

EDMUNDO ALFONSO FRYKO ARCHITEKTŪRINIS PALIKIMAS: GELEŽINKELIO STOTYS

Iveta Dabašinskiė

VYTAUTO DIDŽIOJO UNIVERSITETAS

MENŲ FAKULTETAS

Muitinės g. 7, LT-44280 Kaunas

iveta.dabasinskiene@gmail.com

Straipsnyje pristatoma mažai tyrinėta žymaus architekto Edmundo Alfonso Fryko (1876–1944) projektuotų geležinkelio stočių architektūra, kurioje užkoduoti pirmosios nepriklausomybės pradžios ekonominiai, sociokultūriniai ir estetiniai lūžiai. Kūrėjas suprojektavo Kretingos, Tauragės, Rokiškio, Vilkaviškio (Didžiųjų Šelvių) ir Marijampolės geležinkelio stotis. Ši architekto kūrybos sfera yra mažai tyrinėta, tačiau atskleidžia jo kūrybines inspiracijas, požiūrį į šio tipo visuomeninių pastatų architektūrinę raišką, per ją atsiskleidžia užsakovo įtaka meniniams sprendimams, reprezentatyvumo siekis.

REIKŠMINIAI ŽODŽIAI: Edmundas Alfonsas Frykas, geležinkelio stotis, Marijampolė, Tauragė, Kretinga, Rokiškis, Vilkaviškis.

Pramonės paveldas – sudėtinė ir itin svarbi paveldo dalis, kurią „atranda“ vis daugiau mokslininkų Lietuvoje. Vienas iš šio paveldo dalių – inžinerinis paveldas, kurį ryškiausiai reprezentuoja geležinkelis ir jo sistema. Šio bėginio transporto pradžia siekia senovės Asirijos laikus, kai buvo nutiestas akmens tašų kelias, tarnavęs kariniams tikslams. Vėlesniais šimtmečiais bėgių kelias buvo naudojamas Anglijos ir Vokietijos anglių šachtose.

1823 m. Anglijoje įsteigta bendrovė, turėjusi tikslą nutiesti geležinkelį nuo Stoktono iki Darlingtono (15 km). 1825 m. Šiame kelyje Georg'as Stephensonas gavo teisę pamėginti vežti keleivius savo sukurtu garvežiu, kurį pavadino „Locomotion Nr. 1“. Nepaisant pirmojo

kelio savininkų abejonių, Stephensonas tikėjo savo garvežiais ir 1823 m. Niukasle įkurtoje garvežių gamykloje tobulino naująsias traukos mašinas¹.

Industrializacijos metu geležinkelio stotis ne tik tapo neatskiriama naujos transporto sistemos dalis ir ats-pindėjo technologijų bei mobilumo poveikį masėms, bet ir suvaidino svarbų vaidmenį atveriant sienas pasaulyje, skatino aglomeracijų, priemiesčių plitimą, kurortų

¹ Viktoras Liubomiras Žeimantas, *Sankt Peterburgo–Varšuvos (nuo 1907 m. Šiaurės–Vakary) geležinkelis 1858–1915*, Vilnius: Gelspa, 2003, p. 10.

plėtrą². Geležinkelio stočių keleiviams skirti pastatai buvo vadinami „naujosiomis katedromis“³, projektuoti itin puošnūs, reprezentatyvūs. Geležinkelio stočių kompleksai buvo statomi tarsi vartai į miestą ir pasaulį.

Lietuvoje pirmieji platieji geležinkeliai nutiesti carinės Rusijos laikotarpiu XIX a. antroje pusėje. Sankt Peterburgas–Varšuva ir Liepoja–Romnai buvo pirmosios trasos, skirtos ekonomikai kelti carinėje Rusijoje. Lietuvai atgavus nepriklausomybę, šios trasos tik iš dalies atitiko jaunos valstybės augančios ekonomikos ir žmonių judėjimo poreikius, todėl kilo daug diskusijų apie naujųjų tiesimą, kurios užpildytų transporto sistemos spragas, ypač Žemaitijos regione.

Galiausiai buvo nuspręsta nutiesti dvi plačiojo geležinkelio trasas: Kazlų Rūda–Marijampolė–Šeštokai, kuri sujungė dvi atšakas, likusias be jungties, Lenkijai aneksavus Vilniaus kraštą, ir Kretinga–Telšiai–Kužiai, kuri Žemaitiją sujungė su Klaipėdos uostu. Taip naujai besikurianti valstybė galėjo praplėsti bei paspartinti prekybinių mainų galimybes ir pagerinti kelevių susisiekimą šiose Lietuvos dalyse⁴.

Tarpukario Lietuvos geležinkelių valdyba ėmėsi ne tik naujų trasų projektavimo ir tiesimo darbų, bet ir rūpinosi karo metais suniokotų stočių tvarkymu, atstatymu. Pirmąjį veiklos dešimtmetį Valdyba architektūros projektavimo darbams atlikti įdarbino gabų architektą inžinierių Edmundą Alfonsą Fryką⁵, kuris iki 1927 m. dirbdamas Lietuvos geležinkelių valdybos architektu suprojektavo Marijampolės, Rokiškio, Tauragės, Vilkaviškio ir Kretingos kelevių rūmus.

² Francois Poupardin, „Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale“, in: *Revue d'histoire des chemins de fer*, [interaktyvus], 2008, p. 67, [žiūrėta 2011-05-30], <http://rhcf.revues.org/404>.

³ Carroll Meeks, *The Railroad Station: An Architectural History*, New York: Dover Publication, 1995, p. 26.

⁴ *Naujų geležinkelių statymas*, Kaunas: Lietuvos valstybės spaustuvė, 1924, p. 2–3.

⁵ Fryko Edmundo byla, in: Lietuvos centrinis valstybės archyvas (toliau – LCVA), f. 1160, ap. 1, b. 2823

Šio pranešimo tikslas – pristatyti architekto projektuotas geležinkelio stotis tarpukario laikotarpiu Lietuvoje, išryškinti jų svarbą E. A. Fryko kūrybos kontekste, įtakas jų architektūrinei raiškai, išanalizuoti tuometinės valstybės ekonominę bei socialinę raidą ir jų įtaką geležinkelių tiesimo darbams.

E. A. FRYKO BIOGRAFIJA

E. A. Frykas – Lietuvos inžinierius architektas, kurio architektūrinis palikimas itin platus. Jis projektavo nemažai visuomeninės ir gyvenamosios paskirties pastatų. Dalis jų plačiai žinomi, kiti dar atrandami.

E. A. Frykas gimė 1876 m. kovo 10 d. Kaune, inžinieriaus išsilavinimą, kaip ir tėvas, įgijo Peterburgo civilinių inžinierių institute, kurį baigė 1902 m., vėliau dirbo Gruzijoje, Kryme yra suprojektavęs keletą prabangių vilų, o pasibaigus Pirmajam pasauliniam karui, su šeima grįžo į Kauną, įsikūrė tėvų name. Po jų mirties su broliu Tadu ir seserimi Marija pasidalijo paveldėtą turtą⁶.

Architekto gabumus Edmundas Alfonsas paveldėjo iš savo tėvo, taip pat architekto inžinieriaus Edmundo Emilijono Fryko (1840 m. spalio 15 d. Gardino sr. – apie 1920 m. Kaune), bajoro, kilusios iš Baltarusijos. E. E. Frykas baigė Slucko gimnaziją, 1857–1863 m. mokėsi Sankt Peterburgo statybos mokykloje (Civilinių inžinierių institute), po jos baigimo paskirtas į Permės statybos ir kelių komisiją. 1870–1890 m. dirbo Sankt Peterburgo–Varšuvos geležinkelio ruožo priežiūros viršininku, dalyvavo tiesiant Liepojos–Romnų geležinkelio linijos atšaką Lentvaris–Kaunas (1879), suprojektavo Kaišiadorių geležinkelio stoties vandentiekio pastatus (1883). 1895–1899 m. dirbo Vitebsko gubernijos inžinieriumi. Nuo 1875 m. (su pertraukomis) gyveno Kaune, vertėsi privačia architekto praktika⁷.

⁶ Nijolė Lukšionytė, „Edmundas Emilijanas Frikas ir Edmundas Alfonsas Frikas“, in: *Statyba ir architektūra*, 1987, Nr. 2, p. 30.

⁷ *Ibid.*

Jeigu tėvo projektuoti pastatai buvo daugiau inžinerinio pobūdžio⁸, utilitarūs, tai Edmundas Alfonsas iškilo kaip vienas ryškiausių Kauno tarpukario architektų, kurio kūrinių architektūrinė raiška dažnai vertinama nevienareikšmiškai⁹, tačiau tikėtina, kad sūnų įdarbinti Geležinkelių valdybos architektu turėjo įtakos tėvo profesinės žinios geležinkelių statybos srityje.

E. A. FRYKO KŪRYBOS ĮTAKOS

Tyrinėjant šio kūrėjo architektūrinį palikimą, svarbu suprasti ir procesus, kurie įtakoją jo darbus. Pirmiausia, tai buvo jaunos valstybės kūrimosi etapas ir naujovių, kurios atkeliavo atsivėrus carinės imperijos sienoms, atsiradimo architektūroje metas. Viena svarbiausių užduočių tuometinei valdžiai ir architektams buvo likviduoti Pirmojo pasaulinio karo padarinius, atstatyti pastatus, projektuoti naujus, kurių poreikis Lietuvoje tuo laiku buvo didžiulis. Svarbi buvo ir reprezentacija, įtvirtinanti nepriklausomos valstybės statusą. Geležinkeliai buvo valstybės prioritetinė sritis, nuo kurios priklausė ekonomikos, šalies ūkio plėtra, todėl jų atstatymo darbams buvo skiriamos nemažos lėšos, o iškilę nauji stočių keleivių rūmai projektuoti išskirtinės architektūros, kuriant naują šalies įvaizdį. Reiktų pabrėžti, jog pirmąjį ir antrąjį nepriklausomybės dešimtmetį kurti projektai skiriasi architektūros raiškos priemonėmis, atspindėdami bendrą statybų situaciją.

Tarpukario Lietuvos architektūros palikimą galima suskirstyti į du kokybinius ir kiekybinius laikotarpius, kurių riba yra apie 1930-uosius. Pirmajam, ankstyvajam, etapui, kuriuo aktyviai dirbo ir E. A. Frykas, būdingas visos valstybės sistemos, techninių, ekonominių ir teisinių

⁸ Pagal jo projektus pastatyta Kauno elektrinė (1900), arklių tramvajus Kaune (1891), S. Hlaskos rūmai Stanislavovo dvare prie Polocko (1904), jis prižiūrėjo Birštono Šv. Antano Paduviečio bažnyčios statybą (1902–1909, arch. Vaclovas Michnevičius).

⁹ Eugenijus Gūzas, „Gerus pamatus padėjus: apie 1918–40 m. Lietuvos architektus ir jos kūrėjus“, in: *Statyba ir architektūra*, 1992, Nr. 2–3, p. 14–15.

pamatų kūrimas, estetinių tendencijų formavimasis, statybinės bazės paruošimas¹⁰, antruoju etapu buvo kuriamas jau nepriklausomos Lietuvos architektūrinis veidas, diegiamos naujovės.

XX a. 3 deš. Lietuvoje visuomeninių pastatų architektūroje vyravo ryškus retrospektyvizmas, kuris pasireiškė atgaivinant klasicizmo formas. Nors analogiška tendencija gyvavo ir kitose Europos šalyse, Lietuvoje ji sietina su iš Rusijos perimtomis tradicijomis ir inertiškai paveldėta reprezentatyvumo samprata¹¹. Šiai kryptčiai priskiriamas ir Peterburgo mokyklos auklėtinis E. A. Frykas. Tačiau jo kūryba nuo kitų Rusijos imperijos auklėtinių skyrėsi laisvės pojūčiu, noru eksperimentuoti, jis domėjosi stiliais, vyravusiais Europoje, architektūros naujovėmis.

Ryškiausi jo kūrybos objektai išsiskiria eklektiška neoklasicizmo interpretuote (Neo-Lithuania rūmai, Lenkų smulkaus kredito draugija, Seimo ir teisingumo ministerija). Visuomeniniuose architektų projektuotuose pastatuose taip pat matyti istorinės reminiscencijos (Lenkų gimnazija, Apreiškimo cerkvė).

XX a. 3 deš. pirmoje pusėje visuomenėje subrendo meno tautiškumo – savitos raiškos – ieškojimo problema. Lietuviškojo stiliaus architektūroje klausimas kilo ne vienam architektui, kiekvienas ieškojo stiliaus architektūriniai savasčiai išreikšti. Šiuo laikotarpiu greta konservatyvaus retrospektyvizmo atsirado ir naujų tendencijų, susijusių su pasaulyje nuo 1925 m. plintančia *art deco* kryptimi, kuriai būdingi specifiniai dekoratyvizmo ir stilizacijos principai, aplikatyvios, geometrizuotos ornamentikos pomėgis. Kauno architektūroje *art deco* stiliai dažnai turėjo istorizmo ir moderno atspalvių.

E. A. Fryko architektūrinis braižas susiformavo studijuojant carinėje Rusijoje, todėl jo pastatuose dominuoja istorizmo stilius, kurį papildė *art deco*, moderno ir retrospektyvizmo detalės. Šie architekturo kūrybos bruožai atsispindėjo ir geležinkelio stočių keleivių namų architektūroje.

¹⁰ *Ibid.*, p.15

¹¹ Jolita Kančienė, „Tarpukario architektūros raidos ypatumai“, in: *Statyba ir architektūra*, 2004, Nr. 9, p. 8–9.

1. Marijampolės geležinkelio stotis, apie 1930, ČDM Ta-9202

Marijampolė railway passenger terminal, ca. 1930



Architekto kūrybos kontekste yra gana keistas ankstyvojo modernio formos pasirinkimas Marijampolės geležinkelio stoties architektūroje. Galbūt jam turėjo įtakos užsienio žurnaluose tuo laiku gausiai spausdinta projektų medžiaga¹². E. A. Frykas yra rėmęs modernio stiliu, tačiau racionalia vėlyvąja jo pakraipa, todėl Marijampolėje iškilę geležinkelio stoties rūmai išskirtiniai ne tik Lietuvos architektūros kontekste, projektuojant tokio tipo visuomeninius pastatus.

GELEŽINKELIO STOČIŲ PROJEKTAI

Marijampolės geležinkelio stoties kompleksas buvo pastatytas kaip svarbiausias objektas nutiesus trumpą 59 km geležinkelio atšaką Kazlų Rūda–Šeštokai (1921–1924), projektą 1923 m. architektas parengė inžinieriaus M. Vedato talkinamas¹³.

Ši linija sujungė išardytą geležinkelio atšaką Varėna–Gardinas per Alytų, Šeštokus, Suvalkus. Lenkams okupavus Vilniaus kraštą, Varėnos valsčiaus dalis už Merkio atiteko Lenkijai, o susprogdinus tiltą per Merkį Varė-

nos–Alytaus geležinkelis tapo atskirtas nuo visos Lietuvos geležinkelių sistemos.

Šioje jungtyje numatyta pastatyti Kalvarijos, Marijampolės stotis ir Purviniškės pusstotę. Marijampolės geležinkelio stotis iškilo kaip vienas puošniausių tokio funkcinio tipo objektų Lietuvoje. E. A. Fryko projektuotas pastatas pasižymėjo išraiškingu dekoru ir ankstyvojo modernio stiliaus bruožais. Įdomu atkreipti dėmesį, kad ir kituose Europos miestuose, nepaisant modernių metalo konstrukcijų peronuose, geležinkelio stočių pastatai dažniausiai buvo gana puošnios architektūros, permelkti istorizmo. Kaip pastebi žymus XX a. architektūrologas Nikolausas Pevsneris:

Tarptautinis modernizmas dar ilgai neprigijo geležinkelio stočių statyboje. Bene vienintelis tarpukario laikotarpio panašios stiliškos stoties objektas – Florencijos stotis (1934–1936, Giovanni Michelucci).¹⁴

Marijampolės geležinkelio stoties kompleksas iškilo miestelio pakraštyje, atsiskleidė laisva panoraminė kompozicija, akcentuota puošniu vandens bokštu, kuriame

¹² Nijolė Lukšionytė, „Kapsuko geležinkelio stoties architektūra“, in: *Statyba ir architektūra*, 1982, Nr. 11, p. 22–23.

¹³ Statybos geležinkelio Kazlų Rūda–Šeštokai, in: LCVA, f. 386, b. 1, ap. 358.

¹⁴ Vaidas Petrulis, „Marijampolės geležinkelio stotis“, [interaktyvus], [žiūrėta 2016-04-30], <http://www.autc.lt/lt/architekturos-objektai/795>



3. Marijampolės stoties pagrindinis fasadas, LCVA

Main façade of the Marijampolė railway passenger terminal

vestibiuliui apšviesti¹⁷. Dekoro elementuose vyrauja architektūriniai motyvai (nišos, arktės, frontonėliai), sukeliantys praeities stiliaus reminiscencijų. Tačiau stilizacijos dėka jie harmoningai įsilieja į kompozicijos visumą.

Šios krypties architektūros pasirinkimas gali būti siejamas su nacionalinės architektūros paieškomis, kurios 3 deš. dar nebuvo įgijusios aiškios krypties. Tad nenuostabu, jog autorius rėmėsi modernu interpretuodamas regioninių bruožų turintį jo variantą, artimą lenkų „zakopanės stiliui“ ir iš dalies Vokietijos XX a. pradžios architektūrai¹⁸.

Marijampolės stoties keleivių rūmai – vieni pirmųjų, iškilusių nepriklausomybės pradžioje, todėl Geležinkelių valdyba norėjo padėti ženklą naujajame geležinkelių sta-

tybos etape. Tikėtina, jog E. A. Frykas iš užsakovo gavo prašymą suprojektuoti išskirtinį geležinkelių sistemoje architektūros pastatą, kuris kontrastuotų carinio laikotarpio tipinių projektų kontekste ir pažymėtų naujo geležinkelių etapo pradžią.

Po šio projekto E. A. Frykas su inžinieriumi M. Voldatu pakviesti į Kalvarijos geležinkelio stoties statybą, tačiau šiame mieste stotis neiškilo. Natūrinių tyrimų metu pavyko aptikti tik šios stoties geležinkeliečių namą, kuris pastatytas naudojant tipinį projektą, kaip ir Vinčų stotyje. Todėl tikėtina, jog Kalvarijoje dėl lėšų stygiaus buvo įrengta pusstotė, kurioje nebuvo pastato, skirto keleiviams, tik geležinkeliečių gyvenamasis namas¹⁹.

¹⁷ *Ibid.*, l. 2–6.

¹⁸ Nijolė Lukšionytė, *op. cit.*, p. 22–23.

¹⁹ Šios trasos geležinkeliečių gyvenamųjų namų projektavimui paskirtas Geležinkelių valdybos gyvenamųjų namų architektas Vincas Pukas, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 358, l. 1.

1927 m. pagal E. A. Fryko parengtą projektą buvo pastatytas naujas mūrinis Rokiškio stoties keleivių namas, kuris buvo laikomas labai moderniu, patogiu, turėjęs centrinę šildymą ir kainavęs apie milijoną litų²⁰. Deja, daugiau archyvinės medžiagos apie šiuos rūmus nepavyko rasti.

Perstatymo darbai buvo inicijuoti, nes cariniu laikotarpiu 1878 m. pastatyta, mėlynai dažyta medinė Rokiškio geležinkelio stotis buvo vokiečių sudeginta karo metais. Naujoji stotis iškilo priešingoje pusėje, stengiantis priartinti ją prie miesto²¹.

Naujoji Rokiškio stotis išsiskyrė ryškiais *art deco* stiliaus bruožais. Stačiakampio tūrio pastate dominavo centrinė pastato dalis, kurioje buvo įrengta laukiamoji salė per du aukštus. Tokia patalpų išdėstymo traktuotė perimta iš carinio laikotarpio stočių pavyzdžių, kur aiškus patalpų zonavimas ir tūrių išdėstymas, kad keleiviai kuo geriau orientuotųsi erdvėje. Stoties eksterjere dominavęs *art deco* stilius atsiskleidė jam būdinga elegancija, tamsesnės spalvos tinko sienas pagyvino baltų detalių intarpai. Pirmasis pastato tarpsnis aukštesnis, jame dominavo išilginto stačiakampio formos *art deco* langai. Antrasis tarpsnis atskirtas šviesesnės spalvos neryškia karnizo juosta, segmentinėmis langų nišomis ir baltos spalvos tinko intarpais tarplanguose.

Centrinė dalis pabrėžta banguojančiu frontonu, kolonomis, kurias vainikuoja rutulio formos dekoracijos. Frontono viršuje išryškėja ovalo formos segmentuotas langelis, kurį viršuje vainikuoja balto tinko dekoras, o apačioje – stilizuoti Gedimino stulpai. Šoniniai stoties fasadai taip pat pagyventi banguojančiais frontonais. Eksterjerų fasadų kompozicija išsiskiria dinamiška trak-

²⁰ J. Staskevičius, „Kelionė su pavasarine komisija“, in: *Geležinkelininkas*, 1938, Nr. 13, p. 206.

²¹ Aldona Minkevičienė, „Rokiškio geležinkelio stoties istorija: amžių sandūras menantis plieno kelias svarbos neprarado“, in: *Gimtas Rokiškis*, [interaktyvus], 2015 05 15, [žiūrėta 2016-04-30], <http://www.grokiskis.lt/temos/is-rokiskio-krasto-kronikos-lobynu/2015/05/15/rokiskio-gelezinkelio-stoties-istorija-amziu-sanduras-menantis-plieno-kelias-svarbos-neprarado>.



4. Rokiškio stoties keleivių namas, LMAVB RS

Rokiškis railway passenger terminal

tuote, saikinga detalių, turinti ryškių *art deco* stiliaus bruožų. Deja, ikonografinės medžiagos apie E. A. Fryko projektuotus keleivių rūmus Rokiškio stotyje išliko nedaug, o pastatas sovietmečiu buvo perstatytas.

Rokiškio stoties keleivių namo architektūros stiliaus pasirinkimas taip pat siejamas su nacionalinės architektūros paieškomis, kurios XX a. 3 deš. dar neturėjo aiškios vizijos, tačiau byloja apie savito geležinkelių braižo formavimo pradžią, pagrįstą principu: nauja valstybė – naujas architektūros „rūbas“. Yra išlikę liudijimų, kad tai buvo vienas brangiausių keleivių pastatų tarpukariu, kuris tik patvirtina faktą, jog geležinkeliams buvo svarbi reprezentacija ir patys geležinkeliai buvo svarbus valstybės reprezentacijos objektas.

1925 m. architektas parengė Tauragės geležinkelio stoties ir ją aptarnaujančių pastatų – dirbtuvių su sandėliu, komercijos agentų bagažinės su gaisrine ir tualetų – projektą. Vėliau, 1938 m., stotis buvo praplėsta: nutiesta daugiau bėgių atšakų, numatyta ūkinės paskirties pastatų²².

²² *Tauragės kraštas: istorija, kultūra, meno paminklai*, sudarė Dalia Klajumienė, Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2007, p. 378.

5. Tauragės stoties rūmų projektas, LCVA

Project of the Tauragė railway passenger terminal



Geležinkelių infrastruktūrą Tauragė paveldėjo iš vokiečių okupacinės valdžios Pirmojo pasaulinio karo metais. Tai buvo siaurasis geležinkelis, einantis nuo Lauksargių iki Kelmės. 1915–1916 m. liūtims paplovus geležinkelio pylimą, vokiečiai siaurojo geležinkelio neberemontavo, o 1916 m. prijungė prie 1875 m. nutiesto Tilžės–Klaipėdos geležinkelio atšakos iš Lauksargių į Šiaulius per Batakius ir Lyduvėnus.

Tauragės stotis suprojektuota remiantis eklektiška klasikinės architektūros traktuote, kurią architektas naudojo reprezentacinių pastatų architektūroje XX a. 3 deš., bet jos dekore ir kai kuriuose vidaus elementuose ryškėja tam laikotarpiui būdingas *art deco* stilius.

Iškilęs naujasis Tauragės stoties keleivių namas – dviejų aukštų, išilginto stačiakampio plano, simetriškos kompozicijos. Fasado plokštumą vertikalčiai dalija pilastrai, kurie centrinėje dalyje platesni – tokiu būdu išryškinama pastato dalis, kurioje įrengta laukiamoji salė keleiviams su kasomis. Pagrindinį įėjimą žymi pritvirtintas stogelis su ažūrinėmis konsolėmis. Horizontaliai du pastato tarpšnius skiria neplati karnizo juosta, o virš fasado iškyla aukšti parapetai, kurie šoniniuose flanguose žemėja, centriniame parapete įkomponuoti Gedimino stulpai. Pastatas ramių formų, tačiau skirtingos formos langų ritmiškas išdėstymas kuria dinamišką fasado traktotę, kuri nebūdinga neoklasicizmo stiliaus pastatams.

Interjeras taip pat išspręstas remiantis neoklasicizmo tradicija: durys ir langai įreminti apgaubiant nišomis sienose, per du aukštus įrengta erdvi, santūriai dekoruota keleivių salė, išliko buvusio restorano patalpa. Antrame aukšte buvo įrengti penkti butai stoties tarnautojams²³.

Fasadas iš miesto pusės skiriasi nuo centrinio, atgręžto į bėgius: centrinė dalis pabrėžta trikampiū frontonu su niša, kurioje įkomponuoti langai, kiti fasado segmentai pagyvinti siaurus langus grupuojant po du. Visi pastato fasadai, taip pat ir pastato plano konfigūracija liko nepakitę²⁴.

Tauragės stoties keleivių namo architektūra skiriasi nuo Marijampolės ir Rokiškio stočių eklektiška neoklasicizmo traktuote, kurioje *art deco* bruožai vos pastebimi. Priežastis tikriausiai slypi užsakovo (Geležinkelių valdybos ir Susisiekimo ministerijos) finansiniuose reikaluose, kurie tarpukariu buvo sudėtingi. Tuo metu jau ryškėjo naujos geležinkelio linijos Telšiai–Kučiai piniginiai kaštai, kurie, matyt, pristabdė išskirtinės architektūros keleivių rūmų projektavimo darbus.

²³ *Ibid.*

²⁴ *Kultūros vertybės S1027 dosjė*. Ekspertizę atliko KVAD ekspertas E. Ivaškevičius ir O. Stasiukaitienė, 2005 04 18, in: KPC biblioteka.

Panašiu laikotarpiu – 1925 m. E. A. Frykas parengė ir Vilkaviškio (Didžiųjų Šelvių) geležinkelio stoties keleivių namo projektą. Senasis Vilkaviškio stoties keleivių namas statytas dar cariniu laikotarpiu, 1861 m., nutiesus Kauno–Kybartų kelio ruožą, Didžiųjų Šelvių kaime buvo sunaikintas greičiausiai Pirmojo pasaulinio karo metais.

Šiame projekte architektas išliko ištikimas istorizmui, tačiau panaudojo ir moderno stiliaus detalių, kurios suteikė dinamikos simetriškam keleivių namo planui. Centrinė pastato dalis išryškinta vertikale, joje tradiciškai suprojektuota laukiamoji salė. Keleivių namo sparnai žemesni, dešiniajame sparne įrengtas tarnautojo butas ir stoties patalpos (bilietų, prekių kasos, bagažinė ir katinė, budėtojo kambarys, stoties viršininko kabinetas, sandėlis), kairiajame – įrengti tarnybiniai butai, patalpa ryšininkams, dvi didelės patalpos, kuriose buvo parduotuvė ir prekių kasa²⁵.

Pastato fasadai pasižymi simetrišku ritminiu horizontalios plokštumos skaidymu vertikalėmis, kurios pabrėžia centrinę pastato dalį su pagrindiniu įėjimu bei akcentuoja šoninius pastato centrus. Fasadus vienija spalvinis horizontalių plokštumų sprendimas, išryškinantis detales balto tinko akcentais. Centrinė pastato dalis paryškinta arkos motyvo stikliniu portalu, kuriame įkomponuoti langai ir centrinis įėjimas, bei užbaigta puošniu laiptuotu frontonu. Šoninių dalių langai stačiakampiai, įrėminti aukštomis arkinėmis nišomis.

Fasadas į miesto pusę – kuklesnis, tačiau turi išreikštą centrinį įėjimą. Virš jo esanti fasado dalis įrėmintą piliastrais, kurių centre – arkiniai langai. Priešais jį yra nedidelis prieangis su nuožulniu stogeliu, atsikartojančiu ir šoniniuose įėjimuose²⁶. Šis nedidelio tūrio pastatas buvo pritaikytas konkrečiai vietai, atitinka žmogaus mastelį ir lengvai leidžia susiorientuoti erdvėje.

²⁵ *Kultūros vertybės G233K4 dosjė*. Ekspertizę atliko Vilkaviškio raj. savivaldybės paminklotvarkininkė D. Ambrazaitė, 1998 01 29, Nr. 49, in: KPC biblioteka.

²⁶ *Kultūros vertybės G233K4 dosjė*. Ekspertizę atliko Vilkaviškio raj. savivaldybės paminklotvarkininkė D. Ambrazaitė, 1998 01 29, Nr. 49, in: KPC biblioteka.



6. Vilkaviškio stoties keleivių namas nuo bėgių pusės, LMAVB RS

Vilkaviškis railway passenger terminal from the track side



7. Vilkaviškio stoties keleivių namas iš miesto pusės, LMAVB RS

Vilkaviškis railway passenger terminal from the town side

Kretingos geležinkelio stoties keleivių namas iš visų stočių iškilo vėliausiai. Iš pradžių stoties vietoje tebuvo tik mediniai barakai, savo architektūra niekuo neišsiskyrę iš aplinkinių pastatų. Tačiau 1930–1931 m. buvo pastatyta nauja stotis pagal E. A. Fryko 1925 m. parengtą projektą. Dažnai galima aptikti duomenų, jog ji pastatyta 1925 m., tačiau atidžiau pažvelgus į dailininko Gerardo Bagdonavičiaus Kretingos stoties vaizdą, užfiksuotą 1924–1929 m., kuriame įamžinti senieji jos pastatai, be



8. Kretingos stoties keleivių namas nuo bėgių pusės, nuotrauka Alfonso Survilos, XX a. 4 deš., Kretingos muziejaus kolekcija

Kretinga railway passenger terminal from the track side, 1930s

to, į Kretingos muziejuje saugomą tarpukario laikotarpio Alfonso Survilos atvirlaiškį, kurio antroje pusėje parašyti keleivių namo statybos metai 1930/31, galime daryti išvadą, jog stotis iškilo XX a. 4 deš. pradžioje.

Plėsdami transporto tinklą vokiečiai per Kretingosodžio žemes pradėjo tiesti Kretingos–Skuodo geležinkelio liniją. 1892 m. per Kretingą, Darbėnus, Skuodą nutiesė atšaką Klaipėda–Bajorai, vedusią ligi pat Rusijos sienos, taip buvo sujungtos vokiečių Klaipėdos–Tilžės ir rusų Liepojos–Romnų linijos.

Pasak Kretingos muziejaus istoriko Juliaus Kanarsko, pasibaigus Pirmajam pasauliniam karui, Bajorų–Priekulės geležinkelis pradėjo tarnauti Lietuvos valstybei, jos piliečių interesams ir tapo pagrindine arterija, jungiančia laikinąją sostinę Kauną su pajūriu.

Traukiniu į pajūrį ilsėtis vykdavo ir Prezidentas Antanas Smetona – jo automobilis būdavo pakraunamas į atskirą vagoną, jis išlipdavo Darbėnų stotyje, nes iš čia būdavo arčiausiai pasiekiamą jūra. O jeigu būdavo kviečiamas į Kretingos šventes, jis išlipdavo Kretingos stotyje²⁷.

²⁷ Irena Šeškevičienė, „Geležinkelio jubiliejus – ant nuardytų bėgių“, in: *Pajūrio naujienos*, [interaktyvus], 2015 06 19, [žiūr-



9. Kretingos stoties keleivių namas iš miesto pusės, nuotrauka Alfonso Survilos, XX a. 4 deš., Kretingos muziejaus kolekcija

Kretinga railway passenger terminal from the town side, 1930s

Iš visų E. A. Fryko projektuotų stočių keleivių namų Kretingos išsiskiria architektūrine raiška, kuriai būdingi kurorto architektūros bruožai. Šioje stotyje architektas stengėsi perteikti pajūrio atmosferą, lengvumo pojūtį, eleganciją, todėl kaip statybinė medžiaga buvo pasirinktas medis. Pastatas projektuotas dinamiškai išdėstytais tūriais, kurie artimi žmogaus masteliui. Tūrių išdėstymas panašus kaip carinio laikotarpio statytų Radviliškio ar Panevėžio keleivių namų.

Centrinė pastato dalis aukštesnė už šoninius flangus, ji išryškinta neaukštu bokštu, kurio dekore dominuoja platus banguotas karnizas. Keleivių laukiamojoje salėje nuo bėgių pusės įrengtas segmentuotas vitrininis langas. Fasadas, atsuktas į miesto pusę, pabrėžtas plačiu stogeliu, apsaugančiu nuo saulės ir lietaus. Šoniniai flangai žemėja, vienas jų ištįsęs palei peroną, šalia jo įrengta dengta platforma keleiviams. Eksterjero dekore ryškus architekto „žaidimas“ geometrinių formų apdailos detalėmis, spalvinės dinamikos principu, kur derinama tamsesnė gilesnė spalva ir šviesesnė, kurios dėka kuriamos *art deco* būdingos geometrizuotos formos.

rėta 2016-03-01], <http://www.pajurionaujienos.com/?act=-exp&sid=12807>.

Deja, šis pastatas neišliko iki mūsų dienų, tačiau ikonografinė medžiaga pateikia įdomių faktų apie tuometines architekto idėjas ir pastato pritaikymą konkrečiai vietai.

Vėliau tiestos Žemaitijoje trasos Kretinga–Telšiai–Kužiai geležinkelio stočių architektūrą formavo jaunas architektas Vincas Pukas, kuris pakeitė Edmundą Alfonsą Fryką, išėjusį dirbti į Kauno miesto savivaldybę. Ši trasa buvo kur kas ilgesnė, reikalavo daugiau finansinių ir žmogiškųjų kaštų, tad ir jos pastatų architektūrai buvo pradėti naudoti tipiniai projektai kaip cariniu laikotarpiu, kurie sutaupė lėšų, bet ir padėjo suformuoti trasos vientisą architektūrinį vaizdą.

IŠVADOS

E. A. Frykas – viena ryškiausių asmenybių tarpukario Lietuvos architektūros istorijoje, sukūrusi savitą architektūros braižą, kurį nulėmė asmeniniai veiksniai: studijų Sankt Peterburge metu perimtos įtakos, tėvo profesinė patirtis, užsienio architektūros naujienų paieškos, ir išoriniai veiksniai: jaunos Lietuvos valstybės kūrimosi etapas, 3 deš. nacionalinės architektūros krypties paieškos, Geležinkelių valdybos noras suformuoti „savą“ geležinkelių architektūros vaizdą bei reprezentacijos siekimas.

E. A. Fryko projektuotos geležinkelio stotys išryškina sutapimus tarp kūrėjo ir užsakovo, jų individualumo ir reprezentacijos siekimą, tai pasireiškė architektūrine įvairove: istorizmas su moderno elementais Vilkaviškio stotyje, eklektišku neoklasicizmu su *art deco* užuominomis Tauragėje, ryškiais *art deco* bruožais Rokiškio ir Kretingos stotyse, tačiau iš šios ypač išsiskiria Marijampolės geležinkelio stoties komplekso pastatai, kurių architektūroje kūrėjas panaudojo Lietuvoje neišpopuliarėjusio ankstyvojo moderno stilių, Europoje gyvavusį XX amžiaus pradžioje.

Gauta 2016 09 11

ŠALTINIAI

Fryko Edmundo byla, in: LCVA, f. 1160, ap. 1, b. 2823.

Kazlų Rūdos–Marijampolės–Šeštokų geležinkelio byla, in: LCVA f. 386, b. 1, ap. 358.

Kultūros vertybės S1027 dosjė. Ekspertizę atliko KVAD ekspertas E. Ivaškevičius ir O. Stasiukaitienė, 2005 04 18, Nr. 49, in: KPC biblioteka.

Kultūros vertybės G233K4 dosjė. Ekspertizę atliko Vilkaviškio raj. savivaldybės paminklotvarkininkė D. Ambrazaitė, 1998 01 29, Nr. 49, in: KPC biblioteka.

Naujų geležinkelių statymas, Kaunas: Lietuvos valstybės spaustuvė, 1924, p. 2–3.

Statybos geležinkelio Kazlų Rūda–Šeštokai, in: LCVA, f. 386, ap. 1, b. 358.

LITERATŪRA

Gūzas Eugenijus, „Gerus pamatus padėjus: apie 1918–40 m.

Lietuvos architektus ir jos kūrėjus“, in: *Statyba ir architektūra*, 1992, Nr. 2–3, p. 14–15.

Kančienė Jolita, „Tarpukario architektūros raidos ypatumai“, in: *Statyba ir architektūra*, 2004, Nr. 9, p. 8–9.

Lukšionytė Nijolė, „Kapsuko geležinkelio stoties architektūra“, in: *Statyba ir architektūra*, 1982, Nr. 11, p. 22–23.

Lukšionytė Nijolė, „Edmundas Emilijanas Frikas ir Edmundas Alfonsas Frikas“, in: *Statyba ir architektūra*, 1987, Nr. 2, p. 30.
Meeks Carroll, *The Railroad Station: An Architectural History*, New York: Dover Publication, 1995.

Tauragės kraštas: istorija, kultūra, meno paminklai, sudarė Dalia Klajumienė, Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2007.

Visuotinė lietuvių enciklopedija, t. 4, Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2004, p. 264.

Žeimantas Viktoras Liubomiras, *Sankt Peterburgo–Varšuvos (nuo 1907 m. Šiaurės–Vakarų) geležinkelis 1858–1915*, Vilnius: Gelspa, 2003.

INTERNETINĖS PRIEIGOS

Minkevičienė Aldona, „Rokiškio geležinkelio stoties istorija: amžių sandūras menantis plieno kelias svarbos neprarado“, in: *Gimtasis Rokiškis*, [interaktyvus], [žiūrėta 2016-04-30], <http://www.grokiskis.lt/temos/is-rokiskio-krasto-kronikos-lobynu/2015/05/15/rokiskio-gelezinkelio-stoties-istorija-amziu-sanduras-menantis-plieno-kelias-svarbos-neprarado>.

Petrulis Vaidas, „Marijampolės geležinkelio stotis“, [interaktyvus], [žiūrėta 2016-04-30], <http://www.autc.lt/lt/architekturos-objektai/795>.

Poupardin Francois, „Les bâtiments voyageurs édifiés le long de la ligne impériale“, in: *Revue d'histoire des chemins de fer*, [interaktyvus], 2008, p. 67, [žiūrėta 2011-05-30], <http://rhcf.revues.org/404>.

Šeškevičienė Irena, „Geležinkelio jubiliejus – ant nuardytų bėgių“, in: *Pajūrio naujienos*, [interaktyvus], 2015 06 19, [žiūrėta 2016-03-01], <http://www.pajurionaujienos.com/?act=exp&sid=12807>.

THE ARCHITECTURAL LEGACY OF EDMUNDAS ALFONSAS FRYKAS: RAILWAY STATIONS

Iveta Dabašinskiė

KEYWORDS: Edmundas Alfonsas Frykas, railway station, Marijampolė, Tauragė, Kretinga, Rokiškis, Vilkaviškis.

SUMMARY

One of the most representative objects of industrial heritage is the railway and its systems. The appearance of railways had a strong impact on the population, and buildings for passengers in railway stations were often called “new departments”. Railway stations were gateways to the city and the world.

In Lithuania, the first broad-gauge railways were constructed in the period of tsarist Russia. They were the first tracks that served for economic improvement in tsarist Russia. After Lithuania regained independence, this route only partially met the needs of the young state's economic growth and people's travelling.

The government of Lithuania decided to build two broad-gauge railway routes: Kazlų Rūda –Marijampolė–

Šeštokai and Kretinga–Telšiai–Kužiai, so that the newly emerging state could expand and accelerate the opportunities for trade exchange and improve passenger communication. The Lithuanian Railway Board not only initiated the design and construction work of the new routes, but also began to take care of the restoration and management of stations damaged during the war. In the first decade its operation, the Board employed a talented architect – engineer Edmundas Alfonsas Frykas – to create architectural design. He designed projects of passenger terminals in Marijampolė, Kretinga, Tauragė, Vilkaviškis and Rokiškis railway stations.

Frykas's architectural style was formed in the study years and was influenced by his father's architectural experience. That is why the historical style predominant in his buildings is complemented by the details of *art deco*, modern style and retrospectivism, which show his broad outlook in architecture. These features are reflected in the architecture of passenger terminals in railway stations: historicism and modern style in the Vilkaviškis station, eclectic neoclassicism with *art deco* elements in Tauragė, and prominent *art deco* features in Rokiškis and Kretinga. In this group, the complex of buildings of the Marijampolė railway station is especially distinguished for its early modern style of architecture. The architect used stylistic features that were not popular in Lithuania but were used in Europe in the 1920s.

All the stations designed by Frykas reflect the rapport between the developer and the customer, as well as the pursuit of individuality and representation that affects architectural diversity. Moreover, they are adapted for specific sites and include extraordinary architectural features revealing the search for national architectural trends in the 1930s. Besides, they show the willingness of the Railway Board to counterweight the influence of the tsarist period and create an original architectural style and representation.