėlto susisiekimo ministro pirmajame Augustino Voldemaro ministrų kabinete nebuvo, o jo funkcijas atlikti turėjo finansų, prekybos ir pramonės ministras Martynas Yčas, kuris dėl savo valstybinės veiklos daugiau dėmesio susisiekimui skirti nepajėgė. Tik tų pačių metų gruodžio 15 d. susisiekimo ir geležinkelių reikalų tvarkymas buvo pavestas keturiems inžinieriams⁷: Jurgiui Čiurlui, Benediktui Tomaševičiui, Jonui Šimoliūnui ir A. Rachlin-Rumiancevui, kurie sudarė būsimos Susisiekimo ministerijos branduolį ir pradėjo susisiekimo sistemos perėmimą.

Vokiečių karinė ir civilinė administracija sausumos ir vidaus vandens kelius Lietuvos valdžiai perdavė be didesnių problemų. Geležinkelių perėmimas, ypač po to, kai Antantės valstybės pasitelkė Vokietijos kariuomenę potencialiai komunizmo plėtrai stabdyti, strigo. Lietuvos teritorijoje buvusius geležinkelius tuo metu administravusios vokiečių Kariškųjų geležinkelių 5-oji ir 8-oji direkcijos geležinkelių perdavimą vilkino, argumentuodamos, kad geležinkeliai yra gyvybiškai svarbūs jų kariuomenės veikimui, be to, Lietuva yra per silpna užtikrinti jų infrastruktūros saugumą⁸. Tokiu būdu iki 1918 m. pabaigos Lietuva iš vokiečių kontrolės perėmė tik kelių mažos reikšmės siaurųjų geležinkelių linijų valdymą. Verta pabrėžti, kad siaurasis geležinkelis Lietuvoje dėl savo geografinės lokacijos, atsiradimo aplinkybių ir nevienareikšmiško valdžios požiūrio į jį didesnės reikšmės neįgavo visą valstybingumo laikotarpį.

Karinė vokiečių administracija ne tik siekė kuo ilgiau savo valdžioje išlaikyti geležinkelių kontrolę, bet ir spaudė Lietuvą perduoti jai po lietuvių karinių veiksmų prieš Raudonąją armiją perimtos linijos Radviliškis–Panevėžys kontrolę⁹. Susisiekimo ir Krašto apsaugos ministerijos tokiam vokiečių spaudimui nepasidavė¹⁰. Tvirta lietuvių ir pa-

⁶ Ten pat, p. 88.

⁷ *Susisiekimo Ministerijos 1937 metų metraštis*, Kaunas, 1938, p. 39.

⁸ Prancūzų misijai Lietuvoje, 1919-06-19, *Lietuvos centrinis valstybės archyvas* (toliau – LCVA) f. 386, ap. 1, b. 4, l. 146v.

⁹ [Susisiekimo Ministro raštas] Generaliniam Vokiečių Valstybės Įgaliotiniui Lietuvoje, 1919-06-21, ten pat, l. 120–120av.

¹⁰ Vokiečių 5-ajai Kariškai Geležinkelių Direkcijai, 1919-06-04, ten pat, l. 104.

sikeitusi Antantės pozicija bei artėjantis galutinis vokiečių pajėgų išvedimas iš Lietuvos lėmė tai, kad 5-oji Kariškųjų geležinkelių direkcija kapituliavo ir 1919 m. liepos 4 d. buvo pasirašyta sutartis¹¹, pagal kurią visi direkcijos žinioje buvę geležinkeliai buvo perduoti Lietuvai.

Liepos 6 d. iš Kaišiadorių geležinkelių stoties į Radviliškį pajudėjo pirmasis traukinys su Lietuvos vėliava. Ši data laikoma oficialia Lietuvos geležinkelių veiklos pradžia¹² ir galėtų būti simbolinė nacionalinės erdvės fizinio kodifikavimo įžanga. Žinoma, tiek valstybės teritorijos, tiek nacionalinės infrastruktūros kūrimas 1919 m. liepą nesibaigė. Tais pačiais ir kitais metais nepriklausomybė bei geležinkelių infrastruktūros kontrolė buvo įtvirtinta kovose prieš sovietus ir bermontininkus. Verta paminėti, kad pagrindinės kovos vyko aplink didelius geležinkelio mazgus ir linijas – Radviliškį, Panevėžį, Daugpilį.

Akivaizdu, kad geležinkelių perėmimas Lietuvoje užsitęsė, tačiau negalima teigti, kad nebuvo suvokta jų reikšmė Lietuvai. Geležinkelio nauda ir svarba kare buvo suvokiama jau nuo XIX a. vidurio¹³. Nuo pat 1919 m. pavasario lietuvių valdomose geležinkelių stotyse ir visuose jų ruožuose veikė karo padėties, numatyta „Ypatinguose valstybės apsaugos įstatuose“¹⁴. Tų pačių metų lapkritį Lietuvos geležinkeliai militarizuoti¹⁵. Pagrindinis militarizacijos siekis buvo „išjudinti ir priversti pakankamai sklandžiai veikti visą susisiekimo traukiniais sistemą“¹⁶ pirmiausia kariniams, o paskui ir civiliniams tikslams.

Žinant nepriklausomybės kovų baigtį, galima teigti, kad geležinkeliai svariai prisidėjo įtvirtinant nepriklausomybę, ir tai jau yra gana didelis indėlis į nacionalinės erdvės užtikrinimą. Tačiau dideli iššūkiai jos kodifikavimo darbe dar tik laukė, kai 1920 m. buvo prarastas Vilniaus, o 1923 m. prijungtas Klaipėdos kraštas.

Vilniaus ir Klaipėdos problemos: tarptautinis geležinkelių „užtaisas“

1920 m., pažeisdama Suvalkų sutarties sąlygas, Lenkija užėmė Vilniaus kraštą. Po keletų metų čia įkurta pseudovalstybė buvo prijungta prie Lenkijos Respublikos, o 1923 m. Tautų Sąjunga patvirtino Lenkijos rytines sienas, taip iš esmės paneigdamą Lietuvos pretenzijas į istorinę istorinės valstybės sostinę. Žinoma, tai buvo didelis ideologinis smūgis

¹¹ *Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis. 1919–1929*, t. 1, Kaunas, 1930, p. 6.

¹² *Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis*, Kaunas, 1929, p. 3.

¹³ E. A. Pratt, *The rise of rail-power in war and conquest. 1833–1914*, London, 1916, p. 1–13.

¹⁴ Ypatingieji valstybės apsaugos įstatai, *Výriausybės žinios* (toliau – VŽ), 1919, nr. 4, p. 1–2.

¹⁵ [Įsakymas Lietuvos kariuomenei nr. 191, paragrafas nr. 1], ten pat, 1920, nr. 19, p. 6.

¹⁶ M. K u o d y s, Karo padėties Lietuvos geležinkelių zonoje funkcionavimas 1919–1926 m., *Karo archyvas*, t. 23, 2008, p. 224.

Lietuvai, kurios valstybingumo idėja rėmėsi istorinės Lietuvos patirties interpretacija. Tai turėjo neigiamų pasekmių ir transporto infrastruktūrai. Pirmiausia fronto, vėliau – demarkacinė ir administracinė linijos atkirto Lietuvą nuo Sankt Peterburgo–Varšuvos magistralinės geležinkelio linijos, taip pat nuo Nemuno aukštupio.

Tokioje situacijoje iš esmės atsiskleidė transporto infrastruktūros, ypač imperinės, kokią paveldėjo Lietuva, paradoksas, t. y. tuo pat metu egzistuojantis nacionalinis ir tarptautinis jos pobūdis. Nacionalinė infrastruktūra tęsiasi tik iki valstybinių ribų, kur susiduria su kitos valstybės nacionaline infrastruktūra. Čia – lietuviška Laižuvos geležinkelio stotis, o už kelių kilometrų – latviška Rengės. Nepaisant to, jokių fizinių barjerų tarp nacionalinių infrastruktūrų nebuvo (jei barjerai nelaikysime netolygios ar nepakankamos plėtros). Aišku, jų imperijos viduje ir negalėjo būti, tačiau jie savaime neatsirado ir išdygus nacionalinėms valstybėms su savo sienomis. Važiuodami iš Laižuvos Rengės link į sieną niekas neatsitrenkė. Judant toliau pasiekama ir estiška Narva, dar toliau – rusiškas Sankt Peterburgas ir taip tolyn iki pat geležinkelio linijų pabaigos. Nemuno tėkmė ties administracine linija irgi nebuvo sustabdyta.

Taigi, transporto infrastruktūra savaime turėjo pripažintą nacionalizuojantį ir integruojantį užtaisą, taip pat savo prigimtimi buvo tarptautinė ir kosmopolitiška. F. K. Jeschke's teigimu, geležinkelių kaip tuo metu pagrindinės infrastruktūros dvilypumas sau neprieštaravo, veikiau tai buvo skirtingos tos pačios monetos pusės¹⁷. Pasak istoriko, kosmopolitiška Čekoslovakijos geležinkelių prigimtis buvo išnaudojama nacionalinio mito kūrimui ir čekoslovakijos erdvės įtvirtinimui platesnėje tarptautinėje auditorijoje. Tai, kad geležinkelių ir kitos infrastruktūros nepaiso valstybinių sienų, problema tampa tada, kai pačios sienos yra problemiškos. Būtent taip buvo Vilniaus krašto atveju.

Beveik visą tarpukario laikotarpį Lietuvos valdžia laikėsi nuostatos, kad judėjimo per demarkacinę liniją, išskyrus specifinius ir kontroliuojamus atvejus¹⁸, neturėtų būti. Visa navigacija Nemunu buvo uždrausta, o geležinkelio linija tarp Kaišiadorių Lietuvoje ir Lentvario Lenkijoje nuardyta. Dėl šio veiksmo Lenkijos spauda Lietuvą ir ypač ministrą pirmininką A. Voldemarą vadino barbarais – visa civilizuota Europa geležinkelius tuo metu dar statė, o Lietuvoje jie buvo ardomi. Tokia ideologinė Lietuvos nuostata kirtosi ne tik su kosmopolitišku transporto infrastruktūros pobūdžiu, bet ir su pačios Lietuvos tarptautiniais veiksmais. 1921 m., neabejotinai siekiant kuo didesnio tarptautinio pripažinimo, Lietuvos atstovai dalyvavo tarptautinėje konferencijoje Barselonoje, kurioje buvo priimta laisvo tranzito konvencija. Pati konvencija Lietuvoje neratifikuota, tačiau jos pamatiniai dėsniai buvo pakartoti ir aiškiai įvardyti Klaipėdos krašto konvencijoje, kurią

¹⁷ F. K. Jeschke, min. veik., p. 31–40.

¹⁸ Plačiau: L. Nekrašas, Tarp Lietuvos ir Lenkijos padalyti ūkiai: Lietuvos ūkininkų problemos ir jų interesų gynimas 1923–1939 metais, *Lietuvos istorijos studijos*, t. 46, 2020, p. 67–81.

Lietuva ratifikavo 1924 m. liepą. Praktinis šių tarptautinių įsipareigojimų įgyvendinimas kai kuriuose valstybės sluoksniuose buvo suprantamas kaip ekonominė būtinybė, tačiau viešoji nuomonė itin ideologizuotu klausimu lėmė Vytauto Petrulio, ilgamečio finansų ministro ir ministro pirmininko, bandžiusio šį klausimą spręsti, politinės karjeros baigtį¹⁹. Lenkija savo ruožtu taip pat kėlė šį tarptautinių įsipareigojimų klausimą. Dvišalės derybos jokių rezultatų nedavė ir abi puses nuvedė į Tarptautinį teisingumo teismą, kurioje Lietuva sugebėjo apginti savo interesus, o kartu nustatė ir tarptautinį precedentą²⁰. Iki pat diplomatinių santykių užmezgimo 1938 m. demarkacinės linijos negalėjo kirsti joks transportas.

Vilniaus krašto atveju infrastruktūra ir transportas buvo aktualūs tiek, kiek reikėjo juos sustabdyti, o Klaipėdos krašto lietuviška infrastruktūra nepalietė. Navigacija Nemunu buvo praėjusio amžiaus reliktas, taip pat ja daugiausia užsiėmė ne lietuviai, o vokiečiai. Lietuvių ideologinė nuostata užverti Nemuną navigacijai iš Vilniaus krašto lėmė ir tai, kad Nemuno žemupyje nebuvo ir nuo seno sielininkyste užsiimančių Gardino apylinkių gyventojų. Vietinė geležinkelių infrastruktūra, santykinai išplėtota vokiečių dar XIX a., su imperine rusų geležinkelių infrastruktūra pačiame Klaipėdos krašte nesijungė. Reikia pabrėžti, kad prieš pat Pirmąjį pasaulinį karą ir jo metu geležinkelių tinklas tiek Klaipėdos krašte, tiek okupuotoje Lietuvos teritorijoje praplėstas, tačiau visi plėtros darbai buvo orientuoti į vokiečių karinius tikslus ir vedė link Latvijos teritorijoje nusistovėjusios fronto linijos. Taip karo metais Lietuvoje atsirado linija, iš Klaipėdos vedusi į Priekulę Latvijoje ir iš Lauksargių per Tauragę Šiaulių ir Radviliškio link²¹. Pirmąja linija į Klaipėdą iš Lietuvos traukė Klaipėdos sukilimo dalyviai, o antroji linija buvo tokia ekonomiškai neracionali, kad net prisijungus Klaipėdos kraštą į Klaipėdos uostą lietuviška produkcija traukiniais buvo gabenama per Latviją.

Taigi, Vilniaus kraštas nuo lietuviškos infrastruktūros buvo atskirtas sąmoningai. Tai irgi galima laikyti savotišku nacionalinės erdvės kūrimo procesu. Fizinis Vilniaus nepasiekiamumas dėl nuardytų bėgių, nepaisant to, kad pirmiausia jie nuardyti Lietuvos pusėje, amplifikavo beveik visur ir visada deklaruotą šūkį „Mes be Vilniaus nenurimsim“. Tiesa, Vilniaus krašto praradimas erdvėkūros problemą darė labiau teorine, o ne praktine, todėl infrastruktūra šiuo atveju neteko savo reikšmės. Tuo pačiu metu nuo seno susiklosčiusi Klaipėdos krašto atskirtis buvo nepageidaujama problema. Dar prieš Klaipėdos sukilimą ir krašto prijungimą Lietuvos politikai, reikšdami pretenzijas į jį, nuolat minėjo ir pabrėžė Lietuvos kaip natūralaus ekonominio užnugario reikšmę Klaipėdos

¹⁹ V. Ž a l y s, *Lietuvos diplomatijos istorija (1925–1940)*, t. 1, Vilnius, 2007, p. 47–61.

²⁰ Plačiau: R. S a t k a u s k a s, *Tarptautinis teisingumas ir Lietuva: Lietuvos bylos Nuolatiniam tarptautinio teisingumo teisme*, Vilnius, 2008, p. 59–71.

²¹ J. K u t k a, *Geležinkelių atstatymo darbai Lietuvoje 1914–1918 m.*, Kaunas, 1931, p. 24–26.

uostui. Žinoma, Lietuva tokiuose pareiškimuose buvo įsivaizduojama mažų mažiausiai su Vilniaus kraštu ir laisva prieiga prie Nemuno aukštupio. Akivaizdu, kad reali situacija buvo priešinga ir prijungus Klaipėdos kraštą uostui suteiktas užnugaris nebuvo toks didelis. Taip pat pasidarė aišku, kad abipusės priklausomybės santykis iš esmės pasikeitė, t. y. Klaipėdos uostas buvo gyvybiškai svarbus Lietuvai, o ne atvirkščiai. Galiausiai Klaipėdos kraštas ir Lietuva aiškiai skyrėsi kultūriškai, tai lėmė ilgas gyvenimas dviejose labai skirtingose imperijose. Siekiant užglaistyti šias problemas, jau pirmaisiais valstybingumo metais buvo kuriami planai ir projektai, siekiant per geležinkelių infrastruktūrą organiškai prijungti Klaipėdą prie Lietuvos.

Geležinkelių plėtros projektai: tarp nacionalinės politikos ir ekonominių interesų

Po Pirmojo pasaulinio karo Čekoslovakija iš buvusios Austrijos-Vengrijos imperijos paveldėjo daugiau nei 13 tūkst. kilometrų geležinkelio linijų²². Tiesa, dėl dualistinio buvusios Habsburgų monarchijos pobūdžio šis tinklas buvo nevienalytis. Austriškojoje imperijos dalyje geležinkelių plėtra buvo vykdoma kuriant kelis geležinkelių centrus, pavyzdžiui, Vienoje ir Prahoje. Vengriškojoje dalyje geležinkeliai buvo centralizuojami Budapešto link²³. Čekoslovakija, susikūrusi šių dviejų imperijos dalių sankirtoje, siekė iš atskirų imperijos geležinkelių sukurti vieną nacionalinį geležinkelių tinklą.

Visų tarpukario laikotarpi kurtų ir įgyvendintų Čekoslovakijos geležinkelių plėtros projektų idėjinis pagrindas buvo garsaus čekų ekonomisto ir geografo, save ne be pagrindo titulavusio Čekoslovakijos sienų tėvu, Viktoro Dvorský'io idėjos. Iš esmės jis inspiravo Čekoslovakijos nacionalinį projektą, pagal kurį į Čekijos nacionalinę erdvę įtrauktos buvusios Vengrijos dalys – Slovakija ir Užkarpatė. V. Dvorský'io manymu, čekai ir slovakai sudarė bendrą tautą ar naciją ne dėl kalbos ar tautybės, kaip manė kiti nacionaliniai veikėjai, bet dėl bendros kilmės ir gyvenimo tam tikroje geografinėje erdvėje²⁴. Jis neneigė čekų ir slovakų skirtumų, tačiau manė, kad juos nulėmė ilgai trukusios gyvenimo patirtys iš esmės skirtingose valstybėse, nors ir vienoje imperijoje. Pasak V. Dvorský'io, sąmoningai įgyvendintas transporto jungčių trūkumas šiuos skirtumus tik išryškino. Šios problemos sprendimą, kurį F. K. Jeschke laiko intelektualinės vokiečių ekonomisto Friedricho Listo tradicijos dalimi, V. Dvorský pasiūlė 1923 m. veikale „Politinės geografijos ir Čekoslovakijos valstybės principai“²⁵. Jis siūlė nutiesti centrinį Čekoslova-

²² F. K. J e s c h k e, min. veik., p. 20.

²³ Ten pat, p. 93.

²⁴ Ten pat, p. 50.

²⁵ Ten pat, p. 41.

kijos geležinkelį, kuris į valstybės gyvenimą, pirmiausia ekonominių, įtrauktų ir Slovakiją su Užkarpatė.

1919 m. Valstybės Tarybai pristatydamas pirmosios vyriausybės deklaraciją, Augustinas Voldemaras kūrė idilišką Lietuvos vaizdinį:

Lietuva pavirsta į didelius laukus ir sodnus, gražias pievas, tarp kurių išmėtyti gražūs, paskendę žalumoj ūkininkų namai. Viensėdžiai ir miesteliai surišti lygiais kaip delnas keliais. Kraštas išraižytas geležinkeliais. Į visas Lietuvos puses lengva ir greitai, ir pigu nuvažiuoti²⁶.

Faktinė situacija iš esmės skyrėsi ne tik dėl besitęsiančių nepriklausomybės kovų. Labai greitai suprasta, kad Lietuvos geležinkelių tinklas nepakankamas. Pirmuosius jo plėtros projektus dar 1919 m. pradėjo brandinti ilgametis ministras pirmininkas, finansų, prekybos ir pramonės bei susisiekimo ministras Ernestas Galvanauskas. Pirminis jo tikslas buvo gerinti Lietuvos ekonominę padėtį. Jo teigimu, „valstybei priklausančios įmonės, ypač geležinkeliai [turi būti] valstybės pajamų šaltinis“²⁷. Pajamas geležinkeliams turėjo užtikrinti tranzitinių krovinių gabenimas per Lietuvos teritoriją. Dėl to E. Galvanauskas, 1922 m. pristatydamas naujo ministrų kabineto deklaraciją, pabrėžė, kad Lietuvos kelių, o ypač geležinkelių tinklas „nėra pritaikintas mūsų krašto ekonominėms ir geografinėms ypatybėms, [...] gamybos kėlimo reikalams“²⁸, todėl jis bus plečiamas „[papildant] esamą sistemą naujomis, gal labiau vietinės svarbos linijomis“, taip pat atsižvelgiant į tranzitą tarp Europos rytų ir vakarų²⁹.

Labai greitai E. Galvanausko idėjoms įgyvendinti parengtas ekonomiškai angažuotas geležinkelių plėtros projektas³⁰. Jame numatytos trys darbų grupės, suskirstytos pagal svarbą. Pirmoji ir svarbiausia darbų grupė turėjo išnaudoti Lietuvos geografinę padėtį, kuri lėmė, jog „Lietuvai skirta būti tranzito šalimi tarp dviejų didžiausių rinkų: Vakarų Europos ir Rusijos“³¹. Tranzito atsiradimą turėjo lemti artėjanti Genujos konferencija, kurioje viltasi padėti pamatus Europos ūkio atstatymui. Vienas iš numatomo tranzito kelių iš Vokietijos į Rusiją ir atvirkščiai, remiantis projekto aiškinamuoju raštu, jau galimas, nes Lietuvoje esančių linijų pakanka tokiam susisiekimui vykdyti per Rokiškį–Panevėžį–Kėdainius–Kauną. Antroji linija, kurią reikėtų nutiesti, turėjo sujungti neįvardytą Lietuvos jūrų uostą su keliais į dabartinę Baltarusiją ir Ukrainą. Ši linija turėjo eiti per Švenčionėlius, Ukmergę, Lyduvėnus, Plungę, galbūt Palangą ir Šventąją. Ją papildyti

²⁶ *Lietuvos Taryba ir nepriklausomos valstybės atkūrimas 1914–1920 metų dokumentuose*, sud. A. Eidintas ir R. Lopata, Vilnius, 2017, p. 612.

²⁷ G a l v a, *Ernestas Galvanauskas: politinė biografija*, Čikaga, 1982, p. 131.

²⁸ *Steigiamojo Seimo darbai*, Kaunas, 1922, sąs. 35, p. 34.

²⁹ Ten pat.

³⁰ Žinios ir sąmatos išplėtimui ir pagerinimui Lietuvos geležinkelių ir ryšių ir priruošimo uosto, LCVA, f. 386, ap. 1, b. 287.

³¹ Paaiškinimas prie projekto išplėtojimo geležinkelių tinklo Lietuvos Respublikos, ten pat, l. 1.

turėjo jau egzistuojantis geležinkelių tinklas ir dar viena nauja, į Suvalkijos ekonominių prijungimą orientuota geležinkelio linija Alytus–Kazlų Rūda–Šakiai–Tauragė–Telšiai.

Labai greitai paaiškėjo, kad pirmasis plėtros projektas yra neįgyvendinamas ir netgi neperspektyvus. 1922 m. Genujos konferencija lūkesčių nepateisino, o 1920 m. įvykęs Vilniaus krašto praradimas ir Lietuvos pozicija jo atžvilgiu uždarė kelius į buvusios imperijos gilumą. Nepaisant to, pirmajame projekte suformuota geležinkelių kaip krašto ekonomikos gaivinimo įrankio funkcija liko gaji. 1923 m. prijungus Klaipėdos kraštą, šalia šios funkcijos atsirado papildoma – integracinė. Lietuvos ūkis per geležinkelius, vedančius į Klaipėdą, turėjo būti integruotas į pasaulinę rinką, tuo pat metu, Lietuvai vykdant aktyvią ekonominę veiklą, Klaipėda turėjo integruotis į Lietuvą. Taip iš esmės pakartota F. Listo dar XIX a. suformuluota mintis, kad ekonominė valstybės vienybė yra tokia pat svarbi kaip ir kalbinė ar kultūrinė³².

1922–1924 m. diskutuojant, kaip įgyvendinti šią dvipusę integraciją, parengtas dar vienas geležinkelių plėtros projektas³³. Jame buvo numatytos 3 naujos linijos, kurios visą Lietuvos ūkį turėjo nukreipti į Klaipėdą: Šiaurės Lietuvoje – Šiauliai–Amaliai–Telšiai–Kretinga, Vidurio Lietuvoje – Kėdainiai–Lyduvėnai–Klaipėda ir Pietų Lietuvoje – Kazlų Rūda–Šakiai–Jurbarkas–Tauragė. Lietuvos inžinieriai perspektyviausia, patogiausia ir pigiausia laikė Vidurio Lietuvos liniją, veikiausiai dėl to, kad ji buvo greičiausia ir trumpiausia jungtis tarp Kauno ir Klaipėdos. Vis dėlto, ieškant finansavimo galimybių Anglijoje, šį sumanymą teko atmesti. Britai neneigė ekonominio (jų požiūriu – svarbiausio) linijos potencialo³⁴, tačiau jie paisė Klaipėdos konvencijos ir statuto nuostatų, ginančių krašto autonomines teises, reglamentuojančias krašto kelius. Šios nuostatos leido Lietuvos susisiekimo ministerijai kontroliuoti krašte esančias plačių geležinkelių linijas, tačiau siauruosius geležinkelius paliko buvusiems savininkams (iki pat ketvirto dešimtmečio pabaigos jos priklausė akcinei bendrovei, įsikūrusiai Karaliaučiuje), o plėtrą – direktorijai.

Tačiau norimą tikslą realizuoti galėjo ir dvi kitos projekte numatytos linijos, dėl kurių finansavimo E. Galvanauskas su Anglija derėjosi jau nuo 1921 m. Derybos buvo sėkmingos ir 1924 m. jis Seimui pateikė projektą, kurį pats laikė „principalinių Vyriausybės ekonominės politikos klausimu“³⁵. Deja, Seimo ir vyriausybės nuomonės išsiskyrė. Seimas, svarstydamas naują biudžetą, kritikavo visus plėtros projekto aspektus. Pagrindinis projekto kritikas Jonas Vailokaitis daugiausia dėmesio skyrė finansinei jo pusei. Jo teigi-

³² F. K. J e s c h k e, min. veik., p. 61.

³³ The Economic Union of the Memel Territory and Memel Port with Lithuanian Major, LCVA, f. 386, ap. 1, b. 340.

³⁴ *Seimo stenogramos*, Kaunas, 1924, 91-asis posėdis, p. 8.

³⁵ G. G a l v a, min. veik., p. 275.

mu, Lietuvai potencialios 120 milijonų litų siekiančios paskolos našta būtų per didelė, o naudoti perteklines valstybės lėšas netikslinga. 1924 m. birželį Seimas nubalsavo prieš³⁶.

E. Galvanausko aplinkoje sukurtas geležinkelių projektas žlugo, o jis pats atsistatydino iš ministro pirmininko pareigų ir ilgam pasitraukė iš aktyvaus politinio gyvenimo. Nors didelių geležinkelių plėtros projektų iki pat valstybingumo pabaigos nebebuvo, poreikis plėsti geležinkelių tinklą, sujungti Lietuvą ir Klaipėdą išliko. 1924–1926 m., iš valstybės biudžeto skyrus 7,7 mln. litų, nutiesta 56 km ilgio geležinkelio atkarpa tarp Amalių ir Telšių³⁷, tikintis, kad artimiausiu metu pavyks ją pratęsti dar 71 km iki Kretingos. Dėl specifinių techninių reikalavimų ir poreikių likusios dalies statyba turėjo kainuoti maždaug 23 mln. litų. Neradusi tiek pinigų, vyriausybė 1928 m. pradėjo ieškoti užsienio kreditų. Procesas užsitęsė ir tik 1930 m. sausį pavyko sudaryti priimtina sutartį su danų bendrove *Højgaard & Schultz*³⁸, kuri neseniai buvo baigusi statyti du tiltus Kauno mieste. Patys statybos darbai, kuriuos kiek vėliau Susisiekimo ministerija įvardijo „didžiausiu per 20 Lietuvos nepriklausomybės metų [atliktu] darbu“³⁹, užsitęsė iki 1932 m. rudens ir atsiėjo 22,5 mln., o ne numatytus 17,7 mln. litų⁴⁰. Praėjus beveik dešimtmečiui po Klaipėdos sukilimo, atsirado galimybė iš Kauno į Klaipėdą nuvažiuoti traukiniu trumpiausiu ir tiesiausiu keliu, nekertant valstybės sienos.

Taigi, E. Galvanausko aplinkoje subrendę geležinkelių plėtros projektai nuo trijų potencialių linijų susitraukė iki vienos įgyvendintos. Esminis jo tikslas buvo ekonominė nauda tiek Lietuvai, tiek Klaipėdai. Tačiau dar kartą perfrazuojant F. Listą, ekonominė integracija buvo tiek pat svarbi kaip kultūrinė ar kalbinė. Taip pat gana aišku, kad viena integracijos forma galėjo sudaryti prielaidas kitai, ir akivaizdu, kad E. Galvanauskas tai suprato. Šiuo atveju tenka kelti klausimą, ar vienas įgyvendintas projektas turėjo tiek pat potencialo kaip trys, ir ar visos naujos linijos galimybės buvo išnaudotos?

Geležinkelių šventės ir architektūra: diskurso paieškos

Galima teigti, kad naujų geležinkelio linijų statybos Lietuvoje nebuvo išplėtos. Taip atsitiko ne dėl valios ar poreikio trūkumo, veikiau dėl finansinės naštos. Čekoslovakija savo geležinkelių plėtra irgi negalėjo džiaugtis. 1920 m. Čekoslovakijos geležinkelių ministerija sudarė geležinkelių plėtros projektą, kurio kertine ašimi turėjo

³⁶ *Seimo stenogramos*, Kaunas, 1924, 105-asis posėdis, p. 26.

³⁷ *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis, 1918–1938*, Kaunas, 1938, p. 62.

³⁸ Naujo Telšių–Kretingos geležinkelio statymo reikalai, LCVA f. 386, ap. 1, b. 708, l. 65–66.

³⁹ *Susisiekimo ministerijos 1937 metų metraštis, 1918–1938*, p. 41.

⁴⁰ J. Jankevičius, Telšių–Kretingos geležinkelis, *Technika*, 1933, nr. 7, p. 397.

tapti V. Dvorský'io įkvėpta centrinė Slovakijos linija. Projekte numatyta per penkerius metus (1921–1925) nutiesti 673,5 km naujų geležinkelių⁴¹. Preliminari projekto kaina buvo 541 mln. Čekoslovakijos kronų. Tačiau per visą tarpukario laikotarpį, sekant projekto gairėmis, iš 15 numatytų geležinkelio linijų pastatytos tik 9, ir nė viena iš jų per numatytą penkerių metų laikotarpį.

Nepaisant to, naujos geležinkelio linijos sudarė prielaidas kitais būdais pateikti čekoslovakiją naratyvą. Vienas jų buvo iškilmingas naujų linijų atidarymas su pompastiškomis kalbomis, vietinių kolektyvų pasirodymais ir garbingų čekoslovakiečių vardų, pvz., Masaryk arba Štefánik, suteikimu stotims ar kitiems statiniams. Pasak F. K. Jeschke's, tokios ceremonijos tapo praktinėmis čekoslovakizmo ekspresijomis⁴². Kitas būdas buvo specifinės architektūros, kurią F. K. Jeschke laiko erdvine ideologijos išraiška, plėtotė naujuosiuose geležinkelio statiniuose. Tiesa, vieningos nuomonės apie architektūrines išraiškas Čekoslovakijoje aptariamuju metu nebuvo ir F. K. Jeschke kelia pagrįstą klausimą, ką ir kam naujosios stotys turėjo reprezentuoti? Vietinę specifinę ir tradicinę ar centrinę ir su modernizmu neabejotinai susijusią kultūrą? Atvykstantiems į stotį ar iš jos išvykstantiems? Čekoslovakijoje ir naujosiose jos linijose buvo išbandytos abi priemonės, tiek vieną, tiek kitą susiejant su čekoslovakiečių naratyvu.

Kaip jau minėta, Kužių–Telšių–Kretingos geležinkelio linijos statybos buvo tikriausiai didžiausias per visą nepriklausomybės laikotarpį įgyvendintas projektas. Pirmoji jos atkarpa tarp Kužių ir Telšių atidaryta 1926 m. be iškilmingos ceremonijos, galbūt dėl tuometinės socialdemokratų valdžios. Tačiau į Telšių–Kretingos atkarpos atidarymą, be prezidento Antano Smetonos, vyko beveik visas ministrų kabinetas, aukščiausio rango karininkai, įvairūs valdininkai ir mokslo atstovai. Iškilmingai valstybės veikėjų delegacija specialiu traukiniu iš Kauno 1932 m. spalio 29 d. Telšių link išvyko ankstyvą rytą, pakeliui sustodama Kėdainiuose ir Šiauliuose. Telšiuose delegaciją pasitiko Telšių vyskupas Justinas Staugaitis, skautų, šaulių ir kitų vietinių organizacijų atstovai, taip pat būrys smalsuolių. Telšiuose prasidėjo iškilmingų kalbų maratonas, kurį vainikavo simbolinis garvežio įvažiavimas į naująją liniją pro specialiai tai progai pagamintus vartus, ant kurių puikavosi užrašas: „PER ŽEMAITIJĄ Į PLATŪJĮ PASAULĮ“.

Delegacija, papildžiusi Telšių vyskupijos atstovais, pajudėjo Kretingos link, pakeliui sustodama didesnėse stotyse ir slėnyje prie Salantos supilto pylimo. Paskutinė maršruto stotelė – Kretinga – pasiekta tik vėlyvą vakarą. Nepaisant to, stotyje delegaciją pasitiko įvairių organizacijų atstovai, buvo sakomos kalbos ir priimtas skautų, šaulių ir moksleivių paradas. Galiausiai vakarą užbaigė iškilminga vakarienė Kretingos Pranciškonų gimnazijoje, kurioje dar kartą pasisakė iškilniausi iškilnių svečiai, o paskutinės

⁴¹ F. K. Jeschke, min. veik., p. 94.

⁴² Ten pat, p. 93.

prezidento A. Smetonos kalbos svečiai klausėsi atsistoję, lydėdami jas griausmingomis ovacijomis. Pasibaigus iškilmėms svečiai į Kauną sugrįžo tuo pačiu traukiniu.

Oficialus visos ceremonijos dalyvių sąrašas neskelbtas, taip pat neužfiksuotos ir jos metu pasakytos kalbos. Vis dėlto šį įvykį apžvelgė periodinė spauda. Tautininkų oficialus „Lietuvos aidas“, kuris linijos atidarymo apžvalgai skyrė pirmąjį puslapį⁴³, tikriausiai geriausiai perteikė oficialią ceremonijos idėją. Ją tiksliausiai apibrėžė minėtas užrašas virš simbolinių vartų – „PER ŽEMAITIJĄ Į PLATŲJĮ PASAULĮ“. „Lietuvos aide“ visa ceremonija yra pateikiama kaip simbolinis, tačiau galutinis Lietuvos ir Žemaitijos susijungimas, ištaisantis istorinę transporto jungčių trūkumo klaidą ir sudarantis galimybę bendrai veikti valstybės labui. Tokie sentimentai tinkamai atrodytų XIX a. kontekste, kai žemaitiško nacionalizmo ar separatizmo grėsmė buvo bent teoriškai įmanoma. 1932 m. jie atrodė keistai, ypač dėl to, kad vartų Kretingoje, pro kuriuos į Lietuvą ar Kauną būtų kviečiami žemaičiai, nebuvo. Be to, tokiu būdu ignoruojamas gana realus ir jau bręstantis antivalstybinis užtaisas Klaipėdos krašte. Faktas, kad oficiali delegacijos kelionė baigėsi Kretingoje, o ne Klaipėdoje, natūraliame ir originaliame šios linijos pabaigos taške, yra pateisinamas, tačiau iškalbingas, o „Lietuvos aide“ tik keliais žodžiais minima, kad iškilmėse Kretingoje dalyvavo ir kalbėjo Klaipėdos krašto direktorijos pirmininkas Ottomaras Schreiberis.

Šiek tiek informacijos apie O. Schreiberio kalbą apžvelgdamas įvykį atskleidė krikdemiškas „Rytas“⁴⁴ ir valstiečių liaudininkų „Lietuvos Žinios“⁴⁵. Abu dienraščiai daugiau dėmesio skyrė jiems aktualioms potėmėms. „Ryte“ pabrėžiamos vyskupo J. Staugaičio išsakytos mintys, taip pat antrojo Seimo reikšmė šio geležinkelio įgyvendinimui. „Lietuvos Žiniose“ kritikuojamas iškilmų ceremoniškumas. Abiejuose dienraščiuose leidžiama suprasti, kad direktorijos pirmininkas O. Schreiberis sveikina naujosios linijos atidarymą, pabrėždamas Klaipėdos ir Kauno suartėjimą ekonominiu atžvilgiu, tuo pat metu suponuodamas, kad reikia daugiau pastangų asmeninio ir kultūrinio suartėjimo labui. Tikriausiai geriausiai, galbūt netgi nesąmoningai situaciją apibrėžė šaulių „Trimitas“, kuriame teigiama, kad žemaičiai ir Klaipėda priartėjo prie Kauno. Nepaisant to, klausimas, ar atsiradus naujai linijai Kaunas priartėjo prie Klaipėdos, lieka neatsakytas. Vis dėlto šis geležinkelis vedė į pasaulį, o ne į Klaipėdą arba iš jos, kaip nurodė jau ne kartą minėtas užrašas virš vartų.

„Trimite“ paskelbti teiginiai kelia dviprasmiškus klausimus apie Klaipėdos krašto ir likusios Lietuvos suartėjimą, o teiginiai apie linijos pastatų architektūrą yra gana vienprasmiški. „Trimite“ naujieji geležinkelio pastatai įvardijami kaip unikalaus stiliaus,

⁴³ Per Žemaitiją į platumą pasaulį, *Lietuvos Aidas*, 1932 m. spalio 31 d., nr. 248(1623) p. 1–2.

⁴⁴ Telšių–Kretingos geležinkelio atidarymas, *Rytas*, 1932 m. spalio 31 d., nr. 231(2507) p. 2.

⁴⁵ Per Žemaitiją į platumą pasaulį, *Lietuvos Žinios*, 1932 m. spalio 31 d., p. 3.

besiskiriantys nuo kitų Lietuvos geležinkelių pastatų: „Tai jau ne rusų palikimo pastatai, bet tikro lietuviško charakterio šviesūs ir linksmi trobesiai“⁴⁶. Su tuo sutinka ir menotyrininkė Iveta Dabašinskienė, kurios teigimu, naujosios geležinkelio linijos architektūroje nebedominavo iki tol populiarius istorizmo ir plytų stilius⁴⁷. Nepaisant to, naujųjų pastatų ir perstatytos Šiaulių geležinkelių stoties architektūroje dominavo standartizuoti ir gausiai dekoruoti modernizuoto neoklasicizmo statiniai, kuriuose derintas reprezentatyvumas ir funkcionalumas. Standartizacija pati savaime nėra problema, tačiau senstelėjusio architektūrinio stiliaus pasirinkimas atrodo keistai. Tai ypač išryškėja žinant, kad geležinkelio pastatai baigti ketvirtojo dešimtmečio viduryje, jau pradėjus liniją eksploatuoti, kai Kaune jau kurį laiką vyko modernizmo architektūros bumas. Žinoma, provincijoje, kur kiekvienas naujas mūrinis pastatas galėjo atrodyti kaip su nepriklausoma Lietuva sietino modernumo išraiška, neoklasicizmo pastatai galėjo atlikti tokią funkciją. Tokiu atveju kyla klausimas, kokią funkciją jie atliko didesniuose miestuose ir miesteliuose, tokiuose kaip Šiauliai ar Telšiai?

I. Dabašinskienė taip pat konstatuoja, kad

Kretingos–Telšių–Kuzių 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 vyti išsivysčiusias Vakarų Europos valstybes⁴⁸.

Drąsiai galima sutikti, kad pastatų standartizaciją ir geležinkelio linijų plėtrą tikrai nulėmė ekonominės Lietuvos galimybės. Tačiau lieka neaišku, kokius politinius siekius ir socialines užmačias, ypač susijusias su lietuviškumo diegimu, atspindėjo naujosios geležinkelio linijos architektūra. Verta pabrėžti tai, kad nė vienam geležinkelio objektui, naujam ar senam, Lietuvoje nesuteiktas vardas.

Išvados

Apibendrinant tenka konstatuoti, kad nors gana akivaizdu, kad Lietuvos geležinkeliai prisidėjo prie lietuviškos erdvės kūrimo, ne visais atvejais tokie veiksmai buvo reflektuojami ir ne visada buvo iki galo išnaudojamos galimybės.

Nepriklausomybės kovų metu geležinkelių panaudą lėmė tuometinė karo strategija ir kovų eiga. Traukiniai efektyviems manevrams ir pajėgų permetimams buvo naudojami

⁴⁶ Naujo Telšių–Kretingos geležinkelio atidarymas, *Trimitas*, 1932, nr. 45 p. 889–890.

⁴⁷ I. Dabašinskienė, Pirmosios geležinkelio trasos tarpukario Lietuvoje architektūra, *Mokslas – Lietuvos ateitis // Science – Future of Lithuania*, t. 5, 2013, nr. 3, p. 311.

⁴⁸ Ten pat, p. 313.

jau nuo XIX a. vidurio, dėl to pagrindinės kovos vyko būtent apie geležinkelio mazgus. Lietuviškos simbolikos naudojimas ant traukinių ir Lietuvos kontroliuojamose stotyse buvo ne tik logiškas, bet ir labai reikšmingas įtvirtinant lietuvišką erdvę.

Geležinkelis kaip erdvės kodifikavimo įrankis didesnę reikšmę galėjo įgauti Lietuvai prisijungus Klaipėdos kraštą. E. Galvanausko geležinkelių plėtros projektuose geležinkeliai turėjo integruoti Klaipėdos krašto ekonomiką į Lietuvos ir taip sudaryti sąlygas tolesnei kraštų integracijai. Projektams susidūrus su finansiniais sunkumais ir opozicija Seime, jie liko neįgyvendinti, o E. Galvanauskas dėl to ilgam nutraukė politinę veiklą.

Nepaisant to, poreikis plėsti Lietuvos geležinkelį išliko ir iki valstybingumo pabaigos buvo nutiesta viena dar E. Galvanausko projektuose numatyta geležinkelio linija Klaipėdos link. Verta pažymėti, kad ji baigta statyti tik 1932 m., t. y. praėjus beveik 10 metų nuo Klaipėdos krašto prijungimo prie Lietuvos.

Nors minėta linija turėjo tapti ekonominės integracijos pagrindu, galima teigti, kad neaišku, kas tuo metu buvo reikšmingesnė – Klaipėda Lietuvai ar atvirkščiai. Taip pat linijos atidarymo simbolizmas buvo nukreiptas ne į Klaipėdos krašto ir likusios Lietuvos suartėjimą, o Lietuvos vienybę su Žemaitija. Iš esmės toks sprendimas nebuvo blogas, tačiau Žemaitijoje, kitaip nei Klaipėdos krašte, tuo metu antivalstybinis užtaisas nebrendo.

Tuo pat metu naujosios linijos architektūra, kurią F. K. Jeschke įvardija kaip erdvinę ideologijos išraišką, siuntė kitokią žinutę. Kaune vystantis unikalčiai modernistinei architektūrai, kuri neabejotinai sietina su modernumu, pažanga, aplink geležinkelius buvo statomi senstelėjusio stiliaus standartinės statybos pastatai.

Publikuoti šaltiniai ir literatūra

- [Įsakymas Lietuvos kariuomenei nr. 191, paragrafas nr. 1]. *Valstybės žinios*, 1920, nr. 19, p. 6.
Lietuvos Aidas, 1917–1919, 1928–1940.
Lietuvos sutartys su svetimomis valstybėmis. 1919–1929. T. 1. Kaunas, 1930.
Lietuvos Taryba ir nepriklausomos valstybės atkūrimas 1914–1920 metų dokumentuose. Sud. A. Eidintas ir R. Lopata. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos centras, 2017.
Lietuvos Žinios, 1922–1940.
Rytas, 1923–1936.
Seimo stenogramos. Kaunas, 1924, 91-asis posėdis.
Seimo stenogramos. Kaunas, 1924, 105-asis posėdis.
Steigiamojo Seimo darbai. Kaunas. 1922, sąs. 35.
Susisiekimo Ministerijos 1937 metų metraštis. Kaunas, 1938.
Technika, 1924–1941.
Trimitas, 1920–1940.
Ypatingieji valstybės apsaugos įstatai. *Valstybės žinios*, 1919, Nr. 4, p. 1–2.

DABAŠINSKIENĖ, Iveta. Pirmosios geležinkelio trasos tarpukario Lietuvoje architektūra. *Mokslas – Lietuvos ateitis // Science – Future of Lithuania*, t. 5, 2013, Nr. 3, p. 309–315.

GALVA, Gediminas. *Ernestas Galvanauskas: politinė biografija*. Čikaga: Akademinės skautijos leidykla, 1982.

JESCHKE, Felix. K. *Iron Landscapes Nation-Building and the Railways in Czechoslovakia, 1918–1938*. London: UCL (University Collage London), 2016.

KUODYS, Modestas. Karo padėties Lietuvos geležinkelių zonoje funkcionavimas 1919–1926 m. *Karo archyvas*, t. 23, 2008, p. 180–245.

KUTKA, J. *Geležinkelių atstatymo darbai Lietuvoje 1914–1918 m.* Kaunas, 1931.

Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis. Kaunas: Geležinkelių valdybos leidinys, 1929.

NEKRAŠAS, Leonas. Tarp Lietuvos ir Lenkijos padalyti ūkiai: Lietuvos ūkininkų problemos ir jų interesų gynimas 1923–1939 metais. *Lietuvos istorijos studijos*, t. 46, 2020, p. 67–81.

PRATT, Edwin A. *The Rise of Rail-power in War and Conquest. 1833–1914*. London: J. B. Lippincott Company, 1916.

SATKAUSKAS, Rytis. *Tarptautinis teisingumas ir Lietuva: Lietuvos bylos Nuolatiniam tarptautinio teisingumo teisme*. Vilnius: VĮ Registrų centras, 2008.

ŽALYS, Vytautas. *Lietuvos diplomatijos istorija (1925–1940)*. T. 1. Vilnius: Versus aureus, 2007.

PLACING THE COUNTRY ON THE TRACK: THE ROLE OF RAILWAYS IN THE NATIONAL PROJECT OF THE FIRST REPUBLIC OF LITHUANIA

Summary

ADOMAS ŽIRLYS

F. K. Jeschke argues that the Czechoslovak State Railways was a powerful tool which, if used properly, could make the territory of the country more Czechoslovak. It is obvious that the Lithuanian railways could have been used in the same way.

During the independence struggles, this use was direct: the main battles were fought around railway junctions and lines, and trains had been used for effective military manoeuvres since the middle of the nineteenth century. The launch of the first train with the Lithuanian flag was also undoubtedly important, as the flag is a powerful symbol, especially during wartime.

As a tool for codifying space, railways became more important with the annexation of the Klaipėda region. The first railway development projects developed in Galvanauskas's environment were economically involved and focused primarily on the economic integration of Klaipėda into Lithuania. Such integration was to create conditions for further cultural integration. However, in the face of financial difficulties and opposition in the Seimas, Galvanauskas's projects failed, and Galvanauskas himself withdrew from political activity for a long time.

Nevertheless, the need to expand Lithuanian railways remained: by the end of the statehood, one railway line in the direction of Klaipėda, which had been envisaged in Galvanauskas's projects, was built. It is worth noting that its construction was completed only in 1932, almost ten years after the annexation of the Klaipėda region by Lithuania.

Although the line was supposed to serve as the basis for economic integration, it is not clear whose importance to who – Klaipėda's for Lithuania or the other way round – was greater at the time. Also, the symbolism of the opening of the line was not aimed at the rapprochement of the Klaipėda region with the rest of Lithuania but at the unity of Lithuania with Žemaitija (Samogitia). In principle, this was not a bad decision, but, unlike the Klaipėda region, Žemaitija was not ripe with anti-state sentiment at that time.

As for the architecture of the new line, which F. K. Jeschke describes as a spatial expression of ideology, it was sending a different message. While Kaunas was developing its unique modernist architecture, the buildings around the railways were of an old-style and standard construction.

Gauta 2022 m. kovo mėn.

Priimta 2022 m. birželio mėn.

Adomas Ž i r l y s – Vilniaus universiteto Istorijos fakulteto doktorantas. Mokslinių interesų sritis:
Pirmosios Lietuvos Respublikos transporto sistema, susisiekimas.

El. paštas: a.zirlys@gmail.com

Adresas: Istorijos fakultetas, Vilniaus universitetas, Universiteto g. 7, Vilnius, LT-01122

ORCID 0000-0001-5818-6221.

