

Stockholms universitet
Institutionen för baltiska språk, finska och tyska
Avdelningen för baltiska språk

Järnvägsstationer i Litauen 1861-2011

Namngivare, namnbyten och språkbyten genom 150 år

Rune Bengtsson

Examensarbete för kandidatexamen

15 högskolepoäng

Handledare: Pēteris Vanags

2011/VT

Abstract

The names of railway stations and halts along the earliest railway lines on Lithuanian territory have been studied, i.e. along those railway lines built between 1861 and 1873. Especially, attention has been drawn to names that are not obvious regarding the geographical location of the station or halt. Some 50 percent of the names are showing some kind of irregularity in this respect. Most common (about 30 examples) are stations or halts that are serving a population centre situated at some distance from the station, but still bearing the name of that population centre. Another group of interesting cases is where the names have been changed over history for different reasons. These examples are about 20 in number. Among the examples of changed names are those, mostly minor halts, initially with no name but just a number, but later on provided with proper names. Most striking examples of name giving policy of the stations are railway junctions or border stations like Kaišiadorys, Virbalis/Kybartai, Švenčionėliai, Sniečkus/Visaginas, Mažeikiai/Muravjevo and Turmantas. Another dimension regarding names of railway stations in Lithuania is the fact that several languages (Lithuanian, Russian, Polish and German) have been used officially during the 150 years of the existence of Lithuanian railways.

Innehåll

1. Inledning
 2. Uppsatsens syfte och upplägg
 - 2.1 Källor uppdelade på tidsepok
 - 2.1.1 Tsarrysland 1861-1915
 - 2.1.2 Det självständiga Litauen 1918-1940
 - 2.1.3 Wilno-området 1920-1939
 - 2.1.4 Litauiska SSR 1944-1990
 - 2.1.5 Det självständiga Litauen 1990-
 3. Kort om järnvägens tillkomst och utveckling, allmänt och i Litauen
 4. Ortnamn och ortnamnsforskning
 5. Namn på järnvägsstationer längs huvudlinjerna i Litauen
 - 5.1 Stationer vars namn ändrats under sin existens
 - 5.1.1 Byte av namn på grund av namnlighet med annan station
 - 5.1.2 Byte av namn på grund av risk för missförstånd
 - 5.1.3 Byte av namn av järnvägsspecifika skäl och prestigeskäl
 - 5.1.4 Byte av namn av politiska skäl
 - 5.1.5 Övriga exempel på stationer som har bytt namn genom historien
 - 5.2 Större avstånd mellan station och den tätort som namngivit stationen
 - 5.2.1 Station med modifierad namnform
 - 5.2.2 Samma namn på station och tätort på avstånd från stationen
 - 5.3 Järnvägsspecifika namn
 - 5.4 Namngivare är annat än tätort eller annat bebyggelsenamn
 - 5.5 Numrerade hållplatser
 - 5.5.1 Numrerade hållplatser – tsartida
 - 5.5.2 Numrerade hållplatser – sovjetida
 6. Sammanfattning
 7. Litteraturförteckning
- Appendix 1: Stationer och hållplatser längs de undersökta linjerna
- Appendix 2: Alfabetiskt register över stationer och hållplatser

1. Inledning

Från åren kring 1860 kom det litauiska landskapet att gradvis förändras på grund av en nykomling – järnvägen. Den första järnvägslinje som byggdes på vad som idag är litauiskt territorium var S:t Petersburg – Warszawa med en grenförbindelse till Königsberg (dagens Kaliningrad). Den litauiska delen av linjen sträcker sig från Turmantas vid gränsen mot Lettland, via Vilnius till Senovė på gränsen mot dagens Vitryssland. Linjen till Königsberg grenar av från Lentvaris, sydväst om Vilnius, passerar Kaunas och når Ostpreussen (dagens Kaliningradområde) vid gränsstationen Kybartai/Virbalis.

1871 öppnade linjen Liepāja (Lettland) – Kaišiadorys – Romny (Ukraina) och stationen i Kaišiadorys blev en viktig järnvägsknutpunkt på den litauiska järnvägskartan. Linjenätet kompletterades 1873 med en förbindelse från Radviliškis till Daugavpils (Lettland). Därmed hade de järnvägslinjer tillkommit vars stationer och hållplatser denna uppsats omfattar.

Syftet med uppsatsen är att undersöka hur namngivningen av järnvägsstationer och hållplatser har påverkats av olika faktorer och hur namnen ibland har ändrats genom historien.

En inspiration till valet av ämnesområde har varit en svensk doktorsavhandling om namngivning av post- och järnvägsstationer i södra Sverige under tiden från järnvägens utbyggnad fram till 1940¹.

Huvudsakliga informationskällor rörande de aktuella järnvägslinjerna i Litauen har varit två monografier av L V Žeimantas², tidtabeller för de aktuella linjerna från olika tider, en karta över Lettlands och Litauens järnvägsnät³ samt moderna och historiska kartor över Litauen (se litteraturförteckningen). Flera verk av Aleksandras Vanagas och andra rörande litauiska ortnamn har också varit till stor hjälp.⁴

¹Löfvendahl, Eberhard: *Post- och järnvägsstationers namn i Götaland 1860-1940; namngivning i spänningsfältet mellan allmänna och enskilda intressen*, Acta Academiae Regiae Gustavi Adolphi LXVII, Uppsala 1998.

²Žeimantas, Liubomiras Viktoras: *Sankt Peterburgo-Varšuvos Geležinkelis 1858-1915*, Vilnius 2003; Žeimantas, Liubomiras Viktoras: *Liepojos-Romnų geležinkelis 1869-1915*, Vilnius 2005.

³*Latvia & Lithuania Russia (Kaliningrad Region) Railway Maps*, Second edition, Quail map company, Exeter 1996.

⁴Exempelvis Vanagas, Aleksandras: *Lietuvos Miestų Vardai*, Vilnius 2004 och Vanagas, Aleksandras: *Lietuvių vandenvardžiai*, Vilnius 2002.

2. Uppsatsens syfte och upplägg

Inspirerad av Löfvendahls avhandling⁵ rörande namngivningen av sydsvenska post- och järnvägsstationer har jag önskat göra en motsvarande studie över järnvägsstationerna i de områden som idag ligger inom republiken Litauens gränser. Jag avgränsar mig till de huvudlinjer som anges i inledningen, dvs. S:t Petersburg – Warszawa, Lentvaris – Königsberg, Liepāja – Romny och Radviliškis – Daugavpils. För de järnvägsstationer och hållplatser som finns eller har funnits längs dessa linjer inom dagens Litauen kommer jag att redovisa hur namngivningen har gjorts, med speciell tonvikt på de orter där namngivningen varit problematisk.

Löfvendahls avhandling skildrar hur namngivningen av poststationer och järnvägsstationer i södra Sverige gick till under en period när många sådana tillkom. Namnlighet, prestige och nybebyggelse var några av de faktorer som styrde besluten. Med inspiration från den svenska avhandlingen har jag för avsikt att i görligaste mån föra över tankegångarna därifrån till min studie av de litauiska stationsnamnen. Skilda förutsättningar i Ryssland (och Litauen) och Sverige gör att lärdomarna inte alltid går att föra över direkt. Därtill är Löfvendahls avhandling mycket mer grundlig än vad som ryms inom en mera översiktlig uppsats. Den bygger dessutom på ett omfattande arkivmaterial vars motsvarighet jag inte haft tillgång till avseende det litauiska området. Däremot är ambitionen att till varje järnvägsstation eller hållplats söka härleda hur namngivningen har gjorts. Källmaterial för detta studium är framför allt kartor och tidtabeller från olika tider samt tidigare gjorda beskrivningar av hur namngivningen gått till.

I kapitel 3 redovisas kort järnvägens historia, allmänt och specifikt i det område som utgör dagens Litauen. I kapitel 4 ges en kort översikt över ortnamnsforskning, allmänt och i Litauen. Kapitel 5 utgör tyngdpunkten i uppsatsen. Där analyseras och diskuteras namnen på de litauiska järnvägsstationerna och hållplatserna med utgångspunkt i förteckningen i Appendix 1.

⁵ Löfvendahl, Eberhard: *Post- och järnvägsstationers namn i Götaland 1860-1940*, Uppsala 1998.

2.1 Källor uppdelade på tidsepok

Följande källor har huvudsakligen använts för faktainsamling rörande de olika järnvägsstationerna och hållplatserna. Källorna redovisas för var och en av de tidsepoker som uppsatsen omfattar. Tysk ockupation under de båda världskrigen är inte behandlade i denna uppsats.

2.1.1 Tsarrysland 1861-ca 1915

Hofmann, Harry v.: *Baltische Postorten 1632-1917/18*, Harry von Hofmann Verlag, Hamburg 1996.

Kirgushkin, A. V. & Robinson, P. E.: *Russian Railway Postmarks*, J. Barefoot Ltd., UK 1994.

Latvia & Lithuania Russia (Kaliningrad Region) Railway Maps, Second edition, Quail map company, Exeter 1996.

Petronis, Vytautas: *Constructing Lithuania: Ethnic Mapping in Tsarist Russia, ca. 1800-1914*, Acta Universitatis Stockholmiensis, Stockholm Studies in History 91, Stockholm 2007.

Žeimantas, Liubomiras Viktoras: *Sankt Peterburgo-Varšuvos geležinkelis 1858-1915*, Gelspa, Vilnius 2003.

Žeimantas, Liubomiras Viktoras: *Liepojos-Romnų geležinkelis 1869-1915*, Gelspa, Vilnius 2005.

2.1.2 Det självständiga Litauen 1918-1940

Keleivinių traukinių tvarkaraštis 15 Nr., Lietuva – visuomenės ir politikos dienraštis, 22 oktober 1922.

Latvia & Lithuania Russia (Kaliningrad Region) Railway Maps, Second edition, Quail map company, Exeter 1996.

Lietuvos Geležinkelių keleivinių traukinių tvarkaraštis, 1940.

Lietuvos Geležinkelių Sustojimo vietų sąrašas su nurodytais atstumais bei stotimis ir sustojimo vietomis, iki kurių parduodami keleiviams bilietai, Kaunas 1937.

Susisiekimo ministerijos metraštis 1937, Susisiekimo ministerijos leidinys, Kaunas 1938.

2.1.3 Wilno-området 1920-1939

Latvia & Lithuania Russia (Kaliningrad Region) Railway Maps, Second edition, Quail map company, Exeter 1996.

No 4457 LITHUANIE ET POLOGNE Convention relative aux communications ferroviaires avec protocole final et annexes. Signés à Varsovie, le 25 mai 1938. League of Nations, Treaty Series, 1938.

Trafic Ferroviaire entre la Lithuanie et la Pologne (Section de ligne Landwarów-Kaisiadorys), Cour Permanente de Justice Internationale, Leyde 1931.

Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów, Warszawa 1939.

2.1.4 Litauiska SSR 1944-1990

Latvia & Lithuania Russia (Kaliningrad Region) Railway Maps, Second edition, Quail map company, Exeter 1996.

Tidtabeller från 1970- och 1980-talen.

2.1.5 Det självständiga Litauen 1990-

Latvia & Lithuania Russia (Kaliningrad Region) Railway Maps, Second edition, Quail map company, Exeter 1996.

Lietuvos Geležinkelio priemiestinių traukinių eismo tvarkaraštis 1992/1993 m.m., Vilnius 1992.

Lietuvos geležinkeliai – nepriklausomo darbo dešimtmetis (1991-2001), LG Leidybos centras, Vilnius 2001.

Tarnybinis keleivinių traukinių eismo tvarkaraštis. Galioja nuo 2002 m. birželio 2 d., Lietuvos Geležinkeliai, Vilnius 2002.

www.litrail.lt

3. Kort om järnvägens tillkomst och utveckling, allmänt och i Litauen

Första hälften av 1800-talet innebär en revolution vad avser möjligheter för människor att kommunicera med varandra. Ångmaskinen och frimärket får stå som symboler för denna revolution. Ångmaskinen används för att framdriva fartyg och tåg. Frammärket kommer samtidigt med införandet av enhetsportot och vanligt folks möjlighet att meddela sig med varandra skriftligt för en överkomlig avgift.

Både järnvägen och frimärket ser först dagens ljus i England. Den första reguljära järnvägssträckan med persontrafik invigs mellan Stockton och Darlington 1825. Världens första frimärke utkommer den 1 maj 1840 och bär drottning Victorias porträtt.

Andra länder i Europa följer i rask takt med införande av dessa nymodigheter. I Sverige utkommer de första frimärkena 1855 och de första statliga järnvägssträckorna Malmö-Lund och Göteborg-Jonsered öppnar för trafik 1856.

I Ryssland som, då som nu, är världens till ytan största land, innebär nymodigheterna stora utmaningar. Avstånden är enorma. På utställningar i bl. a. London har man studerat nymodigheten järnväg och tagit med sig den hem. Enligt tradition fick ryskan sitt ord för järnvägsstation, вокзал, vid ett av dessa London-besök.⁶

Ryssland fick sin första järnväg, mellan S:t Petersburg och Tsarskoje Selo, år 1837. De första ryska frimärkena utkom 1857.

Under slutet av 1850-talet påbörjas bygget av järnvägen mellan två av de viktigaste städerna i det ryska imperiet – S:t Petersburg och Warszawa. 1860 når byggnationen de områden som idag utgör republiken Litauen och därmed får den litauiska järnvägshistorien anses påbörjad.

⁶ *Namnet Folkes vandring ut i världen*, www.ordbruket.com/webcross/artiklar/folke.htm, besökt 18 januari 2011: "... På 1880-talet började ryssarna anlägga järnvägar och bad då engelsmännen om hjälp hur de skulle gå till väga. Ryssarna erhöll bl. a en ritning på Vauxhall Station i Lambeth. Ryssarna, som trodde att vauxhall betydde järnvägsstation, förryskade ordet till "vokzal". Och därmed kom ordet in i det ryska språket med betydelsen järnvägsstation och numera också hamnterminal...", Staffan Hammerman; se även <http://en.wikipedia.org/wiki/Vauxhall>

De första sträckorna invigs 1861 och i rask takt tillkommer nya linjer så att det för denna uppsats aktuella linjenätet finns på plats 1873. I princip genomkorsas då det litauiska området från nordost till sydväst samt från nordväst till sydost. Det s.k. januariupproret 1863 kom att vara i högsta grad närvarande vid de då nyöppnade järnvägsstationerna.⁷

Ur ett järnvägsperspektiv var vid denna tidpunkt följande stationer av särskild betydelse; Vilnius och Kaunas som de båda storstäderna i området, Kybartai/Virbalis som gränsstation mot Ostpreussen samt Lentvaris, Kaišiadorys, Radviliškis och Naujoji Vilnia som järnvägsknutpunkter.

Längs järnvägslinjerna anlades stationer och hållplatser på lämpligt avstånd, i görligaste mån i anslutning till befintliga tätorter och städer. Då avstånden i Ryssland var stora, kom järnvägslinjerna att dras så rakt som möjligt efter de topografiska förutsättningarna mellan de stora städerna. Mindre samhällen kom då ibland att ligga på ett visst avstånd från närmaste järnvägsstation. Ett typiskt exempel i det undersökta området är Švenčionys, där stationen kom att ligga 14 km från staden. Ett särskilt stationssamhälle, Švenčionėliai, kom då att växa fram kring stationen. En smalspårig bana tillkom på 1890-talet som förband staden med järnvägsstationen. Även i andra fall kom nya stationssamhällen att växa fram, delvis som en konkurrent till den tätort som stationen var avsedd att betjäna och vars namn den ofta antagit.

Linjenätet i vad som idag är Litauen kompletterades efterhand med ytterligare sträckor, ibland i form av smalspåriga linjer, inte minst i området kring Panevėžys⁸. Parallellt med det ryska järnvägsnätet växte det fram ett tyskt sådant, vilket även omfattade Memel-området. Järnvägarna kring Klaipėda kom så småningom att inlemmas i det litauiska järnvägsnätet. Då byggdes även järnvägar som förband Klaipėda med resten av Litauen.

⁷ Žeimantas, Liubomiras Viktoras: *Sankt Peterburgo-Varšuvos Geležinkelis 1858-1915*, Vilnius 2003, se t.ex. sid 220.

⁸ Stasiukaitienė, Ona: *Štaurasis Lietuvos geležinkelis*, Versus Aureus, Vilnius 2010.

4. Ortnamn och ortnamnsforskning

Att studera ortnamn är en i Sverige populär syssla, både vetenskapligt och mera populärvetenskapligt, framför allt inom ramen för hembygdsforskning. Ornamenten har ofta mycket att berätta om den aktuella platsen och dess omgivningar, både vad avser historia och topografi. Inom universitetsämnet Nordiska språk studeras ortnamn och en lärobok i ämnet av Bengt Pamp har varit min ingång till ämnesområdet⁹. Även den doktorsavhandling som utgjorde inspirationskälla till föreliggande uppsats innehåller värdefull information om forskning kring ortnamn.¹⁰

Studiet av ortnamn innefattar dels insamlande och förtecknande av namnen i de olika former de förekommit genom historien och dels en etymologisk analys av namnen.

I Litauen synes ortnamnsforskningen vara mindre utvecklad än i Sverige, åtminstone på det akademiska planet. I första hand är det arbeten av Aleksandras Vanagas som finns tillgängliga (se litteraturförteckningen). En ambitiös sammanställning av litauiska ortnamn 1795-1995 har gjorts av Miron Lam i Israel, men den finns endast i manuskript¹¹. Genom denna sammanställning blir det tydligt hur många språk och språkbyten som olika delar av det som idag utgör Litauen har genomlevt. Sammanställningen innehåller följande delar:

1. Ryssland 1795-1915	ryska och litauiska
2. Memel 1800-1939	tyska och litauiska
3. Tysk administration 1915-1918	tyska och litauiska
4. Tysk administration 1941-1945	tyska och litauiska
5. Polsk administration (Wilno) 1920-1939	polska och litauiska
6. Republiken Litauen 1918-1940	litauiska
7. Litauiska sovjetrepubliken 1940-1990	litauiska och litauiska med kyrillisk transkription
8. Republiken Litauen 1990-	litauiska

⁹ Pamp, Bengt: *Ornamenten i Sverige*, Studentlitteratur, Lund 1988.

¹⁰ Löfvendahl, Eberhard: *Post- och järnvägsstationers namn i Götaland 1860-1940*, Uppsala 1998.

¹¹ Lam, Miron: *Lietuva Vietovardžiai 1795-1995 m.*, Israel u.å.

Källor till namnlistorna i sammanställningen är olika officiella dokument, såsom förteckningar över postanstalter, eller kartor.

Här framträder tydligt det faktum att Litauen och dess orter har måst anpassa sig språkligt vid ett flertal tillfällen under den tid denna uppsats omfattar, dvs. från 1860 till idag. Detta ger en ytterligare dimension till ortnamnsstudierna jämfört med Sverige, där inga språkbyten gjorts i modern tid, åtminstone inte i södra Sverige.¹²

Denna uppsats kommer inte att avhandla ortnamnens etymologi, förutom i de fall namngivningen är direkt relaterad till järnvägen.

¹² Jag går inte här nämnare in på finska, tornedalsfinska och samiska ortnamnsformer i norra Sverige.

5. Namn på järnvägsstationer längs huvudlinjerna i Litauen

I Appendix 1 förtecknas alla järnvägsstationer och hållplatser som finns eller har funnits längs de undersökta sträckorna, sammanlagt 147 trafikplatser. Speciell vikt läggs där vid hur namnet på stationen eller hållplatsen har ändrats över tid, vad som utgör namngivare för stationen och hur stationen är belägen i förhållande till sin namngivare.

Huvudregeln är att stationen eller hållplatsen har fått sitt namn från den geografiska bebyggelse som den betjänar och att namnet är stabilt över tid, så när som på – för varje tidpunkt – anpassning till gällande officiellt språkbruk. Dessa kräver inga särskilda kommentarer. Här kommer framför allt att diskuteras de fall när denna huvudregel inte gäller. Jag har identifierat följande typfall från huvudregeln:

- Namnet har ändrats under stationens existens
- Namngivaren ligger på ett visst avstånd från stationen
- Järnvägsspecifika namn
- Namngivare som inte är tätort eller annan bebyggelse
- Numrerade hållplatser utan namn

Dessa typfall ägnas var sitt underkapitel.

5.1 Stationer vars namn ändrats under sin existens

Till denna kategori har jag fört de stationer och hållplatser vars namn ändrats någon gång under den tid de varit i bruk. Sammanlagt har jag kunnat identifiera ett 20-tal stationer där så har skett. Skälen för namnbytena har varit av olika slag och jag väljer att gruppera dem enligt följande:

- Byte på grund av namnlighet med annan station (5.1.1)
- Byte på grund av vilseledande namn (5.1.2)
- Byte av järnvägsspecifika skäl och prestigeskäl (5.1.3)
- Byte av politiska skäl (5.1.4)
- Övriga (5.1.5)

5.1.1 Byte av namn på grund av namnlighet med annan station

I denna kategori finns en viktig station i mitt undersökningsmaterial, nämligen *Kaišiadorys*. Stationens namn var ursprungligen (från 1862) Juodkonis, på ryska Этканы. När stationen blev en knutpunkt år 1871 i samband med att linjen från Liepāja (Lettland) till Romny (Ukraina) öppnade, och stationen därmed blev mer betydelsefull, blev det uppenbart att den namnform som användes då – den ryska Этканы – var alltför snarlik den på den tyska gränsstationen i Ostpreussen, Eydtkuhnen. Förväxlingar kunde uppstå och därför bytte stationen namn från Juodkonis till Kaišiadorys.¹³

Tre stationer i undersökningsområdet har haft dubbletter inom Litauen, nämligen Amaliai, Lukšiai och Alksnėnai. I fallet Amaliai ändrades namnet på den ena stationen till Kužiai. När det gäller Alksnėnai fick den station som ligger utanför undersökningsområdet, längs sträckan Kužiai-Kretinga tillägget Žemaitiški.

5.1.2 Byte av namn på grund av risk för missförstånd

Till denna kategori hänför jag stationen i *Turmantas*. Stationsnamnet var ursprungligen Novoaleksandrovska, namnet på den närmaste staden (nu: Zarasai). Problemet var att staden låg ca 20 km från stationen, utan någon förbindelse däremellan. Om någon steg av tåget vid järnvägsstationen gavs de ingen möjlighet att fortsätta därifrån eller ens kunna få en bit mat medan de väntade på nästa förbindelse till Daugavpils, den naturliga utgångspunkten för en resa till Novoaleksandrovska. Därför framställde de lokala myndigheterna en hemställan till centralmyndigheten om att ändra stationsnamnet. Namnändring gjordes år 1880.¹⁴

5.1.3 Byte av namn av järnvägsspecifika skäl och prestigeskäl

Det finns i mitt material ett exempel på byte av stationsnamn av vad man skulle kunna kalla järnvägsspecifika skäl, nämligen *Kybartai*. Det tycks ha varit en konkurrens mellan städerna Kybartai (där stationen de facto är belägen) och den närbelägna staden Virbalis om att

¹³ Vanagas, Aleksandras: *Lietuvos Miestų Vardai*, Vilnius 2004, s. 78-79.

¹⁴ Žeimantas, L V: *Sankt Peterburgo-Varšuvos geležinkelis 1858-1915*, Vilnius 2003, s. 211-212.

namnge den stationen. Se vidare i Appendix 1 om detaljer kring namnväxlingarna. Eftersom stationen var och är en av de viktigaste inom det litauiska området såsom gränsstation mot Ostpreussen respektive Kaliningradområdet får stationsnamnet anses ha mycket hög status.

5.1.4. Byte av namn av politiska skäl

Det finns i undersökningsmaterialet två exempel på namngivning av orter – och därmed även motsvarande järnvägsstationer – av politiska skäl. Ett exempel *Mažeikiai/Murovjo vas* är från den tsarryska tiden medan det andra *Sniečkus/Visaginas* är från sovjettiden och den efterföljande självständighetstiden.

Staden *Mažeikiai* hette mellan 1899 och 1918 *Муравьево* (Muravjevo). Michail Nikolajevitsj Muravjev var generalguvernör i Kovno (Kaunas) och var aktiv i att slå ner de polska upproren på 1860-talet.

Staden *Visaginas* hette mellan 1975 och 1992 *Sniečkus*. Antanas *Sniečkus* (1903-1974) var förstesekreterare i det litauiska kommunistpartiet. Han fick ge namn åt den nyanlagda staden för anställda vid kärnkraftverket *Ignalina*.

5.1.5 Övriga exempel på stationer och hållplatser som har bytt namn genom historien

Gudžiūnai – *Michelmontas*, detaljer kring detta byte ges i en fotnot i Appendix 1.

Sausiai – *Bevandeniškės*

Slikiai – *Lukšiai*

Akmenė – *Dabikinė*

Kupiškis – *Slavinčiškis*

Lobiniai – *Dūda*, om namnet *Dūda* använts är osäkert, se Appendix 1.

Senieji Trakai – *Žvirinas*

Voveriškiei – *Toliočiai* – *Lukšiai*

Elektrinių traukinių depas – *Elektrodepas* – *Depas*

Santaka – *Družliai*, osäkra uppgifter, se Appendix 1

Šapeliai – *Norekiai*

Se vidare under respektive namn i Appendix 1 för detaljer kring namnbytena.

Därtill har ett antal mindre hållplatser växlat mellan att vara försedda med bara ett nummer och att ha namngivits. Se vidare i kapitel 5.5 om dessa hållplatser.

5.2 Större avstånd mellan station och den tätort som namngivit stationen

Inte minst i det tsartida Ryssland var det vanligt att järnvägslinjer drogs så rakt som möjligt mellan de stora metropolerna. Därmed kom många små och medelstora orter att hamna på ett avsevärt avstånd från järnvägen. Stationen anlades vanligen närmast möjligt dessa orter och namngavs efter dessa. Om avståndet var tillräckligt stort och orten i fråga tillräckligt betydande kunde så småningom orten och stationen komma att förenas med en bibana. Kring stationerna kom särskilda stationssamhällen att växa fram, ibland med det ursprungliga ortnamnet, ibland under ett annat namn.

5.2.1 Station med modifierad namnform

Mitt undersökningsmaterial har ett exempel på en station med modifierad namnform, nämligen *Švenčionėliai*. Namnet på stationen skapades som en diminutivform av Švenčionys när järnvägen byggdes och en station hamnade 14 km från Švenčionys.¹⁵ På ryska och polska fick stationen namn med prefixet ”nya”.

5.2.2 Samma namn på station och tätort på avstånd från stationen

I mitt undersökningsmaterial finns drygt 30 exempel på detta fenomen, dvs. att järnvägsstationen inte ligger i direkt anslutning till den tätort som den får sitt namn av och som den är avsedd att betjäna. I flera fall kom det att kring stationerna växa upp särskilda stationssamhällen. Det finns exempel på att stationssamhället blivit mer betydelsefullt än den

¹⁵ Vanagas, A.: Lietuvos Miestų Vardai, Vilnius 2004, s. 221.

ursprungliga namngivaren. Det viktigaste exemplet i undersökningsområdet är Varėna. I ett fall, Pravieniškės, skiljer man på stationssamhället och dess namn med hjälp av romerska siffror (I och II). Exempel på stationer som ligger minst fem kilometer från namngivande tätort eller stad är Valkininkai, Žasliai, Vilkaviškis, Jūrė, Bagotoji, Alvitas, Žeimiai, Kuršėnai, Akmenė, Subačius och Panemunėlis.

5.3 Järnvägsspecifika namn

I undersökningsmaterialet finns det ett exempel på ett hållplatsnamn som är direkt hänförligt till järnvägens egen verksamhet, nämligen *Depas*, *Elektrodepas* eller *Elektrinių traukinių depas*. Hållplatsen ligger vid depån för förortstågen i Vilnius/Kaunas-området, belägen i östra delen av staden Naujoji Vilnia. Nätet av elektrifierade förortslinjer omfattar linjerna Naujoji Vilnia – Vilnius – Kaunas och Lentvaris – Trakai och öppnades för trafik 1979. Depån för de elektriskt drivna förortstågen ligger i Naujoji Vilnia.¹⁶ Hållplatsens namn är således knuten till järnvägens verksamhet. I själva verket är det fråga om två hållplatser, då linjerna mot Turmantas respektive Kena har hunnit dela sig före hållplatsens plattformar.

5.4 Namngivare är annat än tätort eller annat bebyggelsenamn

Denna kategori är närmast att betrakta som en restkategori för de stations- och hållplatsnamn som jag inte, utifrån mitt tillgängliga kartmaterial, kunnat hänföra till något bebyggelsenamn. Oftast handlar det då om hållplatser som ligger i naturområden, i en skog eller längs ett vattendrag. De exempel som finns i materialet är Žeimėna (namngiven efter ett vattendrag) och Pagiriai (ett skogsområde). Angående hållplatsen Valiukiškis har jag inte lyckats utröna någon namngivare.

¹⁶ Lietuvos geležinkeliai – nepriklausomo darbo dešimtmetis (1991-2001), Vilnius 2001, s. 65-68.

5.5 Numrerade hållplatser

Vid olika tillfällen i historien har man valt att inte ge smärre hållplatser något specifikt namn, utan dessa har endast getts ett nummer eller en kilometerangivelse från någon specifik utgångspunkt, vanligen de viktigaste järnvägsknutpunkterna.

5.5.1 Numrerade hållplatser – tsartida

Ett antal mindre hållplatser gavs från början inte något namn, utan endast ett nummer. Längs de undersökta järnvägssträckorna förekommer följande nummer:

4, 5, 6, 7, och 8 längs linjen Kaišiadorys – Lušė,
9 och 10 längs linjen Naujoji Vilnia – Šumskas, samt
34, 35, 36 och 37 längs linjen Radviliškis – Šapeliai

Samtliga dessa numrerade hållplatser fick så småningom egna namn, se Appendix 1.

5.5.2 Numrerade hållplatser – sovjetida

Även under sovjet-åren förekom det att smärre hållplatser inte var försedda med något namn, utan endast med nummer eller avståndsangivelser. I undersökningsmaterialet handlar det om följande hållplatser (senare namn på hållplatserna inom parentes):

”45 km” (Pamerkiai) och ”92 km” (Margionys) på sträckan Lentvaris – Senovė, avståndet beräknat från Lentvaris.

”77 km” (Montviliškės) och ”92 km” (Skėmiai) på sträckan Kaišiadorys – Radviliškis, avståndet beräknat från Kaišiadorys.

Iešmas No 102/104, *Стрелка No 102/104*, i närheten av Šiauliai, samt

Iešmas No 2/4, *Стрелка No 2/4*, nära gränsen mot Lettland.

Observera att det alltså har funnits två hållplatser i Litauen med beteckningen ”92 km”.

6. Sammanfattning

Syftet med undersökningen har varit att se i vilken utsträckning järnvägsstationer och hållplatser i undersökningsområdet har namn som avviker från de förväntade, dvs det namn som den omgivande bebyggelsen har. Av 147 trafikplatser är det ett 70-tal som har kommenterats på ett eller annat sätt i denna framställning. Vanligast är att den namngivande tätorten ligger på ett avstånd från trafikplatsen, drygt 30 exempel i undersökningsområdet. Ett annat vanligt fenomen är att smärre hållplatser under vissa perioder enbart varit försedda med ett nummer och inte något namn. Ett antal stationer och hållplatser har bytt namn genom historien. Ett 20-tal exempel ges på detta fenomen. Det är föga förvånande att speciellt stationer med stor betydelse för järnvägsnätet, såsom knutpunkter och gränsstationer, blivit extra noga hanterade vid val av namn. Exempel på detta är Kybartai/Virbalis, Kaišiadorys och Švenčionėliai. I två fall, Visaginas/Sniečkus och Mažeikiai/Muravjevo, har rent politiska överväganden styrt val av namn på stad och station.

Det finns flera uppenbara vägar att fortsätta de i denna uppsats påbörjade studierna. För det första kan fördjupade studier göras av de i denna uppsats redan avhandlade järnvägssträckorna. Idealet vore tillgång till tidtabeller för samtliga år alltsedan 1860-talet för att fånga upp samtliga namnbyten och språkbyten samt öppningsår och, i förekommande fall, årtal för nedläggning av station eller hållplats. Därtill kan studien breddas till samtliga järnvägssträckor som finns eller har funnits inom nuvarande Litauens gränser. Ett speciellt område för studier blir då det område som fram till 1923 utgjorde Memel-Gebiet och som fick sina järnvägar som en del av det ostpreussiska järnvägsnätet med början 1875. Fördjupade studier kan också göras avseende språkanvändning och språkbyten i undersökningsområdet. Förutom de officiella språken som använts i järnvägssammanhang, får det anses troligt att såväl dialektala namnformer som namn på exempelvis jiddish förekommit i muntliga och icke-officiella skriftliga sammanhang. Åren närmast efter självständigheten 1918 är också intressanta att studera närmare, då den litauiska stavningen fortfarande var vacklande.

7. Litteraturförteckning

Keleivių traukinių tvarkaraštis 15 Nr., Lietuva – visuomenės ir politikos dienraštis, 22 oktober 1922.

Lietuviški tradiciniai vietovardžiai: Gudijos, Karaliaučiaus krašto, Latvijos ir Lenkijos, Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, Vilnius 2002.

Lietuvos Geležinkelio priemiestinių traukinių eismo tvarkaraštis 1992/1993 m.m., Vilnius 1992.

Lietuvos Geležinkelių keleivinių traukinių tvarkaraštis, 1940.

Lietuvos Geležinkelių Sustojimo vietų sąrašas su nurodytais atstumais bei stotimis ir sustojimo vietomis, iki kurių parduodami keleiviams bilietai, Kaunas 1937.

Lietuvos geležinkeliai – nepriklausomo darbo dešimtmetis (1991-2001), LG Leidybos centras, Vilnius 2001.

Mažoji Lietuviškoji Tarybinė Enciklopedija, Mintis, Vilnius 1971, del 1-3.

No 4457 LITHUANIE ET POLOGNE Convention relative aux communications ferroviaires avec protocole final et annexes. Signés à Varsovie, le 25 mai 1938. League of Nations, Treaty Series, 1938.

Susisiekimo ministerijos metraštis 1937, Susisiekimo ministerijos leidinys, Kaunas 1938.

Tarybinis keleivinių traukinių eismo tvarkaraštis. Galioja nuo 2002 m. birželio 2 d., Lietuvos Geležinkeliai, Vilnius 2002.

Trafic Ferroviaire entre la Lithuanie et la Pologne (Section de ligne Landwarów-Kaisiadorys), Cour Permanente de Justice Internationale, Leyde 1931.

Urządowy Rozktad Jazdy i Lotów, Warszawa 1939.

Vietovardžių žodynas, Mosklo ir enciklopedijų leidybos institutas, Vilnius 2002.

Budreckis, Algirdas M. (red): *Eastern Lithuania – A Collection of Historical and Ethnographic Studies*, Lithuanian Association of the Vilnius Region, Chicago 1985.

Fugalevičius, V.: *Pašto Antspaudai Lietuvoj*, Schlesen 1990.

Fugalewitsch, Witold: *Grenzbahnhof Werzbolowo/Kibarty*, Lituania 1999, nr 12, p 782-784.

Hesselink, Herman Gijsbert & Tempel, Norbert: *Eisenbahnen im Baltikum, Geschichte und Gegenwart der Eisenbahnen in Litauen – Lettland – Estland*, LOK Report, Münster 1996.

Hofmann, Harry v.: *Baltische Postorten 1632-1917/18*, Harry von Hofmann Verlag, Hamburg 1996.

Juškaitė, N. & Keinys.S.: *Rusų-lietuvių kalbų geležinkelių transporto žodynas, Lietuvos geležinkeliai*, Informacijos leidybos centras, Vilnius 1997.

Kaptein, Jan & Uspuras, Eugenijus: *Spoorpost in Litouwen I*, ur Het Baltische Gebied nr 44, Maarssen 2004, *Spoorpost in Litouwen 2*, ur Het Baltische Gebied nr 45, Maarssen 2004, *Spoorpost in Litouwen 3*, ur Het Baltische Gebied nr 46, Maarssen 2005, *Spoorpost in Litouwen 4: Route 1-2 en 3-4*, ur Het Baltische Gebied nr 47, Maarssen 2005, *Spoorpost in Litouwen 5: Lijn 5-6 en 17-18*, ur Het Baltische Gebied nr 48, Maarssen 2006. *Railway Post in Lithuania*, Het Baltische Gebied (specialnummer) nr 56, Maarsen 2010.

Kirgushkin, A. V. & Robinson, P. E.: *Russian Railway Postmarks*, J. Barefoot Ltd., UK 1994.

Lam, Miron: *Lietuva Vietovardžiai 1795-1995 m.*, Israel u.å.

Laucius, Jeronimas: *Riedanti bėgiais istorija*, Trys žvaigždutės, Vilnius 2004.

Löfvendahl, Eberhard: *Post- och järnvägsstationers namn i Götaland 1860-1940; namngivning i spänningsfältet mellan allmänna och enskilda intressen*, Acta Academiae Regiae Gustavi Adolphi LXVII, Uppsala 1998.

Pamp, Bengt: *Ortnamnen i Sverige*, Studentlitteratur, Lund 1988.

Petronis, Vytautas: *Constructing Lithuania: Ethnic Mapping in Tsarist Russia, ca. 1800-1914*, Acta Universitatis Stockholmiensis, Stockholm Studies in History 91, Stockholm 2007.

Stasiukaitienė, Ona: *Siaurasis Lietuvos geležinkelis*, Versus Aureus, Vilnius 2010.

Šikšnienė, Roza (red): *Šilutės spaustuvės*, Libia Memelensis. Klaipėda 2001.

Tallat-Kelpšaitė, Zita (red.): *Laiko kelione bėgiais, Lietuvos geležinkeliai*, Vilnius 2004.

Vanagas, Aleksandras: *Lietuvos Miestų Vardai*, Antrasis leidimas, Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, Vilnius 2004.

Vanagas, Aleksandras: *Lietuvių vandenvardžiai*, Antrasis pataisytas leidimas, Lietuvių kalbos instituto leidykla, Vilnius 2002.

Werdenfels, Åke (red): *Skånsk järnväg*, Skånes Hembygdsförbund Årsbok 1989/90, Hässleholm 1990.

Zinkevičius, Zigmantas: *Rytų Lietuva praeityje ir dabar*, Mokslo ir enciklopedijų leidykla, Vilnius 1993.

Žeimantas, Liubomiras Viktoras: *Sankt Peterburgo-Varšuvos geležinkelis 1858-1915*, Gelspa, Vilnius 2003.

Žeimantas, Liubomiras Viktoras: *Liepojos-Romnų geležinkelis 1869-1915*, AB Lietuvos Geležinkeliai, Vilnius 2005.

Kartor

Latvia & Lithuania Russia (Kaliningrad Region) Railway Maps, Second edition, Quail map company, Exeter 1996.

Lietuvos autokelių atlasas, 1:200 000, Jāņa sēta, Riga 2003.

Rytų Lietuvos ežerų labirinto turistinis žemėlapis, 1:130 000, Leidykla BRIEDIS, Vilnius 2001.

Šiaurės Aukštaitijos turistinis žemėlapis, 1:130 000, Leidykla BRIEDIS, Vilnius 2001.

Vidurio Lietuvos turistinis žemėlapis, 1:130 000, Leidykla BRIEDIS, Vilnius 2001.

Pietų Žemaitijos turistinis žemėlapis, 1:130 000, Leidykla BRIEDIS, Vilnius 2001.

Kauno apylinkės turistinis žemėlapis, 1:130 000, Leidykla BRIEDIS, Vilnius 2003.

Internetkällor

<http://maps.google.co.uk>

www.litrail.lt

www.miestai.net/forumas

www.siaurukas.eu

<http://www.ngw.nl/int/lit/visagina.htm>

<http://www.dariausbaidares.lt/marsrutai.html>

http://lt.wikipedia.org/wiki/Kauno_gele%C5%BEinkelio_tunelis

<http://lithuanianphilately.com/postal-history/mikelmontas.html>

Appendix 1

Stationer och hållplatser längs linjerna Turmantas – Lentvaris – Senovė, Lentvaris – Kybartai/Virbalis, Kaišiadorys – Lūšė, Naujoji Vilnia – Šumskas och Radviliškis – Šapeliai

Nedan förtecknas samtliga järnvägsstationer och hållplatser med passagerartrafik längs de aktuella linjerna, sammanlagt 147 trafikplatser. I några fall är uppgifterna osäkra. I så fall noteras det särskilt. Om uppgift saknas om öppningsår innebär det att jag saknar källor angående det.

För de fall att stationerna var i bruk redan i början av järnvägsepoken, anges stationsklass i enlighet med klassificeringen i Žeimantas böcker.

Anmärkningen ”gel st.” (= geležinkelio stotis) anger att en tätort på kartor anges med detta eller liknande tillägg. I de fallen är byn, tätorten eller staden med samma namn belägen på ett avsevärt avstånd från järnvägsstationen. Ibland har den tätort där stationen är belägen även ett andra namn.

Genom historien har järnvägsstationerna haft ryska, polska, litauiska och även tyska namnformer. Dessa olika namnformer anges när de är kända för mig. De ryska namnformerna användes från 1860 fram till första världskriget. Dessa anges i företeckningen nedan med versaler och har som källa handboken *Baltische Postorte*¹⁷. I det självständiga Litauen har de litauiska namnformerna använts. Tyska namnformer har använts under de båda världskrigen, ofta med olika former under det första och det andra världskriget, se vidare i Fugalevičius¹⁸. De tyska namnen har inte studerats vidare inom ramen för denna uppsats. I det av Polen ockuperade Wilno-distriktet användes 1920-1939 polska namnformer. Under sovjetåren skrevs stationsnamnen med såväl latinska som kyrilliska bokstäver, mer eller mindre med direkt transkription. Dessa anges i genomgången nedan med kursiv stil och har som källa diverse tidtabeller från främst 1980-talet.

¹⁷ v. Hofmann, H.: *Baltische Postorte 1632-1917/8 in den Sprachen Russisch, Deutsch, Estnisch, Lettisch, Litauisch und Polnisch*, 2:a utvidgade och omarbetade upplagan, Hamburg 1996.

¹⁸ Fugalevičius, V.: *Pašto Antspaudai Lietuvoj*, Schlesen 1990.

Vid beskrivning av den bebyggelse som betjänas av en viss station eller hållplats, använder jag mig av beteckningarna stad, tätort eller by beroende på bebyggelsens omfattning. Med stad betecknas de tätorter som finns upptagna som städer i *Lietuvos miestų vardai*.

Om en station eller hållplats inte har angetts som nedlagd i förteckningen nedan, innebär det att den har persontrafik när denna uppsats skrivs enligt tidtabeller tillgängliga på litauiska järnvägarnas hemsida www.litrail.lt.

Järnvägslinjen (Daugavpils –) Turmantas – Vilnius

Turmantas, *Турмантас*, station av klass IV, öppnad 1862¹⁹, (po. Turmont, ry. ТУРМОИТЪ), (1862-1880: Novoaleksandrovska²⁰, НОВОАЛЕКСАНДИРОВСКЪ); stationen är belägen norr om staden Turmantas och är gränsstation mot Lettland. Stationsnamnet var ursprungligen Novoaleksandrovska, det dåvarande namnet sedan 1836 på den närmaste staden²¹ (nu: Zarasai). Problemet var att staden låg ca 20 km från stationen, utan någon förbindelse däremellan. Om någon steg av tåget vid järnvägsstationen gavs de ingen möjlighet att fortsätta därifrån eller ens kunna få en bit mat medan de väntade på nästa förbindelse till Daugavpils, den naturliga utgångspunkten för en resa till Novoaleksandrovska. Därför framställde de lokala myndigheterna en hemställan till centralmyndigheten om att ändra stationsnamnet. Namnändring gjordes år 1880²².

Visaginas, (*Висагинас*), (Sniečkus, *Снечкус*), andra namn enligt olika källor: Pasmalvės²³ (Smalvas är namnet på en sjö intill järnvägslinjen), Juodbrasta (på en karta från 1885)²⁴, (po. Czarny Bród)²⁵. Stationen är belägen en km nordväst om staden Visaginas. En hållplats har funnits på platsen för den nuvarande stationen sedan åtminstone 1885. Namnet på hållplatsen

¹⁹ Žeimantas, L V: *Sankt Peterburgo-Varšuvos geležinkelis 1858-1915*, Vilnius 2003 (häftefter: Žeimantas 2003), s. 211-212.

²⁰ Žeimantas 2003, s. 199.

²¹ *Mažoji Lietuviškoji Tarybinė Enciklopedija*, Mintis, Vilnius 1971, del 3, s. 839 (häftefter: MLTE, här: MLTE 3:839).

²² Žeimantas 2003, s. 211-212.

²³ *Latvia & Lithuania Russia (Kaliningrad Region) Railway Maps*, Quail Map Company, 2. ed., 1996 (häftefter: Quail).

²⁴ Žeimantas 2003, s. 179.

²⁵ Quail.

har ändrats flera gånger. 1975, när atomkraftverket Ignalina byggdes vid sjön Drūkšiai, byggdes en helt ny stad för de anställda vid kraftverket. Staden döptes till Sniečkus efter förstesekreteraren i det litauiska kommunistpartiet Antanas Sniečkus (1903-1974). 1992 bytte staden namn till Visaginas.²⁶ Namnet på järnvägsstationen har följt namnet på staden alltsedan 1975. Inget stationssamhälle har växt fram kring stationsområdet.²⁷

Gerkonys, Герконис, öppnad 1970²⁸; hållplatsen är belägen en km väster om byn Gerkonys. Ingen bebyggelse har växt upp kring hållplatsen.

Dūkštas, Дукштас, station av klass III, öppnad 1862²⁹, (po. Dukszty, ry. ДУКШТЫ); stationen är belägen i centrum av staden Dūkštas. En bibana för godstrafik utgår härifrån till kärnkraftverket Ignalina.

Lobiniai, Лобиняй, (möjligt alternativt namn vid öppnandet: Duda³⁰), öppnad senast 1870; hållplatsen är belägen 500 m norr om byn Lobiniai. Tätorten Dūdos ligger en km norr om hållplatsen. Ingen bebyggelse har växt upp kring hållplatsen.

Ignalina, Игналина, station av klass IV, öppnad 1862³¹, (po. Ignalino, ry. ИГНАЛИНО); stationen är belägen i staden Ignalinas centrum. Ignalina växte upp kring järnvägsstationen.³²

Pakretuonė, Пакретоне, öppnad 1876³³; hållplatsen är belägen 3 km norr om byn Pakretuonė vid sjön Kretuonas. Närmsta tätort är Rėkiučiai. Ingen bebyggelse har växt upp kring hållplatsen.

Švenčionėliai, Швенчёнеляй, station av klass II, öppnad 1862³⁴, (po. Nowo-Święciany, ry. НОВО-СВЕНЦЯНЫ); stationen är belägen i stadens centrum. Enligt A. Vanagas³⁵ skapades namnet på staden som en diminutivform av Švenčionys när järnvägen byggdes och en station

²⁶ <http://www.ngw.nl/int/lit/visagina.htm>

²⁷ <http://maps.google.co.uk>

²⁸ Quail.

²⁹ Žeimantas 2003, s. 175-176.

³⁰ Žeimantas 2003, s. 174-175.

³¹ Žeimantas 2003, s. 176-178.

³² MLTE 1:635.

³³ Žeimantas 2003, s. 200-201; Quail.

³⁴ Žeimantas 2003, s. 206-211; se även MLTE 3:440.

³⁵ Vanagas, A.: *Lietuvos Miestų Vardai*, Vilnius 2004, s. 221.

hamnade 14 km från Švenčionys. Märk att det litauiska namnet är en diminutivform, medan de polska och ryska namnformerna har prefixet ”nya”. Senare blev stationen en viktig knutpunkt med smalspåriga bibanor till Panevėžys (1901) och Lyntupy i dagens Vitryssland (via Švenčionys) (1893).

Žeimena, Жеймена; uppgift saknas när hållplatsen tillkom, hållplatsen har fått sitt namn från ett vattendrag som flyter längs järnvägen, byn som betjänas av hållplatsen heter Jaunadaris. Hållplatsen ligger i ett naturområde och är idag utgångspunkt för flera vandringsleder³⁶.

Kretuonys; hållplatsen finns angiven på en karta från 1885³⁷. Ingen annan indikation har påträffats om en sådan hållplats. Hållplatsen skulle kunna vara identisk med Žeimena ovan.

Pažeimenė, Пажеймяне, öppnad 1908³⁸, (po. Pohulanka³⁹); hållplatsen är belägen en km sydväst om byn Pažeimenė. Ingen bebyggelse har växt upp kring hållplatsen.

Pabradė, Пабраде, station av klass IV, öppnad 1862⁴⁰, (po. Podbrodzie, ry. ПОДБРОДЗЕ); stationen är belägen i centrum av staden Pabradė. 1885 blev Pabradė en järnvägsknutpunkt i och med öppnandet av linjen Pabradė – Adučiškis. Denna senare linje är numera nedlagd.

Pailgis, Паилгис, öppnad 1876⁴¹, (Pailgie 1965⁴²), (po. Parczew k. Wilna⁴³); hållplatsen är belägen intill sjön Pailgis, två km från byn Pailgis. Ingen bebyggelse har växt upp kring hållplatsen.

Santaka, Сантака, angiven på en karta 1885⁴⁴, (po. Santoka) (möjligt alternativt namn: Družilai⁴⁵); hållplatsen är belägen två km öster om byn Santaka och intill byn Družilai. Ingen bebyggelse har växt upp kring hållplatsen.

³⁶ <http://www.dariausbaidares.lt/marsrutai.html>

³⁷ Žeimantas 2003, s. 189.

³⁸ Quail.

³⁹ *Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów*, Warszawa 1939, s. 284, tidtabell 501 Warszawa-Turmont.

⁴⁰ Žeimantas 2003, s. 199-200.

⁴¹ Quail.

⁴² Quail.

⁴³ *Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów*, Warszawa 1939, s. 284, tidtabell 501 Warszawa-Turmont.

⁴⁴ Žeimantas 2003, s. 206.

⁴⁵ Žeimantas 2003, s. 174.

Skersabaliai, *Скерсабаляй*, (po. Orwidów⁴⁶), uppgift saknas om när hållplatsen öppnades. Hållplatsen är belägen tre km norr om byn Skersabaliai.

Bezdonys, *Бездонис*, station av klass IV, öppnad 1862⁴⁷, (po. Bezdanj, ry. БЕЗДАНЫ); stationen är belägen i centrum av tätorten Bezdonys.

Mickūnai, *Мицкунай*, (gel st.), troligen öppnad 1862, (po. Mickuny, ry. МИЦКУНЫ); tätorten Mickūnai ligger två km sydost om järnvägsstationen. Byn kring järnvägsstationen heter Gaidūnai.⁴⁸

Elektrinių traukinių depas, alternativt Elektrodepas, *Электродепас*, eller Depas, hållplats, öppnad 1979 vid depån för förortstågen i Vilnius/Kaunas-området, belägen i östra delen av staden Naujoji Vilnia. Nätet av elektrifierade förortslinjer omfattar linjerna Naujoji Vilnia – Vilnius – Kaunas och Lentvaris – Trakai och öppnades för trafik 1979. Depån för de elektriskt drivna förortstågen ligger i Naujoji Vilnia.⁴⁹ Hållplatsen namn är således knuten till järnvägens verksamhet. Egentligen är det frågan om två hållplatser med samma namn, längs de olika linjerna från Naujoji Vilnia mot Turmantas respektive Kena.

Naujoji Vilnia, *Н. Вильня*, tidigare namn Vileiskas⁵⁰, station av klass II, öppnad 1873⁵¹, (Nauja Vilnia, *Науя-Вильня*, 1959-ca 1983⁵²), (po. Nowa Wilejka, ry. НОВО-ВИЛЕЙСКЪ); stationen är belägen i centrum av staden som grundades i samband med att järnvägen kom till trakten⁵³. Stationen är en knutpunkt sedan 1873, när linjen till Romny (Ukraina) öppnade.

Pavilnys, *Павильнис*, öppnad 1914⁵⁴, (po. Kolonia Wileńska⁵⁵, ry. КОЛОНИЯ ВИЛЕНСКА); hållplatsen är belägen i tätorten Žemasis Pavilnys i östra utkanten av Vilnius.

⁴⁶ *Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów*, Warszawa 1939, s. 284, tidtabell 501 Warszawa-Turmont.

⁴⁷ Žeimantas 2003, s. 172-174.

⁴⁸ <http://maps.google.co.uk>

⁴⁹ *Lietuvos geležinkeliai – nepriklausomo darbo dešimtmetis (1991-2001)*, Vilnius 2001, s. 65-68.

⁵⁰ Žeimantas, L V: *Liepojos-Romnų geležinkelis 1869-1915*, Vilnius 2005, s. 266, 207 (härefter: Žeimantas 2005).

⁵¹ Žeimantas 2005, s. 207-211.

⁵² Quail.

⁵³ MLTE 2:672.

⁵⁴ Quail.

⁵⁵ *Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów*, Warszawa 1939, s. 284, tidtabell 501 Warszawa-Turmont.

Området började bebyggas 1911 med bostäder för järnvägsanställda. Från början hette området Geležinkelininkų kolonija⁵⁶.

Vilnius, *Вильнюс пасс*, station av klass I, öppnad 1862⁵⁷ (Vilna), (po. Wilno, ry. ВИЛЬНА); stationen är belägen i centrum av staden Vilnius.

Järnvägslinjen Vilnius – Kaunas

Vilnius, se ovan

Paneriai, *Панеряй*, (po. Ponary, ry. ПОНАРИ), öppnad 1898⁵⁸; stationen är belägen i Aukštieji Paneriai, en förort till Vilnius. Namnet utvisar närhet till floden Neris. Stationen är en viktig godsterminal för Vilniusområdet.

Vokė, o. n. *Воке*; öppningsår okänt, hållplatsen är belägen i området Vokė nära ett industriområde och ett område med koloniträdgårdar i närheten av Vilnius.

Lentvaris, *Лентварис* eller *Лянтварис*⁵⁹, station av klass A, öppnad 1862⁶⁰ (po. Landwarów, ry. ЛАНДВАРОВО); stationen är belägen i centrum av staden Lentvaris. Lentvaris är en järnvägsknutpunkt med linjer i tre riktningar. Bebyggelsen växte kraftigt efter att järnvägen tillkommit och stationen öppnats⁶¹. Under den polska ockupationen av Vilniusområdet (1920-1938), var järnvägen mellan Lentvaris (Landwarów) och Kaišiadorys stängd⁶² så när som på lokaltrafik mellan Wilno och Zawiasy samt mellan Vievis och Kaišiadorys.

⁵⁶ MLTE 2:802.

⁵⁷ Žeimantas 2003, s. 220-235.

⁵⁸ Quail.

⁵⁹ Stavning med e eller я synes vackla, en tidtabell från 1985 stavar med e medan en annan tidtabell från 1989 stavar med я.

⁶⁰ Žeimantas 2003, s. 189-192.

⁶¹ MLTE 2:329.

⁶² *Trafic Ferroviaire entre la Lithuanie et la Pologne (Section de ligne Landwarów-Kaišiadorys), Cour Permanente de Justice Internationale, Leyde 1931; No 4457 LITHUANIE ET POLOGNE Convention relative aux communications ferroviaires avec protocole final et annexes. Signés à Varsovie, le 25 mai 1938, League of Nations, Treaty Series, 1938.*

Kariotiškės, *Кариотишкес*, (po. Karaciszki); hållplatsen är belägen i västra delen av byn Kariotiškės.

Sausiai, *Саусяй*, (Bevandeniškės 1957⁶³, 1992⁶⁴); namnet på hållplatsen har växlat genom åren. Båda namnen är namn på byar i närheten av hållplatsen. Idag är namnet på hållplatsen Sausiai.⁶⁵

Rykantai, *Рукантай*, (po. Rykonty); hållplatsen är belägen i byn Rykantai.

Lazdėnai, (po. Zawiasy); byn Lazdėnai är belägen på motsatt sida av huvudvägen Vilnius – Kaunas (A1/E85) i förhållande till hållplatsen. Under polska ockupationen var stationen Zawiasy slutstation för de lokala tågen från Vilnius⁶⁶. Från 1938 återupptogs trafiken mellan Polen och Litauen och Zawiasy blev gränsstation på den polska sidan⁶⁷.

Baltamiškis, (möjligt alternativt namn: Balceriškiai⁶⁸); byn Baltamiškis är belägen två km från hållplatsen.

Vievis, *Вевис*, station av klass IV, öppnad 1862⁶⁹, (po. Jewie, ry. EBBE); stationen är belägen i centrum av staden. Vievis var slutstation på den litauiska sidan mellan 1920 och den 10 april 1938 under den polska ockupationen av Vilniusområdet då ingen genomgående trafik mellan Lentvaris och Vievis bedrevs (se även Lentvaris och Lazdėnai ovan).

Kaugonys, *Кавгонис*, (gel st.); en bibana för godstrafik till Elektrėnai utgår härifrån. Byn Kaugonys är belägen fyra km norr om järnvägsstationen. Ingen bebyggelse har växt upp kring stationen.

⁶³ Quail.

⁶⁴ *Lietuvos Geležinkelio priemiestinių traukinių eismo tvarkaraštis 1992/1993 m.m.*, Vilnius 1992.

⁶⁵ www.litrail.lt; <http://www.miestai.net/forumas/showthread.php?t=5911>; ”Gerai neprisimenu, prieš kiek metų Lentvario-Vievio tarpstotėje buvo Bevandeniškės, dabar ta stotelė – Sausiai.”

⁶⁶ *Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów*, Warszawa 1939, s. 311; tabell 525 Wilno-Zawiasy.

⁶⁷ *No 4457 LITHUANIE ET POLOGNE Convention relative aux communications ferroviaires avec protocole final et annexes. Signés à Varsovie, le 25 mai 1938*. League of Nations, Treaty Series, 1938.

⁶⁸ Quail, oklar källa till denna uppgift.

⁶⁹ Žeimantas 2003, s. 216-218.

Žasliai, Жасляй, station av klass III, (gel st.), öppnad 1862⁷⁰ (po. Žosle, ry. ЖОСЛИ); staden Žasliai är belägen fem km norr om stationen.⁷¹ Ett stationssamhälle växte fram kring stationen efter dess öppnande⁷².

Kaišiadorys, Кайшядорис, alternativ stavning Kaišedorys⁷³, station av klass II, öppnad 1862⁷⁴, (po. Koszedary, ry. КОШЕДАРЫ), mellan 1861 och 1871 Juodkonis (ry. ЭТКАНЫ); stationen är belägen i centrum av staden Kaišiadorys. Stationens namn var ursprungligen Juodkonis. När stationen blev en knutpunkt 1871 i samband med att linjen från Liepāja (Lettland) till Romny (Ukraina) öppnade och därmed mer betydelsefull, blev det uppenbart att stationsnamnet i sin ryska form, Этканы, var alltför snarlikt namnet på den tyska gränsstationen i Ostpreussen, Eydtkuhnen. Förväxlingar kunde uppstå och därför bytte stationen namn från Juodkonis till Kaišiadorys⁷⁵.

Pagiriai, Пагуряй, (Pagiris⁷⁶), öppnad 1879⁷⁷; hållplatsen är belägen i ett naturskyddsområde.

Pamieris, Памерис, (gel st.); byn Pamieris är belägen en km söder om stationen.

Pravieniškės, Правенишкес, (gel st.), station av klass IV öppnad 1862, klass III från 1875⁷⁸, (ry. ПРОВЕНИШКИ), på kartor benämns tätorten runt stationen Pravieniškės I. Pravieniškės II är beläget fem km längre norrut⁷⁹.

⁷⁰ Žeimantas 2003, s. 240-241.

⁷¹ <http://www.miestai.net/forumas/showthread.php?t=5911>; ”Prieš kelis metus Kaišiadorių rajone „virė“ diskusijos dėl **Žaslių** geležinkelio stoties (iki to paties pavadinimo miestelio ~4 km) pervadinimo Dumsiais. Bet tokio pavadinimo stotelė buvo Kauno-Jonavos geležinkelio Kalnėnų-Gaižiūnų tarpstotėje. Ši stotelė liko be keleivinių traukinių, vienintelis tuo geležinkeliu penktadieniais ir sekmadieniais važinėjantis dyzelinis Vilnius-Šiauliai-Vilnius nestoja. Kažin ar koks kada stos, nes be keleivių taip pat liko Gaižiūnų ir Kalnėnų stotys, o jei buvusiai Dumsių stotelei būtų lemta atsinaujinti (iš www.litrail.lt stotelių sąrašų ji neištrinta), tai pervadinti ją labiausiai tiktų Šveicarija.”

⁷² MLTE 3:875.

⁷³ *Keleivių traukinių tvarkaraštis 15 Nr.*, Lietuva – visuomenės ir politikos dienraštis, 22 oktober 1922; <http://www.epaveldas.lt/vbsp/biRecord.do?biExemplarId=64383>

⁷⁴ Žeimantas 2003, s. 179-181; Žeimantas 2005, s. 179-186.

⁷⁵ Vanagas, A.: *Lietuvos Miestų Vardai*, Vilnius 2004, s. 78-80.

⁷⁶ Quail; *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225.

⁷⁷ Quail.

⁷⁸ Žeimantas 2003, s. 203-204.

⁷⁹ Detta sätt att skilja mellan två närbelägna orter med samma namn förekommer på sina håll i Litauen och även i Lettland.

Karčiupis, *Карчиюпис*, Kertupis⁸⁰; hållplatsen ligger i östra utkanten av tätorten Karčiupis, närmast att betrakta som en förort till Kaunas; en skog med namnet Karčiupio miškas är belägen norr om hållplatsen.

Palemonas, *Палемонас*, stavas Palēmonas i en tidtabell från 1922⁸¹, öppnad 1879⁸²; stationen är belägen i centrum av stadsdelen Palemonas i Kaunas. Palemonas är en järnvägsknut med en sidolinje till Jonava på linjen Kaišiadorys – Liepāja.

Pamaris, *Памарис*, hållplats i Kaunas i bruk åtminstone mellan 1965 och 1975, numera nedlagd⁸³.

Amaliai; hållplats i stadsdelen Amaliai i Kaunas. Observera att en annan station (dagens Kužiai) tidigare hetat Amaliai, se nedan.

Pažaislis; hållplats i Kaunas, angiven på kartan från Quail, inte längre i bruk.⁸⁴

Kaunas, *Каунас*, station av klass I, öppnad 1862⁸⁵ (po. Kowno, ry. КОВНА); stationen är belägen i centrum av staden Kaunas. Öppnandet av stationen i Kaunas föregicks av ett omfattande tunnelbygge strax norr om stationen⁸⁶.

⁸⁰ *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225.

⁸¹ *Keleivių traukinių tvarkaraštis 15 Nr.*, Lietuva – visuomenės ir politikos dienraštis, 22 oktober 1922.

⁸² Quail.

⁸³ Enligt Quail var hållplatsen i bruk 1965, även en tidtabell från 1975 anger hållplatsen som verksam då.

⁸⁴ Quail; *Railway Post in Lithuania*, Het Baltische Gebiet (specialnummer) nr 56, Maarsen 2010 (härefter: HBG), s. 92.

⁸⁵ Žeimantas 2003, s. 182-187.

⁸⁶ http://lt.wikipedia.org/wiki/Kauno_gele%C5%BEinkelio_tunelis

Järnvägslinjen Lentvaris – Marcinkonys – Senovė (– Vitryssland)

Lentvaris, se ovan.

Senieji Trakai⁸⁷, (*Сянейи Тракай*), (*Trakai*, Po. Troki⁸⁸, Ry. ТРОКИ), Žvirinas (1940)⁸⁹ (1975, 1989)⁹⁰ *Жвиринас*; stationen är belägen i tätorten Senieji Trakai. Från 1973 utgår från Senieji Trakai en grenlinje på fyra kilometer till staden Trakai.

Miškiniai, *Мишкиняй*, (po. Leśniki); hållplatsen är belägen i byn Miškiniai. Det polska namnet är placerat på annan plats än motsvarande litauiska namn på kartan från Quail Map Company. Detta är troligen en felaktighet på kartan.⁹¹

Šklėriai, *Склеряй*, (po. Szklary); hållplatsen är belägen nära byn Šklėriai. Kring hållplatsen har ingen bebyggelse växt fram.

Rūdiškės, *Рудшикес*, station av klass IV, öppnad 1862⁹²; (po. Rudziszki, ry. РУДЗИШКИ), stationen är belägen i centrum av staden Rūdiškės.

Klepočiai; *Клепочяй*, hållplatsen är belägen i byn Klepočiai. Kring hållplatsen har ingen bebyggelse växt fram.

Kalviai, o. n. *Кальвяй*, öppnad 1983⁹³; hållplatsen är belägen en km öster om byn Kalviai. Kring hållplatsen har ingen bebyggelse växt fram.

Valkininkai, *Валькининкай*, station av klass IV, öppnad 1862⁹⁴ (gel st.), (po. Olkieniki, ry. ОЛЪКЕНИКИ); stationen är belägen 10 km från staden Valkininkai.

⁸⁷ *Lietuvos Geležinkelio priemiestinių traukinių eismo tvarkaraštis 1992/1993 m.m.*, Vilnius 1992, s. 26 (tidigaste belägg för namnet Senieji Trakai).

⁸⁸ *Urządowy Rozkład Jazdy i Lotów*, Warszawa 1939, s. 284, tidtabell 501 Warszawa-Turmont.

⁸⁹ Quail, på kartan anges felaktigt att namnet Trakai skulle ha använts fram till 1973.

⁹⁰ Tidtabeller från dessa år.

⁹¹ Quail.

⁹² Žeimantas 2003, s. 204-206.

⁹³ Quail.

⁹⁴ Žeimantas 2003, s. 213-214.

Pamerkiai, *O. n. 45 км*, öppnad 1959⁹⁵, tidigare namnform Pamerkis; hållplatsen är belägen i byn Pamerkiai. Ett annat namn på byn är Palielukis⁹⁶.

Matuizos; *Матуйзос*, stationen är belägen i byn Matuizos.

Varėna, *Варена*, station av klass III, öppnad 1862⁹⁷; (po. Orany, ry. ОРАНЫ), stationen är belägen i staden Varėna. Staden låg ursprungligen ca fem km nordväst om järnvägsstationen. Samhället runt stationen växte gradvis och numera ligger staden runt stationen, medan det gamla stadscentret har blivit ett mindre betydande samhälle med namnet Senoji Varėna.⁹⁸ 1970 benämndes stationssamhället Varėna II medan Senoji Varėna hette Varėna I. I Senoji Varėna fanns mellan 1894 och 1920 en station med namnet Artillerija (ry. АРТИЛЛЕРИЙСКАЯ) på linjen Varėna – Alytus⁹⁹.

Zervynos, *o. n. Зервинос*; öppnad 1959¹⁰⁰, hållplatsen är belägen omedelbart väster om byn Zervynos. Ingen bebyggelse har växt upp kring hållplatsen.

Marcinkonys, *Марцинконис*, station av klass IV, öppnad 1862¹⁰¹ (po. Marcinkańce, ry. МАРЦИНКАНЦЫ), stationen är belägen i tätorten Marcinkonys, vilken växte upp kring stationen i samband med järnvägens tillkomst¹⁰².

Darželiai, *o. n. Даржаляй*; hållplatsen (numera nedlagd) är belägen i byn Darželiai.¹⁰³

Margionys, *o. n. 92 км*, *o. n. Мяргенис*; hållplatsen (numera nedlagd) är belägen i byn Margionys.

Kabeliai, öppnad 1981¹⁰⁴; hållplatsen (numera nedlagd) är belägen tre km från byn Kabeliai I och fyra km från Kabeliai II¹⁰⁵.

⁹⁵ Quail, oklara uppgifter.

⁹⁶ <http://maps.google.co.uk>

⁹⁷ Žeimantas 2003, s. 214-216.

⁹⁸ Žeimantas 2003, s. 214-216; <http://maps.google.co.uk>

⁹⁹ MLTE 3:685–686.

¹⁰⁰ Quail.

¹⁰¹ Žeimantas 2003, s. 192-194.

¹⁰² MLTE 2:509.

¹⁰³ *Lietuvos Geležinkelio priemiestinių traukinių eismo tvarkaraštis 1992/1993 m.m.*, Vilnius 1992, s. 26;

hållplatsen saknas på kartan från Quail.

¹⁰⁴ Quail.

Senovė, o. n. *Сенове*, (po. Sanowo); stationen som numera är nedlagd var belägen i byn Senovė. Senovė var sista station före gränsen till Vitryssland. Under sovjetåren och fram till 1993 fanns tågförbindelser längs denna linje som fortsatte in i Vitryssland för att åter nå litauiskt territorium vid Druskininkai.¹⁰⁶ Linjen från Marcinkonys till vitryska gränsen är numera uppriven.

Järnvägslinjen Kaunas – Kybartai (– Köningsberg/Kaliningrad)

Kaunas, se ovan.

Maistas; hållplats med knapphändiga uppgifter¹⁰⁷, troligen i anslutning till livsmedelsföretaget Maistas i Kaunas, grundat 1923¹⁰⁸. Det är oklart om det förekommit persontrafik vid hållplatsen.

Jiesia, *Еся*, (gel st.); hållplats belägen i ett förortsområde i Kaunas, intill vattendraget Jiesia, ett biflöde till Nemunas.

Pajiesys; hållplats belägen i ett förortsområde i Kaunas, inte längre i bruk.

Garliava, *Гарлява*, (gel st.); hållplats belägen nära ett förortsområde i Kaunas. Staden Garliava ligger två km från stationen.

Stanaičiai, hållplats omnämnd i en tidtabell från 1940¹⁰⁹. Ej längre i bruk.

Mauručiai, *Мауручай*, station av klass IV, öppnad 1861¹¹⁰; stationen är belägen i byn Mauručiai.

¹⁰⁵ MLTE 2:9.

¹⁰⁶ *Lietuvos Geležinkelio priemiestinių traukinių eismo tvarkaraštis 1992/1993 m.m.*, Vilnius 1992.

¹⁰⁷ *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225.

¹⁰⁸ MLTE 2:494–495.

¹⁰⁹ *Lietuvos Geležinkelių keleivinių traukinių tvarkaraštis*, 1940; HBG, s. 92.

¹¹⁰ Žeimantas 2003, s. 194-196.

Pabališkiai, *Пабалишкяй*, (gel st.), öppnad 1879¹¹¹; stationen är belägen en km från byn Pabališkiai.

Skriaudžiai; hållplats belägen fem km från byn Skriaudžiai, inte längre i bruk.

Jūrė, *Юре*, (gel st.), Jūra¹¹²; tätorten Jūrė ligger norr om Kazlų Rūda och har inte stationen i Jūrė som sin närmaste järnvägsstation. Bakgrunden till namngivningen av stationen är därmed oklar.

Kazlų Rūda, *Казлу-Руда*, station av klass III, öppnad 1861¹¹³; (po. Kozłowo-Ruda, ry. КОЗЛЮВА-РУДА); stationen är belägen i centrum av staden Kazlų Rūda. Sedan 1924 är Kazlų Rūda en järnvägsknutpunkt med en linje till Šeštokai nära gränsen till Polen och med förbindelse med det europeiska, normalspåriga järnvägsnätet.

Krūveliai; hållplatsen var belägen en knapp kilometer från byn Krūveliai, inte längre i bruk.

Bagotoji, *Баготойу*; (gel st.), stationen är belägen fem km söder om byn Bagotoji. Ingen mera omfattande bebyggelse har växt upp kring stationen.

Visakiškė; hållplats med knapphändiga uppgifter, angiven i årsberättelsen för kommunikationsdepartementet 1938¹¹⁴.

Pilviškiai, *Пильвишкяй*, station av klass IV, öppnad 1861¹¹⁵; (po. Pilwiszki, ry. ПИЛЬВИШКИ); stationen är belägen i staden Pilviškiai.

Alksnėnai, *Альксенай*; en tätort som på kartor benämns som både Alksnėnai och Stirnėnai ligger en km nordväst om hållplatsen. En andra station i Litauen med namnet Alksnėnai har tidigare funnits på sträckan Kretinga – Plungė. För att skilja de båda stationerna åt hette den senare stationen Alksnėnai Žemaitiški.¹¹⁶

¹¹¹ Quail.

¹¹² *Keleivijų traukinių tvarkaraštis 15 Nr.*, Lietuva – visuomenės ir politikos dienraštis, 22 oktober 1922.

¹¹³ Žeimantas 2003, s. 187-189.

¹¹⁴ *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225.

¹¹⁵ Žeimantas 2003, s. 201-203.

¹¹⁶ Quail.

Mažučiai; hållplats som inte längre är i bruk, förmodligen en gång belägen nära byn Smilgiai.

Smilgiai; hållplats med knapphändiga uppgifter, angiven i årsberättelsen för kommunikationsdepartementet 1938.¹¹⁷

Vilkaviškis, *Вилкавишкис*, station av klass IV, öppnad 1861¹¹⁸, (gel st.), tätorten kring stationen heter även Didieji Šelviai, (po. *Wiłkowyszki*, ry. *ВИЛЬКОВИШКИ*), staden Vilkaviškis är belägen fem km söder om stationen.

Simanėlišķiai, *Simonėlišķiai*¹¹⁹; hållplats omnämnd i tidtabell från 1940¹²⁰. Ej längre i bruk.

Biliūnai; hållplats som inte längre är i bruk, förmodligen belägen ca en km från byn Biliūnai.

Alvitas, (gel st.); stationen är belägen sex km från byn Alvitas, den närmaste byn från hållplatsen är Bijotai. Bakgrunden till namngivningen av hållplatsen är därmed oklar.

Kybartai, *Кубартай*, (*Virbalis*), station av klass A, öppnad 1861¹²¹; (*Virbalis*: po. *Wierzbołów*, ry. *ВЕРЖБОЛОВО*, ty. *Wirballen*; *Kybartai*: po. *Kibarty*, ry. *КИБАРТЫ*, ty. *Kibarten*). Detta var gränsstation på den rysk-tyska gränsen med spår med såväl rysk spårvidd (1520 mm) som normalspårvidd (1435 mm). Namnet på stationen har växlat genom historien mellan Kybartai (tätorten, senare staden, i vilken stationen är belägen) och Virbalis (den större staden i närområdet, 6 km från stationen).¹²² En period när namnet på stationen växlade ofta var före första världskriget. 1903-1904 hade poststämpeln vid postkontoret i järnvägsstationen texten Вержболово. Från 1905 till 1910 var namnet på samma postkontor i samma järnvägsstation Кибарты. 1914 var namnet åter Вержболово:¹²³ 1922 och 1937 hette stationen Virbalis¹²⁴, liksom även 1940 i en tidtabell¹²⁵. Idag är stationsnamnet Kybartai. Stationen är fortfarande en gränsstation, men nu med Ryssland, i form av

¹¹⁷ *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225; HBG, s. 85.

¹¹⁸ Žeimantas 2003, s. 218-220.

¹¹⁹ *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225.

¹²⁰ *Lietuvos Geležinkelių keleivinių traukinių tvarkaraštis*, 1940.

¹²¹ Žeimantas 2003, s. 235-240.

¹²² Fugalewitsch, W: *Grenzbahnhof Werzbolowo/Kibarty*, Lituanien 1999, nr 12, s 782-784.

¹²³ Kirgushkin, A. V. & Robinson, P. E.: *Russian Railway Postmarks*, J. Barefoot Ltd., UK 1994, s. 40 och 45

¹²⁴ *Keleivinių traukinių tvarkaraštis 15 Nr.*, Lietuva – visuomenės ir politikos dienraštis, 22 oktober 1922;

Susisiekimo ministerijos metraštis 1937, Kaunas 1938, s. 218-219.

¹²⁵ *Lietuvos Geležinkelių keleivinių traukinių tvarkaraštis*, 1940.

Kaliningradområdet, i väster. Enligt uppgift gjordes namnbytet från Virbalis till Kybartai 1964.¹²⁶

Järnvägslinjen Naujoji Vilnia – Šumskas

Naujoji Vilnia¹²⁷, se ovan.

Elektrinių traukinių depas, alternativt Depas, hållplats öppnad 1979 vid depån för förortstågen i Vilnius/Kaunas-området, belägen i östra delen av staden Naujoji Vilnia. Det finns två hållplatser med samma namn på ömse sidor om depån. Den andra hållplatsen ligger längs linjen mot Turmantas. Se ovan för detaljer kring denna hållplats och dess namn.

Kyviškės¹²⁸, Кивишкес, 9-oji pralanka¹²⁹, (ry. РАЗЪТЗДЪ No. 9), öppnad 1905, station belägen öster om tätorten Kyviškės. Namngiven sedan 1913¹³⁰. Från stationen utgår en grenlinje för enbart godstrafik som passerar söder om Vilnius för undvikande av passage genom staden.

Pakenė, Пакање, hållplats öppnad 1946¹³¹ nära tätorten med samma namn.

Kena, Кяна, öppnad 1873¹³², (po. Kiena, ry. КѢНА); stationen, som är gränsstation mot Vitryssland med genomgående transittrafik mellan Kaliningradområdet och övriga Ryssland, är belägen i tätorten Kalveliai. Tätorten Kena ligger närmare hållplatsen Pakenė. Orten Kena stavas ibland Kinė¹³³. Det är oklart om denna stavning förekommit som stationsnamn.

¹²⁶ Quail.

¹²⁷ Žeimantas 2005, s. 207-212.

¹²⁸ Žeimantas 2005, s. 194.

¹²⁹ Namnen 9-oji pralanka (Nionde hållplatsen) och liknande tillkom 1905 när nya hållplatser öppnades.

Sedermera har en dessa hållplatser erhållit ”riktiga” namn. Närmare om dessa hållplatser i Žeimantas 2005, s. 225-231; Žeimantas 2005, s. 228.

¹³⁰ Quail.

¹³¹ Quail.

¹³² Žeimantas 2005, s. 191-194.

¹³³ MLTE 2:139.

Šumskas¹³⁴, även 10-oji pralanka¹³⁵, (ry. РАЗЪБЗДЪ No. 10), öppnad 1905, namngiven 1909¹³⁶. Sista station innan gränsen mot Vitryssland, belägen nära tätorten Šumskas. Stationen saknar idag persontrafik.

Järnvägslinjen Kaišiadorys – Lūšė (– Liepāja)

Kaišiadorys, se ovan.

Livintai¹³⁷; Левинтай, Levintai¹³⁸, även benämnd 8-oji pralanka (Åttonde hållplatsen)¹³⁹, (ry. РАЗЪБЗДЪ No. 8), öppnad 1905, namngiven sedan 1946¹⁴⁰, hållplats belägen i byn Livintai vid vattendraget Livinta. Hållplatsen saknar idag persontrafik.

Gaižiūnai, Гайжюнай, station av klass IV, öppnad 1871¹⁴¹, (gel st.), (ry. ГАЙДУНЫ); byn Gaižiūnai är belägen två km norr om stationen. Ett stationssamhälle har växt upp kring stationen. Härifrån utgår sedan 1888 en förbindelsejärnväg till Palemonas (Kaunas) för mer direkt förbindelse från Kaunas norrut. Stationen saknar idag persontrafik.

Jonava, Ионава, station av klass V, öppnad 1871¹⁴², (ry. ЯНОВО); stationen är belägen i stadens centrum. En smalspårig järnväg utgick härifrån till Ukmergė mellan 1930 och 1960.

Žeimiai, Жеймяй, Žeimis¹⁴³, station av klass IV, öppnad 1871¹⁴⁴ (ry. ЖЕЙМЫ); stationen är belägen i byn Žeimiai, medan en större tätort med samma namn ligger fem km nordost om stationen. Stationen saknar idag persontrafik.

¹³⁴ Žeimantas 2005, s. 262.

¹³⁵ Žeimantas 2005, s. 229.

¹³⁶ Quail.

¹³⁷ Žeimantas 2005, s. 200, 227-228.

¹³⁸ HBG, s. 92.

¹³⁹ Žeimantas 2005, s. 227-228.

¹⁴⁰ Quail.

¹⁴¹ Žeimantas 2005, s. 173-175.

¹⁴² Žeimantas 2005, s. 176-179.

¹⁴³ HBG, s. 92.

¹⁴⁴ Žeimantas 2005, s. 267-269.

Slikiai, *Сликяй*, även kallad Lukšiai eller 7-oji pralanka¹⁴⁵ (ry. РАЗЪБЗДЪ No. 7), öppnad 1905; stationen är belägen i byn Lukšiai, medan Slikiai ligger två km väster om stationen. Enligt uppgift namngavs hållplatsen 1914 till Slikiai¹⁴⁶. I 1922 års tidtabell är namnet fortfarande Slikiai¹⁴⁷, medan stationen i 1940 års tidtabell heter Lukšiai¹⁴⁸. Även i 2002 års tidtabell är stationen benämnd Lukšiai.¹⁴⁹ Enligt uppgift ska ett namnbyte ha skett 1952¹⁵⁰. Denna uppgift är osäker. Stationen saknar idag persontrafik.

Šilainiai, (gel st.); hållplatsen är belägen i ett industriområde i södra delen av staden Kėdainiai. Att hållplatsen betecknas som station på kartor beror på att den har stationsstatus vad avser godstrafik. För persontrafiken handlar det bara om en enkel perrong. Persontrafik saknas idag.

Kėdainiai, *Кедайняй*, station av klass III, öppnad 1871¹⁵¹ (ry. КЕЙДАНЫ), (gel st.); stadens centrum ligger två km söder om stationen.

Močėnai; hållplatsen, som numera är nedlagd, var belägen i byn Močėnai.¹⁵²

Dotnuva, *Дотнува*, station av klass IV, öppnad 1871¹⁵³ (ry. ДАТНОВЪ), (gel st.); staden Dotnuva är belägen fyra km söder om stationen.

Montviliškės, alternativa namnformer Montviliškis¹⁵⁴, Mantviliškis¹⁵⁵, Пост 77 км; hållplatsen, numera nedlagd, var belägen i närheten av byn Mantviliškis.

Gudžiunai, *Гуджюнай*, tidigare namn Michelmontas¹⁵⁶, station av klass V¹⁵⁷ (ry. МИХЕЛЬМОНДЪ), öppnad 1871, (gel st.); namnbyte från Michelmontas till Gudžiunai skedde 1919. Tätorten Gudžiunai ligger två km väster om stationen.

¹⁴⁵ Žeimantas 2005, s. 227.

¹⁴⁶ Quail.

¹⁴⁷ *Keleivių traukinių tvarkaraštis 15 Nr.*, Lietuva – visuomenės ir politikos dienraštis, 22 oktober 1922.

¹⁴⁸ *Lietuvos Geležinkelių keleivinių traukinių tvarkaraštis*, 1940.

¹⁴⁹ *Tarnybinis keleivinių traukinių eismo tvarkaraštis*, galioja nuo 2002 m. birželio 2 d.

¹⁵⁰ Quail.

¹⁵¹ Žeimantas 2005, s. 187-191.

¹⁵² Quail.

¹⁵³ Žeimantas 2005, s. 170-173.

¹⁵⁴ *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225.

¹⁵⁵ Quail.

Skėmiai, Пост 92 км, Škėmiai¹⁵⁸, (gel st.); tätorten Skėmiai ligger en km väster om stationen som idag saknar persontrafik.

Baisogala, Байсогала, station av klass III, öppnad 1871¹⁵⁹ (ry. БЕЙСАГОЛА), (gel st.); staden Baisogala är belägen tre km väster om stationen.

Gimbogala, Гимбогала, (gel st.), även benämnd 6-oji pralanka¹⁶⁰, (ry. РАЗЪБЗДЪ No. 6), öppnad 1905; byn Gimbogala ligger 1 km öster om stationen. Området närmast stationen synes helt sakna bebyggelse¹⁶¹.

Linkaičiai, Линкайчяй, (gel st.); stationen är belägen nära byn Linkaičiai och i en skog med namnet Linkaičių miškas. Vid stationen avgrenar sig järnvägslinjen mot Panevėžys och Daugavpils.

SMC postas¹⁶². Enligt tidtabellen hade tågen 2002 tidtabellsenliga uppehåll här, men eftersom källan är en tjänstetidtabell, kan uppehållen vara av teknisk natur och inte innefatta passagerarutbyte.

Radviliškis, Радвилишкис-пасс, dessutom på några hundra meters avstånd därifrån Радвилишкис ПО-3, station av klass II, öppnad 1871¹⁶³ (ry. РАДЗИВИЛИШКИ); stationen

¹⁵⁶ <http://lithuanianphilately.com/postal-history/mikelmontas.html>

”Mikelmontas (Michelmond) 1919 By Vytautas Doniela | May 11th, 2010 | Category: postal history : Mikelmontas as a very short-lived Lithuanian place-name was known in czarist times as *Michelmond*. It is a railway station on the Šiauliai – Kaišiadorys (*Koschedary*) – Vilnius route, ca. 15 km south of Baisogala (*Bejsagola*). Because of its proximity to the township Gudžiūnai (*Gudzjuny*), the two place-names were prone to confusion and in ca. the second half of 1919 the railway station was re-named Gudžiūnai. In World War One, *Michelmond* as *Gudzjuny* was raided by German cavalry during the first battle of Šiauliai (which first fell on April 30, 1915) but later was involved in a Russian counteroffensive and finally secured by German infantry during the second and more successful battle for Šiauliai, which was re-taken on July 21. In czarist times, the *Michelmond* railway station had a limited postal facility which was closed during the German occupation. It was reopened as Mikelmontas when the Pašto Valdyba issued a mandate to Pranas Daukša-Jurevičius, effective from **April 16, 1919**. A few months later the name of the postal facility Mikelmontas was changed to Gudžiūnai...”

¹⁵⁷ Žeimantas 2005, s. 205-206.

¹⁵⁸ HBG, s. 73.

¹⁵⁹ Žeimantas 2005, s. 165-168.

¹⁶⁰ Žeimantas 2005, s. 226.

¹⁶¹ <http://maps.google.co.uk>

¹⁶² *Tarnybinis keleivinių traukinių eismo tvarkaraštis*, galioja nuo 2002 m. birželio 2 d.

¹⁶³ Žeimantas 2005, s. 232-239.

är belägen nära centrum av staden Radviliškis. Stationen är på grund av sitt centrala läge i Litauen landets viktigaste järnvägsknutpunkt.

Durpynas, o. n. Дурпинас; hållplats två km från Radviliškis station vid en avgrening norrut.

Kutiškiai, Кутишкяй; hållplatsen belägen i tätorten Kutiškiai.

Mankiškiai, Манкишкяй; hållplats belägen i byn Mankiškiai. Vid både Mankiškiai och Kutiškiai delar sig järnvägen med linje mot Panemunė, vid gränsen till Ryssland (Kaliningradområdet). Dessa avgreningar bildar tillsammans ett triangelspår.

Šilėnai, Шиленай; station av klass V, öppnad 1871¹⁶⁴ (ry. ШИЛАНЬ); stationen belägen i tätorten Šilėnai.

Sodai (Sodu gel st.), o. n. Содай; stationen belägen mellan ett stort koloniträdgårdsområde och flygplatsen i Šiauliai. Stationen namngiven av koloniträdgårdsområdet (lit. sodas = trädgård).

Zokniai, Зокняй; numera nedlagd hållplats belägen i förortsområdet Zokniai vid Šiauliai.

Bačiūnai; hållplats i utkanten av Šiauliai, utsatt på karta från Quail¹⁶⁵, i övrigt inga uppgifter om denna nedlagda hållplats.

Šiauliai, Шяуляй; station av klass III, öppnad 1871¹⁶⁶ (ry. ШАВЛИИ); stationen är belägen i centrum av staden Šiauliai. Härifrån utgår en järnvägslinje till Riga sedan 1916¹⁶⁷.

Iešmas No 102/104, Стрелка No 102/104; oklart om uppehåll vid denna hållplats innefattade passagerarutbyte eller om stoppen var av enbart teknisk natur. Inga uppehåll förekommer idag.

¹⁶⁴ Žeimantas 2005, s. 260-262.

¹⁶⁵ Quail.

¹⁶⁶ Žeimantas 2005, s. 254-260.

¹⁶⁷ Quail.

Voverišķiai, *Воверишкяй*, även Toliočiai¹⁶⁸, *Толочяй*, Lukšiai¹⁶⁹ eller 5-oji pralanka¹⁷⁰ (Femte hållplatsen), (ry. РАЗЪБЗДЪ No. 5), öppnad 1905; Hållplatsen belägen nära tätorten Voverišķiai, en förort till Šiauliai.

Kužiai, *Кужяй*, före 1929 Amaliai, station av klass V, 1871¹⁷¹ (ry. ОМОЛЪЕ), (gel st.); stationen är belägen invid tätorten Kužiai. Härifrån utgår sedan 1925 en järnvägslinje till Telšiai som 1932 förlängdes till Klaipėda.

Rūveliai; byn Rūveliai belägen två km från hållplatsen som numera är nedlagd.

Kuršėnai, *Куршенай*, station av klass IV, öppnad 1871¹⁷² (ry. КУРШАНЫ); stationen är belägen i tätorten Drąsučiai, fem km från staden Kuršėnai. Namngivare är således den större orten Kuršėnai. På linjen till Klaipėda finns en station med namnet Pavenčiai som ligger närmare Kuršėnais centrum än stationen Kuršėnai.

Smurgiai¹⁷³; numera nedlagd hållplats belägen några km från byn Smurgiai.

Žiliai¹⁷⁴, *Жиляй*, tidigare benämnd 4-oji pralanka¹⁷⁵ (Fjärde hållplatsen), (ry. РАЗЪБЗДЪ No. 4), öppnad 1905, (gel st.); byn Žiliai belägen tre km väster om stationen, vilken numera är nedlagd.

Šemetačiai¹⁷⁶; numera nedlagd hållplats vid byn Šemetačiai.

Papilė, *Паниле*, öppnad 1871¹⁷⁷ (ry. ПОПЕЛЯНЫ); stationen belägen i tätorten Papilė.

Akmenė¹⁷⁸, *Акмяне*, före 1933 Dabikinė, station av klass IV, 1871¹⁷⁹ (ry. ОКМЯНЫ); staden Akmenė ligger åtta km från stationen och kom därför inte att växa så mycket i samband med

¹⁶⁸ Quail; *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225.

¹⁶⁹ НВГ, s. 73.

¹⁷⁰ Žeimantas 2005, s. 226.

¹⁷¹ Žeimantas 2005, s. 163-165, 198.

¹⁷² Žeimantas 2005, s. 194-197.

¹⁷³ Quail.

¹⁷⁴ Žeimantas 2005, s. 269.

¹⁷⁵ Žeimantas 2005, s. 225-226.

¹⁷⁶ Quail.

¹⁷⁷ Žeimantas 2005, s. 223-225.

¹⁷⁸ Žeimantas 2005, s. 163.

järnvägens tillkomst¹⁸⁰. Tätorten kring stationen heter Venta. En station med namnet Venta ligger längre nordvästut längs linjen, se nedan. Båda de konkurrerande namnen Venta ligger längs floden med samma namn.

Daubiškiai¹⁸¹; numera nedlagd hållplats nära byn Daubiškiai.

Viekšniai, Векшняй, hållplats som senare uppgraderades till station av klass V¹⁸² (ry. ВЪКШНЯ), (gel st.); tätorten Viekšniai ligger tre km söder om stationen.

Mažeikiai, Мажейкяй, (ry. МОЖЕЙКИ); 1901-1915: Murovjo vas¹⁸³ (ty. Моравјewo, ry. МУРАВЬЕВО), station av klass II, öppnad 1871¹⁸⁴; stationen ligger i centrum av Mažeikiai. Staden Mažeikiai hette mellan 1899 och 1918 Муравьево (Muravevo). Michail Nikolajevitsj Muravjev var generalguvernör i Kovno (Kaunas) och slog ner upproren på 1860-talet¹⁸⁵. Från Mažeikiai går en linje mot Jelgava i Lettland, öppnad 1874 men numera nedlagd och delvis uppriven. Staden Mažeikiai växte fram tack vare järnvägen. Före 1871 fanns det bara en mindre by på platsen¹⁸⁶.

Venta, Вянта, Velte, Velta, öppnad 1879¹⁸⁷ (ry. ВЕНТА); stationen ligger i en liten by med namnet Venta, några kilometer från floden med samma namn. Från stationen går ett stickspår till oljeraffineriet Mažeikių nafta, numera Orlen Lietuva. Se vidare i den citerade källhänvisningen för detaljer kring namnformerna. Ingen persontrafik förekommer idag.

Naudvaris¹⁸⁸, Naujadaris¹⁸⁹, Iešmas No 2/4, Стрелка No 2/4¹⁹⁰; hållplats med knapphändiga uppgifter om läge och namngivare. En skog med namnet Naudvarės miškas ligger strax söder om hållplatsens troliga läge. Ingen persontrafik förekommer här idag.

¹⁷⁹ Žeimantas 2005, s. 168-170.

¹⁸⁰ MLTE 1:31.

¹⁸¹ Quail.

¹⁸² Žeimantas 2005, s. 264-266.

¹⁸³ Žeimantas 2005, s. 207.

¹⁸⁴ Žeimantas 2005, s. 201-204.

¹⁸⁵ HBG, s. 13.

¹⁸⁶ MLTE 2:538.

¹⁸⁷ Žeimantas 2005, s. 262-264; Quail.

¹⁸⁸ Quail.

¹⁸⁹ HBG, s. 66.

¹⁹⁰ Tidtabell från 1991; *Lietuvos Geležinkelio priemiestinių traukinių eismo tvarkaraštis 1992/1993 m.m.*, Vilnius 1992, s. 66.

Lūšē, *Луше*, station av klass IV, öppnad 1871¹⁹¹ (ry. ЛУША); stationen är belägen i byn Lūšē. Lūšē var gränsstation mot Lettland. Numera trafikeras inte denna järnvägssträcka.

Järnvägslinjen Radviliškis – Šapeliai (– Daugavpils)

Radviliškis, se ovan.

SMC postas¹⁹², se ovan

Linkaičiai, se ovan.

Šeduva, *Шядува*, station av klass IV, öppnad 1873¹⁹³ (ry. ШАДОВО), (gel st.); staden Šeduva ligger ca en km norr om stationen.

Laba, *Лабa*, öppnad 1873¹⁹⁴ (ry. ЛАБА); hållplatsen belägen i byn Laba.

Labučiai; ny hållplats, i mitt material tidigast omnämnd 2002¹⁹⁵, belägen mellan byarna Beinorava och Dapšioniai, nära vattendraget Laba.

Dapšioniai, *Дапшениай*, (gel st.); en by med namnet Dapšioniai ligger ca fyra km nordväst om stationen. Närmaste större tätort i förhållande till stationen är Beinorava. Stationen var i drift 2002¹⁹⁶ men har därefter lagts ner.

Gustonys, *Густонис*; stationen är belägen i tätorten Gustonys.

Berčiūnai, även benämnd 34-oji pralanka¹⁹⁷, (ry. РАЗЪБЗДЪ No. 34), öppnad 1905; hållplatsen, numera nedlagd, var belägen i tätorten Berčiūnai.

¹⁹¹ Žeimantas 2005, s. 200-201.

¹⁹² *Tarnybinis keleivinių traukinių eismo tvarkaraštis*, galioja nuo 2002 m. birželio 2 d.

¹⁹³ Žeimantas 2005, s. 251-254.

¹⁹⁴ Žeimantas 2005, s. 198-200.

¹⁹⁵ *Tarnybinis keleivinių traukinių eismo tvarkaraštis*, galioja nuo 2002 m. birželio 2 d.

¹⁹⁶ *Tarnybinis keleivinių traukinių eismo tvarkaraštis*, galioja nuo 2002 m. birželio 2 d.

¹⁹⁷ Žeimantas 2005, s. 229-230.

Panevėžys, *Панявежис*, station av klass IV, öppnad 1873¹⁹⁸ (ry. ПОНЕВЪЖЪ); stationen är belägen i centrum av staden Panevėžys. Ett omfattande nät av smalspåriga (750 mm) järnvägar utgick tidigare från Panevėžys, både norrut och mot sydost. Sträckan från Panevėžys till Anykščiai används ännu för turiständamål.¹⁹⁹

Kaubariškis²⁰⁰, hållplats med knapphändiga uppgifter från 2002. Den är inte utsatt på kartan från Quail. Hållplatsen har ingen trafik idag.

Karsakiškis, *Карсакишкис*, (gel st.); tätorten Karsakiškis ligger fyra km nordost om stationen. En by med namnet Karsakiškis ligger intill stationen.

Bygailiai, även Begailiai²⁰¹ eller Bigailiai²⁰², tidigare benämnd 35-oji pralanka²⁰³, (ry. РАЗЪТЗДЪ No. 35), öppnad 1905, (gel st.); byn Bygailiai ligger två km nordost om stationen.

Subačius, *Субачюс*, station av klass IV, öppnad 1873²⁰⁴ (ry. СУБОЧЪ); stationen ligger i tätorten Subačius. En ytterligare tätort med samma namn ligger 8 km söder därom. Stationsområdet växte fram i samband med järnvägens tillkomst²⁰⁵.

Radžiūnai, *Раджюнай*, (gel st.); byn Radžiūnai ligger 2 km nordväst om hållplatsen. Närmsta tätort är Rudiliai, en km söder om hållplatsen. Ingen bebyggelse har växt upp kring hållplatsen.

Kupiškis, *Купишкис*, (ry. КУПИШКИ), alternativa namn: Slavinčiškis, Slavianiškės, (ry. СЛАВЯНИШКИ), station av klass IV, öppnad 1873²⁰⁶; stationen är belägen i södra utkanten av staden Kupiškis.

¹⁹⁸ Žeimantas 2005, s. 218-223.

¹⁹⁹ www.siaurukas.eu

²⁰⁰ *Tarnybinis keleivinių traukinių eismo tvarkaraštis*, galioja nuo 2002 m. birželio 2 d.

²⁰¹ *Keleivių traukinių tvarkaraštis 15 Nr.*, Lietuva – visuomenės ir politikos dienraštis, 22 oktober 1922.

²⁰² HBG, s. 101.

²⁰³ Žeimantas 2005, s. 230.

²⁰⁴ Žeimantas 2005, s. 245-251.

²⁰⁵ MLTE 3:327.

²⁰⁶ Žeimantas 2005, s. 194, 243-245.

Valiukiškis²⁰⁷, även Naiviai²⁰⁸; hållplats, numera nedlagd, troligen i eller nära byn Kuosėnai, oklart vad som namngivit hållplatsen.

Skapiškis²⁰⁹, Скапишкис, (ry. СКОПИШКИ), alternativt namn 36-oji pralanka²¹⁰ (Trettiosjätte hållplatsen), (ry. РАЗЪБЗДЪ No.36), öppnad 1905, (gel st.); byn Skapiškis är belägen fyra km norr om stationen. Från 1:a världskriget fram till 1960 utgick härifrån en 600 mm s.k. fältbana i riktning mot gränsen mot Lettland²¹¹.

Kepuriškis, (gel st.); byn Kepuriškis ligger en km sydost om stationen, som numera är nedlagd.

Panemunėlis, Панямунелис, station av klass III, öppnad 1873²¹², (gel st.); vid stationen ligger en tätort med namnet Panemunėlio geležinkelio stotis. En annan tätort med namnet Panemunėlis ligger fem km längre österut, vid järnvägsstationen Tindžiuliai.

Tindžiuliai, Тинджоюяй; även Tindžiūliai²¹³ stationen ligger mellan tätorten Panemunėlis och byn Tindžiuliai.

Rokiškis, Рокишкис, station av klass V, öppnad 1873²¹⁴ (ry. РАКИШКИ); stationen är belägen i södra delen av staden Rokiškis och är idag slutstation för persontågen.

Gindviliai, även Vyžaičiai²¹⁵; numera nedlagd hållplats i byn Gindviliai.

Obeliai, Обяляй, Abeliai²¹⁶, station av klass IV, 1873²¹⁷ (ry. АБЕЛИИ); stationen ligger i norra delen av staden Obeliai. Ingen passagerartrafik förekommer idag vid stationen.

²⁰⁷ Quail.

²⁰⁸ HBG, s. 95.

²⁰⁹ Žeimantas 2005, s. 243.

²¹⁰ Žeimantas 2005, s. 230-231.

²¹¹ Quail; MLTE 3:214.

²¹² Žeimantas 2005, s. 215-218.

²¹³ *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225.

²¹⁴ Žeimantas 2005, s. 239-242.

²¹⁵ HBG, s. 73.

²¹⁶ Žeimantas 2005, s. 163; Abeliai är en dialektal variant av Obeliai; *Keleivių traukinių tvarkaraštis 15 Nr.*, Lietuva – visuomenės ir politikos dienraštis, 22 oktober 1922.

²¹⁷ Žeimantas 2005, s. 212-215.

Šapeliai²¹⁸, Шапяляй, tidigare namn 37-oji pralanka²¹⁹ (Trettiosjunde hållplatsen), (ry. РАЗЪТЪДЪ No. 37), öppnad 1905, tidigare namn Noreikiai²²⁰; byn Šapeliai ligger två km väster om stationen. Ingen passagerartrafik förekommer idag vid stationen.

²¹⁸ Žeimantas 2005, s. 254.

²¹⁹ Žeimantas 2005, s. 231.

²²⁰ *Susisiekimo ministerijos metraštis 1937*, Kaunas 1938, s. 218-225; Quail.

Appendix 2

Alfabetiskt register över stationer och hållplatser

Siffran efter namnet anger bansträcka enligt följande:

1. Turmantas – Vilnius
2. Vilnius – Kaunas
3. Lentvaris – Senovė
4. Kaunas – Kybartai
5. Naujoji Vilnia – Šumskas
6. Kaišiadorys – Lūšė
7. Radviliškis – Šapeliai

A

Akmenė 6, även *Dabikinė*
Alksnėnai 4
Alvitas 4
Amaliai 2
Amaliai, se Kužiai

B

Bačiūnai 6
Bagotoji 4
Baisogala 6
Baltamiškis 2
Berčiūnai 7, även *34-oji pralanka*
Bevandeniškės, se Sausiai
Bezdonys 1
Bygailiai 7, även *35-oji pralanka*
Biliūnai 4

D

Dabikinė, se Akmenė
Dapšioniai 7
Darželiai 3
Daubiškiai 6
Depas, se Elektrinių traukinių depas
Dotnuva 6
Družliai, se Santaka
Duda, se Lobiniai
Dūkštas 1
Durpynas 6

E

Elektrinių traukinių depas 1,5, även *Depas*,
Elektrodepas
Elektrodepas, se Elektrinių traukinių depas

G

Gaižiūnai 6
Garliava 4
Gerkonys 1
Gimbogala 6, även *6-oji pralanka*
Gindviliai 7
Gudžiunai 6, även *Michelmontas*
Gustonys 7

I

Ignalina 1

J

Jiesia 4
Jonava 6
Juodbrasta, se Visaginas
Jūrė 4

K

Kabeliai 3
Kaišiadorys 2,6

Kalviai 3
Karčiupis 2
Kariotiškės 2
Karsakiškis
Kaubariškis 7
Kaugonys 2
Kaunas 2,4
Kazlų Rūda 4
Kėdainiai 6
Kena 5
Kepuriškis 7
Kybartai 4, även *Virbalis*
Kyviškės 5, även *9-oji pralanka*
Klepočiai 3
Kretuonys 1
Krūveliai 4
Kupiškis 7
Kursėnai 6
Kutiškiai 6
Kužiai 6, även *Amaliai*

L

Laba 7
Labučiai 7
Lazdėnai 2, po. *Zawiasy*
Lentvaris 2,3
Linkaičiai 6,7
Livintai 6, även *8-oji pralanka*
Lobiniai 1, även *Duda*
Lukšiai, se *Slikiai*
Lūsė 6

M

Maistas 4
Mankiškiei 6
Marcinkonys 3
Margionys 3, även *O. n. 92 км*
Matuizos 3
Mauručiai 4
Mažeikiai 6, även *Muroviovas*
Mažučiai 4
Michelmontas, se *Gudziunai*
Mickūnai 1
Miškiniai 3
Močėnai 6
Montviliškės 6, även *Пост 77 км*

Muroviovas, se *Mazeikiai*

N

Naudvaris 6, även *Стрелка No 2/4*
Nauja Vilnia, se *Naujoji Vilnia*
Naujoji Vilnia 1,5, även *Nauja Vilnia*
Noreikiai, se *Šapeliai*
Novoaleksandrovskas, se *Turmantas*

O

Obeliai 7

P

Pabališkiai 4
Pabradė 1
Pagiriai 2
Pailgis 1
Pajiesys 4
Pakenė 5
Pakretuonė 1
Palemonas 2
Pamaris 2
Pamerkiai 3, även *O. n. 45 км*
Pamieris 2
Panemunėlis 7
Paneriai 2
Panevėžys 7
Papilė 6
Pasmalvės, se *Visaginas*
Pavilnys 1
Pažaislis 2
Pažeimenė 1
Pilviškiai 4
Pravieniškės 2

R

Radžiūnai 7
Radviliškis 6,7
Rykantai 2
Rokiškis 7
Rūdiškės 3
Rūveliai 6

S

Santaka 1, även *Družliai*
Sausiai 2, även *Bevandeniškės*
Senieji Trakai 3, även *Trakai*,
Žvirinas
Senovė 3
Simanėliškiai 4
Skapiškis 7, även *36-oji pralanka*
Skėmiai 6, även *Пост 92 км*
Skersabaliai 1
Skriaudžiai 4
Slikiai 6, även *Lukšiai*, *7-oji pralanka*
SMC postas 6,7
Smilgiai 4
Smurgiai 6
Sniečkus, se Visaginas
Sodai 6
Stanaičiai 4
Subačius 7

Š

Šapeliai 7, även *Noreikiai*, *37-oji pralanka*
Šeduva 7
Šemetačiai 6
Šiauliai 6
Šilainiai 6
Šilėnai 6
Šklėriai 3
Šumskas 5, även *10-oji pralanka*
Švenčionėliai 1

T

Tindžiuliai 7
Toliočiai, se Voveriškiai
Trakai, se Senieji Trakai
Turmantas 1, även *Novoaleksandrovskas*

V

Valiukiškis 7
Valkininkai 3
Varėna 3
Venta 6

Viekšniai 6
Vievis 2
Vilkaviškis 4
Vilnius 1,2
Virbalis, se Kybartai
Visaginas 1, även *Juodbrasta*, *Pasmalvės*,
Sniečkus
Visakiškė 4
Vokė 2
Voveriškiai 6, även *Toliočiai*, *5-oji Pralanka*

Z

Zawiasy, se Lazdenai
Zervynos 3
Zokniai 6

Ž

Žasliai 2
Žeimena 1
Žeimiai 6
Žiliai 6, även *4-oji pralanka*
Žvirinas, se Senieji Trakai

O. n. 45 км, se Pamerkiai
O. n. 92 км, se Margionys
Пост 77 км, se Montviliškės
Пост 92 км, se Skėmiai
Радвильишкис ПЛО-3, se Radviliškis
Стрелка No 2/4, se Naudvaris
Стрелка No 102/104 6

10-oji pralanka, se Šumskas
34-oji pralanka, se Berčiūnai
35-oji pralanka, se Bygailiai
36-oji pralanka, se Skapiškis
37-oji pralanka, se Šapeliai
4-oji pralanka, se Žiliai
5-oji pralanka, se Voveriškiai
6-oji pralanka, se Gimbogala
7-oji pralanka, se Slikiai
8-oji pralanka, se Livintai
9-oji pralanka, se Kyviškės