

Siaurasis geležinkelis Skapiškis–Suvainiškis

Violeta Alekniėnė

Šiaurės rytų Lietuvoje kaizerinės Vokietijos valdžios įsakymu 1915–1916 m. nutiestas siaurojo geležinkelio Skapiškis–Suvainiškis ruožas iki šiol nėra išsamiai tyrinėtas. Šio straipsnio tikslas – remiantis archyviniais dokumentais, periodine spauda, leidiniais, žmonių prisiminimais, atskleisti šio geležinkelio reikšmę ne tik buvusiąjai Rokiškio apskrčiai, bet ir visai Lietuvai, XX a. pabaigos istorinių įvykių kontekste parodyti jo įtaką ekonomikos vystymuisi, poveikį visuomenės socialinių, kultūrinių poreikių tenkinimui.

Straipsnio pradžioje skaitytojui pateikiama trumpa plačiojo geležinkelio šakos Radviliškis–Daugpilis tiesimo ir Lietuvoje buvusių siaurųjų geležinkelių tinklo trumpa apžvalga. Visi siaurieji geležinkeliai, tarp jų ir straipsnyje minimas geležinkelio ruožas, buvo pradedami tiesti nuo esamų plačiojo geležinkelio stočių. Straipsnyje apžvelgiami siaurojo geležinkelio tiesimo ir remonto darbai, geležinkelio stočių paskirtis, keleivių, krovinių, pašto vežimas, traukinio ir vėžos aptarnavimo darbai, įvairūs važiuojančiųjų keleivių patirti nuotykių.

Siaurasis geležinkelis šiandien yra įtrauktas į nekilnojamųjų kultūros vertybių registrą. Išlikusiuose ruožuose Panevėžys–Rudiliai, Panevėžys–Biržai, Joniškėlis–Linkuvà yra 56 objektai – stotys, gamybiniai pastatai, kelio statiniai, 176 km tęsiasi bendro ilgio geležinkelio ruožai¹.

Šie išlikę kultūros paminklai leidžia vėlesnėms kartoms susipažinti, kaip po XIX a. septintojo dešimtmečio iki XX a. vidurio vystėsi ekonomika, kaip kito socialinis, kultūrinis, politinis gyvenimas. Be to, šie paminklai parodo trijų valstybių – okupaciją vykdžiusių Vokietijos ir Rusijos ir tarp jų įsiterpusios mažutės Lietuvos – karų ir užgrobimo sąlygomis buvusius skirtingus geležinkelių tinklo valdymo ir eksploatavimo būdus. „Išlikęs siaurojo geležinkelio kompleksas turi istorinę, techninę, technologinę, architektūrinę ir kraštovaizdinę vertę.“² Taigi, likę siaurieji geležinkeliai ir jų likučiai yra daugiafunkcinis kultūros paminklas.

Straipsnio autorė dėkoja savo prisiminimus pateikusiems žmonėms: Reginei Šimėnienei, Danutei Ajutienei, Vilijai Zaborskei, Aldonai Repšienei, Rimantui Dovydenui, Linai Savickienei, Nijolei Karpinskienei (Likaitei), Bronislovai Šapranauskienei, Jonui Vošteriuui, Boleslovui Jasiūnui, Vladui Lioliui, Pranui Šakaliui, Raimondui Kakužui, Edmundui Jakubėnui. Leidiniuose esančią informaciją padėjo atrinkti Kupiškio rajono savivaldybės viešosios bibliotekos darbuotoja Jolita Pipinienė.

Deja, siaurasis geležinkelis Skapiškis–Suvainiškis iki mūsų dienų neišliko. Tokia yra istorinė tiesa.

Plačiojo geležinkelio ruožo Radviliškis–Daugpilis tiesimas

Geležinkeliai turi savitą istoriją. Šios transporto priemonės atsiradimas Lietuvoje yra susijęs su carinės Rusijos

Straipsnis „Versmės“ leidyklai įteiktas 2024 02 15, serijos „Lietuvos valsčiai“ Lietuvos lokalinių tyrimų mokslo darbų komisijos įvertintas 2024 03 09, pirmą kartą paskelbtas 2024 10 28 elektroninio serialinio leidinio „Lietuvos lokaliniai tyrimai“, ISSN 2029–0799 visatekstėje svetainėje www.llt.lt. Straipsnio kodas elektroniame serialiniame leidinyje yra LLT:2024-6/121-357/HI.

¹ Stasiukaitytė O. Siaurasis geležinkelis Lietuvoje, *Kultūros paminklai*, 2000, nr. 6, p. 53.

² *Ten pat*, p. 54.

vykdyta Lietuvos okupacija. Pabaltijo kraštas buvo vakaruose tarp pramoninių Peterburgo, Varšuvos ir kitų didžiųjų miestų, turėjo išėjimą į Baltijos jūrą. Rusijos imperija iš šio užgrobtos krašto išveždavo grūdus, mėsą, odą, gyvulius, medieną. Iš Rusijos platybių atveždavo įvairių naudingų iškasenų, tarp jų ir druskos. Prasidėjusi prekyba atskleidė, kad trūksta gerų kelių. Tai paspartino geležinkelių tiesimą carinėje Rusijoje.

Beveik visas XIX a. laikomas geležinkelių tiesimo Rusijoje laikotarpiu. Pirmoji geležinkelio linija Pabaltijyje buvo nutiesta 1860 m. nuo Pytalovo iki Daūgpilio. Reikėjo tiesioginio bėgių kelio nuo Liepójos uosto iki Daugpilio. „*Pagaliau karo ministro įtaigojamas caras Aleksandras III patvirtino Romnų–Liepojos ir Daugpilio (Kálkuonės)–Radviliškio–Šiaulių geležinkelių šakų tiesimą.*“³ Buvo paskelbtas konkursas. Baronas Fritinkofas su bendraminčiais sukūrė Liepójos geležinkelio bendrovę. Buvo pateikti trys projektai. Geriausiai visus reikalavimus atitiko Blocho projektas. Tra-soje stengtasi vengti ežerų, didelių slėnių. „*1872 m. gruodžio 14 d. caras patvirtino Radviliškio–Kalkuonės kelio ruožą.*“⁴

Pirmiausia reikėjo išpirkti žemę. Kaina buvo siūloma artima rinkos kainai. Už dirbamos žemės dešimtinę vidutiniškai mokėta po 45 rublius, pievų – 35 rublius, miško – 25 rublius⁵. Ne visi savininkai sutiko su siūloma žemės kaina. Neišvengta teismų. Prasidėjo tiesimo darbai. Linijos vieno varsto tiesimo kaina pagal projektą buvo 19,3 tūkstančio rublių. „*Geležiniai bėgiai pirkti Anglijoje, 32,2 kg svorio vienas metras. Kelio pabėgiai – pušiniai, stotyje leista kloti ir eglinius. Po vienu 6 m bėgiu kloti 8 pabėgiai. Bėgių sandūros darytos tarp pabėgių. Tiesiuose kelio ruožuose bėgiai prie pabėgių buvo tvirtinami dviem bėgvinėmis. Posūkiuose po bėgiais dėti padėkliukai ir bėgiai prie pabėgių tvirtinti 4 bėgvinėmis.*“⁶

Mediena bėgiams buvo perkama iš vietinių ūkininkų. Panemunėlietis Juozas Rudokas yra pasakojęs: „*Netoli tiesiamos geležinkelio linijos gyvenę pasiturintys vals-tiečiai savo miškuose kirto pušis ir egles. Ministro pirmininko Juozo Tubelio tėvas, taip pat Juozas, už parduotą medieną nusipirko Augustinavos dvarelį su jam priklausančiais 200 ha žemės*“⁷. Kada atidaryta geležinkelio šaka Radviliškis–Daugpilis? Įvairiuose dokumentuose yra pateikiamos skirtingos datos. Daugelis įvairių straipsnių autorių vadovaujasi Lietuvos valstybės istorijos archyve saugomu dokumentu-telegrama. Joje rašoma: „*Oficialus Kalkuonės (Daugpilio) linijos atidarymas įvyko 1873 m. liepos 1 d. – geležinkelių pravažiavo pirmasis traukinys.*“⁸ Dokumentą pasirašė kelių susisiekimo ministras generolas leitenantas Grižebobriskij ir inžinierius V. Sagov. Reguliariai traukiniai pradėjo riedėti nuo 1873 m. lapkričio 1 d.

Išriedėję iš pagrindinio taško traukiniai negalėjo nesustoję pasiekti galutinės stoties. Tam tikrose vieto-se jie privalėjo prasilenkti, prisipildyti vandens, išlaipinti ir įlaipinti kelei-vius, perduoti ir paimti paštą, pakrauti prekes. Todėl prie geležinkelio ruožo buvo įrengtos stotys. Tuo metu jos buvo skirstomos į keturias kategorijas. Lietuvos teritorijoje įrengtos Šeduvės

³ Čepėnas P. *Naujausių laikų Lietuvos istorija*, 1982, Vilnius, p. 454.

⁴ Kosakovskis G. *Lietuvos geležinkeliai*, Vilnius, 1975, p. 27.

⁵ *Lietuvos centrinis valstybės archyvas* (toliau – LCVA), f. 378, BS 1869, b. 1410, l. 18.

⁶ Kosakovskis G. *Lietuvos geležinkeliai*, Vilnius, 1975, p. 87, 88.

⁷ Rudokas J. *Prisiminimai*, 1997, *Violetos Aleknienės asmeninis archyvas*.

⁸ *Lietuvos valstybės istorijos archyvas* (toliau – LVIA), f. 378, BS 1873, b. 50, l. 15, 16.



Skapiškio geležinkelio stotis. Vilmos Likienės nuotr.

(IV kategorija), Labės (IV), Pānevėžio (IV), Subāčiaus (IV), Slaviņciškio (Kūpiškio) (IV), Panemunėlio (IV), Rōkiškio (IV), Abelių (Obėlių) (IV) stotys. Įrengtos keturios pervažos: Šapėlių, Skāpiškio, Virenių, Gustonių. Radviliškio ir Kāлкуonės stotys turėjo II kategoriją. Geležinkelio linija nuo Daūgpilio iki Radviliškio tęsėsi 199,652 km, arba 186,1 varsto⁹.

Stotyse stovėjo ne tik keleiviams skirti pastatai. Tarnautojams ir darbininkams buvo statomi gyvenamieji namai, įrengtos patalpos žandarams, vandens bokštai ir kiti buičiai ir geležinkeliui aptarnauti skirti pastatai. Didesnėse stotyse, kuriose buvo įrengtos pralankos (prasilenkimo keliai), šiek tiek vėliau atsirado sandėlių, depų (garvežių, vagonų remonto) statiniai.

Iki mūsų dienų kiekvienu istoriniu laikotarpiu Radviliškio–Daugpilio ruožas, kaip ir visos Lietuvos valstybės geležinkelių tinklas, buvo priklausomas nuo ekonominių, politinių, socialinių sąlygų. Per pusantro šimto metų juo pravažiavo nesuskaičiuojama daugybė keleivinių ir prekinųjų traukinių. Iki 1990 m. šio geležinkelio ruožo apkrova buvo gana didelė.

Susigražinus Lietuvos nepriklausomybę, beveik nutrūko prekybos ir keleivių vežimo ryšiai su Rusija. Šiuo ruožu šiandien per parą pradunda tik 3–4 sąstatai, nutrauktas keleivinio traukinio Šiauliai–Rokiškis reisas. Kelio atkarpoje Daugpilis–Panevėžys esančių stočių pastatų langai užmūryti, nugriauti vandens bokštai, išnyko ir kiti pastatai. Traukinių kursavimas nuošaliam šiaurės rytų Lietuvos regionui teikdavo gyvenimo savitumo, darbo vietų, žmonės galėjo greičiau pasiekti Rokiškį, Kupiškį, Panevėžį.

Lietuvos siaurųjų geležinkelių tinklas

Lietuvoje siaurųjų geležinkelių atsiradimas ir jų eksploatavimas visu pajėgumu siejamas su dviejų šalių – carinės Rusijos ir kaizerinės Vokietijos – veržimusi į kitas šalis. Iki šiol yra išlikusi nuomonė, kad prie plačių geležinkelių siaurukus prilipdė vokiečiai Pirmojo pasaulinio karo metais. Tačiau jų istorija Rusijoje prasideda XIX a. septintajame dešimtmetyje.

Carinė Rusija tiesė ne tik plačiuosius, ⁹ LVIA, f. 557, ap. 1, b. 711.

bet ir siauruosius geležinkelius. 1870 m. buvo komandiruoti specialistai į Angliją susipažinti su siaurojo geležinkelio tiesimu, o 1895 m. lapkričio 11 d. atidarytas pirmasis ruožas Švenčionėliai–Pastovys. Šiame ruože pirmą kartą Rusijos siaurųjų geležinkelių tiesimo praktikoje naudotas 750 mm vėžės plotis. 1898 m. šis ruožas pailgintas iki Pānevėžio¹⁰. Galutinė traukinio sustojimo vieta – prie plačiojo geležinkelio Radviliškis–Daūgpilis esanti Panevėžio stotis.

Gyvenimas parodė, kad tai pigi, nesudėtingos technologijos transporto priemonė. Siaurukais buvo galima krovinius gabenti į nuošalesnes vietas, vežti keleivius į plačiųjų geležinkelių stotis, valsčių centrus. „Jie buvo tiesiami 600 mm, 750 mm ir 1000 mm pločio vėžės. „Siaurojo geležinkelio“ terminas buvo vartojamas Vokietijoje, o Rytprūsioose, kuriems priklausė ir Mažoji Lietuva, – „mažasis geležinkelis.“¹¹

Lietuvoje nutiesti siaurieji geležinkeliai (siaurukai) yra tarsi plačiųjų geležinkelių broliai. Visi siaurieji geležinkeliai prasidėdavo nuo stoties, esančios prie plačiojo geležinkelio. Nuo Skapiškio geležinkelio stoties prasidėjo siauruko Skapiškis–Suvainiškis ruožas.

Pirmojo pasaulinio karo metais užėmę Lietuvą vokiečiai gerai suprato geležinkelių svarbą. Tuo metu Lietuvos sausumos keliai buvo vidutiniški, transporto priemonių taip pat trūko. Geležinkeliai buvo kokybiškiausia to laikotarpio susisiekimo priemonė. Nuo pat pirmos okupacijos dienos kaizerinės Vokietijos valdžios įsakymu iš visų Lietuvos vietovių buvo pradėtos gabenti gamtinės ir žmonių užaugintos gėrybės, pradėti ištisai kirsti miškai. Valstiečiai privalėjo duoti nustatytą kiekį grūdų, mėsos ir kitų maisto produktų, įvesti įvairūs mokesčiai. Karo reikmėms 1915 m. nutiestos Bajorū–Priekulės, Laūksargių–Šilėnų, Pabradės–Leņtupio siaurųjų geležinkelių atkarpos. Žvyrkeliu sujungtas Palemōnas su Gaižiūnais. Svarbus buvo šiaurinėje dalyje nutiestas Šiauliū–Jōniškio–Jeļgavos ruožas¹². Ilgesni ir trumpesni siaurojo geležinkelio ruožai Pirmojo pasaulinio karo metais išraizgė vidurio ir šiaurinės Lietuvos dalis. Jais buvo galima pasiekti atokiausius tada buvusių valsčių pakraščius. Siaurojo geležinkelio ruožą papildė 600 mm pločio keliai: Juodbrotā–Mglainė, Skāpiškis–Suvainiškis, Jōniškis–Žeimėlis, Petrašiūnai–Linkuvā, Gubernija–Pasvalys, Aleksōtas–Aukštōji Panemūnė, Altōniškiai–Runkiaĩ, Kazlū Rūdā–Pavilkija, Jonavā–Ukmergė¹³. Tačiau nutiesus šias linijas – tiek plačiasias, tiek siaurasias – geležinkelių tinklas Baltijos šalyse ir toliau liko nepatogus, nes kariaujančioms šalims rūpėjo tik savi strateginiai reikalai, o ne vietinių gyventojų poreikiai. Lietuvos siaurieji geležinkeliai nesudarė darnios sistemos.

Vokiečių okupacijos metais siauruosius geležinkelius valdė ir jais rūpinosi vokiečių paskirti karininkai. Be to, siaurojo geležinkelio ruožus vokiečiai tiesė labai greitai. Jie buvo nekokybiški. Pasibaigus karui, iš Vokietijos geležinkeliai perėjo Lietuvos žinion 1919 m. rugsėjo 10–spalio 22 d.¹⁴

Siaurieji geležinkeliai buvo pradėti jungti į bendrą tinklą, vėžės plotis vienodinamas iki 750 mm. Sunkesniais ir platesniais bėgiais galėjo važiuoti didesni sąstatai, traukiami galingesnio

¹⁰Taparauskaitė I. Lietuvos geležinkelių raida, *Žiemgala*, 2010, nr. 2, p. 33.

¹¹*Ten pat*, p. 32.

¹²*Ten pat*, p. 33.

¹³Lastas V. Pabaltijo geležinkelių tinklo formavimasis ir augimas iki 1940 m. *Lietuvos TSR Aukštųjų mokyklų mokslo darbai, Istorija*, 1981, XXI (2), p. 71.

¹⁴S. J. *Svarbiausi Lietuvos geležinkelių įvykiai iš pirmojo dešimtmečio istorijos: Lietuvos geležinkelių pirmasis dešimtmetis*, Geležinkelių valdybos leidinys, Kaunas, 1929, p. 83.

tipo garvežių. Traukiniai galėjo didinti greitį iki 75 km/val. Nepriklausomos Lietuvos metais pirmasis siaurojo geležinkelio ruožas buvo nutiestas 1922 m. nuo Petrašiūnų iki Linkuvės. 1935 m. 750 mm vėžes turėjo Šiaulių–Biržų ruožas, 1933–1937 m. nutiesta nauja trasa Panevėžys–Joniškėlis. Lietuvos susisiekimo ministerija, planuodama tiesti naujas siauruko linijas ir taisydama senąsias vėžes, atsižvelgdavo „į dvarų, kooperatyvų, plytinių, pieninių reikmes bei vietos savivaldybių pageidavimus. Be to, tiesiant naujus ruožus, buvo atsižvelgta į intensyvios žemės ūkio gamybos zonas, plačiai eksploatuojamų miškų ir perspektyvių durpynų rajonus“¹⁵.

Reikia paminėti, kad ir prasidėjęs Antrasis pasaulinis karas, Vilniaus krašto atgavimas iš Lenkijos pagreitino siaurojo geležinkelio linijų tiesimą ir atkūrimą: renovuota Pānevėžio–Švenčionių atkarpa, nutiestos naujos linijos: Kiauneliškis–Švenčionys, Saldutiškis–Vilnija, Joniškėlis–Žeimėlis.

Tarpukario Lietuvos antruoju dešimtmečiu dar nesijautė, kad valstybei siaurojo geležinkelio ruožai yra nuostolingi. Toliau šiais keliais buvo gabenami maisto produktai, mediena, statybinės medžiagos. Atskiruose vagonuose važiuodavo keleiviai, sudėtas atskirame vagonėliu paštas, bagažas.

Tuo laikotarpiu Lietuvos siaurieji geležinkeliai susidėjo iš 8 atskirų ruožų nuo 15 iki 125 km. Vagonų parką sudarė 88 keleiviniai ir 503 prekiniai vagonai, iš jų 109 dengti, 144 pusvagoniai, 73 platformos ir 176 pavienės dviašės miškui vežti. Dengti prekiniai vagonai sudarė tik 21 proc. bendro prekinų vagonų skaičiaus¹⁶.

Lietuvos susisiekimo ministerija nustačiusi, kad siauruoju geležinkeliu vežtų krovinių kiekis vidutiniškai siekia tik 20 proc. bendrojo krovinių kiekio, pradėjo „smulkiai tirti siaurųjų geležinkelių ūkį kiekviename ruože atskirai, norėdama surasti galimybę sumažinti eksploatacijos išlaidas“¹⁷. Be to, trumpi ruožai buvo labai nepatogūs, reikėjo du kartus pakrauti ir iškrauti pervežamą produkciją.

Lietuvos susisiekimo ministerija kartu su apskričių, valsčių valdžia, suvienijusi materialinius ir žmogiškuosius resursus, XX a. ketvirtajame dešimtmetyje ėmėsi siaurųjų geležinkelių pertvarkos. Siaurukai buvo reikalingi prie plačiojo geležinkelio Radviliškis–Daūgpilis didžiųjų stočių atvežti įvairias prekes, pašta, keleivius. Pradėtos statyti modernesnės stotys su įrengtomis telefono linijomis. Kai kuriose sustojimo vietose „buvo įrengti vandens bokštai, hidrokolonėlės, vandens siurbliai, šuliniai, semaforai“¹⁸. Ypač daug dėmesio skirta tiltų atnaujinimui ir, kur reikia, naujų statymui. 1936–1939 m. pastatyti tiltai per Šventėsios, Sanžilės, Lėveňs, Pyvesės upes. 1918–1937 m. pastatyta 20 naujų tiltų¹⁹. Išaugo prekinų ir keleivinių vagonų skaičius. Vagonai atitiko to meto techninės eksploatacijos reikalavimus. 1932–1937 m. siaurųjų geležinkelių parką sudarė 99 vagonai keleiviams ir 547 vagonai prekėms bei kroviniams vežti²⁰.

Po Antrojo pasaulinio karo prasi-dėjo siaurukų lėto merdėjimo laikotarpis. Dalis jų pertvarkyta į plačiojo geležinkelio ruožus (Utenà–Švenčionėliai), dalis tiesiog išardyta (Jōniškis–Žeimėlis, Jonavà–Ukmergė, Skāpiškis–Suvainiškis)²¹.

¹⁵ Stasiukaitienė O. Siaurasis geležinkelis Lietuvoje, *Kultūros paminklai*, 2000, nr. 6, p. 52.

¹⁶ Landsbergas Č. Lietuvos geležinkelių darbų apžvalga 1924–1925, *Lietuvos ūkis*, 1926, liepa, nr. 7(46), p. 7, 8.

¹⁷ *Ten pat*, p. 8.

¹⁸ Taparauskaitė I. Lietuvos geležinkelių raida, *Žiemgala*, 2010, nr. 2, p. 52.

¹⁹ *Ten pat*, p. 54.

²⁰ *Ten pat*, p. 53.

²¹ Stasiukaitienė O. Siaurasis geležinkelis Lietuvoje, *Kultūros paminklai*, 2000, nr. 6, p. 53.

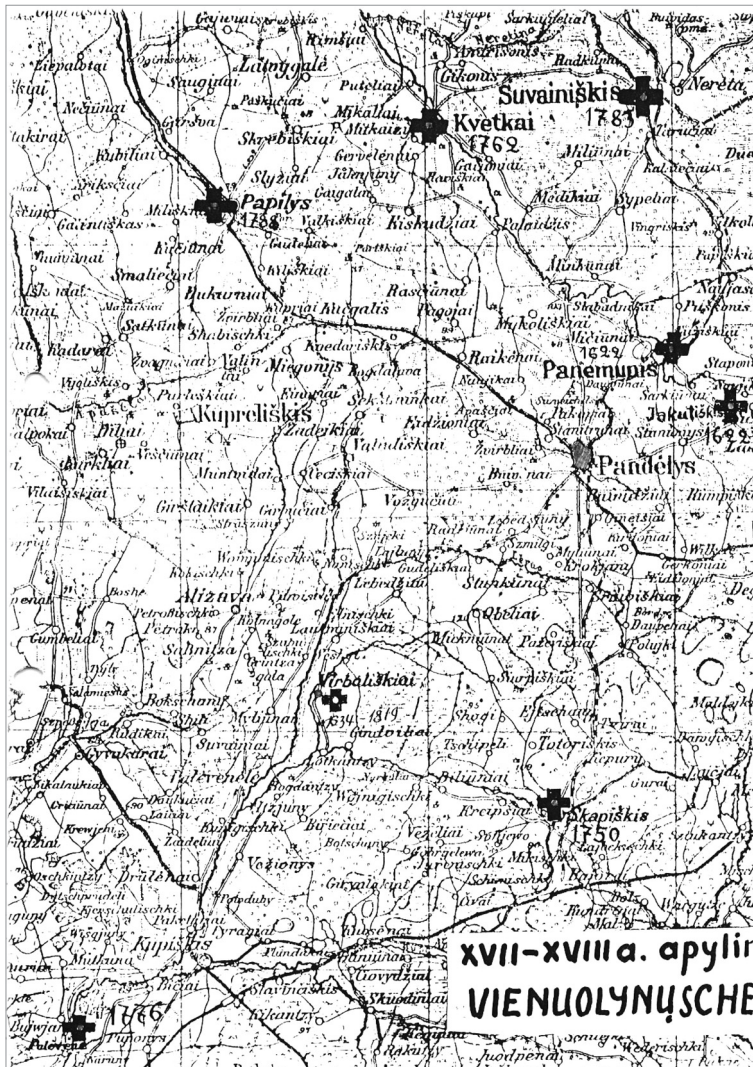
Siaurojo geležinkelio Skapiškis–Suvainiškis tiesimas

Pradėdama karą, agresorė valstybė tikisi, kad užims norimą teritoriją ir joje įves savo ekonominio, socialinio, kultūrinio, politinio gyvenimo taisykles. Pirmojo pasaulinio karo metu vokiečiai numatė ilgam likti Lietuvoje. Viena iš svarbiausių išitvirtinimo sąlygų buvo transporto šakų, ypač geležinkelių linijų, tvarkymas, naudojimas, naujų tiesimas. Pradėdami vykdyti šių kelių pertvarką, vokiečiai siekė aptarnauti Vokietijos šalį, sujungti visas užgrobtos valstybės vietas su Vokietija. Plačiojo geležinkelio ruožo Radviliškis–Daūgpilis atgaivinimas ir siauruko Skapiškis–Suvainiškis tiesimas buvo susijęs su pasikeitusia fronto padėtimi. Vokiečiai 1915 m. užėmė visą Lietuvos teritoriją ir išitvirtino prie Dauguvos. Ši teritorija buvo atitolusi nuo Vokietijos. Buvo sunku kariuomenę aprūpinti reikiama amunicija, maistu. Plačiojo geležinkelio ruožo Radviliškis–Daugpilis tvarkymo darbai truko iki 1915 m. rugsėjo 27 d. Po šių darbų Skapiškio pralanka nr. 36, kurios bėgiai buvo pertvarkyti į normalios vėžės kelius, ėmė aptarnauti pro čia važiuojančių traukinių sąstatus.

Vokiečiams žūtbut reikėjo aprūpinti Daugpilio frontą. Labai trūko maisto ir amunicijos. Ypač vokiečiams buvo reikalinga mediena. Todėl masiškai buvo kertami miškai. Nuo XVI a. Skapiškio, Pandėlio, Panemunio valsčių ir Suvainiško seniūnijos teritorijomis ėjo sausumos kelias į Rygą. Iš šio krašto išvežti medienai, maisto produktams, nugabenti į reikiamą fronto liniją amunicijai ir kareiviams sausumos keliai netiko. Jie buvo prastos būklės, stigo transporto priemonių. Vandens kelių čia visai nebuvo. Be to, šiame krašte augo ir auga dideli miškų plotai. Skapagirio miškas, nutolęs nuo Skapiškio 1 km, sudaro 42,3 km². Pietiniuoju pakraščiu eina plačiojo geležinkelio Radviliškis–Daugpilis atšaka. Suvainiško miškų masyvą, į kurį įeina Viršilū, Atžalyno, Rōksalės, Tarūčių miškai, sudaro 37,3 km² plotas. Savo poreikius okupantai galėjo patenkinti, tik nutiesę naują geležinkelio ruožą. Todėl kaizerinės Vokietijos valdžia nusprendė tiesti didžiulį lauko geležinkelių tinklą, vadinamąjį „Feldbahn“, kuris prasidėjo nuo Skapiškio ir tęsėsi iki Viesytės. Viesytėje siaurukas šakojosi į Aknystą, Jėkabpilį, Drāudzavą.

Keturiasdešimt vieno kilometro siaurasis geležinkelis buvo tiesiamas 1915–1916 metais. Tiesti siauruosius geležinkelius vokiečiai gerai mokėjo, bet kaip karo lauko geležinkelio dalį, vokiečiai šį ruožą tiesė paskubomis. 1916 m. nutiesta apie 100 km trasos iš Skapiškio per Suvainiškį ir Viesytę. Kol vyko karas, šis ir kiti vokiečių okupacijoje buvę geležinkeliai priklausė „Militār Eisenbahn Dienst“. Tiesti plačiojo ruožo čia neapsimokėjo, nes tam reikėjo daugiau laiko, darbo jėgos, finansinių išteklių. Naujam siauruko keliui tiesti tiko beveik lygi vietovė. Čia nebuvo aukštų kalvų, didelių upių. Pasitaikydavo viena kita pelkėta vieta. Nuo Skapiškio iki Pandėlio geležinkelis ėjo gana tiesia linija.

Pandėlio–Panemunio atkarpoje neišvengta dviejų aplankų. Nuo Dainiūnų kaimo reikėjo aplenkti Panemunio miestelį ir didžiulę dvarvietę. Tiesiausias kelias nuo Panemunio į Suvainiškį galėjo būti tiesiamas per miškus, Šipelių kryptimi. Ten reljefas buvo apylygis, bet būtų reikėję iškirsti daug miško. Miškas buvo Panemunio Komarų įpėdinės grafienės Krasickos nuosavybė. Grafienei buvo gaila



Žemėlapyje matyti siaurojo geležinkelio Skapiškis–Suvainiškis trasa

miško. Neoficialiomis žiniomis, ji davė vokiečiams labai didelį kyšį, kad geležinkeliukas būtų tiesiamas kitose vietose, kad nereikėtų kirsti miško. Todėl kaip ir didysis vieškelis geležinkeliukas darė visai nelogišką, nereikalingą lankstą pro Naujasodės ir Vilkėlių kaimus. Reljefas ten kalvotas, tad kelias ejo vingių vingiais, posūkis už posūkio, beveik nebuvo tiesių atkarpu²².

Nuo Naujasodės siauruko linija suko link Jonavos, Kalniėčių kaimų, slėniu siekė Tarūčių kaimą. Miško beveik nereikėjo kirsti. „Geležinkeliukas kliudė ir Jonavos žemes, buvo nutiestas per Daunio ir Vaškevičiaus Felikso sklypus. Į tiesimo ir priežiūros darbus buvo varomi jonaviečiai. Dirbo Žagarių šeimyna: Viktoras, Stefanija. Tiesdami geležinkelį kai kurie pramoko vokiškai.“²³

Vokiečiai, tiesdami geležinkelį, neatsižvelgdavo į žemės nuosavybę – paimdavo ją prievarta iš valstiečių. „Žmonėms, per kurią ejo geležinkelio linija, buvo atitinkamai duodama kitoje vietoje, bet ne visiems“²⁴. Tik 1923 m. buvo pradėta

²² Žagarys P. *Jonavos kaimas*, Vilnius, 2015, p. 148.

²³ Ten pat, p. 148.

²⁴ Liolys V. *Prisiminimai*, 2023, Vlodo Liolio asmeninis archyvas, p. 19.



*Darbininkai
remontuoja tiltą.
Apie 1958 m.
R. Dovidėno nuotr.*

mokėti už nusavintą žemę. Tais metais buvo sumokėta 39 067,87 Lt, 1924 m. – 19 301,80 Lt, 1932 m. – 2724,94 Lt, 1934 m. – 83,85 Lt²⁵.

Tiesiant geležinkelį, reikėjo įrengti pervažas per trasoje buvusius griovius, nedidelius upelius. Mediniai tiltai buvo pastatyti 2-ame, 3-iame, 4-ame, 7-ame, 10-ame, 15-ame, 24-ame kilometre. Nepriklausomos Lietuvos metais jie buvo remontuojami. Danutė Ajutienė (Balčiūnaitė) pasakojo: „Per Nemunėlio upelį tiltas buvo medinis. Iš šonų buvo įrengtos perėjos pėstiesiems. Prie pat tilto Nemunėlio upelyje tyvuliavo maudyklė, čia veisėsi vėžiai. Vėžių žvejoti atvažiuodavo net latviai. Šioje nuostabioje vietoje susirinę aplinkinių kaimų vaikai žaisdavo ir maudydavosi iki vėlumos.“²⁶

Siauruko Skapiškis–Suvainiškis istorija šiandien liko tik keleto žmonių prisiminimuose. Nelengva ją atkurti. Dauguma prie siauruko dirbusių žmonių ir buvusių keleivių jau ilsisi anapilyje. Be to, labai mažai yra išlikusios archyvinės medžiagos.

Tiesimo darbams vadovavo šioje teritorijoje buvusių vokiečių dalinių karininkai. Prie tiesimo darbų suvarė artimiausių valsčių kaimų gyventojus su arkliniais vežimais vežti žvyro. Žvyras buvo vežamas iš Bajorų ir Viršilų kaimuose buvusių žvyrdubių. Tas žvyrdubes prisimena kraštotyrininkas V. Liolys: „Statūs duobių kraštai ilgainiui apaugo žole ir krūmais. Pavasarį jie pasipuošia žemuogių žiedais. Čia gausiai žydi čiobreliai, jonažolės. Rudenį krūmuose būdavo pilna grybų. Per visą vasarą giliose žvyrdubių įdubose tyvuliudavo vanduo. Po melioracijos viesulo ši vieta visai pasikeitė.“²⁷

Tiesimo darbams neužteko vien kaimo žmonių su vežimais. Buvo atvežta rusų karo belaisvių iš Latvijos. Norėdami užsidirbti kelias markes, savanoriškai samdydavosi jaunimas. „Mano mama Apolonija Matuzonytė su draugėmis ėjo dirbti prie geležinkelio tiesimo, su kapliais ir lopetomis po bėgiais kasdavo žvyrą. Jos išidėdavo valgyti, nes niekas pietų neduodavo. Pietaudavo Adolfo Vrubliausko kieme. Šeiminkas neišleisdavo į trobą net sušilti. Merginos dirbo apie metus.“²⁸

Tiesiant geležinkeliuką, buvo pilama žvyro skalda, o pelkėtose vietose klojamos lentos skersai, ant jų dedami

²⁵LCVA, f. 1160, ap. 5, b. 1864, l. 2.

²⁶Ajutienė D. Prisiminimai, 2023, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

²⁷Liolys V. Prisiminimai, ... p. 19.

²⁸Šapranauskienė B. Prisiminimai, 2023, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

pabėgiai su bėgiais. Elzbieta Čižiūnienė iš Daržiāpievės prisiminusi pasakojo savo vaikams, kad, kai pirmą kartą važiavo traukinukas, tos lentos lūžinėjo su dideliu triukšmu. Kai trasa buvo nutiesta, tada pylė žvyrą ir traukė lentas. Tuo metu lentų prisitraukė Čižiūnai. Jie įsidėjo namui grindis, nes prieš tai buvo molio asla²⁹.

Vokiečiai negailėjo nei žmonių, nei su jais dirbančių arklių. Visur rėkdavo „Schneller, schneller“ („greičiau, greičiau“). V. Liolys prisiminimuose teigia, kad prie geležinkeliuko tiesimo dirbo ir Vilkolių kaimo žmonės. Teko plušėti Viktorui Širvinskui, Elzbietai Širvinskienei, bežemiui Vladui Dovydėnui. *„Beje, vėlesniais laikais Vladas yra pasakojęs, kad Elzbieta buvo gera vokiečių prižiūrėtojų draugė, kad kitiems darbininkams už ją tekdavo padirbėti. Kartą Vladas nepaklausęs vokiečio paliepimo padėti merginai ir jis gavęs „tronkę“, t. y. per nugarą bananu.“*³⁰

Atvažiuoti į tiesimo darbus su savo arkliu reikėdavo ir apie 10 km nuo geležinkelio linijos nutolusių kaimų žmonėms. Šarkiūnėlių kaimas – atokiausia Panemunio valsčiaus vieta. Norint pasiekti tiesiamą geležinkelį, dar nuo Suvainiško miestelio reikėdavo važiuoti 4 km. *„Prie tiesimo darbų dirbo mano vyro Antano tėvai Karolina ir Juozapas Šarkiūnėliai. Išvažiavus iš namų, dar reikėdavo dardėti apie 7 km. Arklio traukiamas prikrautas vežimas vos ne vos judėjo. Arkliukas, sustojęs iš nuovargio, buvo šlapias, atrodė, kad tik ką pabuvojęs upelyje. Pabaigus dienos darbus, Šarkiūnėliai apie pusvalandį pailsėdavo, pagirdydavo arkliuką, paganydavo pamiškėje. Į pelkėtas vietas darbininkams liepdavo mesti karklų šakas, po to pilti žemes, o viršun žvyrą. Po geležiniais pabėgiais su kapliais reikėdavo įspausti žvyrą.“*³¹

Per gana trumpą laiką nutiesus geležinkelį, įrengus keletą prasilenkimo atšakų, tuojau pradėta vežti į frontą kareivius, patrankas, šaudmenis, o atgal – sužeistus vokiečius. Buvo stengiamasi kuo greičiau ir daugiau iškirsti miškų ir medieną išvežti į Vokietiją. *„Paskubomis buvo nutiestos siaurojo geležinkelio atšakos dar toliau – į Skapagirį ir kitus miškus. Dar iki šiol minėto miško pakraštyje, netoli Bestupio vienkiemio, matyti sukastas nedidelis pylimėlis, kurį senesni gyventojai vadina geležinkeliuku, nors ši vieta atrodo kaip paprastas miško keliukas.“*³²

Siaurojo geležinkelio Skapiškis–Suvainiškis stotelės

Po Pirmojo pasaulinio karo *„siaurojo geležinkeliuko paskirtis toliau liko aptarnauti platųjį geležinkelį – gabenti krovinius, pervežti keleivius“*³³.

Vokiečių kalba sudarytoje lentelėje randame šias traukinuko sustojimo vietas: Skāpiškis, Skapiškis II, Sirbiškiai [Sriubiškiai], Pandėlys, Panemūnis, Suvainiškis II. Bendras atstumas – 38,33 km³⁴. Po Pirmojo pasaulinio karo 1919 m. nustačius Lietuvos–Latvijos sieną, Suvainiško stotis atsідūrė kaimyninės valstybės teritorijoje. Todėl traukinukas riedėjo iki Suvainiško II stoties už 1,5 km nuo Suvainiško. Į Suvainiško miestelį važiuojantys žmonės turėjo išlipti galinėje stotelėje Tarūčių kaime. Dvejus metus – 1919–1921 m. – Latvijos pusėje kursavo keleivinis traukinys iki Suvainiško I stoties. 1952 m. ruožas tarp Suvainiško II ir Neretų išardytas³⁵.

²⁹Liolys V. Prisiminimai..., p. 21.

³⁰Ten pat, p. 19.

³¹Šarkiūnėlienė K. Prisiminimai, 1972, V. Aleknieienės asmeninis archyvas.

³²Markevičius V. Apie Skapiškio miškus ir ūkinę veiklą juose, *Skapiškis*, Vilnius, 2019, p. 83.

³³Jakubėnas E. Siaurasis geležinkelis, *Suvainiškis ir jo apylinkės*, Vilnius, 2014, p. 143.

³⁴Ten pat, p. 144.

³⁵Atbergs T., Augustane K., Petersone. *Dzelzceli Latvija*, 2009, p. 130–135.

Prie plačiojo geležinkelio šakos Radviliškis–Daugpilis 1873 m. pabaigoje už 4 km nuo Skapiškio miestelio įrengiama bevardė pralanka nr. 36. Iki Pirmojo pasaulinio karo čia stovėjo kelevių namas, jame buvo įrengti butukai aptarnaujantiems darbininkams. Pamažu daugėjant darbininkų ir aptarnaujančio personalo, pradėjo kurtis gyvenvietė. Stotyje buvo „vieno kelio atšaka su dviem iešmais ir kryžmėmis, dviem dvigubomis iešmininkų būdelėmis, dviem žaliais diskais ir dviem semaforais. Pralanka jungėsi su kaimyninėmis stotimis dviem laidų linijomis, bet telefono aparato žandarai čia neregistruoja“³⁶. Traukinių eismas nebuvo didelis. Kai kurie traukiniai net nesustodavo.

Skapiškio geležinkelio stoties svarbą pagreitino Vokietijos nutiestas siaurasis geležinkelis Skapiškis–Suvainiškis. Pralankoje nr. 36 suaktyvėjo su eksportu ir importu susiję darbai. Iš plačiuoju geležinkeliu atvykusių traukinių reikėjo iškrauti ir pakrauti amuniciją, maisto produktus, medieną ir t. t.

Po Pirmojo pasaulinio karo Skapiškio geležinkelio stotis, įsikūrusi Šimiškių kaimo laukuose, įėjo į tranzitinių kelių grandinę. Čia dirbantys žmonės turėjo rūpintis prasilenkiančių traukinių eismu, vykstančiais traukiniu keleiviais, saugoti atvežtas prekes, atlikti stoties priežiūros darbus. Ir toliau Skapiškio geležinkelio stoties apkrovą didino siauruku atkeliavę žmonės net nuo Latvijos sienos, atvežta mediena, žemės ūkio prekės.

Geležinkelis – ne vieškelis, šiai transporto priemonei aptarnauti reikia kvalifikuotų specialistų ir darbininkų. Stoties viršininkams, jų pavaduotojams, kelio meistrams, budėtojams buvo keliami mokslo baigimo ir sveikatos reikalavimai. Prieš pradėdami dirbti būsimi darbuotojai atlikdavo praktiką. Stoties viršininkas, patikrinęs praktikanto žinias, siūsdavo jį laikyti egzaminų į Generalinę geležinkelių valdybą. Vietoje buvo apmokomi ir kvalifikaciją keldavo ir darbininkai. Į vietą atvažiuodavo už kvalifikaciją atsakingi asmenys ir mokydavo norinčiuosius. Mašinistas A. Ražauskas 1930 m. gavo ruožo eksploatacijos tvarkytojo kvalifikaciją. Stoties viršininkus, jų pavaduotojus, budėtojus valdyba dažnai keisdavo, už menkausius darbo pažeidimus baudavo. Tokia tvarka galiojo ir siaurojo geležinkelio ruože. Dirbti geležinkelyje labiausiai jaunos vyrus skatino didelis darbo užmokestis. „Nuo 1923 m. gruodžio mėn. atlyginimai geležinkelininkams pradėti mokėti litais. Reikia pasakyti, kad atlyginimai buvo tikrai geri: kelio meistro – apie 240 Lt, vyr. darbininko – 160 Lt, kelių remonto darbininko – 150 Lt. Buvo mokami papildomi priedai už mažamečius vaikus. Dukart per metus geležinkelininkams ir jų šeimoms buvo skiriami bilietai nuvažiuoti į tolimesnius miestus.“³⁷

Antrojo pasaulinio karo metais ir pokariu, kai Lietuvą buvo užėmę sovietai, geležinkelio sistemoje dirbę vyrai buvo atleidžiami nuo karinės tarnybos. Jiems išduodavo specialius pažymėjimus. Jauni vyrai, padirbėję keletą metų, įgaudavo praktinių žinių, užsirekomendavę geru elgesiu tapdavo vadovujančiu geležinkelio tinklo personalu.

Skapiškio geležinkelio stotis nuo 1919 m. vidurio pradeda aptarnauti besiformuojantį Lietuvos paštą. Per plačiojo geležinkelio Skapiškio stotį kasdien į abi puses išvyksta Radviliškio–Obelių pašto

³⁶ Žeimantas L. V. *Liepojos–Romnų geležinkelis*, Vilnius, 2005, p. 230, 231.

³⁷ Savickas J. *Obelių geležinkelio ruožas*, 2014, p. 24.



*Šimiškių kaimo vyrai.
Pirmas iš dešinės
sėdi garvežio kūrikas
Kostas Varnas.
Apie 1938 m.*



*Geležinkelininkai prie
garvežio Skapiškio
siaurojo geležinkelio
stotyje*

vagonai. Iš pradžių tuos vagonus aptarnaudavo du ketvirtos ir vienas penktos eilės valdininkai, trys laiškanėšiai³⁸.

XX a. trečias dešimtmetis – Lietuvos geležinkelių tinklo modernėjimo pradžia. Nedidelėje Skapiškio geležinkelio stotyje 1928 m. įrengiama prekių platforma, 1930 m. pradėtas statyti naujas keleivių namas, iešmininkų būdelės, nutiesiama atkarpa tarp I–IV stoties kelių, tvarkomas stoties kiemas, įrengiami gardeliai gyvuliams. 1934 m. Panemunėlio link pradėtas statyti darbininkams gyventi skirtas namas su ūkio patalpomis. „1935 m. išgrindžiamas stoties prekių kiemas ir privažiavimas prie jo, pastatoma dviejų skyrių tualetų patalpa su sandėliu žibalui. Stotyje pradėjo veikti geležinkelio elektros stotelė, kuri tenkino vietos geležinkelininkų poreikius.“³⁹ Ketvirtos kategorijos statusą ši stotis turėjo ir prieš karą, tačiau jis galutinai patvirtintas 1935 m. liepos 22 d. Lietuvos geležinkelių vyr. direktoriaus įsakymu nr. 90, įsigaliojančiu nuo rugpjūčio 1 d.⁴⁰

Pirma siauruko stotelė – Skapiškio miestelis. Tuo metu Skapiškio

³⁸ Susisiekimo ministerijos etatų papildymas ir pakeitimas, *Vyriausybės žinios*, 1922, nr. 109, eil. nr. 849.

³⁹ *Susisiekimo ministerijos metraštis*, 1937, p. 50, 174, 183.

⁴⁰ *Manevrams vykdyti instrukcija*, Kaunas, 1937, p. 51.



Geležinkelininkai prie siaurojo geležinkelio traukinio. 1953 m. Vandos Speičienės nuotr.



Keleiviai ruošiasi lipti į siauruką. 1956 m. V. Speičienės nuotr.

miestelis buvo valsčiaus centras, veikė savivaldybė, paštas, policijos nuovada, girininkija, dvi ugniagesių komandos, rankdarbių dirbtuvė, pieninė, malūnai, lentpjūvė, dirbo gydytojas, vaistinė. „1923 m. miestelyje ir geležinkelio stotyje buvo 187 sodybos ir 1093 gyventojai, 1940 m. – apie 1300 gyventojų“⁴¹.

Pasak Skapiškio miestelio gyventojos Elenos Raišienės, traukinuko stotelėje stovėjo medinė būdelė, joje buvo įtaisyti suolai keleiviams. Siaurukas sustodavo prie Panemunėlio kelio sankryžos. Pranas Šakalys prisimena, kad geležinkelininkų vaikams 1956–1962 m. buvo skirtas atskiras keleivinis vagonas. Bilieto kaina – 1,50 rublio. Žiemą keleiviniame vagone nebuvo šalta. Konduktorius Kazimieras Spaičys kūrendavo geležinę krosnelę (*buržuiką*). Traukinuku vaikai pasiekdavo Skapiškio miestelį ir eidavo į mokyklą.

Stotelės apkrova buvo nedidelė: išvykdavo ir atvykdavo keleiviai, laiškinių pasak pridudavo ir priimdavo pašta. Jokių didesnių krovimo darbų nebuvo.

Iki 1938 m. tarp Skapiškio II ir Sriubiškių jokios traukinuko sustojimo

⁴¹Kviklys B. *Mūsų Lietuva*, Vilnius, 1991, t. II, p. 184, 185.



*Siaurukas Skapiškio
miestelio stotelėje*



*Iš siauruko stotelės
eina paštininkė Eloyra
Petrulienė ir Petras
Raišis. Apie 1957 m.*

vietos surasti nepavyko. Laikraštyje „Vyriausybės žinios“ alfabetiškai stočių bei sustojimo vietų sąrašė stotelės pavadinimas „Užpelkiai“ pakeičiamas į „Užubalis“. Šis pavadinimas galioja nuo 1939 m. balandžio 10 d.⁴² Pasak Bronės Matiukienės, stotelėje apie 1955 m. stovėjo mažas namelis, kuriame gyveno budėtojas. Tuo metu traukinuku važiuodavo labai mažai žmonių. Iki pradedant kursuoti autobusams, siauruku naudojosi aplinkinių kaimų gyventojai. Išlikę 1926 m., 1938 m. siaurojo geležinkelio eismo tvarkaraščiai rodo, kad Užubalio sustojimo vietos nebuvo. Ji nurodoma susisiekimo ministerijos 1939 m. išleistame Keleivinių geležinkelio traukinių tvarkaraštyje.

Tarpinė stotelė tarp Užubalio ir Pándėlio buvo Sriubiškiai. Vokiečiai šią vietovę vadino *Sirbiškiai*. Nuo čia

⁴²Prekių pervežimo I–IV dalių tarifo pakeitimas, *Vyriausybės žinios*, 1939, nr. 583, p. 2.



Siaurukas Užbalio stotelėje. Daliaus Žėko nuotr.



iki Pandėlio buvo 6 km. Tarpukariu šios vietovės pavadinimo vieną vartojama vienaskaitos, kitų – daugiskaitos forma. Sustojimo vieta iki 1930 m. gegužės 1 d. vadinama Sriubiškiai. Nuo tos dienos Lietuvos geležinkelių vyr. direktoriaus 1930 m. balandžio 9 d. įsakymu nr. 44 pavadinta Sriubiškis. 1934 m. balandžio 11 d. geležinkelių vyr. direktoriaus įsakymu nr. 32 sustojimo vietos pavadinimas nuo 1934 m. gegužės 15 d. vėl keičiamas į Sriubiškis⁴³.

Išvažiavęs iš Sriubiškių, siaurukas, pamažu pūškuodamas, pasiekdavo didžiausią šiaurinėje Rokiškio apskrityje esantį valsčiaus centrą Pándėlį. Čia jau buvo pakraunamos ir iškraunamos prekės, atvažiuodavo ir išvažiuodavo daugiau keleivių. Nuo senų laikų Pandėlys garsėjo savo turgumi, ypač arklių. „1923 m. miestelyje buvo 114 sodybų ir 847 gyventojai, dvare 142 gyventojai, to paties vardo kaime 10 sodybų ir 91 gyventojas.“⁴⁴ Siauruko reikalingumą skatino čia buvusios valsčiaus įstaigos: mokykla, teismas, ligoninė su vaistine, sveikatos punktas, agronomo įstaiga, gimnazija, paštas. Be to, kūrėsi ir gana pelningai dirbo smulkaus ūkio bendrovės: garinė pieninė,

⁴³LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 444, l. 56; b. 452, l. 67.

⁴⁴Kviklys B. *Mūsų Lietuva*, 1991, t. II, p. 187.



Siauruko kelias nuo Tvirų kaimo link Pandėlio. Apie 1959 m. Rokiškio krašto muziejaus nuosavybė

Buvusio siaurojo geležinkelio tilto per Lėvenį atramos. Sriubiškių k. 2005 m.



Siauruko keleiviai Pandėlio geležinkelio stotyje. V. Likienės nuotr.

žemės ūkio kooperatyvas „Dirva“, smulkaus kredito unija, plytinė, durpių kasimo įmonė. Centrinėje gatvėje, visai netoli turgaus, veikė nemažai smulkių krautuvėlių, užėigų, arbatinių, amatininkų dirbtuvių. Prekybą čia plėtojo gyvenę žydai. Atvažiavusiems iš nuošalaus kaimo sodiečiams valsčiaus centre veiklos netrūko. „Pandėlio stotis buvo mūrinė, visada tvarkinga. Pastate buvo darbuotojų kambarys, koridorius, laukiamoji salė, o kitame gale gyveno stoties viršininkas Alfonsas Zurlys. Mano vaikystės laikais keleiviai galėjo nusipirkti bilietus iki Suvainiškio ir Skapiškio. A. Zurlys gyveno dviejuose kambariuose. Stoties pastato šonuose buvo langai, kad budėtojas matytų atvažiuojantį traukinį. Raudoną vėliavėlę iškelia, kai traukinys visai netoli, o geltoną pakelia, išleisdamas jį toliau važiuoti.“⁴⁵

Pandėlio stotyje buvo iškraunama ir pakraunama daug įvairių krovinių. Šalia stoties stovėjo didelis sandėlis. „Iš

⁴⁵Raišienė A. Prisiminimai, 2024, V. Aleknieienės asmeninis archyvas.



Pandėlio geležinkelio stotyje prie vagono tarp kitų uniformuotas stovi siaurojo geležinkelio viršininkas Pranas Zurlys. Apie 1938 m. Bronės Petrulaitienės nuotr.



Buvusi Pandėlio geležinkelio stotis ir sandėlis. 2015 m.

vienos ir kitos pusės galėdavo pristumti vagonus prie šalia sandėlio buvusių rampų. Dvi linijos bėgių apie 0,5 km tęsiasi iki Puodžialaukės kelio kryžkelės, o į Skapiškio pusę gal net 3 linijos. Garvežys vienas nuvažiuodavo prie Apaščios upelio iš šulinio prisipumpuoti vandens. Tada garvežys su prikabintais vagonais išriedėdavo reikiama kryptimi.⁴⁶

Siauruku naudojosi ir Panemunio valsčiaus gyventojai. Panemunio geležinkelio stotis buvo už pusės kilometro nuo klebonijos, nes, tiesiant kelią, reikėjo aplenkti dvarvietę. Be to, tiesiausias kelias šiuo ruožu ėjo į Vilkoliūs. „Panemunis buvo siaurojo geležinkelio V klasės stotis. 1935 m. pastatytas keleivių namas su багаžo skyriumi už 8080.97 LT.“⁴⁷

Nors Panemunio valsčiaus centras buvo daugiau negu perpus mažesnis už Pandėlio, tačiau Panemunio gyventojai siauruką labai vertino. „1923 m.

⁴⁶Karpinskienė (Likaitė) N. Prisiminimai, 2023, V. Alekniėnės asmeninis archyvas.

⁴⁷LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 342, l. 21; ap. 5, b. 1864, l. 5.



*Siauruko traukinys
šventiškai
pasipuošusioje
Panemunio
geležinkelio stotyje,
švenčiančioje Lietuvos
Nepriklausomybės
10-metį. 1928 02 16*



*Siauruko sąstatas
Taručių geležinkelio
stotyje*

miestelyje buvo 48 sodybos ir 258 gyventojai, buvusiam dvare 4 sodybos ir 80 gyventojų. Panemunio kaime 20 sodybų ir 190 gyventojų“⁴⁸. Kaip ir kiti valsčių centrai, Panemunis turėjo savivaldybę, mokyklą, paštą, policijos nuovadą, sveikatos punktą, vaistinę, malūną, spirito varyklą, smulkaus kredito uniją, pieno nugriebimo punktą, kooperatyvą, kelias krautuvėles, amatininkų dirbtuvėlių.

Nors ši stotelė buvo prie valsčiaus centro, tačiau jos apkrova ir važiuojančių žmonių skaičius mažėjo. 1932 m. ji neteko stoties statuso. Liko paprasta sustojimo vieta.

Naujāsodės sustojimo vieta buvo įrengta po karo, nes Vilkėlių, Kalniėčių, Janavės ir kitų tarp Panemunio ir Taručių esančių kaimų žmonėms buvo tolokai iki traukinuko sustojimo vietos. V. Liolys teigia, kad kurį laiką siaurukas sustodavo ir Vilkoliuose.

Taručių kaime įkurta stotis siaurojo traukinio tvarkaraštyje nuo 1931 m. vadinama „Suvainiškiei II“. Apylanka atvažiavęs nuo Taručių šilo, traukinukas sustodavo pakalnėje įrengtoje



*Geležinkelininkai prie Lietuvos Nepriklausomybės
10-mečio proga pasipuošusios Suvainiškiei
geležinkelio stoties. 1928 02 16*

⁴⁸Kviklys B. *Mūsų Lietuva*, 1991, t. II, p. 191.



*Geležinkelininkai
Taručių geležinkelio
stotyje (iš kairės):
traukinio viršininkas
Kazimieras Spaičys,
Bruzgulytė, Stasys
Likas ir paskutinis
Taručių stoties
viršininkas Juozas
Jakulis. 1958 m.
RKM-44252*



*Buvęs Taručių
geležinkelio stoties
pastatas. 2015 m.*



*Siauruko stotyje
Taručiuose.
Apie 1957 m. Danės
Daugelienės nuotr.*

stotyje. „*Stotis medinė, gana didelė. Joje buvo laukimo salė, budėtojo kambarys, gyvenamosios patalpos. Šalia stoties pastato stovėjo sandėliukas, viduje perskirtas sienele. Vienoje dalyje buvo laikomi darbo įrankiai, kitoje – atvežtas bagažas. Stotyje gyveno geležinkelio meistrai. Ilgai nebuvo bėgių garvežiui apsisukti. Traukinukui reikėjo stumtis atbulam iki Pandėlio.*“⁴⁹

Taručių stotyje daugiausia buvo pakraunama paruošta mediena. 1923 m. buvo įrengtas garvežių gražos depas, bet apkrova nuo 1932 m. sumažėjo. Todėl tais metais netenkama stoties statuso, lieka sustojimo vieta, dirbama vienos paimamos režimu.

Siaurukas Skapiškis–Suvainiškis tampa pašto siuntimo keliu

Jau 1869 m. Rusijos imperijoje buvo įkurta speciali Pašto pervežimo agentūra, priklausiusi Vidaus reikalų ministerijai. Paštą aptarnavo tik priesaiką davę ir raštiškai išsipareigoję darbuotojai. Geležinkelio tinklas tapo dar viena pašto gabenimo priemone. Prie šios socialinės paslaugos prisidėjo ir siaurukas.

1918 m. lapkričio 16 d. buvo įsteigta Lietuvos pašto agentūra. Tais pačiais metais gruodžio 24 d. vokiečių okupacinė valdžia oficialiai pareiškė, kad pašto reikalus perduoda lietuviams. 1922 m. Lietuva turėjo 126 pašto įstaigas ir apie 40 pašto agentūrų. Istoriniai šaltiniai atskleidžia, kad Skapiškyje ir Pandėlyje jau nuo 1909 m. veikė pašto agentūros.

Siauruku kartu su krovniais keliavo laišakai, siuntos, bagažas. Laiškininkai pašto krovinio laukdavo Skapiškio, Pandėlio, Panemūnio, Suvainiškio stotyse. Iki karo ir pirmaisiais Pirmojo pasaulinio karo metais paštą iš didesnių geležinkelių stočių reikėdavo pasiimti patiems gyventojams

Šiame siauruko ruože trūko darbuotojų. 1922 m. rugsėjo 11 d. Lietuvos Steigiamasis Seimas, tvirtindamas Susisiekimo ministerijos etatų papildymą ir pakeitimą, siaurojo geležinkelio ruože įsteigė pašto, telegrafo ir telefono valdybos pašto vagonams Skapiškis–Pandėlys–Suvainiškis aptarnauti vieną antros eilės laiškinko etatą⁵⁰.

Pašto siuntų vis gausėjo. Įsteigtų laiškinkų etatų neužteko. 1924 m., skelbiant ministerijos etatų sąrašą, nurodoma, kad Skapiškio–Pandėlio–Suvainiškio ruožui skirti du antros eilės laiškinkai, kurie turi rūpintis pašto gabenimu⁵¹. Dar prieš šio etato įsteigimą Suvainiškyje paštininko etatas buvo įkurtas 1922 m. liepos 1 d.

Kartais dėl Radviliškio stotyje laiku nesutvarkytų pašto siuntų jos vėluodavo. „*Pradžioje paštas buvo atvežamas traukinuku, nustatytu grafiku. Traukinio tvarkaraštis buvo labai nepraktiškas, tiek žmonėms, tiek paštui vežioti, nes traukinuku vežamas paštas net keliomis paromis vėluodavo. Suinteresuoti geležinkelininkai ir gyventojai įteikė keletą skundų valdybai, buvo pradėję paštą vežioti savo arkliais. Pakeitus tvarkaraštį, vėl viskas grįžo į vėžes.*“⁵²

Kiekviena stotis turėjo patalpas paštui ir bagažui. „*Bagazinei buvo tam tikri reikalavimai. Norint vežti didesnę bagažą, reikėjo sutvarkyti dokumentus. Paštas buvo dedamas į vadinamąjį tarnybinį*

⁴⁹Jasiūnas B. Prisiminimai, 2023, V. *Alekniėnis asmeninis archyvas*.

⁵⁰Susisiekimo ministerijos etatų papildymas ir pakeitimas, *Valstybės žinios*, 1922, nr. 109, eil. nr. 489.

⁵¹Susisiekimo ministerijos etatai, *Vyriausybės žinios*, 1924, nr. 149, eil. nr. 1074.

⁵²*Lietuvos žinios*, 1932, nr. 27, p. 7.

vagoną. Tarnybinis vagonas buvo saugomas. Vieną kartą, važiuojant į Suvainiškį, perėjau per visus tris vagonus, net patekau į pašto patalpą. Dėdė Stasys Likas pastebėjo, kad manęs nėra, buvau surasta ir nuvesta į keleiviams skirtą vagoną.⁵³

Siaurojo geležinkelio Skapiškis–Suvainiškis kelio priežiūra

Siaurojo geležinkelio Skapiškis–Suvainiškis ruožas ir juo pūškuojantis traukinukas nebuvo vien kraštovaizdžio puošmena. Jį reikėjo nuolatos prižiūrėti, remontuoti, pakrauti ir iškrauti prekes, aptarnauti keleivius, rūpintis gautu paštu. Perėjus šiam kelio ruožui į Lietuvos geležinkelių tinklą, buvo paskirtas pirmasis viršininkas. Juo 1919 m. rugsėjo 16 d. tapo Liucijonas Didgalvis⁵⁴. Šis žmogus siauruko ruožui vadovavo tik vienus metus. Tai buvo laikas, kai siaurukas dar važiavo į Latviją. 1920 m. liepos 1 d. „į Skapiškio–Suvainiškio pasienio ruožą kaip stoties viršininkas paskirtas Pasvalio stoties viršininkas Antanas Vanagas „su ta pačia alga, t. y. 650 auksinų“⁵⁵.

Nuo 1922 m. siauruko viršininku pradėjo dirbti Jonas Saulis. Žinoma, kad jis buvo linkęs į smulkias „machinacijas“. Už neleistiną malkų mainymą su pirkliu Brimanu rugsėjo 1 ir 10 dienomis susilaukė griežto papeikimo ir perspėjimo, kad pasikartojus tokiems veiksams, bus atleistas iš darbo⁵⁶.

Skaitant archyvinius dokumentus, iki 1924 m. nerandama jokių statistinių duomenų apie siauruko vežamus krovinius, paštą, keleivius. Tuo laiku prižiūrėtoju dirbo L. Didžgalvis. Į Lietuvos geležinkelių apskaitą siauruko Skapiškis–Suvainiškis kelio ruožas įtrauktas nuo 1924 m.

Pradėjus domėtis siauruko eksploatavimo statistika, išaiškėjo, kokie yra svarbiausi kelio tvarkymo darbai, administravimo pakeitimai, reikalingi darbuotojai. 1928 m. geležinkelio ruožas Skapiškis–Suvainiškis perduodamas siaurųjų geležinkelių tarnybai. Tada į siaurųjų geležinkelių tarnybą perėjo kelio meistras, darbininkų kuopos seniūnas, 3 vyr. darbininkai ir kelio sargas⁵⁷. Eismą tvarkė Skapiškio, Pandėlio, Suvainiškio stočių viršininkai, du konduktorai. Dar buvo iešmininkas, keturi depo darbuotojai, du mašinistai, du mašinistų padėjėjai. 1929 m. aptarnaujančio personalo buvo 22 žmonės, o 1924 m. dirbo tik 11 darbuotojų.

Siauruko viršininką J. Saulį pakeitė Antanas Bekeris. Antanas Bekeris iš viršininko pareigų buvo atleistas 1922 m. birželio 22 d. už krovinio vagystę iš vagono.

Skapiškio siaurojo geležinkelio stoties viršininkas nuo 1925 m. spalio 6 d. buvo Juozas Šimėnas⁵⁸.

1925 m. gruodžio 10 d. Lietuvos geležinkelių direkcija Panevėžio–Utenos ir Skapiškio–Suvainiškio siaurųjų geležinkelių eksploatacijos tvarkytoju paskyrė Kazlų Rūdės stoties viršininką Igną Baubą⁵⁹.

Siaurojo geležinkelio traukinys, dažniausiai garvežys, buvo remontuojamas depuose (traukinių remonto dirbtuvėse). Suvainiškio geležinkelio stoties depas pastatytas 1923 m., Pandėlio – 1929 m. Iki to laiko nesunkius gedimus pašalindavo nedidelis Skapiškio depas.

⁵³Karpinskienė (Likaitė) N. Prisiminimai, 2023, V. *Aleknienės asmeninis archyvas*.

⁵⁴LCVA, f. 1160, ap. 7, b. 5, l. 15.

⁵⁵Ten pat.

⁵⁶LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 434, l. 23.

⁵⁷LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 127, l. 91-93.

⁵⁸LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 306, l. 225.

⁵⁹LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 57, l. 26.

1926 m. Skapiškio geležinkelio stoties depe patikrinti devyni siaurojo kelio prekių vagonai⁶⁰. Pandėlio ir Suvainiško depuose jau galėdavo apsigręžti garvežiai. Skapiškio geležinkelio stoties depas nefunkcionavo nuo 1931 m.

Didėjanti ar svyruojanti siauruko apkrova nuolatos reikalavo atlikti šios transporto priemonės patikrą. Pavyzdžiui, 1929 m. vagonai nuriedėjo 192 323 km, keleiviniai – 42 652 km, pašto – 9980 km, bagažo – 9980 km, visi prekiniai vagonai – 129 711 km⁶¹.

1937 m. Skapiškio geležinkelio stotyje baigta statyti nauja 600 mm ruožo mūro raštinė ir nedidelė garvežių taisymo dirbtuvė⁶². 1937–1938 m. buvo statomas naujas depas ir 1938 m. vasaros pabaigoje pradėjo labai reikalingą veiklą. Šis depas iki šių dienų stovi Skapiškio geležinkelio stoties gale (Panemunėlio link). Lina Savickienė su nostalgija teigė: „Šis raudonų plytų pastatas yra vienintelis, kuris mena čia buvusį siaurąjį geležinkelį. Šalia mano namų einantis kaimo keliukas yra buvusio geležinkelio linija.“⁶³

XX a. trečiojo dešimtmečio pradžioje siauruko apkrova sumažėjo, nes pagerėjo sausumos vieškelių būklė, pradėjo kursuoti autobusas Rōkiškis–Pandėlys–Paplỹs–Biržai. Skapiškio–Suvainiško geležinkelis pervežė tik 11 267 keleivius, 29 997 kg bagažo, 4388 t. krovinių⁶⁴.

Sumažėjo darbuotojų skaičius, ruože dirbo tik 16 žmonių⁶⁵. Šiltuoju metu laiku, padaugėjus geležinkelio ruože krovos ir remonto darbų, buvo samdomi darbininkai keliems mėnesiams. 1931–1937 m. etatinių darbuotojų skaičius svyravo nuo 12 iki 15 žmonių, o su laikinai dirbančiais – nuo 15 iki 26 asmenų. Visą parą palikta dirbti tik siaurojo geležinkelio kelio pradžios stotis – Skapiškis I, o kitos stotys – Panemunis, Pandėlys, Suvainiškis II – dirbo tik dienomis. Iki 1940 m. siauruko eksploatacijai reikėjo skirti daugiau lėšų negu buvo gaunama už apkrovos darbus. Skapiškio–Suvainiško kelias 1937 m. turėjo 43 596,23 Lt tiesioginių pajamų ir 1177,80 Lt netiesioginių pajamų. Iš viso kelio pajamos sudarė 44 774,03 Lt. Tuo metu kelio eksploatacijos išlaidos buvo 81 371,17 Lt⁶⁶.

Mediena visą laiką išliko pagrindiniu siaurojo geležinkelio transportuojamu kroviniu. „Vežama buvo viskas: įvairios trąšos, žvyras, grūdai, statybinės medžiagos, ypač rąstai, malkos. Skapiškio geležinkelio stotyje iš plačiųjų vagonų darbininkai perpildavo šiupeliais trąšas į siauruko pusvagonius, o salietrą veždavo sufasuotą maišuose.“⁶⁷

Medienos ruošiniai: rąstai, popiermalkės (mediena, skirta degtukams ir popieriui gaminti) buvo vežami iš Taručių šilo. Medieną į pusvagonius sukraudavo darbininkai. Vasarą reikėdavo papildomos jėgos, todėl keliems mėnesiams samdydavo jaunus vyrus. Medienos ir kitų krovinių vežimas skatino jaunimą krėsti išdaigas. „Prieš Vrubliausko kalną bėgius patepdavome lašiniiais. Šį pokštą vietos jaunimas, matyt, kartodavo dažnai. Traukinukas su kroviniu niekaip negalėjo užvažiuoti. Reikėdavo vėžlio greičiu

⁶⁰LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 438, 1926 m. apskaita, p. 7.

⁶¹LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 127, 1929 m. apskaita, p. 206.

⁶²Geležinkelininkas, 1938, nr. 10, p. 170.

⁶³Savickienė L. Prisiminimai, 2024, V. Aleknieienės asmeninis archyvas.

⁶⁴Trumpa Lietuvos geležinkelių penkių metų darbuotės apžvalga (1926–1930), Kaunas, 1931, p. 23, 26, 28.

⁶⁵LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 313, l. 134.

⁶⁶Metraštis, 1937, p. 186, 187.

⁶⁷Raišienė A. Prisiminimai, 2024, V. Aleknieienės asmeninis archyvas.



*Siaurukas Naujasodės
karjere*

judančią transporto priemonę sustabdyti. Mašinistas su padėjėju išlipa su anglies kibirais, barsto bėgius.“⁶⁸

V. Liolys pasakojo, kad medieną veždavo ištisus metus. Tolėliau nuo Taručių stoties, į Kalniečių pusę visada būdavo sukrauta daug rūšiuotos medienos: rąstinės, malkinės, sparmedžių (skirtų anglių kasykloms).

Siaurąjį geležinkelį medienai parduoti labai sumaniai pritaikė žydai. 1923–1924 m. žiemą žydai prisipirko daug, arti tūkstančio kubinių metrų, rąstų. Žiemą samdyti darbininkai suvežė juos į Panemunio siaurojo geležinkelio stotelę. Vasarą šalia rąstų krūvų pastatė garo variklį su gateriu medienai pjauti. Iš medžių pjovė sienojus ir lentas ir pardavinėjo kaip statybines medžiagas.

„Kartą 1924 m. vasarą, gal liepos mėnesį, garo variklis sprogo, užmušė keletą žmonių, keletą sužeidė. Garo variklio sraigtas sprogo jėgos buvo nusviestas už kokio puskilometro nuo sprogo vietos, ūkininko Martinonio Prano dirvoj augančiuose medžiuose. Aš buvau 12 metų. Sekmadienį su atostogaujančių Rokiškio gimnazijos moksleivių būreliu buvome nuėję į sprogo vietą pažiūrėti.“⁶⁹

Įvykusi nelaimė nesustabdė medienos ruošimo. Medieną Panemunio geležinkelio stotyje kraudavo į siaurojo geležinkelio platformas ir vežė traukiniu į Pandėlį. Žydai konkuravo su Pandėlyje buvusia bendrove „Žalgiris“. Pandėliečiai kalbėjo, kad garo variklį susprogdino „Žalgirio“ bendrovės pasamdyti agentai. Bendrovė siekė išpjauti kuo daugiau medienos ir gauti pelno. Šios nelaimės priežastis tyrė ekspertų komisija. Jos išvada: garo variklis sprogo pakilus garo slėgiui.

Tarpukariu dalį siaurojo traukinuko krovinio sudarė ir Pandėlio pieninėje pagamintas sviestas.

1924–1929 m. buvo atnaujinami dar vokiečių okupacijos metu nutiesti siaurojo geležinkeliuko tiltai, o vietomis statomi nauji. Mediniai tiltai suremontuoti 2-ame, 3-ame, 7-ame, 10-ame, 24-ame kilometre, nauji pastatyti 4-ame, 15-ame, 20-ame, 27-ame, 31-ame kilometre. Naujų tiltų statybai skirta 48 485,67 Lt. Visame

⁶⁸Jasiūnas B. Prisiminimai, 2023, V. Alekniėnės asmeninis archyvas.

⁶⁹Martinonis A. Pandėlio apylinkės, 1994, p. 61.



*Darbininkai
remontuoja siaurąjį
geležinkelį ties
Panemuniu.
Apie 1959 m.
Iš R. Dovidėno
archyvo*

ruože sudėti betoniniai vamzdžiai, kurių bendra vertė su dėjimo darbais – 7264,02 Lt⁷⁰.

Pandėlio siaurojo geležinkelio stotis visame siaurojo geležinkelio ruože buvo svarbiausia. Jai buvo suteikta IV kategorija. 1925–1929 m. stoties viršininkai buvo Petras Kalvėnas ir Juozas Miklaševičius. Abiem vyrams iš darbo reikėjo išeiti dėl sukčiavimų. P. Kalvėnas savo nuožiūra parduodavo žibala, o J. Miklaševičius savo reikmėms savinosi valdiškus pinigus. Nuo 1930 m. lapkričio 16 d. stoties viršininką laikinai pavadavo atsarginis stoties viršininko padėjėjas Kazys Valiulis⁷¹. 1932 m. lapkričio 16 d. Pandėlio stoties viršininku paskiriamas Pranas Zurllys, iki tol dirbęs Kazlų Rūdės stoties siaurojo geležinkelio stoties viršininku⁷².

1940 m. sovietų okupacija vėl pakeitė buvusią geležinkelių eksploatacijos tvarką. Pagal 1940 m. rugpjūčio 3 d. SSRS susisiekimo kelių liaudies komisaro L. Kaganovičiaus įsakymą Lietuvos geležinkelių tinklas suskirstomas į eksploatacijos ruožus: Vilniaus, Kauno, Šiaulių, Radviliškio. Plačiojo geležinkelio šaka Radviliškis–Obėliai kartu su siauruku Skapiškis–Suvainiškis priklausė Radviliškio eksploatacijos ruožui. Ja toliau kursavo traukiniai, mažai pakito ir siauruko eksploatavimas. Skapiškis liko IV kategorijos stotimi.

1941 m. pradžioje stočiai vadovavo Kazys Teresas. Vėliau jis buvo paskirtas vadovauti Rokiškio geležinkelio stočiai. Be viršininko, patvirtinami 3 stoties viršininko padėjėjų etatai, 2 eiliniai padėjėjai, 4 iešmininkai, sargas, krovikas, 2 eiliniai krovikai⁷³. Siauruko kelią tvarkė atskira darbininkų brigada. Jai vadovavo stoties viršininko padėjėjas, dirbo keletas iešmininkų, krovikų, traukinio mašinistai, kūrėjas, kontrolierius, stočių prižiūrėtojai.

Praėjus metams, 1941 m. birželio 22 d. Lietuva sulaukė naujų okupantų. Vokiečių valdžios paskirtas Lietuvos geležinkelių direkcijos vadovu Jonas Augustavičius įsakymu nr. 36 konstatavo, kad nuo 1941 m. liepos 1 d. atkuriamą Lietuvos geležinkelių vyr. direkcija, buvusi iki 1940 m. birželio 15 d. Nurodoma, kad siaurųjų geležinkelių direkcija veikia atskirai⁷⁴.

⁷⁰LCVA, f. 1160, ap. 5, b. 1864, l. 3.

⁷¹LCVA, f. 1160, ap. 5, b. 1864, l. 7.

⁷²Ten pat, b. 455, l. 170.

⁷³LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 152, l. 165.

⁷⁴LCVA, f. 1160, ap. 5, b. 404, l. 46.

Lietuvos geležinkelių administracija negalėjo keisti vokiečių nustatytos tvarkos. Stočių kategorijos pervadinamos klasėmis. Pandėlio ir Skapiškio geležinkelio stotys gavo III klasę. Prie siaurojo geležinkelio Skapiškio–Suvainiškio linijos liko tos pačios traukinio sustojimo vietos: Skāpiškis II, Ažūbalis, Sirbiškiai, Panemūnis, Suvainiškis. Neminimas Naujāsodės sustojimas.

Vokiečiai uždraudė gabenti privačius krovinius, juos perkrauti iš plačiųjų vagonų į siauruko ešeloną. Nebuvo vežamas privatus paštas. Vežti leista tik tarnybines ir karines siuntas⁷⁵. Vokiečiai varžė ir civilių keleivių vežimą. Greitai buvo pastebėta, jog tokie suvaržymai nuostolingi. Nuo 1942 m. rugsėjo 25 d. siaurukui buvo leista be vokiečių komisarų leidimo gabenti civilius keleivius kartu su bagažais. Siauroju geležinkeliu karo metais buvo gabenami sužeisti kareiviai iš pafrontės į Pandėlio ligoninę.

Skapiškį vokiečiai paliko 1944 m. liepos pabaigoje. *„Prie Skapiškio frontas atėjo nuo Rokiškio. Pro mūsų namų langus matėsi, kaip sproginėjo minos dieną ir naktį. Mūsų šeima pasitraukė į Švedukalnį. Tą naktį tėvelis neišėjo į darbą. Vyrai iškasė griovį, uždengė lentomis, užpylė žemėmis, viduje paklojo šiaudų, sunesė patalynę. Savadarbes slėptuves mes vadinome „akopais“. Ankstų rytą, šiek tiek nurimus, tėvelis išskubėjo į darbą. Geležinkelininkai netoli siauruko kelio (netoli vandens bokšto) rado daug vokiečių ir rusų kareivių lavonų. 1944 m. liepos 27 d. buvo labai karšta. Lavonus laidojo vietoje. Vėliau jie buvo iškasti ir pervežti į laidojimui skirtas vietas.“*⁷⁶

Traukdamiesi vokiečiai sugadino geležinkelių tinklą. Ypač sugadintas buvo geležinkelio ruožas Radviliškis–Obeliai. *„Atsitraukdama vokiečių kariuomenė ne tik sudegino šio ruožo stotis, bet ir specialiu įrenginiu, traukiamu dviejų garvežių, nuo Obelių iki Panevėžio geležinkelio stoties išardė visų tarpstočių geležinkelio pylimus, bėgius, sulaužė pabėgius.“*⁷⁷ Skapiškio geležinkelio stotis buvo beveik sulyginta su žeme.

Lietuvos geležinkelių valdyba sudarė komisiją karo metais geležinkelių tinklui padarytiems nuostoliams suskaičiuoti. Padaryta žala buvo įvertinama ir surašomas aktas. Siaurojo geležinkelio Skapiškis–Suvainiškis ruožas pažymėtas tik akte esančioje schemoje. Galima daryti išvadą, kad siaurieji geležinkeliai su 600 mm vėže sovietų valdžiai mažai rūpėjo. Siaurukui Skapiškis–Suvainiškis buvo lemta gyvuoti iki 1960 m. pabaigos.

Po karo, prie sovietų valdžios, siaurojo geležinkelio ruože traukinukas pūškėjo dar du dešimtmečius. Galutinėje Tarūčių stotyje *„buvo įrengti bėgiai garvežiuvi apsigręžti. Dar buvo įrengtas mechanškai iš stoties valdomas semaforas. Prieš atvažiuojant traukiniui, semaforo rodyklė būdavo pakeliama“*⁷⁸. Suvainiškio stoties viršininkas buvo Juozas Jakulis. *„Jis buvo baigęs Rokiškio gimnaziją. Aš Juozui paskolindavau biologijos, chemijos knygas. Jis labai gražiai rašė, buvo mandagus, nuovokus, darbštus žmogus. Jis su dviem vėliavėlėmis – raudona ir geltona – sutikdavo ir išleisdavo siauruką į kelionę kasdieniu maršrutu, sutvarkydavo bagažą, pašta, parduodavo bilietus.“*⁷⁹ Pasak kitų suvainiškėčių, Juozas Jakulis labai rūpinosi siauruko priežiūra. Turbūt žmogų užgrūdino tremtinio likimas, nes karo metais buvo išvežtas į Vokietiją darbams. Be to, J. Jakulis išsiskyrė

⁷⁵LCVA, f. 1160, ap. 5, b. 1994, 1. 70.

⁷⁶Raišienė A. Prisiminimai, 2024, V. *Aleknienės asmeninis archyvas*.

⁷⁷Savickas J. *Obelių geležinkelio ruožas*, 2014, p. 24.

⁷⁸Jakubėnas E. *Siaurasis geležinkelis, Suvainiškis ir jo apylinkės*, 2014, p. 144.

⁷⁹Šapranauskienė B. Prisiminimai, 2023, V. *Aleknienės asmeninis archyvas*.

muzikalumu. Gražiai dainavo, grojo armonika. Panaikinus Taručių stotį, dirbo elektriku Suvainišchio kolūkyje.

Kelionės metu traukinuką aptarnavo Kazimieras Spaičys ir Stasys Likas. Dirbo du mašinistai ir du padėjėjai. Kasdien kursuojančio traukinuko negalėjo aptarnauti vienas mašinistas ir padėjėjas.

Kiekviename ruože dirbantiems vadovaudavo brigadininkas. Visais metų laikais reikėjo prižiūrėti siauruko kelią. Geležinkelininkai darbą pradėdavo tik diena prašvitus. Esant skubių remonto darbų pietaudavo tik apie pusę valandos. Žiemą darbininkai valė sniegą, statė užtvaras, kapojo nuo bėgių ledus. Geležinkelių prižiūrėjo Vladas Susnys, Pranas Bladis, Jonas Žėkas ir kt.

Su siauruku yra susijusi beveik pusė brolių Stasio ir Alfonso Likų gyvenimo. Apie savo tėvą nuoširdžiai pasakojo dukra Nijolė Karpinskienė (Likaitė). *„Ne tik mano tėvas, bet ir senelis Mykolas Bulovas dirbo prie geležinkelio. Mykolas Bulovas su šeima apie 1923 m. iš Rygos persikėlė gyventi į Skapiškį. Kartu atvyko ir būsima mano mamytė Antanina Bulovaitė. Tėveliai susipažino Pandėlyje ir 1939 m. sukūrė šeimą.*

Jis šio krašto vaikas. Gimė 1913 m. netoli Skapiškio geležinkelio stoties Šiminių kaimė. Tuo metu dar siauruko nebuvo. Baigęs mokyklą ir sulaukęs reikiamo amžiaus, buvo pašauktas tarnauti į kariuomenę. Karinę tarnybą atliko Kupiškėje. Grįžęs iš jos, įsidarbino naujai pastatytame Skapiškio siauruko aptarnavimui skirtame depe, o 1939 m. persikėlė dirbti į Pandėlį. Šeima neilgai gyveno Pandėlio dvare pas Stumbrius. Prasidėjus pirmajai sovietų okupacijai, iki 1949 m. nuomojo namus, o paskui buvusios Pandėlio sinagogos vietoje pasistatė savo gyvenamąjį būstą. Viskuo jam teko būti: stoties viršininku, budėtoju, pavaduotoju, iešmininku, svėrėju, pašto tvarkytoju – priimdavo ir išsiųsdavo siuntinius, užrašydavo adresus, kvitus. Algos gaudavo apie 400 rublių, o po 1961 m. rublio vertės reformos alga siekė apie 40 rublių. Geležinkelininko darbą teko palikti, 1961 m. uždarius šį siaurojo geležinkelio ruožą. Netekęs darbo, įsidarbino melioracijoje ir prižiūrėjo griovius.“⁸⁰

Skapiškio geležinkelio stotyje plačiojo ir siaurojo geležinkelio administracija ir darbininkai dirbo ir gyveno atskirai. Ir gyvenamieji namai buvo atskiri. Nuo 1939 m. Vladas Minelga naujame siauruko depe pradėjo dirbti garvežių kūrėku, o vėliau tapo garvežio mašinistu. *„Jis iš karto gavo modernišką butą name, kuris specialiai buvo paskirtas siaurojo geležinkelio tarnautojams. Tėvas iškviėtė iš Kauno motiną, kuri dirbo ten ligoninėje. Mama, aš, penkerių metų, ir trejų metų brolis atvažiavome gyventi į Skapiškio stotį. Mūsų name pirmame aukšte gyveno kelio meistras Antanas Kuzmickas su žmona ir sūnumi. Antras aukštas visada tekdavo viršininkams ir jų šeimoms. Atskiras kambarys buvo skirtas depo buhalteriuvi Telesforui Alsiui. Kiekviena šeima turėjo žemės sklypelį ir ganyklą gyvuliams prie siaurojo ir plačiojo geležinkelių.“⁸¹*

Dar siaurukui vadovavo Paunksnis. Jis stoties name gyveno su žmona ir dviem sūnumis. 1938 m. statytoje stotyje taip pat gyveno siauruko brigadininko Petro Bareikos šeima.

Prie siaurojo geležinkelio dirbo žmonės ir iš aplinkinių kaimų. *„Iš Tatkonų – Daukas, iš Bajorų – Jonas Graibus ir Vladas Balys, iš Kandrėnų – Giedrys ir kt. Visi draugiškai sugyveno. Jie kviesdavosi į svečius švęsti Kalėdų ir Velykų, Oninių ir Petrinių.“⁸²*

⁸⁰ Karpinskienė (Likaitė) N. Prisiminimai, 2023, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

⁸¹ Vasiliūnienė (Minelgaitė) A. Prisiminimai, 2004, V. Liolio asmeninis archyvas, p. 21.

⁸² Ten pat, p. 24.

Beveik visą gyvenimą prie siauruko priežiūros dirbo Bronislovas Baltrūnas, gimęs, augęs ir gyvenęs Skapiškio miestelyje. Jaunas vyras labai palankiai vertino gautą valdišką darbą. Tėvas jo neleido net į pradinę mokyklą. Tačiau darbštus ir gabus jaunuolis savarankiškai pramoko rašto. „Mano tėveliui nusibodo su tėvu (mano seneliu) statyti privačius namus. Dirbti prie geležinkelio jį pakvietė brigadininkas Steponas Kazakevičius. Iš pradžių dirbo paprastu darbininku, o vėliau, pakėlęs kvalifikaciją, tapo vyresniuoju. S. Kazakevičiaus vadovaujama brigada prižiūrėdavo siauruko ruožą nuo Skapiškio geležinkelio stoties iki Užubalių. Ką jie dirbdavo? Vasarą ravėdavo kapliais žolę, tikrindavo bėgių tvirtumą, tvirtino pylimą, keitė medinius pabėgius į metalinius. Ypač sunku buvo žiemą, nes reikėjo statyti vadinamuosius „sniegotvius“, panašius į tvorą. Vyrų, juos nutempę ant nugaros, statydavo prie geležinkelio labiausiai užpustomose vietose.“⁸³

Prie siaurojo geležinkelio dirbo nemažai žmonių: garvežio mašinistai, jų padėjėjai, remontininkai, kūrikai, konduktorai. „Remonto darbininkams vadovavo Pranas Šaučiūnas ir Steponas Kazakevičius. Sunkus buvo jų darbas. Dirbo ir šaltyje, ir lietuje, ir vėjyje, ir karštyje. Ypač buvo sunku karo metais. Prisimenu šiuos kelio remontininkus: savo tėvą Bronių Baltrūną, Praną Šaučiūną, Kazį Baranauską, Juodžiūną, Mykolą Uzielį. Sunkios sąlygos buvo ir garvežio mašinistams: skersvėjai, suodžiai iš kamino, todėl jie visada buvo suodini. Tačiau vyrai dirbo sąžiningai ir atsakingai. Tai Vladas Balys, Kazys Minelga, Jonas Gurklis. Jų padėjėjais dirbo Vytautas Vizbaras, Stasys Adomėlis. Keleivius aptarnaudavo konduktorai: broliai Kazys ir Alfonsas Spaičiai, Smailys, Stasys Likas“⁸⁴.

Lina Savickienė prisiminė, kad jos tėvo Kosto Varno darbas gal ir nebuvo toks sunkus, bet labai nešvarus. „Naktimis jis kūreno depe stovėjusį garvežį. Namų pareidavo tik rytą. Tėvas visai netoli siauruko pasistatė namus. Pas mus pietaudavo susirinkę geležinkeliuką aptarnaujantys darbininkai. Kartu su tėvu dirbo kalvis Čelkys.“⁸⁵

A. Raišienė iki šios dienos išsaugojo tėvo B. Baltrūno darbo knygeles. Viena darbo knygelė buvo skirta tik metams. Jose tvarkingai buvo įrašomas kiekviena mėnesį gaunamas atlyginimas. Vidutinis uždarbis sovietmečiu buvo 400 rublių. Atlyginimai priklausė nuo kategorijų. B. Baltrūnas turėjo V kategoriją. 1959 m. gegužės mėn. darbo knygelėje įrašyta, kad uždirbo 514,42 rublio.

1959 m. siaurojo geležinkelio specialistai su Panevėžio geležinkelio stoties viršininku Lionginu Gavėnavičiumi parengė siaurojo geležinkelio traukinių eismo taisyklės, kuriose buvo reglamentuotas traukinių eismo valdymas⁸⁶. Siaurojo geležinkelio taisyklės tiko tuose siaurojo geležinkelio ruožuose, kuriuose prasilenkdavo traukiniai. Siaurojo geležinkeliu Skapiškis–Suvainiškis traukinukas riedėdavo vieną kartą per dieną pirmyn ir atgal. Šiame kelio ruože nereikėjo prasilenkti ir turbūt šios taisyklės nebuvo taikomos.

Примечание	Дни	Сумма	Удержания	Сумма
По сдельной оплате за работу	28	205		
По окладу		210		
Прочее		99		
Итого		514,42		
Удержания		19,44		
Присчитано к выдате		19,44		
Итого		504,35		

B. Baltrūno darbo knygelė. Iš A. Raišienės archyvo

⁸³Raišienė A. Prisiminimai, 2024, V. Alekniešis asmeninis archyvas.

⁸⁴Ten pat.

⁸⁵Savickienė L. Prisiminimai, 2024, V. Alekniešis asmeninis archyvas.

⁸⁶Savickas J. Obelių ruožo geležinkelis, 2014, p. 66.

Kelionės siauroju geležinkeliu Skapiškis–Suvainiškis

Straipsnio autorės pašnekovas V. Liolys teigė, kad traukinukas buvo „*susiekimas su visu pasauliu*“. Labiausiai siauruko paslaugomis naudojosi Suvainišchio ir Panemūnio krašto žmonės. Jie nuvykdavo traukinuku į Pandėlį, Skapiškį. Tarpukariu Pandėlys buvo valsčiaus centras, vėliau jis tapo rajono centru. Atvažiavę į Skapiškio geležinkelio stotį, keleiviai toliau tęsdavo keliones plačiuoju geležinkeliu riedančiais keleiviniais traukiniais.

Kaip atrodė traukinukas? Traukinuko vagonai atitiko geležinkelio 600 mm vėžės plotį. Vagonus traukė garvežys K4. Garvežys neturėjo langų. „*Mes, jaunos mergaičiukės, bėgdavome į Skapiškio stotį pažiūrėti į jaunus garvežio vairuotojus. Jie buvo juodais, suodžių apneštais veidais, mums pamajuodavo, kartais ir išlipdavo. Keleivinių ir prekinųjų vagonų net spalvos skyrėsi. Žalios spalvos vagonai buvo skirti keleiviams ir paštui vežti, o rusva spalva nudažyti vežė įvairius krovinius. Krovininiai vagonai taip pat buvo dvejopi: uždari ir atviri. Atvirus vadindavo pusvagoniais. Jais veždavo grūdus, gyvulius, medieną, trąšas.*“⁸⁷

Keleiviams skirti vagonėliai visada buvo švarūs. Keleiviai, įlipę į vagonus, atsisėdavo ant šonuose pritvirtintų suolų. Sėdimų vietų užtekdavo visiems. Tik šventadieniais prisirinkdavo daugiau keleivių, važiuojančių turgun į Pandėlį. Žiemos metu vagonus šildydavo geležinės krosnelės (*buržuikos*) su pro langą išvestu kaminu. Jas malkomis, durpėmis, anglimi kūrendavo konduktoriai.

Daugiau darbo aptarnaujančiam personalui ir geležinkelį prižiūrintiems darbininkams būdavo žiema. Aukštesnėse, lygesnėse vietose bėgius užpustydavo sniegas. Nepadėdavo net pastatyti nedideli mediniai rėmai (*sniegotviai*). Žiemą prieš išriedantį iš Skapiškio geležinkelio stoties siauruką pirma pravažiudavo specialus valytuvus. Šaltuoju laiku stočių viršininkai privalėjo aukštesnėms geležinkelio institucijoms perduoti informaciją apie kelio būklę. „*1927 m. sausio 21 d. Lietuvos geležinkelių valdyba randa reikalą įspėti Lietuvos piliečius, kad Skapiškio–Suvainišchio ruožuose galimi sniego užpustymai ir dėl to gali sutrikti eismas. Todėl prieš kelionę siūloma sužinoti apie eismo sąlygas atitinkamame kelyje.*“⁸⁸

Žiemos būdavo šaltos – 20–25 laipsniai žemiau nulio. Net ir per didelius šalčius, pūgas žmonėms reikėdavo pasiekti Pandėlį, iš Skapiškio geležinkelio stoties važiuoti į didesnius Lietuvos miestus. Kiekvienas keleivis turėjo savo kelionės tikslą.

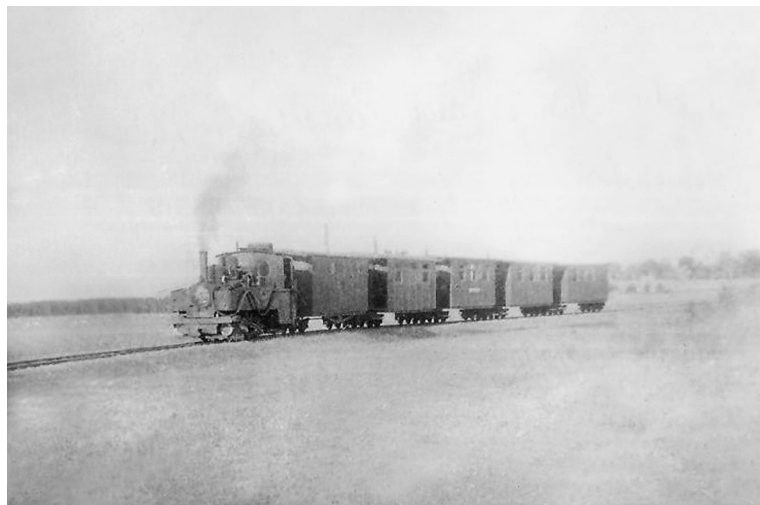
1937 m. gruodžio mėnesį keleiviams buvo pranešta, kad 3-ia, 4-ą, 10-ą ir 11-ą dienomis snigo ir stipriai šalo. Tai paveikė traukinių eigą – beveik visi keleiviniai traukiniai vėlavo. Iš Vokietijos tarp miestiniai traukiniai vėlavo net po pusantros valandos. Visas Skapiškio–Suvainišchio siaurojo geležinkelio ruožas buvo užpustytas ir nuo gruodžio 11 d. nutrauktas traukinių judėjimas šiuo ruožu. Sniegą nuvalius, nuo gruodžio 14 d. eismas vėl buvo atnaujintas⁸⁹.

Atskiruose straipsniuose yra pateikiamas skirtingas siauruko kilometražas. Archyvuose dokumentuose nurodyta, jog Skapiškio–Suvainišchio „*bendras kelio ilgis – 42 km, iš kurių*

⁸⁷Raišienė A. Prisiminimai, 2024, V. *Alekniėnės asmeninis archyvas*.

⁸⁸Kronika, Lietuva, 1927, sausio 21.

⁸⁹Geležinkelininkas, 1937, gruodžio 23, nr. 23–24, p. 385.



*Siaurojo geležinkelio
bėgiais rieda
traukinukas*

2 km stočių keliai. Horizontalaus kelio ruožas – 22 km, 18 km – turėjo nuolydį, tik 8 km kelio buvo tiesus, 32 km pakloti kreivėse⁹⁰.

Iš 1926, 1933, 1939 m. Lietuvos geležinkelių traukinių tvarkaraščių pavyko nustatyti tikrus siauruko važiavimo tvarkaraščius, jų priderinimą prie sustojusių pro Skapiškio geležinkelio stotį plačiuoju geležinkeliu kursuojančių traukinių. 1926 m. pro Skapiškio geležinkelio stotį nesustodamas pravažiuodavo keleivinis traukinys Radviliškis–Obėliai–Gryvė (nr. 49) ir grįždavo atgal.

1926 m. siaurukas iš Skapiškio išvažiuodavo 6.15 val., o Suvainiškį pasiekdavo 9.30 val.⁹¹ Siauruku atvykę keleiviai iš Skapiškio geležinkelio stoties galėdavo Panevėžį ir kitus didesnius miestus pasiekti pravažiuojančiais plačiojo geležinkelio keleiviniais traukiniais. Minėtame leidinyje nurodyta, jog pirmasis tarpmiestinis keleivinis traukinys, kursuojantis plačiuoju geležinkeliu Panevėžys–Obėliai, Obėliai–Panevėžys, iš Obėlių išvykdavo 23.10 val., Skapiškyje sustodavo 0.19 val., o Panevėžį pasiekdavo 2.03 val. Skapiškyje persėdimo reikėdavo laukti apie 3 val. Vėliau šis keleivinio traukinio reisas buvo pratęstas iki Radviliškio. Matyt, to pageidavo keleiviai, nes iš Radviliškio geležinkelio stoties keleiviniai traukiniai kursuodavo Vilniaus, Kauno, Klaipėdos, Rygos kryptimis. Minėtu reisu traukinys iš Radviliškio išvykdavo 15.30 val., Skapiškyje sustodavo 21.10 val., Skapiškio geležinkelio stotyje stovėdavo 15 min. Galinę stotį Obėlius pasiekdavo 23.03 val. Dalį nakties pastovėjęs, iš Obėlių išvykdavo 3.45 val., Skapiškyje būdavo 6.04 val., o Radviliškyje 11.30 val.⁹²

Leidinyje „Lietuvos geležinkelio traukinių tvarkaraščiai“ (1926 m.) yra pateikti visų siaurojo geležinkelio traukinių reisų laikas. Lentelėse pateikiami išrašai.

⁹⁰LCVA, f. 1160, ap. 4, b. 448, l. 60, 61.

⁹¹Lietuvos geležinkelių traukinių tvarkaraštis, 1926, p. 98.

⁹²Ten pat, 1926, p. 157, 158.

Skapiškis–Suvainiškis

Eil. nr.	Geležinkelio stotis	Atvykimo laikas	Stovėjimo laikas (min.)	Išvykimo laikas	Pastabos
1.	Skapiškis	–	–		Važiavimo laikas 2 val. 57 min., stovėjimo – 30 min. Iš viso kelyje 3 val. 27 min.
2.	Suvainiškis II	4.20	9	4.29	
3.	Sriubiškis	5.11	1	5.12	
4.	Pandėlys	5.36	10	5.46	Vidutinė skuba: techninė – 13,4, komercinė – 11,5 km/val.
5.	Panemunis	6.22	2	6.24	
6.	Naujasodė	6.40	1	6.41	
7.	Suvainiškis II	7.12	15	7.27	
8.	Suvainiškis I	7.35	–	–	

Suvainiškis–Skapiškis

Eil. nr.	Geležinkelio stotis	Atvykimo laikas	Stovėjimo laikas	Išvykimo laikas	Pastabos
1.	Suvainiškis I	–	–	19.40	Važiavimo laikas 3 val. 7 min., stovėjimo – 33 min. Iš viso 3 val. 40 min.
2.	Suvainiškis II	19.47	15	20.02	
3.	Naujasodė	20.34	1	20.35	
4.	Panemunis	20.52	5	20.57	Vidutinė skuba: techninė – 12,08, komercinė – 10,8 km/val.
5.	Pandėlys	21.34	10	21.44	
6.	Sriubiškis	22.14	1	22.15	
7.	Skapiškis II	23.01	1	23.02	
8.	Skapiškis	23.20	–	–	

„Buvome neseniai vedę. Mano uošviai Šarkiūnėliai dirbo ne visą valaką žemės. Vertėmės vidutiniškai, bet pinigų labai reikėjo įvairiems ūkio darbams. Vyras paroduodavo grūdus, o aš – naminius maisto produktus. Reikėdavo pasiekti artimiausią turgų, kuris buvo Pandėlyje. Antanas padirbo medines skryneles sudėti maisto produktams. Į vieną dėjome dešras, skilandį, bežmėnu po 1 kg pasuortus lašinius, o į kitą – džiovintus ir šviežius sūrius, varškę, sūdytą sviestą. Gyvenome gana toli nuo Taručių. Iki Suvainiškio miestelio buvo dar 4 km. Antanėlis pakinkydavo pačią ramiausią kumelę Alksnę į lineiką ar roges, sudėdavo medines skryneles ir nuveždavo mane į Taručių [Suvainiškio II] geležinkelio stotį. Pandėlyje pernakvodavau pas giminaičius. Ryte droždavau į turgų. Į namus dažnai eidavau pėsčia, kartais kas nors pavėžėdavo, kartais vyras pasiimdavo nuo Panemunio ar Vilkolių. Siauruko grafikas buvo labai nepritaikytas keleiviams. Jis Taručiuose stovėdavo visą dieną.“⁹³

Po septynerių metų Susisieki-
mo ministerijos Geležinkelių valdybos

⁹³Šarkiūnėlienė K. Prisiminimai, 1972, V. *Aleknienės asmeninis archyvas*.

išleistame kelevių traukinių tvarkaraštyje nurodomas pakeistas siauruko važiavimo grafikas.

Skapiškis–Suvainiškis

Eil. nr.	Geležinkelio stotis	Atvykimo laikas	Stovėjimo laikas	Išvykimo laikas	Pastabos
1.	Skapiškis	–	–	16.40	Važiavimo trukmė 2 val. 55 min., stovėjimo – 23 min.
2.	Skapiškis II	17.08	1	17.09	
3.	Sriubiškiai	17.51	1	17.52	Iš viso kelyje 3 val. 18 min.
4.	Pandėlys	18.16	20	18.36	
5.	Panemunis	19.12	1	19.13	Vidutinė skuba: techninė – 12 km/val., komercinė – 11,7 km/val.
6.	Suvainiškis	19.58	–	–	

Suvainiškis–Skapiškis

Eil. nr.	Geležinkelio stotis	Atvykimo laikas	Stovėjimo laikas	Išvykimo laikas	Pastabos
1.	Suvainiškis	–	–	20.55	Važiavimo trukmė 2 val. 55 min. stovėjimo – 23 min.
2.	Panemunis	21.55	1	21.56	
3.	Pandėlys	22.34	20	22.54	Iš viso kelyje 3 val. 18 min.
4.	Sriubiškiai	23.24	1	23.25	
5.	Skapiškis II	0.11	1	0.12	
6.	Skapiškis I	0.30	–	–	

Pakeistas siauruko važiavimo laikas turbūt buvo pritaikytas prie Skapiškio geležinkelio stotyje sustojančių tranzitinių traukinių grafiko. Aplinkinių valsčių gyventojai daugiausia naudojami plačiojo geležinkelio ruožu kursuojančiu traukiniu Radviliškis–Panevėžys–Skapiškis–Obeliai. Važiuojant į Obelius, Skapiškio geležinkelio stotyje traukinys sustodavo 22.05 val., o norint patekti į Panevėžį, reikėdavo laukti iki 1.43 val. Tvarkaraštyje nurodomas traukinys Panevėžys–Obeliai. Jis Skapiškio geležinkelio stotį pasiekdavo 10.32 val., o grįždamas atgal čia keleivius paimdavo 6.03 val. Važiuojant į Maskvą, reikėdavo persėsti Ėglainėje. Skapiškyje traukinys sustodavo 14.45 val. Nuo 1933 m. siaurukas nestodavo Naujāsodėje. Iki galutinės Suvainiškis II (Taručių k.) stotelės traukinukas pūškuodavo vidutiniškai apie 3 val. Garvežys K4 galėdavo traukti apie 11 vagonų, kurių bendras svoris žiemos metu siekė 45 t, o vasarą 50 t⁹⁴.

Susisiekimo ministerijos 1933 m. išleistame Kelevinių traukinių tarnybiniam tvarkaraštyje⁹⁵ yra pateikiama siaurojo geležinkelio stočių, sustojimo vietų ir būdelių su telefonais sąrašas: Skapiškis St., Skapiškis II Sv. BT, Sriubiškiai Sv., Pandėlys St. L., Panemunis Prs. T., Suvainiškis Prs. T.

⁹⁴Lietuvos susisiekimo ministerija. Kelevinių traukinių tvarkaraštis, 1933, p. 38, 49, 50, 51.

⁹⁵Ten pat, p. 141.

Paaiškinimai:

St. – stotis nuolatos palaikanti ryšį su traukiniais;

St. L. – palaikanti ryšį su traukiniais tik nustatytomis val.;

Prs. T. – sustojimo vieta su prasilenkimo keliu ir telefonu;

Prs. – be telefono;

Sv. T. – su telefonu;

Sv. – stotis be telefono ir prasilenkimo keliu;

BT. – būdelė su telefonu.

Apie mažą siauruko greitį iki šių dienų išliko įvairių anekdotų, palyginimų. „Keliaujant Suvainiško–Skapiškio mažuoju traukinuku pravartu būtų ir nuosavą lovą turėti (miegamųjų vagonų čia, suprantama, nėra). Mat, ne tik kad šis samovaras vos juda, bet ir trumpas „atostogas“ stotyje turi. Pavyzdžiui, Pandėlyje stovi vieną valandą. Keleiviams per tą laiką žiovilys gerokai žandus plėšo, o traukinėlio brigada kartais, sako, ir partijai sulošti turinti laiko.“⁹⁶ A. Raišienė juokaudama teigė, kad su traukinuku suspėdavo ir dviračiu važiuoti. Skapiškėnai šios transporto priemonės greitį palygino su močiutės kelione į bažnyčią: „Močiutė iš Tvirų kaimo palei geležinkelį eina į Skapiškio bažnyčią. Privažiavus traukinukui, konduktorius liepia lipti į vagoną. Močiutė atsako: „Su jumis važiuodama aš į mišias pavėluosiu“⁹⁷.

Alfonsas Kaupelis yra pasakojęs, kad Panemunio krašto jaunimas tai į Pandėlių, tai į Suvainiškį keliaudavo „zuikiais“. Siauruko keleiviai traukinį švelniai vadino *samovaru*. Jį važiuojantį geras arklys galėdavęs pralenkti.

Susisiekimo ministerijos nurodymu 1939 m. Geležinkelių valdyba keičia plačiųjų ir siaurųjų keleivinių traukinių tvarkaraščius. Nauji pradėjo veikti nuo 1939 m. gegužės 15 d.

Skapiškis–Suvainiškis

Eil. nr.	Geležinkelio stotis	Atvykimo laikas	Stovėjimo laikas	Išvykimo laikas	Pastabos
1.	Skapiškis	–	–	3.40	Greitis 18 km/val.
2.	Skapiškis II	3.57	1	3.58	Garvežys K4
3.	Užubalis	4.24	1	4.25	Sąstato svoris vasarą – 55 t, žiemą – 45 t.
4.	Sriubiškiai	4.37	1	4.38	
5.	Pandėlys	5.02	10	5.12	
6.	Panemunis	5.38	2	5.40	
7.	Suvainiškis	6.30	–	–	

Pro Skapiškio geležinkelio stotį išliko per parą du kartus plačiuoju geležinkeliu važiuojantis keleivinis traukinys Radviliškis–Panevėžys–Skapiškis–Obeliai. Važiuodamas į Obelius, sustoja 3.23 val., o Radviliškio link pajuda 23.07 val. Šiame kelio ruože pritaikoma naujovė: reisu Radviliškis–Obeliai dar paleidžiamas aukštesnės kokybės keleivinis traukinys–automatrica. Išliko tarptautinis reisas Maskva–Ėglainė⁹⁸.

⁹⁶ *Dienos naujienos*, 1933, vas. 9, nr. 33, p. 4.

⁹⁷ Raišienė A. Prisiminimai, 2024, V. *Alekniėnės asmeninis archyvas*.

⁹⁸ *Susisiekimo ministerija. Tarnybinis traukinių tvarkaraštis*, 1939, p. 28, 29, 38, 99, 105, 106, 146.

Suvainiškis–Skapiškis

Eil. nr.	Geležinkelio stotis	Atvykimo laikas	Stovėjimo laikas	Išvykimo laikas	Pastabos
1.	Suvainiškis	–	–	11.40	Greitis 18 km/val.
2.	Panemunis	12.30	2	12.32	Garvežys K4.
3.	Pandėlys	12.58	10	13.08	Sąstato svoris – vasarą 55 t, žiemą – 45 t.
4.	Sriubiškiai	13.32	1	13.33	
5.	Užubaliai	13.45	1	13.46	
6.	Skapiškis II	14.12	1	14.13	
7.	Skapiškis	14.30	–	–	

Keleiviai bilietus galėdavo nusipirkti Skapiškio, Pandėlio, Suvainiščio (Taručių) geležinkelio stotelėse. Naujasodės, Panemunio, Sriubiškių, Užubalio sustojimo vietose bilietus keleiviams parduodavo konduktoriai. *„Čia galėdavai įsigyti tiesioginį bilietą važiuoti plačiuoju geležinkeliu kursuojančiais keleiviniais traukiniais. Net parduodavo bilietus iki Kauno. Bilietus reikėdavo pažymėti Skapiškyje ir Radviliškyje. Teko man net ir į Maskvą važiuoti. Į Skapiškio geležinkelio stotį atvykus siauruku, kai kurių keleivinių traukinių tekdavo palaukti. Keleiviams sunkumų nesudarė, nes iš gimtojo krašto geležinkelio stoties galėdavome pasiekti bet kurį Lietuvos miestą, nuvažiuoti į Latviją.“*⁹⁹

Lietuvos geležinkelių ūkis 1938 m. turėjo 12 automatricų. Jos išvystydavo 120 km/val. greitį. Radviliškio–Obelių ruože greitis siekė 110 km/val. Keleiviniai traukiniai iš Panevėžio į Obelius (98 km) nuvažiuodavo per 1 val. 12 min. 1929 m. Obelių ruožu važiuojo pirmasis tarptautinis ekspresas Berlynas–Kenigsbergas–Daugpilis–Maskva. Buvo tiesioginiai keleivinių traukinių maršrutai iš Kauno į Londoną, Berlyną. Obelių ruože 1940 m. kursavo vienas greitis ir du keleiviniai traukiniai¹⁰⁰.

Susisiekimo ministerija spausdino Lietuvos geležinkelio traukinių tvarkaraščius lietuvių ir vokiečių kalbomis. Turėti dvikalbius tvarkaraščius buvo patogiu kitų šalių keleiviams, važiuojantiems tarptautiniais traukinių maršrutais. Siauruku iš atokiausių Rokiškio apskrities vietovių – Suvainiščio, Panemunio, Pandėlio – atvažiuojo keleiviai galėjo lengvai pasiekti ne tik Lietuvos, bet ir didžiuosius Europos miestus.

Prieš kelionę Suvainiščio (Taručių) stotyje į siauruko garvežį pripumpuodavo vandens. Vandens prisipildyti reikėdavo ir kitose stotelėse: Sriubiškiuose, Pandėlyje. Kartais traukinuką mašinistai sustabdydavo prie Nemunėlio, Apaščios upelio ar netoli esančių griovių. Mašinistas su padėjėju kibirais nešdavo vandenį, jei nepasiekdavo pro langą ištiesta žarna. *„Vieną kartą, man važiuojant į laivininkystės kursą, traukinukas vėlavo, nes pritrūko malkų. Laukėme, kol atvežė du porinius vežimus prikirstų sausuolių. Pandėlyje laukė minia žmonių. Vagonai pilni, nėra kur atsisėsti. Mes, jauni vyrai, greitai radome išeitį: susėdome ant vagonų sandūros, vienas draugas atsitempė net suoliuką. Išleisdamas traukinį iš Pandėlio, viršininkas tik juokėsi. Traukinukas važiuojo 5 km/val.“*

⁹⁹Karpinskienė (Likaitė) N. Prisiminimai, 2023, V. Alekniešės asmeninis archyvas.

¹⁰⁰Savickas J. Obelių geležinkelio ruožas, 2014, p. 18.

*Privažiuvus Užubalio stotelę, vėl nebėra kuo garvežio kūrena. Mus paprašė padėti pjauti sausus medžius ir nešti į garvežį. Nuo Pandėlio iki Skapiškio važiavome apie 6 val.*¹⁰¹

Jeigu galėtume atgręžti laiką ir siaurukas prabiltų, sužinotume daug įvairių kelionių nuotykių. „Mane tėvai dažnai nuveždavo į Pandėlį. Ten vyko maži turgūs. Stotis buvo už turgaus. Nedideliam vyrukui labai buvo įdomu žiopsoti, kaip pupsi traukinukas. Aplinkiniai yra pasakoję, kad, važiuojant traukinukui prieš kalniuką, galėdavai spėti išlipti ir vėl įlipti. Dar esu girdėjęs, kad geležinkelio bėgius, einančius į Pandėlio malūno kalną, mokiniai ištepdavo lašiniais. Siaurukas negalėdavo užvažiuoti.“¹⁰² B. Šapranauskienė su savo draugėmis važiudavo iš Pandėlio gimnazijos į namus: „Pėsčios ateidavome iki Kalniečių kaimo. Pernakvodavome pas draugės Janinos Juodelytės mamą. Sulaukusios lėtai pūškuojančio traukinuko, suspėdavome įlipti.“¹⁰³

Prieš kiekvieną sustojimo vietą traukinio garvežys smarkiai tūtuodavo. Tarsi išpėdavo: saugotis, aš atvažiuoju. „Vieną kartą su kaimo berniokais ant bėgių pridėjome šakų. Laukėme traukinio, manydami, kad jis nugrius nuo bėgių. Krūvą pridėtų šakų mašinistas pastebėjo ir sustabdė traukinį. Atėjo mano tėveliui pasakyti apie mūsų zbitkas. Aišku, labai barė. Nuo to laiko daugiau išdaigų nekrėtėme.“¹⁰⁴ Maža mergaitė Danutė Balčiūnaitė kartu su mama siauruku važiudavo pas tetą Moniką Vilkiene. Išlipdavo Užubalio stotelėje. Pasak Danutės, kelionės 5–7 metų mergaitei labai patiko. Visada laukdavusi jų.

Panemuniečių *samovaru* vadinamas traukinukas prisidėjo prie šio krašto žmonių kultūrinių bei religinių poreikių tenkinimo. Labiausiai šio regiono žmonės laukdavo didžiųjų atlaidų (*kermošių*): Skapiškyje – Šv. Lauryno, Pandėlyje – Šv. Onos, Panemunyje – Švč. Mergelės Marijos ėmimo į dangų, Suvainiškyje – Šv. Teklės. Nors kartais traukinuko grafikas nebuvo pritaikytas prie pamaldų laiko, bet keliaujančių netrūkdavo. Niekam neprailgdavo svečiuotis pakermošėse, pašokti gegužinėse. *Samovaras*, praėjus susikaupimo bažnyčioje, bendravimo su kraštiečiais laikui, kermošiautojus į namus pristatydavo išaušus kitai dienai. Pasak rašytojo Jurgio Ustinavičiaus, jam pati įdomiausia buvusi kelionė siauruku iš Skapiškio į Pandėlį kermošiun. Prie traukinio reikėjo išeiti labai anksti. „Pasipuošiau mėlynom kelnaitėm, kurias siuvėja Petrusė siuvo, nors labai norėjau raudonų. Net žydas Joškė juokėsi, kai mama mėlyną medžiagą pirko. Ėjom pro Kepurių kaimą į sustojimo aikštelę. Geležinis kelias buvo už didelio miško, už gerų keturių kilometrų nuo mūsų. Važiuosime į Pandėlį, į atlaidus, dar didesnę miestą negu Skapiškis. Nekantriai stoviu ant žovyrkelio, kurį traukinys turi kirsti, ir drebu. O čia juodas garvežys su keliais vagonais žvilgančiais bėgiais atkaukia, atidunda. Jis mus nuveš į kermošių, kur mama ilgą žibantį saldainį žadėjo nupirkti. Kiek galiu, prisiglaudžiu prie mamos, kad tik pro šalį lėkdamas traukinys nesuvažinėtų. Staiga ratai sucypia, vagono gale pamatau laiptelius, o dar aukščiau ir duris. Čia tau jau ne tėtės ratai, kuriuos ant medinių ašių Sarčiukas traukia, čia jau vagonas, laiptelių eilė. Lipu tais laipteliais, mama iš paskos, o viduje geltoni suolai palei kraštus. Ir mes jau važiuojame...

¹⁰¹ Liolys V. Prisiminimai, 2023, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

¹⁰² Vošteris J. Prisiminimai, 2023, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

¹⁰³ Šapranauskienė A. Prisiminimai, 2023, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

¹⁰⁴ Ajutienė (Balčiūnaitė) D. Prisiminimai, 2024, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

Vienas stulpas, apsikarstęs vielom, paskui kitas, trečias pro langus bėga. Dar Skapiškio baltą bažnyčią be bokšto tolumoje pamatau...“¹⁰⁵

Miškingame Skapiškio krašte, norint nuvažiuoti iš vieno kaimo į kitą keliais, reikėdavo daryti nemažus lankus. Čedasų pusėje esančių kaimų gyventojams tiesiai pasiekti Suvainišchio apylinkes trukdė Taručių šilas. *„Janavos kaimo gyventojai į Suvainiškį važiuodavo pro Vilkolius. Nuo Janavos žemių ribų iki Kalniečių kapinių šilu nėra nė kilometro. Kai pokario metais mirė viena Daunių šeimos moteriškių, jos karstą į kapines geležinkeliu vyrai nešė nešė, kad nereikėtų važiuoti kelių kilometrų aplink pro Užusienį.“¹⁰⁶*

„Siaurukas riedėjo nuo Sriubiškių pro Gineišių kaimo pakluones. Juo iš Kauno aplankyti tėvų atvykdavo būsimas aviacijos kapitonas, vėliau Salāmiesčio partizanų būrio vadas, Albinas Tindžiulis. Mano krikšto tėvelis, mokydamasis Kaune ar būdamas kariuomenėje, į namus grįždavo per šv. Kalėdas, šv. Velykas ir vasaros atostogas. Jis mums pranešdavo atvirlaiškiu, kada žada būti tėviškėje. Tik traukinukui nuūkus, greitai pamatydavome laukais ateinantį Albiną. Vieni juokai būdavo būsiamam karininkui iššokti iš lėtai judančio traukinuko.“¹⁰⁷

Siaurukas savo maršrutu kursavo ir karo metais. 1944 m. vasarą prie Skapiškio geležinkelio stoties iš visų pusių girdėjosi bombų sprogdimai. Iš Skapiškio stoties ir aplinkinių kaimų žmonės traukėsi iš namų. *„Geležinkelininkai nutarė į du siauruko prekinis vagonus sukrauti visą mantą, gyvulius, žmones ir važiuoti į Užubalio pusę, apsigyventi miškuose, kol frontas nueis į vakarus. Į vieno traukinio vagonus susikrovė „plačiojo“ geležinkelio tarnautojai, į kito – „siaurojo“. Iš ryto, apie šeštą valandą, nuo Bajorų kapų kalvos rusai paleido kelis sviedinius, kurie pro traukinį viršų nuskriejo už stoties ir sudegino vieną pastatą. „Siaurojo“ traukinio mašinistas Minelga, mano tėvas, puolė į garvežį, o padėjėjas Algirdas Bakaitis atsiklaupė jame ir pradėjo melstis. Tėvas paragino padėjėją važiuoti ir traukinys pajudėjo į šiaurę. Mes laimingai pasiekėme Užubalio stotelę, kurioje laukė ūkininko Inčiūros koros. Su šiuo žmogumi buvo iš anksto sutarta... Tik po dviejų savaitių sugrįžome namo.“¹⁰⁸*

Siaurojo geležinkelio linija prieš Vilkolių kaimą vingiavo Zablāčiaus kalnelio papėde, nelabai toli nuo dvaro. Zablāčiaus dvarelis laisvės kovų metais priglaudė partizanų grupę. Tuo metu dvare gyveno keletas šeimų. *„Mano senelių bute partizanai 1946 m. buvo įrengę slėptuvę. Čia slėpėsi keturi partizanai. 1947 m. vasario 25 d. žuvo Vytauto apygardos Šarūno rinktinės partizanai: Vladislavas Zemlickas, Petras Lukša, grupių vadai Liudvikas Mikšys ir Vilgelmas Milaknis. Emilija ir Konstantinas Zaborskiai buvo suimti.“¹⁰⁹*

Kaip šis pokario įvykis susijęs su siauruoju geležinkeliu kursuojančiu traukinuku? Vilija Zaborskė medžiagos apie šį įvykį ieškojo Ypatingajame archyve. Byla buvo nesutvarkyta. Joje rado į rusų kalbą išverstą laišką (ne originalą). Ji mano, kad tai partizanų vado laiškas.

Apklausų protokoluose teigiama, kad partizanai siauruku važiuodavo į Latviją pasiimti surinktų lėšų, išspausdintų atsišaukimų. Trumpa kelionė siauruku net pokario kovose turėjo labai svarbią reikšmę. Išlikęs rašyto laiško turinys:

¹⁰⁵ Usinavičius J. *Vėjas: atsiminimai, pokalbiai, atsisveikinimai*, 2021, p. 106–107.

¹⁰⁶ Žagarys P. *Jonavos kaimas*, 2015, p. 36.

¹⁰⁷ Tindžiulis R. *Prisiminimai*, 2004, V. *Aleknienės asmeninis archyvas*.

¹⁰⁸ Vasiliūnienė (Minelgaitė) A. *Prisiminimai*, 1999, p. 23, V. *Liolio asmeninis archyvas*.

¹⁰⁹ Zaborskė V. *Prisiminimai*, 2024, V. *Aleknienės asmeninis archyvas*.

„Brangūs draugai Liudai ir Vladai, gražus saulėtas rytas, man labai liūdna, kad mano žvilgsnis ir širdis krypta link Tėvynės, jos miškų, kuriuose visai neseniai skambėjo dainos, o šiandien ten ramu ir tylu. Prisiminimai prabunda ir maloniai primena mūsų būrelį, su kuriuo teko išgyventi džiaugsmą ir nemalonumus. Likimas mane nubloškė į svetimą kraštą, dažnai su liūdesiu prisimenu tėvynę, linksmus draugus. Nors aš čia gyvenu gerai, turiu gerų draugų, negaliu per šią šventę sėdėti su jumis už vieno stalo, todėl siunčiu geriausius linkėjimus, kad sektųsi jums sunkiomis dienomis, kad jūsų širdyse užtektų drąsos ir energijos, vykdant Tėvynės užduotis. Žūsta mūsų draugai didvyriai, mes sugebėsime už juos atkeršyti. Man uždarytos visos sienos ir galimybių sugrįžti nėra. 1946 m. liepos 24 d.“¹¹⁰

Kelionės tęsėsi ir paskutiniu siauruko gyvavimo metu. Pasak mokytojos A. Raišienės, iš Skapiškio į Pandėlio gimnaziją ji važinėjo net ketverius metus (1950–1954).

Pagal 1954 m. keleivinio-krovininio traukinio tvarkaraštį iš Skapiškio siaurukas išvykdavo 11.57 val., o Suvainiškį pasiekdavo 15.12 val. Iš Taručių stoties suukęs išriedėdavo 15.42 val., o Skapiškyje I keleivius išlaipindavo 18.57 val.

A. Raišienė prisiminė paskutinę savo kelionę traukinuku į Pandėlį. Ji su būsimu vyru 1960 m. rugsėjo mėn. vežė paduoti santuokos prašymus. Santuokos dieną ši transporto priemonė jau buvo uždaryta.

Šio krašto žmonės straipsnio autorei pasakojo, kad sovietų okupacijos metais ūkininkai privalėjo kirsti miškus ir nustatytą medienos kiekį atvežti į artimiausią siaurojo geležinkelio stotį. Paruoštą medieną iškraudavo Panemunio, Suvainišio, Pandėlio geležinkelio stotyse. „Liepta kiekvienai šeimai paruošti 30 kietmetrių medienos“¹¹¹. Medieną tempdavo dviem arkliais pakinkytais vežimais. „Savo vaikystės metais matydavau, kaip tempė rąstus į Pandėlį žmonės iš Vozgučių, Alizavos, Lebedžių, Martinonių ir kitų kaimų. Vaikai lėkdavo pasitikti atvažiuojančių rogių su rąstais. Mes prašydavome, kad mūsų rogutes leistų prikabinti prie vežimo. Beveik visi vadeliotojai mums leisdavo šią vaikystės pramogą. Tik drausdavo lipti ant sukrautų rąstų. Man atrodo, kad ši prievolė buvo vykdoma iki 1948 metų“¹¹².

Prieš siaurojo geležinkelio uždarymą darbininku dirbo Rimanto Dovidėno tėvas. Jis kartu su kitais bendradarbiais prižiūrėjo kelio atkarpą Pandėlys–Panemunis. Sūnus Rimantas pasakojo: „Kai tėvelis dirbo, aš dar buvau mažas. Išardžius siaurąjį geležinkelį, geležinkelininkams, gal ir kitiems žmonėms, išdalino riedmenis, pabėgius. Aš iš jų pasidariau štangą. Prie geležinkelio išdirbtame žemės lopinėlyje sodindavome bulves. Jas patys rankomis kasdavome.“¹¹³ Sukrautus siauruko pabėgius Taručių stotyje apie metus saugojo V. Susnys. Dovidėnų šeimos išsaugotos nuotraukos antroje pusėje yra įrašas „Šis traukinys nuo Pandėlio iki Suvainišio uždarytas 1962 m. gegužės 27 d. Iš viso ruožas Skapiškis–Suvainišis uždarytas 1962 m. liepos 1 d. Pradėtas ardyti 1962 m. liepos 26 d., baigtas tų pačių metų lapkričio 10 d.“¹¹⁴

Siaurojo geležinkelio ruožas Latvijoje nuo Suvainišio II stoties iki Neretų buvo išardytas 1952 m. Pateikėjai sakė, kad siauroju geležinkeliu

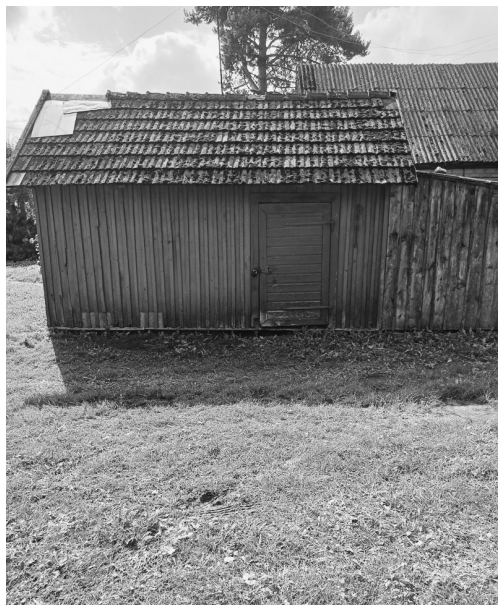
¹¹⁰ Lietuvos ypatingasis archyvas, F. K-1, ap. 58, b. 6477, l. 103.

¹¹¹ Jasiūnas B. Prisiminimai, 2023, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

¹¹² Karpinskienė (Likaitė) N. Prisiminimai, 2023, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

¹¹³ Dovidėnas R. Prisiminimai, 2024, V. Aleknienės asmeninis archyvas.

¹¹⁴ Dovidėnas R. Užrašas kitoje fotografijos pusėje, R. Dovidėno asmeninis archyvas.



traukinukas Lietuvoje nevažiavo nuo 1960 m. vėlyvo rudens. Pravažiudavo kartais garvežys su keliais krovininiais pusvagoniais.

Ar jautė vietos gyventojai nostalgiją netekę įprastos susisiekimo priemonės? Kitaip ir negalėjo būti. „Stotis Taručių kaime buvo pagrindinė suaugusiųjų ir vaikų susibūrimo vieta. Laukdavo atvažiuojančių, išlydėdavo išvažiuojančius, nes traukinukas buvo visos apylinkės pagrindinė susisiekimo priemonė. Kaimas ištuštėjo. Dabar stoties pastatas sutvarkytas, priklauso Boleslovui Jasiūnui.“¹¹⁵

Straipsnio autorė aplankė Taručių kaime gyvenantį B. Jasiūną. Jis teigė, kad buvusios geležinkelio stoties pastatą nusipirko grįžęs iš armijos. Pardavė Suvainiško kolūkio valdyba. Labai džiugu, kad ši vieta nevirto dykviete. Sodyba labai skoningai atnaujinta, pastato konstrukcija nekeista. Buvusią Taručių geležinkelio stotį primena likę ūkiniai pastatai, išlikęs buvęs įrankiams sudėti skirtas sandėliukas. Pažvelgus į žaliuosius Taručių šilo plotus, atrodo – tuoj tuoj pūškuodamas sutūtuos garvežiukas ir sustos galinėje stotelėje.

„Skapiškyje siauruko vietoje išvesta Lauko gatvė. Per laukus ejęs siauruko kelias išardytas, nebėra nė žymės.“¹¹⁶

Panemunio geležinkelio stoties name šiuo metu gyvena Danos Kaupelienės šeima. Pandėlio geležinkelio stoties vietą mena išlikęs sandėlio pastatas. Tačiau to meto visai neprimena.

Tik vienoje siaurojo geležinkelio kelio Skapiškis–Suvainiškis vietoje yra išsaugotas atminimo ženklas. Buvusio tilto per Apaščios upę vietoje

Buvusios Taručių geležinkelio stoties pastatas, kuriame gyvena B. Jasiūnas. 2023 m. Aut. nuotr.

Buvęs Taručių geležinkelio stoties sandėliukas. 2023 m. Aut. nuotr.

¹¹⁵ Jakubėnas E. *Suvainiškis ir jo apylinkės*, 2014, p. 145.

¹¹⁶ Raišienė A. *Prisiminimai*, 2024, V. *Alekniėnės asmeninis archyvas*.

pandėlietis „V. Pipikas jį yra pažymėjęs simboliniu garvežiu su dviem vagonais, išpjautais iš metalo lakštų. Lieptelis – iš originalių bėgių.“¹¹⁷

* * *

XX a. pirmoji pusė – siaurojo geležinkelio Skapiškis–Suvainiškis gyvavimo laikas. Šiuo keliu traukinukas pūškavo, prie kiekvienos stoties prieš sustodamas ūkavo apie 44 metus. Svarbiausia, kad jis buvo reikalingas ir mylimas šio krašto žmonių. Pastatytas kaizerinės Vokietijos iš mūsų šalies išvežti turimam turtui, nepriklausomybės metais tenkino atsikuriančios valstybės vietinių keleivių ir krovinių vežimo poreikius, nors sovietų okupacijos metais paskirtis nesikeitė, tačiau sulaukė savo natūralios mirties.

Straipsnis spausdintas „Lietuvos valsčių“ serijos monografijoje „Panemunis. Čedasai. Suvainiškis“ (vyr. redaktorius sudarytojas Venantas Mačiekus).

Straipsnio kalbos redaktorė Margarita Mačiekienė, korektorė Rasa Kašėtienė, anglų k. redaktorius, vertėjas Aloyzas Pranas Knabikas.

Straipsnio priedai skelbiami atskirai tam skirtuose leidinio skyriuose:

1. Straipsnio santraukos lietuvių ir anglų kalbomis.
2. Žinios apie autorių.

Nurodymai dėl straipsnių naudojimo (citavimo): Skelbiant ar bet koku būdu panaudojant bet kurį elektroninio serialinio leidinio „Lietuvos lokaliniai tyrimai“ svetainės www.llt.lt straipsnį ar jo dalį kartu su juo privaloma skelbti leidinio „Lietuvos lokaliniai tyrimai“ visą nesutrumpintą pavadinimą, jo tarptautinio standartinio serialinio leidinio numerį ISSN 2029-0799, interneto svetainės www.llt.lt pavadinimą, tomo (darbo) sutartinį kodinį pavadinimą, straipsnio autorių, straipsnio pavadinimą, „Lietuvos valsčių“ serijos ir monografijos, kuriai straipsnis parašytas, pavadinimus bei straipsnio pirmojo paskelbimo serijos monografijoje ir jo paskelbimo svetainėje www.llt.lt datas (jei šios datos sutampa, skelbiama viena – paskelbimo svetainėje www.llt.lt data).

¹¹⁷ Rušėnienė L. Spaustuvės atlieką vaikai kramtė kaip gumą, *Panevėžio kraštas*, 2024, sausio 12, nr. 3.