

**Joniškio rajono savivaldybės viešoji biblioteka
Kriukų filialas**

***JONIŠKIO-ŽEIMELIO
SIAURUKAS
KRIUKŲ GELEŽINKELIO LINIJA***

Kraštotyros darbas

2002 m.

Joniškio - Žeimelio siaurukas. Kriukų geležinkelio linija

Rasa KURLIENĖ

Siaurukas. Taip paprastai ir švelniai dažniausiai Lietuvoje vadinamas siaurasis geležinkelis, atsiradęs XIXa. pabaigoje. Tai daugiasluoksnė kultūros vertybė, neprezentuojanti į svarbius šalies istorijos etapus: XIXa. pabaigos techninę revoliuciją, Pirmojo pasaulinio karo eigą, Nepriklausomos Lietuvos ekonomikos raidą ir sovietmečio ekonominės politikos vėjus¹.

Siaurojo geležinkelio plėtrą Pirmojo pasaulinio karo metais sąlygojo vokiečių kariuomenės veikla. 1916-1917 m. vokiečiai, panaudoję darbus savo kariuomenę, belaisvius bei vietos žmones, iš Joniškio į Žeimelį atvedė siaurąjį geležinkelį. Darbai buvo vykdomi rankiniu būdu, panaudojant, kastuvus, kūjus bei kitus primityvius įrankius. Per metus buvo nutiestas 60 cm vėžės pločio 30 kilometrų ruožas Joniškis-Žeimelis. 1920-1928 m. respublikos siaurieji geležinkeliai perorganizuojami ir pitaikomi prie jau pradėjusios ryškėti Lietuvos ūkio struktūros. 1921 m. Rugsėjo 8 d. Lietuvos siaurųjų geležinkelių tarnybos bei eksploatacijos skyriaus viršininkai pasirašė raštą, adresuotą kelio meistriui Gecevičiui, kuriuo įpareigojo jį pradėti darbą, atstatant siaurojo geležinkelio Joniškis-Žeimelis ruožą. Geležinkelio atkūrimu buvo suinterisuoti ir vietos gyventojai. Kriukų valsčiaus taryba (1921 m. balandžio 29 d. Protokolas Nr.5) svarstė siaurojo geležinkelio klausimą ir nutarė: „kad geležinkelio pravedimas nuo Joniškio iki Žeimelio reikalingas. Valsčiaus taryba iš savo pusės pasižada: perleisti be atlyginimo reikalingą žemės plotą visam geležinkeliui ir stotims savo valsčiaus ribose, sukasti 1000 kub. m. žemės ir duoti reikalingą vežimų skaičių atgabenimui reikalingos medžiagos geležinkelio tiltams ir t. p. be atlyginimo“².

Nuo 1926 m. gegužės 1 d. kelio meistru paskiriamas Mikas Gabnys. 1928 m. birželio 1 d. ruožo eismą laikinojo teisėmis tvarko Joniškio siaurųjų geležinkelių depo viršininkas Liudas Valentinavičius. Jo žinioje du stoties viršininkai, iešmininkas ir konduktorius, depe - mašinistas, jo padėjėjas, raštininkas ir kūrikas-sargas³. 1930 m. sausio 1 d. L. Valentinavičius tvirtinamas III eilės VIII kategorijos eksploatacijos tvarkytoju⁴.

Vokiečių kariuomenės pamesto siaurojo geležinkelio ruožo atstatymui buvo ruošiamasi netrumpai, ieškota vietos valdžios paramos. 1921 m.

kelias, ypač geležinkelio tiltai, buvo Lietuvos geležinkelių specialistų apžiūrėti ir įvertinti, išsiaiškintas būsimų tiltų ir vandenlaidų dydis. Po metų, 1922 m. rugsėjo 17 d. Siaurųjų geležinkelių tarnyba Kaune gavo Švilkos telegramą apie atstatymo darbų Jonišchio – Žeimelio ruože užbaigimą ir galimą eismo atkūrimą⁵. Kelio priėmimo komisija sustatė priėmimo aktą ir ruožas pradėtas eksploatuoti. 1922 m. geležinkelio linijos Joniškis-Žeimelis remontas Lietuvos geležinkeliams kainavo 460235,34 auksinių ir 134,66 Lt⁶.

Joniškio-Žeimelio siaurukas buvo 28,5 km. ilgio. Žemės pylimai 3 m platumo, antpilio sluoksnis – 30 cm, kelio plotis 0,60 m, bėgių ilgis – 5 m, pabėgiai geležiniai. Stotys buvo trys: Joniškyje, Kriukuose ir Žeimelyje. Kelyje – aštuoniolika medinių tiltų, daug pervažų. Pervežimui naudoti du garvežiai, kurie vandenį ėmė iš šulinių. Keleivių pervežimui buvo naudojami 6 vagonai, 1 bagažo. Kroviniams vežti skirta 21 pusvagonis ir platforma. Tarnautojų skaičius buvo nedidelis: ruožo viršininkas – 1, kelio meistras – 1, stoties viršininkų – 2, dvi garvežių konduktorių [mašinistai-L.V.Ž.] ir tepikų brigados, depo viršininkas – 1. Trūko etatinių tarnautojų, reikėjo pastatyti stotį Kriukuose, pasirūpinti tarnautojų gyvenamuoju plotu, stočių, kelio, konduktorių ir visu kitu reikalingu inventoriumi.

Nuo 1932 m. gegužės 8 d. ruožas perėjo į vienos pamainos su pertraukomis darbo grafiką⁷, pagal kurią buvo dirbama iki tarybinės invazijos ir Lietuvos geležinkelių inkorporavimo į TSRS geležinkelių sistemą.

1924 m. lapkričio 16 d. scheminis keleivinių traukinių tvarkaraštis nurodo, kad tarp Jonišchio ir Žeimelio kasdien kursavo viena pora traukinių, pirmadieniais ir ketvirtadieniais jai į pagalbą buvo leidžiama antra pora⁸.

1934 m. gegužės 15 d. analogiškas tvarkaraštis nurodo jau tik vieną traukinių porą, vežusią ir paštą⁹. Padėtis nepasikeitė ir hitlerinės okupacijos metais.

Ruožo darbuotojų kaita parodyta šioje lentelėje¹⁰:

Metai	Etatinių	Laisvai samdomų etatinėse vietose	Nuolatinių traukos dieninių darbininkų	Atsitiktinai samdomų	Viso	Vienam naudojamam km teko
1931	13		2	2	17	0,58
1932	12		2	1	15	0,52
1933	12		1	2	15	0,52
1934	11		1	3	15	0,51
1935	10	1		3	14	0,48
1936	11			3	14	0,48
1937	14			4	18	

1927-1934 metais vyksta ruožo remonto darbai, statomi tiltai, tvarkomos jų sankasos, dedami betoniniai, gelžbetoniniai vamzdžiai, mediniai tašai keičiami gelžbetoniniais balkiais.

1939 m. numatoma Joniškių-Žeimelio liniją rekonstruoti praplatinant kelio vėžę iki 750 mm. Ir pratęsti ją nuo Žeimelio iki Šiaulių-Biržų siaurojo geležinkelio¹¹. 1940 m., netekus nepriklausomybės ir likviduojant Siaurųjų geležinkelių direkciją, geležinkelio ruožo administravimas buvo perduotas naujai suorganizuotai Šiaulių geležinkelių apygardai, o Joniškis - Žeimelis-Joniškis ruožo statyba tarybinių Lietuvos geležinkelių kelio tarybai¹².

Joniškis siaurojo geležinkelio V klasės stotis. Nuo 1932 m. Gegužės 8 d. stotis tapo atsakinga už eismą visame ruože, kai nedarbo Žeimelio stotis, pervesta į vienos pamainos su pertraukomis budėjimo grafiką. 1930 m. atliktas kapitalinis pastato remontas, išbetonuota duobė garvežiams valyti. 1931 m. įrengta prekių rampa¹³. Depas stotyje ne tik aptarnavo riedmenis, bet ir remontavo garvežius, keleivinius bei prekinus vagonus.

Joniškis Plentas-sustojimo vieta. Jokios komercinės veiklos nevedė¹⁴.

Kita sustojimo vieta – Skakai¹⁵. Nuo 1957 m. kovo 1 d. liko tik keleivių įlipimo ir išlipimo iš traukinių vieta, be bagažo ir krovinių operacijų¹⁶.

Skakų komercinis darbas 1926-1937 metais¹⁷.

Metai	Keleivių skaičius		Siuntų skaičius vienetais					
	atvyko	išvyko	Bagažo		Prekių		Iš viso	
			išvežta	atvežta	išvežta	atvežta	išvežta	atvežta
1926	2							
1927								
1930	7			3				3
1931	252			1	28		29	1
1932	260				69		69	
1933	193	1		1	3	8	3	9
1934	160	1						
1935	244			1				1
1936	337			1				1
1937	258			2				2

Skakų komercinis darbas 1926-1937 metais (tęsinys).

Metai	Vežta tonomis					
	Bagažo		Prekių		Iš viso	
	išvežta	atvežta	išvežta	atvežta	išvežta	atvežta
1931			99		99	
1932			438		438	
1933			23	14	23	14

Kriukai – V klasės siaurojo geležinkelio stotis¹⁸. 1930 metais Lietuvos geležinkeliai kapitaliai remontavo stoties keleivių namą, bet finansinės išlaidos buvo juokingai mažos. Tik 209,87 Lt. Tuomet stotyje pastatyta WC geležinkeliams kainavo 484,45 Lt.¹⁹ 1931 m. stotyje pastatomas bagažo sandėlis. Už jo pastatymą darbininkams buvo sumokėta 178,34 Lt.²⁰ Toks menkas darbo apmokėjimas irgi rodo, kad bagažinė pastatyta labai nedidelė. Atlikti patobulinimai stoties komercinės veiklos nepadidino ir, kaip rodo statistikų duomenys, 1935 metais Kriukuose stoties neliko, ji paversta sustojimo vieta.

Kriukų komercinę veiklą 1924-1937 m. atspindi ši lentelė²².

Metai	Keleivių		Siuntų skaičius vienetais					
			Bagažo		Prekių		Iš viso	
			išvyko	atvyko	išvežta	atvežta	išvežta	atvežta
1924	4361	8074	100	160	74	121	174	281
1925	5558	6162	155	162	99	158	254	320
1926	4941	3205	176	208	180	226	356	433
1927	5803	6480	237	226	178	309	415	535
1928	5310	6304	263	247	147	397	410	644
1929	3579	4271	222	173	233	848	455	1021
1930	2626	3215	270	144	317	450	587	594
1931	2019	2491	896	133	416	727	1312	860
1932	1706	2498	175	135	540	703	715	838
1933	1558	1825	157	247	281	408	438	655
1934	1401	2130	132	171	365	389	497	560
1935	1695	2712	117	189	470	344	587	533
1936	1917	3245	99	157	499	405	598	562
1937	2326	3784	96	181	533	571	629	762

Kriukų komercinė veikla 1924-1934 m. (tęsinys).

Metai	Vežta tonomis						Bendros Stoties Įplokos Lt
	Bagažo		Prekių		Iš viso		
	išvežta	atvežta	išvežta	atvežta	išvežta	atvežta	
1924	6	10	322	421	328	431	
1925	6	10	318	353	324	363	
1926	8	9	548	408	556	417	25541,85
1927	8	11	426	472	434	483	30838,25
1928	7	10	261	552	268	562	31174,95
1929	6	7	390	2394	396	2401	31174,95
1930	6	5	715	529	721	534	27165,50
1931	28	6	1308	1356	1336	1362	23585,90
1932	5	3	1817	805	1823	808	30441,20
1933	4	7	853	636	857	643	26155,40
1934	2	2	1292	439	1294	441	20355,80
1935	2	3	2349	430	2351	433	17982,50
1936	2	3	2425	441	2457	444	
1937	2	4	2614	881	2616	885	

Lieporiai (taip nurodytas stotelės pavadinimas archyvuose – autorės pastaba) - sustojimo vieta²³.

Lieporių komercinė veikla 1925-1937 m²⁴.

Metai	Keleivių		Siuntų skaičius vienetais					
	atvyko	išvyko	Bagažo		Prekių		Iš viso	
			išvežta	atvežta	išvežta	atvežta	išvežta	atvežta
1924								
1925		6						
1926								
1927	2							
1928	2							
1929	2							
1930	385			3				3
1931	307			13	27	2	27	15
1932	236			4	29	5	29	9
1933	180			6	26		26	6
1934	207			6		1		7
1935	234	5		1				1
1936	285			1				1
1937	307							

Lieporių komercinė veikla 1925-1937 m.(tęsinys).

Lieporių važta tonomis tarpukario metais 1931-1934 m.

Metai	Vežta tonomis					
	Bagažo		Prekių		Iš viso	
	išvežta	atvežta	išvežta	atvežta	išvežta	atvežta
1931		1	148	10	148	11
1932			195	17	195	17
1933		1	177		177	1
1934				4		4

Viekšniai –sustojimo vieta²⁵.

Žeimelis –V klasės stotis, kuri 1940 m. vasario 1 d. reorganizuota į IV klasės stotį²⁶.

Kriukiečiai pasakoja, kad 1935-1936 m. į Kriukų stotį arkliais atgabenta ąžuolo mediena siauruku keliaudavo į Joniškį, o iš ten buvo transportuojama net į Angliją. Suvežtą į krūvas medieną Kriukų stotyje saugojo vietos gyventojas Juozas Kurlys²⁷.

1940 m. buvo padarytas naujas pylimas, uždėtas trečias 75cm. bėgis, kad galėtų važiuoti ilatis traukinys. Dabar iš Kriukų buvo galima nuvažiuoti ne tik iki Žeimelio, bet ir iki Lauksodžio, Vaškų, Joniškėlio, Panevėžio, Anykščių, Utenos, Švenčionėlių, iki pat Baltarusijos sienos. Šiais keliais 1944-1945 m. buvo labia patogų gabenti karinę techniką

Karo metais Bivainmiškyje buvo įsikūrusios tankų remonto dirbtuvės. Kadangi siaukas ėjo pro mišką, bevažinėdami tankai buvo apgadinę bėgius. Po remonto ties didesniais keliais buvo padarytas pervažos, tarp bėgių įdedant lentas.

Vokiečių okupacijos metais iš Kriukų į Joniškį buvo galima nuvažiuoti už 10 feningų (vieno kiaušinio vertė). Iš Joniškio traukinys išvykdavo apie 24 valandą, Žeimelyje apsisukdavo ir vėl į Joniškį grįždavo apie 5 valandą ryto.

Traukinys didesnio greičio neišvystydavo. Greitai bėgantys jaunuoliai sugebėdavo jį pasivyti, įsikabinti į turėklus ir, užšokę ant laiptelių, patekti į vagoną. Žinoma, tai darydavo konduktoriui nematant. Dar kiti juokaudavo, kad greitis buvęs toks, jog iššokęs iš važiuojančio traukinio galėjai spėti atlikti “savo reikalą” ir vėl pasivijęs išokti. Kadangi tuo metu nebuvo jokio kito motorizuoto transporto, traukiniu žmonės važiuodavo į miestą apsipirkti, į banką ir kitais reikalais. Siaurukas buvo labai naudingas tiek keleiviams, tiek ir prekėms vežti. Prekinių vagonų pakrovimui stotyse ir tarpstotėse buvo padarytos geležinkelio atšakos, kuriomis stumdavo vagonus. Prekinis traukinys pavilkdavo iki aštuonių vagonų. Į Joniškį iš Kriukų ir Žeimelio buvo vežamos malkos, iš Kriukų pieninės - sviestas. Rudenį į fabriką veždavo cukrinius runkelius (Joniškio stotyje juos

tekdamo perkrauti į didžiuosius vagonus). Pavasarį ūkininkams būdavo atvežamos trąšos („Zuperis“, „Čili salietra“).

Prekinis traukinys važiuodavo pagal reikalą - tokiu dažnumu ir su tiek vagonų, kiek reikėdavo. Jei pervežamų krovinių būdavo nedaug, tai vieną kitą vagoną prikabindavo prie keleivinio traukiniosąstato.

Kai važiuodavo tuščias traukinys – sakydavo:

-Čiku pišku, čiku pišku...

Pilnas:

- Pačiups, pačiups, pačiups...

Dar ir dabar daugelis atsimena vietinių gyventojų sukurtą dainą.

Nuo Žeimelio iki Kriukų

Pilnas kelias vabaliukų.

Oi kaip toli, oi kaip toli

Mergužėlė mylimoji.

Keleivių sąstatą sudarė 5-6 vagonai. Vagonų rėmai buvo padaryti išmedžio, sutvirtinti metalu, o iš lauko pusės apkalti skarda. Viduje, iš šonų, stovėjo kieti mediniai suolai. Šviesa sklisdavo pro nedidelius įstiklintus langelius. Sutemus apšvietimui buvo naudojama žibalinė lempa ar žvakė. Vagoną apšildydavo čia pat stovintis metalinis pečius (buržuika). Šilumos daug nebuvo, mat tik retsykais įmesdavo vieną kitą pliauską. Garvežio apšvietimas – žibalinės lempos su stikliniais gaubtais, kurie apsaugodavo nuo lietaus. Paskutinis vagonas – tarnybinis. Jame sėdėdavo du garvežio mašinistai ir konduktorius (palydovas). Pastarasis rūpindavosi ne tik keleivių, bet ir spaudos, krovinių (sviesto) gabenimu.

Garvežys buvo kūrenamas kietu kuru: malkomis ir anglimi. Traukinio gale buvo vežama cisterna su vandeniu garo katilui papildyti. Prieš Valakų kaimą buvo griovys ir specialus šulinėlis. Čia traukinys sustodavo pasipildyti vandens atsargų.

Baigiantis Antrajam pasauliniam karui norinčių dirbti prie geležinkelio buvo daug. Nors tie žmonės ir nelabai sugebėjo atlikti pareigų, tačiau geležinkeliams nereikėjo eiti į armiją, į frontą, todėl ir viliojo šis darbas. Tuo metu niekas nežinojo, kiek dar tęsis karas, o vėliau bijojo, kad nekiltų karas su Amerika.

Prie siauruko linijos buvo įsidarbinęs kriukietis Jonas Vigėlis (gimęs 1927 metais). Dvidešimtmetis jaunuolis 1947 m. vasario 1d. buvo paskirtas Panevėžio siaurojo geležinkelio ruožo penktojo ploto(Kriukų) kelio darbininku. Kuriantis kolūkiams Jonas, nenorėdamas dykai dirbti, geriau pasirinko darbą prie geležinkelio. Nors pradžioje atlyginimo čia taip pat negaudavo. Per savaitę gaudavo tik duonos kortelę, už kurią buvo skiriami

du kepalėliai forminės duonos (tik dirbančiajam prasimaitinti). Vėliau mokėjo po labai nedaug – keletą rublių per mėnesį.

Pokario metais J. Vigėliui teko eiti sargybą, kad kas neišardytų geležinkelio. Naktį, prieš keleivinio traukinio atvykimą, keletas darbininkų su žibalinėmis lempomis apeidavo apie 10 kilometrų geležinkelio ruožą. Bėgius tikrindavo specialiu rankiniu prietaisu – lygintuvu. Lygintuvo pagalba buvo nustatomi įvairūs geležinkelio defektai ir gedimai: praplatėjimai, susiaurėjimai, duobės ir kt. Sekmadieniais būdavo išveginės. Tada šį darbą atlikdavo stoties sargas.

Jonas atsimena nutikimą, kaip jam pradėjus dirbti, į Kriukus atvykusiame traukinyje, buvo rastas nušautas 18 metų jaunuolis. Rado jį gulintį vagonų sujungimo vietoje kulkos perverta galva. Žeimelyje apsisukęs traukinys nušautą jaunuolį atgabeno į Joniškį. Buvo pranešta milicijai, saugumiečiams, tėvams. Nušautas buvo Jonas Rašimas iš Mindaugių kaimo. Jis siauruku nuolat važinėdavo į Žeimelį, kur mokėsi traktorininku. Buvo nuspręsta, jog tai miškinio darbas, tačiau nusikaltelis liko nesurastas.

Žiemą būdavo daug darbo. Tada jau dirbdavo be išveiginių po 6-7 žmones. Sniegui nuo bėgių nukasti dar ir iš kaimo žmonių pasamdavo.

Žemesnėse vietose, bėgių apsaugai nuo sniego, 20 metrų nuo geležinkelio, buvo statomos sniegtvorės.

Kartu su Jonu Vigėliu dirbo Jonas Balčiūnas (gimęs 1921 m.) iš Svirų kaimo. 1944 metais, bijodamas, kad vokiečiai neišsiųstų jo į frontą, įsidarbino Kriukuose geležinkelio remontininku. J. Balčiūnui teko prižiūrėti bei remontuoti geležinkelį ir pylimą. Daugiausia darbo būdavo žiemą, kai iškrisdavo daug sniego. Tačiau ir smagu būdavo dirbti, nes kasti sniego ateidavo ir panelių. Darbininkams siauruku iš Panevėžio per Žeimelį atveždavo duoną. Per metus keletą kartų geležinkeliniai su savo šeimomis galėdavo nemokamai gauti bilietus važiuoti traukiniu į ekskursijas. Jonas su šeima keletą kartų buvo Vilniuje: apžiūrėjo bažnyčias, Aušros vartus, miestą. Rugpjūčio mėnesį būdavo švenčiama geležinkelinė šventė. Į šventę susirinkdavo ne tik vietiniai darbininkai su šeimomis, bet ir valdžios atstovai iš Panevėžio. Visi pasivaišindavo, pabendraudavo, pasilinksmindavo. Šventės vykdavo ne tik Kriukuose, bet kituose kaimuose, kaip susitardavo: yra buvę Valakuose, Sviruose.

Jonas Balčiūnas prie geležinkelio dirbo iki pat jo uždarymo 1960 metais. Už gerą tarnybą yra gavęs tris medalius²⁹.

Kriukų stoties viršininku ir kelio meistru dirbo: Mikas Gabnys, Pranas Lebedis, Liudas Valentinavičius, Vaclovas Zleckis, Vincas Venislovas, Stasys Indriliūnas.

Kriukų geležinkelio tarnyboje yra dirbę : Petras Avižienis, Jonas Balčiūnas, Edvardas Imenavičius, Laurynas Janužis, Antanas Kesteris, Steponas Kiudelis, Leonas Klimavičius, Juozas Kurlys, Simonas Mačiulis, Jonas Šileris, Jonas Vigėlis.

Apie 1960-1963 metais, atsiradus autobusams ir kitokiam transportui, siaurukas jau nebebuvo naudingas. Nepatogu buvo stotyse iš siauruko į didesnius vagonus perkrauti prekes. Be to, bėgiai ir pats traukinys nusidevėjo, o kapitalinis remontas nebeapsimokėjo. Visi bėgiai ir metaliniai pabėgiai nukeliavo į metalo laužą, o traukinys buvo paliktas Joniškio depo.

NUOTRAUKOS

iš asmeninio Jono Vigėlio archyvo



Kriukų kelio tarnybos darbininkai. Nuotraukoje pirmoje eilėje (iš kairės į dešinę): antras – Miškinis, Joniškio kelių tarnybos brigadininkas, trečias – Vincas Venislovas, Kriukų kelio tarnybos brigadininkas, ketvirtas-Eduardas Imenavičius, Kriukų kelio vyresnysis darbininkas, penktas –Kiudelis, Joniškio kelio meistras



Nuotraukoje (iš kairės į dešinę): Antanas Kesteris ir
Jonas Vigėlis



Į paskutinę kelionę palydimas Kriukų geležinkelio stoties viršininkas Zaleckis



Kriukų geležinkelio stoties viršininko Zaleckio laidotuvės. Prie karsto bendradarbiai. Nuotraukoje pirmas iš dešinės Jonišchio remonto bazės ("Depo") viršininkas Savickas



17/1423/

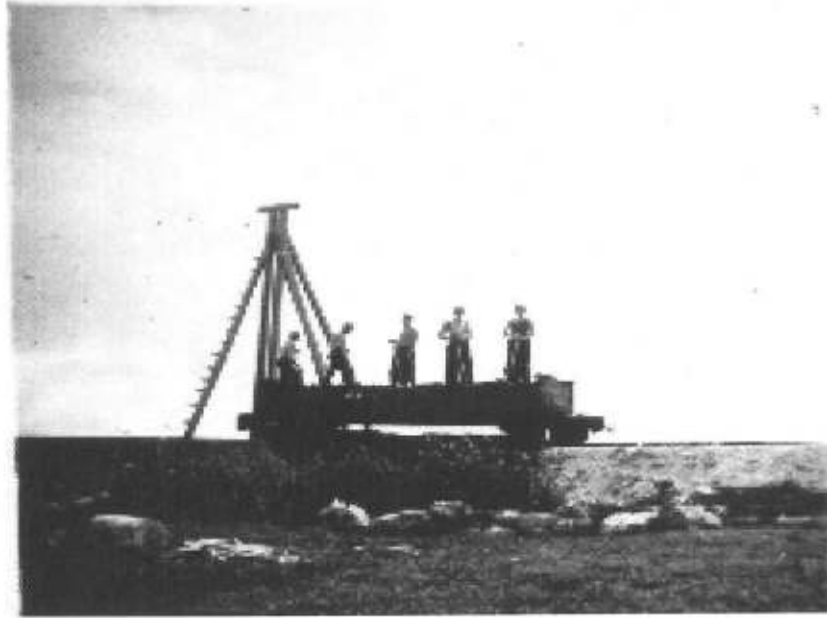
Kriukuose prie keleivinio vagonėlio. Nuotraukoje: viršutinėje eilėje (iš kairės į dešinę): Joniško kelių tarnybos vyresnysis darbininkas Kiudelis, Kriukų kelio remontininkai: Ignas Augustauskas, Edvardas Imenavičius, Jonas Balčiūnas, Paulina Balčiūnaitė, Birutė Zaleckienė, Vincas Venislovas, pirmoje eilėje (iš kairės į dešinę): Petras Avižienis, Miškinis (iš Žeimelio kelio tarnybos), Jonas Vigėlis, Kazimieras Valiukas, Kublickas (iš Žeimelio), sekančių dviejų iš Žeimelio pavardės nežinomos, Antanas Kesteris, priekyje Zaleckio vaikai: Danguolė ir Kęstutis



Potvynis prie Mindaugių 1951 metų pavasarį. Nuotr. (iš kairės į dešinę) kelio remontininkai: Jonas Balčiūnas, Mykolas Valiukas, Jonas Vigėlis, Kazimieras Valiukas ir du mašinistai.



Kriukų geležinkelio stoties viršininko ir kelio meistro Zaleckio laidotuvės. Nuotraukoje (iš kairės į dešinę) prie karsto stovi sūnūs Vytautas ir Kęstutis, žmona Birutė, dukros Danguolė ir Nijolė.



Mindaugių tilto ir pylimo sutvirtinimo darbai 1951 m. pavasario potvynio metu. Nuotraukoje – krovininis vagonėlis-platforma ir įtaisas poliams kalti į upės vagą. Darbininkai (iš kairės į dešinę): Jonas Vigėlis, Feliksas Tiknius, Mykolas Valiukas. Jonas Balčiūnas, paskutinis nežinomas.

Šaltiniai ir literatūra

1. Lingaitis L. P. Ar išsaugosime siauruką? // Mokslas ir gyvenimas. - ?
2. Lietuvos valstybės centrinis archyvas (Toliau – LVCA). F. 1160. A. 7. B. 296. L 102.
3. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 309. L. 9.
4. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 444. L. 48.
5. LVCA. F. 1160. A. 7. B. 596. L. 75.
6. LVCA. F. 1160. A. 5. B. 1864. L. 1.
7. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 488. L. 61
8. LVCA. F. 1160. A. 8. B. 1544. L.
9. LVCA. F. 1160. A. 8. B. 1545. L. 1.
10. Lietuvos geležinkelių 1931 metų darbuotės apyskaita (Tiliau – 1931 [ir atitinkamai kitų] m. ... apyskaita) .P. 145; 1933m. ... apyskaita. P. 155; 1934m. ... apyskaita. P. 296; 1935m. ... apyskaita. P. 211; Susisiekimo ministerijos 1936m. metraštis (toliau – 1936m. metraštis). P. 199.
11. Lietuvoje // Geležinkelinkas. 1940. Nr.2. P.35.
12. LVCA. F. 1160. A. 5. B. 386. L. 24.
13. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 342. L. 21. 0
14. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 342. L. 21.
15. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 342. L. 21.
16. Spisok stancij železnodorožnoi seti SSSr. Moskva. Gos. Transportnoje železnodorožnoje izd. 1957. S. 300.
17. 1926m. ... apyskaita. P. 282 – 283; 1927m. ... apyskaita. P. 206 – 207; 1928m. ... apyskaita. P. 290 – 291; 1929m. ... apyskaita. P. 250 – 251; 1930m. ... apyskaita. P. 282 – 283; 1931m. ... apyskaita. P. 196 – 197; 1932m. ... apyskaita. P. 212 – 213; 1933m. ... apyskaita. P. 208 – 209; 1934m. ... apyskaita. P. 340 – 341; 1935m. ... apyskaita. P. 256 – 257; 1936m. ... metraštis. P. 226 – 227; 1937m. ... metraštis. P. 254 – 255.
18. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 342. L. 21.
19. 1930m. ... apyskaita. P. 212.
20. 1931m. ... apyskaita. P. 190.
21. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 306. L. 134.
22. 1924m. ... apyskaita. P. 226– 227; 1925m. ... apyskaita. P. 288 – 289; 1926m. ... apyskaita. P. 282 - 283; 1927m. ... apyskaita. P. 206

- 207; 1928m. ... apyskaita. P. 290 – 291; 1929m. ... apyskaita. P. 250 – 251; 1930m. ... apyskaita. P. 282 – 283; 1931m. ... apyskaita. P. 196 – 197; 1932m. ... apyskaita. P. 212 – 213; 1933m. ... apyskaita. P. 208 – 209; 1934m. ... apyskaita. P. 340 – 341; 1935m. ... apyskaita. P. 256 – 257; 1936m. ... metraštis. P. 226 – 227; 1937m. ... metraštis. P. 254 – 255.
23. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 342. L. 21
24. 1925m. ..apyskaita. P. 288 – 289; 1926m. ...apyskaita. P. 282 – 283; 1927m. ... apyskaita. P. 206 – 207; 1928m. ..apyskaita. P. 290 – 291; 1929m. ... apyskaita. P. 250 – 251; 1930m. ... apyskaita. P. 282 – 283; 1931m. ..apyskaita. P. 196 – 197; 1932m. ... apyskaita. P. 212 – 213; 1933m. ... apyskaita. P. 208 – 209; 1934m. ... apyskaita. P. 340 – 341; 1935m. ... apyskaita. P. 256 – 257; 1936m. ... metraštis. P. 226 – 227; 1937m. ... metraštis. P. 254 – 255.
25. Lietuvos geležinkelių atstumų lentelės (tarifo VI dalis) . K. [1931 J. P. 10.
26. LVCA. F. 1160. A. 4. B. 342. L. 21.
27. Pasakojo Vytautas Kurlis, g. 1936 m., gyv. Kriukuose.
28. Pasakojo Jonas Vigėlis, g. 1927 m., gyv. Kriukuose.
29. Pasakojo Jonas Balčiūnas, g. 1921 m., gyv. Mindaugių k.
30. Naudotasi Humanitarinių mokslų daktaro, docento Liubomiro Viktoro Žeimanto surinkta archyvine medžiaga.
31. Panaudotos Jono Vigėlio asmeninio archyvo nuotraukos.

Joniškio rajono savivaldybės viešoji biblioteka
Kriukų filialas

***JONIŠKIO-ŽEIMELIO
SIAURUKAS
KRIUKŲ GELEŽINKELIO LINIJA***

Kraštotyros darbas

2002 m.

**Medžiagą surinko Rasa Kurlienė
Darbą parengė Genė Čiutienė
Kompiuteriu rinko Regina Šilinskienė**

Siaurukas. Taip paprastai ir švelniai dažniausiai vadinamas Lietuvoje siaurasis geležinkelis, atsiradęs XIX a. pabaigoje. 2002 m. žmonių pamėgtas Lietuvos siaurasis geležinkelis pažymėjo savo auksinį jubiliejų, nors jo geriausios dienos jau negrižtamai praėjo.

Joniškio – Žeimelio siaurojo geležinkelio linija apie 30 km buvo atidaryta 1922 m.* Iš Joniškio geležinkelio stoties siaurukas ėjo pro Bivainių mišką, Saugėlaukį, Kriukus į Žeimelį. Sovietiniais metais siauroju geležinkeliu gabendavo cukrinius runkelius, malkas, smėlį, trąšas, medieną. Keleiviniai siaurojo geležinkelio reisai buvo populiari vietos gyventojų susisiekimo priemonė. Rašytinių šaltinių apie siauruko liniją, ėjusią per Joniškio vietas nedaug.

Joniškio viešosios bibliotekos Kriukų filialo vyr. bibliotekininkė Rasa Kurlienė rinko ir kaupė prisiminimus ir nuotraukas iš dirbusių geležinkelių prie Kriukų geležinkelio linijos. Surinktą medžiagą panaudojo šiam kraštotyros darbui.

Genė Čiutienė

* Lietuvos TSR urbanistikos paminklai. T.4.: Joniškis.- Vilnius.- 1981, p. 99

Siauruką prisimenant ...

Prie siauruko linijos buvo įsidarbinęs kriukietis Jonas Vigėlis (gimęs 1927 metais). Tada jam buvo dvidešimt metų, kai 1947 m. vasario 1 d. buvo paskirtas Panevėžio siaurojo geležinkelio ruožo penktojo ploto (Kriukų) kelio darbininku. Tuo metu norinčių dirbti prie geležinkelio buvo daug. Nors tie žmonės ir nelabai sugebėjo atlikti pareigų, tačiau geležinkeliams nereikėjo eiti į armiją, į frontą, todėl ir viliojo šis darbas. Niekas nežinojo, kiek dar tęsis karas, bijojo, kad nekiltų karas su Amerika. Tuo metu kūrėsi kolūkiai. Jonas, nenorėdamas dykai dirbti kolūkyje, geriau pasirinko darbą prie geležinkelio. Nors pradžioje atlyginimo čia taip pat negaudavo. Per savaitę gaudavo tik duonos kortelę, už kurią buvo skiriami du kepalėliai forminės duonos tik dirbančiajam prasimaitinti. Vėliau mokėjo po labai nedaug - keletą rublių per mėnesį.

Pokario laikais reikėjo eiti sargybą, kad kas neišardytų geležinkelio. Naktį, prieš keleivinio traukinio atvykimą, keletas darbininkų su žibalinėmis lempomis apeidavo apie 10 kilometrų geležinkelio ruožą. Bėgius tikrindavo specialiu rankiniu prietaisu – lygintuvu. Lygintuvo pagalba buvo nustatomi įvairūs geležinkelio defektai ir gedimai: praplatėjimai, susiaurėjimai, duobės ir kt. Sekmadieniais būdavo išėginės – tada šį darbą atlikdavo stoties sargas.

Kartu su Jonu Vigėliu dirbo Jonas Balčiūnas. Žiemą būdavo daug darbo. Tada jau dirbdavo be išėginių iš karto po 6-7 žmones. Sniegui nuo bėgių nukasti dar ir iš kaimo žmonių pasamdydavo. Bėgių apsaugai nuo sniego žemesnėse vietose, 20 metrų nuo geležinkelio buvo statomos sniegtvorės.

Jonas atsimena nutikimą, kaip jam pradėjus dirbti, į Kriukus atvykusiame traukinyje, buvo rastas nušautas 17 metų jaunuolis. Traukinių tarnyba tada pranešė saugumiečiams. Šie nusprendė, jog tai miškinių darbas, tačiau surasti jų nepavyko.

Jonas Vigėlis prie geležinkelio išdirbo šešis metus. Vėliau buvo etatų mažinimas. Išliko senesni, kvalifikuoti darbininkai, o jį atleido.

Apie 1960-1963 metus, atsiradus autobusams ir kitokiam transportui, siaurukas jau nebebuvo naudojamas. Nepatogu buvo iš siauruko ir prekes stotyse perkrauti į didesnius vagonus. Be to, bėgiai ir pats traukinys nusidėvėjo, o kapitalinis remontas nebeapsimokėjo. Visi bėgiai ir metaliniai pabėgiai nukeliavo į metalo laužą, o traukinys buvo paliktas Joniškio remontas bazėje "DEPAS".

Iš Jono Vigėlio pasakojimo:

“Per Pirmąjį pasaulinį karą buvo nutiesta Jonišio-Žeimelio siaurojo geležinkelio linija. Vokiečiai tikėjosi čia pasilikti, todėl ir ėmėsi vadovauti šioms statyboms. Darbai buvo vykdomi rankiniu būdu – buvo naudojami tik kastuvai, kūjai ir kiti primityvūs įrankiai. Linijos ilgis buvo 30 kilometrų, o bėgių plotis – 60 centimetrų. Traukinys buvo pagamintas taip pat vokiečių. 1940 metais buvo padarytas naujas pylimas, uždėtas trečias bėgis 75 cm, kad galėtų važiuoti ir pusplatis traukinys. Jau buvo galima nuvažiuoti iki Žeimelio, Lauksodžio, Vaškų, Joniškėlio, Panevėžio, Anykščių, Utenos, Švenčionių, iki pat Baltarusijos sienos. Šie keliai buvo naudojami tik 1944-1945 metais karinei technikai, kulkosvaidžiams gabenti.

Iš Jonišio geležinkelio stoties siaurukas ėjo pro Bivainių mišką, Saugėlaukį, Kriukus į Žeimelį. Joniškyje, Kriukuose ir Žeimelyje buvo stotys, o Mindaugiuose, Skakuose ir Veikšiuose – tarpstočiai. Geležinkelio bėgiai ėjo arti vieškelio, kad žmonėms būtų patogų pasiekti sustojimus.

Vokiečių okupacijos metais iš Kriukų į Joniškį buvo galima nuvažiuoti už 10 feningų (vieno kiaušinio vertė). Iš pradžių traukinys važiuodavo dieną, vėliau imta vežioti keleivius naktį. Iš Jonišio išvažiuodavo apie 24 valandą, Žeimelyje apsisukdavo ir grįždavo vėl į Joniškį apie 5 valandą ryto.

Prekinių vagonų pakrovimui stotyse ir tarpstočiuose buvo padarytos geležinkelio atšakos, kuriomis ištumdavo vagonus. Prekinis traukinys pavilkdavo iki aštuonių vagonų. Į Joniškį iš Kriukų ir Žeimelio buvo vežamos malkos. 1935-1936 metais iš čia mediena keliavo net į Angliją. Iš Kriukų pieninės buvo vežamas sviestas. Rudenį buvo vežami į fabriką cukriniai runkeliai (Joniškio stotyje juos tekdavo perkrauti į didžiuosius vagonus). Pavasarį ūkininkams būdavo atvežamos trąšos (“Zuperis”, “Čili salietra”). Prekinis traukinys važiuodavo pagal reikalą – tokiu dažnumu ir su tiek vagonų. Jei pervežamų krovinių būdavo nedaug, tai vieną kitą vagoną prikabindavo prie keleivinio traukinio.

Keleivinį sąstatą sudarė 5-6 vagonai. Vagonų rėmai buvo padaryti iš medžio, sutvirtinti geležimi, o iš lauko pusės apkalti skarda. Viduje, iš abiejų šonų, stovėjo kieti mediniai suolai. Šviesa sklisdavo pro nedidelius ištiklintus langelius. Sutemus apšvietimui buvo naudojama žibalinė lempa ar žvakė. Vagoną apšildydavo čia pat stovintis metalinis pečius (buržuika). Šilumos daug nebuvo, mat tik retsykais įmesdavo vieną kitą pliauską. Garvežio apšvietimas - žibalinės lempos su stikliniais gaubtais, kurie apsaugodavo nuo lietaus. Paskutinis vagonas - tarnybinis. Jame sėdėdavo du garvežio mašinistai ir konduktorius (palydovas). Pastarais rūpindavosi ne tik keleivių, bet ir spaudos, krovinių (sviesto) gabenimu.

Garvežys buvo kurenamas kietu kuru: malkomis ir anglimis. Traukinio gale buvo vežama cisterna su vandeniu garo katilui papildyti. Prieš Valakų kaimą buvo griovys ir specialus šulinėlis. Čia traukinys sustodavo pasipildyti vandens atsargų.

Traukinys didelio greičio neišvystydavo. Greitai bėgantys jaunuoliai sugebėdavo jį pasivyti, įsikabinti į turėklus ir užšokę ant laiptelių patekti į traukinį. Žinoma, tai darydavo konduktoriui nematant. Kadangi nebuvo jokio kito motorizuoto transporto, traukiniu žmonės važiuodavo į miestą apsipirkti, į banką ir kitais reikalais. Siaurukas tuo metu buvo labai naudingas tiek keleiviams, tiek ir prekėms vežti.

Karo metais Bivainiškyje buvo įsikūrusios tankų remonto dirbtuvės. Kadangi siaurukas ėjo pro mišką, bevažinėdami tankai buvo apgadinę bėgius. Po remonto ties didesniais keliais buvo padarytos pervažos, tarp bėgių įdedant lentas”.

Rasa Kurlienė

2002 m. birželis

STANISLAVOS TUMINIENĖS, gim. 1932 m., gyvenančios Mindaugių kaime
pasakojimas

Mano brolis Jonas Rašimas (gimęs 1934 m.) ? , tada buvo aštuoniolikos metų. Jis nuolat siauruku važinėdavo į Žeimelį, mokėsi traktorininku. Tą dieną su draugu Činču grįžęs namo, neilgai tepabuvo. Rytojaus rytą turėjo vykti pamokos, todėl vėl išskubėjo į traukinį. Kaip pasakojo draugas, Jonas norėjo nueiti į kitą vagoną. Jam vos spėjus išeiti, tuojau iš paskos išskubėjo tame pačiame vagonė sėdėjęs vyriškis. Nesulaukęs draugo, Činčas ėjo ieškoti. Rado jį ant vagonų sujungimo nušautą. Kulka perėjo kiaurai galvą. Žeimelyje apsisukęs , traukinys vėl nuvyko į Joniškį. Ten nuvežė nušautą jaunuolį ir buvo pranešta milicijai, saugumiečiams bei tėvams. Buvo manoma, kad šovė miškinis. Tačiau jis taip ir liko nesurastas, nes nei vienas žmogus, jį matęs, liudyti nesutiko, bijodamas keršto. Tokie buvę laikai.

Jonas Rašimas palaidotas Mindaugių kaime, kapeliuose prie lentpjūvės.

Pasakojimą užrašė Rasa Kurlienė

2002 m. vasaris

JONAS BALČIŪNAS (gimęs 1921 m.) tuo metu gyveno Sviruose, kai 1944 metais, bijodamas, kad vokiečiai neišsiųstų jo į frontą, įsidarbino Kriukuose geležinkelio remontininku. Jis prižiūrėjo bei remontavo geležinkelį ir pylimą. Daugiausia darbo būdavo žiemą, kai iškrisdavo daug sniego. Tačiau ir smagu būdavo dirbti, nes užsidirbti (kasti sniego) ateidavo ir panelių. Darbininkams siauruku iš Panevėžio per Žeimelį atveždavo duoną. Per metus keletą kartų geležinkeliniai su savo šeimomis galėdavo nemokamai gauti bilietus važiuoti traukiniu į ekskursijas. Jonas su šeima kelis kartus buvo Vilniuje: apžiūrėjo bažnyčias, Aušros vartus, miestą. Rugsjūčio mėnesį būdavo švenčiama geležinkelinė šventė. Į šventę susirinkdavo ne tik vietiniai darbininkai su šeimomis, bet ir valdžios atstovai iš Panevėžio. Visi pasivaišindavo, pabendraudavo, pasilinksmindavo. Šventės vykdavo ne tik Kriukuose, bet ir kituose kaimuose, kaip susitardavo: yra buvę Valakuose, Sviruose.

Jonas Balčiūnas prie geležinkelio dirbo iki pat jo uždarymo, 1960 metų. Už gerą tarnybą yra gavęs tris medalius. Šiuo metu gyvena Mindaugių kaime.

Rasa Kurlienė

2001 m. gruodis

1935 – 1936 m. ąžuolo mediena buvo transportuojama siauruku iš Kriukų (su arkliais suveždavo į stotį) į Joniškį. Vėliau būdavo vežama į Angliją. Suvežtą į krūvas medieną Kriukų stotyje saugojo kriukietis Juozas Kurlys. Besaugodamas naktimis tos medienos po pagalį parsinešdavo ir sau (susikaupė apie kubą). Ir tik po 30 metų jis išdrįso ją panaudoti. Žinomas Kriukų valsčiaus statinių meistras Antanas Virbalas jam pagamino keturias statines alui laikyti. Po Juozo mirties tos statinės atiteko sūnui Vladui.

Pasakojo Vytautas Kurlys

Užrašė Rasa Kurlienė

2002 m. sausis

Pračiūnų sąrašas, mirusiųjų sąrašas

EMIRAS

Kriukų stoties viršininku ir kelio meistrų dirbo:

VACLOVAS ZALECKIS (1922-1946). Mirė 1946 m., palaidotas Kriukuose.

VINCAS VENISLOVAS – dirbo laikinai. Gyveno Kriukuose, Žandagų gatvėje. Miręs. Palaidotas Pasvalyje.

STASYS INDRILIŪNAS dirbo iki geležinkelio uždarymo 1960 m. Atvyko iš Panevėžio ir gyveno Joniškyje.

Kriukų geležinkelio tarnyboje dirbo:

PETRAS AVIŽIENIS – miręs, palaidotas Kriukuose.

JONAS BALČIŪNAS -dabar gyvena Mindaugiuose.

EDVARDAS IMENAVIČIUS - dirbo brigadininku.

LAURYNAS JANUŽIS – miręs, palaidotas Kriukuose.

ANTANAS KESTERIS – miręs, palaidotas Kriukuose.

STEPONAS KIUDELIS - dirbo brigadininku,. Miręs, palaidotas Joniškyje.

LEONAS KLIMAVIČIUS - miręs, palaidotas Šiauliuose.

JUOZAS KURLYS - miręs, palaidotas Kriukuose.

SIMONAS MAČIULIS. - miręs, palaidotas Kriukuose.

JONAS ŠILERIS – žuvęs avarijoje, palaidotas Šiauliuose.

VINCAS VENISLOVAS – dirbo brigadininku. Miręs, palaidotas Pasvalyje.

JONAS VIGĖLIS – dabar gyvena Kriukuose.

LIAUDIES DAINA APIE GREITUKĄ

Nuo Žeimelio iki Kriukų
Pilnas kelias vabaliukų.
Oi kaip toli, oi kaip toli
Mergužėlė mylimoji.
Iš taip toli atvažiavus
Ir davatka būtų davus.

Kai važiuodavo tuščias traukinys – sakydavo:

- Čiku pišu, čiku pišu.

Pilnas:

- Pačiups, pačiups...

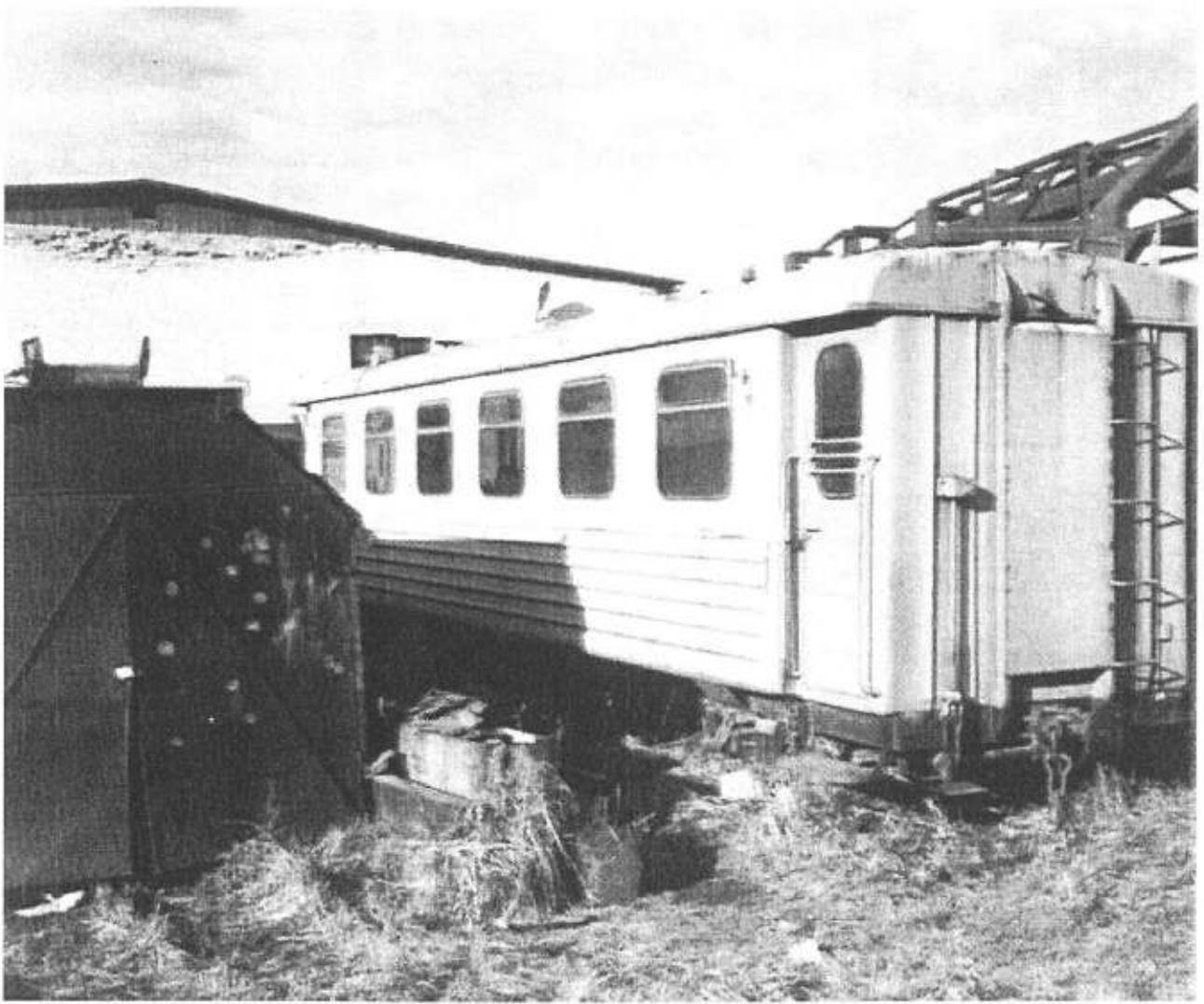
Apie greitį:

Iššokęs iš važiuojančio traukinio galėjai spėti atlikti “savo reikalą” ir vėl pasivijęs išokti.

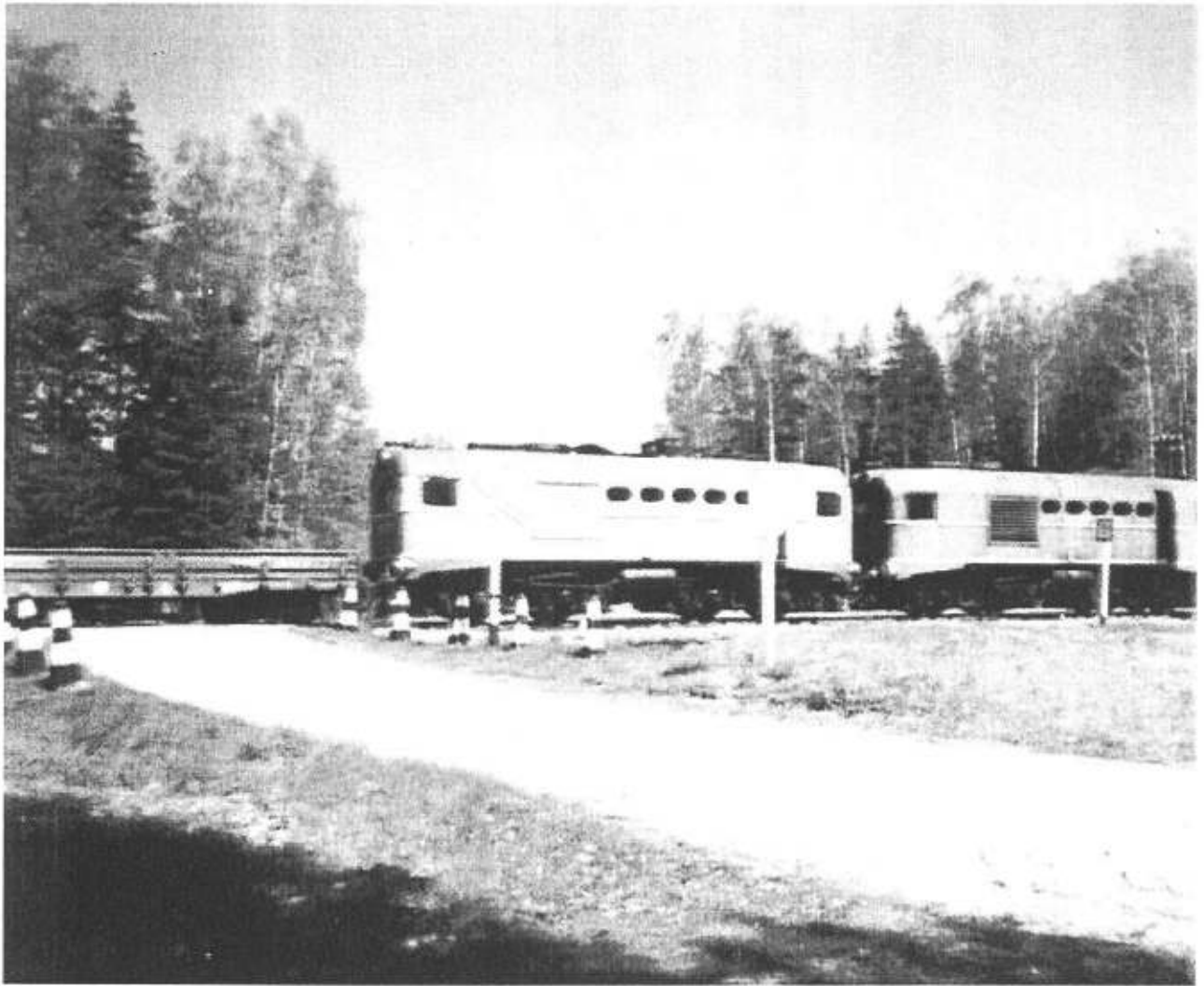
Papasakojo Kazimieras Lukošaitis tuo metu gyvenęs Kepaliuose, ir sunkvežimiu iš Kriukų pieninės į Šiaulius vežęs sviestą ir sūrius. Dabar gyvena Joniškyje.

Užrašė Rasa Kurliene

2002 m. gegužė



Taip atrodė siauruko traukinio vagonai



Siauruko traukinio garvežys

Literatūros sąrašas

Butkienė D. Šimtmetis siaurukas – vertybė ir vieni nuostoliai // Lietuvos aidas.- 1999, liepos 3.

Braziūnas V. Atgaivintas siaurukas – geriausias paminklas Lietuvos Kėlelui ? // Lietuvos aidas.- 1999, sausio 30.

Siaurojo geležinkelio kompleksas/Siaurukui-100.-2 p.

Siaurųjų Lietuvos geležinkelių istorija.-<http://www.ngr.lt>.-5 p.

Lietuvos TSR urbanistikos paminklai. T.4. : Joniškis.- Vilnius.: Mokslas.- 1981.- 145 p.

Tamašauskas K. Lietuvos “siauruko” šimtmetis.- Iliustr. // Statyba ir architektūra.- 1999, Nr. 11, p. 31-33.

Žeimantas L.V. Joniškio –Žeimelio siaurasis geležinkelis iki antrojo pasaulinio karo pradžios su kai kuriais ekskursais į vėlesnius laikus:(Rankraštis).-13 p.