Rokiškio geležinkelio stoties raidos ypatumai

Nijolė Šniokienė,

Rokiškio krašto muziejaus direktorė

Lietuvos geležinkelio pradžia – 1851 metai, kai carinės Rusijos vyriausybė priėmė nutarimą dėl Sankt-Peterburgo–Varšuvos geležinkelio tiesimo. Po 20 metų vyriausybė nusprendė nutiesti geležinkelio ruožą Radviliškis–Kalkūnai (Daugpilis); 1872 m. gruodžio 26 d. caras patvirtino, kad šio geležinkelio ruožo projektas tinkamas, ir darbus galima pradėti. Naujos geležinkelio linijos tiesimo konkurse dalyvavo Liepojos geležinkelių ir Vyriausioji Rusijos geležinkelių bendrovės. Konkursą laimėjo Liepojos geležinkelių bendrovė, kuri sutiko geležinkelio varstą nutiesti už 19,3 tūkstančių rublių.[[1]](#footnote-1)

Jurgis Breivė prisimena: „*Caro laikais buvo pravestas geležinkelis vienų bėgių [...] nuo Dvinsko pro Rokiškį, Panevėžį į Radviliškį, sujungiamas su kitomis geležinkelių linijomis. [...]Trumpai papasakosiu mano motinos Teofilės Breivienės pasakojimus. Tuo laiku mano motina buvo dar tik vienuolikos metų. Traukiniais veždavo žvyrą pabėgiams, traukinio garvežys švilpdavo, žviegdavo – visi suaugę žmonės sakydavo, kad velnio vaikas rauda. Dar niekas nebuvo matęs traukinio garvežio, kaip atrodo tas baisusis rėksnys – velnio vaikas. [...] Kaimų suaugę drąsuoliai vyrai sutarė vieną gražią dieną eiti pažiūrėti velnio vaiko – garvežio. Suaugę vyrai apsiginklavo ąžuoliniais basliais, kirviais ir dalgėmis; nemažas būrys vyrų nutarė, jei velnio vaikas puls, visi vieningai ginsis. Prie vyrų prisidėjo ir keletas smalsuolių vaikų, jų tarpe ir mano motina, būdama dar vienuolikos metų mergaitė. Apie 30 vyrų būrys ėjo be kelio per tamsų mišką pamatyti velnio vaiko. Nuo tolo iš tankaus miško žiūrėjo ir artyn slinko prie velnio vaiko – garvežio. Atrodė labai baisus, didelis, juodas, iš kepurės veržėsi juodi dūmai; palei žemę šnypščia. Atsiremdamas žemės [...] nepaprastai smarkiai sužviegė, visi vyrai šoko bėgti. Kai pamatė, kad niekas neveja, apsistojo ir visi iš baimės drebėjo“. (Kalba netaisyta).*

Radviliškio–Kalkūnų (Daugpilio) geležinkelio linija (198 km), nusidriekusi ir pro Rokiškį, pradėta eksploatuoti 1873 m. lapkričio 1 d. Rokiškis tapo viena šio ruožo stočių, apie 3 km. nutolusi į pietų pusę nuo miestelio. Vienais duomenimis – pirmoji geležinkelio stotis pastatyta 1873 m., kitais – 1878 m., ir stovėjusi už geležinkelio, priešingoje nuo miestelio pusėje. Stotis buvo medinė, apkalta lentomis ir nudažyta mėlyna spalva.

Pirmieji stoties darbuotojai: 3 iešmininkai, 2 budėtojai ir viršininkas buvo atsiųsti iš carinės Rusijos; po 1863 m. sukilimo Šiaurės Vakarų krašto generalgubernatorius M. Muravjovas reikalavo, kad geležinkelių tarnautojai būtų stačiatikiai (rusai).

Geležinkelio atsiradimas Rokiškyje turėjo svarbią reikšmę miestelio ūkinei, ekonominei raidai, jo plėtrai. Rokiškio krašte užauginti linai turėjo itin didelę paklausą Europos rinkoje, o geležinkelių transportas prekybininkams buvo labai patogus patekti su jais į Rygą, Sankt-Peterburgą ir kitus miestus. Pasidarė lengviau išvežti dvarų ūkiuose užaugintas grūdines kultūras, mėsą, kitą žemės ūkio produkciją, fabrikėliuose pagamintas įvairias prekes. Didėjo ir atvežamų prekių srautai, ėmė intensyviau vystytis prekyba. Rokiškio miestelis pradėjo plėstis, daugėjo gyventojų, kūrėsi vietinė pramonė. Nuo 1875 m. iki 1897 m. gyventojų skaičius išaugo beveik pusantro karto. 1897 m. beveik 80 procentų miestelėnų vertėsi prekyba ir amatais, veikė apie 40 parduotuvių, smuklių, daug amatininkų dirbtuvėlių.

Pagyvėjo statyba. Ypač daug miestelėnų sodybų kūrėsi į pietus, link stoties, ir šalia jos.

1905 m. Rokiškio geležinkelio stočiai buvo suteikta penkta klasė. Iki pat kaizerinės Vokietijos okupacijos Radviliškio–Kalkūnų ir atgaline kryptimis važiuodavo po du keleivinius traukinius. Nuo 1914 m. šis geležinkelio ruožas vadinamas Radviliškio-Obelių ruožu.

Pirmasis pasaulinis karas padarė geležinkeliui daug nuostolių. Buvo sudeginta Rokiškio geležinkelio stotis ir prie jos buvę sandėliai. Dėl vokiečių karinės valdžios rekvizicijų ir suvaržymų, smuko miestelio ūkinė veikla, labai sumažėjo krovinių vežimo mastai, daugiausiai buvo vežama tik karinė amunicija bei įranga, reikalinga fronto linijai. Dėl karo metu sugadintų ir nebaigtų atstatyti geležinkelio įrenginių, traukiniai iš Radviliškio į Daugpilį važiuodavo dvi-tris paras.

Vokiečių karinė valdžia tam, kad galėtų be pertrūkio tiekti fronto linijai visa, kas būtina, tiesė siauruosius (600 mm pločio) geležinkelius. Toks geležinkelio ruožas buvo nutiestas nuo Rokiškio iki Aknystos; juo vežami kroviniai būdavo perkraunami į plačiosios vėžės geležinkelio vagonus ir siunčiami į Vokietiją.

 Visą straipsnį skaitykite žurnale.

1. Varstas – senovinis rusų ilgio matas, lygus 1,067 km, vartotas Rusijoje iki metrinės sistemos įvedimo; 1796 – 1915 m. vartotas ir Lietuvoje, priklausiusioje Rusijos imperijai. (Kosakovskis, G. Lietuvos geležinkeliai. –V.: Mokslas, 1975, p. 53-54) [↑](#footnote-ref-1)