

## Miesto urbanistinė raida

### KELETAS ISTORINĖS URBANISTINĖS RAIDOS (IKI 1956 M.) FAKTŲ IR PRIELAUDŲ

Teritorijoje į pietus nuo Neries, tarp Rumšiškių, Kruonio, Žiežmarių ir Žaslių miestelių, XVIII a. pabaigoje buvo gana tradicinė Lietuva, per amžius susiklosčiusi ir žemės ūkio gamybos pobūdį atitikusi gyvenviečių struktūra, kurią sudarė dvarai, palivarkai ir įvairaus dydžio kaimai. Vieta, kurioje yra Kaišiadorių miestas, XIX a. pirmojoje pusėje priklausė Vladikiškių dvaro Žabino (Žabenos) palivarkui, XIX a. antrojoje pusėje buvusiam dvarininkų fon Riomerių nuosavybe. Per dvaro ir palivarko laukus ėjo keliai iš Žiežmarių į Žaslius ir Čiobiškį. Pastarajame kelyje, maždaug pusiaukelėje tarp Žiežmarių miestelio ir Palomenės bažnytkaimio, plytėjo Lomenos upelio vingyje išsitęsęs Juodkonių kaimas.

XIX a. šeštajame dešimtmetyje, tiesiant Peterburgo-Varšuvos geležinkelio šaką iš Vilniaus per Kauną į Prūsiją, jo trasa buvo nuvesta palei pietinę Žaslių ežero pusę, o po to, priderinus prie Lomenos upelio ir jos intakų pelkėtų slėnių, nuvingiavo iš rytų į vakarus pietiniu Juodkonių kaimo pakraščiu, kiek įstrižai šio kaimo pagrindinės gatvės. Geležinkelio pietų pusėje gyvenviečių nesant (prie Žabino palivarko sodybos kaimas nesusidarė, o prie Vladikiškių dvaro sodybos jis buvo atokiau), geležinkelio stotis apie 1862 m. buvo pastatyta į šiaurę nuo bėgių juostos - prie Juodkonių kaimo. Taip atsirado prielaidos dabartiniam Kaišiadorių miestui susidaryti.

Nurodoma, kad stotis iš pradžių buvo pavadinta Eitkonimis (pagal Juodkonių kaimo pavadinimą), tačiau pradėjus painioti šį vardą su Eitkūnais, vėliau jai suteiktas Kaišiadorių pavadinimas, pasinaudojus vietovėje - į rytus nuo Juodkonių - buvusio ir 1782 m. rašytiniuose istorijos šaltiniuose paminėto Kaišiadorių dvaro vardu. 1866 m. šiame dvare nurodyta gyvenus 29 žmones (matyt, tai buvo dvaro sodybos gyventojai).

Manyta, kad netrukus prie geležinkelio stoties įsikūrė krautuviai ir karčemų, tačiau iki 1871 m., kol iš Kaišiadorių nebuvo nutiestas geležinkelis į Liepoją, gyvenvietę tesudarė „keletas menkų trobelių“. Todėl abejotina, ar vos tik ėmus veikti geležinkeliui, prie stoties galėję apsigyventi tiek žydų, kad 1863 m. čia būtų reikėję pastatyti sinagogą. Juoba, kad pagal pačių žydų šaltinius, jiems čia leista kurtis tik 1903 m.

XIX a. antrojoje pusėje prie geležinkelio stoties esanti Kaišiadorių gyvenvietė išaugo: 1897 m. joje surašyti 833 gyventojai. Nuo 1896 m. veikė geležinkelininkų mokykla. Kol kas nėra tikslių duomenų, ar šiai gyvenvietei buvo priskirtas ir šalia stoties plytėjęs Juodkonių kaimas, ar tik tarp jo ir geležinkelio zonos šio kaimo žemėje pastatyti namai su juose įsikūrusiais naujosios gyvenvietės žmonėmis, taip pat pietinėje bėgių pusėje atsiradusios sodybos. Sprendžiant iš 1907 m. plano, kuriame Juodkonių kaimo žemė atskirta nuo Kaišiadorių gyvenvietės, atrodo, ir kaimas, ir gyvenvietė tuo metu buvo dar savarankiški ūkiniai teritoriniai vienetai. Antra vertus, tai nereiškia, kad kaimo laukuose pastatytų naujos gyvenvietės sodybų žmonės negalėjo būti laikomi Kaišiadorių gyventojais ir 1897 m. prie jų prirašyti.

Juodkonių kaimui užimant beveik visą šiaurinę geležinkelio pusę, Kaišiadorims plėstis teliko Žabino palivarko žemė į pietus nuo geležinkelio. Šioje vietoje, už kaimo pietinės ribos, dvarininkui Boleslovui Aleksandrovičiui fon Riomeriui priklausiusiame palivarko lauke 1907 m. ir suprojektuotas Kaišiadorių miestelis.

Kaip matyti projekte, miesteliui skirtoji teritorija išsidėstė abiejose geležinkelio pusėse, tačiau šiaurinėje dalyje, kuri buvo Juodkonių kaimo rytiniame gale, iki dvarininkui Strumilai priklausiusio Kaišiadorių dvaro ribos, tilpo vos 9 sklypai; visi kiti 93 sklypai driekėsi į pietus nuo bėgių.

Miestelis projektuotas prisiderinus prie jam skirtame plote buvusių kelių. Kelio per Juodkonis tąsa (plane pavadinta Stoties gatve) už rytinės šio kaimo ribos ėjo į Žaslių miestelį, o kita šaka, nutiesta po geležinkeliu, eidama lygiagrečiai su juo pietinėje bėgių pusėje, skyrėsi į du kelius. Vienas kelias rytiniame suplanuoto miestelio šone vedė į Žabino palivarko sodybą (kelias pavadintas Žabino gatve), o antrasis - vakarų dalyje - įsijungė į Varėnos plentą (pavadintą Kaišiadorių-Varėnos

plentu). Trapeciją sudarančiame plote tarp šių kelių bei abipus jų ir buvo suprojektuotas Kaišiadorių miestelis.

Miestelio planas taisyklingas, jo gatvės kirtosi beveik arba visai statmenai, ir buvo labiau priderintos prie Žabino gatvės trasos; su plentu jos sudarė smailą ar buką kampą. Projekte pažymėtos keturios įvardytos gatvės (be Žabino gatvės ir plento): Turgaus, Bažnyčios, Naujoji ir Miško. Buvo dar ir penktoji - bevardė - gatvė tarp Žabino ir Naujosios gatvių, ėjusi lygiagrečiai su Bažnyčios gatve ir sudariusi su kitomis trimis gatvėmis vienintelį pilną miestelio kvartalą. Naujoji ir Miško gatvės projekte nutrūksta prie Juodkonių kaimo pietinės ribos, todėl apie jų tąsą šio kaimo žemėje iki geležinkelio zonos galima tik spėlioti.

Miestelio centrinė dalis suplanuota trapecijoje tarp Žabino gatvės ir plento. Joje numatyti 66 sklypai iš 102, t.y. didžioji dalis; sklypai čia gerokai mažesni (matyt, skirti prekybininkams ir amatininkams), negu šiaurės vakarų miestelio dalyje už plento - abipus Miško gatvės - ar Žabino gatvės pietryčių pusėje, kur sklypai buvo ypač dideli ir turbūt skirti žemdirbiams.

Centrinėje miestelio dalyje buvo ir turgaus aikštė. Ji plytėjo priešais bažnyčią, kurios sklypą apribojo dar ir Bažnyčios, Žabino bei Turgaus gatvės. Centrinė dalis sudarė nedidelį kvartalą, jame stovėjo fasadu į aikštę atkreipta bažnyčia ir klebono sodybos trobesiai prie Žabino gatvės.

Turgaus aikštę nuo plento skyrė du sklypai. Juose, kaip ir daugumoje suplanuoto miestelio sklypų, pažymėti trobesiai. Dalis pastatų sklypuose išdėstyti gana įvairiai, o tai veikiausiai liudija, kad projekte užfiksuotos jau anksčiau pastatytos miestelio sodybos. Sklypai su pastatais užėmė didesnę centrinės dalies plotą, o be pastatų - buvo tik pakraščiuose. Užstatyti sklypai taipgi užėmė šiaurinę projekte užfiksuotos teritorijos juostą palei Juodkonių kaimo ribą, o tai liudija nuoseklią miestelio plėtotę nuo geležinkelio linijos į pietus ir iš dalies teikia pagrindą prielaidai, kad kaimo žemė tarp geležinkelio ir suprojektuotojo miestelio šiaurinės ribos 1907 m. taip pat jau galėjo būti užstatyta, tačiau ten buvusios sodybos projekte nepažymėtos dėl to, kad juridškai priklausė Juodkonių kaimui (stovėjo jo žemėje), kuris Žabino palivarko atžvilgiu buvo svetima valda. Galimas daiktas, kad tos sodybos galėjo išsidėstyti jau prie anksčiau susidariusių gatvių, kurių trasos buvo suderintos su miestelio teritorijoje suprojektuotomis Naujosios ir Miško gatvėmis, ėjo jų trasoje.

Veikiausiai derinant prie esamų gyvenvietės elementų, suprojektuotąją turgaus aikštę ribojo keturios gatvės; ji nebuvo visai taisyklinga: prie pagrindinio trapecinės formos ploto priešais bažnyčią Bažnyčios ir Naujosios gatvių susikirtime pažymėtas nedidelis prieaikštis.

1907 m. Kaišiadorių miestelio projektas ir jo apžvalga leidžia padaryti išvadą, kad suplanuotoji teritorija (o ir geležinkelio pietų pusėje buvusi Juodkonių žemė), galėjo būti pradėta užstatyti dar XIX a. antrojoje pusėje (po 1871 m.), vadinasi, projektas labiau fiksavo faktišką būklę, ir tik iš dalies numatė tolesnę gyvenvietės plėtotę. Tuo atveju nekeltų abejonių 1897 m. duotasis Kaišiadorių gyventojų skaičius, jeigu į jį ir nebūtų įtraukti Juodkonių kaimo gyventojai. Todėl vargu ar teisingai naujoji Kaišiadorių gyvenvietė pavaizduota XX a. pradžios Vokietijos kariuomenės generalinio štabo žemėlapyje, kur, prie jos pavadinimo nurodžius 140 sodybų, užstatyta teritorija tepažymėta šiaurinėje bėgių pusėje.

1907 m. projekte tarp kitų pastatų pažymėta bažnyčia buvo išstętos plano formos; prie pagrindinio tūrio - galuose - stovėjo du priestatai - turbūt įėjimas ir apsidė. Bažnyčia, sprendžiant iš projekto, stovėjo ne visai statmenai aikštės pietryčių šonui. Iš to gal tektų daryti išvadą, kad rengiant projektą ji jau buvo: nurodoma, jog pirmoji medinė Kaišiadorių bažnyčia įsteigta ar pastatyta 1907 m., o iki 1906 m. jos nebuvo. Matyt, tai buvusi laikina bažnyčia, o pagal statusą - gal tik koplyčia, nes parapija taip pat įsteigta 1907 m. Jau 1908 m. buvęs parengtas ir mūrinės bažnyčios projektas (jo autorius kol kas neišaiškintas), tais pat metais pradėtas įgyvendinti. Statyba vyko lėtai, o prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui ir visai sustojo.

Neaptikus bažnyčios projekto, apie jos architektūrą sprendžiama iš kol kas vienintelio žinomo jos vaizdo - pagrindinio fasado. Tai turėjęs būti eklektinės architektūros pastatas, kuriame vyravo neogotiškos formos, tačiau būta ir neoromaninių. Bažnyčios priekinis fasadas buvo gerų proporcijų

ir plastiško silueto; be centrinio bokšto, pastato priekyje - jo kampuose - turėjo iškilti mažesni bokšteliai.

Naujoji bažnyčia buvo statoma už laikinosios medinės, šios nenugriovus, taigi atitolinta nuo aikštės. Dėl to tikriausiai teko nugriauti prie Žabino gatvės buvusios klebonijos trobesius.

Iki Pirmojo pasaulinio karo Kaišiadorys bent kiek daugiau nepadidėjo, tačiau galėjo įgyti 1907 m. projekte numatytą planą, o laisvi sklypai (jų tuo metu buvo 38) - baigti užstatyti. Kokią teritoriją prieš karą ir jo metu miestelis galėjo užimti, koks buvo jo planas ir užstatymas, iš dalies rodo kiek vėlesnė - nepriklausomybės kovų metu iš Lietuvos karuomenės lėktuvo padaryta bolševikų laikinai paimto Juodkonių kaimo ir Kaišiadorių miestelio dalies nuotrauka.

Šioje nuotraukoje bei jos padidintoje ir paryškintoje kopijoje aiškiausiai matyti kaimas ir abipus geležinkelio stovėję pastatai. Didžioji kaimo gatvės atkarpa apstatyta abipus, tik vakarinėje dalyje trobesiai stovėjo šiaurinėje gatvės pusėje. Dauguma namų galais atkreipti į gatvę; atstumai tarp trobesių nedideli, užstatymas tankus.

Abipus geležinkelio pastatai stovėjo greta su bėgiais; jie buvo gerokai didesni už kaimo sodybų trobesius; į rytus ir į vakarus nuo mūrinės dviaukštės geležinkelio stoties pastatai išsidėstė vienoje pusėje gatvės, kuri ėjo kiek atokiau nuo geležinkelio. Tai buvo daugiausia vienaaukščiai mediniai bei mūriniai pastatai, kai kurie jų - sprendžiant iš architektūros - secesijos stiliaus, statyti greičiausiai XIX a. pabaigoje - XX a. pradžioje. Tarp kaimo gatvės pastatų ir geležinkelio zonos buvo nemažai sodybų kaimo pietinėje pusėje, tačiau išsidėstę be aiškesnės tvarkos nesudarė tam tikrų kompozicijų įgijusio komplekso. Tai tikriausiai buvo, kaip nurodyta anksčiau, jau ne kaimo, o naujosios Kaišiadorių gyvenvietės XIX a. paskutiniais dešimtmečiais iškilusios sodybos.

Pietinėje geležinkelio pusėje matyti pagal lenktą gatvę arčiau bėgių stovintys pastatai, sodybos prie Žabino gatvės bei palei tiesios gatvės atkarpą taisyklingai išsidėstę namai. Jie buvo pažymėti ir 1907 m. projekte, sudarė tuo metu užfiksuoto miestelio pakraštį. Nei aikštė su bažnyčia, nei paplentėje buvusios sodybos į nuotrauką nepateko, tad ir padidintoje kopijoje nepažymėtos.

Pirmajame pasauliniame kare miestelis nenukentėjo. Vokietijai 1915 m. okupavus Lietuvą, Kaišiadoryse buvo įkurdintas apskrities („kreizo“) centras.

Sparčiau Kaišiadorys pradėjo augti po karo, kai Lenkijai 1920 m. užgrobęs Vilniaus kraštą čia buvo atkeltas Trakų apskrities centras. 1923 m. miestelyje surašytos 206 sodybos su 1539 gyventojais, Juodkonių kaime - 31 sodyba su 179 gyventojais, geležinkelio stotyje - 169 žmonės, iš viso 1887 gyventojai.

Netrukus Juodkonių kaimas buvo prijungtas prie Kaišiadorių, o laukai į pietus - ligi geležinkelio ir už jo, iki 1907 m. projekte užfiksuotos miestelio šiaurinės ribos - tapo jo žemė. 1922 m. Lietuvoje priėmus Žemės tvarkymo įstatymą, miesteliui buvo duota dar ir išparceliuoto Žabino palivarko dalis iki Lomenos upelio. Tai sudarė prielaidas Kaišiadorims plėstis.

Kol kas neaptikta duomenų, ar Kaišiadorims priskirtuose plotuose iki 1930 m. buvo parengtas miestelio išplėtimo projektas, kaip kad daugeliui to meto Lietuvos miestų ir miestelių. Apskritai apie trečiojo dešimtmečio statybas Kaišiadoryse konkrečios medžiagos Lietuvos Respublikos vidaus reikalų ministerijos Statybos ir sauskelių valdybos archyve beveik neaptikta, nors neabejojama, kad įvairios paskirties pastatai buvo statomi; daugiausia statyta privačių namų. Tai matyti 1931 m. centrinės miestelio dalies nuotraukoje. Beveik visi namai čia mediniai, vienaaukščiai, liaudies architektūrai būdingų tūrių, proporcijų ir formų. Kapitono Gudyno gatvės vakarų dalyje lygiagrečiai su geležinkeliu šie namai stovėjo galais, Maironio (pagal 1907 m. projektą - Naujojoje) gatvėje - šonais.

1924 m. inž. A. Aleksandravičius parengė Kaišiadorių mūrinės bažnyčios projektą; jis buvo patvirtintas 1925 m. Pagal šį projektą pastatas turėjo toliau kilti ant nebaigtų sienų, kurios iki karo buvo pamūrytos, atrodo, visu perimetru iki šoninių fasadų karnizo, o priekyje siekė tris langelius, turėjusius būti virš pagrindinio įėjimo bei aukščiau jo numatyto vargonų didžiojo lango. Pagal projektą bažnyčios bokštas virš stogo buvo pažemintas ir sumenkintas, o tai sudarė pastato kompoziciją; buvo sugadintos jo proporcijos, prarado reikšmę ir visai sumažinti šoniniai bokšteliai.

1926 m. Kaišiadoryse įsteigus vyskupijos centrą, bažnyčios statyba suaktualėjo, tačiau katedros reikalavimams ji nebuvo numatyta pritaikyti - apsiribota sandėlių formos priestatais su lėkštais vienslaičiais stogais šonuose. Taip pagal 1930 m. parengtą projektą (autorius neišaiškintas) išplėtos bažnyčios proporcijos ir architektūra visai sugadinta.

Bažnyčia baigta 1932 m. - iki 1931 m. Kaišiadoryse įvykusio Eucharistinio kongreso visų darbų atlikti nesuskubta. Pastatas, iškilęs medinių vienaaukščių namų suformuotoje aplinkoje, tapo vienintele miestelio didžiosios dalies į pietus nuo geležinkelio dominante.

XX a. ketvirtajame dešimtmetyje statybų Kaišiadoryse padaugėjo. Pietinėje miestelio dalyje buvo šiek tiek pertvarkytas esamų gatvių tinklas, nutiesta naujų gatvių - daugiausia į šiaurės vakarus nuo kapitono Gudyno gatvės (anksčiau - plento). 1931 m. parengus vyskupo rūmų projektą, kuriuos numatyta statyti į vakarus nuo bažnyčios ankstesnėje aikštėje, jos forma buvo pakeista, prekybos plotas sumažintas, pakoreguota Bažnyčios gatvės atkarpa ties šventoriumi.

Nuo 1934 iki 1940 m. parengti daugelio gatvių abipus geležinkelio tvarkymo projektai, turėję tam tikrą reikšmę ir viso miestelio gatvių tinklo reguliavimui bei tobulinimui. Pietinėje dalyje 1934, 1937 ir 1938 m. sudaryti Bažnyčios gatvės atskirų atkarpų, 1937 ir 1938 m. - Maironio gatvės projektai. Šiaurinėje dalyje labai stengtasi buvusią Juodkonių kaimo (nuo 1930 m. - Vytauto) gatvę pritaikyti miestelio poreikiams, šią gatvę sujungti su geležinkelio stotimi ir pietine dalimi. 1937 m. parengti 3 Vytauto gatvės sutvarkymo išplatinimo projektai, 1940 m. - dar vienas, 1937 m. - Vilniaus gatvės ir jos dalies nuo Vytauto gatvės iki „stoties apskritimo“, 1938 m. - Trakų ir Elektros gatvių, 1940 m. - pervažos per geležinkelį projektai.

Rengiant šiuos projektus (daugumos autoriai - apskrities inž. V. Drevinskas, statybos technikas L. Ivanovas), buvo numatyta nusavinti kai kuriuos miestelėnų sklypus ar jų dalis (1937 m. - Chaimo Ganso), suplanuota gatves grįsti (1936 m. - 4000 m<sup>2</sup>) ir kitaip jas techniškai pagerinti.

Kadangi 1920-1940 m. miestelio faktiškos būklės planas nebuvo sudarytas, tai, sujungus į vieną brėžinį 1934-1940 m. atskirų gatvių planus, parengta nors ir neapimanti viso miestelio, bet pakankamai tiksliai fiksuojanti jo šiaurinę dalį ir pietinės dalies teritoriją aplink bažnyčią ir į šiaurę nuo jos gatvių tinklo suvestinė schema su buvusiais prie tų gatvių pastatais. Palyginus šią schemą su 1907 m. projektu ir 1920 m. schema, galima spręsti apie kai kuriuos tuo laikotarpiu įvykusius pasikeitimus. Tarp jų paminėtinas turgaus aikštės („didžiosios rinkos“) „perkėlimas“ iš pietinės dalies (nuo Bažnyčios gatvės) į šiaurinę - prie Vytauto ir Vilniaus gatvių, naujų gatvių nutiesimas bei jų trasų reguliavimas.

Gerinant miestelio vaizdą, 1931-1940 m. jame nugriauta keliasdešimt blogos fizinės būklės ir vaizdo įvairios paskirties statinių, tarp jų - 1938 m. keletas namų prie naujosios turgaus aikštės, kur jie trukdė nutiesti Trakų gatvę, taip pat namai kapitono Gudyno, Maironio ir Kęstučio gatvėse.

1940 m. atgavus dalį Vilniaus krašto, apskrities centras iš Kaišiadorių buvo iškeltas į Trakus. Tai sumenkino miestelio plėtotės galimybes. Juoba, kad 1940 m. Lietuvą prievarta prijungus prie Sovietų Sąjungos, dar ir dėl to sumažėjo miestelio statybos apimtys: nemaža dalis iki 1940 m. suplanuotų darbų jau nebuvo atlikta.

Per Antrąjį pasaulinį karą Kaišiadorys patyrė nuostolius: 1944 m. liepos mėnesį per kautynes sudeginta šiaurinė miestelio dalis, apgriauta bažnyčia; pasitraukdami vokiečiai susprogdino geležinkelio stotį.

Nurodoma, kad 1944-1951 m. nukentėjusioji miestelio dalis buvo atstatyta, tačiau kol kas neišaiškinta, ar taip padaryta pagal pokaryje parengtą projektą, kaip ir daugelyje kitų nuostolius patyrusių Lietuvos miestų bei miestelių, ar be jo.

Tolesnę miestelio raidą paskatino 1950 m. Lietuvos administracinis pertvarkymas - sukurtas Kaišiadorių rajonas ir Kaišiadorys suteiktos miesto teisės.

Šiuo metu turimais duomenimis, 1956 m. sudarytas pirmasis tikslus viso miesto faktiškosios būklės planas. Jame matyti gerokai išsiplėtusi Kaišiadorių teritorija. Didesnę dalį užėmė į pietus nuo geležinkelio esantys pastatai. Šiaurinėje miesto dalyje vis dar dominavo Juodkonių kaimo gatvė su ją formavusiomis sodybomis, tačiau į pietus nuo jos - prie geležinkelio stoties - jau buvo

susidariusi miestui labiau būdinga ir kompaktiškiau užstatyta jo dalis. Šioje vietoje, Vytauto, Vilniaus ir Trakų gatvių zonoje, daugelio 1920-1940 m. stovėjusių pastatų plane nematyti, vadinasi, jie - sugriauti karo metu - dar nebuvo iki 1951 m. atstatyti, kaip nurodyta sovietmečio leidiniuose.

Pietinė Kaišiadorių dalis buvo jau didesnė už šiaurinę. Atrodo, kad ji išsiplėtė ne vien iki 1940 m., bet ir pokaryje. Tai liudija ir padidėjęs gyventojų skaičius (1959 m. Kaišiadoryse surašyta jau 3011 žmonių) ir itin taisyklingas - sovietmečiui būdingas - kai kurių gatvių apstatymas (J.Biliūno - į pietryčius nuo R.Čarno, prieškarui - Kęstučio, o 1907 m. - Žabino; Žemaitės - šiaurės rytų pakraštyje).

Miesto centrą sudarė 1907 m. projekte užfiksuotos gatvės ir bene vienintelis tuo metu suformuotas taisyklingas kvartalas šalia bažnyčios. Tarp ši kvartalą ribojusių gatvių (Greifenbergerio, 1940 - L.Giros, iki 1940 m. - Maironio, 1907 m. - Naujoji; M.Melnikaitės, o 1907 m. - bevardė) ir lygiagrečiai su geležinkeliu ėjusios K.Poželos (iki 1940 m. - kapitono Gudyno) gatvės susidarė du netaisyklingos formos kvartalai. Visus tris kvartalus apibrėžusios gatvės buvo geriausiai suformuotos, prie jų išsidėstė dauguma miesto pietinės dalies pastatų.

Aikštė miesto centre nepažymėta. Vadinasi, 1907 m. projekte užfiksuotosios aikštės 1937-1938 m. numatyto pertvarkymo, po to, kai joje pastatyta vyskupo rezidencija ir iškelti turgūs, iki 1940 m. nespėta įgyvendinti.

Plane pažymėta pokaryje atstatyta geležinkelio stotis, taip pat prie K.Poželos gatvės pagal tipinius projektus naujai iškilę visuomeniniai pastatai: kino teatras ir parduotuvė su valgykla. Jie liudijo naują Kaišiadorių visuomeninio centro kūrimo šioje gatvėje tendenciją.

1956 m. parengtas ir bene pirmasis Kaišiadorių formavimo projektas (autorė archit. A.Grinevičiūtė), kuriame, beveik nespėndžiant užstatymo reikalų, apsiribota siūlymais miestą plėsti į šiaurės rytus, teritoriją padalyti kvartalais ir nustatyti aiškesnį ryšį per geležinkelį. Kokią reikšmę šis projektas turėjo Kaišiadorių tolesnei raidai, reikėtų spręsti jau analizuojant jo statybą nuo 1956 m. iki mūsų dienų.

Parengta pagal publikacija:

Miškinis A. Kaišiadorys: keletas istorinės urbanistinės raidos (iki 1956 m.) faktų ir prielaidų // Kaišiadorys: miesto ir apylinkių praeitis: straipsnių rinkinys / sudarė O. Lukoševičius. - Kaišiadorys: Kaišiadorių muziejus, 1999.