VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS
ARCHITEKTŪROS PAGRINDŲ IR TERIJOS KATEDRA

Sergej Zacharov

GELEŽINKELIO RUOŽO „VILNIUS – TURMANTAS“ PASTATŲ (XIX a. II p. – XX a. I p.) ARCHITEKTŪROS RAIŠKA

RAILWAY BUILDINGS ARCHITECTURAL EXPRESSION ON THE SECTION VILNIUS - TURMANTAS (TIME-PERIOD BETWEEN second half of the 19th c. and first half of the 20th c.)

Baigiamasis magistro darbas

Architektūros istorijos ir teorijos studijų programa, valstybinis kodas 62605M101
Mokslo kryptis menotyra, 03H

Vilnius, 2009

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS
ARCHITEKTŪROS PAGRINDŲ IR TERIJOS KATEDRA

TVIRTINU

Katedros vedėjas

_____
(Parašas)
prof. dr. R. Buivydas
(Vardas, pavardė)

_____
(Data)

Sergej Zacharov

GELEŽINKELIO RUOŽO „VILNIUS – TURMANTAS“ PASTATŲ (XIX a. II p. – XX a. I p.) ARCHITEKTŪROS RAIŠKA

RAILWAY BUILDINGS ARCHITECTURAL EXPRESSION ON THE SECTION VILNIUS - TURMANTAS (TIME-PERIOD BETWEEN second half of the 19th c. and first half of the 20th c.)

Baigiamasis magistro darbas

Architektūros istorijos ir teorijos studijų programa, valstybinis kodas 62605M101

Mokslo kryptis menotyra, 03H

Vadovas doc. Dalius Vrubliauskas _____ _____
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė) (Parašas) (Data)

Konsultantas_____ _____ _____
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė) (Parašas) (Data)

Konsultantas lekt. Regina Žukienė _____ _____
(Moksl. laipsnis, vardas, pavardė) (Parašas) (Data)

Vilnius, 2009

VILNIAUS GEDIMINO TECHNIKOS UNIVERSITETAS
ARCHITEKTŪROS FAKULTETAS
ARCHITEKTŪROS PAGRINDŲ IR TEORIJOS KATEDRA

TVIRTINU

Katedros vedėjas

_____
(parašas)

prof.dr.Rimantas Buivydas
(vardas, pavardė)

2007 _____

Humanitariniai mokslai……. mokslo sritis

Menotyra……..…….....mokslo kryptis

Architektūra…...…….……....studijų kryptis

Architektūros istorija ir teorija.….....studijų programa

BAIGIAMOJO MAGISTRO DARBO

UŽDUOTIS

.....Nr. .....
Vilnius

Studentui (ei) ……**Sergej Zacharov** …….
(vardas, pavardė)

Baigiamojo darbo tema ..……**Geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas“ pastatų (XIX a. II p.- XX a. I p.) architektūros raiška**

patvirtinta 2007 m. lapkričio mėn. 28 d. dekano įsakymu Nr. ___

Baigiamojo darbo užbaigimo terminas 200_ m. birželio mėn. __ d.

BAIGIAMOJO DARBO UŽDUOTIS:

Apibūdinti geležinkelio ruožo pastatų ir statinių architektūros raišką :
Apibrėžiant geležinkelio ruožo Vilnius- Turmantas pastatų tipologinio turinio sudėtį, atlikti objektų foto fiksaciją, surinkti grafinę bei ikonografinę medžiagą pagal objektų tipologines grupes (taip pat pagal statinių ir pastatų elementus).
Apibrėžti pastatų tipologinių grupių architektūros raišką, nurodant kiekvienos jų kompozicinės sąrangos ypatumus.
Suformuluoti išvadas aukščiau minėtoms pozicijomis.
Baigiamojo darbo rengimo konsultantai:.....

.....

.....
(vardas, pavardė , mokslinis laipsnis ir vardas)

Vadovas ..... *Dalius Vrubliauskas, docentas*
(parašas) (vardas, pavardė , mokslinis laipsnis ir vardas)

Užduotį gavau

……..
(parašas)

……..
(vardas, pavardė)

……..…....
(data)

Vilniaus Gedimino technikos universitetas
Architektūros fakultetas
Architektūros istorijos ir teorijos katedra

ISBN ISSN
Egz. sk. ……..
Data ….-….-….

Architektūros istorijos ir teorijos studijų programos baigiamasis magistro darbas

Pavadinimas: **Geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas“ pastatų (XIX a.II p.- XX a. I p.) architektūros raiška**

Autorius: **Sergej Zacharov** Vadovas: **doc. Dalius Vrubliauskas**

Kalba

* lietuvių

užsienio

Anotacija

Pagrindinis magistrinio darbo tikslas yra geležinkelio ruožo „Turmantas – Vilnius“ (geležinkelio atkarpos „Peterburgas – Varšuva“ atkarpos) pastatų architektūrinės raiškos tyrimas, tipologinės grandinės sudarymas. Darbe analizuojama objektų bei jų išdėstymo stotyse kompoziciją, apibūdinami pagrindiniai veiksniai nulemiantys kompozicijos savybes. Nagrinėjama pastatų tipologija, aiškiai atskiriami geležinkelių infrastruktūros pastatai nuo kitų geležinkeliui nepriklausančių objektų, tiksliai apibrėžiamos jų funkcijos. Atliekama geležinkelio objektų harmonizavimo priemonių analizė, atkreipiant dėmesį į proporcijų harmoniją, pastatų eksterjerų simetriją ir asimetriją, jų atskirų dalių architektūrinius santykius, kompozicijos išraiškos priemones, ritmą, statiką ir dinamiką, niuansą ir kontrastą.

Analizuojama geležinkelio atkarpa yra pati seniausia Lietuvos teritorijoje. Darbe apimamas laikotarpis nuo jos atsiradimo XIX a. viduryje iki XX a. antros pusės, kai po prasiautusio karo geležinkelyje prasidėjo naujas statybos etapas.

Darbe nustatomos dažniausiai ir rečiausiai sutinkamos architektūrinės raiškos priemonės, pastatai turintys išskirtinius bruožus. Apibrėžiamas architektūrinės raiškos priemonių ypatybės bei jų naudojimo priežastingumas.

Baigiamojo darbo struktūrą sudaro įvadas, trys pagrindiniai skyriai ir išvados. Darbo pabaigoje pateikiami apibendrinimai ir išvados, naudotos literatūros ir iliustracijų sąrašai.

Darbo apimtis – 99 p. teksto be priedų , 105 iliustr., 10 lent., 5 grafikai, 79 bibliografiniai šaltiniai.

Atskirai pridedami 9 priedai (viso 56 psl., 68 iliustr., 13 lent.).

Prasminiai žodžiai: architektūrinė raiška, kompozicija, tipologija, pastatas, geležinkelis

Vilnius Gediminas Technical University
Faculty of Architecture
Department of Architectural Fundamentals and Theory

ISBN ISSN
Copies No. ……..
Date ….-….-….

Master‘s thesis of Architectural Fundamentals and Theory study programme

Title: **Railway buildings architectural expression on the section Vilnius - Turmantas (time-period between second half of the 19th c. – first half of the 20th c.)**

Author: **Sergej Zacharov** Executive: **doc. Dalius Vrubliauskas**

Thesis language

[ ] Lithuanian
[*] Foreign (English)

Annotation

The main objective of the thesis is the analysis of Railway facility buildings architectural expression at the section „Turmantas - Vilnius“ (part of the railway line „St. Petersburg – Warsaw“) and its typology system formation. Buildings composition as well as their disposition is analysed, the main factors behind the composition properties are characterized. What is more, a lot of attention is paid to railway buildings typology system creation. Its main purpose is to discern clearly what buildings really are railway facilities precisely their functions. The work also discusses harmonization tools in architecture, such as symmetry and asymmetry, proportions, rhythm, contrast and nuance, harmony of proportions.

Railway section „Turmantas - Vilnius“ is the oldest in Lithuania. The paper coveres time-period between second half of the 19th c. (time of the railway line foundation) and first half of the 20th c. (when new construction stage after World War II has begun).

The paper sets out the least and the most frequently found architectural expression (harmoniztion) tools, buildings which have special features.

Final structure of the work consists of an introduction, three main sections, generalizations and conclusions as well as literature and illustrations lists.

Thesis consist of: 99 p. text without extras, 105 pictures, 10 tables, 5 diagrams, 79 bibliographical entries.

9 appendixes included (in total 56 p., 68 pictures, 13 tables).

Keywords: architectural expression, composition, typology, building, railway

Turinys:

ĮVADAS 3
Tyrimo objektas 3
Darbo tikslas 3
Darbo uždaviniai 3
Darbo aktualumas 3
Nagrinėjimo kryptys ir ribos 4
Tyrimo metodai 5
Darbo struktūra 6
Literatūros šaltinių apžvalga 7
Pagrindinės sąvokos, terminai 8
Sutartiniai žymėjimai 10

1. OBJEKTŲ KOMPOZICIJA, JĄ ĮTAKUOJANTYS VEIKSNIAI 12
1.1. Urbanistinio komplekso ir gamtinių elementų vaidmuo 12
1.1.1. Geležinkelio stotys atsiradusios šalia esamų gyvenviečių 13
1.1.2. Geležinkelio stotys atsiradusios mažai apgyvendintose vietovėse 15
1.2. Administracinės, teisinės aplinkos reikšmė 22
1.3. Kultūrinių, socialinių pokyčių reikšmė 24
1.3.1. Istorizmo bruožai 25
1.3.2. “Rusiško stiliaus” bruožai 29
1.3.3. Tradicionalizmo bruožai 31
1.3.4. “Zakopanės stiliaus” bruožai 32
1.3.5. Neoklasicizmo bruožai 33
1.4. Skyriaus apibendrinimai 36

2. OBJEKTŲ TIPOLOGINIS SUSKIRSTYMAS PAGAL PASKIRTĮ. FUNKCIJOS ĮTAKA KOMPOZICIJAI 40
2.1. Bendras objektų sąrašas 40
2.2. Objektų tipologinės grupės 42
2.2.1. Geležinkelininkų gyvenamieji namai 42
2.2.2. Keleivių rūmai 51
2.2.3. Geležinkelio techniniai pastatai 53
2.2.4. Krovinių aptarnavimo pastatai 58
2.2.5. Tarnybiniai / administraciniai pastatai 60
2.2.6. Kiti geležinkelio infrastruktūros pastatai. Pagalbiniai pastatai 61
2.3. Skyriaus apibendrinimai 62

3. GELEŽINKELIO RUOŽO „TURMANTAS – VILNIUS“ PASTATŲ ARCHITEKTŪRINĖS RAŠKOS ANALIZĖ 65
3.1. Geležinkelio pastatų architektūrinės raiškos apibūdinimas 65
3.1.1. Geležinkelininkų gyvenamieji namai 66
3.1.2. Keleivių rūmai 69

3.1.3. Geležinkelio techniniai pastatai..... 78
3.1.4. Krovinių aptarnavimo pastatai..... 81
3.1.5. Tarnybiniai / administraciniai pastatai..... 82
3.2. Skyriaus apibendrinimai..... 85

Išvados..... 91
Literatūra..... 94
Iliustracijų sąrašas..... 97

Priedai sąrašas..... 100

Įvadas

Tyrimo objektas

Magistrinio darbo tiriamasis objektas – geležinkelio ruožo pastatai tarp Vilniaus ir Turmanto. Darbe nagrinėjami tik objektai pastatyti nuo XIX a. vidurio iki XX a. vidurio. Tiriami iki mūsų dienų išlikę architektūros objektai, jų architektūros raiška, techninė būklė bei santykis su urbanistine aplinka.

Darbo tikslas

Pagrindinis magistrinio darbo tikslas yra geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas“ (geležinkelio atkarpos „Peterburgas – Varšuva“) pastatų architektūrinės raiškos tyrimas, tipologinės grandinės sudarymas.

Darbo uždaviniai

Darbo uždaviniai suformuluojami, suskirsčius juos į tris pagrindines dalis:

1. Išorinių veiksnių turėjusių įtakos objektų kompozicijai nustatymas

(Numatoma aiškinantis objektų kompozicijos priežastingumus, ištirti: ar turėjo poveikį geležinkelio objektų kompozicijai juos supanti aplinka (gamtinio karkaso elementai, egzistavusio urbanistinio konteksto ypatumai), statybos laikotarpio estetika, ideologija, teisiniai, administraciniai reikalavimai. Išvardyti lemiančius veiksnius, turėjusius įtaką kompozicijos dėsningumams – architektūrinės raiškos elementams.)

2. *Tipologinės pastatų grandinės savitumų tyrimas ir apibendrinimas*

(Tiriant pastatų tipologiją planuojama naudojantis surinkta medžiaga sudaryti stočių objektų tipologines grandinę. Suskirstyti juos į grupes pagal funkcijas. Atliekant tipologinį suskirstymą nusakyti objektų tipologinio tūrinio, funkcinės sudėties vaidmenį jų kompozicijai. Atlikus pastatų tipologinį suskirstymą aiškiai atskirti geležinkelių infrastruktūros pastatus nuo kitų, geležinkeliui nepriklausančių objektų. Išskirti pastatus, kurių priklausomybė geležinkeliui tyrimo pradžioje nebuvo aiški.)

3. Geležinkelio infrastruktūros pastatų architektūros raiškos tyrimas

(Charakterizuojant architektūrinės raiškos savybes numatoma nurodyti bei pagrįsti kiekvienos tipologinės grupės kompozicinės sudėties, architektūrinės plastikos ypatumus, atkreipiant dėmesį į proporcijų harmoniją, pastatų eksterjerų (fasadų) simetriją ir asimetriją, jų atskirų dalių architektūrinius santykius, ritmą, statiką ir dinamiką, niuansą ir kontrastą (panašumo ir skirtingumo laipsnį tarp objektų elementų) bei kitų architektūros harmonizavimo priemonių taikymą pastatų architektūroje.)

Darbo aktualumas

Geležinkelio ruožas tarp Vilniaus ir Turmanto yra pats seniausias Lietuvoje. Dar prieš pradedant vystytis reguliariajam eismui 1860 metais rugsėjo 4 d. iš Daugpilio pusės į Vilniaus stotį atriedėjo pirmasis traukinys [25, p.39]. Didelis dėmėsis geležinkelio atkarpai buvo skiriamas Lietuvai atgavus

Vilniaus kraštą. Laikraščiuose pasirodė ne vienas straipsnis aprašantis geležinkelio liniją, ji buvo pavadinta gražiausia Lietuvoje [43, p. 392; 39]. Dabartiniu laiku, dėl ekonominių aplinkybių geležinkelio transportas išgyvena ne geriausią laikmetį, tai tiesiogiai veikia ir jam priklausančių pastatų bei jų architektūros būklę. Šiuo metu, iš ekonominės pusės, padėtis pamažu keičiasi, per dieną šiuo geležinkelio ruožu pravažiuoja vis daugiau traukinių, tačiau prie geležinkelio išlieka nemažai nenaudojamų, kartais tiesiog apleistų pastatų (pvz.: Dūkšto stoties geležinkeliečių senasis gyvenamasis namas, pakhauzas Bezdonių stotyje, kuris, kaip teigiama Lenkijos geležinkelių rampų albume [69], pastatytas dar 1862 metais tiesiant geležinkelį). Daugiau pamirštų objektų, kuriais anksčiau naudojosi geležinkelis, yra atskiruose ruožuose tarp stočių.

Požiūris į geležinkelių infrastruktūros paveldą yra prieštaringas. Galima paminėti į kultūros vertybių registrą įtrauktus kitų ruožų teritorijose esančius pastatus – Rūdiškių, Pilviškių, Kybartų, Vilkaviškio, Šeštokų stočių pastatų kompleksus, pavyzdingai restauruotą Marcinkonių keleivių namą. Tuo tarpu, pastačius naujus pasienio keleivių rūmus Kenoje, panašų pastatą buvo nuspręsta nugriauti. Atkarpoje tarp Vilniaus ir Turmanto galima pastebėti ne vieną rekonstruotą ar atnaujintą pastatą (keleivių rūmai Dūkšte, Turmante, Pabradėje, kiti statiniai), tačiau šalia jų yra nemažai menkai prižiūrimų ar visai apleistų pastatų, kurie turi ryškius kultūrinės-istorinės vertės bruožus.

Kita vertus yra nemažai rekonstruotų pastatų, kurie po atnaujinimo darbų prarado visus senosios architektūros elementus (Naujosios Vilnios garvežių depas (dabar mechaninės dirbtuvės), Pabradės vandens bokštas). Todėl galima daryti išvadą, kad į geležinkelio stočių objektų senosios architektūros išsaugojimą nėra kreipiama pakankamas dėmesio.

Su šiais ir panašiais faktais susijęs darbo aktualumas. Taip pat norima atkreipti dėmesį į išties mažai tyrinėtą sritį – geležinkelių infrastruktūros objektų istoriją bei architektūrą, charakterizuoti jų architektūros raišką, juos tipologizuoti. Pagrindinė problema, su kuria susiduriama darbo eigoje – informacijos susijusios su Lietuvos geležinkelio istorija, jo kultūriniu paveldu trūkumas. Darbo eigoje buvo aptikta pakankamai labai nedaug specialiai šiai temai skirtų informacinių, mokslinių straipsnių, literatūrinių šaltinių. Pagal nedidelį archyvinės medžiagos, informacinių leidinių, literatūrinių šaltinių šia tema kiekį galima spręsti, kad jai yra skiriamas nepakankamas dėmesys.

Nagrinėjimo kryptys ir ribos

Darbe atliekamas architektūrinės aplinkos dalies (techninio paveldo), ženkliai veikusio estetinę, kultūrinę ir ekonominę regiono aplinkos kaitą, tyrimas.

Darbe analizuojami objektai priklauso geležinkelio ruožui „Vilnius – Turmantas“. Šitas ruožas yra trečiosios pastatytos visoje carinėje Rusijoje geležinkelio linijos dalis. Ji buvo nutiesta tarp Peterburgo ir Varšuvos 1857 – 1862 metais. Tyrimui pasirinkta atkarpa „Vilnius – Turmantas“ nes yra pati seniausias Lietuvoje, turi turtingiausią istoriją (buvo pradėta tiesti 1858 metais, kai gegužės 15 d. prie Vilniaus 18-os varstų kelio atkarpoje buvo atlikti bandomieji geležinkelio tiesimo darbai). Statant geležinkelį, visa jo trasa buvo padalinta į tirs atkarpas. Nagrinėjamas ruožas buvo antros „Daugpilio – Vilniaus – Gardino“

atkarpos dalis. Manoma, kad „Daugpilio - Viniaus“ dalis sudarė atskirą sekciją, turėjusią vieną pagrindinį rangovą su centrine bustine Vilniuje [15, p.31-32]. Darbe analizuojama tik sekcijos dalis esanti Lietuvos teritorijoje (prasideda ties Turmanto miesteliu). Į analizę įtraukiama ir Naujosios Vilnios geležinklio stotis, kuri buvo įrengta kiek vėliau, tiesiant „Liepojos – Romnų“ geležinkelį. Siaurojo geležinkelio atšakos, esančios skirtingose stotyse *(4 priedas),* nenagrinėjamos. Dėmesys išimtinai skiriamas tik plačiojo geležinkelio juostai.

Darbe analizuojami geležinkelio ruožo („Vilnius – Turmantas“) infrastruktūrai priklausę pastatai – keleivių rūmai, geležinkeliečių gyvenamieji namai, depai, vandens bokštas, krovinių aptarnavimo ir pagalbiniai pastatai. Dauguma šių objektų yra išdėstyti geležinkelių stočių teritorijose bei jų prieigose. Į tyrimą įtraukiami ir pavieniai, tarp stočių esantys pastatai – dažniausiai tai yra kelių prižiūrėtojų namai. Naujosios Vilnios ir Vilniaus stotys yra glaudžiai susijusios su aplinkiniu miestu, todėl čia nagrinėjami tik akivaizdžiai geležinkelio struktūrai priklausantys objektai.

Magistriniame darbe atskiras dėmesys skiriamas pastatų kompozicijos analizei, remiantis viena svarbiausia kompozicijos savybe – formos vientisumu. Formos vientisumą padeda pasiekti architektūrinės raiškos elementų naudojimas. Tuo pačiu kompozicija bei jos vientisumas gali būti įtakuojami išorinių sąlygų – jau egzistuojančios urbanistinės aplinkos, gamtinių elementų, statybos laikotarpyje vyravusios laikmečio ideologijos, meninių – estetinių idealų, numatomos objekto funkcinė paskirties specifikos. Tai turi įtaką ir architektūrinei raiškai.

Nagrinėjamas laikotarpis – XIX a. II pusė – XX a. I pusė (nuo geležinkelio atsiradimo XIX a. viduryje iki XX a. vidurio (pirmasis geležinkelio linijos gyvavimo šimtmetis)). Šiuo laikotarpiu ruožo teritorijoje buvo pastatyta daug įvairios paskirties pastatų, turinčių didelę kultūrinę-pažintinę vertę ir architektūros ypatybių, atspindinčių tuo metu vyravusias menines tendencijas. Nemažai jų išliko iki šių dienų.

Į magistrinį darbą įtraukti 83 objektai, kurie buvo ar vis dar yra geležinkelio infrastruktūros dalis. Tuo tarpu skaičiuojama dar apie 30 objektų, kurie galėjo būti susiję su geležinkelių, tačiau šito ryšio nepavyko tiksliai patvirtinti.

Studijų metu buvo atlikta keletas praktinių darbų susijusių su magistro baigiamojo darbo tema: kursinis darbas „Geležinkelio stočių esančių ruože Vilnius – Turmantas paveldosauginė sudėtis.“ *(Architektūros paveldo apsauga)*; kursinis darbas „Geležinkelio ruožo Vilnius - Turmantas infrastruktūros objektų struktūrinė – tipologinė atribucija“ *(Architektūros objektų diachroninė atribucija)*; praktinis darbas „Geležinkelio stočių pastatų architektūra istorinėje aplinkoje“ *(Architektūros teorija)*; praktinis darbas „Pastato istoriniai tyrimai. Vilniaus geležinkelio stoties keleivių rūmai Geležinkelio g. 16, Vilnius“ *(Pastato istoriniai tyrimai)*; kursinis darbas „Geležinkelio stočių tipologija“ *(Miesto morfologija ir antropologija).*

Tyrimo metodai

Tyrimo metodai, naudojami siekiant darbo tikslo ir vykdant darbo uždavinius, parenkami pagal K. Kardelio knygą “Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai” [4]:

1. *Literatūros analizė*

(Atliekamas Lietuvos archyvuose ir bibliotekose esančios medžiagos rinkimas ir analizė. Nagrinėjama trijų tipų medžiaga: tiesiogiai susijusi su geležinkelio ruožu „Vilnius – Turmantas“ (ruožo istorija, stočių struktūra ir kūrimosi ypatumai), informacija apie architektūrinius stilius būdingus geležinkelio infrastruktūros pastatams bei medžiaga aprašanti architektūrinės raiškos įrankių ypatybes.)

2. *Stebėjimas, apžiūra*

(Apžiūrimos visos nagrinėjamojoje geležinkelio linijoje esančios stotys. Atliekama ruože (daugiausia stotyse) esančių objektų fotofiksacija, skiriant dėmesį jų bendriems tūriams bei atskiriems, smulkesniems elementams. Objektai, statyti po 1945 metų darbe nenagrinėjami, todėl fiksuojama tik jų vietą, tačiau detaliai fotografuojami ir pastatai, kurių statybos laikotarpis nėra aiškus)

3. *Sisteminė analizė*

(Atliekama surinktos medžiagos analizė. Paeiliui charakterizuojami veiksniai turėję įtakos objektų kompozicijos nustatymui (pradedant stočių užstatymo apibrėžimu, baigiant atskirų pastatų architektūrinio sprendimo analize). Susisteminami visi į darbą įtraukti objektai – sudaroma geležinkelio infrastruktūros pastatų tipologinė grandinė. Nustačius objektų kompozicijos priežastingumą bei naudojantis tipologiniu suskirstymu nagrinėjami architektūrinės raiškos įrankiai.)

4. *Lyginamoji analizė*

(Lyginamos skirtingiems pastatų tipams naudojamos kompozicijos harmonizavimo priemonės. Apibrėžiami jų panašumai bei skirtumai. Lyginant objektus tarpusavyje, nusakomi pastatų tipai turintys išskirtinius bruožus. Analizuojant stočių užstatymo formos gretinamos jų savybės.)

Darbo struktūra

Darbą sudaro įvadas, trys pagrindiniai skyriai, išvados, literatūros bei iliustracijų šaltinių sąrašai bei 10 priedų.

Įvade išvardijami pagrindinis darbo tikslas, uždaviniai, pabrėžiamas darbo aktualumas, aprašoma jo sandara.

Darbo pirmame skyriuje analizuojamas objektų kompozicijos priežastingumas. Atskiruose poskyriuose analizuojama pastatų kompozicijos priklausomybė nuo skirtingų įšorinių faktorių – laikmečio ypatumų (ideologija, kultūrinė atmosfera), buvusios aplinkos sąlygų (aplinkinis užstatymas, gamtinių elementų specifika). Analizuojami objektų architektūros ypatumai, geležinkelio stotims priklausančių objektų išdėstymo kompozicija. Objektų funkcijos įtakos jų kompozicijai tyrimas atliekamas antrajame skyriuje. Antrajame skyriuje atliekamas objektų funkcinės sudėties įtakos jų kompozicijai tyrimas.

Antrasis skyrius skirtas stotyse esančių pastatų tipologizavimui. Pateikiamas nagrinėjamų objektų sąrašas, atliekamas jų tipologinis suskirstymas pagal paskirtį (suskirstant juos į funkcines grupes). Kiekvienoje grupėje sudaroma tipologinė eilė pagal jų tūrių ir formos sudėtingumą. Skirstant objektus

tipologinėje grandinėje dėmesys atkreipiamas į pastatų tipologijos tūrinio, atliekamų funkcijų įtaką jų kompozicijai. Sudarius objektų tipologinę grandinę, aptariami jų paveldosauginiai bruožai

Trečiajame skyriuje tiriama objektų architektūros raiška. Pateikiamas suformuluotas metodas, paaiškinami architektūrinės raiškos priemonių rūšis ir taikymo atvejai. Vykdant atskirų objektų analizę, pastatai nagrinėjami pagal bendrą schemą: tiriami pagrindiniai architektūrinės raiškos elementai, pagal kuriuos objektai ir yra lyginami, išskiriant panašumus bei skirtumus, pažymint ypatumus. Išskiriami labiausiai ir mažiausiai paplitę architektūrinės raiškos elementai.

Darbo pabaigoje pateikiamos išvados, apibendrinančios visą darbą.

Tyrimų metų surinkta medžiaga sistemizuojama, pateikiama suskirstyta į du pagrindinius skyrius, darbo pabaigoje patiekiamos išvados, literatūros bei šaltinių sąrašai, priedai. Magistro baigiamojo darbo sudėtis – 99 puslapiai, 105 iliustracijos, 10 lentelių, 5 grafikai, 45 schemos, 79 bibliografiniai šaltiniai, 9 priedai (56 puslapiai, 68 iliustracijos, 13 lentelių). Darbas atliktas remiantis bibliografiniais šaltiniais. Į darbo analizę įtraukti 83 geležinkelio infrastruktūros objektai.

Literatūros šaltinių apžvalga

Svarbus darbo šaltinis *L. V. Žeimanto knyga „Sankt Peterburgo-Varšuvos“ (nuo 1907 m. Šiaurės-Vakarų) geležinkelis : 1858-1915”*. Tai yra vienas iš nedaugelio literatūros veikalų, skirtų būtent Lietuvos geležinkeliams. Jame surinkta pakankamai daug medžiagos, susijusios su ruožo stotimis, ruožo statybos istorija, ekonominėmis charakteristikomis, įvairiomis geležinkelio tarnybomis. Ši knyga tapo tarsi viso magistrinio darbo atskaitos tašku. Daugiau informacijos, susijusios su geležinkelio veikla, buvo ieškoma ir periodiniuose leidiniuose: *„Geležinkelininkas“. Dvisavaitinis geležinkelių tarnautojų laikraštis (1936, 1639, 1940, 2001-2007 m.); „Lietuvos geležinkeliai“ žurnalas (2003-2007 m).*

A. Miškinio dviejų tomų „Rytų Lietuvos miestai ir miesteliai“. („Savastis“. Vilnius, 2002) tapo pagrindiniu šaltiniu renkant medžiaga apie miestelius atsidūrusius nagrinėjamame ruože, jų geležinkelio stotis. Panaši medžiaga buvo sutikta *„Lietuvių enciklopedijoje“ (XX, XXI, XXII T. Lietuvių enciklopedijos leidykla, USA, 1953-1969), „Visuotinėje Lietuvių enciklopedijoje“ (V T. Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas. Vilnius, 2004.), „Mūsų Lietuva“ (B. Kviklys. I T. „Mintis“. Vilnius, 1989).* Būtent šie literatūros šaltiniai bei Lietuvos centriniame valstybės archyve atrasti geležinkelio stočių planai buvo pagrindas atliekant urbanistinio komplekso, gamtinių elementų vaidmens objektų kompozicijai analizę.

Nagrinėjant objektų architektūrą pirminiais šaltiniais buvo *„Lietuvos architektūros istorija 3 T.: Nuo XIX a. antrojo dešimtmečio iki 1918 m.“ (N. Lukšionytė-Tolvaišienė. „Savastis“. Vilnius, 2000.) bei „Istorizmas ir modernas Vilniaus architektūroje“. (N. Lukšionytė-Tolvaišienė. „Vilniaus dailės akademijos leidykla“. Vilnius, 2000.).* Autoriai pateikia informaciją susijusią su geležinkelio statinių (daugiausia keleivių rūmų) architektūra, stiliais, jų ypatybėmis.

Labai svarbūs šaltiniai susiję su architektūrinės raiškos tyrimu. Tarp jų vieni pagrindiniai yra *„Architektūrinės kompozicijos pagrindai“ (Vilniaus inžinerinis statybos institutas, Vilnius, 1983)* sistemingai apibūdinami pagrindiniai architektūrinės raiškos elementai, visi jų būdingiausi bruožai; *„Объемно-пространственная композиция” 3-е издание, стереотипное (А. В. Степанова и др.*

Издательство „Архитектура – С“. Москва, 2004) pateikta informacija susijusi su pagrindinėmis kompozicijos formomis architektūroje, aprašytos architektūrinės raiškos priemonės, pateikti istorinės bei šiuolaikinės architektūros pavyzdžiai; „Динамика архитектурных форм*“ (Р. Арнхейм, Сройиздат, Москва, 1984); „*Архитектурная композиция*“ (И. Араухо, Высшая школа, Москва, 1982)* autoriai aptaria formos koncepciją, struktūrinės analizės elementus, daug dėmesio skiriama spalvai.

UAB „Paminklų restauravimo instituto“ archyve pavyko rasti Vilniaus geležinkelio stoties planus padarytus prieš XX a. viduryje įvykdytą rekonstrukciją. *Vilniaus miesto apskrities archyve (VMAA)* aptikti tarpukaryje buvusio prekių ir bagažo ekspedicijos administracinio pastato planai (TSSR laikais – priemiestinių kasų pastatas). Daugiausia informacijos buvo surasta *Lietuvos centriniame valstybės archyve (LCVA)* . Čia saugomi *LR Geležinkelių valdybos prie susisiekimo ministerija archyvai (1918 – 1944 metai, fondas 1160) bei Lenkijos respublikos Valstybinių geležinkelių Vilniaus apygardos direkcijos archyvas. (1915 – 1939 metai, fondas 1161).* Tarp kitų aplankytų archyvų yra LVIA, Vilniaus vandenų, Geležinkelio muziejaus, Lietuvos nacionalinio muziejaus, Vilniaus geležinkelių infrastruktūros archyvai, Kultūros paveldo centro biblioteka. Šalies archyvuose medžiagos, susijusios su Lietuvos geležinkeliais, nėra daug. Nors yra išsaugoti jau minėti LR Geležinkelių valdybos archyvas bei Lenkijos Respublikos Vilniaus apygardos direkcijos archyvas, jie aprėpia tik tarpukario laikotarpį, pateikia ribotą informacijos kiekį, susijusį su geležinkelio infrastruktūra. Informacijos trukumą patvirtinama ir kituose su šia tema susijusiuose darbuose. „Vilniaus geležinkelio stoties istorinėje pažymoje“ teigiama, kad „peržiūrėjus Lietuvos Valstybės archyve esančius Vilniaus geležinkelio direkcijos ir Lietuvos geležinkelio valdybos fondus žinių apie stoties pastatą nerasta, išskyrus bendrus stoties situacijos planu.“ [68]. Informacijos apie geležinkelių gyvavimą ankstesniame periode, iki Pirmo pasaulinio karo beveik nėra. Tiesa, galima surasti šiek tiek daugiau medžiagos, susijusios su kitais geležinkelio ruožais. (Lietuvos valstybės istorijos archyve (LVIA) yra atskiras fondas, skirtas Polesės geležinkeliui (Vilnius – Rovno linija, baigta 1884 metais).

Analizuojant surinktą medžiagą buvo aptiktos nuorodos į Maskvos ir S. Peterburgo archyvus [68]. Buvo kreiptasi ir į Rusijos valstybinį istorijos archyvą (Российский Государственный Исторический архив) su prašymu susipažinti su jų turima informacija, susijusia su darbo temą. Šis prašymas buvo priimtas minėtame archyve, buvo pranešta, kad jis bus nagrinėjamas bendros eilės tvarka. Konkretesnio atsakymo negauta.

Pagrindinės sąvokos, terminai

1. **Architektūrinė raiška** – meninio pastato pobūdžio išraiška. **Architektūrinės raiškos priemonės** – būdai, veiksmai, kurie nustato pastato meninės išraiškos sudarymo būdus; [52, 1 p.24]

2. **Kompozicija** – meno kūrinio formos vientisumas, apspręstas jo turiniu. **Architektūrinė kompozicija** – vientisa, meniškai išreikšta formų sistema, atitinkanti konstruktyviniams bei funkciniams reikalavimams [26, p. 14,18]. „Kompozicija – dėsningai sukurtas organizmas, kurio visos dalys turi bendrą nenutraukimą ryšį bei sąryšį (E. A. Kibrikas *[Е. А. Кибрик]*). Kompozicija suprantama kaip kūrinio

vientisumas, plastiškas vieningumas, formos sąlygotumas jos tūriniu (A. A. Deineka *[А. А. Дейнека]*)“; [62]

3. **Tipologija** – daiktų, reiškinių klasifikavimas pagal tipus (mokslo metodas). **Tipas** – daiktų grupės modelis, pavyzdys. **Tipologinė grandinė** – daiktų, reiškinių ar sąvokų taisyklingas (planingas) skirstymas klasėmis pagal jų bendrus bruožus. **Tipologinis turinys** – daiktų, reiškinių, sąvokų, prasminės sandaros elementų visuma; [52]

4. **Antisimetrija** – tai yra simetrija su priešingomis, kontrastinėm savybėmis. Būdingais tokios sąvokos pavyzdžiais gali tapti vienodo dydžio, bet priešingos spalvos elementai arba vienodi objektai turintys skirtingą medžiagiškumą ar struktūrinę sandarą; [26, p.109]

5. **Transliacija** (perstūmimo simetrija) – tai figūros poslinkis arba perkėlimas lygiagrečiai jai pačiai. Būdingiausias transliacijos pavyzdys – ornamentas; [13, p.57]

6. **Infrastruktūra –** bendrąja prasme, tarpusavyje susijusių struktūrinių elementų visuma, įgalinanti ar palaikanti visą struktūrą bei jos funkcionavimą; [48]

7. **Stoties centralizacijos postas** – stoties patalpa, kurioje centralizuotai perjungiami iešmai ir šviesoforai; [36]

8. **Pakhauzas** – Geležinkelio stoties teritorijoje esantis prekių sandėlis;

9. **„Kašarka“** *(lot. "casa" - namas, rus. "košary" - valytojai)* – taip XIX a. žmonių buvo vadinami kelių apeivių namai; [50]

11. **Kelių apeivių namas** – namai skirti apgyvendinti kelių prižiūrėtojus ir jų šeimos nariams. Galėjo būti pritaikyti vienai ar kelioms šeimoms;

11. **„Kazarmė“** – tarpukario Lietuvos geležinkelininkų vartotas terminas, skirtas aprašyti pastatus, suskirstytus į menkus (kambario, virtuvėlės, kartais sandėliuko) butus geležinkelio darbininkų šeimoms, šie pastatai panašūs į kareivinės tik iš lauko, nes jų šoninės sienos, palyginus su normaliais namais, yra ilgesnės. [15, p.38]

12. **Palivarkas** – XVI amžiuje valakų reformos metu atsiradęs naujas ūkinis junginys. Iki baudžiavos panaikinimo palivarko sodybos žemė priklausė dvarui, įdirbti ją turėjo šiam dvarui priklausantys valstiečiai; [10, p. 56]

13. **Pastatas** – stogu apdengtas statinys, kuriame yra vienas ar daugiau kambarių ar kitų patalpų, išdėstytų tarp sienų ir pertvarų ir naudojamų žmonėms gyventi ar žemės ūkio, prekybos, kultūros, transporto ir kitai veiklai; [35]

14. **Statinys** – visa tai, kas sukurta statybos darbais naudojant statybos produktus ir yra tvirtai sujungta su žeme. Tai pastatai (gyvenamieji, pramoniniai, komerciniai, biurai, sveikatos apsaugos, švietimo, poilsio, žemės ūkio ir kiti) ir inžineriniai statiniai ar mišrios rūšies statiniai (su inžineriniais statiniais sujungti pastatai), taip pat statinių priestatai, antstatai ir jų dalys, įrenginių, technologinių inžinerinių sistemų ir statinio inžinerinių sistemų statybinės konstrukcijos. Apibrėžimas „tvirtai sujungta su žeme“ reiškia, kad statinio konstrukcijos yra įleistos į žemę (jūrų, ežerų, upių ar kitų vandens telkinių dugną) ar remiasi į žemės paviršių (vandens telkinių dugną); [35]

15. **Inžineriniai statiniai** – susisiekimo komunikacijos, inžineriniai tinklai, kanalai, taip pat visi kiti statiniai, kurie nėra pastatai; [35]

16. **Autentiškumas** – kultūros paveldo objekto ar vietovės išlikusios savybės, apimančios pirminę ar istoriškai susiklosčiusią objekto paskirtį, išraišką ir savitą fizinį pavidalą–formą, panaudotas medžiagas, konstrukcijas, suplanavimą, atlikimo technologiją, aplinką; [33]

17. **Vertingoji savybė** – kultūros paveldo objekto, vietovės, jų dalies ar elemento bruožas, vertingas etniniu, istoriniu, estetiniu ar moksliniu požiūriu; [33]

18. **Nekilnojamosios kultūros paveldo vertybės** – statiniai, reikšmingi visuomenei dėl jų kultūrinės vertės, saugomi Nekilnojamųjų kultūros vertybių apsaugos įstatymo nustatyta tvarka. [4]

19. **Valminis stogas** - vienas iš pačių seniausiųjų. Jis keturšlaitis: du šoniniai šlaitai trapecijos formos, o kiti du - galiniai - trikampiniai (pastarieji vadinami valmomis). Valmos eina nuo stogo kraigo iki karnizo. Valminių stogų šlaituose dažnai galima pamatyti stoglangius; [54]

20. **Pusvalminiai stogai** - tai valminių stogų atmaina. Jie taip pat keturšlaičiai, tačiau du galiniai šlaitai (pusvalmės) nesiekia karnizo. Jie nupjaunami ir pagal stogo nuolydžio liniją yra trumpesni nei šoniniai šlaitai. Pusvalmės dažnai naudojamos kaip pastogės, frontono netgi balkono apsaugojimui nuo blogo oro; [54]

21. **„Zakopanės stilius“** – (lenk. Styl zakopianski) – XIX a. pabaigos Lenkijos architektūros ir taikomosios dailės stilistinė tendencija, pagrįsta Tatrų kalniečių (Podhalės regionas) statinių bei drožinių formų stilizacija. Zakopanės stiliaus atsiradimas ir jo raida siejosi su Art & Crafts sąjūdžio idėjomis ir secesijos principais. Stilių pradėjo plėtoti jo iniciatorius ir teoretikas Stanislavas Vitkevičius (Witkiewicz); [45, p.50]

22. **„Rusiškas stilius“** – nacionalinė kryptis architektūroje ir taikomojoje dailėje, atsiradusi Rusijoje XIX a. antroje pusėje. Labiausiai išreikšta gausia vejalenčių, karnizų, langų apvadų, sienų skydų ir kitų medinių elementų puošyba raižiniais;

23. **„Arkadų stilius“** – architektūrinė kryptis atsiradusi Vokietijoje, kaip romanikos architektūros atgaivinimas, pasižymėjo fasadų skaidymu aukštais pusapskričių arkų langais.

24. **„Plytų stilius“** – istorizmui būdingas fasadų dekoravimas supaprastintais įvairių stilių elementais iš profilių plytų. Rusijoje ši kryptis asocijavosi su XVII a. architektūra. Galėjo atsirasti dėl reikalavimo tinkuoti fasadu tik praėjus metams po statinio pastatymo.

Sutartiniai žymėjimai

Darbe dėl nagrinėjamų objektų gausos naudojami sutrumpinimai ir sutartiniai žymėjimai. Visiems analizuojamiems pastatams suteikiamas inventorinis numeris, suteikiantis informacijos, kurioje vietovėje yra tam tikras objektas ir kokia jo paskirtis *(1A lentelė)*. Viso geležinkelio ruože „Vilnius – Turmantas“ yra 8 didesnės ir 12 mažesnių stočių (1B lentelė). Didesnėms stotims suteikiamas inventorinis numeris pagal jų pavadinimo pirmąją raidę. Mažesnės stotelės savo inventorinio numerio neturi. Pastatai tarp pagrindinių stočių numeruojami nuo 1 iki 41 neatsižvelgiant į jų paskirtį, žymint dviem raidėmis - ts.

Inventorinio numerio pavyzdys: B10.3 – parodo, kad tai yra trečias Bezdonių miestelyje esantis gyvenamasis;

Darbe pateikiamos objektų mažo formato nuotraukos bei schemos. Jos skirtos tik supažindinti su pastatų bendra išvaizda, planine, tūrine forma, pažymėti svarbiausius elementus. Detalesnės, didesnės raiškos nuotraukos, kaip priedas pateikiamos elektroninėje laikmenoje.

1A lentelė. Objektų suskirstymas pagal paskirtį sutartiniai žymėjimai

01	– Keleivių rūmai
02	– Geležinkelio depai
03	– Vandens bokštai
05	– Pakhauzai
06	– Administraciniai / tarnybiniai pastatai
10	– Geležinkeliečių gyvenamieji namai
11-...	– Kiti objektai (pagalbiniai pastatai bei kiti objektai, kurių paskirtis nėra aiški)

1B lentelė. Stočių esančių geležinkelio ruože „Vilnius – Turmantas“ sąrašas. Pagrindinių stočių sutartiniai žymėjimai [pagal 49]

Nr.	Sutart. žymėjimas	Stočių / stotelių pavadinimai	Žinomi senieji stočių / stotelių pavadinimai	Dabartinis adresas
1	**T**	**Turmantas**	Ново Александровскъ[2]; Turmont[8]	Stoties g. 8
2		Visaginas	Juodbrasta[3]; Czarny brod[4]; Pasmalvės[5]	
3		Gerkonys		
4	**D**	**Dūkštas**	Дукшты[9]; Dukszty[8]	Geležinkelio g. 5
5		Lobiniai	Duda[1]	
6	**I**	**Ignalina**	Игналино[9]; Ignalino[8]	Geležinkelio g. 19
7		Pakretuonė		
8	**Š**	**Švenčionėliai**	Свенцяны[9]; Nowo Swięnciany[4]	Priestočio g. 22
9		Žeimena		
10		Pažeimenė	Pohulianka[4]	
11	**P**	**Pabradė**	Podbrodzie[4]	Bažnyčios g. 9
12		Pailgis	Pailgė[6]; Parczew[4]	
13		Santaka		
14		Skersbaliai	Orwidow[4]	
15	**B**	**Bezdonys**	Безданы[9]; Bezdany[8]	Geležinkelio g. 20
16		Mickūnai		
17		El. tr. Depas		
18	**NV**	**N. Vilnia**	Neu Wilna[7]; Nowa Wileika[4]	A. Kojelavičiaus g. 147
19	**PV**	**Pavilnys**		Tuputiškių g. 3
20	**V**	**Vilnius**	Вильна[9]; Wilna[7]; Wilno[8]	Geležinkelio g. 16

[1] – pažymėta žemėlapiuose 1870 – 1881 m. [15 p.174]
[2] – iki 1880 m. [15 p.211]
[3] – pažymėta 1885 m. žemėlapyje [15 p.179]
[4] – stoties pavadinimas tarpukaryje (1919 – 1939 m.) [40 p.370]
[5] – stoties pavadinimas Lietuvai atgavus Vilniaus kraštą (nuo 1939 m.) [40 p.370; 28 p.644; 30 p.151]
[6] – stoties pavadinimas Lietuvai atgavus Vilniaus kraštą (nuo 1939 m.) [40 p.370; 42 p.42]
[7] – stoties pavadinimas Pirmo pasaulinio karo metais (1915 – 1918 m) [30 p.207]
[8] – stoties pavadinimas tarpukaryje (1919 – 1939 m.) [69]
[9] – stoties pavadinimas Lietuvai esant carinės Rusijos sudėtyje (iki 1914 m.) [56]

1. Objektų kompozicija, ją lemiantys veiksniai

Architektūrinės raiškos priemonių naudojimas padeda sukurti stabilią, harmoningą kompoziciją. Kompozicijos forma gali priklausyti nuo daugelio išorinių veiksnių, tarp kurių yra aplinkos sąlygos (urbanistinis kompleksas, gamtinis karkasas – šalia esantys vandens telkiniai, esamo reljefo sąlygos), laikmetis bei jam būdingos socialiniai pokyčiai, valdžios nuostatai. Aiškinantis kompoziciją nulemiančius veiksnius, nustatomi architektūrinės raiškos priemonių panaudojimo aplinkybės bei priežastis.

1.1. Urbanistinio komplekso ir gamtinių elementų vaidmuo

Būto urbanistinio komplekso bei skirtingų gamtinių elementų vaidmuo objektų kompozicijos priežastingumui labiausiai pastebimas analizuojant jų mastelį, masteliškumą, tarpusavio santykį bendrame stoties kontekste.

Nagrinėjant geležinkelio stočių atsiradimą jas galima suskirstyti į dvi tipologines grupes:

2 lentelė. Stočių atsiradimo tipologinės grupės [pagal 8, 9]

<table>
<tr><td>I. Geležinkelio stoties atsiradimas šalia esamos gyvenvietės</td><td colspan="2">II. Geležinkelio stoties atsiradimas mažai apgyvendintoje vietovėje (atsiradus stočiai, atsiranda nauja gyvenvietė)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Vilnius
Bezdonys
Pabradė</td><td>II. A</td><td>II. B</td></tr>
<tr><td>Ignalina
Dūkštas
Švenčionėliai</td><td>Turmantas
Naujoji Vilnia</td></tr>
<tr><td>Šiuo atveju geležinkelio stotis atsiranda šalia egzistuojančios gyvenvietės, jos teritorija užstatoma geležinkeliečių tarnybiniais ir gyvenamaisiais pastatais. Taip sukuriamas atskiras, pamažu augantis rajonas, kuris ilgainiui susijungia su šalia besivystančiu miesteliu ar kaimu.

Atsiradus stočiai naujos gyvenvietės neatsiranda.</td><td colspan="2">Šiuo atveju geležinkelio stotis atsiranda mažai apgyvendintoje vietovėje tarp kaimų, prie palivarkų. <u>Su stotimi atsiranda nauja gyvenvietė.</u>
<u>II. A</u> Atsiradus stočiai, prie jos statomi geležinkeliečių namai, vietovė pamažu perauga į savarankišką gyvenvietę prijungdama šalia esamus kaimus.
<u>II. B</u> Kaip ir pirmame variante, atsiradus geležinkelio stočiai, prie jos kuriasi geležinkeliečiai. Jų gyvenvietė išauga tarpusavyje susijungus dviem ar daugiau šalia esančių kaimų. Naujai gyvenvietei duodamas geležinkelio stoties pavadinimas.</td></tr>
</table>

Pirmuoju atveju geležinkelio stotys buvo statomos atokiau nuo esamų gyvenviečių ar pačiame jų pakraštyje (Vilnius). Todėl esamas urbanistinis kompleksas turėjo mažai įtakos stoties užstatymo formai. Antruoju atveju stotys atsirasdavo toli nuo apgyvendintų vietų, jokio esamo užstatymo, kuris galėtų veikti stoties kūrimąsi nebuvo. Tačiau vystantis geležinkelio stotims išryškėja bendri užstatymo bruožai, ryšiai su aplink besikuriančiu miesteliu, labiau pastebima ir gamtos elementų įtaka.

Analizuojant gamtines sąlygas pastebima, kad dažniausiai geležinkelio infrastruktūros objektai buvo pradedami statyti plačioje pakankamai lygioje (arba išlygintoje) teritorijoje. Pačių stočių teritorija nėra kalvota, ją nekerta jokie vandens telkiniai. Dėl šios priežasties pagrindinius geležinkelių infrastruktūros objektus statė stoties centre, kiti objektai buvo dėstomi laisvai, išilgai geležinkelio linijos, nesutelkiant jų visų vienoje vietoje.

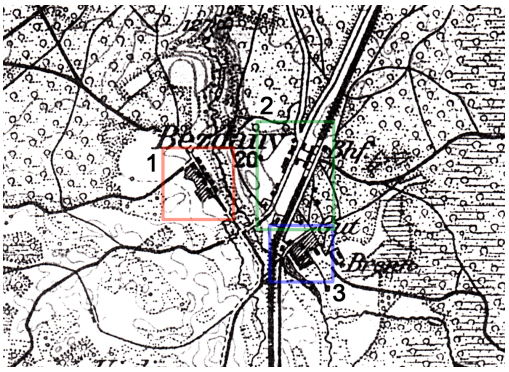
1.1.1. Geležinkelio stotys atsiradusios šalia esamų gyvenviečių

Bezdonys

Bezdonyse geležinkelio linija buvo nutiesta tarp jau buvusių tuo metu kaimo ir dvaro sodybos. Šiauriau jų buvo pastatyti keleivių rūmai, prie jų atsirado pirmosios geležinkelio darbuotojų sodybos, pradėjo kurtis geležinkelininkų gyvenvietė. Taip susidarė iš trijų dalių susidėjęs Bezdonių kompleksas (*1 pav.).* Senoji gyvenvietės dalis, apgyvendinta ūkininkų *(1 pav. paž. raudonai),* dvaras *(1 pav. paž. mėlynai)*, naujoji gyvenvietė, kur kūrėsi geležinkelio darbininkai, amatininkai ir prekybininkai *(1 pav. paž. žaliai)*.

Geležinkelio stoties gyvenvietė išaugo visai prieš pat Pirmąjį pasaulinį karą, didesnę miesto plėtrą bei jo pramonės plėtrą ribojo šalia esantys Vilnius ir Naujoji Vilnia. „Vokietijos kariuomenės generalinio štabo žemėlapyje *(1A pav.)* Bezdonyse nurodoma 20 kiemų, tačiau geležinkelio stoties gyvenvietėje pažymėti tik 5 ar 6 pastatai, išsidėstę palei kelią, lygiagretų bėgių linijai“. [8, p. 294]

1B pav. pažymėta didesnė geležinkelininkų gyvenvietė. Bendrame Bezdonių komplekso vaizde ši dalis pradėjo vyrauti. Išsiskiria viena pagrindinė gatvė, išilgai kurios buvo statoma daugiausia pastatų. Senoji ūkininkų gyvenvietės dalis *(1B pav. paž. raudonai)* išaugo mažai, čia išliko gatvinis užstatymo tipas. Miestelis liko susiskaldęs į tris atskiras dalis. Aplink stotį, buvusio kaimo vietoje, išsivystė atskiras gyvenvietės rajonas, kuris nesuaugo su kitais rajonais, tačiau tapo didžiausia miestelio dalimi. Šalia pačios stoties atsirado daug nesusijusių su geležinkelio veikla objektų. Miesto ir geležinkelio stoties užstatymas suaugo, tačiau pastaroji iki šių dienų lieka miestelio pakraštyje. Stotis darniai įsilieja į Bezdonių urbanistinį kompleksą, tampa jo pratęsimu. Keleivių rūmai bei kiti geležinkeliečių pastatai savo tūrių formomis, medžiagiškumu, proporcijomis neišsiskiria bendrame užstatymo fone. Darnų stoties ir miesto užstatymo susiliejimą patvirtina ir jų siluetų analizė. Stoties silueto kontūras pratęsia bei papildo miesto silueto liniją.



1A pav.



1B pav.

1A pav. 1912 – 1914 m. Vokietijos kariuomenės generalinio štabo žemėlapis.

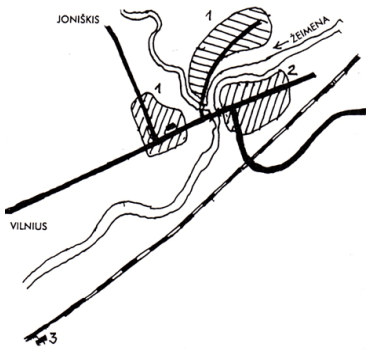
1B pav. 1944 – 1945 m. Raudonosios armijos generalinio štabo žemėlapis.

Pabradė

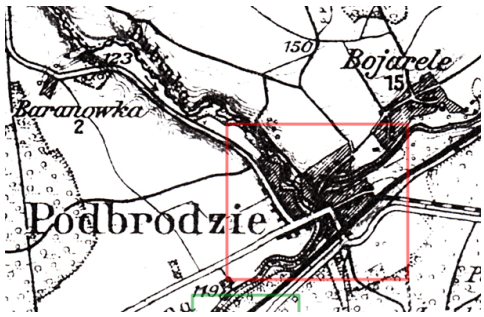
Vietovė rašytiniuose šaltiniuose minima nuo XV a. 2-osios pusės. Tada ji su nedideliu dvaru priklausė Nosilovskiams, vėliau Radviloms, Tyzenhauzams, Masalskiams, dar vėliau – Tiškevičiams. Iki XIX a. vidurio (kol buvo nutiestas geležinkelis ir Pabradė tapo miestu) gyvenvietė buvo menka.

„1861 m. nutiesus „Peterburgo – Varšuvos“ geležinkelį, kuris nuo Švenčionėlių į Vilnių atėjo Žeimenos pietryčių puse, geležinkelio stotis, kaip ir Bezdonyse, buvo pastatyta atokiau tuometinės gyvenvietės (kairiajame upės krante), kurios dvi dalys buvo dešiniajame upės krante“. [9, p. 481] *2 pav.* parodytos miestelio sąlygiškos ribos jau esant geležinkelio stočiai. Nors miestelis išsiplėtė, jo ribos vis dar nesiekė stoties zonos. Dėl geležinkelio atsiradimo buvo pakeistas „Vilniaus – Švenčionių” kelias, atsirado kilpa, kurios dalis beveik statmenai susikerta su traukinių linija, buvusio kelio dalis virto akligatviu *(2A pav. (2))*.

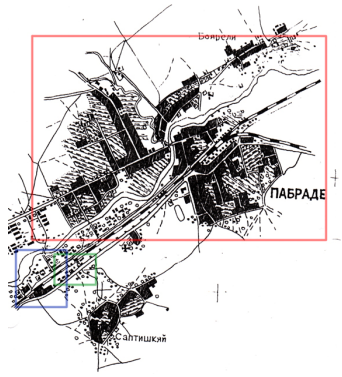
3 pav. parodyta, kaip gyvenvietė išaugo iki XX a. vidurio. Raudonai pažymėta pagrindinė Pabradės miestelio dalis, žaliai išskirta geležinkelio stoties vieta. Miestas stipriai išaugo išilgai kelius vedančius į Vilnių ir Joniškį (dešinysis upės krantas), priartėjo prie pat geležinkelio linijos, tačiau taip jos ir neperžengė. Piečiau geležinkelio yra tik kelios miestiečių sodybos. Stotis liko pačiame miesto pakraštyje. Didžioji dauguma geležinkelio objektų išdėstyti kitoje bėgių pusėje nei miestas. Kraštovaizdyje ryškiai išsiskiria stoties branduolys – dviaukščiai keleivių rūmai su dviem geležinkeliečių gyvenamaisiais bei ūkiniais pastatais, aukštas vandens bokštas. Kiti geležinkelio objektai „išmėtyti” išilgai geležinkelio linijos dideliame jos ruože. Užstatymas kiek sutankėja prie geležinkelio pervažos, piečiausiame miesto taške *(3A pav. paž. mėlynai)*. Čia stovi dar vienas geležinkeliečių gyvenamasis pastatas.



2 pav.



3A pav.



3B pav.

2 pav. XIX a. devintojo dešimtmečio gyvenvietės retrospektyvinė schema. Sudarė A. Miškinis (3 – geležinkelio stotis)
3A pav. 1912 – 1914 m. Vokietijos kariuomenės generalinio štabo žemėlapis
3B pav. 1944 – 1945 m. Raudonosios armijos generalinio štabo žemėlapis

Stotis liko pačiame Pabradės miesto pakraštyje. Skirtingai nei Bezdonyse prie stoties neišaugo atskiros gyvenvietės. Tai lėmė ir gamtinės sąlygos. Piečiau stoties yra miškinga, kalvota vietovė, kur būtų sunkiau vykdyti statybos darbus. Gamtiniai elementai turėjo įtakos ir užstatymui. Vandens bokštas įrengtas arčiausiai upės esančioje vietoje.

Šitas objektas aiškiai išsiskiria stoties siluete. Nors šalia yra pakankamai stambūs keleivių rūmai, jis lieka pagrindine dominante. Silueto kontūrų linija yra pakankamai lygi, tolygiai kyla nuo abiejų stoties kraštų link jo centro.

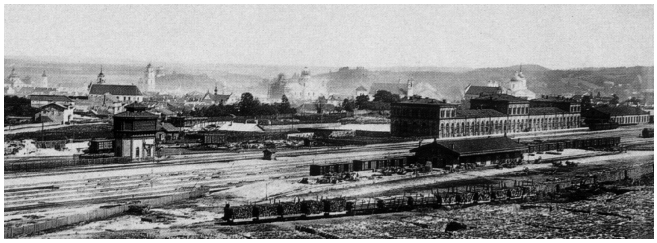
Vilnius

Vilniaus geležinkelio stotis, kaip ir dauguma stočių buvo pastatyta miesto pakraštyje. Aplinkinis užstatymas buvo labai retas *(4A pav.)*. Tačiau jau po dešimties – penkiolikos metų miesto užstatymas visai priartėjo prie geležinkelio linijos, šalia geležinkelio stoties atsirado nauji mūriniai pastatai *(4B pav.)*.

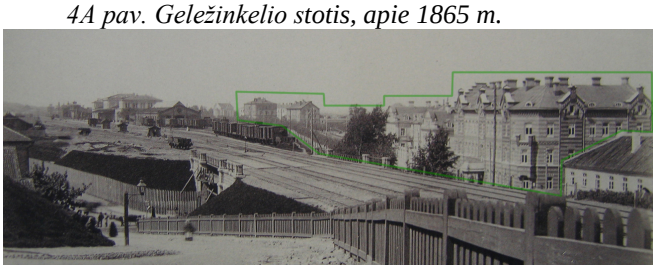
XX a. pradžios Vilniaus miesto plane *(4C pav.)* yra parodytas pietryčiuose nuo stoties susidaręs gatvių tinklas. Nors dar 1862 m. stotis buvo miesto pakraštyje, per sekančius 40 metų miestui stipriai išsiplėtus, buvo užstatytos abi geležinkelio stoties pusės. Lygiagrečiai bėgiams (iš abiejų pusių) nutiesiamos gatvės: šiaurės vakarų pusėje – Geležinkelio g., pietryčiuose – Turgaus g. (dabar Pelesos g.).

Vilniuje geležinkelio infrastruktūros pastatus atskirti nuo paties miesto užstatymo yra sunkiausia. Galima tik išskirti su garvežių aptarnavimu susijusį didelį kompleksą, esantį rytinėje keleivių rūmų pusėje. Pirmasis Vilniaus depas buvo įrengtas į vakarus nuo stoties, antrasis, dabartinis buvo pastatytas kiek atokiau į rytus nuo keleivių rūmų XIX – XX a. riboje. Sunkiau nustatyti gyvenamųjų objektų vietą. Stoties žemėlapiuose (XX a. vid.) jų pažymėta labai mažai, daugiausia tarp dabartinės Geležinkelio gatvės ir bėgių juostos.

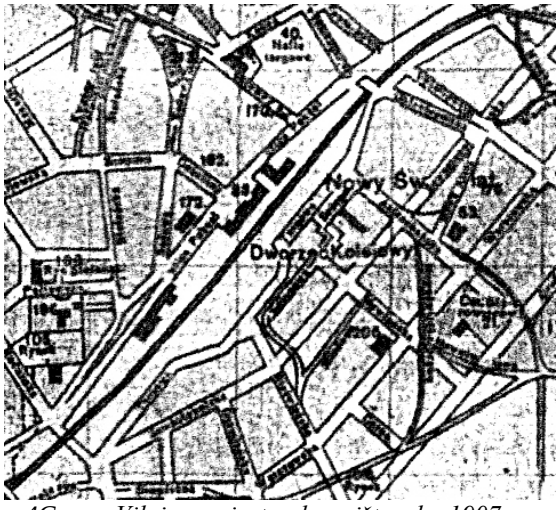
Geležinkelio objektai nuo pat savo atsiradimo dominavo aplinkoje. Lyginant keleivių rūmų, garvežių depų mastelį su kitais miesto pastatais, jie aiškiai išsiskiria savo stambiomis formomis. Ypač tai buvo pastebima geležinkelio linijos atsiradimo pradžioje *(4A pav.)*. Atstumai tarp tokių objektų atrodė hipertrofuoti, neproporcingi esamo miesto atžvilgiu. Vėliau stoties teritorija buvo užstatyta, aplinka tapo labiau proporcinga. Ypač centrinės dalies įvaizdį pakeitė buvęs prekių ir bagažo ekspedicijos administracinis pastatas *(4C paž. raudonai)*, bei vėliau pastatytas pašto pastatas iš kitos keleivių rūmų pusės. Po jų atsiradimo garvežių depas bei keleivių namas nebeteko savo išskirtinio, dominuojančio vaidmens bendroje stoties kompozicijoje. Šie objektai stipriai išsiskirdavo ir stoties siluete, ypač tik įkūrus stotį. Šalia atsiradus miesto pastatams jų dominavimas aplinkoje jau nebėra toks ryškus.



4A pav. Geležinkelio stotis, apie 1865 m.



4B pav. Geležinkelio stotis, 1875 m.



4C pav. Vilniaus miesto plano ištrauka 1907 m.

1.1.2. Geležinkelio stotys atsiradusios mažai apgyvendintose vietovėse

Ignalina

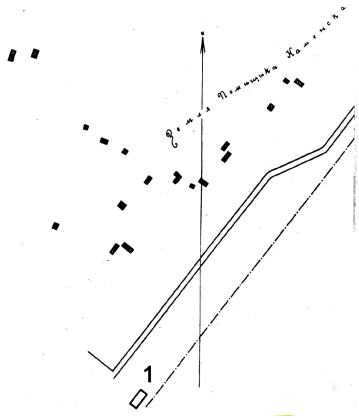
XVIII a. apie kokią nors gyvenvietę Ignalinos vietoje rašytiniuose šaltiniuose neužsimenama. Anot A. Miškinio dabartinio miesto užuomazgos atsiradimą veikiausiai reikia sieti su XIX amžiumi. Manoma kad miesto vietoje galėjo būti pavienių sodybų.

„Esminį poveikį vietovės gyvenviečių raidai, taigi ir Ignalinos atsiradimui, turėjo 1858 – 1860 m. suprojektuotas „Peterburgo – Varšuvos“ geležinkelis. <...> 1861 – 1862 tiesiant geležinkelį gamtiniu požiūriu sudėtingoje ir pelkėtoje dabartinio miesto vietoje tarp ežerų, bėgių linija nutiesta į rytus nuo Strigailiškio kaimavietės ir Ignalinos palivarko, o geležinkelio stotis pastatyta 1862 m. tarp Vilkakalnio (Kalnelio) – rytuose ir Ignalinos palivarko – vakaruose.“[9, p. 77]. Vilkakalnio ir už Ignalinos palivarko esantys Strigališkio kaimai nebuvo dideli. Pavyzdžiui pirmajame iš jų gyveno tik kelios lietuvių ir dvi žydų šeimos [9].

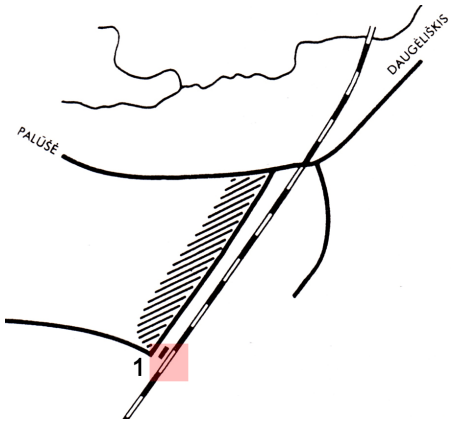
„Prie geležinkelio stoties besikuriančioje gyvenvietėje iki 1862 metų stovėjo 3 namai.“[9, p. 77]. Gyvenvietė augo lėtai. 1868 m. Švenčionių apskrities miestelių ir kaimų sąraše neminima. Maždaug tuo pačiu metu Ignalinos stoties gyvenvietėje skirtingais duomenimis nurodoma nuo 45 iki 85 gyventojų.

Geležinkelio stoties vaidmuo gyvenvietėje aiškiai parodyta „Ignalinos geležinkelio stoties generalinio plano dalis su žydų maldos namų ir mokyklos vieta“ *(5A pav.)*. Čia schemoje užfiksuota bėgių linija, stotis, padrikai į šiaurės vakarus nuo bėgių išsidėstę 18 sodybų. Gatvės neparodytos, pažymėtas tik kelias, skiriantis sodybas nuo geležinkelio. Stotis neturi jokio ryšio su šalia besikuriančiu kaimu.

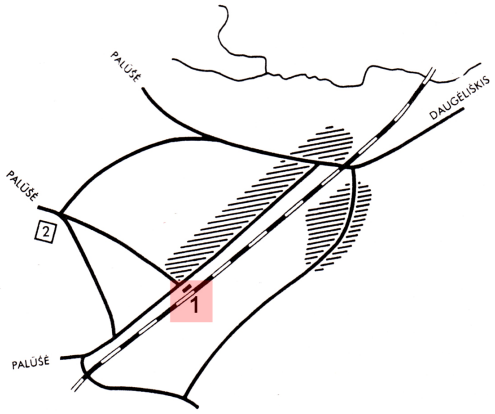
XIX a. pabaigos retrospektyvinė Ignalinos gyvenvietės schemoje *(5B pav.)* parodytas užstatymas, kelių tinklo užuomazga. Kaip ir anksčiau dauguma pastatų buvo statoma į šiaurės vakarus nuo stoties. Kaip ir kitų stočių atvejais užstatymas prie stoties koncentruojasi išilgai artimiausią stočiai gatvę, (lygiagrečią geležinkelių bėgiams). Galima pastebėti, kad beveik visiems miestams ir miesteliams, turintiems geležinkelio stotis, būdingas gatvių tinklas su bent viena gatve lygiagrečia geležinkelio linijai (Bezdonys, Ignalina, Turmantas, Dūkštas).



5A pav.



5B pav.



6 pav.

5A pav. 1894 metų vietovės schema (1 – geležinkelio stotis)
5B pav. XIX a. pabaigos retrospektyvinė Ignalinos gyvenvietės schema. Sudarė A. Miškinis
6 pav. XX a. antrojo dešimtmečio pabaigos miestelio ir apylinkės retrospektyvinė schema. Sudarė A. Miškinis
(1 – geležinkelio stotis, 2 – Ignalinos palivarkas)



7A pav.



7B pav.

7A pav. 1912 – 1914 m. Vokietijos kariuomenės generalinio štabo žemėlapis

7B pav. 1944 – 1945 m. Raudonosios armijos generalinio štabo žemėlapis

XX a. pradžioje Ignalina jau peraugo šalia esančias gyvenvietes *(7A pav.)*. Skaičius „31“ parodo sodybų (kiemų) skaičių. Stotis, nors ir buvo miestelio pakraštyje, tačiau augo kartu su gyvenviete. Skirtingai nei Pabradėje čia miestelis nebuvo aiškiai atskirtas nuo geležinkelio. Stotis kartu su savo objektais pradėjo įsilieti į bendrą urbanistinį kompleksą. Dar labiau šį procesą paspartino 1915 – 1917 metais nutiesti nauji keliai, kuriuos įrengė vokiečiai tobulindami geležinkelio stoties infrastruktūrą. *(6 pav.)* Atsiradęs gatvių tinklas sudarė galimybę statytis naujoms sodyboms. „Atrodo, miestelis nuo XIX a. pabaigos vis dar formavosi savaimingai, tačiau plėtėsi jau ne vienoje, o abiejose geležinkelio pusėse.“ [9, p. 79] *(6 pav.)*. Tai yra svarbus Ignalinos raidos etapas, nes kitose gyvenvietėse geležinkelis taip ir lieka, tarsi plėtros riba, už kurios naujų pastatų bei gatvių atsiranda labai mažai.

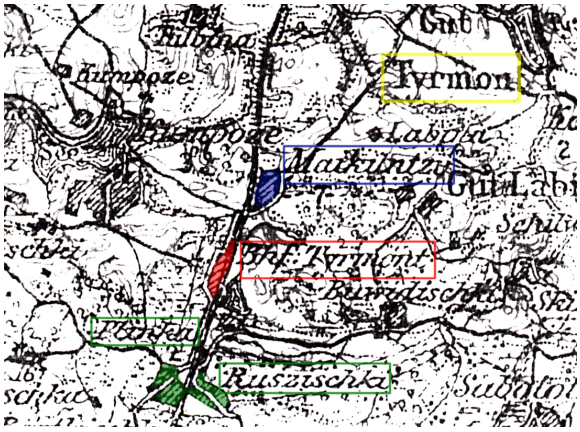
Nuo 1920 m. užstatyta teritorija išsiplėtė į pietryčius nuo geležinkelio. *7B pav.* parodo iš esmės pasikeitusią stoties vietą miestelyje, palyginus su XX a. pradžia. Palyginus su XX a. pradžia, kai visi geležinkelio infrastruktūros pastatai stovėjo pačiame miesto pakraštyje, jau penktojo dešimtmečio viduryje stotis atsiduria pietrytinėje miesto dalyje, apsupta miestiečių sodybomis. Nuo šio laiko išlikęs senas geležinkelio stoties užstatymas vizualiai sunkiai atskiriamas nuo kitų miesto dalių. Geležinkelio infrastruktūra visiškai susilieja su miesto užstatymu.

Galima daryti išvadą, kad Ignalinos gyvenvietė pradėjo formuotis prie geležinkelio stoties, pamažu augo, vėliau susiliejo su šalia esančiais kaimais (Vilkakalnio, Strigališkiais), Ignalinos palivarku. Miesteliui augant geležinkelio stotis atsidūrė pietrytinėje miesto dalyje, beveik gyvenvietės centre.

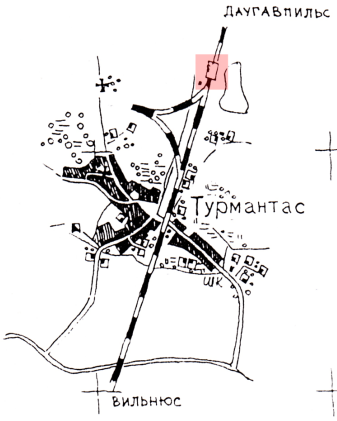
Dabartiniu metu miesto plane yra aiškiai matomas buvęs geležinkelio stoties centras – yra išlikęs būdingas daugeliui miesteliams privažiavimo parteris su dviem iš abiejų jo pusių stovinčiais geležinkeliečių namais. Tam tikru atstumu iš abiejų senojo stoties centro pusių išdėstyti buvę geležinkelio infrastruktūros objektai – daugiausia gyvenamieji namai. Jie kartu su ūkiniais pastatais sudaro dvi kompaktiškai išsidėsčiusias grupes. Kompoziciškai dauguma pagrindiniu objektų buvo statomi išilgai geležinkelio, prie pat bėgių. Išimtį sudaro pastatai prie parterio. Jų pagrindiniai fasadai su įėjimais atgręžti į privažiavimo sudarytą aikštelę. Tačiau visi geležinkelio pastatai savo dydžiais neišsiskiria bendrame kontekste, harmoningai įsilieja į miestelio užstatymą. Išlaikytas aplinkos masteliškumas, objektų matmenys proporcingi atstumams tarp jų.

Turmantas

Būsimas miestelis savo pavadinimą gavo iš netoliese esančio Turmanto dvaro *(8A pav., paž. geltonai)*. Manoma, kad šalia galėjo būti to paties pavadinimo kaimas, tačiau tai nepatvirtina kartografinė medžiaga.



8A pav.



8B pav.

8A pav. 1912 – 1914 m. Vokietijos kariuomenės generalinio štabo žemėlapis

8B pav. 1944 – 1945 m. Raudonosios armijos generalinio štabo žemėlapis

(geltona sp. – Turmanto dvaras, raudona sp. – geležinkelio st., mėlyna sp. – Maikunčių k., žalia sp. – Plinkos ir Rušiškių k.)

Dabartinio miestelio atsiradimą lėmė 1862 m. per vietovę nutiestas „Peterburgo – Varšuvos“ geležinkelis. „Vieta mūriniam stoties pastatui buvo parinkta bėgių linijos vakarų pusėje priešais kitapus geležinkelio telkšojusį Turmanto ežerėlį *(8A pav. paž. raudonai)*, t.y. gana atokiai į pietvakarius nuo dvaro sodybos. Tačiau dabartinis miestelis kūrėsi ne tuščiame lauke prie stoties, o gerokai į pietus – Plinkos ir Rušiškių kaimavietėse *(8A pav. paž. žaliai)*, kurių atsiradimo laikas nežinomas.“[9, p. 532] Stoties vieta, tikriausiai, buvo nulemta gamtinių sąlygų – čia esančio Turmanto ežero. Prie pat jo buvo įrengtas vandens bokštas.

Geležinkelis buvo nutiestas tarp šių kaimaviečių. Jose ėmė kurtis, su stoties aptarnavimu susiję žmonės, skirtingai nei Ignalinoje ar Dūkšte, kur geležinkelininkų gyvenvietės kūrėsi šalia pat stoties. Nėra tiksliai žinoma kada atsirado geležinkeliečių gyvenvietė prie pat stoties. 1939 m stoties plane matomi tipinio stoties centro elementai – privažiavimo parteris, priešais jį esantys keleivių rūmai, iš kairės stovintis geležinkeliečių namas (parterio dešinėje turėjęs būti gyvenamas pastatas jau nepažymėtas). Iš jų dabar išliko tik parteris. Tokio tipo stoties branduolys, turėjo atsirasti ne vėliau XIX a. pabaigą [pagal 51 analogiškų elementų datavimą].

„Pradinį dabartinio miestelio gatvių tinklą ir sudarė minėtų kaimaviečių gatvės bei iš dvaro pro Maikunčių kaimą *(8A pav. paž. melynai)* nutiestas kelias, prie kurio buvo pastatyta geležinkelio stotis.“ [9, p. 532] Nauja geležinkelio linija padarė esminį poveikį šalia esančių gyvenviečių plėtrai. XX a. pradžioje, Vokietijos kariuomenės žemėlapyje *(8A pav.)* pažymėti du jau beveik tarpusavyje suaugę kaimai (Plinkos ir Rušiškių) bei šiauriau jų esanti stotis *(paž. raudonai)*.

1938 metais Turmante suskaičiuota jau 300 gyventojų. Remiantis anksčiau vietovėje atsiradusiais keliais, galutinai susiformavo radialinis gatvių tinklas: keturių radialiai sueinančių gatvių susikirtime prie geležinkelio susidarė trikampė aikštė *(8B pav.)*. Tarpusavyje suaugusių miestelių pavadinimai jau nepažymėti, jų vietoje atsiranda Turmanto miestelio vardas.

Dabartinį stoties užstatymą sudarė tarpukaryje atsiradę geležinkeliečių gyvenamieji namai bei keli kiti su stoties veikla susiję objektai: „Prie stoties buvo dviejų aukštų mūriniai policijos namai, arčiau Latvių sienos stovėjo dar trys caro laikų mūriniai pastatai; muitinės raštinė ir muitininkų butai.“[28, p. 644].

Stotis taip ir lieka atskirta nuo pagrindinės gyvenvietės dalies. Jos teritorija aiškiai išsiskiria bendrame miestelio komplekse. Stotis netampa bendro Turmanto miestelio komplekso dalimi, lieka atskiru jo rajonu, turinčiu išskirtinius bruožus. Išsiskiria savo užstatymo struktūra, objektų kompozicija, tūriais. Stotyje pagrindiniai objektai (išskyrus keleivių rūmus) buvo statomi viena linija, išilgai pagrindinės gatvės. Užstatymas yra pakankamai kompaktiškas, atitinka masteliškumo kriterijus – stoties erdvė suvokiama kaip masteliška, patogi bei jauki žmogaus atžvelgiu. Pastatai proporcingi atstumams tarp jų.

Stoties siluetas neturi aiškių dominančių, yra pakankamai lygus. Tačiau jis aiškiai išsiskiria kraštovaizdyje, dėl dviejų aukštų buvusių geležinkeliečių namų grupės.

Naujoji Vilnia

„Naujosios Vilnios atsiradimas (XIX a. antroje pusėje) siejamas su geležinkelio nutiesimu. Pirmiausia buvo pastatyta geležinkelio stotis ir kiti tarnybiniai pastatai, vėliau pradėjo kurtis pramonė.“[29] Geležinkelio stotis pastatyta senųjų gyvenviečių: Pirmųjų ir Antrųjų Rokantiškių, Aukštųjų ir Žemųjų Sodelių žemėje. Stotis ir prie jos esantys kaimai tarpusavyje suaugo ir taip sudarė naują gyvenvietę. 1903 metais jai buvo suteiktas miestelio statusas bei pavadinimas „Novo Vileisk“. Taigi, čia, kaip ir Turmanto atveju, nauja gyvenvietė susidarė susijungus trim ar keturiems kaimams. Jų augimą paskatino aukštos, antros klasės stoties atsiradimas. Stoties struktūrą lėmė gamtinės sąlygos. Jos objektai išdėstyti išilgai geležinkelio bėgių, tarp kalvos papėdės ir Vilnelės upės. Vandens bokštas pastatytas prie geležinkelio depo, vietoje, kur upės vingis priartėja prie stoties teritorijos.

Vystantis stočiai bei miesteliui, jų užstatymas susiliejo. Visame jos ilgyje išsibarstę geležinkelio objektai susimaišė su miestiečių namais. Ypač sunkiai nuo jų atskiriami geležinkeliečių gyvenamieji namai. Dauguma stoties pastatų išdėstyti į pietus nuo bėgių juostos, kitoje pusėje nei kalvos šlaitas. Nors dalis jų vienas nuo kito išdėstyti dideliais atstumais, stoties teritorijos užstatymas atrodo pakankamai harmoningas, nesijaučia tuščių erdvių tarp pastatų. Tokiam teritorijos įvaizdžiui įtakos turi ir šalia esantys miesto statiniai bei apželdinimas.

Dūkštas

Anot „Visuotinės Lietuvių enciklopedijos“ Dūkšto miestelis „pradėjo kurtis 1861 metais nutiesus geležinkelį.“[31] Gyvenvietė augo labai greitai, nes jau Vokietijos kariuomenės žemėlapyje *(9 pav.)* pažymėti net 102 kiemai. Įtaką tokiam sparčiam augimui galėjo turėti aukštesnės trečios klasės geležinkelio stotis. Šalia galėjo būti kitas kaimas, kuris vėliau susijungė su geležinkeliečių gyvenvietę.



9 pav. 1912 – 1914 m. Vokietijos kariuomenės generalinio štabo žemėlapis

Tarpukaryje miestelio užstatymo bendros formos ir gatvių tinklas nepasikeitė, geležinkelio stotis liko rytiniame miesto pakraštyje.

Dabartiniu metu stotis taip ir nesuaugo su gyvenviete, miestelio urbanistinė struktūra nepadarė jokios ženklios įtakos jos užstatymui. Stoties centrinė dalis yra kompaktiška, turi tipinių bruožų, būdingų ir kitiems miesteliams. Čia yra susitelkę visi pagrindiniai pastatai. Geležinkelio objektus neskiria dideli atstumai, toks užstatymas patogus žmogaus atžvilgiu. Vienintelis pastatas įrengtas atskirai nuo stoties branduolio – geležinkeliečių gyvenamasis namas (prie stoties įvažiavimo iš Vilniaus pusės).

Stoties struktūrai tam tikrą poveikį turėjo gamtinės sąlygos – Dūkštų ežerėlis. Jis yra prie pat stoties centrinės dalies. Šalia ežero, buvo pastatytas vandens bokštas. Stoties vietos parinkimas irgi galėjo būti susijęs su vandens telkinio vieta. Vandens bokštas aiškiai išsiskiria stoties siluete, yra pagrindinė jo dominantė. Bokštas trijų aukštų, ir dabartiniu metu lieka aukščiausiu pastatų stotyje, be to yra pastatytas ant kalno, aukščiau už daugumą kitų stoties objektų.

Švenčionėliai

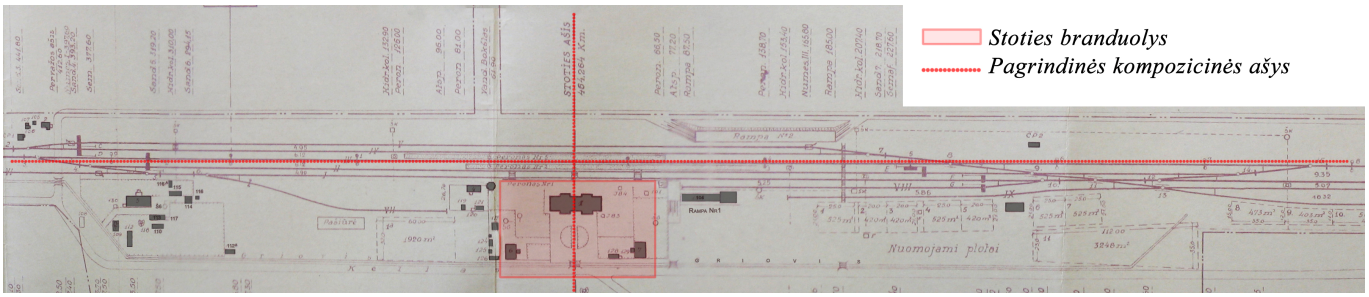
Švenčionėliai, minimi nuo 1696 metų. Šiuo vardu minimas palivarkas, priklausęs Juodiškio dvarui (dabartinio miesto šiaurinė dalis). Dabar ši miesto dalis vadinama Juodiškėliu. Švenčionėlių gyvenvietė atsirado 1861 m., kai kairiuoju Pažeimenės krantu buvo tiesiamas „Peterburgo – Varšuvos geležinkelis“. „Ties Juodiškiu buvo įkurta Naujųjų Švenčionių geležinkelio stotis vėliau pavadinimas buvo pakeistas į dabartinį.“[5, p. 49] Geležinkelio atsiradimas turėjo didelę įtaką miestelio vystymuisi. 1883 m. čia jau buvo 400 miestiečių ir 53 valstiečiai. Kita vertus, kitais duomenimis Švenčionėlių gyvenvietė buvo menka: „1880 m. minima tik 13 sodybų su 82 gyventojais.“ [5, p. 49] Tikėtina, kad dabartinio miesto vietoje buvo dvi arti viena kitos esančios gyvenvietės. Pirmuoju atveju buvo užfiksuotas bendras gyventojų skaičius, antruoju atveju įskaičiuota tik mažesnė dalis. Šia dalimi galėjo būti geležinkeliečių miestelis. Gyventojų skaičius parodo jo dydį. 1895 metais nutiesus „Lentupio – Panevėžio“ siaurąjį geležinkelį, Švenčionėliai tapo geležinkelių kryžkele. Raudonosios armijos žemėlapyje dar matosi abi geležinkelių trasos. Dabartiniu metu išliko siaurojo geležinkelio statiniai, pati geležinkelio linija virto gatve, skiriančia buvusią stoties teritoriją nuo miesto.



10 pav. 1944 – 1945 m. Raudonosios armijos generalinio štabo žemėlapis

Nemažą įtaką stoties formavimuisi turėjo gamtinės sąlygos. Geležinkelis įrengtas prie šlaito, kurio papėdėje teka upė. Dėl šios priežasties visi geležinkelio infrastruktūros objektai yra išdėstyti tik vienoje bėgių pusėje (arčiau miesto centro). Užstatymas prie upės menkas, vyrauja įvairaus dydžio sodybos. Ši miesto dalis neturi vizualinio ryšio su stotimi. Stoties užstatyme dominuoja du pagrindiniai objektai – keleivių rūmai, buvęs garvežių depas. Jie, kartu su savo aplinka, aiškiai išsiskiria stoties bei viso miesto urbanistiniame kontekste. Nėra aiškiai išlikusi istorinė stoties riba piečiau garvežių depo, sunkai atskiriami miesto ir buvę geležinkeliečių objektai. Kita vertus, skirtingai nei Vilniuje, Švenčionėlių stotis išlaikė aiškų silueto kontūrą su dviem išsiskiriančiomis dominantėmis (depas ir keleivių rūmai).

Dauguma į magistrinį darbą įtrauktų geležinkelio stočių turi bendras kompozicijos savybes. Dažniausiai jų struktūra sudaro dvi statmenos viena kitai ašys. Pirmoji yra statmena geležinkelio linijai, praeina pro stoties centrą (branduolį), kaip veidrodinės simetrijos ašis sudalina jį į dvi lygias puses. Toks sudalinimas kartais turi disimetrijos požymių, šiuo atveju branduolyje esantys gyvenamieji namai nežymiai skiriasi savo tūrių forma. Antroji ašis lygiagreti bėgių linijai. Išilgai ją dėstomas visas stoties infrastruktūros užstatymas. Ašių susikirtimas pabrėžia stoties centrą. Toks tipinis pagrindinių ašių išdėstymas parodytas *11 pav.* naudojant kaip pavyzdį Pabradės stotį, jis yra būdingas ir Dūkštui, Ignalinai, Bezdoniams (visų stočių kompozicinės ašys parodytos *3 priede*). Manoma, kad anksčiau tipiniu ašių išdėstymu pasižymėjo Švenčionėlių ir Turmanto stotys. Tačiau dabartiniu laiku jų užstatymas kiek pasikeitė. Turmanto stotyje jį sudaro dvi lygiagrečios bėgių linijai ašys. Pirmoji sutampa su geležinkelio juosta, yra ilgesnė, palei ją išdėstomi visi stoties objektai, antroji trumpesnė sutampa su prie geležinkelio esančiu keliu, išilgai ją pastatyti buvę geležinkeliečių gyvenamieji namai. Stoties centras yra tarp dviejų lygiagrečių ašių. Švenčionėliuose statmena bėgių juostai ašis mažiau išreikšta, nedalina stoties centro į dvi veidrodines puses. Sunkiausia pažymėti kompozicines ašis didesnėse stotyse: Vilniuje ir Naujojoje Vilnioje. Jų ir miesto užstatymas stipriai suaugęs, išsiskiria tik viena ašis sutampanti su geležinkelio linija.



11 pav. Pabradės geležinkelio stoties plano ištrauka

Nagrinėjant geležinkelio stotis, išryškėja tam tikri jų užstatymo dėsningumai *(3 lentelė)*. Labiausiai jie pasireiškia analizuojant mažesnes stotis. Aiškiai aprašyti didesnių stočių užstatymą sunkiau, nes joms priklausantys pastatai yra susimaišę su kitais miesto statiniais. Čia gerai pastebimas pagrindinis poveikis, kurį padaro miesto urbanistinis kompleksas geležinkelio stotims.

3 lentelė. Stočių užstatymo savybės [pagal 66, 67, 71-76, 78]

Nr.	**Savybės**	**Geležinkelio stotys***
1a.	Geležinkelio stočių vietą galėjo nulemti gamtinės sąlygos (pavyzdžiui šalia esantys vandens telkiniai)	D; T, Š;
1b.	Gamtinės sąlygos nulemdavo stoties užstatymo formą, objektų išdėstymą (pavyzdžiui Švenčionėliuose užstatymą apribojo statūs šlaitai prie Žeimenos upės)	Š; NV;
2.	Miesteliai bei prie jų esančios geležinkelio stotys plėtėsi nepriklausomai, mažai veikiant vienas kitą	visos stotys;

3.	Dauguma stočių ilgainiui suauga su miestu, tampa jo dalimi	visos stotys;
3a.	Dalis stočių suauga su miestu, geležinkelio infrastruktūros objektai susimaišo su miesto pastatais. Miesto užstatymas sunaikina pradinę, aiškią stoties struktūrą	V; NV;
3b.	Ignalinoje, nors stotis atsiduria apsupta miesto, jos struktūra nepasikeičia, išlaiko savo istorinę formą	I;
3c.	Dalyje gyvenviečių geležinkelio stotys lieka miesto pakraštyje. Tačiau jos suauga su miesteliu, harmoningai pratęsdamos jo pakraščius	S; B;
3d.	Stotys liekančios miestelio pakraštyje turi mažai bendro su šalia esančia gyvenviete, jų užstatymas mažai kinta, aiškiai atskiriamas nuo miesto užstatymo	D; P; T;
4.	Pagrindinis užstatymas koncentruojasi prie keleivių namo (čia yra privažiavimo parteris, tipiniai geležinkeliečių gyvenamieji pastatai, kiti objektai) – būdinga mažesnėms stotims	D; I; P; B;
5.	Dalis pastatų (rampos, pakhauzai) dėstomi išilgai geležinkelio bėgius bei prie lygiagrečios bėgiams miesto gatvės. Atokiau nuo stoties centro statomi ir geležinkelio tarnautojų namai, kurie, tikriausiai, turėjo tam tikras pareigas stoties prieigose	visos stotys;
6.	Vandens bokšto vietą dažniausiai nulemia gamtinės sąlygos, jis statomas kuo arčiau vandens telkinio	D; NV; T; P
7.	Esant stotyje garvežių depui, dažniausiai, jis statomas kartu su vandens bokštu, atokiau nuo stoties centro	V; NV; Š;
8.	Garvežių depas bei keleivių rūmai dominuoja stoties užstatyme, labiausiai išsiskiria stoties urbanistinėje struktūroje	V; NV; Š;

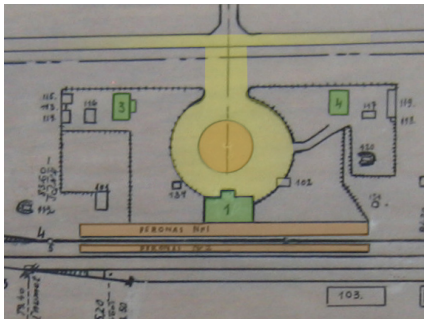
* – žiūrėti sutartinius žymėjimus.

Stoties pastatų sudėtį nulemdavo vietinės sąlygos. „Idealios stoties“ atveju stotyje būtinai turėtų būti įrengti tarnautojų gyvenamieji namai bei darbininkų „kazarmės“ su pagalbiniais pastatais, keleivių namas (keleivių rūmai didesnėse stotyse), techniniai pastatai – garvežių depai, vandentiekio bokštas su siurblinės pastatu, dengti ir atviri pakhauzai, kiti smulkūs pastatai – tarnautojų pirtys, san. mazgai, tvartai, ledainės – rūsiai, ugniagesybos reikmenų sandėliai, iešmininkų būdelės [46, p.48-50]. Visi šitie pastatų tipai yra išlikę skirtingose stotyse. Turtingiausią geležinkelio infrastruktūros pastatų kompleksą išlaikė Bezdonių geležinkelio stotis. Čia išliko visi pagrindiniai objektai (keleivių namas, du pakhauzai, rampa, geležinkeliečių gyvenamieji namai (4 vnt.), pagalbiniai statiniai (buvusi būdelė prie pervažos, tualeto pastatas)), depo stotyje nebuvo. Aiški komplekso užstatymo struktūra, išliko privažiavimo parteris.

1.2. Administracinės, teisinės aplinkos reikšmė

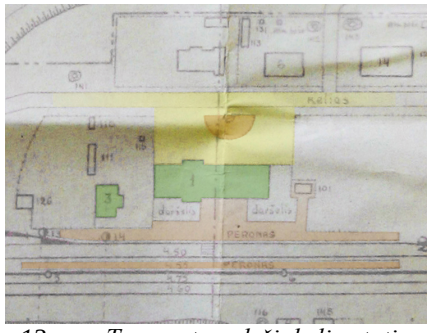
Geležinkeliui priklausiusių pastatų bei pačių stočių kompoziciniams sprendimams didelės įtakos turėjo valdžios reikalavimai bei jos administracijos įsakai. Tai yra visai nenuostabu, žinant, kad geležinkelis buvo labai svarbus objektas visoje Rusijos imperijoje, o geležinkelio tarnyba – pusiau sukarinta organizacija. Valdžios sprendimai, pirmiausia turėjo būti susiję su tipinių projektų taikymu.

Tiesiant „Peterburgo – Varšuvos“ geležinkelį, didžiajai daugumai jo infrastruktūros objektams statyti bei stočių teritorijai įrengti buvo naudojami kartotiniai projektai: „Visos stotys buvo statomos pagal tipinius tos klasės projektus, pririšant juos prie vietovės“ [68]. Išskirtines savybes dažniausiai turėjo tik aukščiausios klasės stotys (Peterburge ir Varšuvoje).



12 pav. Bezdonių geležinkelio stoties plano ištrauka. 1940 m.

Pirmiausia bendrais bruožais, kurių atsiradimą galėjo nulemti administraciniai reikalavimai, pasižymi stočių užstatymo kompozicija. Labiausiai šie bruožai būdingi mažesnėms stotims. Šiose stotyse branduolį



13 pav. Turmanto geležinkelio stoties plano ištrauka. 1939 m.

sudaro keleivių rūmai, su peronais vienoje jų pusėje bei privažiavimo parteriu kitoje. Stočių parterio plotą apriboja abipus jį stovintys tipiniai geležinkelininkų gyvenamieji pastatai. Toks stoties centras būdingas Bezdonims, Pabradei, Ignalinai, Dūkštui *(12 pav.)*. Jo liekanos matomos Turmanto stoties plane *(13 pav)*. Galima spėti, kad šitas užstatymo tipas galėjo atsirasti ne vėliau nei XIX – XX a. riba. Turmante pirmojo pasaulinio karo metu buvusiame „karštojoje zonoje“ [9, p. 532], senasis stoties centras, tikriausiai stipriai nukentėjo. Dūkšte privažiavimo parteris nėra pažymėtas. Stoties plane *(3 priedas)* [72] galima pamatyti tuščią erdvę tarp keleivių namo ir kelio tačiau privažiavimas neparodytas.

Kitų aukštesnės klasės stočių (Vilnius – I, Naujoji Vilnia, Švenčionėliai – II) branduolio kompozicija pasikeičia mažai, sustambėja jos formos. Čia privažiavimo parteris virsta aikšte. Kaip ir anksčiau, ji įrengiama prie keleivių rūmų. Iš kitos aikštės pusės praeina lygiagretus geležinkelio linijai kelias. Šonuose, kaip ir mažesnių stočių atveju, aikštę apriboja gyvenamieji (Naujoji Vilnia) ar administraciniai (Vilnius, Švenčionėliai) pastatai.

Pagal savo formą aikštės / privažiavimo parteriai yra dviejų pagrindinių tipų – stačiakampio ir apskritimo formos *(4 lentelė)*. Naujoje Vilnioje apribota gretimų sklypų susiformavo netaisyklingos formos aikštė *(4 lentelė)*, bet dažniausiai pasitaiko stačiakampės. Jų dydį apriboja stoties užstatymas. Aikščių (parterių) kraštus apsodindavo medžiais, centre buvo įrengiamas apskritimo ar ovalo formos apželdintas žemės plotas. Šitas elementas tapdavo pagrindinių teritorijos prie stoties kompoziciniu akcentu, buvo panaudojamas beveik visose stotyse. Toks geležinkelio stoties aplinkos įrengimo sprendimas buvo tipinis, jo atsiradimas galėjo būti nulemtas valdžios reikalavimų. Mažesniuose miesteliuose jis buvo formuojamas naudojant prie keleivių rūmų ateinantį kelią. Kelias apjuosdavo erdvę esančią prie stoties. Jos centre susidarydavo apskritimo formos aikštelė, kuri buvo apželdinama. Šiuo atveju visa aikštė (privažiavimo parteris) irgi buvo apskritos formos.

Dabartiniu metu tokie apželdinti elementai yra išlikę tik Bezdonyse, Ignalinoje ir Turmante, nors nagrinėjant tarpukaryje darytus stočių planus *(3 priedas)*, ikonografinę medžiagą *(6 priedas)* jie aptinkami ir Vilniuje *(14 pav.)* bei Naujoje Vilnioje. Didesnėse stotyse aikštės centre esantį apželdintą žemės plotą

kerta vienas (Vilnius, Ignalina) arba du, statmeni vienas kitam pėsčiųjų takai (Naujoji Vilnia). Naujojoje Vilnioje šitas parterio elementas yra ovalo, Turmante pusės apskritimo formos. Tikėtina, kad tokios aikštės prie geležinkelio rūmų buvo formuojamos neiškart. Pavyzdžiui Vilniuje jau 1875 metais J. Čechavičiaus padarytoje nuotraukoje apželdinimas aikštės centre dar nėra įrengtas *(15 pav.)*.



14 pav. Geležinkelio g., 1916m., atvirukas, išleido Georg Stilke. Berlin


15 pav. Geležinkelio g., apie 1875m., J.Čechavičius (fragmentas)

Kiek išskirtinė savo savybėmis Švenčionėlių geležinkelio stoties aikštė. Ji buvo įrengta tarp dviejų atskirų geležinkelio linijų („Peterburgas – Varšuva“ ir siaurojo geležinkelio linija „Pastoviai – Panevėžys“), turėjo mažiau apželdinimo, buvo apstatyta smulkiais techniniais ir administraciniais pastatais. Tokiu būdu sudaromas erdvės neturinčios jokios reprezentacinės paskirties įvaizdis. Šitos aplinkos suvokimas visiškai priešingas kitoms stotims, kurių aikštės turėjo dekoratyvinių bruožų bei buvo labiau pritaikytos keleivių reikmėms.

4 lentelė. Stočių aikščių tipologija [pagal 66, 67, 71-76, 78]

Stoties pavadinimas	**Aprašymas**	
	Aikštės forma	***Apželdinimas***
Vilnius	stačiakampio	Apželdinimas ovalo formos, su pėsčiųjų taku bei skulptūra centre
Naujoji Vilnia	daugiakampio	Apželdinimas ovalo formos, su dviem statmenai besikertančiais takais bei skulptūra centre
Bezdonys	apskritimo	Apželdinimas apskritimo formos aikštės centre
Pabradė	stačiakampio	Apželdinimas apskritimo formos aikštės centre, su pėsčiųjų taku
Švenčionėliai	stačiakampio	-
Ignalina	apskritimo	Apželdinimas apskritimo formos aikštės centre
Dūkštas	stačiakampio	-
Turmantas	stačiakampio	Apželdinimas pusės apskritimo formos aikštės krašte

Administraciniai reikalavimai nulėmė ir tipinių objektų atsiradimą. Vienodos paskirties pastatams statyti buvo naudojami kartotiniai projektai. Tai lėmė, kad įvairiose stotyse iki šių laikų išliko visiškai nebesiskiriantys ar turintys daug bendrų bruožų pastatai, tai įrodo centralizuotą visos geležinkelio linijos planavimą. Geležinkelio tiesimo metu šitas sprendimas buvo leidęs sutaupyti trūkstančias pinigines lėšas. Tipiniai projektai buvo taikomi visoms geležinkelio infrastruktūros objektų grupėms. Renkantis projektą, sprendimas daugiau priklausė nuo pastatų paskirties, stoties klasės, numatomos veiklos mastų, kiek mažiau nuo aplinkos sąlygų, todėl galima daryti išvadą, kad objektų kompoziciniam tūriniam sprendimui centralizuotas viso geležinkelio ruožo projektavimas, administraciniai nurodymai, išorinės nuorodos bei reikalavimai turėjo labai lemiamą įtaką. „Imperijos poveikis labiausiai reiškėsi juridinėje sferoje: statybos reikalus ėmė tvarkyti ir Vilniuje įkurti jų padaliniai <...>, valstybės iniciatyva buvo sudarinėjami miesto planai, skiriami gubernijos architektai ir inžinieriai.“ [6] Pavyzdžiui, iš archyvinių dokumentų žinoma, kad Vilniaus geležinkelio stoties statybos darbams vykdyti caro valdžios buvo skirtas architektas Antonio Bemas *(Антонио Бем)*. [70]



16 pav. Lentvario geležinkelio stoties keleivių rūmai 2008 m.



18 pav. Kauno geležinkelio stoties keleivių rūmai, 1905 m.

Pastatai, kuriems buvo taikomi tipiniai projektai, aptinkami visame nagrinėjamame ruože. Iš išlikusių objektų dažniausiai tai yra geležinkeliečių gyvenamieji pastatai, bendrų bruožų turi geležinkelio depai. Lyginant esamus pastatus su ikonografinėje medžiagoje



17 pav. Švenčionėlių geležinkelio stoties keleivių rūmai, 2008 m.



19 pav. Vilniaus geležinkelio stoties keleivių rūmai, 1875m., J.Čechavičius

užfiksuotais objektais, labiausiai panašumai išryškėja nagrinėjant keleivių rūmus ir vandens bokštus.

Kartotinių projektų pavyzdžių galima aptikti ruožo tęsinyje Lietuvos teritorijoje ir už jos ribų. Būdingi pavyzdžiai yra Lentvario ir Švenčionėlių *(16, 17 pav.)* bei Vilniaus ir Kauno *(18, 19 pav.)* keleivių rūmai. Pirmoji pora priklauso projektų grupei, kurie nebuvo keičiami pritaikant juos konkrečioje vietovėje. Galėjo nežymiai skirtis tik atskiri puošybos elementai, pavienių angų išdėstymas, kitos smulkios detalės. Kitos grupės projektai buvo nežymiai taisomi, atsižvelgiant į vietos sąlygas ar naujus reikalavimus. Tačiau jų pagrindinė kompozicija, tūrių forma likdavo nepakitusi. Pavyzdžiui Kauno ir Vilniaus keleivių rūmų *(18, 19 pav.)* kompozicinis sprendimas nebesiskiria: „Gubernijos miestų stotims, matyt, buvo privalomas vienas kartotinis projektas, nes ir Kauno stoties pastato kompozicija tokia pati: ištęsta palei kelią juosta, griežtai simetriška. Centre ir kraštuose išdėstyti dviaukščiai korpusai, juos jungia ilgos žemesnės galerijos.“[7, p.105] Tačiau Vilniuje esantis pastatas buvo didesnis. Abu jo sparnai yra pailginti, įstačius po dvi arkinių langų sekcijas. Tai galėjo būti susiję su miestų dydžiais, numatomu keleivių srautu. Vilnius geležinkelio atsiradimo metu, XIX a. viduryje, gyventojų skaičiumi lenkė Kauną daugiau nei du kartus. [10] Vilnius buvo pagrindinėje geležinkelio „Peterburgas – Varšuva“ linijoje, Kaunas jos atšakoje, vedusioje prie Prūsijos sienos [15].

Carinės valdžios bei jos administracijos reikalavimai lėmė tipinių formų taikymą pastatų ir stočių kompozicijoje. Objektų projektavimas buvo centralizuotas. Tačiau projektavimo sprendimus nemažai veikė estetiniai laikmečio motyvai, kultūrinė aplinka.

1.3. Kultūrinių socialinių pokyčių reikšmė

Pagrindiniai architektūros tipai būdingi „Vilniaus – Turmanto“ ruože esantiems geležinkelio infrastruktūros pastatams yra: istorizmo stilius (dažniausiai pasitaiko nagrinėjant mūrinius pastatu), „Rusiškas stilius“ bei tradicionalizmo elementai (aptinkami analizuojant medinius pastatus), „Zakopanės stilius“ (būdingas pastatams, kurie buvo statomi tarpukario laikotarpyje, kai Vilniaus kraštas buvo okupuotas Lenkijos) bei neoklasicizmo architektūra (susijusi su XX a. viduryje rekonstruotais pastatais).

1.3.1. Istorizmo bruožai

Atgaivintos praeities epochų formos amžininkams teikė dalyvavimo istorijoje pojūtį, garantavo savotišką tradicijų stabilumą. XIX a. miestuose atsirado visiškai naujų, anksčiau neegzistavusių pastatų

poreikis. Ieškota jiems tinkančių istorinių formų derinių, kurti nauji variantai. Technika ir gyventojų kiekio augimas skatino statyti daug ir greitai. „Architektūra tapo masinė produkcija, <...> tačiau konservatyvūs užsakovai norėjo, kad ši produkcija atitiktų „gerą toną“, turėtų nusistovėjusias visuotinai priimtas istorines formas.“[6, p.11] Praeities stilių sekimas įtvirtino pragmatišką laisvo stiliaus pasirinkimo metodą. Jis pavadintas *eklektika* (graikiškai eklektikos - išrenkantis), o šių laikų tyrinėtojai metodą apibūdina bendresniu *istorizmo* terminu. Formų pasirinkimo ir interpretavimo laisvė XIX amžiuje buvo laikoma kūrybos privalumu, tik vėliau eklektikos sąvokai suteikta negatyvi prasmė [6]. Gyvenimo, buities „demokratizacija“ apsprendė unikalių ir eilinių pastatų išorės formų suvienodinimą. Eklektikoje neišliko architektūrinių elementų tarpusavio pavaldumo. Bendroje pastato kompozicijoje jos turėjo vienodą reikšmę, tapo tolygios, vienodai akcentuotos [22]. Istorizmo stiliaus atsiradimas siejamas su kilusiu noru pasirinkti architektūrines formas, nekartoti aklai universalias klasicizmo taisykles: „Galimybė laisvai pasirinkti formą, padarė erdvinę struktūrą ir konstrukciją mažiau priklausomą nuo stiliaus stereotipų“. [21 p.17] Tačiau Lietuvoje į istorizmą buvo žiūrima kaip į „chaotišką“ stilių primestą iš šalies įkūnijantį caro valdžios represyvumą [6].

„Kadangi XIX amžiuje vyko smarki paskirčių diferenciacija, funkcija ryškiau nei bet kada ėmė lemti pastato struktūrą ir išvaizdą. Stiliaus pasirinkimas taip pat dažnai priklausė nuo pastato paskirties. <...> Visuomeniniai pastatai labiausiai nevienalyčiai, aprėpiantys tiek naujas funkcijas (geležinkelio stotys), tiek kitas tradicines (pavyzdžiui mokyklos, ligoninės).“ [6, p.10]

Lietuvoje perėjimą nuo romantizmo prie istorizmo galima sieti su socialinėmis ir ekonominėmis permainomis, prasidėjusiomis po 1861 metais Rusijos caro Aleksandro II paskelbto baudžiavos panaikinimo akto. Į miestų ir miestelių architektūrą, plėtojamą valstybinių statybų, skverbėsi Rusijos metropolijos įtaka. Istorizmo laikotarpio pabaiga paženklino moderno stiliaus atsiradimas (apie 1895 – 1900 m.). Istorizmas į Lietuvą atėjo kaip svetur susiformavęs reiškinys. Kosmopolitinis jo pobūdis lėmė architektūros formų panašumą įvairiose šalyse. Greita meninės informacijos apykaita XIX amžiuje suartino architektūros formų raidą.

<u>Pagrindiniai istorizmo bruožai būdingi geležinkelio objektų kompozicijai.</u> [pagal 7, 6, 19]

Istorizmas tęsė romantizmo laikotarpiu susiklosčiusius kūrybos principus, tačiau juos išplėtojo ir sukonkretino:

- galutinai atmesta orderinė sistema (egzistavusi renesanso, baroko, klasicizmo architektūroje);
- pripažinta vienoda galimybė naudotis visų epochų ir kraštų stilių formomis;
- formų taikymas daug pragmatiškesnis (neliko gilesnio prasminio pasirinktų formų motyvavimo);
- visi pastato elementai akcentuojami vienodai;
- išnyko architektūros formų skirstymas į svarbias ir antraeiles;
- pavyzdinių arba norminių projektų naudojimas. Dažnai reglamentuoti tik namų fasadai, planas galėjo būti individualus. Norminiai projektai buvo naudoti valstybės statytuose pastatuose. Jais propaguota tam tikra oficialioji architektūros kryptis (beveik visiems esantiems Lietuvoje geležinkelių keleivių rūmams ir daugeliui kitiems su geležinkeliais susijusiems pastatams buvo naudoti panašūs projektai);

Istorizmo architektai studijavo prototipus kaip mokslininkai. Pavieniai motyvai mėgdžioti kuo tiksliau, tikintis, jog iš tikslių detalių sudėta visuma atspindės stiliaus esmę. Architektūros stilinė įvairovė iš pažiūros atrodo nepavaldi dėsningumams. Tačiau ją galima klasifikuoti pagal laikotarpio fazes:

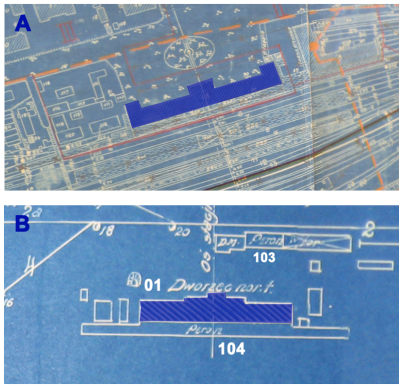
5 lentelė. Istorizmo laikotarpio fazės

Ankstyvasis istorizmas	- apima XIX a. 6 – 7 dešimtmetį ir 8-ojo pradžią;
Brandusis istorizmas	- apima laikotarpį nuo 8-ojo dešimtmečio pradžios iki amžiaus pabaigos;

Pagal šį skirstymą stočių statiniai (ypatingai keleivių rūmai) priskiriami ankstyvajam laikotarpiui – dominuoja plokštuminio pobūdžio fasadai, smulkios ir pakankamai negausios detalės, derančios su kompozicijos visuma. Fasadai nėra perkrauti dekoru, iškiliom detalėmis (erkeriais, kupolais, bokšteliais) *(20 pav.)*.



20 pav. Švenčionėlių geležinkelio stoties keleivių rūmai, 1862 m statybos



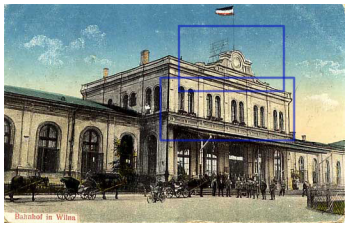
21 pav.

Ryšys tarp grožio ir naudingumo istorizmo laikotarpiu pastatuose buvo mechaniškas. Plano bei erdvės kompoziciją nulemdavo praktiniai tikslai ir aplinkybės: sklypo plano konfigūracija, perimetrinis gatvių užstatymo pobūdis, poreikis laimėti daugiau naudingo ploto. *21 pav.* parodyti Vilniaus (A) ir Švenčionėlių (B) miestų planų, darytų lenkų 1937 metais, ištraukos. Čia galima pamatyti vyravusį keleivių rūmų išdėstymo tipą: jie buvo statomi išilgai geležinkelio. Įžvelgiamas aiškiai praktinis pastatų išdėstymas, nulemtas geležinkelio juostos ir šalia esančios aikštės. Praktiniai sumetimai lemia ir planinę struktūrą: laukimo salės, išdėstytos išilgai perono, palengvina keleivių judėjimą, aiškiai atskirtos antrame aukšte esančios tarnybinės ir gyvenamos geležinkelininkų patalpos.

Bendrų bruožų turi ne tik užstatymas, bet ir abiejų nagrinėtų stočių keleivių rūmų fasadų kompozicija *(22, 23, 24 pav.)*. Fasadai skaidyti pusapskričių arkų langais, antrame aukšte mažesni langai suporinti. Čia išryškėja nauja istorizmo prasmė suteikiama pastatų langams –jie kartu su savo aprėminimu tarplangių dekoru, tampa nauju proporcijos moduliu. Orderis jau nebelaikomas idealaus grožio įsikūnijamu. Jis praranda savo pagrindinį vaidmenį objekto kompozicijoje, tampa vienu iš daugelio puošybos elementų nulemiančių kompozicijos formą. Toks langų išdėstymas atkartoja „arkadų stilių“. „Šitas stilius atsirado Vokietijoje, kaip romanikos architektūros atgimimas.“ [55] Taip pat langų skaičius pažymi, kad pastatai priklauso ankstyvajam istorizmui. Nors dar 1856 metais Rusijoje buvo panaikintas nelyginio langų skaičiaus fasade reikalavimas (nustojo galioti kompozicijos simetrijos principai), geležinkelio rūmų fasade jo vis dar laikomasi. Pavyzdžiui Švenčionėlių keleivių namo fasade parodyta devyniolika didelių langų (kartu su durų anga), penkios poros mažų langų, pastatas pasižymi aiškia simetrija *(22 pav.)* (ši taisyklė galioja ir Vilniaus keleivių rūmuose *(19, 22 pav.)*).

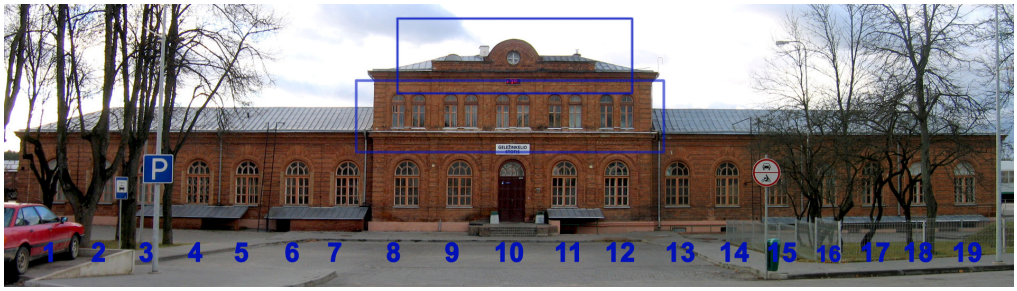


22 pav. Vilniaus geležinkelio stotis, apie 1875 m., J.Čechavičius



23 pav. Vilnius, Geležinkelio g., apie 1925m., atvirukas

Keleivių rūmų fasaduose galima pažymėti lenktų formų barokinį frontonėlį *(23, 24 pav.)*. „Klasicistinį skaidymo griežtumą šiek tiek sušvelnina barokiškas frontonėlis su laikrodžiu aikštės pusėje ir stogeliai virš įėjimų, paremti plonomis lieto ketaus kolonėlėmis.“ [6, p.41] Būtent toks skirtingų motyvų eklektiškas junginys, yra dar vienas istorizmo bruožas geležinkelio stočių architektūroje. Toks būdingas „arkadų stiliaus“ naudojimas (siejamas su romanikos atgimimu), tuo pačiu metu klasicistinių, barokinių detalių taikymas pabrėžia pastatų kompozicijos eklektiškumą.

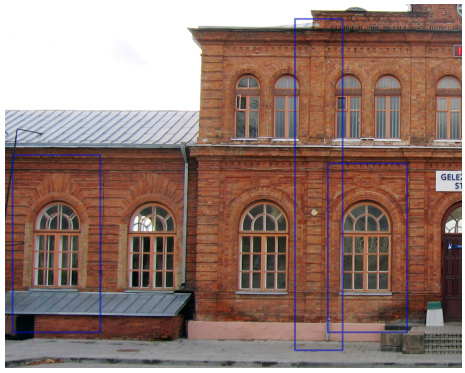


24 pav. Švenčionėlių geležinkelio stoties keleivių rūmai, vaizdas iš miesto pusės

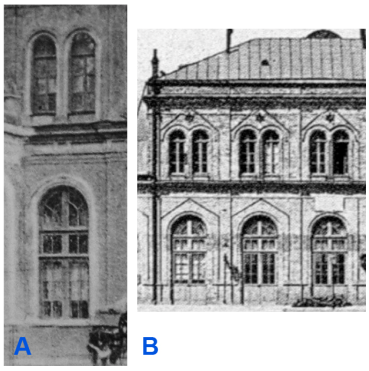
Fasadų kompozicija nėra perkrauta dekoru, kitomis aiškiai pastebimomis detalėmis. Visi pastatų elementai (cokolis, pagrindinė ir vainikuojanti dalis) vienodai akcentuoti, nėra architektūros formų gradavimo į pagrindines ir antraeiles, nėra naudojamos ypatingos detalės, fonas, kontrastai. Abiejose stotyse fasado skaidymo griežtumui pabrėžti naudojami piliastrai. Jie nėra paryškinami, susilieja su fonu *(25 pav.)*. Švenčionėliuose piliastrai naudojami tik centrinėje pastato dalyje. Vienu metų naudojami skirtingi langų pažymėjimo, aprėminimo būdai *(26 pav.)*.



25 pav.



26 pav.



27 pav.

25 pav. Vilniaus geležinkelio stotis, šoninis fasadas. Tarp langų naudojami piliastrai, bet nėra akcentuojami
26 pav. Švenčionėlių geležinkelio stotis, gatvės fasadas. Skirtingas langų žymėjimas fasado centrinėje ir šoninėje dalyje, skirtinga mūrijimo technika, naudojami skirtingi piliastrai pirmame ir antrame aukšte
27 pav. Vilniaus geležinkelio stotis, A – aikštės fasado fragmentas, B – perono fasado fragmentas. Skirtingi langų apvadai skirtinguose fasaduose

Istorizmui yra būdingas fasadų dekoravimas supaprastintais įvairių stilių elementais iš profilių plytų (Rusijoje ši kryptis asocijavosi su XVII a. architektūra ir buvo vadinama „plytų stiliumi“). Tiesa, tam tikrą poveikį „plytų stiliaus“ paplitimui, turėjo valdžios reikalavimas tinkuoti fasadus tik praėjus metams po pastato baigimo. Būdingas šio stiliaus pavyzdys – Švenčionėlių geležinkelio keleivių rūmai*(24 pav.)*, geležinkelio depas*(29A pav.)*., mūriniai geležinkeliečių gyvenamieji namai. Čia visi puošybos elementai, įskaitant piliastrus ir karnizus, atlikti naudojant plytų mūrą, fasadas netinkuotas.

Kiti geležinkelių komplekso mūriniai pastatai yra garvežių depai, kelio apeivių (prižiūrėtojų) namai (gyvenamieji namai), vandens bokštai. Reikia pabrėžti, kad šie pastatai neišsiskiria ypatingom architektūrinėm formom, neturi ryškių puošybos elementų. Kita vertus tokia architektūra atspindi kai kuriuos istorizmo, ypač ankstyvojo istorizmo bruožus: forma visiškai atitinka paskirtį, nėra fono ir detalių kontrasto. Tokie objektai, kaip vandens bokštai, garvežių depai, buvo naujos epochos statiniai, kurie atsirado kartu su paties istorizmo atsiradimu.



28A pav. Ignalina, vandens bokštas, 1862 m.

28 pav. pavaizduotas tipinis vandens bokštas. Apatinė mūrinė dalis nežymiai papuošta piliastrais, karnizu, paryškintas langas. Visos detalės neišsiskiria bendrame fone. Viršutinė medinė dalis dekoruota mediniu ornamentu. Didesniu istorizmo bruožų kiekiu pasižymi garvežių depai *(29 pav.)*. Be jau prie vandens bokštų aprašo minėtų bruožų jiems būdinga „arkadų stiliumi“ išdėstyta nepertraukiama langų eilė. Ypač įspūdingai atrodo Vilniaus depas, kurio fasadą sudaro 43 arkiniai langai. Tarp langų buvo dėstomi piliastrai. Vilniaus depo atveju piliastrai ir virš lango esantys karnizai buvo paryškinti, mūrijant juos iš tamsesnių plytų. Galima pabrėžti, kad esamas Vilniaus depas buvo statytas vėliau, prieš pat XX amžių, brandaus istorizmo laikotarpiu, kuris jau pasižymėjo kompozicija perkrauta detalėmis ir akcentais. Švenčionėliuose piliastrai labiau susilieja su sienos fonu, kita vertus, jie yra daug storesni, dėl to kiekvienas langas atsiduria nedidelėje nišoje.



28B pav. Vandens bokšto puošybos fragmentai



28 pav.

29 A pav. – Švenčionėlių buvusio garvežių depo fragmentas
29 B pav. – Turmanto buvusio garvežių depo fragmentas
29 C pav. – Vilniaus esamo geležinkelio depo fragmentas
29 D pav. – Vilniaus buvusio Benediktinių vienuolyno siena

Visiems geležinkelio depams būdingas „plytų stilius“, tik vėliau kai kurie iš jų buvo nutinkuoti. Ypatingai nuo tinko „nukentėjo“ Naujosios Vilnios geležinkelio depas, kur dabar jau negalima atskirti smulkesnių fasado detalių. Nagrinėjant kitus išlikusius depus galima įžvelgti bendrų detalių – pirmiausia tai karnizai, kuriuos sudaro kampu sumūrytų plytų eilė, bei po jom esantys trikampiai puošybos elementai. Palangė irgi paryškinama kampu sumūrytų plytų eile, kurią pastebime ir po vandens bokšto langu *(28 A. pav.).*Tai dar kartą įrodo, kad visi šie statiniai buvo tipinio projektavimo produktai. Panašūs architektūriniai bruožai pastebimi ir daug senesnės statybos pastatuose. *29 D pav.* parodyta Vilniaus buvusio Benediktinių vienuolyno siena su atstatytu karnizu. Jį sudaro panašūs trikampiai puošybos elementai bei kampu sumūrytų plytų eilė.

1.3.2. „Rusiško stiliaus“ bruožai

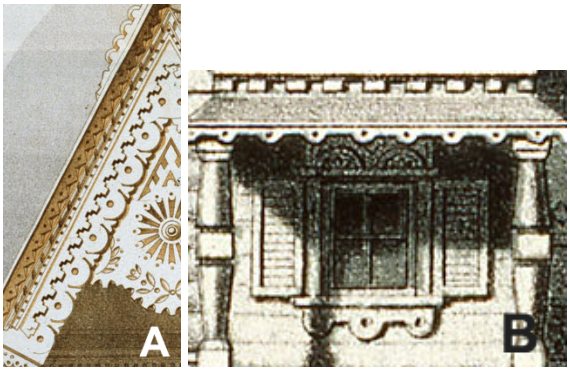
Dėl mūrinės statybos aplinkybės istorizmui vystytis buvo palankios. Žymiai rečiau jis pastebimas apskričių miestuose ir miesteliuose. Čia vyravo medinė, dažniausiai neprofesionalioji architektūra. Medinė architektūra buvo būdinga ir mažesnių geležinkelio stočių pastatams. Būtent čia labiausiai išryškėja „Rusiško stiliaus“ bei tradicionalizmo bruožai. Šios architektūros kryptys geležinklelio objektų kompozicijoje labiausiai pasireiškia įrengiant jų puošybos detales – vėjalentes, langų apvadus, karnizus.

„Rusiško stiliaus“ naudojimas vėl siejamas su centralizuotų geležinkelio pastatų projektavimu. Įprastai apskričių miestuose bei miesteliuose statytus pastatus projektuodavo gubernijos architekto padėjėjai arba jaunesnieji inžinieriai. Tačiau dauguma geležinkelio infrastruktūros projektų turėjo būti rengiama Peterburge. Būtent tuo metu, XIX a. viduryje, Rusijoje atsirado nauja nacionalinė kryptis architektūroje – „Rusiškas stilius“.

Jo atsiradimas siejamas su XIX a. antroje pusėje Rusijoje atsiradusiais bandymais atkurti kultūros vienybę, remiantis tautinių bei nacionalinių tradicijų atkūrimu. Šalis pergyvendavo reformų periodą. Tokioje aplinkoje pagrindinę reikšmę įgavo nacionalinės problemos socialinis aspektas. „Rusiškas stilius“, atspindintis senas tautiškas tradicijas, tampa viską apimančiu reiškiniu dailėje bei architektūroje. [24] Jis turi daug bendro ir su istorizmu. Abu šitie stiliai buvo nauji, eklektiški, priešingi prieš juos gyvavusioms tendencijoms, jų atsiradimas buvo siejamas su vykstančiais pasikeitimais visuomenėje, prieš tai buvusios statybos reglamentacijos sušvelninimu. „Rusiškas stilius“ pasižymi gausia skirtingų fasadų elementų (vėjalenčių, sienų skydų, karnizų) puošyba raižiniais. Tokių pastatų kompozicija buvo perkraunama drožybos elementais, jie tapdavo svarbesni nei statinio tūrių forma, paskirtis.

„Rusiškas stilius“ buvo pradėtas plačiai taikyti įvairios paskirties pastatų statyboje – administraciniai ir visuomeniniai pastatai, miestiečių namai, fabrikų bei geležinkelių miesteliai. „Nedidelės stotys dažniausiai buvo statomos iš medžio rusišku stiliumi, su gausia drožyba papuoštais fasadais“.[23, p. 121] Geležinkeliečių pastatams būdingas valstietiškas, folklorinis „Rusiško stiliaus“ variantas: „Jis atsirado kaip dviejų atskirai besivysčiusių architektūros kūrybos srautų sintezė – permąstytas kaimo profesionalių architektų darbas (pavyzdiniai kaimo trobų, užvažiuojamųjų namų projektai) bei užmiesčio statybos pavyzdžiai. Šia patirtimi rėmėsi XIX a. antrosios pusės architektai, tobulindami šį stilių, pernešdami jį į skirtingų gyvenviečių medinę statybą (miestai, geležinkelių, fabrikų gyvenvietės)“ [24, p. 160].

Tiesioginį ryšį tarp šios architektūros krypties ir geležinkelio infrastruktūros pastatų galima rasti nagrinėjant senus albumus su tradicinės architektūros pavyzdžiais [47]. *30 pav.* pateiktos ištraukos iš žurnalo "Rusiškos architektūros motyvai" (1874—1880 metai) [47]. Panašūs elementai buvo panaudoti ir geležinkeliečių gyvenamųjų namų puošyboje *(31 pav.)*. Čia parodyta Ignalinoje esančio pastato lango apatinė apvado dalis (būdinga ir Švenčionėliams) bei vienintelio Švenčionėliuose išlikusio priklausiusio geležinkeliui gyvenamojo namo vėjalenčių puošyba.



30 pav. Puošybos elementai "Rusiškas stilius"
A – Vėjalenčių puošyba „Rusiškame stiliuje"
B – Miškininko trobelės langų apačios puošyba



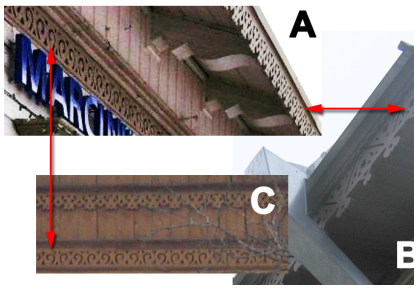
31 pav. Geležinkelio pastatų puošybos elementai
A – Ignalinos geležinkeliečių namas
B – Švenčionėlių geležinkeliečių namas

Galima išskirti kelis puošybos elementus, kurie pasikartoja skirtingose stotyse ir buvo naudojami kaip tipiniai, todėl turėtų priklausyti būtent „Rusiškam stiliui". Beveik visose nagrinėjamo ruožo stotyse sutinkama raižytos strėlės formos skydų detalė *(32 pav.)*. Ji aptinkama Naujoje Vilnioje, Pabradėje, Švenčionėliuose, Ignalinoje. Kai kurie, daug sudėtingesni elementai pastebėti besikartojantys tik tam tikro tipo pastatuose *(33 pav.)*. Tokios detalės buvo naudojamos tik įrengiant keleivių rūmus bei arčiausiai prie jų statytus gyvenamuosius namus, kurie turėjo priklausyti aukštesnio rango tarnautojams. *33 A ir B pav.* parodyti turintys bendrus bruožus pavyzdžiai iš Marcinkonių ir Bezdonių keleivių rūmų. Lygiai taip pat buvo puošiami karnizai ir vejelentės. Apatinė Marcinkonių stoties ornamento juosta, Bezdonyse išliko tik gyvenamųjų namų fasaduose *(33 C pav.)*. Tokie patys puošybos elementai išliko geležinkelio ruožo tęsinyje Rūdiškėse bei Valkininkuose. Šiems pastatų tipams būdingi vienodi langų apvadai *(34 C, D, E pav.)*. Čia parodytas trijuose miesteliuose esančių objektų identiškas viršutinis langų puošybos elementas. Bezdonyse ir Marcinkonyse pasikartoja ir šoninės raižytos lentos. (Rūdiškių, Valkininkų, Marcinkonių geležinkelio stotys buvo pastatytos kartų su nagrinėjamu ruožu „Vilnius – Turmantas", yra išdėstytos jo tęsinyje piečiau Vilniaus). Reikia pastebėti, kad kaip ir kiti dekoratyviniai elementai, tam tikri langų apvadai naudojami dažniau, kiti rečiau. *34 pav. (C, D, E)* yra pavyzdžiai būdingi skirtingom stotim, tam tikriems pastatų tipams (keleivių namai, aukštesnio rango darbuotojų gyvenamieji namai). Puošybos detalės pavaizduotos *31 A pav.* sutinkamos tik Ignalinos stotyje, tačiau čia jos išliko keturiuose iš septynių gyvenamųjų namų, tokia pat forma buvo naudota Ignalinos jau nugriautuose



32 pav. Skydų puošybos fragmentas

keleivių rūmuose. Kartais skiriasi vieno pastato skirtinguose fasaduose esančių langų puošybos elementai. *34B pav.* parodytas gyvenamo namo fragmentas su stambiu lango apvadu. To paties namo kitame fasade jau naudojamos puošybos detalės analogiškos *31A pav.* Tai reiškia, kad vienas apvado tipas atsirado statant pastatus,



33 pav. Karnizų puošybos pavyzdžiai: A – Marcinkonys; B, C – Bezdonys

kitas ji rekonstruojant ar remontuojant. Parodytas *34B pav.* elementas irgi yra tipinis. Toks pat langų dekoras būdingas geležinkelio stočiai Volkovskaja, Leningrado srityje, Rusijoje, kas yra dar vienas sąsajų su „Rusišku stiliumi“ įrodymas. Dar vienas puošybos variantas pavaizduotas *34A pav.* (geležinkeliečių gyvenamasis namas Dūkšte). Apatinės dalies elementas pasižymi būdingu „Rusiškam stiliui“ suapvalintos formos ir aštraus kampo derinimu.

Tiesa, įvairiose stotyse vienodos formos ir tūrio pastatai, dažnai turi skirtingus puošybos elementų ornamentus. Tai gali būti susiję su tipinio projekto nesilaikymu ar su skirtingų meistrų darbu. Kitą vertus, galėjo būti taikomas tam tikras rekomenduojamų naudoti elementų rinkinys. Galiausiai naujos formos galėjo atsirasti remontuojant, atnaujinant pastatus.

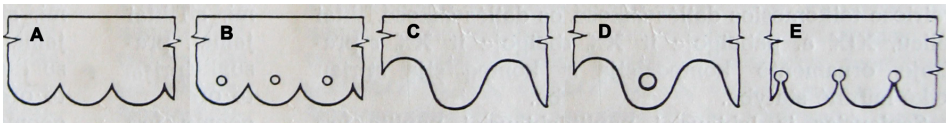
Svarbu pastebėti, geležinkelio infrastruktūros objektuose „Rusiškas stilius“ labiau būdingas atskiriems kompozicijos elementams. Bendrai pastatų kompozicijai jis turėjo mažiau įtakos. Skirtingos puošybos detalės, raižiniai buvo naudojami pakankamai saikingai, neperkraunant fasadų drožybos elementais, įvairiais ornamentais. Toks sprendimas priartina geležinkelio pastatus prie paprastesnės, tradicinės, liaudiškos architektūros.



34 pav. Langų apvadų puošybos pavyzdžiai (A, B, C, D, F – gyvenamieji namai, E – keleivių namas)
A – Dūkštas *C – Bezdonys* *E – Marcinkonys*
B – Ignalina *D – Valkininkai* *F – Pabradė*

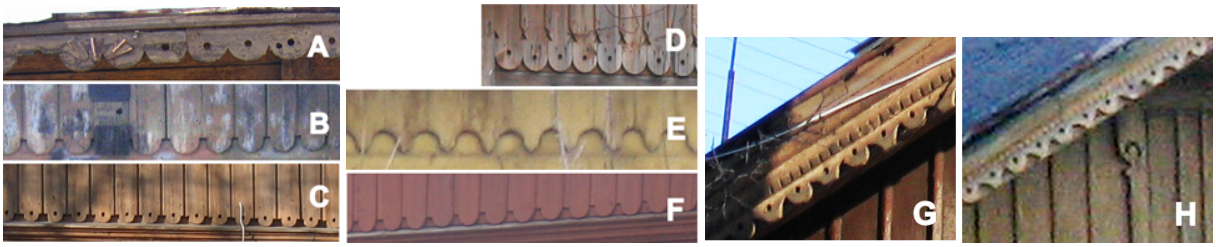
1.3.3. Tradicionalizmo bruožai

Dauguma medinių geležinkelio infrastruktūros pastatų buvo statoma „Rusiškame stiliuje“. Tikėtina, kad tradiciniai, liaudiški bruožai geležinkelio objektų architektūroje galėjo atsirasti vėliau atliekant jų rekonstrukcijos, remonto darbus. Abi šios architektūros kryptys savo šaknimis siekia liaudės tradicinę architektūrą, turi bendrų, panašių elementų. Tačiau „tradicionalizmo“ sąvoka pirmiausia susijusi tik su Lietuvos teritorijai būdinga puošybos stilistika, vietinės kilmės drožybos elementais.



35 pav. Lankelių, puslankių, apskritimų, formų variantai puošyboje (Aukštaitija – Ramygalos apylinkė, Ignalinos rajonas, Linkmenų valsčius, Žemaitija – Raseinių, Telšių rajonai)

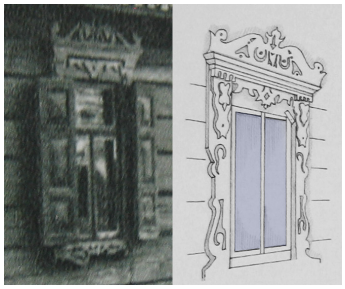
Lietuvių liaudies namų puošybai yra būdingi įvairūs geometriniai ornamentai: trikampiai (pjūklinis raštas), danteliai, lankeliai, puslankiai, apskritimai, bangelės) bei iš jų sudaromos skirtingos geometrinių ornamentų kompozicijos (įvairių gėlių pumpurai, žiedai, rėčiai lapeliai). Kartais jie stilizuojami taip intensyviai, kad ornamentas tampa panašus į geometrinę figūrą [11, p.95]. Viena dažniausiai pasikartojančių tradicinių formų geležinkelio objektų puošyboje lankeliai (puslankiai / apskritimai) *(35 pav.)*. Šita forma sutinkama beveik visose stotyse „Vilniaus – Turmanto“ ruože *(36 pav.)*. Jais buvo puošiami sienų skydai, karnizai, vėjalentės. Tiesa tokių formų elementai būdingi ir „Rusiškam stiliui“ todėl vienareikšmiškai apie jų kilmę spęsti negalima.



36 pav. Geležinkelio stočių sienų, karnizų puošybos pavyzdžiai
A – Pavilnys C, H – Pabradė F – Dūkštas
B, G – Naujoji Vilnia D, E – Ignalina

Kitas pastatų elementas, kuris išsiskirdavo bendroje kompozicijoje, buvo gausiai puošiami langai. Jie buvo dekoruojami apylangėmis, kurias sudarė antlangė, palangė, šoninės lentos. Sudėtingiausios antlangės galėjo susidėti iš karnizo, sandriko (frontonėlis virš karnizo) bei frizo (plati, dekoruota lenta po karnizu). [2, p.159]

Būtent toks puošybos pavyzdys, sutinkamas Ignalinos rajone, pasikartoja ir kaimo namų, ir geležinkelio objektų puošyboje. Girminių kaimui būdingi langų apvadai pasižymi kiaurapjūviu puoštomis šoninėmis lentomis, trijų dalių antlange *(37 pav.)*, dekoruota palange. Panašūs elementai aptinkami nagrinėjant geležinkelio objektų kompoziciją *(38 pav.)*. Čia parodyti tipinių apvadų pavyzdžiai nėra identiški. Visais keturiais atvejais vienodos yra tik šoninės lentos. *38 pav. B, C, D* langų viršutinis apvadas turi vienodą frizą, Ignalinos ir Naujosios Vilnios pavyzdžiuose virš karnizo įrengiami panašūs sandrikai. Tuo pačiu tik A variantas turi apatinį apvadą (dekoruotą palangę).



37 pav. Langų apvadas – Girminių k., Ignalinos raj.



38 pav. Tipinių langų apvadų pavyzdžiai:
A, B – Naujoji Vilnia; C – Ignalina; D – Pabradė

Tačiau negalima tiksliai teigti, kad geležinkelio objektų puošyba buvo veikiama tradicionalizmo bruožų. Įmanomas ir atvirkštinis procesas. Žinoma, kad kaimo meistrai skolindavosi architektūrines

formas iš miesto, dvarų pavyzdžių. „Kai kurie ornamentai (miestų, dvarų puošybos elementai) yra architektūriškai universalūs, tačiau turi panašumo į kaimo meistrų kūrybą. Galėjo būti ir atvirkščiai – kaimo meistrai panaudojo miestų ir dvarų ornamentus kaimo trobesiuose, juos savaip perkurdami“ [2, p.159] Analogiškai puošybos formos galėjo būti skolinamos iš geležinkeliečių pastatų.

1.3.4. „Zakopanės stiliaus“ bruožai

Zakopanės stilius Lietuvoje atsirado XX a. antrame dešimtmetyje, bet Lietuvos teritorijoje plačiai nepaplito. Šio stiliaus atsiradimas siejamas su Lenkijos nacionalinės tradicijos ieškojimu bei jos įkūnijamu stilistinio tipo pavidalu. „Nacionalinių tradicijų atgaivinimas – neatsiejama architektūrinės kūrybos dalis XIX a. antroje pusėje, kuri buvo būdinga daugeliui Europos tautų.“[24, p. 145] Būtent šiuo pagrindu atsirado ir „Rusiškas stilius“ Rusijoje. Čia reikia pažymėti šių stilių tam tikrą neigiamą įtaka, nes jie buvo naudojami kaip įrankiai skleisti Rusijos ir Lenkijos įtaką Lietuvos teritorijoje.

„Zakopanės stilių“ pradėjo plėtoti 1890 metais architektas, meno teoretikas Stanilavas Vitkevičius (Witkiewcz). Nauja architektūros kryptis rėmėsi liaudiškomis tradicijomis – „Tatrų kalniečių (Podhalės r.) statinių bei drožinių formų stilizacija“. [45, p.50]

Geležinkelio ruože „Vilnius – Turmantas“ išliko tik keli pastatai turintys Zakopanės stiliaus bruožų: buvęs Pabradės centralizacijos postas, Turmanto miestelyje esantys geležinkeliečių gyvenamieji namai bei sandėlis *(39 pav.)*. Pabradėje 1931 metais buvo pastatyti nauji keleivių rūmai, atitinkantis Zakopanės stiliaus savybes, tačiau per karą jie buvo apgriauti. Karui pasibaigus pastatas buvo atstatytas išlaikant tūrių proporciją, tačiau suteikiant jam naują neoklasicistinę išvaizdą. Panašūs keleivių rūmai, išlaikę savo pradinę išvaizdą, yra kituose geležinkelių ruožuose – Rūdiškių, Valkininkų, Jašiūnų miesteliuose. Visų jų statybos laikas apibrėžtas 1929 – 1931 metais.



39 pav. Zakopanės stiliaus pavyzdžiai: geležinkelio infrastruktūros objektai:
A – Turmanto geležinkeliečių gyvenamieji namai
B – Turmanto stoties buvęs gaisrinis sandėlis
C – Pabradės stoties buvęs centralizacijos postas

Turmanto gyvenamųjų namų kompozicija pasižymi stačiakampiu planu, aukštu laužytų formų stogu, mažais kambariais mansardoje, aukštais kaminais, stoglangiais. Stačiakampio plano pagrindas – bendras koridorius, į kurį patenkama per pagrindinį įėjimą. Koridorius statmenai kerta visą pastatą, iš abiejų jo šonų dėstomi kambariai. Pagalbinių pastatų *(39 B, C pav.)* tūrių kompozicijai būdingas aukštas valminis stogas su užlenktais galais. Visi išvardinti elementai priklauso Zakopanės stiliaus architektūrai. Tačiau šių objektų fasadų struktūroje trūksta daugelio kitų šio stiliaus bruožų: kylančiais saulės spinduliais puoštų frontonų, aukštų cokolių, puoštų terasų bei prieangių, namo karkaso viršutinių sijų galų išsikišusių į išorę. [45, p.52]

1.3.5. Neoklasicizmo bruožai

Neoklasicizmas atsirado Lietuvoje po Antro Pasaulinio karo, jo paplitimą reikėtų sieti pasikeitusia santvarka šalyje. Nauja architektūrinė šaka buvo susijusi su vykstančiais visuomenėje pasikeitimais. Dažnai sovietinis neoklasicizmas buvo naudojimas kurti perdėtai monumentalius statinius, atspindinčius vyravusios ideologijos propagandą. Tokių objektų kompozicija pasižymėjo statiškumu, aiškia simetrija, grubiomis, sustingusiomis formomis [58].

1862 metais pastatyta Vilniaus geležinkelio stotis per Antrąjį Pasaulinį karą buvo smarkiai apgriauta. Karui pasibaigus buvo nuspręsta perstatyti visą jos kompleksą. „Pagal projektą, parengtą leningradiečio (dab. S.Peterburgas) architekto P. Ašantino, buvo numatyta ne tik pastatyti naują socialistinio neoklasicizmo stiliaus stoties pastatą, bet ir nušluoti nuo žemės paviršiaus aplinkinius kvartalus ir suformuoti didelę aikštę bei skverą prieš stotį. Simetriškos kompozicijos, sustambintų klasikinių formų pastatas su frontone įkomponuotu LTSR herbu turėjo simbolizuoti naująjį – socialistinį – Vilnių.“ [12] Objekto kompozicija buvo visiškai pakeista, sustambintas jos tūris, kompozicija tapo masyvesnė. Jos struktūra atitinka sovietinio neoklasicizmo pompastišką, apsimestinai teatrališką dvasią. Atsirado didžiulis priestatas, kuris visiškai pakeitė keleivių rūmų išvaizdą. Jame buvo įrengtas vestibiulis, apytiksliai pritaikytas 400 žmonių, kasų salė, bagažo skyrius, keleivių poilsio kambariai bei motinos ir vaiko kambariai. Pasikeitė ir objekto vidaus erdvė: „Pagal puošnią neoklasicistinę stilistiką interjeras dekoruotas dirbtiniu marmuru, gipso lipdiniais, liaudiškos tematikos sienų tapyba.“ [12]

Pagrindiniai pasikeitimai įvykę po 1950 metų rekonstrukcijos:

- iškištas į gatvę priestatas – pristatyta keleivių laukimo salė *(40 A, B pav.)*;
- pakeista stogo forma;
- sustambintos architektūrinės detalės, atsirado naujų, pakeistos senos;
- pakeistas interjeras: naujos medžiagos (dirbtinis marmuras, gipso lipdiniai), nauja sienų tapyba;



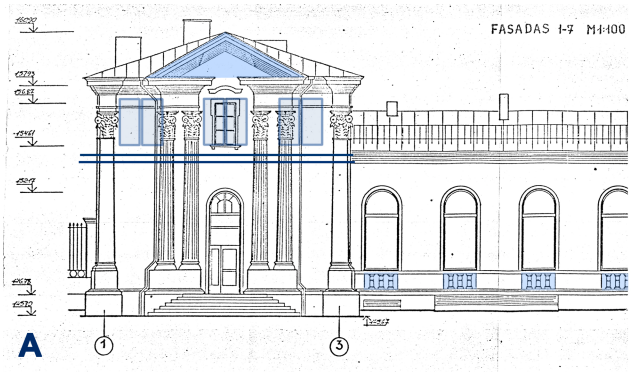


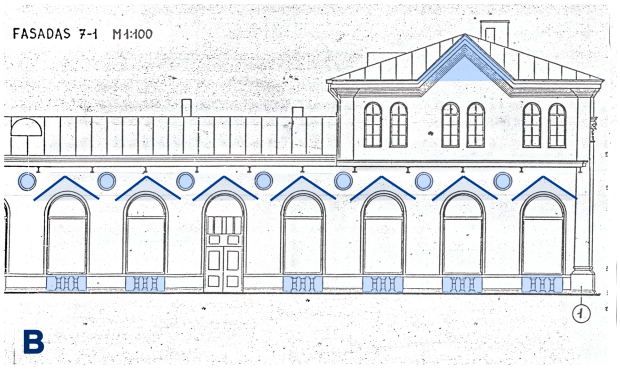
40A pav. – Geležinkelio g., 1950m.;
40B pav. – Geležinkelio g., 1903m.;

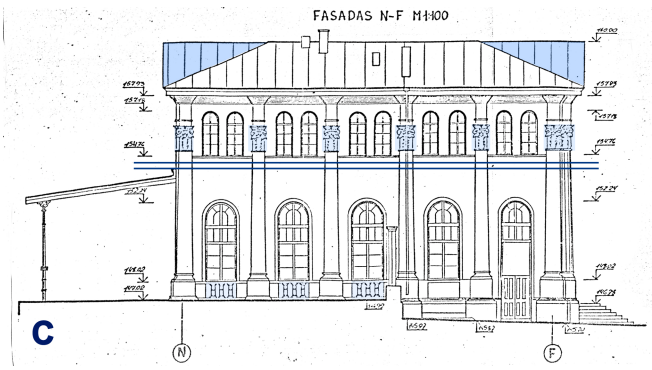
40 pav. parodytas pasikeitęs geležinkelių rūmų fasadas iš miesto pusės. Centrinė dalis paaukštinta, praplėsta. “Išplėtus šia pastato dalį ji tapo pagrindine stoties gyvenimo arterija. Centrinės stoties dalis – būdingas stalinizmo epochos architektūros pavyzdys.” [44. p. 93-95]

Smulkesni pasikeitimai geriausiai pastebimi nagrinėjant stoties fasadų brėžinius (Komunalinio ūkio apmatavimo brėžiniai, 41 pav.) [65]. Po 1950 metų rekonstrukcijos atsirado nauji puošybos elementai perono pusėje (41B, D pav.); paryškintos didelių arkinių langų palangės (41F pav.); šoniniame ir gatvės fasaduose (41C, A pav.) dingo vidurinis karnizas (jo vieta pažymėta dviguba linija); atnaujinti šoniniai sparnai bei jų stogo formos buvo priderinti prie sustambinto centrinio korpuso; gatvės fasade dingo trys suporintų langų poros (41A pav.); perono pusėje dingo trikampiai langų apvadai virš šių angų (41B pav. – pažymėti mėlynu trikampiu); pakeisti piliastrai – anksčiau jie buvo dalinami išnykusiu viduriniu karnizu,

panaikinus pastarąjį, piliastrai paaukštinti, naujas kapitelis dailiai papuoštas (41E pav.), viršutinio, trumpojo piliastro kapitelis liko nepakitęs; pakeistas stogas (nauji stogo elementai pažymėti mėlynai).







41 pav. Vilniaus geležinkelio stoties keleivių rūmų fasadų fragmentai (apie 1965 m)

41 A pav. – Kairinis sparnas, gatvės fasadas

41 B pav. – Kairinis sparnas, perono fasadas

41 C pav. – Kairinis sparnas, šoninis fasadas

41 D pav. – Nauji puošybos elementai

41 E pav. – Naujieji piliastrų kapiteliai

41 F pav. – Puošybos elementai po langais







41 D pav. *41 E pav.* *41 F pav.*

Planinėje struktūroje, kaip ir fasaduose, pagrindinis pasikeitimas – naujos keleivių laukimo salės atsiradimas. Keleivių rūmų brėžiniuose (5 priedas) parodytas patalpų išdėstymo pasikeitimas prieš 1950 rekonstrukciją ir po jos.

Naujai atsiradęs tūris pažymėtas mėlynai (5 priedas). Čia be keleivių laukimo salės buvo įrengtas bufetas, paštas, kirpykla, san. mazgai, laiptai vedantys į antrą aukštą. Antrame aukšte, kaip ir anksčiau buvo palikta vieta stoties viršininko administracijai. Naujai atsiradusi erdvė buvo skirta keleiviams – papildomoms keleivių laukimo salėms: iš abiejų pirmo aukšto naujosios salės pusių – bendros patalpos, išilgai perono – patalpos motinoms su vaikais.

Kiti pagrindiniai pasikeitimai plano kompozicijoje: sraigtinių laiptų panaikinimas (5 priedas) ir naujų, tiesialinijinių atsiradimas; naujų įėjimo angų atsiradimas ir kai kurių senų panaikinimas; vietoj restorano įrengta kasų salė; restoranas perkeltas iš dešiniojo į kairįjį sparną, šalia esančio triaukščio sparno patalpos atiduotos restorano virtuvei; panaikinta sanitarinių mazgų zona (san. mazgai pernešti į naujai sudarytą tūrį), jų vieta skirta kasų tarnybinėm patalpom; vyriausybės atstovų laukiamojo vieta nepasikeitė, ji liko dešiniojo sparno dalyje.

Vizualiai įvykusius XX a. viduryje keleivių rūmų kompozicijos pasikeitimus galima pamatyti lyginant XIX a. pabaigoje – XX pradžioje darytas nuotraukas su dabartiniais keleivių rūmų vaizdais (per paskutiniuosius 50 metų stotis buvo atnaujinta, bet didesnių pertvarkymo darbų vykdoma nebuvo) *(42 pav.).*

Neoklasicizmo stiliuje buvo rekonstruoti Pabradės keleivių rūmai, jo elementų turi po antrojo pasaulinio karo įrengtos Dūkštų bei Turmanto naujosios stotys. Pastarosios kompleksas, 2008 metų pabaigoje, buvo įtrauktas į Kultūros vertybių registrą. Šie objektai yra mažesni, nėra pompastiški, kaip Vilniaus keleivių rūmai. Tačiau jiems būdingos tokios pat sustingusios neoklasicistinės formos, atkartojančios XIX a. klasicizmo architektūrą, aiški simetrija, kompozicijos statiškumas. Plačiau šiame darbe aptariami tik Pabradės keleivių rūmai, nes jie buvo pastatyti 1931 metais [9 p.484], vėliau tik rekonstruoti. Dūkšte ir Turmante esantys objektai buvo pastatyti XX a. viduryje, antroje pusėje, nepatenka į aptariamą laikotarpį.



42 A pav.



42 B pav.

42A pav. – Vilniaus keleivių rūmai, vaizdas iš perono pusės, 1895 m., Vilniaus geležinkelio stotis.
42B pav. – Vilniaus keleivių rūmai, vaizdas iš perono pusės, 2008 m.



42 C pav.



42 D pav.

42C pav. – Vilniaus keleivių rūmai, vaizdas iš miesto pusės, XX a. pradžia.
42D pav. – Vilniaus keleivių rūmai, vaizdas iš miesto pusės, 2008 m.

Pabradės keleivių rūmai po rekonstrukcijos išlaikė savo pradinę tūrio kompoziciją, angų skaidymą *(43, 44 pav.)*. Tačiau lenktas, lengvas formas, pakeitė neoklasicistiniai griežti piliastrai bei karnizai. Nauji trikampiai frontonai atrodo gruboki, palyginus su jų buvusiomis išgaubtomis formomis. Buvo atsisakyta „Zakopanės stiliui“ būdingo aukšto stogo su stoglangiais, ovalinių angų frontonuose. Visa pastato kompozicija po rekonstrukcijos neteko savo žaismingo žavesio, tapo pabrėžtinai santūri, statiška. Sumažėjus stogo aukščiui, pastatas vizualiai pailgėjo, tačiau išliko visų elementų simetrija, tūrių išdėstymas. Rekonstruoto pastato formos nėra pompastiškos, skirtingai nei Vilniaus keleivių rūmuose, įrengti piliastrai yra paprasti be voliutų, naudojama daug mažiau lipdybos.



43 pav. Pabradės keleivių rūmai, 1938 m.



44 pav. Pabradės keleivių rūmai, 2008 m.

1.4. Skyriaus apibendrinimai

Urbanistinio komplekso ir gamtinių elementų vaidmuo

Stočių, gyvenviečių, jų kompozicijos santykis. Santykio pasikeitimas tarp gyvenvietės ir geležinkelio stoties pateikiamas *6 lentelėje.* Čia parodyta geležinkelio stoties atsiradimo vieta (1862 m.) šalia esančių gyvenviečių (jei jos buvo) atžvilgiu, bei jos vieta gyvenvietėje 1945 metais.

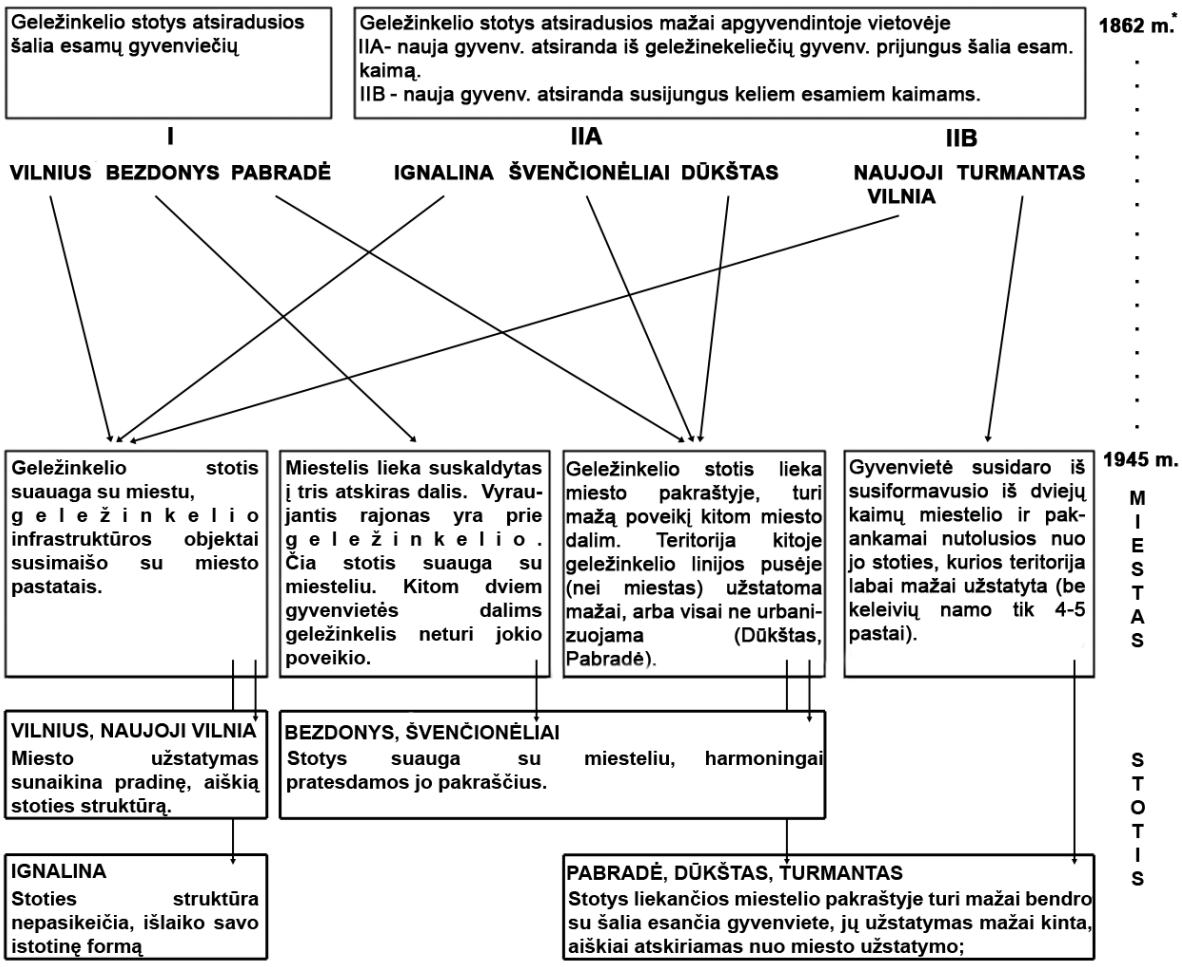
Stočių kompozicijos sąlygos. Stotyse pagrindinių objektų užstatymas koncentravosi prie keleivių rūmų stoties centre, dalis pastatų (rampos, pakhauzai) buvo dėstomi išilgai geležinkelio bėgius. Objektų vieta priklausė nuo jų paskirties. Galima išskirti kelias geležinkelio stočių bei prie jų esančių gyvenviečių plėtros sąlygas:

gamtinės sąlygos – stočių ir miestelių plėtrą apribodavo netinkamos statybai gamtinės sąlygos (Švenčionėliuose – pelkėta Žeimenos upės; Pabradėje – kalvota, apaugusi mišku teritorija). Nuo gamtinių sąlygų priklausė atskirų objektų išdėstymas (vandens bokštas);

kelių infrastruktūra – Ignalinoje didelę įtaką stoties miestelio plėtrai turėjo vokiečių išplėstas kelių tinklas aplink geležinkelio liniją. Kitose stotyse (Bezdonys, Dūkštas) tokios infrastruktūros nebuvo, labiau buvo užstatoma tik viena stoties pusė;

administracinės sąlygos – Turmante menką užstatymą prie stoties galima susieti su tarpukaryje labai arti buvusią sieną su Latvija;

6 lentelė. Gyvenviečių plėtra, stočių vaidmuo gyvenviečių užstatyme [pagal 8, 9]



Pastabos: * – Naujosios Vilnios stotyje reguliarus traukinių eismas prasidėjo 1873 metais;

Gatvių tinklo kompozicija. Pačių gyvenviečių kelių tinklui stotys daug įtakos neturėjo. Dažniausiai miestuose atsirasdavo viena gatvė lygiagreti bėgių juostai, rečiau dvi esančios iš abiejų jos pusių (Vilnius, Naujoji Vilnia, Pabradė). Kuriantis naujai gyvenvietei pirmieji pastatai buvo statomi išilgai šios gatvės, vėliau nuo jos atsirasdavo atsišakojimai, vedantys į miestelio gilumą (tokia schema būdinga Ignalinai, Dūkštui, Švenčionėliams. Bezdonyse – geležinkelininkų gyvenvietei). Turmante susiformavo radialinis gatvių tinklas iš buvusių kaimų kelių. Pabradėje ir ypač Vilniuje, geležinkelio atsiradimo metu jau buvo savitas gatvių tinklas, čia kelių plėtra buvo mažai veikiama geležinkelio.

Administracinės, teisinės aplinkos reikšmė

Geležinkelio projektavimui didelę įtaką turėjo valdžios administracijos reikalavimai. Projektavimo darbai buvo vykdomi centralizuotai, tipiniai kompoziciniai sprendimai buvo taikomi geležinkelio stočių įrengimui bei pastatų projektavimui:

- beveik visose geležinkelio stotyse pasikartoja jų branduolio struktūra (keleivių rūmai, privažiavimo parteris / aikštė, šalia stovintys gyvenamieji namai);
- parterių / aikščių bei jų elementų kompozicija buvo tipinė;
- geležinkelio infrastruktūros pastatams buvo naudoti kartotiniai projektai. Nors dažnai teigiama, kad „situacija veikia matmenų parinkimą, nes užduotis visada susijusi su aplinkinio užstatymo masteliu“ [16, p.127] geležinkelio objektų tūriniai kompozicijai tai visiškai nebūdinga. Sprendimai priklausė nuo jų paskirties, stoties klasės;
- „Plytų stiliaus“, „Rusiško stiliaus“ naudojimas;

Tipinius pastatų projektus galima suskirstyti į dvi grupes:

- projektai, kurių kompoziciniai sprendimai nebuvo keičiami, nepriklausė nuo aplinkos sąlygų;
- projektai, kurių kompozicijos elementai buvo nežymiai koreguojami atsižvelgiant vietines sąlygas;

Kultūrinių socialinių pokyčių reikšmė

Geležinkelio infrastruktūros objektų kompozicijai būdingos keturios pagrindinės architektūrinės kryptys – istorizmas (eklektika), „Rusiškas stilius“ su tradicionalizmo elementais, „Zakopanės stilius“ bei Neoklasicizmas. Visos jos atspindėjo tuo metu visuomenėje vykstančius procesus. Istorizmas susijęs su „istorinės pasaulėjautos sustiprėjimu“[6, p.11], architektų ir užsakovų noru naudoti senas architektūrines formas bei masine statyba. XIX a. eklektika buvo vertinama kaip „pasirinkimo laisvė“ [6, p.11]. Rusiškas ir Zakopanės stiliai siejami su bandymais atkurti kultūros vienybę, nacionalines tradicijas atitinkamai Rusijoje ir Lenkijoje. Neoklasicizmas buvo naudojimas, kaip vienas iš naujos valdžios ideologijos įrankių.

Apibendrinant galima išskirti pagrindinius architektūros stilių elementus geležinkelio pastatų kompozicijoje:

Istorizmas

- užstatymo ir plano struktūra pirmiausia atitinka poreikius, praktinius tikslus, sklypo konfigūraciją (užstatymo planas pritaikytas prie geležinkelio linijos);
- stilinė įvairovė- čia vienodai naudojamasi skirtingų epochų stilių elementais, skirtingų elementų gausa (kartu naudojami skirtingi langų apvadai, skirtingos formos – barokinės, klasicistinės, „arkadų stilius“);
- architektūriniai elementai nėra paryškinami, išskiriami iš bendro fono (visi pastato elementai akcentuoti vienodai, nėra formų gradavimo į pagrindines ir antraeiles).
- dažnai taikomas „plytų stilius“. Plytų mūras naudojamas ir fonui, ir architektūrinėms detalėms, taip visiškai nelieka fono ir detalių kontrasto;
- dauguma geležinkelio stočių objektų buvo statyta pagal tipinius, kartotinius projektus (pavyzdžiui kartotiniai Vilniaus ir Kauno geležinkelio stočių keleivių rūmai);

„Rusiškas stilius“

- ornamentais papuošiami visi pastato dekoratyviniai elementai – sienų skydai, vėjelentės, karnizai, langų apvadai

„Zakopanės stilius“

- aiški kompozicijos simetrija, stačiakampio formos planas su bendru koridoriumi;
- aukštų laužytų formų stogas, aukšti kaminai;
- maži mansardiniai kambariais su stoglangiais;

Neoklasicizmas

- XIX a. pradžios, klasicizmo formų stilizacija. Baltos spalvos lipdyba, kolonos, sovietinė simbolika;
- sustambintos bendros formos, sustingusi kompozicija su grubiom detalėmis;
- *kompozicijos eklektiškumas, dekore naudojami baroko elementai;*

2. Objektų tipologinis suskirstymas pagal paskirtį. Funkcijos įtaka kompozicijai

2.1. Bendras objektų sąrašas

7 lentelė. Objektų sąrašas.

Bendras Nr.	Nr.	Trumpas aprašymas	*Miestas, vieta*	Inventorinis Nr.
1. Gyvenamieji pastatai				
1	1	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (buvusi būdelė prie pervažos / iešmininko būdelė)	Bezdonys	B 10.4
2	2	------//------	Pabradė - Švenčionėliai	ts 26
3	3	------//------	Švenčionėliai - Ignalina	ts 30
4	4	------//------	prie Dūkšto	ts 16
5	5	------//------	prie Dūkšto	ts 17
6	6	------//------	Dūkštas - Turmantas	ts 20
7	7	------//------	Dūkštas - Turmantas	ts 19
8	8	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (buvusi būdelė prie pervažos)	Pavilnys	PV 10.1
9	9	------//------	Naujoji Vilnia - Bezdonys	ts 34
10	10	------//------	Vilnius - Pavilnys	ts 35
11	11	------//------	Bezdonys - Pabradė	ts 36
12	12	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (1 var., buvusi kazarmė)	Pavilnys	PV 10.2
13	13	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (2 var.)	Ignalina	I 10.6
14	14	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (3 var.)	Dūkštas	D 10.5
15	15	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (4 var.)	Švenčionėliai	S 10.1
16	16	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (5 var.)	Bezdonys	B 10.3
17	17	------//------	Bezdonys	B 10.6
18	18	------//------	Dūkštas	D 10.1
19	19	------//------	Vilnius – Naujoji Vilnia	ts 23
20	20	------//------	Ignalina - Dūkštas	ts 11
21	21	------//------	Ignalina - Dūkštas	ts 15
22	22	------//------	Dūkštas – Turmantas (Gerkonio st.)	ts 18
23	23	------//------	Dūkštas - Turmantas	ts 21
24	24	------//------	Bezdonys - Pabradė	ts 39
25	25	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (6 var.)	Ignalina	I 10.7
26	26	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (7 var.)	Naujoji Vilnia	N 10.2
27	27	------//------	Pabradė	P 10.3
28	28	------//------	Turmantas	T 10.1
29	29	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (8 var.)	Ignalina	I 10.3
30	30	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (9 var.)	Ignalina	I 10.5
31	31	Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (10 var.)	prie Bezdonio	ts 22
32	32	------//------	Vilnius – Naujoji Vilnia	ts 01
33	33	------//------	Bezdonys - Pabradė	ts 03
34	34	------//------	Pabradė - Švenčionėliai	ts 04
35	35	------//------	Bezdonys - Pabradė	ts 33
36	36	Vieno aukšto *mūrinis* namas (kelių prižiūrėtojų namas)	Pabradė - Švenčionėliai	ts 32
37	37	Vieno aukšto *mūrinis* namas su pastoge (kelių prižiūrėtojų namai / keleivių pastatai mažesnėse stotelėse)	Švenčionėliai – Ignalina (Pakretuonis st.)	ts 02
38	38	------//------	Pabradė – Švenčionėliai (Žeimenos st.)	ts 31
39	39	------//------	Pabradė – Švenčionėliai (Pažeimenės st.)	ts 40
40	40	------//------	Bezdonys – Pabradė	ts 41

			(tarp Santakos ir Pailgio st.)	
41	41	Vieno aukšto medinis pastatas su pusrūsiu ir pastoge (stoties personalo gyvenamieji namai)	Bezdonys	B 10.1
42	42	------//------	Bezdonys	B 10.2
43	43	------//------	Pabradė	P 10.1
44	44	------//------	Pabradė	P 10.2
45	45	------//------	Ignalina	I 10.2
46	46	------//------	Dūkštas	D 10.3
47	47	Dviejų aukštų pastatas su pastoge (1 a. – mūrinis, 2 a. - medinis) (1 var.)	Dūkštas	D 10.4
48	48	Dviejų aukštų pastatas su pastoge (1 a. – mūrinis, 2 a. - medinis) (2 var.)	Ignalina	I 10.1
49	49	Dviejų aukštų mūrinis, tinkuotas pastatas (1 var.)	Turmantas	T 10.3
50	50	Dviejų aukštų mūrinis, tinkuotas pastatas (2 var.)	Turmantas	T 10.4
51	51	Dviejų aukštų mūrinis, tinkuotas pastatas (3 var.)	Turmantas	T 10.5
52	52	Dviejų aukštų mūrinis pastatas	Naujoji Vilnia	NV 10.4
53	53	Dviejų aukštų medinis pastatas	Naujoji Vilnia	NV 10.1
54	54	Vieno aukšto mūrinis, tinkuotas pastatas	Turmantas	T 10.6
2. Keleivių rūmai				
55	1	Vieno aukšto medinis keleivių namas su pastoge	Bezdonys	B 01
56	2	Dviejų aukštų mūriniai keleivių rūmai (1 var.)	Pabradė	P 01
57	3	Dviejų aukštų mūriniai keleivių rūmai (2 var.)	Švenčionėliai	S 01
58	4	Dviejų aukštų mūriniai keleivių rūmai (3 var.)	Vilnius	V 01
3 A. Geležinkelio techniniai pastatai: vandens bokštai				
59	1	Dviejų aukštų vandens bokštas su vienu baku	Ignalina	I 03
60	2	Trijų aukštų vandens bokštas su vienu baku	Pabradė	P03
61	3	Dviejų aukštų vandens bokštas su dviem bakais (ar vienu dvigubu)	Naujoji Vilnia	NV 03
62	4	Trijų aukštų vandens bokštas su dviem bakais (ar vienu dvigubu)	Dūkštas	D 03
3 B. Geležinkelio techniniai pastatai: depai				
63	1	Mūrinis garvežių depas (1 var.)	Vilnius	V 02.1
64	2	Mūrinis garvežių depas (2 var.)	Vilnius	V 02.2
65	3	Mūrinis garvežių depas su priestatu (1 var.) (priestatas buvęs elektrinės pastatas)	Švenčionėliai	S 01
66	4	Mūrinis garvežių depas su priestatu (2 var.)	Naujoji Vilnia	NV 02
67	5	Mūrinis garvežių depas su priestatu (3 var.)**	Dūkštas	D 02
4. Krovinių aptarnavimo pastatai (pakhauzai)				
68	1	Pakhauzas (1 var.)	Bezdonys	B 05.1
69	2	Pakhauzas (2 var.)	Bezdonys	B 05.2
70	3	Pakhauzas (3 var.)	Dūkštas	D 05
71	4	Pakhauzas (4 var.)	Vilnius	V 05
72	5	Pakhauzas (5 var.), sudegė 2008 metų pavasarį	Naujoji Vilnia	NV 05
5. Geležinkelio tarnybiniai / administraciniai pastatai				
73	1	Administracijos pastatas (buvęs prekių (krovinių) siuntimo tarnybos administracijos pastatas)	Švenčionėliai	S 06
74	2	Buvęs prekių ir bagažo ekspedicijos administracinis pastatas (dabar rekonstruojamas)	Vilnius	V 06
75	3	Buvęs centralizacijos postas nr. 1	Pabradė	P 13.2
76	4	Buvęs centralizacijos postas nr. 2	Pabradė	P 13.1
77	5	Buvęs laukiamasis su kasa	Pavilnys	PV 06
6. Kiti pastatai: pagalbiniai pastatai				
78	1	Tualeto pastatas	Bezdonys	B 12
79	2	Sandėlis (buvęs gaisrinis sandėlis)	Turmantas	T 11.2
80	3	Tvartas (buvusi kalvė)	Ignalina	I 11.3
81	4	Rūsys / ledainė (1 var.)	Pabradė	P 12

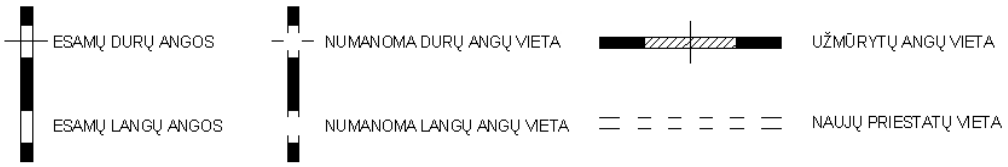
82	5	Rūsys / ledainė (2 var.)	Dūkštas	D 12.1
83	6	Sandėliukas	Ignalina	I 11.5

* 1 priede pateiktas ruožo žemėlapis su sužymėtomis objektų esančių tarp stočių (žymimi ts) vietomis.
*** Mūrinis garvežių depas priklausė siaurajam geležinkeliui, tačiau yra pastatytas pačiam stoties centre turi gyvenamąsias patalpas.*

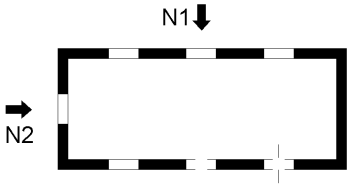
2.2. Objektų tipologinės grupės

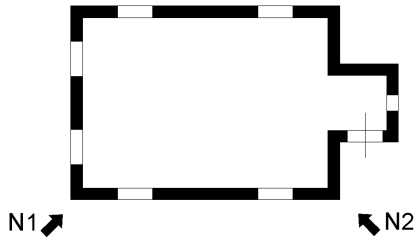
2.2.1. Geležinkelininkų gyvenamieji namai

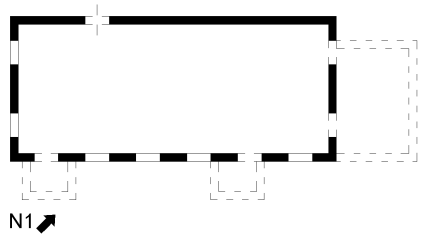
Geležinkelio gyvenamieji pastatai savo kompozicija buvo labiausiai artimi mažų miestelių, kaimaviečių pastatams. Objektų kompozicinis sprendimas galėjo priklausyti nuo jų tikslios paskirties, statybos laikotarpio, medžiagiškumo.



1 schema. Sutartiniai žymėjimai.

Nr. 1 – 7	**Vieno aukšto medinis namas su pastoge (buvusi pervažos budelė / iešmininkų postas)**
 *2 schema*  *45 pav. (N1)*  *45 pav. (N2)*	
Inventor. Nr.:	Bezdonys – B10.4; ts26; ts30; ts16; ts17; ts20; ts19; (viso 7 vnt.)
Vieta:	Pastatytas atokiau nuo stoties, prie buvusios pervažos vietos. Dažniausiai tokie pastatai pasitaiko toli nuo stoties centro tarp stočių, vietose kur geležinkelius kirto vieškeliai.
Aprašymas:	Tai yra mažiausio statinio forma sutinkama geležinkelio ruože, anksčiau tokie statiniai buvo naudojami kaip pervažos budelė. *Kompozicija: objektai savo forma yra artimiausi kaimaviečių namams. Jie yra mediniai, paprasto stačiakampio plano, su viena ar dviem priemenėmis įėjimo vietoje, neturi aiškaus pagrindinio fasado. Paprastas kompozicijos sprendimas galėjo būti susijęs su objekto paskirtimi. Šitie namai turėjo būti skiriami žemesnio rango tarnautojai.*

Nr. 8 – 11	**Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (buvusi pervažos budelė)**
 *3 schema*  *46 pav. (N1)*  *46 pav. (N2)*	
Inventor.Nr.:	Pavilnys – PV10.1; ts 34; ts 35; ts 36; (viso 4 vnt.)
Vieta:	Objektas pastatytas prie buvusios geležinkelio perėjos
Aprašymas:	Pavilnio stoties plane [77] objektas įvardintas kaip pervažos būdelė. Dabartiniu metu vietoj pervažos išliko nedidelė perėja. Kiti tokio tipo pastatai skiriasi tik apkalimo tipu (horizontalus / vertikalus) didesniu išlikusių puošybos elementų kiekiu. *Kompozicija: pastatas yra paprastos stačiakampio formos su nedidele priemene.*
Nr. 12	**Vieno aukšto medinis pastatas su pastoge (1 var., buvusi kazarmė)**



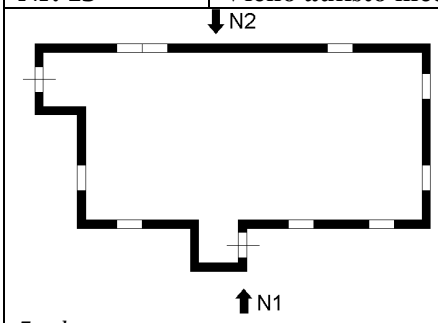
4 schema



47 pav. (N1)

Inventor. Nr.:	Pavilnys – PV10.2
Vieta:	Objektas pastatytas atokiai stoties, gyvenvietės pakraštyje
Aprašymas:	Pavilnio stoties plane [77] objektas įvardintas kaip „kazarmė“. Pastatas turėjo būti skirtas žemesnio rango geležinkelio darbininkams. *Kompozicija: manoma, kad pradžioje pastatas turėjo stačiakampio formos planą. Pirmas šoninis priestatas atsirado dar pirmoje XX a. pusėje (jis parodytas stoties plane), kiti du, priekiniame fasade, daug vėliau. Objekte yra išlikę tipiniai puošybos elementai (sienų skydai, langų apvadai).*

Nr. 13	**Vieno aukšto medinis namas su pastoge (2 var. buvusi kazarmė)**



5 schema



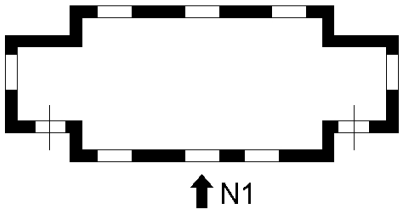
48 pav. (N1)



48 pav. (N2)

Inventor. Nr.:	Ignalina - I10.6
Vieta:	Pasatas nutolęs nuo keleivių rūmų į šiaurės rytų pusę, stovi tarp bėgių juostos ir gatvės.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Pastato puošybos elementai tipiniai, pasikartoja kituose objektuose, skirtinguose fasaduose naudojami įvairūs langų apvadai. Dalis angų atsirado vėliau. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 1-7.*

Nr. 14	**Vieno aukšto medinis namas su pastoge (3 var. buvusi kazarmė)**

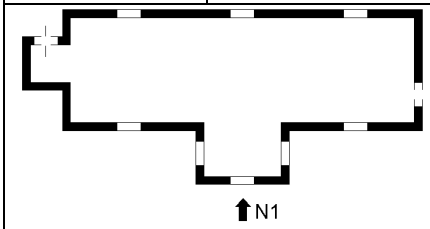


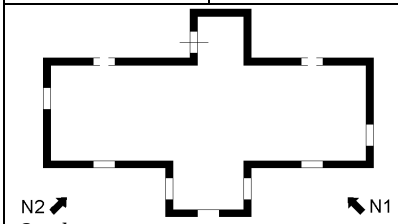
6 schema

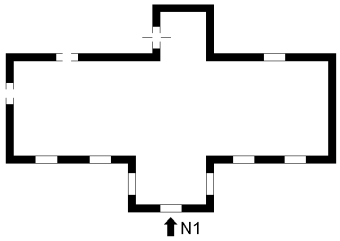


49 pav. (N1)

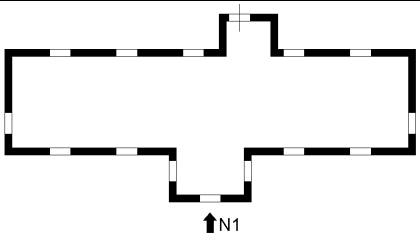
Inventor.Nr.:	Dūkštas – D10.5
Vieta:	Objektas pastatytas netoli keleivių rūmais, kartu su kitais šalia esančiais pastatais sudaro bendrą stoties kompleksą.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Pastatas yra vienas iš mažesnių, pasitaikančių geležinkelio ruože. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 1-7.*

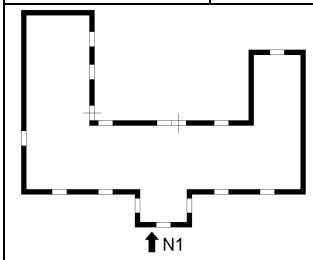
Nr. 15	Vieno aukšto medinis namas su pastoge (4 var. buvusi kazarmė)
 *7 schema*	 *50 pav. (N1)*
Inventor.Nr.:	Švenčionėliai – S10.1
Vieta:	Pastatytas už depo (pietinėje pusėje) prie pat bėgių juostos.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Buvo daug kartų perstatomas, iš abiejų pusių atsirado priestatai, priekiniame fasade padidintas langas. Centrinis turis liko nepakitęs. Brėžinyje vaizduojama pradinė pastato forma. Priekinio fasado struktūra pasikartoja kitose pastatuose (4, 5 punktai); *Kompozicija: pastatai turi sudėtingesnę formą. Jų pagrindinį pailgą tūrį statmenai kerta mažesnis. Taip išskiriamas pagrindinis pastato fasadas su nedideliu frontonu. Jis visada atgręžtas į geležinkelio bėgius. Šitame fasade aiškiai išreikšta simetrija, langų metras. Įėjimas dažniausiai buvo įrengiamas kitoje pusėje nuo geležinkelio, rečiau šone (10 objektas). Įėjimo vietoje įrengiama priemenė. Tokie pastatai buvo statomi išilgai geležinkelio linijos. Jie galėjo būti naudojami apgyvendinti žemesnės ar vidurinės grandies geležinkelio tarnautojus stotyse, tarpinėse stotelėse (stotelių viršininkai) ir tarp jų (kelių apeivių namai). Galimai stotyse egzistavo tam tikra darbuotojų apgyvendinimo hierarchija. Svarbesni tarnautojai užimdavo stambesnius pusiau mūrinius pastatus stoties centre. Žemesnes pareigas turintiems darbininkams tekdavo stoties kraštuose esantys namai. Priklausomai nuo tikslios paskirties skiriasi pastato pagrindinio tūrio dydis. Numatant apgyvendinti daugiau žmonių jis buvo prailginamas (20 – 26 objektai).*

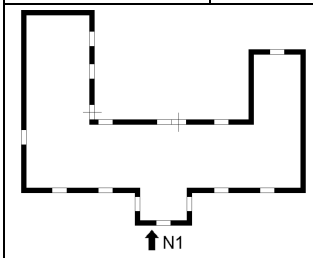
Nr. 16 – 24	Vieno aukšto medinis namas su pastoge (5 var. buvusi kazarmė / kelių apeivių namas)
 *8 schema*	 *51 pav. (N1)*  *51 pav. (N2)*
Inventor. Nr.:	Dūkštas – D10.1; Bezdonys – B10.3, B10.6; ts11; ts15; ts18; ts21; ts23; ts39; (viso 9 vnt.)
Vieta:	Abiejose stotyse šie pastatai statomi atokiau nuo keleivių rūmų, Dūkšte prie pervažos, Bezdonyse skirtinguose stoties kraštuose. Kiti tokio tipo pastatai išdėstyti tarp stočių.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Nuo objekto pateikto prieš tai buvusiame 3 punkte skiriasi tik įėjimo priemenės vieta. Tokia forma viena dažniausiai aptinkamų visame geležinkelio ruože. Objektas Dūkšte yra vienas iš geriausiai išlikusių tokio tipo pastatų *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 15.*

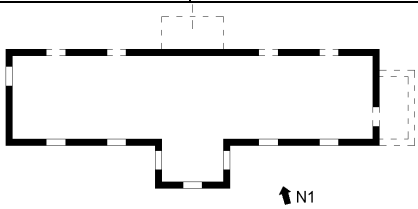
Nr. 25	Vieno aukšto medinis namas su pastoge (6 var. buvusi kazarmė)
 *9 schema*	 *52 pav. (N1)*

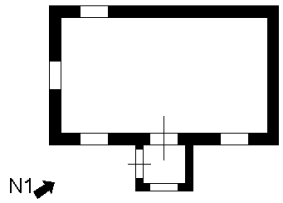
Inventor. Nr.:	Ignalina – I10.7
Vieta:	Pastas nutolęs nuo keleivių rūmų į šiaurės rytų pusę, stovi tarp bėgių juostos ir gatvės.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Pastatas savo forma ir dydžiu atitinka prieš tai aprašytus objektus (Nr. 11 - 18). Čia priekiniame fasade vietoje kraštinių, pavienių buvo įstatyta po du langus. Prie pastato atsiradęs priestatas yra vėlesnės statybos, tačiau priestato puošybiniai elementai yra tipiniai, atkartoja viso objekto dekorą, pasikartoja kituose objektuose. Tai leidžia spręsti, kad priestatas gana senas. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 15.*

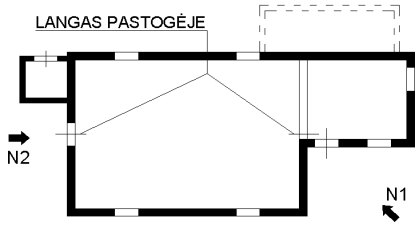
Nr. 26 – 28	**Vieno aukšto medinis namas su pastoge (7 var. buvusi kazarmė / stoties valgykla)**
 *10 schema*	 *53 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Naujoji Vilnia – NV10.2; Pabradė – P10.3; Turmantas – T10.1; (viso 3 vnt.)
Vieta:	Naujoje Vilnioje pastatas yra priešais keleivių rūmus, senuosiuose stoties brėžiniuose čia pažymėtas bufetas/nakvynės namai. Pabradėje ir Turmante šie pastatai pastatyti atokiau nuo stoties prie pervažų.
Aprašymas:	Išskyrus Naująją Vilnią tokie pastatai buvo naudojami kaip geležinkelininkų gyvenamieji namai. Naujosios Vilnios stoties plane, darytame Pirmojo pasaulinio karo metais objektas įvardinamas kaip stoties valgykla. Galimai tokia paskirtis buvo tik karo metais. Naujojoje Vilnioje ir Turmante pastatai buvo prailginti. Labiausiai autentiškas tokio tipo objektas išliko Pabradėje. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 15. Nors objektai ilgesni, buvo įrengiamas tik vienas įėjimas.*

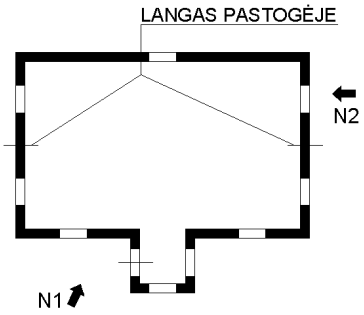
Nr. 29	**Vieno aukšto medinis namas su pastoge (8 var. buvusi kazarmė)**
 *11 schema*	 *54 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Ignalina – I10.3
Vieta:	Objektas pastatytas netoli nuo buvusios keleivių namo vietos pietryčių stoties pusėje.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Pastatas, kartu su kitais objektais sudaro gyvenamųjų namų kompleksą. Dabar yra nemažai rekonstruotas, galima atskirti kelis skirtingo laikotarpio priestatus. Tai įrodo ir įvairūs puošybiniai elementai, esantys skirtinguose pastato dalyse. Pastato pirminis variantas turėjo du įėjimus, įprastą gyvenamiesiems pastatams priekinį fasadą. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 15. Objekto kompozicinis sprendimas skiriasi nuo prieš tai buvusių pastatų savo galiniu fasadu (priešingoje nuo geležinkelio pusėje). Čia pastatas prailgintas, įrengti du sparnai. Vėliau buvo pastatyti priestatai. Pagal vienodus puošyboss elementus, apkalimo tipą, galima nuspėti, kad objektai Nr. 23 ir 24 galėjo turėti visiškai vienodą planinį sprendimą.*

Nr. 30	Vieno aukšto medinis namas su pastoge (9 var. buvusi kazarmė)
 *12 schema*	 *55 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Ignalina – I10.5
Vieta:	Pasatas nutolęs nuo keleivių rūmų į pietryčių pusę, stovi tarp bėgių juostos ir gatvės.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Pastatas yra palyginus didelis. Tai, kad čia buvo keli butai, įrodo ir du įėjimai, esantys skirtinguose jo sparnuose. Namas jo centrinės dalies tūris, priekinio fasado langų dalinimas yra tipinis. Namo išskirtinis bruožas du laiptuotos formos sparnai. Priemenės įėjimo vietose atsirado vėliau. Tai įrodo skirtingas lentų apkalimas. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 15, 29.*

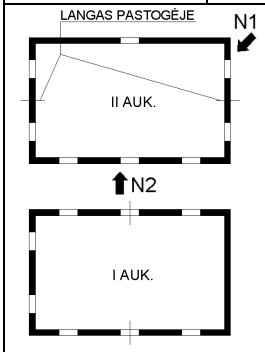
Nr. 31 – 35	Vieno aukšto medinis namas su pastoge (10 var. buvusi kazarmė / kelių apeivių namas)
 *13 schema*	 *56 pav. (N1)*
Inventor.Nr.:	ts 01; ts 3; ts4; ts 22; ts33; (viso 2 vnt.)
Vieta:	Objektai statyti tarp stočių, prie geležinkelio pervažų.
Aprašymas:	Didelis ežinkelininkų gyvenamasis namas. Objektas turi tipinę formą: vienas pagrindinis stačiakampio formos tūris,centre stačiu kampu sukertamas su kitu mažesniu. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 15, 26 – 28.*

Nr. 36	Vieno aukšto mūrinis namas (buvęs kelių apeivių namas)
 *14 schema*	 *57 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	ts 32 (žiūr. 2 priedą)
Vieta:	Pastatytas geležinkelio atkarpoje tarp Pabradės ir Švenčionėlių.
Aprašymas:	**Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Galėjo būti skirtas kelių apeivių reikmėms. Pasižymi būdingu istorizmui fasadų dekoravimu supaprastintais įvairių stilių elementais iš profilinių plytų („Plytų stilius“).** *Kompozicija: Objektas yra mūrinis, kas yra gana reta geležinkeliečių gyvenamiesiems namams. Pastatas keturkampio formos su mediniu priestatu įėjimo vietoje. Objektų kompozicija gana paprasta, neperkrauta detalėmis. Objektas pastatytas netoli Švenčionėlių, medžiagiškumą galima sieti su čia nuo seno buvusiu plytų gaminimo fabriku.*

Nr. 37 – 40	Vieno aukšto mūrinis namas su pastoge (buvęs kelių apeivių namas)
 *15 schema*  *58 pav. (N1)*  *58 pav. (N2)*	
Inventor. Nr.:	ts 2; ts 31; ts 40; ts 41; (viso 4 vnt., žiūr. 2 priedą)
Vieta:	Statyti tarp pagrindinių stočių, tris iš keturių objektų yra atsidūrę tarpiniuose sustojimuose: Pakretuonio, Žeimenos, Pažeimenės.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Kaip ir 27 objektui būdingas „Plytų stilius“. Pastatai galėjo būti skirti stotelės personalui / viršininkui apgyvendinti arba kaip administracinis pastatas. *Kompozicija: pastatai yra paprasto stačiakampio plano su priestatu įėjimo vietoje. Buvo statomi tarpiniuose sustojimuose. Visi objektai yra pastatyti Švenčionėlių ruožo ribose, jų medžiagiškumą galėjo nulemti šalia buvęs Švenčionėlių plytų fabrikas.*

41 – 46	Vieno aukšto pastatas su rusių ir pastoge (buvęs stoties tarnautojų namas)
 *16 schema*  *59 pav. (N1)*  *59 pav. (N1)*	
Inventor. Nr.:	Bezdonys – 10.1, 10.2; Pabradė – 10.1, 10.2; Ignalina – 10.2; Dūkštas – 10.3; (viso 6 vnt.)
Vieta:	Visose stotyse šis pastatas randamas prie geležinkelio stoties parterio. Bezdonyse ir Pabradėje statiniai stovi abipus geležinkelio, Ignalinoje ir Dūkšte iš vienos pusės.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Tai dar viena ypač dažnai pasikartojanti gyvenamųjų namų forma. Tokie pastatai visada buvo statomi stoties centre. Čia galėjo būti apgyvendinti aukštesnio rango tarnautojai, geležinkeliečiai dirbantys pačiuose keleivių rūmuose ar prie pat jų. nemažiau nei vienu metru. Po pirmu aukštu matosi rūsio mūro sienos, jo langų angos. Rūsys yra po visu pastatu. Analogiškas objektas yra geležinkelio ruožo tęsinyje Rūdiškėse [51, 38]. *Kompozicija: pastatai savo struktūra kiek skiriasi nuo ankstesnių pavyzdžių. Jie buvo statomi stoties centre, kas parodo jų svarbumą (buvo apgyvendinami aukštesnio lygio tarnautojai). Objektai išlieka stačiakampio plano su priemene iš vienos ar dviejų pusių (Pabradė), tačiau yra stambesni nei anksčiau minėti objektai, jų pagrindinis tūris nėra toks pailgas, artimesnis kvadratui. Pirmas aukštas pakeltas virš žemės lygio 1 – 1,5 metru. Apačioje įrengiamas mūrinis pusrūsis. Tai yra svarbus elementas, išskiriantis objektus iš kitų gyvenamųjų pastatų, dar karta pabrėžiantis jų svarbumą. Tokie namai buvo skirti aukšto rango tarnautojams.* *Amžius: XIX a. II p. [51, pagal analogus].*

47	**Dviejų aukštu pastatas su pastoge, (pirmas aukštas mūrinis, antras medinis) (1 var., buvęs stoties tarnautojų namas)**



17 schema



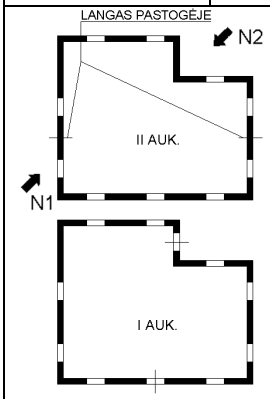
60 pav. (N1)



60 pav. (N2)

Inventor.Nr.:	Dūkštas – I10.4
Vieta:	Objektas pastatytas prie stoties parterio.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Buvo skirtas aukštesnio rango tarnautojams apgyvendinti. Pastatas, nors pastatytas pačiame stoties centre, yra stipriai apleistas, beveik neliko puošybinių detalių. Analogiškas objektas yra geležinkelio ruožo tęsinyje Valkininkuose. *Kompozicija: pastatas yra paprastos stačiakampio formos, dviaukštis. Pusrūsis, kuris atsirado kitose stoties centre statytuose objektuose (obj. Nr. 41 – 46), „perauga“ į cokolinį aukštą, viršutinė dalis lieka medinė. Apatinė mūrinė dalis neturi jokių puošybinių detalių.* *Amžius: XIX a. pab. [51, pagal analogus].*

48	**Dviejų aukštu pastatas su pastoge (pirmas aukštas mūrinis, antras medinis) (2 var., buvęs stoties tarnautojų namas)**



18 schema

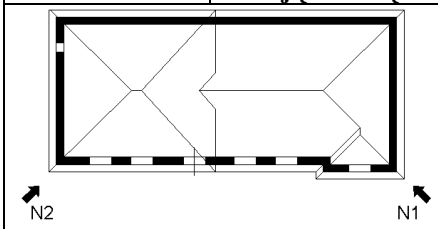


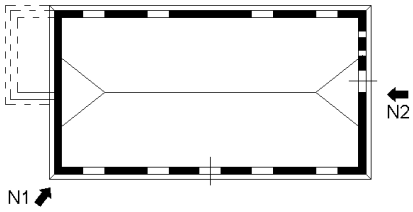
61 pav. (N1)



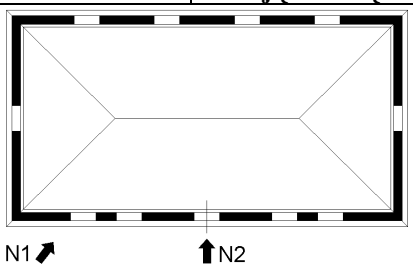
61 pav. (N2)

Inventor. Nr.:	Ignalina I10.1
Vieta:	Objektas pastatytas prie stoties parterio.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Kaip ir kiti soties centre statyti gyvenamieji namai, galėjo būti skirtas aukšto rango geležinkelio tarnautojams. Pastatas yra vienas didžiausias visame geležinkelio ruože gyvenamas objektas. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 39. Objekto kompoziciją sudaro du vienodi statmenai susikertantys tūriai. Pirmas (cokolinis) aukštas mūrinis, antras medinis.* *Amžius: XIX a. pab. [51, pagal analogus].*

49	**Dviejų aukštų mūrinis pastatas (1 var.)**
 *19 schema*	 *62 pav. (N1)*  *62 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Turmantas – T10.3
Vieta:	Turmante pastatai 10.3, 10.4, 10.5, 10.6 yra išdėstyti išilgai pagrindinę stoties gatvę (lygiagreti geležinkelio linijai), kitoje pusėje nei keleivių rūmų.
Aprašymas:	Tarpukaryje Turmantas buvo pasienio stotimi, todėl namas galėjo būti apgyvendintas geležinkelininkų ar pasienio darbuotojų. Kita vertus, tarpukario pabaigos stoties žemėlapyje šitas pastatas buvo pažymėtas, bet eksplikacijoje nepaminėtas. Galimai čia buvo literatūroje minima policijos nuovada: „Prie stoties buvo dviejų aukštų nauji mūriniai policijos namai“ [28, p.644] Pastatas yra stačiakampio plano, susideda iš dviejų dalių – vieno ir dviejų aukštų. *Kompozicija: pastato kompozicijos sprendimas ženkliai skiriasi nuo aukštesnių pavyzdžių. Tai nulėmė statybos laikotarpis (dauguma objektų Turmanto geležinkelio stotyje buvo pastatyti vėliau nei kituose stotyse), naujo architektūrinio stiliaus naudojimas („Zakopanės stilius“). Tarp pagrindinių šio stiliaus bruožų yra aukštas, stogas su mansardiniais kambariais ir stoglangiais. Objektą sudaro du tūriai – vieno ir dviejų aukštų. Pastatas neturi daugeliui geležinkeliečių gyvenamiesiems pastatams būdingos pagrindinio fasado simetrijos.* *Amžius: tarpukaris, 1920-1938 m.*

50	**Dviejų aukštų mūrinis pastatas (2 var.)**
 *20 schema*	 *63 pav. (N1)*  *63 pav. (N2)*
Inventor.Nr.:	Turmantas – T10.4
Vieta:	žiūr. obj. Nr. 40
Aprašymas:	Turmanto stotis išskirtinė tuo, kad čia beveik nėra įprastų kitom stotim medinių gyvenamųjų namų. Esami geležinkeliečių gyvenamieji namai – tinkuoti šviesia spalva (sutinkami keli tinko atspalviai, manoma, kad pradinis buvo geltona smėlio spalva ar balta (Turmante tarpukario pabaigoje daug pastatų buvo nutinkuoti baltomis kalkėmis [2.3])). Pastatai gana dideli, galėjo turėti po kelis butus (yra du įėjimai). Čia galėjo apsigyventi ne tik geležinkelio darbuotojai, bet ir šalia esančiame pasienyje dirbantys muitininkai. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 49. Zakopanės stiliaus bruožai būdingi objektui: aukšti, laužytų formų valminiai stogai, stoglangiai, simetriškas fasadas su centre esančių įėjimu.* *Amžius: tarpukaris, 1920-1938 m.*

51	**Dviejų aukštų mūrinis, tinkuotas pastatas (3 var.)**



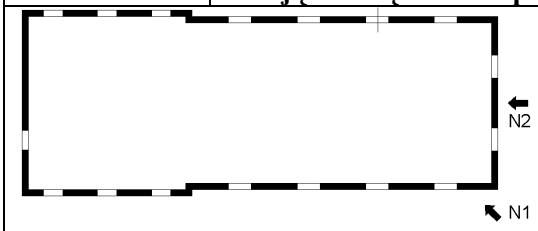
21 schema


64 pav. (N1)


64 pav. (N2)

Inventor. Nr.:	Turmantas – T10.5
Vieta:	žiūr. obj. Nr. 40
Aprašymas:	Pastatas išsiskiria savo lenktu formų frontonėliu. Toks elementas buvo būdingas Pabradės keleivių rūmams iki jų rekonstrukcijos. Pasikartoja ir kituose ruožuose esančiuose keleivių rūmuose: Valkininkuose, Jašiūnuose, Rūdiškėse. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 49, 50. Naudojant lenktą frontonėlį paryškinamas pagrindinis pastato fasadas bei jo simetrija. Be kitų „Zakopanės stiliui“ būdingų bruožų, objektas pasižymi aukštais dūmtraukiais* *Amžius: tarpukaris, 1920-1938 m.*

52	**Dviejų aukštų mūrinis pastatas**



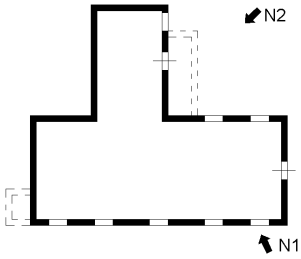
22 schema


65 pav. (N1)


65 pav. (N2)

Inventor. Nr.:	Naujoji Vilnia – NV10.4
Vieta:	Yra nutolęs nuo stoties keleivių rūmų į rytus, stovi kitoje nuo jų bėgių pusėje.
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Galimai objektas buvo statomas kaip garvežių depas. Žinoma, kad dar 1894 m. stotyje stovėjo garvežių angaras, priklausęs Peterburgo – Varšuvos geležinkeliui. Tačiau 1915 m. stoties žemėlapiuose jis nerodomas, nagrinėjamas pastatas žymimas kaip gyvenamasis. Galima daryti prielaidą, kad sujungus Peterburgo – Varšuvos bei Liepojos – Romnų geležinkelius, mažesnis angaras tapo nereikalingas, buvo pritaikytas apgyvendinti geležinkelio darbuotojus. Objektui būdingas „Plytų stilius“ (visos puošybinės detalės – kampiniai piliastrai, karnizai padaryti naudojant plytų mūrą). *Kompozicija: pastatas primena garvežių depą ir savo kompozicija. Jį sudaro du kontrastingi tūriai – vieno aukšto pailgas tūris su arkiniu stogu bei dviejų aukštų beveik kvadrato formos tūris su šlaitiniu stogu.*

53	**Dviejų aukštų medinis pastatas**



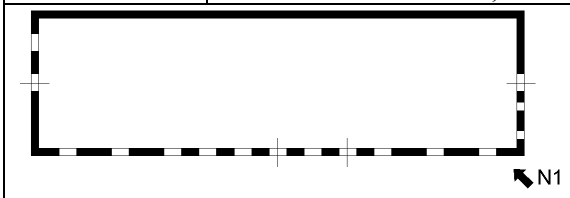
23 schema


66 pav. (N1)


66 pav. (N2)

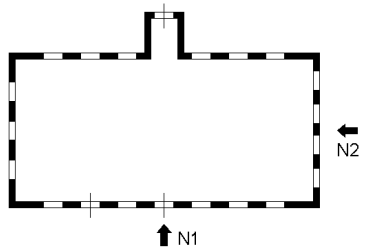
Inventor. Nr.:	Naujoji Vilnia – NV10.1
Vieta:	Buvo pastatytas prie pat geležinkelio keleivių rūmų.

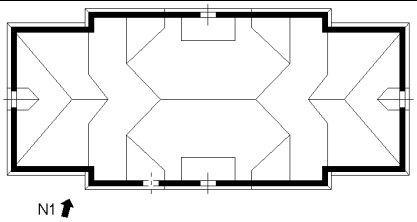
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Vienintelis tokio dydžio gyvenamasis medinis namas sutiktas visame nagrinėjamame ruože. Objektas mažai rekonstruotas, pakankamai gerai išlaikė savo pradinį vaizdą. *Kompozicija: objekto kompoziciją sudaro du pagrindiniai elementai – stambus, dviejų aukštų tūris esantis prie pat geležinkelio bėgių (nuotraukoje parodytas jo priekinis fasadas) bei išdėstyta statmenai jam siaura, dviejų aukštų dalis su vienaaukščiu priestatu iš kiemo pusės.*

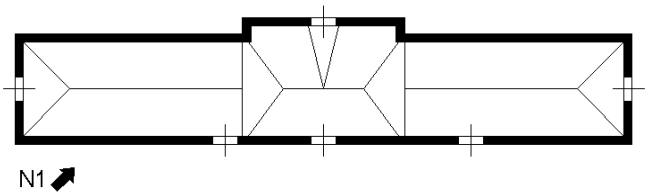
54	**Vieno aukšto mūrinis, tinkuotas pastatas**
 *24 schema (langų išdėstymas apytikslis)*	 *67 pav. (N1)*
Inventor.Nr.:	Turmantas – T10.6
Vieta:	žiūr. obj. Nr. 40
Aprašymas:	Geležinkelininkų gyvenamasis namas. Neturi jokių architektūrinių bruožų, puošybinių detalių. Pažymėtas Turmanto stoties plane (1939 – 1940 m.). *Kompozicija: objektas paprastos stačiakampio formos su dviem įėjimais iš pastato priekio ir vienu iš šono.* *Amžius: tarpukaris, apie 1920-1938 m.*

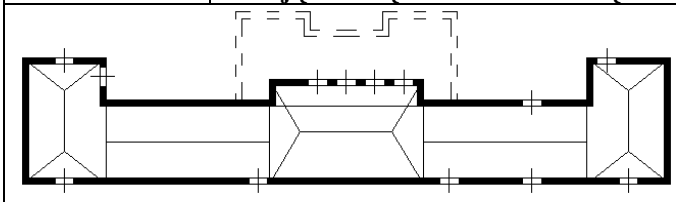
2.2.2. Keleivių rūmai.

Nagrinėjant keleivių rūmus stengiamasi išryškinti jų bendrus bruožus, pažymėti kuo ypatingas kiekvienas iš pastatų. Pateikiamos nuotraukos, pagal jas padaryti statinių planai bei aprašymas.

55	**Vieno aukšto medinis keleivių namas su pastoge**
 *25 schema*	 *68 pav. (N1)*  *68 pav. (N2)*
Inventor. Nr.:	Bezdonys – B01
Aprašymas:	Bezdonių keleivių rūmai priklausė žemiausiai IV klasės stočiai. Keleivių namai, kaip ir kiti statiniai buvo statomi pagal tipinius projektus. Panašūs pastatai buvo pastatyti Ignalinoje, Dūkšte, kitoje geležinkelio linijoje Kenoje. Toks pats keleivių namas išliko nagrinėjamo ruožo tęsinyje Marcinkonyse. *Kompozicija: Objekto paprasta, artima kaimo namams kompozicija nulėmė žema (IV) stoties klasė. Keleivių namas buvo medinis, vieno aukšto. Pastatas yra stačiakampio plano su mažu priestatu iš miestelio pusės, pro kurį įrengtas įėjimas. Iš perono yra du įėjimai: pirmas centre, į keleivių salę, antrasis vedą į tarnybines patalpas. Keleivių salė yra statinio centre, iš abiejų jos pusių dėstomos stoties darbuotojams skirtos patalpos. Tokio keleivio namo struktūra artimiausia nedidelių miestelių, kaimaviečių pastatų formai, geriausiai „asimiliuojasi“ tokioje aplinkoje. Kita vertus stoties centras yra mažiau pabrėžiamas, neturi aiškiai dominuojančio objekto.*

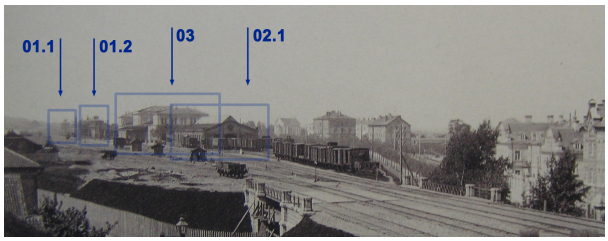
	Amžius: pastatyti 1886 m. [64].
56	**Dviejų aukštų mūriniai keleivių rūmai (1 var.)**
 *26 schema*	 *69 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Pabradė – P01
Aprašymas:	Pastatas turėjo „Zakopanės stiliaus“ bruožų, lenktų formų frontonus. Panašų bruožų keleivių rūmai buvo statomi įvairiose miesteliuose, dabartinės Lietuvos ir Baltarusijos teritorijoje, Lenkijos okupacijos laikotarpiu. Po karo buvo perstatyti laikantis naujo neoklasicizmo stiliaus. *Kompozicija: Pastatas yra stačiakampio plano, mūrinis, dviejų aukštu. Centrinė dalis paryškinta piliastrais. Centrinėje dalyje yra keleiviams skirta salė, iš abiejų jos pusių išdėstytos stoties darbuotojų tarnybinės patalpos. Keleivių rūmai ryškiai išsiskiria aplinkoje, akcentuoja stoties centrą. Statant pastatą, jo sudėtingesnė struktūra su dvejais frontonais galėjo būti susijusi su aukštesne stočiai priskirta klase (III). Žinoma, kad kituose ruožuose pasižymėję panašiais bruožais keleivių namai buvo mažesni, turėjo tik po vieną frontoną. Šių geležinkelio stočių (Valkininkai, Jašiūnai, Rūdiškės) klasė buvo žemesnė – IV [41, p. 36].* *Amžius: pastatyti 1931 m. [9], rekonstruoti apie 1950 m (šiuo laikotarpiu buvo perstatyti Vilniaus keleivių rūmai, įrengti nauji kompleksai Dūkšte ir Turmante).*

57	**Dviejų aukštų mūriniai keleivių rūmai (2 var.)**
 *27 schema*	 *70 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Švenčionėliai – 01
Aprašymas:	Švenčionėlių geležinkelio rūmai yra antri pagal dydi keleivių rūmai nagrinėjamame ruože. Čia buvo geležinkelio darbuotojų tarnybinės ir gyvenamosios patalpos keleiviams be laukimo salės buvo įrengtas bufetas. Švenčionėlių keleivių rūmus, kaip ir Naujosios Vilnios stoties pastatą naudojo dviejų geležinkelių linijos – pagrindinė plačiojo geležinkelio linija ir siaurukas vedantis į Panevėžį. Siaurojo geležinkelio peronas buvo kiek nutolęs nuo pastato. Statinys priklauso ankstyvajam istorizmui (pastatytas *1862 m.*), pastatui būdingas „plytų stilius“ (nėra tinkuotas) ir „arkadų stilius“ (fasadai skaidyti pusapskričių arkų langais, antrame aukšte langai mažesni suporinti). *Kompozicija: objekto tūrių kompoziciją sudaro stačiakampė dviaukštė dalis ir iš abiejų jos pusių išdėstytos žemesnės vieno aukšto pailgos dalys. Objekto sudėtingesnė struktūrą nulėmė stočiai priskirta aukšta II klasė. Fasadų kompozicija nėra perkrauta dekoru, kitom aiškiai pastebimomis detalėmis. Visi pastatų elementai (cokolis, pagrindinė ir vainikuojanti dalis) vienodai akcentuoti, nėra architektūros formų gradavimo į pagrindines ir antraeiles, nėra naudojamos ypatingos detalės, fonas, kontrastai.* *Amžius: 1862 m. [15].*

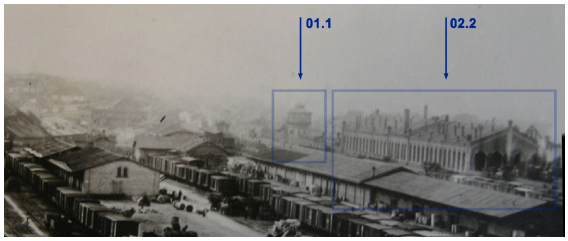
58	**Dviejų aukštų mūriniai keleivių rūmai (3 var.)**
 *28 schema*	 *71 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Vilnius – 01
Aprašymas:	Vilniaus keleivių rūmai, pastatyti kartu su geležinkelio linija, priklausė istorizmo ankstyvajam laikotarpiui. Po rekonstrukcijos XX a. vid. jiems buvo suteikta neoklasicistinė išraiška. Pasižymi fasadais, skaidytais pusapskričių arkų langais. Jiems būdingas „Arkadų stilius“, skirtingai nei Švenčionėliuose Vilniaus keleivių rūmai buvo nutinkuoti *Kompozicija: Vilniaus stoties keleivių rūmai yra patys didžiausi visame nagrinėjamame geležinkelio ruože, tai patvirtina pačios stoties aukštesnė I klasė, vėliau pervadinta į patingą A klasę. Palyginus su Švenčionėliais jų tūris yra labiau ištęstas, įrengti du kraštiniai trijų aukštų korpusai. Rekonstravus pastatą centrinė dalis dar labiau sustambėjo. Stotyje buvo įrengtos kelios laukiamųjų salės, restoranas, atskiros patalpos aukštiems pareigūnams (dešinysis sparnas).* *Amžius: pastatyti 1862 m. [15], rekonstruoti 1950 [12].*

2.2.3. Geležinkelio techniniai pastatai

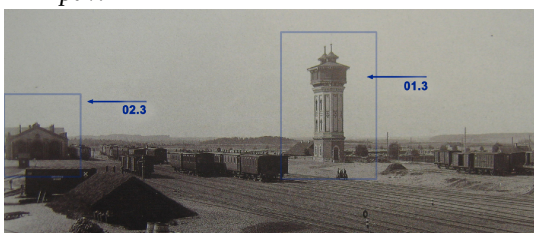
Vandens bokštai



72A pav.



72B pav.



72C pav.



72D pav.

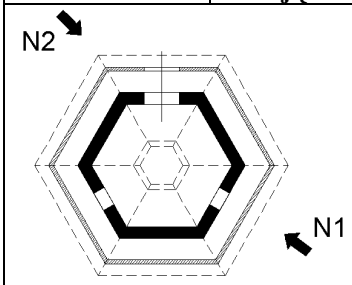
72A pav. – Geležinkelio g., apie 1875m., J.Čechavičius;
72B pav. – Vilniaus prekių stotis, XX pradžia;
72C pav. – Geležinkelio stotis, apie 1875 m.;
72D pav. – Geležinkelio stotis, 1866m.;

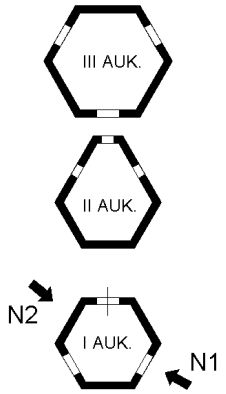
01.1 – Vandens bokštas už rytinio depo;
01.2 – Vandens bokštas tarp rytinio depo ir keleivių rūmų;
01.3 – Vandens bokštas dabartinės prekių stoties teritorijoje;

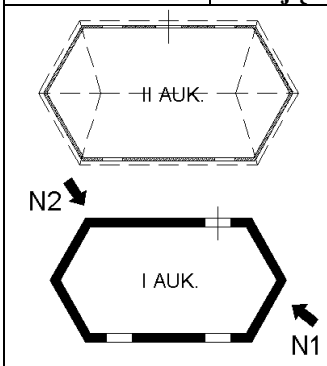
02.1 – Pirmasis Vilniaus garvežių depas į vakarus nuo keleivių rūmų;
02.2 – Garvežių depas į rytus nuo keleivių rūmų (4 pav. parodyta tik jo vieta, pačio depo dar nebuvo);
02.3 – Garvežių depas dabartinės prekių soties teritorijoje (pažymėtas dar 1937 metų plane);
03 – Keleivių rūmai;

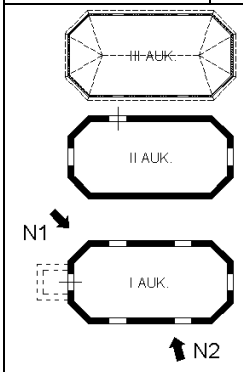
Geležinkelio linijos atsiradimu metu, vandens bokštai buvo visose stotyse. *72 pav.* parodyti Vilniaus stoties trys vandens bokštai, geležinkelio depai ir keleivių rūmai (Depai 02.1, 02.3 bei vandens bokštai 01.1, 01.2, 01.3 neišliko. Vietoj vandens bokšto parodyto *72 C pav.* dabar pastatytas naujas). Iš nuotraukų galima spręsti, kad vandens bokštų forma buvo tipinė, panaši į Ignalinoje išlikusi statinį.

Pirmas aukštas - mūrinis, baltos spalvos, antras aukštas – kiek didesnis medinis. Būdinga detalė visų vandens bokštų detalė virš pagrindinio stogo esantis mažesnis stogelis.

59	**Dviejų aukštų vandens bokštas su vienu baku**
 *29 schema*	 *73 pav. (N1)*  *73 pav. (N2)*
Inventor. Nr.:	Ignalina – I03
Aprašymas:	Bokštas yra 13,65 m² (3 kv. sieksniai) su 2263 kub. pėdų baku [15 p.173]. Pirmas aukštas mūrinis, antras – medinis. Tai yra tipinis pirmųjų vandens bokštų pavyzdys – šešiakampė apatinė mūrinė dalis, kiek didesnis šešiakampis, medinis antras aukštas, virš stogo pakeltas papildomas mažesnis stogelis. Statinis pagražintas piliastrais (pastato kampuose), mediniais puošybiniais elementais, virš karnizo išdėstyti išraižyti mediniai laikantys elementai. *Kompozicija: dauguma bokštų buvo šešiakampiai, didesni (su dviem bakais) galėjo būti su septiniu kampu (Dūkštas, Švenčionėliai). Nepriklausomai nuo aukštų skaičiaus, apatinė dalis (pirmas / pirmas ir antras aukštas) buvo mūrinė, viršutinė medinė. Dažniausiai vandens bokštai turėjo du atskirus įėjimus. Vienas buvo pirmame aukšte žemės lygyje, antras viršutinėje dalyje (prie jo vedė lauko laiptai). Visi statiniai turi langų angas, kurios dabar yra užmūrytos.* *Amžius: XIX a. vid. [51].*

60	**Trijų aukštų vandens bokštas su vienu baku**
 *30 schema*	 *74 pav. (N1)*  *74 pav. (N2)*
Inventor. Nr.:	Pabradė – P03
Aprašymas:	Kaip ir Ignalinoje, Pabradės vandens bokštas yra šešiakampis su kiek didesne viršutine dalimi. Atitinka ir šių dviejų bokštų pirmojo aukšto langų dalinimas. Pastatytas arti geležinkelių rūmų. Objektas buvo neseniai renovuotas. Po tinko sluoksniu „paslėptos“ visos architektūrinės detalės. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 59.* *Amžius: statybos data tiksliai nežinoma, bet jau 1894 metais stotyje minimas bokštas su vienu baku 2263 kub. pėdų (tokiu pat, kaip Ignalinoje);*

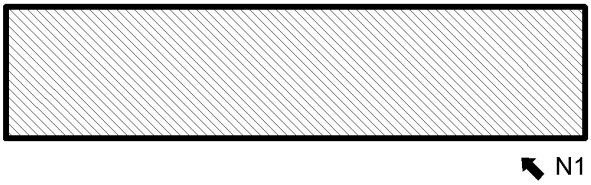
61	**Dviejų aukštų vandens bokštas su dviem bakais (vienu dvigubu)**
 *31 schema*	 *75 pav. (N1)*  *75 pav. (N2)*
Inventor. Nr.	Naujoji Vilnia – NV03
Aprašymas:	Iš pradžių statinis priklausė tik „Liepojos – Romnų“ geležinkeliui, „Peterburgo – Varšuvos“ linijos garvežiams Naujoje Vilnioje vanduo pilamas nebuvo. Pastatas yra šešiakampės formos, kiek pailgas (dėl didesnės nei Pabradėje ir Ignalinoje vandens talpos). Pirmas aukštas mūrinis, antras medinis. Statinys pastatytas šalia garvežių depo, stoties vietoje esančioje arčiausiai upės. Bokštas neturi daug architektūrinių detalių, galima išskirti platų karnizą. Čia išskirtos kelios horizontalios plytų eilės bei sumūryti dekoratyviniai trikampiai elementai (būdingi garvežių depams). *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 59.* *Amžius: bokšto statybos laikotarpis siejamas su stoties statyba 1873 metais (kai buvo atidarytas eismas Lentvario (vėliau Liepojos) – Romnų geležinkeliu). 1905 metais minimas vandens bokštas su dvigubu 4495 kub. pėdų rezervuaru.*

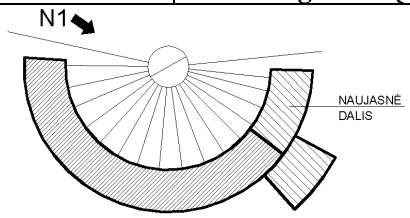
62	**Trijų aukštų vandens bokštas su dviem bakais (ar vienu dvigubu)**
 *32 schema*	 *76 pav. (N1)*  *76 pav. (N2)*
Inventor. Nr.:	Dūkštas – D03
Aprašymas:	Didžiausias iš aprašomų vandens bokštų. Pastatas yra pailgos formos, 7 kampų, su atskirais įėjimais pirmame ir antrame aukštuose (lauko laiptai). Pirmas ir antras aukštai mūriniai, trečias medinis. Toks pat 7 kampų bokštas buvo pažymėtas ir Švenčionėlių stoties plane (1917 m.). Vandens bokštas pastatytas priešais keleivių rūmus, kitoje gatvės (lygiagrečios geležinkeliui) pusės prie Dūkšto ežeriuko. Iš architektūrinių detalių galima paminėti tik piliastrus (pastato kampuose ir ilgųjų sienų viduryje) ir karnizus. *Kompozicija: žiūr. obj. Nr. 59.* *Amžius: tiksli statybos data nežinoma. 1894 metais minimas dviejų bakų bokštas (4526 kub. pėdų).*

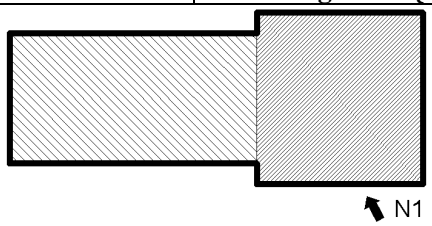
Depai

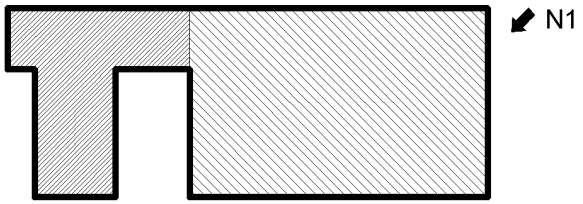
Dabartiniu metu geležinkelio ruože išliko trys iš septynių plačiojo geležinkelio senųjų garvežių depų. Naujosios Vilnios depas iš pradžių priklausė tik Liepojos – Romnų geležinkeliui. Peterburgo – Varšuvos geležinkelis šiame mieste naudojo nedidelį garvežių angarą.

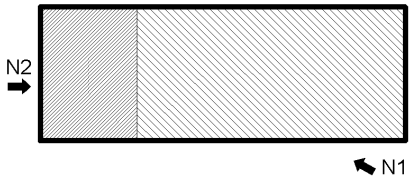
Visi šie buvę bei dabar išlikę pastatai yra ryškūs istorizmo laikotarpio pavyzdžiai – jų forma visiškai atitinka paskirtį, nėra fono ir detalių kontrasto, jiem būdingi „plytų stilius“ bei „arkadų stilius“ – langų išdėstymas nepertraukiama eile.

63	**Mūrinis garvežių depas (1 var.)**
 *33 schema*	 *77 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Vilnius – V02.1
Aprašymas:	Vilniaus garvežių depas pats didžiausias iš visų išlikusių garvežių aptarnavimo objektų nagrinėjamame ruože. Tikriausiai tai buvo trečias pastatytas depas Vilniaus stotyje (pirmieji du dabar yra išnykę). Iš pradžių pastatas buvo vieno aukšto, daug vėliau pastatas buvo paaukštintas atsirado, mažesnių langų antroji langų eilė, depas susijungė su šalia esančiais pastatais, buvo nutinkuotas. Dabar pagrindiniame fasade yra atidengta nedidelė autentiško mūro dalis. Objektas yra būdingas istorizmo architektūros pavyzdys. *Kompozicija: objektas yra būdingos šio tipo pastatams formos – ilgas stačiakampis tūris išdėstytas išilgai geležinklelio juostą, stogas šlaitinis (pastatas turėjo šlaitinį stogą ir prieš rekonstrukciją, kai jis buvo paaukštintas). Pastato ilgąjį fasadą sudaro nepertraukiama arkinių langų juosta („arkadų stilius“).* *Amžius: dabartinis garvežių depas, esantis į vakarus nuo keleivių namo, atsirado ne iškart su geležinkelio linija, bet jis jau yra parodytas 1875 metų nuotraukose.*

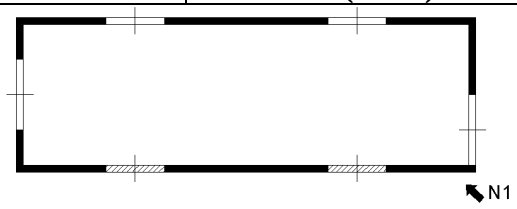
64	**Mūrinis garvežių depas (2 var.)**
 *34 schema*	 *78 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Vilnius – V02.1
Aprašymas:	Tai yra vienintelis žiedinės formos depas visame nagrinėjamame geležinkelio ruože. Prie depo yra garvežių apsisukimo ratas, nukreipiantis juos į reikimą objekto skyrių. Pastatas yra daug kartų rekonstruotas. *Kompozicija: plane objektas yra pusės žiedo formos. Kiekvienas jo skyrius turi atskirą garvežių įvažiavimą.* *Amžius: Objektas jau pažymėtas vokiečių Vilniaus geležinkelio stoties planuose (1916 m) [71]. Šituose brėžiniuose dalis pastato pažymėta kaip statoma/projektuojama.*

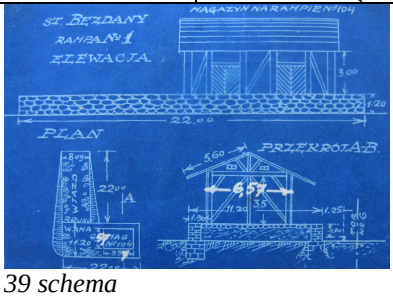
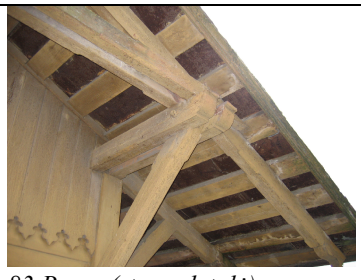
65	**Mūrinis garvežių depas su priestatu (1 var.)**
 *35 schema*	 *79 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Švenčionėliai – S02
Aprašymas:	Pastatą sudaro garvežių angaras bei administracinis priestatas, kuris senuose stoties brėžiniuose minimas kaip elektros stotis [74, 75]. Manoma, kad iš pradžių buvo įrengtas depas, antroji dalis atsirado kiek vėliau. Pastatas yra pakankamai gerai išsilaikęs. Tačiau pagal pastato fasade įrengtus naujus statčiakampius lagus, galima spręsti, kad buvo perplanuota vidaus erdvė, sumažinta angaro dalis, įrengta perdanga. Kaip ir Švenčionėlių keleivių rūmams, depui būdinga istorizmo stilistika, „plytų stilius" ir „arkadų stilius". *Kompozicija: Pastatas susideda iš dviejų stačiakampio formos tūrių, vienas pailgas (garvežių angaras), kitas kvadratinis (elektros stotis). Objektas, kaip ir kiti depai išdėstytas išilgai bėgių, pakankamai nutolęs nuo keleivių rūmų. Pagrindinės architektūrinės detalės – piliastrai, karnizai. Švenčionėliuose piliastrai labiau susilieja su sienos fonu, kita vertus, jie pakankamai stori, dėl to kiekvienas langas atsiduria nedidelėje nišoje.* *Amžius: garvežių depas turėjo atsirasti kartu su pačia geležinkelio linija 1862 metais, kadangi stotis buvo statoma, kaip antrosios klasės būtent dėl numatyto įrengti grąžos depo.*

66	**Mūrinis garvežių depas su priestatu (2 var.)**
 *36 schema*	 *80 pav. (N1)*
Inventor. Nr.:	Naujoji Vilnia – NV02
Aprašymas:	Šitas pastatas, kaip ir Švenčionėlių depas susideda iš dviejų dalių. Pagrindinė dalis – garvežių angaras, prie jo prijungtos buitinės/administracinės patalpos. Stoties brėžiniuose priestatas neturi atskiro pavadinimo (kaip Švenčionėliuose, kur priestatas žymimas kaip elektros stotis). Depas yra pastatytas atokiau nuo keleivių rūmų, lygiagrečiai bėgiams. Naujosios Vilnios geležinkelio depas „nukentėjo" nuo tinko, dabar jau negalima atskirti smulkesnių fasado detalių. Tik priestato fasaduose liko matomos pusarkės, aukštos plytų sąramos virš angų, iš plytų sumūryti karnizai. *Kompozicija: Pagrindinė objekto dalis turi įprastą garvežių depams pailgą tūrį su šlaitiniu stogu. Priestatas irgi yra stačiakampio plano, dviejų aukštų. Naujosios Vilnios depas išsiskiria iš kitų tokio tipo pastatų, nes jo priestatas nėra tiesiogiai sujungtas su pagrindine dalimi. Juos „suriša" siaura jungiamoji dalis.* *Amžius: Naujosios Vilnios depas turėjo atsirasti kartu su geležinkelio linijos Lentvaris (vėliau Liepoja) – Romnai atsiradimu 1873 – 1877 metais.*

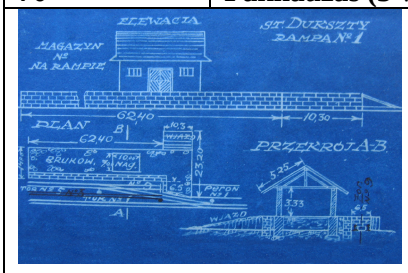
67	**Mūrinis garvežių depas su priestatu (3 var.)**
 *37 schema*	 *81 pav. (N1)*  *81 pav. (N2)*
Inventor. Nr.:	Dūkštas – D02
Aprašymas:	Garvežių depas susideda iš dviejų pagrindinių dalių – didesnės, skirtos garvežiams bei mažesnės gyvenamosios dalies. Vizualiai jos nėra atskirtos, pastatą sudaro vientisas tūris. Depas priklausė stotyje buvusiai siaurojo geležinkelio atšakai „Dūkštas - Apsas“ [53]. Tačiau objektas įtraukiamas į darbą, nes stovi pačiame stoties centre (prie pat keleivių rūmų) yra neatsiejamas stoties užstatymo elementas, viena iš pagrindinių dominančių. Dalis pastato, kuri anksčiu buvo skirta garvežiams, dabar apleista. Sienos yra nutinkuotos. Nepaliestas autentiškas mūras išliko tik viename fasade. *Kompozicija: pastatas yra pailgo stačiakampio plano, išdėstytas išilgai geležinkelio bėgius. Skirtingas funkcijas turinčios dalys, vizualiai jų neatskiriant, įkomponuotos bendrame dviejų aukštų tūryje. Kartu su dabartiniais keleivių rūmais ir vandens bokštu objektas sudaro tris pagrindines stoties dominantes.*

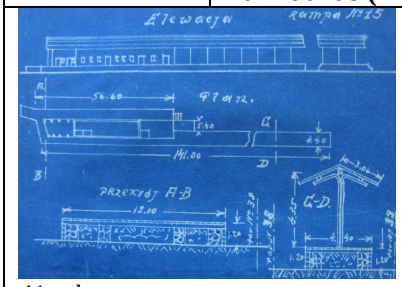
2.2.4. Krovinių aptarnavimo pastatai

68	**Pakhauzas (1 var.)**
 *38 schema*	 *82 A pav.*  *82 B pav.(stogo detalė)*
Inventor.Nr.:	Bezdonys – B05.1
Aprašymas:	Tai yra pats didžiausias išlikęs pakhauzas nagrinėjamame ruože. Objektas yra įprasto šio tipo pastatams stačiakampio plano, pastatytas išilgai bėgius. Iš abiejų jo ilgųjų kraštinių buvo įrengtos po dvi vartų angos (esančios iš miško pusės dabar užmūrytos). Nauji vartai (šoniniuose fasaduose) atsirado vėliau, rekonstravus pastatą. Tarp svarbesnių bruožų galima paminėti gegnes su raižytais galais, senųjų angų segmentines sąramas su raktu.

69	**Pakhauzas (2 var.)**
 *39 schema*	 *83 A pav.*  *83 B pav.(stogo detalė)*
Inventor. Nr.	Bezdonys – B05.2

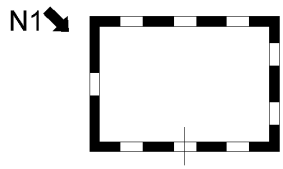
Aprašymas	Vienintelis medinis bei labiausiai pažeistas išlikęs pakhauzas visame tyrinėjamame ruože. Labai stipriai nukentėjo sienų apkalimas. Objekto išskirtinis bruožas – pakankamai gerai išsilaikusios viso pastato medinės konstrukcijos. Lyginant esamus objekto duomenis su archyvine medžiaga (senieji stoties planai [75], pakhauzų brėžiniai [69]) nesutampa tik dabartinio ir brėžiniuose esančio fasadų vaizdas *(36 schema)*. Tikėtina, kad vartų vieta buvo pakeista atliekant pastato remontą. *Amžius: Pakhauzo rampa pastatyta geležinkelio linijos tiesimo metu, tuo pačiu metu rurėjo atsirasti pakhzas.1927 metais buvo atliktas smulkus remontas.*

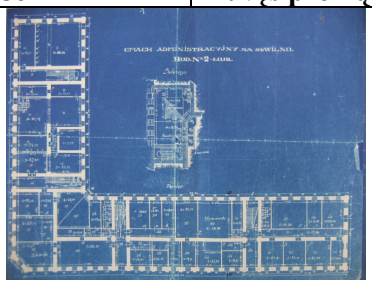
70	**Pakhauzas (3 var.)**	
		
40 schema	*84 A pav.*	*84 B pav.(stogo detalė)*
Inventor. Nr.:	Dūkštas – D05	
Aprašymas:	Objektas pasižymi gera būkle. Jis turi būdingus seniesiems pakhauzams mažus šoninius stogelius Pastato fasadų vaizdas bei vieta sutampa su senais brėžiniais *(37 schema)* [72, 6,9]. *Amžius: Pakhauzo rampa pastatyta geležinkelio linijos tiesimo metu.*	

71	**Pakhauzas (4 var.)**	
		
41 schema	*85 A pav.*	*85 B pav.(stogo detalė)*
Inventor. Nr.:	Vilnius – V05	
Aprašymas:	Objektas pastatytas ant uždengtos stogu rampos. Manoma, kad tai yra seniausias šio tipo pastatas Vliniaus geležinkelio stotyje. Pakhauzas buvo remontuotas, galėjusios būti puošybinės detalės yra „paslėptos“ po nauju tinko sluoksniu. *Amžius: Pastatyta geležinkelio linijos tiesimo metu, remontuota 1936 metais.*	

72	**Pakhauzas (5 var.)**	
		
42 schema	*86 A pav. (2008.02)*	*86 B pav. (2008.10)*
Inventor.Nr.:	Naujoji Vilnia – NV05	
Aprašymas:	Pastatas yra stačiakampio plano formos. Jis yra prailgintas, pristačius iš abiejų jo pusių naujas dalis. Seniausioji yra viduryje (nuotraukoje), ji išsiskiria raudonų plytų mūru, segmentinėmis plytų sąramomis, gegnėmis su raižytais galais. 2008 m. pavasarį senoji dalis sudegė.	

2.2.5. Tarnybiniai / administraciniai pastatai

79	**Administracijos pastatas (buvęs prekių (krovinių) siuntimo tarnybos adm. pastatas)**
 *43 schema*	 *87 pav.*
Inventor. Nr.:	Švenčionėliai – S06
Aprašymas:	Buvęs krovinių siuntimo tarnybos pastatas, dabar priklauso stoties administracijai. Objektas priklauso istorizmo laikotarpiui, jam būdingas „Plytų stilius“. Kompozicija: pastatas yra paprasto stačiakampio plano. Vienintelis įėjimas yra iš keleivių rūmų pusės. Visi objekto fasadai simetriški. *Amžius: 1862 m. [15].*

80	**Buvęs prekių ir bagažo ekspedicijos administracinis pastatas**
 *44 schema*	 *88 pav.*
Inventor. Nr.:	Vilnius – V06;
Aprašymas:	Tarpukaryje čia buvo prekių ir bagažo ekspedicijos pastatas. Objektui būdingas istorizmo stilius. Yra vienas didžiausias objektas nagrinėjamame ruože. *Kompozicija: objektas yra būdingas istorizmo stiliaus pavyzdys. Jam būdinga nauja, šiam stiliui įprasta, orderine kompozicija, pagrista daugkartiniu, tolygiu orderinių elementų pasikartojimu [21, p.19]. Pasikartojančius elementus sudarė tarp piliastrų išdėstytos angos, kartu su aplink jas esančia puošyba.”Tokios kompozicijos neturėjo nei aiškiai išreikšto centro, nei akcentų kraštuose; nebuvo kokybiško skirtumo tarp skirtingų lygių”. [21, p.19] Objekto tūrių kompozicija susideda iš dviejų kampu sueinančių korpusų. Vienas lygiagretus geležinkeliui, kitas (statmenas pirmajam) atgręžtas į stoties aikštę.* *Amžius: XX a. pradžia.*

81, 82	**Buvęs centralizacijos postas nr. 1, nr.2**	 *89 pav (P13.2, centralizacijos postas prie geležinkelio pervažos).*
Inventor. Nr.:	Pabradė – P13.2, P13.1	
Aprašymas:	Tarpukaryje – centralizacijos postas, dabar įrengta pervažos budelė. *Kompozicija: objekto kompozicija nereikalavo sudėtingo sprendimo. Pastatas yra kvadrato plano, turi aukštą stogą, kurio forma būdinga „Zakopanės stiliui“. Aplinkos stebėjimui kiekviename fasade buvo įrengti dideli kvadratiniai langai.* *Amžius: objektas turi „Zakopanės stiliaus“ bruožų, galėjo būti įrengtas kartu su keleivių rūmais apie 1931 m.*	

83	**Buvęs laukiamasis su kasa**	 *90 pav.*
Inventor.Nr.:	Pavilnys – PV 06	
Aprašymas:	Objektas pastatytas stoties centre, prie peronų. Anksčiau prie jo buvo įrengta pavėsinė keleiviams. Dabartiniu metu kitoje nuo peronų pusėje yra atsiradęs priestatas, pastatas naudojamas kaip gyvenamasis. Objektas yra labai apleistas. *Kompozicija: objekto kompoziciją sudaro du tūriai – vienas stambesnis, kitas mažesnis, tarnauja kaip tambūras (priemenė). Yra išlikę tipiniai puošybos elementai (sienų skydai, vėjalentės).*	

2.2.6. Kiti geležinkelio infrastruktūros pastatai. Pagalbiniai pastatai

73	**Tualeto pastatas**	 *91 pav.*
Inventor. Nr.:	Bezdonys – B12	
Aprašymas:	Pastatas paprasto stačiakampio plano. Objekto konstrukciją sudaro medinių sijų su lenktomis gembėmis karkasas, tarpai užpildyti plytų mūru. Tokia konstrukcija geležinkelio ruože yra pakankamai reta.	

74	**Sandėlis (buvęs gaisrinis sandėlis)**	 *92 pav.*
Inventor. Nr.:	Turmantas – T11.2	
Aprašymas:	Yra vienas seniausias pastatų išlikusių Turmanto geležinkelio stotyje. Objekto stogo forma artima „Zakopanės stiliui“. *Amžius: 1886 m. [51].*	

75	**Tvartas (buvusi kalvė)**	 *93 pav.*
Inventor. Nr.:	Ignalina – I11.3	
Aprašymas:	Objektas nebeturi būdingų puošybinių detaliu, tačiau pasižymi išlikusiais metaliniais kalvio darbo vyriais ir apyrakte, mediniais dvivėriais su išorės apkaltu rombiniu ornamentu vartais.	

76	**Rūsys / ledainė (1 var.)**	 *94 pav.*
Inventor. Nr.:	Pabradė – P12	
Aprašymas:	Ledainė įrengta priešais keleivių rūmus, kitoje pusėje parterio ir prie stoties vedančio kelio. Ledainės kauburys aiškiai matomas, tačiau virš žemės yra išsikilęs tik įėjimas. Jos amžių pabrėžia segmentinė plytų sąrama, metaliniai kalvio darbo vyriai. Stotyje nuo pat jos atsiradimo minimos kelios ledainės [15].	

77	**Rūsys / ledainė (2 var.)**	
Inventor. Nr.:	Dūkštas – 12.1	

Aprašymas:	Ledainė įrengta kalvos šlaite šalia stoties centro. Paviršiuje matomas tik jos įėjimas. Amžių pabrėžia segmentinė plytų sąrama, metaliniai kalvio darbo vyriai. Stotyje nuo pat jos atsiradimo minimos kelios ledainės [15].	
78	**Sandėliukas**	
Inventor. Nr.:	Ignalina – I11.5	
Aprašymas:	Kaip ir visi pagalbiniai pastatai objektas neišsiskiria savo architektūrine forma. Pastatas yra paprasto stačiakampio plano su šlaitiniu stogu. Jo puošyboje naudojami visai Ignalinos stočiai būdingi puošybiniai elementai.	 *96 pav.*

2.3. Skyriaus apibendrinimai

Gyvenamųjų namų kompozicinis spendimas labiausiai priklausė nuo jų statybos laikotarpio bei konkrečios paskirties. Ryški priklausomybė tarp objektų formos, dydžio ir jų pastatymo vietos – žemesnio rango darbininkai turėjo apsigyventi mažesniuose namuose. Jie savo forma ir statybinių medžiagų panaudojimu yra artimi įprastiems kaimaviečių pastatams (vieno aukšto su pastoge, mediniai, pagrindinę jų dalį dažniausiai sudaro paprastos stačiakampės formos tūris su priemene įėjimo vietoje). Tokio tipo objektus įrengdavo stočių pakraščiuose. Dėl savo pailgų fasadų buvo vadinami „kazarmėmis“. Didesni gyvenamieji namai skirti aukšto rango tarnautojams buvo statomi stoties centre. Tiesa, visų objektų kompozicinėje sąrangoje, nepriklausomai nuo jų paskirties yra dažniausiai naudojamos tik kelios architektūrinės raiškos priemonių rūšys – angų metras, puošybos detalių metras (vėjalenčių, karnizų puošyba), angų, dekoro elementų tapatumas, veidrodinė simetrija. Šie harmonizavimo įrankiai būdingi beveik visiems gyvenamiesiems pastatams. Vėlesnės statybos gyvenamųjų namų (Turmante) kompozicija yra išraiškingesnė, turtingesnė detalėmis.

Keleivių rūmų kompozicinį sprendimą nulemdavo stoties klasė ir statybos laikotarpis. Žemiausios klasės stotyse statydavo paprastus, stačiakampio plano, medinius keleivio namus, kurie mažai išsiskirdavo bendrame stoties užstatyme. Savo kompoziciniu sprendimu, medžiagiškumu buvo artimiausi kaimiškiems pastatams. Kitų stočių keleivių rūmai buvo mūriniai su vieno ir dviejų aukštų korpusais. Jie aiškiai dominuodavo savo aplinkoje, paryškindami stoties centrą. Vėliau ir žemesnių klasių stotyse buvo pradėti statyti erdvesni bei puošnesni keleivių rūmai (Pabradė).

Visų vandens bokštų struktūra buvo vienoda. Jų kompoziciją buvo susijusi su jų paskirtimi ir funkcija. Turėjo būti pakankamai aukšti, kad tiekti vandenį visai stočiai. Juos sudarė apatinis mūrinis bei viršutinis medinis tūriai. Bokštai su vienu baku turėjo lygiašonio daugiakampio plano formą, bokštai su dviem bakais pasižymėjo dviem ilgesnėmis kraštinėmis. Plane galėjo turėti nuo penkių iki septynių kampų.

Garvežių depus pagal savo formą galima suskirstyti į tris pagrindines grupes. Pirmajai priklauso pastatai neturintys priestatų (Vilniaus depas), antrajai pastatai su priestatais (Naujoji Vilnia, Dūkštas, Švenčionėliai). Jie galėjo būti įrengiami depų darbuotojų apgyvendinimui. Įrengus garvežių apsisukimo žiedą buvo statomi trečio tipo turintys lenktą formą depai (antrasis Vilniaus depas prekių stotyje).

Krovinių aptarnavimo pastatai – pakhauzai buvo paprastos stačiakampio plano formos, juos statydavo prie pat geležinkelio bėgių, atgręžiant jų ilgąją kraštinę į geležinkelio liniją. Kaip ir vandens bokštų atvejų, jų kompoziciją nulemdavo paskirtis ir funkcija.

Analizuojant su nagrinėjamu geležinkelio ruožu susijusią medžiagą (archyvinius dokumentus, periodinius leidinius, Kultūros paveldo departamento tinklalapio informaciją) pastebėta, kad jų paveldosauginei sudėčiai ir apimčiai apibrėžti skiriama nepakankamai dėmesio. Todėl magistriniame darbe charakterizuojant tipologines objektų savybes, svarbu paminėti ir jų paveldosauginį aspektą.

Visi tyrinėti objektai tenkina nekilnojamųjų kultūros vertybių vertinimo kriterijus (pagal LR kultūros ministro įsakymą „Dėl nekilnojamųjų kultūros vertybių vertinimo ir atrankos kriterijų aprašo patvirtinimo“ [32]) amžiaus cenzą, reikšmingumą, turi vertingąsias savybes (statinių vertingos savybės, statinių teritorijų vertingosios savybės), dvi stotys (Dūktų ir Bezdonių) yra susijusios su istoriniais įvykiais. Nagrinėti pastatai atitinka ir autentiškumo kriterijus (pagal tarptautinį NARA dokumentą [37]): forma ir kompozicija, medžiagą, atlikimo būdai, paskirtis ir funkcijos. Visų stočių objektų detalus tyrimas pateiktas 7 priede.

Apibendrinant pastatų paveldosauginius ypatumus, objektai suskirstomi pagal stotis. Tokiu būdu pabrėžiamos pastatų grupių, kaip kompleksų savybės. Iš visų „Vilnius – Turmantas“ ruože esančių geležinkelio stočių, kaip vertingiausia įvertinama Bezdonių miestelyje esanti stotis. Ji išlaikė aiškią užstatymo struktūrą. Išliko visi pagrindiniai geležinkelio infrastruktūros objektai – keleivių namas, pakhauzai su rampa, geležinkeliečių gyvenamieji namai, pagalbiniai statiniai. Ignalinos geležinkelio stotis pasižymi čia esančiu geležinkeliečių gyvenamuoju kompleksu (šeši mediniai gyvenamieji pastatai). Jo užstatymas beveik nėra suardytas stoties infrastruktūrai nepriklaususiais pastatais. Vertingi objektai yra išlikę Švenčionėlių miestelyje – XIX a. viduryje statyti keleivių rūmai, garvežių depas, nedidelis administracinis pastatas. Šie objektai yra ryškūs istorizmo pavyzdžiai, yra vieninteliai tokio tipo pastatai visame ruože, kurių pagrindiniai bruožai išliko beveik nepakitę. Visoje analizuojamoje geležinkelio atkarpoje labiausiai išsiskiria Turmanto geležinkelio stotis. Ji vertinga naujų, besiskiriančiu nuo kitų stočių užstatymo tipu, gyvenamųjų namų grupe pastatyta tarpukaryje, bei atitinkančia „Zakopanės stiliaus“ bruožus.

Pagal LR Nekilnojamojo kultūros paveldo apsaugos įstatymą [3.2] tyrinėti objektai sudaro kompleksinius objektus (kultūros paveldo objektų grupės, reikšmingos savo visuma) [33, 3str.]. Pagal reikšmingumą lemiantį vertingųjų savybių pobūdį paveldas yra istorinis (reikšmingais pripažinti objektai ar vietovės, susiję su svarbiais visuomenės, istorijos įvykiais ir asmenybėmis), architektūrinis (reikšmingais pripažinti architektūrinės kūrybos statiniai, jų dalys, priklausiniai ir tokių statinių vientisos architektūrinės kompozicijos ir (ar) vietų kompleksai, ansambliai, vietos bei vietovė), inžinerinis (reikšmingais pripažinti inžineriniai techniniai statiniai ir jų kompleksai) [33, 3str.]. Šių objektų, kaip nekilnojamojo kultūros paveldo, apsaugos reglamentavimas gali būti nustatytas šiais apsaugos tikslais: viešojo pažinimo ir naudojimo – sudaryti sąlygas dabarties ir ateities kartoms nekilnojamąjį kultūros paveldą pažinti, lankyti ir juo naudotis [33, 4str.].

Kultūros paveldo objektai turi būti saugomi kartu su jo užimama ir jam nustatyta teritorija. Ši teritorija nuo kultūros paveldo objekto neatsiejama. Šiuo atveju saugomos teritorijos turėtų būti steigiamos siekiant išsaugoti kultūros paveldo teritorinius kompleksus ir objektus (vertybes) [34, 3str.]. Saugomos teritorijos į kurias įeina geležinkelio infrastruktūros objektai pagal kategoriją turi būti konservacinės apsaugos prioriteto teritorijos (šiai kategorijai priskiriami saugomų teritorijų tipai: paveldo objektai [34, 4str.].)

Veiklą saugomose teritorijose reglamentuoja: Saugomų teritorijų įstatymas, Aplinkos apsaugos, Nekilnojamųjų kultūros vertybių apsaugos, Miškų, Teritorijų planavimo, Statybos bei kiti įstatymai. Paveldo objektų teritorijose draudžiama: naikinti ir žaloti paveldo objektus ar jų vertės požymius; kasti, arti žemę, perkelti į kitą vietą riedulius, išskyrus atvejus, jei šie darbai susiję su paveldo objektų eksponavimu, naudojimu ar tvarkymu; statyti statinius, nesusijusius su paveldo objektų eksponavimu ar tvarkymu. [34, 11str.] Tačiau saugomų teritorijų dydis, paveldo objektų fizinio ir vizualinio pozonių dydis turi būti derinamas su geležinkelio stočių vystymosi planais.

Geležinkelio infrastruktūros objektų paveldo objektais paskelbimo tikslas išsaugoti kultūros paveldo objektus, sudaryti sąlygas pažintiniam turizmui. Jie gali būti priskirti kultūros paveldo objektų grupei – architektūriniams/inžinieriniams statiniai [34, 10str.].

Geležinkelio pastatų infrastruktūros paveldo pažinimas gali būti vykdomas / skatinamas skleidžiant informaciją apie jo istorinę reikšmę regiono politinei, ekonominei ir kultūrinei plėtrai įvairių leidinių pagalba; informuojant vietos gyventojus bei dabartinius pastatų šeimininkus apie jų nuosavybėje esančių vertybių charakterį, formuojant visuomenės nuomonę apie tai kaip ir kokiais principais vadovaujantis reiktų šį Lietuvos paveldo sektoriaus segmentą tausoti, plėtojant kultūrinį ir pažintinį turizmą; sudarant galimybes visuomenei jį tiesiogiai pažinti ir suvokti saugotinų objektų autentiškumo išlaikymo svarbą bei jų respektavimą aplinkoje, turinčioje istorinių sąsajų su pačiais statiniais [33, 24str.].

3. Geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas“ pastatų architektūrinės raiškos analizė

Architektūrinės raiškos elementai (kompozicijos harmonizavimo įrankiai) „yra abstrakčios priemonės, kurios nustato vaizdo sudarymo būdus“ [1, p.24]. Supaprastintai jie yra lyginami su filologijai būdinga sintakse: „iš principo atitinka filologinį sintaksės apibrėžimą: „pagrindinis sintaksės objektas yra sakinys <...> Sintaksė tiria dėsnius, pagal kuriuos žodžių formos siejamos viena su kita ir sudaro įvairių tipų sakinius“ [1, p.24]. Architektūrinės raiškos priemones galima apibrėžti kaip komponavimo priemones, kurios padeda sutvarkyti architektūrinę formą, pasiekti jos elementų hormonišką išdėstymą.

Architektūrinės formos harmonizavimo uždavinys dažnai laikomas amžinu [1.27, p.81]. Šio uždavinio sprendimas siejamas su architektūrinės raiškos priemonių naudojimu. Jos gali padėti suderinti atskiras objekto dalis, pasiekti kompozicijos stabilumą, tinkamą santykį su jo funkcijos, su žmogumi, tarp pastato ir jį supančios aplinkos.

Architektūrinės raiškos analizei parenkami objektai turintys tipinius ar išskirtinius bruožus. Parenkami pastatai iš kiekvienos tipologinės grupės. Viso detaliai nagrinėjami devyni pastatai. Tiriamos kiekvieno iš jų pagrindinės architektūrinės raiškos savybės: ritmas (metras); proporcijos; mastelis (masteliškumas); tapatumas, niuansas, kontrastas; simetrijos elementai. Nagrinėjama kuo pasižymi šitos harmonizavimo priemonės, jų būdingiausios savybės geležinkelio infrastruktūros objektuose, kokias savybes jos suteikia pastatų kompozicijai. Naudojantis archyvine medžiaga bei objektų nuotraukomis fasaduose, pažymimi architektūriniai raiškos elementai (tyrimui dažniausiai parenkamas vienas pagrindinis pastato fasadas). Pateikiama tekstinė medžiaga, kur aprašoma pažymėtų elementų ypatumai.

Papildomai atliekama bendra visų objektų analizė. Balais įvertinamos visos išvardintos architektūrinės raiškos savybės. Daromos išvados dėl jų sklaidos geležinkelio ruože.

3.1. Geležinkelio pastatų architektūrinės raiškos apibūdinimas

Nagrinėjamos objektų pagrindinės architektūrinės raiškos savybės: ritmas (metras); proporcijos; mastelis (masteliškumas); tapatumas, niuansas, kontrastas; simetrijos elementai.

A. Metras, ritmas

B. Proporcijos

C Mastelis, masteliškumas

D. Tapatumas, niuansas, kontrastas

E. Simetrijos elementai

Analizuojami tik iki dabartinio laiko išlikę pastatai. Detalesniam tyrimui parenkami objektai iš kiekvienos tipologinės grupės.

Naudojami sutartiniai žymėjimai:

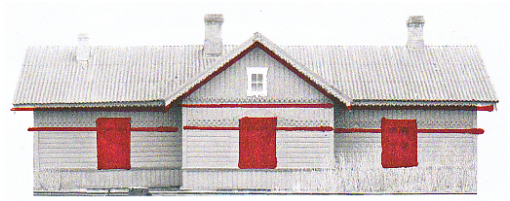
Metras:
- metrinių / ritminių eilių detalės;

Tapatumas, niuansas, kontrastas:
- vienodi elementai atitinkantys tapatumo kriterijus;
- elementai turintys niuansinius skirtumus;
- kontrastinių savybių elementai;

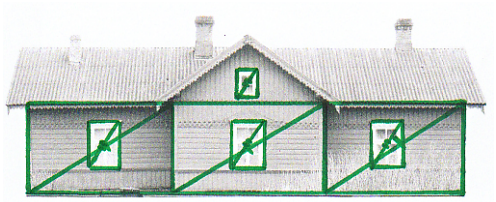
3.1.1. Geležinkelininkų gyvenamieji namai

D 10.1. Dūkštas, geležinkelių gyvenamasis namas

A. Metras, ritmas



97A pav. Metrinės eilės. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės



97B pav. Tiesioginės proporcijos. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės

Karnizų, vėjalenčių ornamentų puošybos elementai išdėstyti metro principu. Toks šitos architektūrinės raiškos priemonės panaudojimas yra būdingas didžiajai daugumai darbe analizuojamų visų medinių pastatų. Pagrindiniame fasade metriškai išdėstytos langų angos. Jos yra skirtingose plokštumose, todėl metro panaudojimas pastebimas tik iš taško esančio tiesiai prieš pastatą. Langų metro eilės ilgis tik trys elementai – tai yra mažiausias žmogaus suvokiamos metrinės (ritminės) eilės ilgis [26, p. 62].

B. Santykiai, proporcijos

Paprastieji (sveikų skaičių) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

pastato priekinio fasado pločio ir aukščio santykis (iki stogų karnizų):	5:1

Iracionalieji (gaunami geometrinio sudarymo būdų) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

didžiųjų stačiakampių langų aukščio ir pločio santykis:	1,49:1
mažojo stačiakampių langų aukščio ir pločio santykis:	1,49:1
pastato centrinės dalies aukščio ir pločio santykis:	1,05:1
pastato priekinio fasado pločio ir aukščio santykis:	3,05:1

Tiesioginė proporcija (remiasi stačiakampių įstrižainės lygiagretumu) surandama tarp: pirmo aukšto langų bei tarp priekinio fasado atskirų tūrio dalių. Proporcijų naudojimas -viena iš pagrindinių priemonių siekiant kompozicijos harmonijos [16, p.121].

C. Mastelis

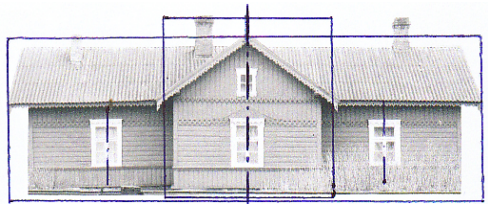
Objekto kompozicijos mastelis yra smulkus. Fasado pagrindiniai elementai nėra dideli lyginant juos su visos kompozicijos tūriu.

Nagrinėjant objekto masteliškumą, nusprendžiama dėl jo atitikimo savo funkcijai, proporcingumo žmogaus bei aplinkos atžvilgiu [63]. Žmogaus atžvilgiu pastatas yra masteliškas, atitinka žmogaus proporcijas. Aplinka suvokiama kaip komfortiška, atitinkanti žmogaus poreikius. Objektas savo matmenimis neišsiskiria iš kitų gyvenvietės pastatų, yra panašaus dydžio. Savo matmenimis gyvenamas namas aiškiai atitinka funkciją.

D. Tapatumas, niuansas, kontrastas



97D pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės



97E pav. Simetrijos elementai. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės

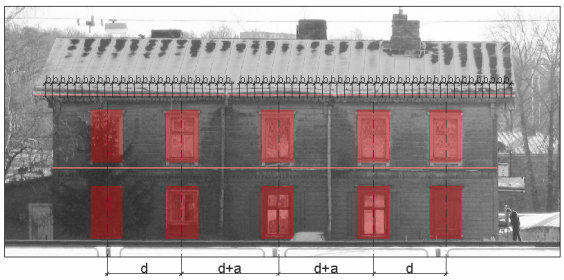
Kaip ir kitiems mediniams geležinkelio infrastruktūros pastatams, nagrinėjamam objektui būdingas angų tapatumas (pirmo aukšto langai) bei puošybos elementų tapatumas (vėjalentes, karnizus sudaro vienodų elementų ornamentai. Niuanso principu skiriasi pirmo aukšto ir pastogės langai. Šiuo atveju niuansas išreiškia kompozicijos centrą [13, p.67].

E. Simetrija, asimetrija, disimetrija, antisimetrija

Labiausiai pagrindinio fasado statiškumą pabrėžia simetrija. Pastato pagrindinis fasadas yra veidrodiškai simetriškas. Simetrijos plokštuma yra bendra visam objektui bei jo viduriniam tūriui. Kitiems objekto fasadams būdinga disimetrija – bendras statinio tūris yra simetriškas, tačiau atskirų jo langų angų išdėstymas yra asimetriškas.

Karnizų ir vėjalenčių puošybai kartu su jau minėtu metru būdinga ir simetrija. Ornamentas yra ritmiškai pasikartojantis piešinys. Tačiau jo elementų forma bei jų išdėstymas pagrįstas simetrija. Visiems mediniams geležinkelio infrastruktūros pastatams būdingas juostinis ornamento tipas. Jo pobūdį gali lemti derinimas su pastato kompozicija. Nešančių elementų puošimas (sienos) gali išreikšti įtemptumą, nenešančių (karnizai), vainikuojančių kompoziciją – atvirkščiai pabrėžia struktūros lengvumą [57].

NV 10.1. Naujoji Vilnia, dviejų aukštų medinis namas



98A pav. Metrinės eilės. Pagrindinis fasadas iš geležinkelio pusės

A. Metras, ritmas

Pagrindinio, atgręžto į geležinkelio bėgius, fasado angos surikiuotos eilėmis po penkis langus kiekviename aukšte. Tokį angų išdėstymą galima vadinti metrine eile su niuansiniais pasikeitimais, nes du viduriniai tarpai nežymiai didesni nei kraštiniai. Mediniai karnizai sudaryti iš vienodų pasikartojančių elementų (išdėstyti metro principu).

Pagrindinės metrinių eilių savybės: metrų kryptys – horizontalios; metro masės sotis – architektūrinių detalių metrinės eilės tankumas daug didesnis nei angų; ritmo nutįsimas – angų eiles sudaro 5 elementai (kiekviename aukšte), antro aukšto medinį karnizą sudaro 61 pasikartojantis elementas, pirmo aukšto – 125 elementai. Elementų išdėstymas pagristas metro naudojimu pabrėžia fasado statišką kompoziciją.

B. Santykiai, proporcijos

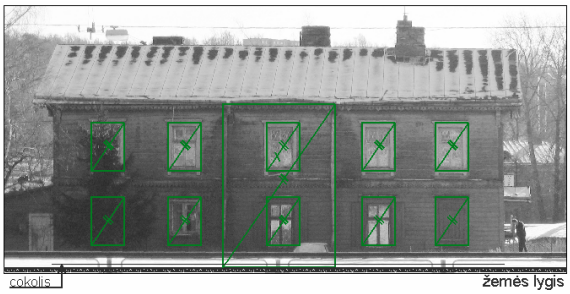
Paprastieji (sveikų skaičių) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

pastato pagrindinio tūrio pločio ir ilgio santykis:	1:2

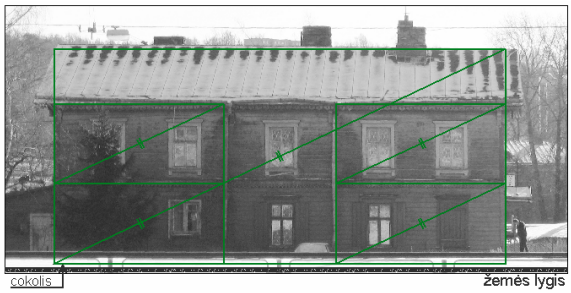
Iracionalieji (gaunami geometrinio sudarymo būdų) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

viso fasado aukščio ir ilgio santykis:	1:2,11
fasado angų aukščio ir pločio santykis:	1,45:1
šoninės dalies vieno aukšto dalies aukščio ir pločio santykis:	1:2,11
pastato centrinės dalies abiejų aukštų aukščio ir pločio santykis:	1,45:1

Priekinio fasado sandara pagrįsta tiesiogine proporcija. Jis surandama tarp abejų aukštų langų angų; tarp šių langų angų ir pastato centrinės dalies; tarp viso fasado ploto ir sudalintų karnizais, šoninių dalių.



98B1 pav.



98B2 pav.

98B1 pav. Tiesioginės proporcijos. Pagrindinis fasadas iš geležinkelio pusės
98B2 pav. Atvirkštinės proporcijos. Pagrindinis fasadas iš geležinkelio pusės

C. Mastelis

Nagrinėjamo pastato fasado mastelis yra vidutinis (mišrus). Jo kompoziciją sudaro pakankamai stambūs elementai lyginant su objekto bendru tūriu.

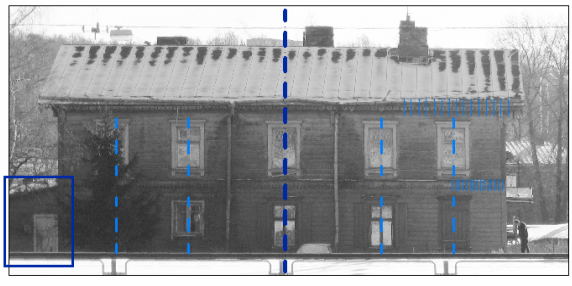
Žmogaus atžvilgiu objektas nėra neproporcingas. Pastatas suvokiamas kaip atitinkantis savo dydžiu žmogaus proporcijas. Erdvę šalia tokio objekto galima vadinti masteliška (vertinama, kaip proporcinga žmogui).

Savo dydžiu objektas šiek tiek išsiskiria iš aplinkos. Šalia, miesto pusėje, yra panašių matmenų, tokio pat aukščio, dviejų aukštų mūrinis pastatas. Kitų dviejų aukštų tokio pat pakankamai didelio tūrio pastatų šalia nėra. Žiūrint iš geležinkelio pusės objektas yra sankasos apačioje, savotiškoje duobėje, taip susilygina su aplinkiniais vieno aukšto mediniais pastatais. Savo aplinkoje objektas atrodo pakankamai masteliškas.

D. Tapatumas, niuansas, kontrastas



98D pav.



98E pav.

98D pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Pagrindinis fasadas iš miesto pusės
98E pav. Simetrijos elementai. Pagrindinis fasadas iš geležinkelio pusės

Tapatumo kriterijų atitinka puošybos detalės (dvi atskiros eilės), pagrindinio fasado langai.

Tapatumas pasireiškia nagrinėjant objekto angų ritmą – du viduriniai tarpai kiek didesni už kraštinius. Vienas pirmo aukšto langas kiek skiriasi nuo daugumos kitų langų. Niuansas pastebėtinas ir

nagrinėjant pastato proporcijas – fasado kompozicija sudaryta iš dviejų grupių visiškai vienodų stačiakampių, kurie tarpusavyje nežymiai skiriasi.

Kontrastą galima rasti tarp šiurkščios, jau surūdijusios stogo dangos bei "švelnesnių" savo struktūra medinių sienų.

E. Simetrija, asimetrija, disimetrija, antisimetrija

Veidrodinė simetrija būdinga visam pastato pagrindiniam tūriui, simetrijos plokštuma praeina per vidurinius langus pirmame ir antrame aukšte. Tokiu pat simetrijos tipu pasižymi langų angos, karnizus sudarantys elementai. Tiesa, jei nagrinėti visą priekinį fasadą dėl nedidelio priestato jis gali pasirodyti asimetriškas. Reikia pažymėti, kad pradžioje, tik pastačius namą, šio priestato dar nebuvo, jis atsirado vėliau. Į tai parodo skirtingos nei viso pastato apkalimui naudojamos lentos, kita stogo danga, kitaip įrengtas cokolis.

Kadangi objekto kompozicijoje naudojamas metras, jai būdinga ir angų, karnizus sudarančių detalių perstūmimo simetrija (transliacija). Šios transliacijos tipas – linijinė, kryptis – horizontali.

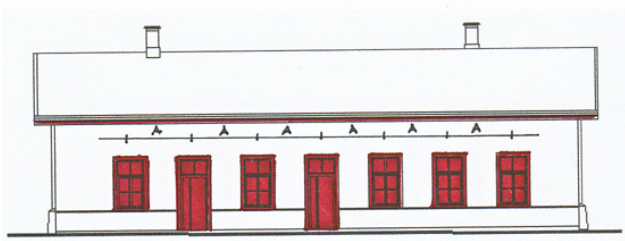
Pastato pagrindinis fasadas visiškai atitinka statiško objekto kriterijus – naudojami vienodi, pasikartojantys elementai (langų angos, karnizų puošybinės detalės – formų tapatumas), elementai išdėstyti metro principu, vyrauja simetrija, fasadas yra aiškios stačiakampio formos.

Galima pažymėti, kad kiek kitomis savybėmis išsiskiria kitas fasadas, esantis iš miesto pusės. Vyrauja formų, tūrių disemetrija .Čia statmenai pagrindiniam pastato tūriui pastatytas ilgas dviejų aukštų priestatas išsiplečiantis apačioje. Toks neteisingos formos objektas padaro visą kompoziciją kiek dinamiškesnę. Prie elementų didinančių objekto dinamiškumą galima priskirti ir kelias kontrastiškas pagal savo formą langų angas, kurios išdėstytos skirtinguose fasaduose.

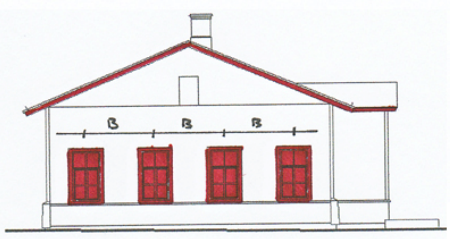
3.1.2. Keleivių rūmai

B01. Bezdonių, keleivių namas

A. Metras, ritmas



99A1 pav. Metrinės eilės. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės



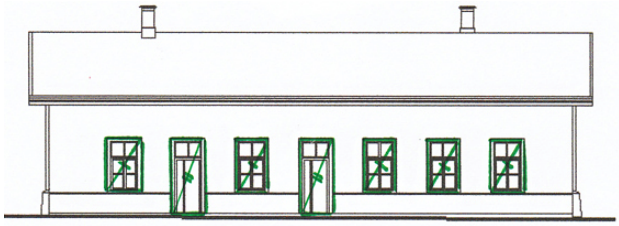
99A2 pav.. Metrinės eilės. Šoninio fasado schema

Nagrinėjamų fasadų angos dėstomos metro principu. Elementai išdėstyti vienodo dydžio tarpais – sudaroma paprastoji metrinė eilė [13, p.41]. Tačiau pagrindinio fasado metrinę eilę sudaro skirtingo aukščio angos, t.y. skirtingų savybių elementai. Reikia pabrėžti, kad tokia metrinė eilė atrodo neužbaigta. Ši savybė būdinga ir kitiems geležinkelio infrastruktūros objektams. „Metrinės eilės užbaigtumui pasiekti turi būti aiškiai išreikšta jos pradžia ir pabaiga" [63]. Šiam tikslui pasiekti gali būti akcentuojami kraštiniai eilės nariai, naudojami tarpai su niuansiniais skirtumais. Tokio sprendimo pavyzdys sutinkamas

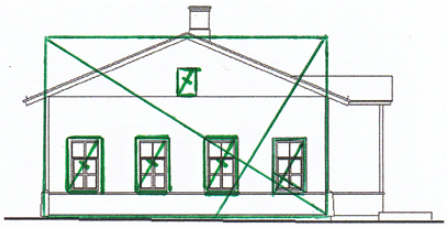
nagrinėjant Vilniaus buvusį prekių ir bagažo ekspedicijos administracinį pastatą (V06, analizuojamas 3.1.5 punkte).

Metro eilių tankumas nėra didelis – atstumas tarp elementų yra lygus pačių elementų pločiui (pagrindinis fasadas) ar yra dar didesnis (šoninis fasadas). Abiejų fasadų angų metrinės eilės neturi ypatingų bruožų. Tačiau jos netampa monotoniškomis, nes yra pakankami trumpos – 7 ir 4 elementai. Teigiama, psichologijos požiūriu, tai yra toks elementų kiekis, kuris suvokiamas akimirksniu [13, p.46]. Angos ryškiai išsiskiria fasade *(99A1, 99A2 pav.)*, todėl jų metrą galimą laikyti pakankamai tvirtu ir ryškiu. Tačiau puošybos elementai yra daug smulkesni, tarp juos sudarančių detalių nėra aiškių tarpų. Jų metrinis išdėstymas yra smulkus, mažai pastebimas, neišraiškus. Karnizų, vėjalenčių detalės suauga į ornamentą.

B. Santykiai, proporcijos



99B1 pav. Tiesioginės proporcijos. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės



99B2 pav. Tiesioginės ir atvirkštinės proporcijos. Šoninio fasado schema

Nagrinėjant objektą paprastųjų santykių (sveikų skaičių) surasta nebuvo. Iracionalieji (gaunami geometrinio sudarymo būdų) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

pagrindinių langų aukščio ir pločio santykis:	1,55:1
mažojo užkalto langelio šoniniame fasade aukščio ir pločio santykis:	1,55:1
šoninio fasado aukščio ir pločio santykis (be stogo kraštų):	1:1,55
pagrindinio fasado aukščio ir pločio santykis:	1:2,9
pagrindinio fasado pirmo aukšto aukščio ir ilgio santykis:	1:4,54
santykis tarp pastato pločio ir ilgio	1:1,88

Tiesioginė proporcija (remiasi stačiakampių įstrižainės lygiagretumu) surandama tarp: pirmo aukšto langų ir mažo užkalto langelio mansardiniame aukšte, pirmo aukšto durų.

Atvirkštinė proporcija (pasireiškia, kai stačiakampių įstrižainės statmenos) yra tarp: pirmo aukšto langų ir šoninio fasado

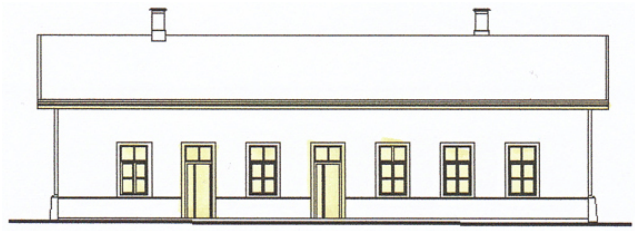
C. Mastelis

Objekto kompozicijos mastelis yra smulkus. Fasado pagrindiniai elementai nėra dideli lyginant juo su visos kompozicijos tūriu.

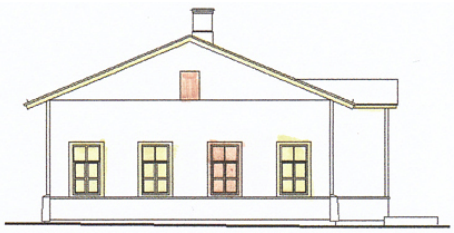
Žmogaus atžvilgiu pastatas nėra neproporcingas. Jo vidaus erdvė bei aplinka suvokiama kaip masteliška. Žmogus tokią terpę vertina kaip jam patogią, atitinkančią jo poreikius, sukuriamas erdvės komforto pojūtis. Objektas yra įprasto stambesnio kaimo namo dydžio.

Geležinkelio stotis išdėstyta miestelio pakraštyje, tačiau pakankamai arti stovi kiti panašaus dydžio miestiečių namai. Prie pat keleivių namo pastatyti geležinkeliečių gyvenamieji namai, kurie yra kiek aukštesni už nagrinėjamą objektą, kitoje geležinkelio linijos pusėje yra pakankamai stambus pakhauzas. Todėl analizuojamas pastatas neišsiskiria iš aplinkos, tinkamai joje adaptuojasi.

D. Tapatumas, niuansas, kontrastas



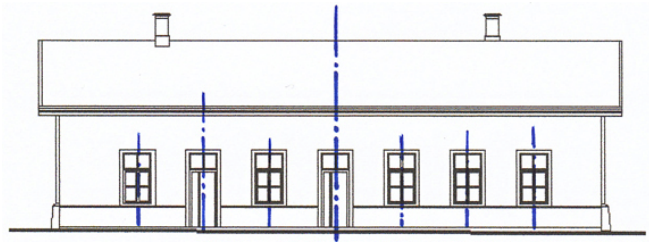
99D1 pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės



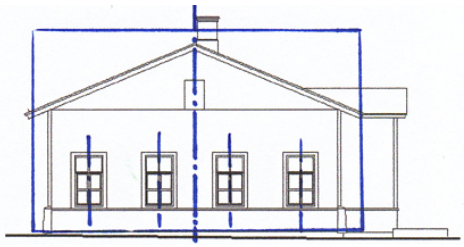
99D2 pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Šoninio fasado schema

Pastatą daugiausia sudaro tapatumo kriterijų atitinkantys objektai – vienodos langų bei durų angos, pasikartojantys puošybiniai elementai. Viršutinis mansardinis stogelis yra kiek mažesnis už pagrindinius langus, tačiau tokių pat proporcijų. Kontrastingų pagal savo formą elementų nėra. Kontrastingu galima laikyti pastato apatinės dalies spalvinį sprendimą – tamsiai rudos, beveik juodos spalvos lentų apkalimas po langais bei šviesiai geltonos spalvos lentomis apkalta likusi pastato dalis. Tam tikros niuanso ypatybės išryškėja nagrinėjant simetrijos elementus.

E. Simetrija, asimetrija, disimetrija, antisimetrija



99E1 pav. Simetrijos elementai. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės



99E2 pav. Simetrijos elementai. Šoninio fasado schema

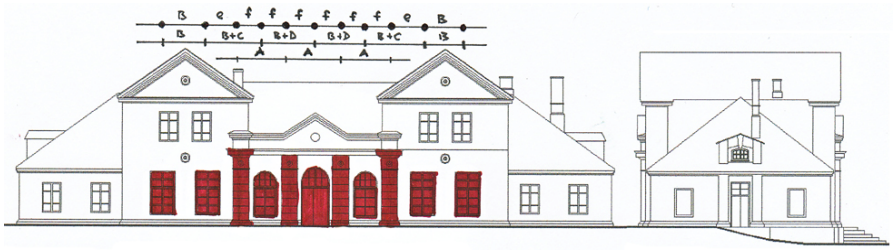
Abu nagrinėjami fasadai pasižymi veidrodine simetrija. Pagrindiniame fasade simetrijos plokštuma praeina per vidurines duris, šoniniame fasade per stogo kraigą. Kitą vertus pagrindinį fasadą galima laikyti disimetrišku. Nors visa jo kompozicija yra simetriška, pastebimas kai kurių elementų asimetriškas išdėstymas – kairėje pusėje vietoje lango yra įstatytos durys.

Kaip ir visuose objektuose, kur naudojamas metras, šiam pastatui būdinga angų ir karnizų bei vėjalenčių puošybos transliacija (perstūmimo simetrija) [13, p.57]. Transliacija yra linijinė (vyksta išilgai vienos ašies), periodas lygus metro tarpui.

Visi architektūrinės raiškos elementai – kompozicijos simetriškumas, vyraujantis fasado elementų, tapatumas, metras, kontrasto nebuvimas pabrėžia visos kompozicijos statiką, pastovumo būseną.

P01. Pabradė, keleivių rūmai

A. Metras, ritmas



100A pav. Metrinės eilės. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės

100A pav. Metrinės eilės. Šoninio fasado schema

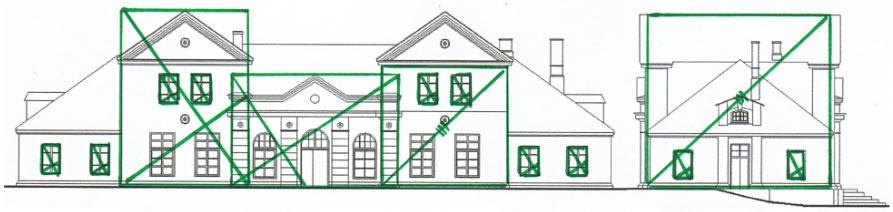
Pastatui būdingos kelios pasikartojančių elementų eilės: piliastrų metrinė eilė (4 piliastrai išdėstyti vienodais tarpais): angų ritminė eilė (susideda iš septinių elementų, nežymiai skiriasi elementų forma bei

tarpai tarp jų). Kartu abiejų grupių objektai sudaro sudėtinę eilę. Intervalų skirtumas tarp sudėtinės eilės elementų nėra didelis, todėl ji, nors ir turi ritmo bruožų (tarpų skirtumas, skirtingų bruožų elementų naudojimas), yra labiau suvokiama kaip metrinė eilė.

Sudėtinės eilės savybės – iš viso ją sudaro 11 elementų (ritmo nutįsimas), metro masės sotis pakankamai didelė – intervalai daug mažesni nei objektų pločiai.

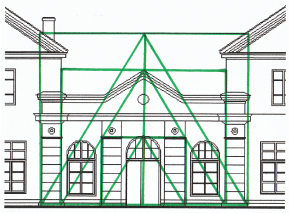
Piliastrų metras vizualiai yra daug ryškesnis. Jį pabrėžia viršuje esantis karnizas, apačioje cokolis. „Uždaryti“ intervalai padeda greičiau suvokti metrinę eilę. Jei jų nėra „akiai pereinant nuo vieno elemento prie kito, kiekvieną kartą akimirkai reikia grįžti atgal, įsitikinti, kad visi elementai yra vienodi.<...> Išeikvojama papildoma energija, vadinasi silpsta ritmo jutimo intensyvumas“. [20, p. 55]

B. Santykiai, proporcijos

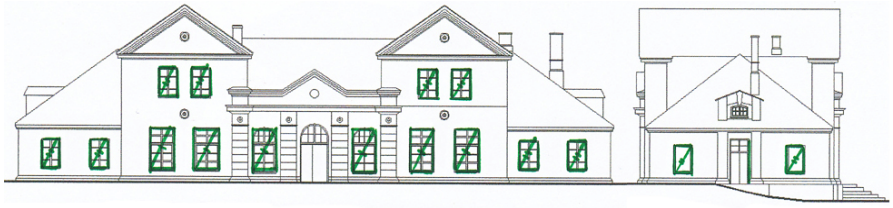


100B1 pav. Tiesioginės proporcijos. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės.

100B2 pav. Tiesioginės proporcijos. Šoninio fasado schema.



100B5 pav. Proporcijos. Lygiašonių trikampių sist.



100B3 pav. Atvirkštinės proporcijos. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės

100B4 pav. Atvirkštinės proporcijos. Šoninio fasado schema



100B6 pav. Proporcijos. Aukso pjūvis

Paprastieji (sveikų skaičių) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

šoninių vieno aukšto dalių aukščio ir pločio santykis (be stogo):	1:2

Iracionalieji (gaunami geometrinio sudarymo būdų) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

didžiųjų stačiakampių langų aukščio ir pločio santykis:	1,70:1
arkinių langų aukščio ir pločio santykis:	1,70:1
pagrindinio įėjimo aukščio ir pločio santykis:	2,10:1
viso pastato ilgio ir pločio santykis:	3,20:1
pastato centrinės dalies su šoniniais dviejų aukštų tūriais aukščio ir pločio santykis (iki karnizo):	1:3,20
pastato centrinės dalies aukščio ir pločio santykis (apribota piliastrais):	~1:1,45
pastato šoninių dviejų aukšto dalių aukščio ir pločio santykis (iki kraigo):	~1,45:1
mažųjų stačiakampių langų aukščio ir pločio santykis:	~1,45:1
pastato centrinės dalies su šoniniais dviejų aukštų tūriais aukščio ir pločio santykis (iki kraigo):	1:2,20
pastato priekinio fasado aukščio ir pločio santykis:	1:3,40
pastato šoninio fasado aukščio ir pločio santykis:	1:1,05
pastato šoninių dviejų aukšto dalių aukščio ir pločio santykis (iki karnizo):	1:1,05

Nagrinėjant proporcijas reikia pažymėti, kad buvo remtasi nuotraukų medžiaga bei pagal jas darytomis schemomis, todėl skaičiuojant santykius tarp skirtingų pastato dalių galėjo atsirasti paklaida.

Tiesioginė proporcija (remiasi stačiakampių įstrižainės lygiagretumu) randama tarp: didžiųjų stačiakampių langų ir arkinių langų; mažųjų stačiakampių langų ir pastato šoninių dviejų aukšto dalių (skaičiuojant aukštį iki kraigo).

Atvirkštinė proporcija (pasireiškia, kai stačiakampių įstrižainės statmenos) aptinkama tarp: mažųjų stačiakampių langų, pastato šoninių dviejų aukšto dalių (skaičiuojant aukštį iki kraigo) bei pastato centrinės dalies ties įėjimu.

Platus proporcijų naudojimas „leidžia suharmonizuoti objekto visumos ir jo dalių tarpusavio dydžius“ [13 p.26], pasiekti didesnę kompozicijos vienybę.

Proporcijų panaudojimas labiausiai pastebimas pagrindinio fasado centrinėje dalyje. Čia galima pažymėti, kad atstumų tarp įvairių pastato dalių santykis (tarp piliastrų ir stogo kraigo; tarp piliastru ir frontono viršaus; tarp piliastrų ir durų angos viršaus) atitinka įpaišytų lygiašonių trikampių sistemą *(100B5 pav.)* [26, p.76]. Langų ir piliastrų išdėstymas atitinka aukso pjūvio taisyklę [26, p.75] *(100B6 pav.).*

C. Mastelis

Pastato mastelis yra vidutinis. Visas objektas susideda iš kelių stambių, pagrindinių tūrių – vieno ir dviejų aukštų šoninės dalys, pagrindinė vieno aukšto dalis prie įėjimo. Savo ruožtu šie tūriai suskirstyti dideliais langais, šeši iš jų yra žmogaus ūgio. Tačiau šie elementai nėra pakankamai stambūs palyginus su visa kompozicija – mastelis nėra stambus. Pagrindinės mastelio rodyklės yra – aukšti langai ir durys. Jie pabrėžia padidintą mastelį – suteikia objektui svarbumo.

Pastatas atitinka žmogaus dydį. Erdvė iš perono pusės, nežiūrint į didelių langų naudojimą, suvokiama kaip proporcinga žmogui, vertinama kaip patogi, atitinkanti poreikius. Dėl esamo žemės nuolydžio iš privažiavimo parterio pusės atsirado aukštas cokolis, didelių langų apačia atsiduria beveik žmogaus akių lygyje. Todėl iš parterio pusės pastatas suvokiamas kaip kiek nemastelišKas.

Keleivių namas mažai išsiskiria iš aplinkos. Šalia esami pastatai yra pakankamai arti, sudaro su nagrinėjamu objektu bendrą kompleksą, nors yra kiek mažesni už keleivių rūmus. Dėmesį nuo objekto atitraukia aukščiausias pastatas esantis komplekse – vandens bokštas.

D. Tapatumas, niuansas, kontrastas

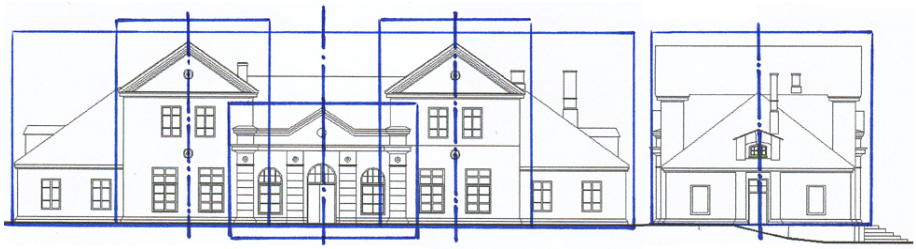


100D1 pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės

100D2 pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Šoninio fasado schema

Elementų tapatumo kriterijų atitinka šešios elementų grupės: mažieji stačiakampiai langai, didieji stačiakampiai langai, arkiniai langai, piliastrai, mažos ir didelės apskritos formos puošybinės detalės. Niuansinį skirtumą turi mažieji ir didieji stačiakampiai langai, arkiniai langai bei pagrindinis įėjimas. Toks platus tapatumo ir niuanso naudojimas pabrėžia visos kompozicijos statiškumą, šiuo atveju galimas regimasis judėjimas yra visai neišreikštas ar išreikštas labai silpnai. Kontrasto elementai, kurie galėtų sukelti regimojo judėjimo iliuziją, vos pastebimi: skirtumas tarp arkinių ir stačiakampių langų mažas, platus, arkinis langelis šoniniame fasade.

E. Simetrija, asimetrija, disimetrija, antisimetrija



100E1 pav. Simetrijos elementai. Pagrindinio fasado schema iš perono pusės

100E2 pav. Simetrijos elementai. Šoninio fasado schema

Pakankamai stipriai išreikšta veidrodinė simetrija: simetriška yra ir visa abiejų nagrinėtų fasadų kompozicija bei atskiros fasadų dalys (dalis prie centrinio įėjimo, šoninės dviejų aukštų dalys). Šitas simetrijos tipas pabrėžia abipus simetrijos plokštumos esančių elementų pusiausvyrą. Ji būdinga ir smulkesniems elementams (langams, durims), puošybos detalėms. Galima pastebėti, kad šoninis fasadas dėl esamo žemės nuolydžio bei dūmtraukių išdėstymo yra kiek asimetriškas. Tačiau jį negalima laikyti asimetrišku, nes žemės lygių skirtumas yra vietinių sąlygų padarinys, nebuvo projektuojamas specialiai, dūmtraukiai nėra pagrindiniai elementai.

Kompoziciniai elementai sudaro aiškiai statišką, stabilią (esančią pusiausvyroje) objekto išraišką. Kompozicijos pusiausvyra yra svarbi pastato savybė, tai yra toks elementų išdėstymas, kuriam esant kiekvienas objektas yra pastovioje būsenoje. Pastato struktūra nereikalauja jokiu papildymų, visi jos elementai yra būtini ir nepakeičiami. [18, p.34]. Tokios savybės būdingos Pabradės keleivių rūmams, kaip ir didesnei daliai kitų geležinkelio infrastruktūros objektų. Šiuo atveju objekto struktūra yra užbaigta, nereikalaujanti papildymų. Objekto statiškumą pabrėžia aiškus kompozicijos centras su jį kertančia veidrodinės simetrijos plokštuma bei metro, tapatumo kriterijus atitinkančių elementų naudojimas. Būtent ryški, centre esanti simetrijos ašis tampa pagrindiniu formą kuriančiu elementu [61].

S 01. Švenčionėliai, keleivių namas

A. Metras, ritmas

„Ritmų išraiškingumas susijęs su laikmečio simboliais, parodančiais idėjos ir formos vienybę“ [16, p.151]. Istorizmo laikotarpyje ritmo (metro) principais rėmėsi plačiai paplitęs „arkadų stilius“. Švenčionėlių keleivių rūmai vienas ryškiausių šio stiliaus panaudojimo pavyzdys.

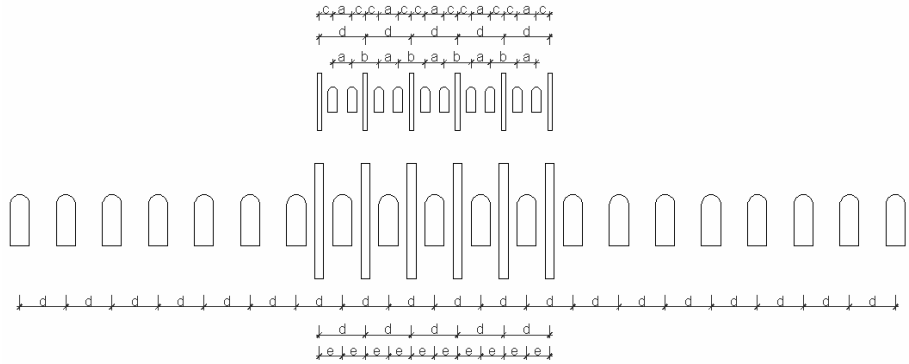
Pastato fasado angos surikiuotos eilėmis. Apatinę angų eilę sudaro 18 langų ir vienerios, esančios centre durys. Viršutinę angų eilę sudaro dešimt suporintų langų (5 poros). Tokiu būdu susiformuoja dvi pagrindinės paprastos metrinės eilės (pasikartoja tik vienodo dydžio ir formos elementai) [13, p.41], kurias sudaro apatinės angos (19 elementų – angos) bei viršutinės angos (10 elementų - angų). Apatinės ilgesnės eilės narių skaičius viršija 15 elementų ribą. „Laikomasi nuomonės, kad n max svyruoja 10-15 elementų ribose <...> (n max. fiksuoja tokį elementų kiekį, kurį viršijus, metrinė eilė darosi vis neišraiškingesnė, nuobodesnė)“ [13, p.47]. Pagrindinėje, dviejų aukštų pastato dalyje tarp langų išdėstyti piliastrai, kurie irgi sukuria paprastą metrine eilę (6 piliastrai). Angos kartu su piliastrais sudaro sudėtines metrines eiles [13, p.41]: pirmame aukšte 5 angos, 6 piliastrai; antrame aukšte 10 angų, 6 piliastrai. Išvardintų metrų kryptis – horizontali. Tarpai tarp pirmo aukšto langų ir piliastrų yra vienodi. Galima įžvelgti vertikalaus, sudėtinio metro užuomazgą (susideda iš pirmo ir antro aukšto langų). Tačiau ši metrinė eilė per trumpa, minimalus

elementų skaičius eilėje – 3 vienetai. Metrinių eilių principų dėstomi ir puošybos elementai – dantyti dviejų aukštų tūrio karnizai (44 A schema).

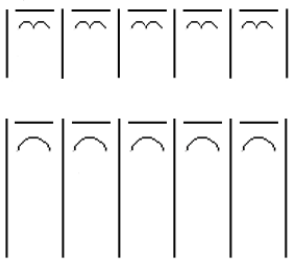


101A pav. Metrinės eilės. Pagrindinis fasadas iš miesto pusės

45A schema. Metrinių eilių schema



45B schema. Centrinės dalies supaprastinta schema



Pagrindinės metrinių eilių savybės: metrų kryptys – horizontalios; ritmo masės sotis – antro aukšto metro eilių tankumas daug didesnis, nei pirmojo; ritmo nutįsimas – pirmo aukšto bendrą, sudėtinę metrinę eilę sudaro 25 elementai, antro aukšto – 16 elementų (nors jos ilgis daugiau nei du kart mažesnis, todėl jos masės sotis didesnė).

Reikia pažymėti, kad objektui būdingos būtent metrinės eilės, ne ritminės, atstumai tarp elementų nesikeičia, dominuoja tūrių simetrija, todėl bendra pastato kompozicija yra statiška. Ritmas, kuris kartu su asimetrija sudaro dinamišką struktūrą, šiam pastatui nebūdingas.

Centrinės dviejų aukštų dalies ritminė eilė labiau išreikšta, jos elementai yra surišti tarpiniais ryšiais, ją pabrėžia pirmo ir antro aukšto karnizai. „Ritmo elementų kaitaliojimas, jiems esant suvaržytais horizontaliomis linijomis, garantuoja visišką ritminių žingsnių lygiavertiškumą.“ [20, p. 56]. Ritmo elementus vizualiai sujungia pirmo ir antro aukšto langų arkinės, segmentinė sąramos bei dantytas karnizas (44 B schema). Toks architektūrinės raiškos elementas vadinamas perdavimo ar jungiamąja metrine / ritmine eile [20, p. 67].

B. Santykiai, proporcijos

Paprastieji (sveikų skaičių) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

fasado šoninio sparno aukščio ir pločio santykis:	1:4
centrinio tūrio pirmo aukšto dalies aukščio ir pločio santykis:	1:3
antro aukšto langų poros aukščio ir pločio santykis:	1:1
antro aukšto nišos su langu (tarp piliastrų) aukščio ir pločio santykis:	1:1
centrinio tūrio frontono ilgųjų dalių aukščio ir pločio santykis (iš abiejų lenkto frontono pusių):	1:5
centrinio tūrio frontono centrinės dalies aukščio ir pločio santykis (po lenktuoju frontonu):	1:4

Iracionalieji (gaunami geometrinio sudarymo būdų) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

viso fasado aukščio ir ilgio santykis:	1:5,30

viso pastato pločio ir ilgio santykis:	1:5,90
centrinio tūrio pločio ir ilgio santykis:	1:1,64
šoninio sparno pločio ir ilgio santykis:	1:2,16
centrinio tūrio antro aukšto dalies aukščio ir pločio santykis:	1:4,58
pirmo aukšto langų aukščio ir pločio santykis:	1,92:1
antro aukšto langų aukščio ir pločio santykis:	2,55:1
pirmo aukšto nišos su langu (tarp piliastrų) aukščio ir pločio santykis:	1,82:1
lenkto frontono aukščio ir pločio santykis:	1:2,89

Tiesioginė proporcija (remiasi stačiakampių įstrižainės lygiagretumu) yra tarp: pirmo aukšto langų; pirmo aukšto langų ir sienų nišų, kur šie langai yra įstatyti; tarp antro aukšto langų; tarp antro aukšto langų porų ir sienų nišų kur jie įstatyti; tarp šoninio sparno ir elemento esančio po lenktu frontonėliu.

Atvirkštinė proporcija (pasireiškia, kai stačiakampių įstrižainės statmenos) surandama tarp: pirmo aukšto langų, sienų nišų, kur šie langai įstatomi ir fasado centrinio dviejų aukštų tūrio.



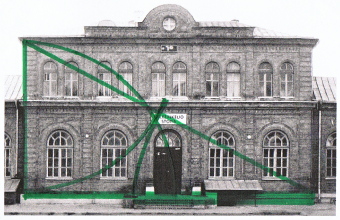
101B1 pav. Tiesioginės proporcijos. Pagrindinis fasadas iš miesto pusės



101B3 pav. Proporcijos. Lygiašonių trikampių sistema



101B2 pav. Atvirkštinės proporcijos. Pagrindinis fasadas iš miesto pusės



101B4 pav. Proporcijos. Aukso pjūvis

Kaip ir Pabradės keleivių rūmų atveju fasado elementų proporcingumas lengviausiai pastebimas jo centrinėje dalyje. Čia fasadas piliastrais suskirstomas į penkias lygias dalis, kurių išdėstymas pagrįstas aukso pjūvio taisykle [26, p.75] *(101B4 pav.)*. Įpaišytų lygiašonių trikampių sistemą [26, p.76] *(101B3 pav.)* atitinka santykiai tarp antro aukšto karnizų aukščio ir centrinės dalies pločio bei pirmo aukšto karnizo aukščio ir atstumo tarp antro ir penkto piliastrų.

C. Mastelis

Nagrinėjamo pastato mastelis yra stambus. Kompozicija sudaryta iš pakankamai stambių, jos pačios matmenų atžvilgių elementų. Visas objektas sukomponuotas iš trijų pagrindinių tūrių, kurie, savo ruožtu yra suskaidyti dideliais arkiniais langais, taip sudarant bendrą harmoningą pastato struktūrą.

Žmogaus atžvilgiu objektas yra labai didelis, kiek neproporcingas. Tai pabrėžia aukštas cokolis, dideli dvigubo žmogaus ūgio pirmo aukšto langai. Tačiau čia reikia prisiminti istorinę terpę, kurioje buvo statomas objektas. Tokia architektūra buvo įprasta istorizmo laikotarpiui.

Lyginant pastatą su aplinkiniais statiniais, išryškėja objekto dydis, artimiausias panašių matmenų statinys – buvęs garvežių depas pastatytas didesniu nei 300 m atstumu nuo keleivių rūmų. Tokiu būdu sudaromas kontrastas tarp objekto dydžio ir pakankamai tuščios aplinkos: “Miesto erdvės, platesnės nei 130 – 140 metrų, žmogui atrodo hipertrofuotos, nes tai yra didžiausias atstumas, kuriame žmogus gali

skirti kitų žmonių veiksmus”. [26, p. 87-88] Sudaromas įspūdis, kad aplinka yra nemasteliška, nepakankamai išnaudojama. Tokių matmenų objektas šioje aplinkoje atrodo per didelis. Tačiau objekto masteliškumas pabrėžia pastato svarbumą, jam suteiktą dėmesį. Atsiradus geležinkeliui keleivių rūmai tapo vienais pagrindinių miestų objektais, naujos susisiekimo arterijos vartais. Iš amžininkų jie gavo „Naujo laikmečio katedrų“ pravardę. Tuo pačiu čia išryškėja masteliškumo sąsajos su laikmečiu. Jo vertinimas turi būti susijęs su istoriniais, socialiniais aspektais [26, p.81]. Anksčiau geležinkeliui esant greičiausia, patogiausia susisiekimo priemone, didelių ir puošnių rūmų statyba buvo pagrįsta ir suprantama. Tačiau dabar, pasikeitus sąlygom, atsiradus naujoms transporto rūšims, dažnai šitie objektai atrodo nepakankamai išnaudojami (ypač mažesniuose miesteliuose), neatitinkantys funkciją.

D. Tapatumas, niuansas, kontrastas



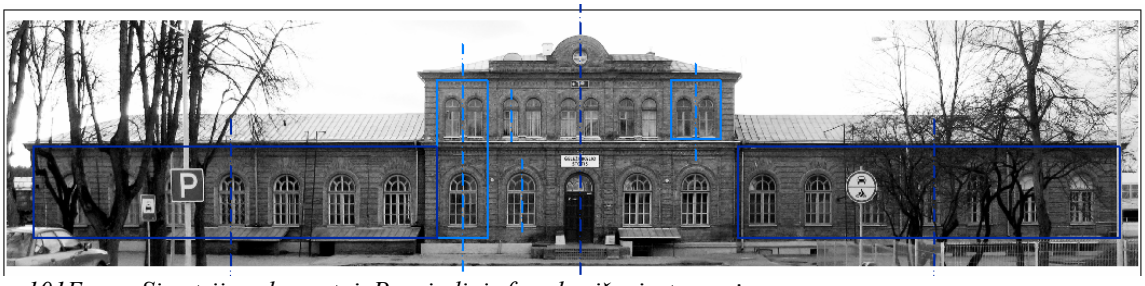
101D pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Pagrindinis fasadas iš miesto pusės

Keleivių rūmuose tarpusavyje vienodi (atitinka tapatumo kriterijų) yra: pirmo aukšto langai ir piliastrai bei antro aukšto langų angos ir piliastrai. Skirtumas tarp šių elementų pirmame ir antrame aukšte yra niuansinis. Visas fasado tūris sudarytas iš skirtingu tūrių, kurių dydžiai tarpusavyje taipogi skiriasi niuanso principu: du pastato šoniniai sparnai (yra vienodi), pagrindinės dalies apatinis tūris bei viršutinis tūriai. Niuansas padaro pastato fasadus harmoningus bei pakankamai subalansuotus, pabrėžia jų statiškumą. Tuo pačiu langų angų skirtingi dydžiai pirmame ir antrame aukšte, skirtingas elementų tankumas aiškiai pabrėžia objekto apačią ir viršų [59].

Fasade galima pažymėti ir kontrastines savybes turinčius elementus. Pirmiausia tai yra viršutinis apskritimo formos langelis (laikrodžio vietoje), kuris savo forma yra kontrastiškas kitiems arkiniams langams. Lenktos formos frontonėlis yra priešingas kitiems griežtiems stačiakampiams pastato elementams. Toks kontrasto panaudojimas padeda pasiekti formų išraiškingumą. Atsiranda elementas už kurio gali „užsikabinti“ žmogaus akis, išsklaidydama nuobodų jausmą, kurį sudaro griežtai geometrinės klasicistinės formos. Tuo pačiu kontrastas pabrėžia pastato centrinės dalies reikšmingumą [13, p.67].

E. Simetrija, asimetrija, disimetrija, antisimetrija

Nagrinėjamame objekte simetrija būdinga visam jo tūriui, atskiriems tūrio elementams, smulkesniems elementams – durims, langams, piliastrams bei puošybos detalėm – karnizams.



101E pav. Simetrijos elementai. Pagrindinis fasadas iš miesto pusės

Pastato pagrindiniam fasadui būdinga ašinė simetrija. Simetrijos plokštuma praeina per dviejų aukštų tūrio centrą. Simetrinis yra ir šis pagrindinis pastato tūris. Du objekto šoniniai sparnai yra disimetriniai. Juos sudaro septyni arkiniai langai, vizualiai simetrijos plokštuma praeina per šių sparnų centrinį langą. Tačiau šis langas nėra tūrio centre, kadangi atstumas tarp kraštinio lango ir pastato krašto yra didesnis nei atstumas tarp pastato šoninio sparno kraštinio lango ir pagrindinio dviejų aukštų tūrio. Langai sparnuose išdėstyti ne visai simetriškai, yra pasislinkę link pastato centro.

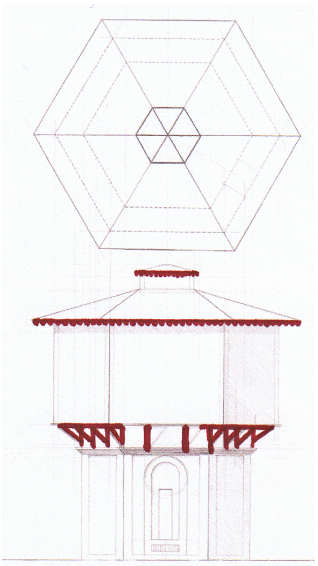
Nagrinėjamam objektui būdinga ir transliacija (perstūmimo simetrija), kuri yra susijusi su metru. Ši transliacija yra linijinė (vyksta išilgai vieną ašį), perkilimo periodas lygus metro tarpui, perstūmimo ašis lygiagreti pastato sienai. Simetrija, kaip ir metras bei formų niuansas ir tapatumas, pabrėžia kompozicijos statiškumą. Veidrodinė simetrija pabrėžia objekto pusiausvyrą [16, p.110].

Objektas pabrėžtinai horizontalus. Tokia kompozicija gerai prisitaiko landšafte, kitą vertus ji laikoma „plaukiojančia“ žemės paviršiuje, kaip laivas vandenyje – visos pastato pagrindinės linijos lygiagrečios žemės paviršiui [17, p.34]. Tačiau aiškiai simetriškas fasadas sukuria vertikalią, centrinę ašį, kuri tarsi pririša pastatą prie žemės [17, p.35].

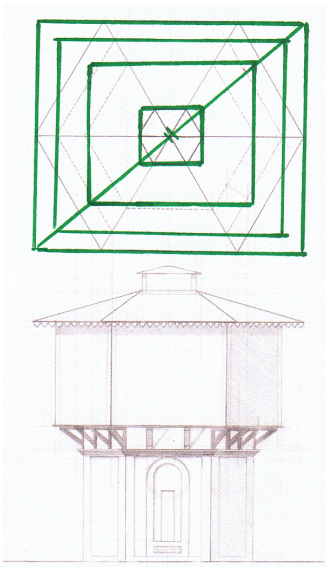
3.1.3. Geležinkelio techniniai pastatai

I 03. Ignalinos vandens bokštas

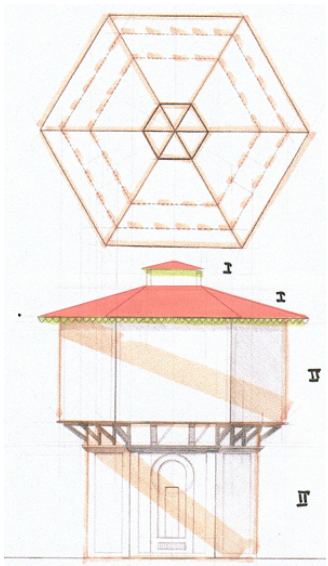
A. Metras, ritmas



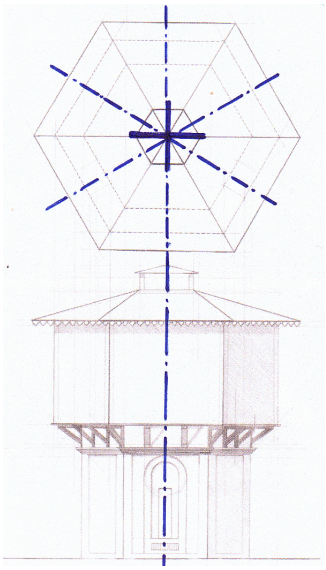
102A pav. Metrinės eilės. Fasado ir stogo schema



102B pav. Tiesioginės proporcijos. Fasado ir stogo schema



102D pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Fasado ir stogo schema



102E pav. Simetrijos elementai. Fasado ir stogo schema

Objektui būdingas smulkių elementų metras: stogo karnizų puošybiniai elementai, mediniai antro aukšto laikantys elementai. Karnizus sudarančios puošybinės detalės yra labai arti vieni kitų, todėl šios metrinės eilės tankumas yra labai didelis. Prie metrinės eilės būtų galima priskirti ir pirmo aukšto piliastrus, esančius tūrio kampuose. Šiuo atveju metrinė eilė kiekviename žingsnyje daro 60º posūkį.

B. Santykiai, proporcijos

Pastatui būdingi tik iracionalieji santykiai. Iracionalieji (gaunami geometrinio sudarymo būdų) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

stogo ilgio ir pločio santykis:	1,15:1
pastato apatinės dalies ilgio ir pločio santykis:	1,15:1
pastato viršutinės dalies ilgio ir pločio santykis:	1,15:1
viršutinio stogelio ilgio ir pločio santykis:	1,15:1
apatinės mūrinės ir viršutinės medinės dalių aukščių santykiai:	1,30:1
apatinės mūrinės dalies (iki piliastrų) aukščio ir pločio santykis:	1:1,53
viršutinės medinės dalies aukščio ir pločio santykis:	1:2,15

Pastato elementų proporciškumas labiausiai pastebimas nagrinėjant jo horizontalų pjūvį. Visiems objektą sudarantiems tūriams būdinga tiesioginė proporcija: stogas, antstatas su stogeliu , pirmo aukšto mūrinė dalis, antro aukšto medinė dalis.

C. Mastelis

Objekto mastelį galima laikyti stambiu – kompozicija sudaryta aš dviejų stambių, jos pačios matmenų atžvilgiu, elementų.

Tačiau žmogaus atžvilgiu objekto aplinka jaučiama kaip masteliška bei proporcinga. Objekto mastelio rodyklės (arkiniai langai, antro aukšto duris) atitinka žmogui įprastus matmenis.

Savo dydžiu pastatas neišsiskiria aplinkoje. Stovi pakankamai toli nuo kitų objektų, tačiau jo teritorija yra apaugusi pavieniais medžiais, didesniais už patį objektą. Tokiu būdu aplinkai suteikiamas jaukumo pojūtis.

D. Tapatumas, niuansas, kontrastas

Tapatumas būdingas tik karnizus sudarantiems puošybiniams elementams. Visoje kompozicijoje labiausiai pastebimas pirmo ir antro aukšto niuansinius skirtumus turintys tūriai. Antstato stogelis yra daug mažesnis už pagrindinį stogą – jie labiau skiriasi kontrasto pagrindu nei niuanso. Kontrasto bruožų galima įžvelgti ir lyginant arkinių langelių formą su kampuotomis pastato tūrių formomis.

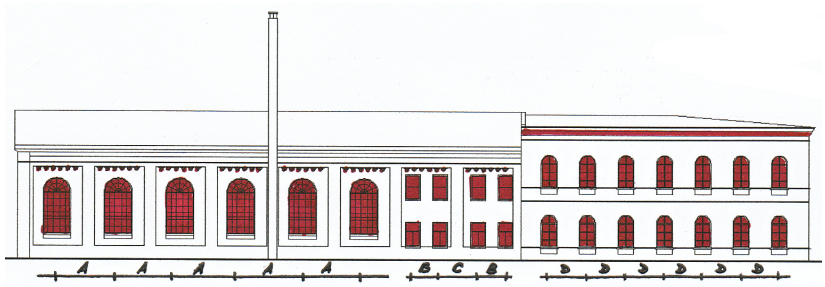
E. Simetrija, asimetrija, disimetrija, antisimetrija

Vandens bokštai yra beveik vieninteliai pastatai visame ruože kuriems būdinga ašinė simetrija. Čia jos ašis praeina per pastato centrą. Jo tūris sudaromas pasukant trikampę figūrą aplink šią ašį šešis kartus. Kiekviena iš šių dalių yra veidrodiškai simetriška. Nagrinėjant objekto fasadus galima įžvelgti antisemetrijos požymius. Antisimetrija pasižymi pirmo ir antro aukšto tūriai, turintys tik niuansinį dydžio skirtumą, tačiau yra priešingos spalvos bei medžiagiškumo.

Objekto statišką kompoziciją labiausiai pabrėžia pagrindinių jo tūrių niuansinis skirtumas bei simetrija. Ašinė bei veidrodinė simetrija išskiria pastato vertikalias linijas, sumažina galimą regimą judėjimą.

S 02. Švenčionėlių garvežių depas

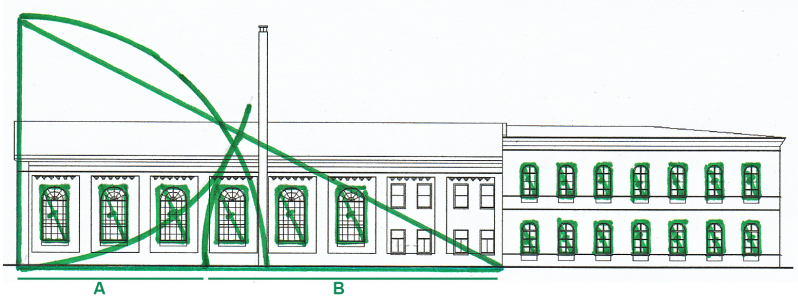
A. Metras, ritmas



103A pav. Metrinės eilės. Fasadas iš geležinkelio pusės

Objektui būdingas langų angų metras bei smulkių puošybos elementų metras (dantyti karnizai, reljefinės plokštumos). Nagrinėjant langų angas galima atskirti tris atskiras metrines eiles. Pirmąją sudaro dideli arkiniai langai buvusiame garvežių angare. Antroji, pati mažiausia, sudaryta iš naujų stačiakampių langų atsiradusių po rekonstrukcijos. Trečiąją sudaro mažieji arkiniai langai. Trečiosios metro eilės yra didžiausias tankumas ir ilgis (7 elementai). Šitų elementų metras yra geriausiai pastebimas nes jį sudarančių elementų skaičius yra geriausiai žmogaus suvokiamas kaip dėsninga elementų eilė [26, p.62].

B. Santykiai, proporcijos



103B pav. Proporcijos, aukso pjūvis. Fasadas iš geležinkelio pusės

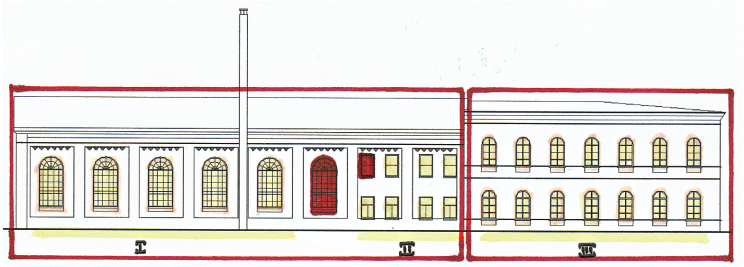
Tiesiogiai proporcingi (remiasi stačiakampių įstrižainės lygiagretumu) tik garvežių depo dideli arkiniai langai bei buvusios elektrinės priestato mažesnės arkinės langų angos. Kitų elementų santykių, kuriuos būtų galima tiksliai nustatyti pagal turimą medžiagą, surasta nebuvo.

Tačiau reikia pabrėžti naudojamą aukso pjūvio taisyklę. Ja pagrindžiamas didžiųjų arkinių langų su nišomis išdėstymas *(103B pav.)*. Čia A atkarpą sudaro 3 langų nišos, B atkarpą 5 nišos. Surandamas santykis A:B=B:C (C=A+B). Šiuo atveju langų nišų skaičius atitinka „aukso pjūvio“ išraiška sveikais skaičiais 3:5 [13, p.25].

C. Mastelis

Liginant nagrinėjamą objektą su aplinkiniais statiniais, išryškėja jo dydis, atstumas tarp jo ir artimiausio panašaus dydžio pastato (keleivių rūmų) viršija 300 m. Tokiu būdu sudaromas kontrastas tarp objekto dydžio ir pakankamai tuščios aplinkos aplink jį. Sukuriamas nemasteliškos aplinkos įspūdis, ji atrodo nepakankamai išnaudojama. Tokių matmenų objektai tokioje aplinkoje atrodo per dideli.

D. Tapatumas, niuansas, kontrastas



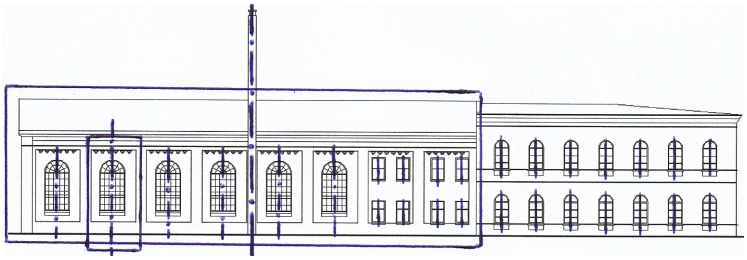
103D pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Fasadas iš geležinkelio pusės

Tapatumo kriterijų, kaip ir daugelyje kitų objektų, atitinka metriškai išdėstytos smulkios puošybos detalės, trys vienodų angų grupės *(103D pav.)*. Skirtumas tarp garvežių angaro ir buvusios elektrinės langų angų nėra žymus, jį galima vadinti niuansiniu. Niuansas aiškiai pabrėžia pastato sudalijimą į dvi atskiras dalis turinčias skirtingas funkcijas. Tačiau šitų dalių tūrių skirtumai yra kontrastiniai. Garvežių angaras turi pailgo stačiakampio formą su aiškiu šlaitiniu stogu. Buvusios elektrinės dalies plano forma artima kvadratui. Jos stogo nuolydis yra vos

pastebimas. Fasade labiausiai išsiskiria nauji stačiakampiai langai, kurių santykis su kitais langais yra kontrastinis [26, p.91]. Toks santykis išskiria rekonstruotą pastato dalį.

E. Simetrija, asimetrija, disimetrija, antisimetrija

Pastato fasadas yra asimetriškas, sudarytas iš dviejų atskirų dalių, turinčių konstrastines savybes. Dešinioji dalis neturi aiškios simetrijos plokštumos. Nors jos fasadą sudaro nelyginis langų skaičius ir simetrijos plokštuma galėtų praeiti pro centre esančias angas, tokia simetrija yra labai sunkiai pastebima. Kairinę dalį į dvi dalis aiškiai sudalina senasis dūmtraukis, pabrėžiantis dvi pastato veidrodines dalis. Čia reikia padaryti prielaida, kad toks visiškai simetriškas fasadas buvo iki rekonstrukcijos. Vėliau užmūrijus du kraštinius langus bei jų vietoje įrengus dvi eiles mažų stačiakampių langų kairiosios pastato dalies fasadas įgavo disimetriškumo požymių.



103E pav. Simetrijos elementai. Fasadas iš geležinkelio pusės

Visa fasado kompozicija yra asimetriška, neturi aiškios pusiausvyros. Fasado struktūra neturi „kompozicinio centro“, vietos kuri surištų atskiras dalis [61]. Tokie požymiai nėra būdingi istorizmo laikotarpiui. Jie patvirtina, kad dvi pastato dalis buvo statytos atskirai, skirtingais laikotarpiais. Švenčionėlių depo, kaip ir šios stoties keleivių rūmai, turi horizontaliąsias savybes – pastatas savo horizontaliomis linijomis prisitaiko prie landšafto [17, p.34]. Tačiau jis nėra aiškios vertikalios ašies galinčios pririšti jį prie vietos. Aiškią veidrodinę simetriją turi tik pastato kairioji dalis. Jos simetrijos plokštuma turi „inkaro“ vaidmenį. Tuo tarpu dešinioji tarsi guli ant paviršiaus, aiškiai su juo nesusijungdama. Tokiu būdu dar labiau nukenčia objekto dviejų dalių balansas.

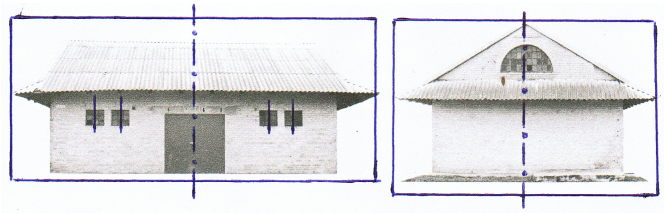
Buvusio depo (kaip ir keleivių rūmų) architektūrinės raiškos elementai atitinka istorizmo dvasią. Metriškos, simetriškos kompozicijos pabrėžia pastatų statiką. Metru pagristas langų išdėstymas atitinka tuo metu populiarų „arkadų stilių“ – fasadai skaidyti dideliais pusapskričių arkų langais.

3.1.4. Krovinių aptarnavimo pastatai

D 05. Dūkštų pakhauzas



104A pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Pagrindinis ir šoninis fasadas



104B pav. Simetrijos elementai. Pagrindinis ir šoninis fasadas

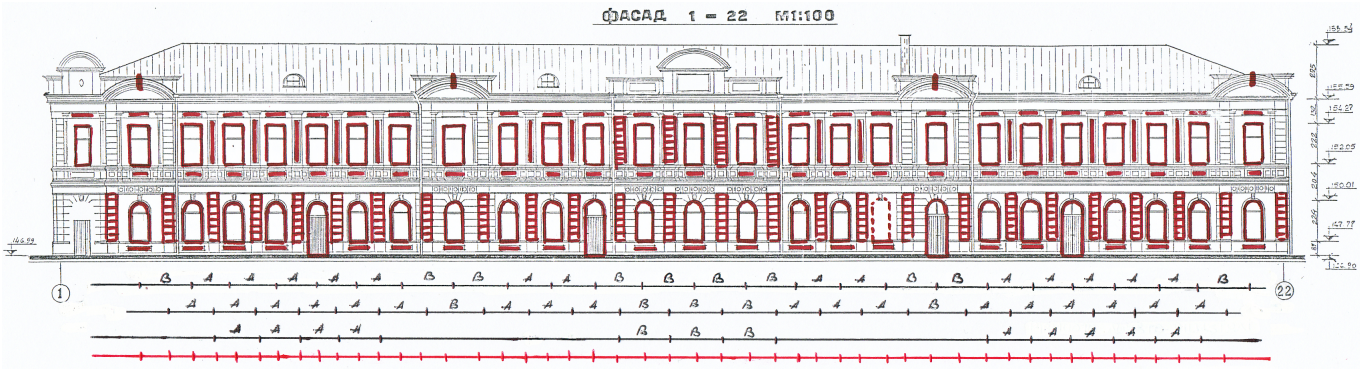
Pakhauzai, kaip ir smulkūs pagalbiniai pastai, neturi daug išskirtinių bruožų. Jų tūrio forma, fasadų atlikimas pirmiausia buvo susiję su pastatų paskirtimi. Pirmenybė buvo teikiama objektų funkcijai, ne jų išvaizdai. Dūkštų pakhauzui būdingi pagrindiniai architektūrinės raiškos elementai, įprasti ir kitiems krovinių aptarnavimo ir pagalbiniams pastatams.

Pirmiausia tai yra angų **tapatumas**, **niuansas ir kontrastas** *(104A pav.)*. Čia pažymėta grupė visiškai vienodų mažų stačiakampių langų bei trys skirtingos savo forma ir dydžiu angos – vartai, mažas langas pagrindiniame fasade, bei arkinis langas šoniniame fasade. Abiems fasadams būdinga veidrodinė **simetrija**. Simetrijos plokštuma praeina per jų vidurį ir dalina fasadus į dvi veidrodines puses. Simetriškos yra ir visos pastato angos. Tokio tipo pastatų **mastelis** dažniausiai yra smulkus. Šitie objektai nėra dideli todėl lyginant juos ir su žmogumi, ir su esamu užstatymu, jie yra masteliški , proporcingi savo aplinkai. Erdvė prie Dūkštų pakhauzo funkciškai atitinka paskirtį, žmogaus atžvilgiu vertinama kaip komfortiška [26, p.80]. Pastatas kartu su kitais stoties objektais sudaro bendrą kompleksą, tačiau aplinkinis užstatymas nėra labai tankus – erdvė atitinka masteliškumo kriterijus.

3.1.5. Tarnybiniai / administraciniai pastatai

D 05. Buvęs prekių ir bagažo ekspedicijos administracinis pastatas

A. Metras, ritmas



105A pav. Metrinės eilės. Pagrindinis fasadas iš perono pusės.

Pastato fasado kompozicijoje naudojamas metras išreiškia visišką struktūros statiškumą. Visi elementai (langai, piliastrai, smulkesni puošybos elementai) dėstomi vienodais tarpais su mažais niuansiniais, plika akimi beveik nepastebimais skirtumais (105A pav.). Pirmo ir antro aukšto langų skirstymas sutampa, kiek besiskiria dviejų aukštų piliastrų metrinės eilės. Langų metrinės eilės užbaigtumą pabrėžia kraštiniai nariai „įrėminti“ tarp piliastrų ir akcentuoti lenktais frontonėliais. Kartu jie sudaro sudėtinį metrą (savo sudėtyje turi kelis pasikartojančius objektus (fasado elementus): „<...> juos galima nagrinėti kaip paprastų metrinių eilių su vienodais tarpais sudėjimo rezultatą.“ [26, p.55]).

Iš visų į darbą įtrauktų objektų šito pastato metras turi daugiausia narių, jo tankumas, masė yra didžiausia. Tačiau toks elementų kiekis turi ir neigiamos įtakos kompozicijos vaizdui: elementų skaičius viršija maksimalų narių skaičių, kuriam esant metrinės eilės yra aiškiai suvokiamos (10 – 15 vienetų [13, p.47]); ilgas metras padaro kompoziciją nuobodžia. „Perdėtas tūrių perkrovimas ritmiškais elementais, savo monotoniškumu ir vienodumu pradeda varginti akį“ [60].

B. Santykiai, proporcijos

Paprastieji (sveikų skaičių) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

fasado šoninio sparno pločio ir aukščio santykis:	1:3

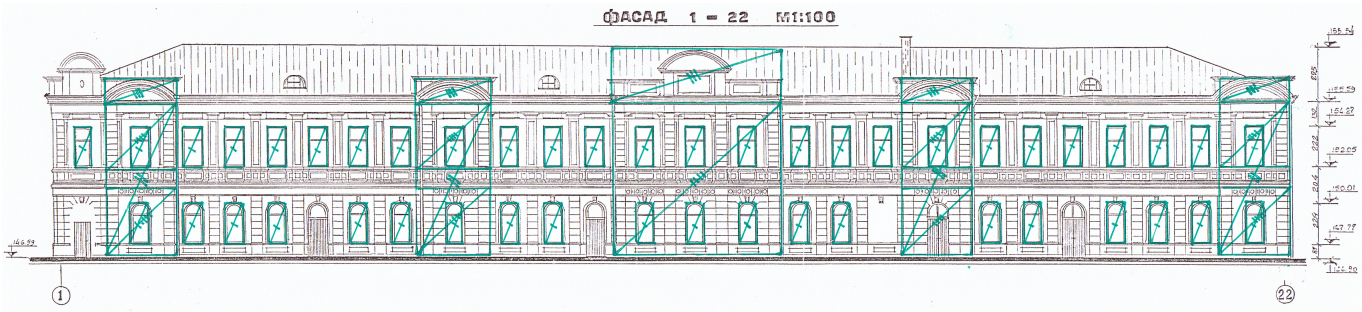
Iracionalieji (gaunami geometrinio sudarymo būdų) santykiai sutinkami objekto kompozicijoje:

pirmo ir antro aukšto langų pločio ir aukščio santykis:	1:2,2
viso fasado pločio ir aukščio santykis:	5,8:1
fasado centrinės dalies pločio ir aukščio santykis (su frontonais):	1:1,25
fasado centrinės dalies pločio ir aukščio santykis (be frontonų):	1,04:1
keturių kompozicinių elementų pločio ir aukščio santykis (su frontonais):	1:2,67
keturių kompozicinių elementų pločio ir aukščio santykis (be frontonų):	1:2,30
šoninio fasado [65] aukščio ir pločio santykis:	1:1,3
šoninio fasado [65] aukščio ir pločio santykis (aukštis iki stogo karnizų):	1:1,7

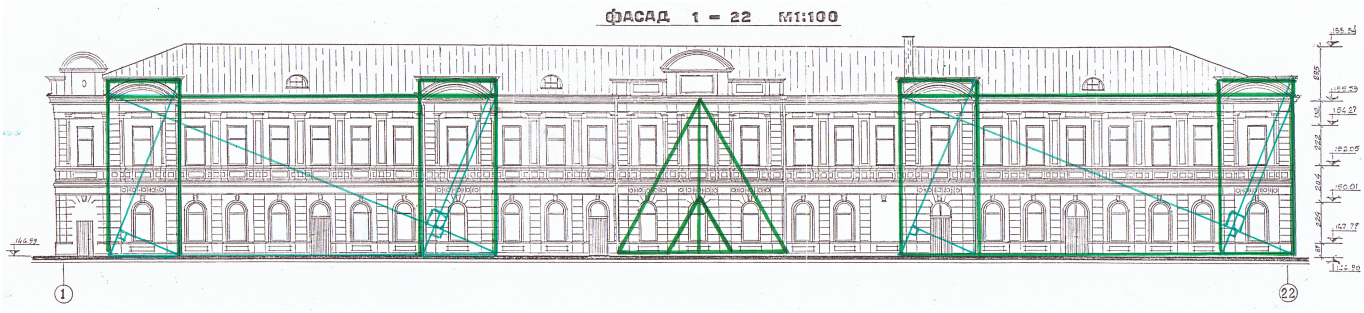
Tiesioginė proporcija (remiasi stačiakampių įstrižainės lygiagretumu) yra tarp: pirmo ir antro aukšto langų; keturių mažųjų frontonėlių ir centrinio didesnio frontono; sienų nišų apribotų piliastrais pirmame ir antrame aukšte, bei centrinės dviejų aukštų dalies.

Atvirkštinė proporcija (pasireiškia, kai stačiakampių įstrižainės statmenos) surandama tarp: dviejų aukštų pastato dalių paryškintų lenktais frontonėliais bei atstumu tarp jų.

Lygiašonių trikampių sistema yra pagristas centrinės dalies elementų išdėstymas (104B2 pav.).



105B1 pav. Tiesioginės proporcijos. Pagrindinis fasadas iš perono pusės.



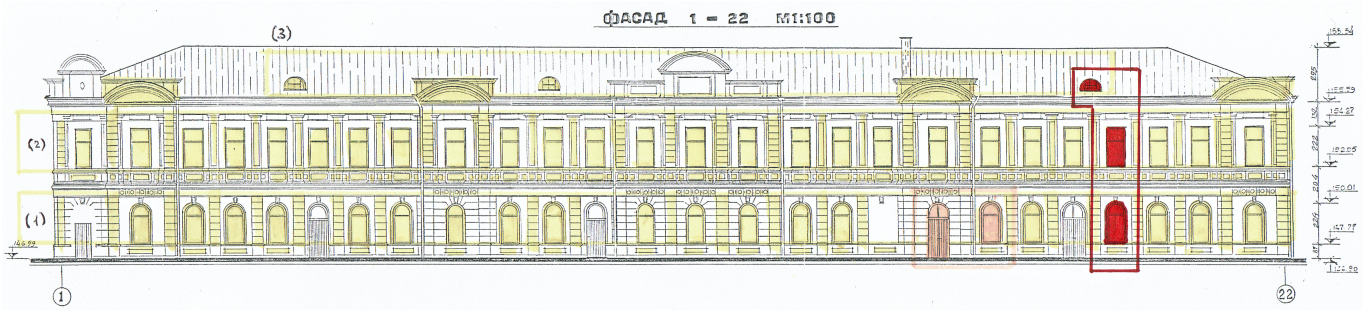
105B2 pav. Atvirkštinės proporcijos. Lygiašonių trikampių proporcija. Pagrindinis fasadas iš perono pusės

C. Mastelis

Pastato mastelis, lyginant jo bendrą dydį su fasadų kompoziciją sudarančių elementų dydžių, yra smulkus. Palyginus objektą su jo aplinka, jo tūris neatrodo pernelyg stambus. Tuo metu kai jis buvo pastatytas (XX a. pradžia) šalia jau stovėjo kiti dviejų ar trijų aukštų mūriniai pastatai. Tame tarpe visai šalia esantys dideli keleivių rūmai. Pastatas neatrodė tokioje aplinkoje svetimas atitiko aplinkos proporcijas, šalia esančių pastatų dydį. Sudarė bendrą užstatymo liniją su keleivių rūmais bei daug vėliau atsiradusiu pašto pastatu (kitoje keleivių rūmų pusėje).

Žmogaus atžvilgiu nagrinėjamas objektas neatrodo nemastelišKas. Fasadams įrengti nebuvo naudojami labai dideli arkiniai langai. Skirtingai nei Vilniaus ir Švenčionėlių keleivių rūmuose, Švenčionėlių garvežių depo langų ir durų angos, kaip pagrindinės mastelio rodyklės, yra proporcingos žmogui.

D. Tapatumas, niuansas, kontrastas



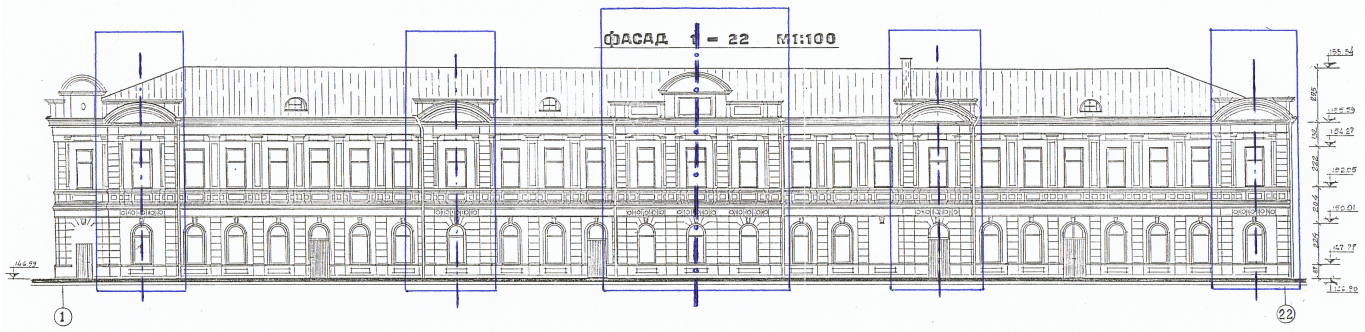
105D pav. Tapatumas, niuansas, kontrastas. Pagrindinis fasadas iš perono pusės

Pastato fasadų kompoziciją sudaro visiškai vienodų elementų grupės. Pirmiausia tai yra 4 angų grupės: durys bei trys langų grupės (1 aukšto arkiniai langai, 2 aukšto stačiakampiai langai, stogo arkiniai langai). Visi trys langų tipai skiriasi tarpusavyje kontrasto principu.

Iš geriausiai pastebimų puošybos elementų išsiskiria piliastrai. Juos galima suskirstyti į 2 vienodus bruožus turinčias grupes – segmentiniai ir vientisi (tik antrame aukšte) piliastrai. Naudojama daug smulkesnių, besikartojančių puošybos detalių – eilės smulkių rozečių virš durų, profilinės sienų plokštumos po ir virš antro aukšto langų, karnizas tarp pirmo ir antro aukštų, dekoratyviniai pirmo aukšto arkinių langų spynos akmenys.

Kompozicijoje naudojama labai daug vienodų detalių, akcentai neryškūs ar jų visai nėra. Tokia fasado struktūra dar labiau pabrėžia jo monotoniją. Kita vertus tai leidžia spręsti, kad pastatas priklauso brandžiajam istorizmui. Tuo laikotarpiu būtent daugybės dekoratyvinių detalių naudojimas tapo pagrindinių grožio matu, idėjų įsikūnijimu *[22, p.35]*.

E. Simetrija, asimetrija, disimetrija, antisimetrija



105D pav. Simetrijos elementai. Pagrindinis fasadas iš perono pusės

Pagrindinio fasado kompozicija yra simetriška (veidrodinė simetrija) *(105D pav.)*. Tačiau dėl didelio skaičiaus elementų ji nėra aiškiai išreikšta. Centrinė pastato dalis, nors paryškinta frontonu, yra mažai pastebima. Fasado monotonišką vaizdą paįvairina keturios simetriškos kompozicijos. Jos išsiskiria segmentiniais piliastrais (2 aukšte), sienų apdaila (1 aukšte), frontonėliais virš karnizų. Sudaro keturių bokštelių imitaciją.

Vilniaus stoties prekių ir bagažo ekspedicijos administracinis pastatas yra vienas ryškiausias brandžiojo istorizmo pavyzdys nagrinėjamame ruože „Vilnius – Turmantas“. Viena pagrindinė fasadų ypatybė – fasadų perkrovimas dekoru. Kritikuojančioje eklektiką literatūroje rašoma apie saiko jausmo, atskiros detalės bendroje kompozicijoje reikmės netikimą [22, p.36]. Čia atsiskleidžia eklektikos

lygiareikšmingumas. Didelis kiekis vienodų elementų dėstomi vienodais beveik nebesikeičiančiais atstumais. Pastatas tarsi padengtas dekoratyviniu detaliu tinklu. Nebelieka elementų tarpusavio pavaldumo. Visi puošybos elementai vienodai išreikšti. Vienas iš tokios savybės pavyzdžių – sudėtinė metrinė eilė neturinti elementų tarpusavio pavaldumo.

Papildomai analizuojant visus į magistrinį darbą įtrauktus pastatus sudaromos objektų vertinimo lentelės *(10 priedas)*. Pirmojoje, iš jų *(10 pr., 13 lentelė)* įvertinami balais (nuo 1 iki 4) visų objektų (83 vnt.) architektūrinės raiškos įrankiai. Atskirai vertinami objektų angos, dekoratyviniai / puošybos elementai bei pastatų tūriai, tūrių elementai. Objektai sudalinami pagal septynias funkcines grupes (gyvenamieji pastatai, keleivių rūmai, geležinkelio technikos pastatai (atskirai vandens bokštai ir garvežių depai), krovinių aptarnavimo, administraciniai / tarnybiniai ir pagalbiniai pastatai).

Atliekama architektūrinės raiškos priemonių analizė pagal pastatų funkcines grupes *(10 priedas, 14 lentelė)*. Čia parodoma (iš pradžių bendrai, po to kiekvienoje funkcinėje grupėje atskirai) kelių objektų architektūrinės raiškos priemonės buvo įvertintos teigiamai (surinko 3 ar 4 balus) ar neigiamai (įvertinti 1 ar 2 balais). Atskirai vertinami keli pastatų elementai: angos, dekoratyviniai elementai, tūriai. Naudojantis šiais duomenimis galima apibrėžti labiausiai išreikštus, dažniausiai pasitaikančius architektūrinės raiškos įrankius bei nusakyti kokiems pastatų elementams jie buvo plačiausiai naudojami.

Nagrinėjama harmonizacijos priemonių sklaida skirtingose gyvenvietėse *(10 priedas, 15 lentelė)*. Čia architektūrinės raiškos įrankiai įvertinami balais. Kadangi objektų skaičius kiekvienoje stotyje yra skirtingas, jų tarpusavio lyginimui apskaičiuojamas santykinis balas. Jis gaunamas bendrą balą padalinus iš objektų skaičiaus tam tikroje stotyje. Balais vertinami atskiri pastatų elementai (angos, dekoratyvinės detalės). Skaičiuojama balų suma bendrai stoties būklei įvertinti. Nagrinėjant gautus duomenis galima daryti išvadas, kiek tam tikros architektūros raiškos priemonės būdingos atskiroms gyvenvietėms, kiek jų naudojimas ryškus, lyginant vieną stotį su kita. Pagal balų sumą galima lyginti vienos gyvenvietės architektūrinės raiškos priemonių panaudojimą, pagal santykinių balų sumą galima lyginti skirtingų gyvenviečių architektūrinės raiškos detales.

8 lentelė. Arch. raiškos elementų vertinimo kriterijai

Vertinimo kriterijus	**Balas**	**Balų grupė**
Architektūrinės raiškos priemonė gerai pastebima	4	"+"
Architektūrinės raiškos priemonė pastebima daugiau gerai nei blogai	3	
Architektūrinės raiškos priemonė pastebima daugiau blogai nei gerai	2	"-"
Architektūrinės raiškos priemonė blogai pastebima / ar jos nėra	1	

9 lentelė. Naudojamai sutartiniai žymėjimai

Angos	Visos pastato angos (langai / durys)
Arch. Det.	Visos pastato architektūrinės detalės, dekoratyviniai elementai
Tūrio El.	Bendras pastato tūris, atskiri tūrio elementai
Stambus m.	Stambus mastelis
Smulkus m.	Smulkus mastelis

3.2. Skyriaus apibendrinimai

Ritmas, metras

Visiems objektams labiausiai būdingas angų ir dekoratyvinių detalių metras. Dekoro elementų metras pastebimas daug dažniau, teigiamas įvertinimas skirtas 66 objektams (angų – 49 objektams). Galima pastebėti, kad net 34 objektai nebeturi angų metro, 17 pastatų nepasižymi dekoro detalių metrinimės eilėmis. Nebuvo surasta nei vieno objekto, kurio kompozicija išsiskirtų tūriu metru ar ritmu.

Lyginant skirtingų funkcinių paskirčių pastatus, galima pažymėti, kad labiausiai metras būdingas didesniems mūriniams pastatams - keleivių rūmams, garvežių depams, administraciniams pastatams. Čia jis susijęs su visais nagrinėjamais pastatų komponentais (angos, dekoro elementai, tūrio elementai). Nemažai ši architektūrinė raiškos priemonė paplitusi ir tarp gyvenamųjų namų. Tačiau angų metras būdingas tik 37 iš 54 šių pastatų. Tarp gyvenamųjų pastatų labiau paplitęs dekoratyvinių detalių metras – 49 objektai. Jis susijęs su karnizų, vėjalenčių puošyba. Kita vertus, dažnai šie puošybos elementai yra labai smulkūs, suauga, sudaro ištisinį ornamentą.

Geležinkelio infrastruktūros objektams įprastos būtent metrinės eilės, turinčios vienodo dydžio tarpus. Metras pabrėžia kompozicijos statiškumą, suteikia pastatams klasicistinės architektūros savybes.

Proporciškumas

Ši architektūrinės raiškos priemonė teigiamai įvertinta 39 objektuose. Tačiau tai nereiškia, kad visi kiti objektai visiškai neturi šitos savybės. Šis vertinimas apima tik pastatus su aiškiai matoma skirtingų dalių proporcijų harmoniją.

Kaip ir kitų harmonizavimo priemonių atveju, proporciškumas ryškiausiai pasireiškia nagrinėjant didesnius objektus. Tačiau proporcijų naudojimas būdingas ir mažesniems gyvenamiesiems namams. Pavyzdžiui galima pateikti Dūkštų gyvenamąjį namą (D 10.1) su proporcingomis, skirtingo dydžio langų angomis ir pagrindinio fasado dalimis. Galima pažymėti ir aukso pjūvio naudojimo atvejus (Švenčionėlių ir Pabradės keleivių rūmai, Švenčionėlių depas).

Paminėtini skirtinguose objektuose pasikartojantys angų santykiai. Pavyzdžiui pasikartoja medinių gyvenamųjų namų Dūkšte (D 10.1) ir Naujojoje Vilnioje (NV 10.1) bei Bezdonių keleivių namo langų proporcija (≈1,5:1). Artimos Švenčionėlių depo ir keleivių rūmų, Vilniaus prekių ir bagažo administracinio pastato ir keleivių rūmų langų angų proporcijos (≈2:1). Šiuo atveju aiškiai išsiskiria Pabradės keleivių namas, kuris buvo pastatytas daug vėliau nei kiti prieš tai minėti pastatai. Jo angų proporcijos sudaro santykį 1:1,7.

Mastelis

Mastelis buvo vertinamas atsižvelgiant į objektus sudarančius elementų dydį. Tarp objektų vyrauja smulkus ir vidutinis mastelis. Stambus būdingas tik 15 objektų. Tuo tarpu smulkus būdingas 31, vidutinis - 34 pastatams. Tokių objektų, kaip ledainės, maži pagalbiniai pastatai mastelis vertinamas nebuvo. Pagal gautus duomenis galima spręsti, kad stambus mastelis yra labiausiai būdingas keleivių rūmams, garvežių depams. Tokiuose pastatuose, kaip pagalbiniai pastatai, pakhauzai (sandėliai), kompozicijos mastelis nėra aiškiai išreikštas, artimesnis smulkiajam. Projektuojant šiuos pastatus daugiausia dėmesio buvo

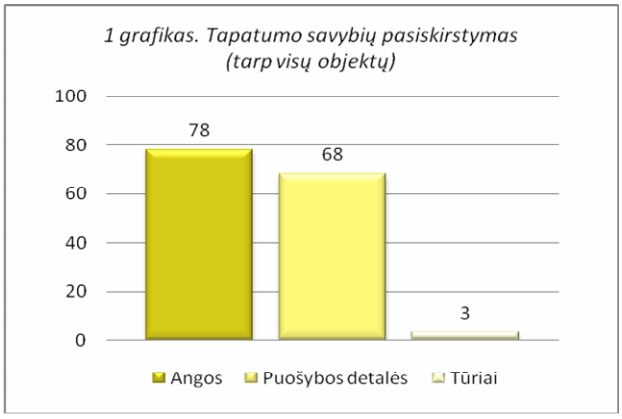
skiriama jų funkcionalumui nei architektūriniam išraiškingumui. Daugumos gyvenamųjų namų mastelis irgi yra vidutinis ar smulkus.

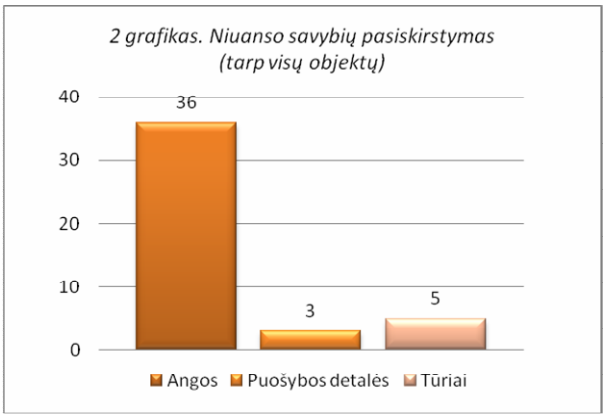
Masteliškumas

Masteliškumas (masto platumas) vertina tyrinėjamų objektų santykį su aplinka (esamu urbanistiniu kompleksu), žmogumi, apibūdina jo dydžio atitikimą funkcijai. Beveik visų pastatų masteliškumas vertinamas teigiamai (82 objektai surinko 3 – 4 balus), aukščiausią 4 balų įvertinimą gavo net 54 pastatai. Tai parodo, kad visi pastatai yra proporcingi žmogaus atžvilgiu, atitinka jiems keliamus uždavinius. Išimtį sudaro Švenčionėlių keleivių rūmai ir garvežių depas. Nors jie yra mažesni už Vilniaus stotyje esančius analogiškus pastatus, savo aplinkoje, kur vyrauja mažaaukštis užstatymas, jie išsiskiria stambiais tūriais. Nesant šalia kitiems panašių gabaritų pastatams, jie atrodo kiek neproporcingi ir žmogaus atžvilgiu.

Tapatumas

Angų tapatumas teigiamai įvertintas (objektai surinko 3 ar 4 balus) 78 iš 83 objektų, dekoratyvinių-architektūrinių detalių 68 objektuose. Tapatumas nėra būdingas pastatų tūrio elementams tik dvejuose objektuose jis įvertintas 4 balais, 79 objektuose tik 1 balu. Angų ir dekoro elementų tapatumas vienodai būdingas visoms pastatų funkcinėms grupėms. Tūrių tapatumas pasireiškia tik pavieniuose objektuose, tarp kurių yra vandens bokštai, krovinių aptarnavimo pastatai.





Labiausiai tapatumo savybės įprastos didesniems pastatams, ryškiausias pavyzdys Vilniaus buvęs prekių ir bagažo ekspedicijos administracijos pastatas (V 06). Nagrinėjant jo fasadus, į akis krenta daugybė pasikartojančių puošybos detalių. Jas galima suskirstyti į kelias visiškai vienodų elementų grupes. Lygiai tokias pačias sąlygas atitinka angų išdėstymas – pastato fasadams taikomos dvi ar trys tapačios angų grupės. Tarpusavyje šios grupės besiskiria niuanso ar kontrasto principu.

Kompozicijos tapatumo savybės, kaip ir metro naudojimas, pabrėžia sąsajas su klasicizmo architektūra, paryškina objektų monumentalumą ir griežtumą (toks apibrėžimas neliečia mažesnių medinių pastatų, kurie, turėdami tapatumo bruožų, nėra susiję su klasicistine architektūra).

Niuansas

Niuansas nėra būdingas nei architektūrinėms detalėms, nei tūrio elementams. Neigiamai įvertintas net 80 objektų dekoro elementų niuansas, 78 statinių tūrio elementų niuansiniai skirtumai. Tai parodo, kad tokių skirtumų nėra ar beveik nėra. Angų niuansas įprastas pusei visų objektų. Tokiu niansiniu skirtumu pasižymi gyvenamieji namai (28 obj. iš 54) bei keleivių rūmai (3 obj. iš 4).

Nagrinėjant pastatų funkcines grupes, išaiškėja, kad tokios architektūrinės raiškos labiausiai įprastos vandens bokštams. Tai yra susiję su jų tūrių elementų ir angų niuansiniais skirtumais. Šie objektai dažniausiai yra sudaryti iš dvejų vienodos formos, bet šiek tiek skirtingų dydžio dalių (apatinės mūrinės ir viršutinės medinės dalis).

Niuanso naudojimas padeda užtikrinti pastato harmoningą kompoziciją.

Kontrastas

Kontrastas yra viena iš rečiausiai aptinkamų savybių. Dažniausiai ji naudojama norint suteikti pastatui žaismingumo, judėjimo, gali „praskiesti“ klasicistinį griežtumą. Panašų vaidmenį atlikdavo lenktas barokinis frontonėlis Vilniaus keleivių rūmų fasade (sunaikintas per rekonstrukciją XX a. viduryje). Analogiškas elementas išliko Švenčionėlių stoties pastato fasade.

Kontrastas yra mažai būdingas visiems nagrinėjamiems pastatų elementams – teigiamai įvertintas tik 21 pastato angų, 19 pastatų tūrių kontrastas. Nėra vienos pastatų funkcinės grupės, kuriai ši savybė būtų būdinga labiausiai. Kiek išsiskiria garvežių depai. Jų angų kontrastas pasireiškia lyginant garvežių angarų didelius arkinius langus su tarnybinių bei administracinių patalpų mažesniais arkiniais, dažnai stačiakampiais langais. Tūrių kontrastas išryškėja palyginus jau minėtus garvežių aptarnavimo angarus ir, su jais sujungtas, administracines ar gyvenamąsias dalis.

Kontrasto savybių atsiradimas pastatų kompozicijoje pažymi, kad istorizmo laikotarpyje nors pastatai ir išlaiko klasicistinį griežtumą, jų fasadų struktūra kiek nutolsta nuo visiško statiškumo, įgauna eklektiškų savybių, kitų architektūrinių stilių elementų.

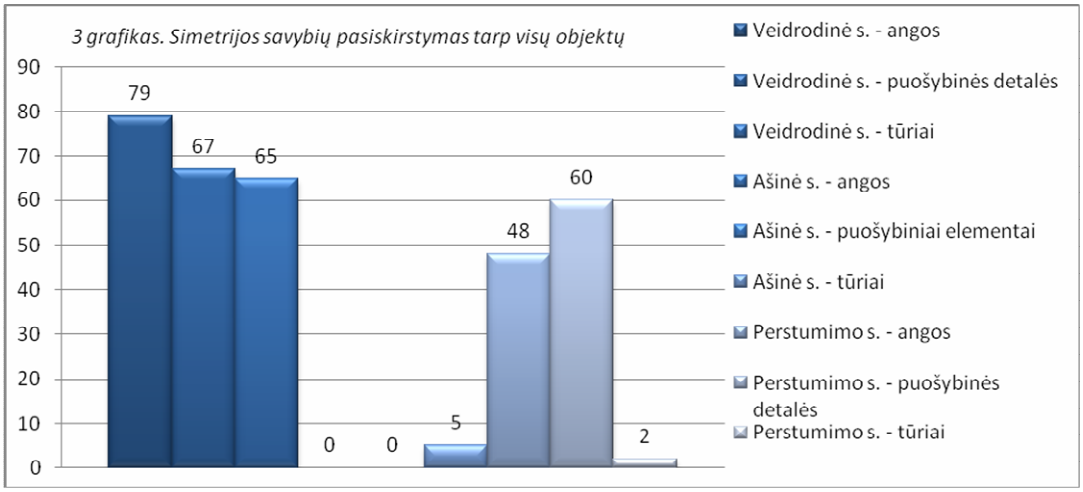
Simetrija

Iš trijų simetrijos tipų (veidrodinė, ašinė, perstūmimo) nagrinėjamiems pastatams labiausiai būdinga veidrodinė *(3 grafikas)* ir perstūmimo simetrija (transliacija), kuri tiesiogiai susijusi su metru.

Transliacija – yra figūros perstūmimas ar perkėlimas lygiagrečiai jai pačia [13, p. 57]. Šitas simetrijos tipas labiausiai įprastas visiems pastatams su vėjalenčių, karnizų, sienų skydų puošyba, kuri tampa artima ištisiniam ornamentui, tačiau sutinkamas ir nagrinėjant keleivių rūmus, garvežių depus. Kita vertus, yra daug pastatų (angos – 35 vnt., dekoro detalės – 23 vnt.), kuriuose perstūmimo simetrija visai nepasireiškia (įvertinta neigiamai – dažniausiai smulkūs pagalbiniai pastatai, pakhauzai).

Ašinė simetrija, visame geležinkelio ruože, būdinga tik vandens bokštams bei Vilniaus lenktos formos garvežių depui.

Veidrodinė simetrija vienodai būdinga visiems pastatų tipams. Būtent šitas simetrijos tipas pabrėžia statišką pastatų kompoziciją, stambių objektų atveju, vėl išryškina ryšį su klasicizmu.



Disimetrija, asimetrija, antisimetrija

Disimetrija, asimetrija, antisimetrija geležinkelio infrastruktūros statiniuose sutinkama labai retai. Šias savybes turi tik atskiri, pavieniai pastatai. Pavyzdžiui, nagrinėjant pastatų tūrius asimetrija būdinga 40 objektams, disimetrija 6, antisimetrija tik 5 objektams. Analizuojant angas ir dekoro elementus, šios savybės nėra aptinkamos. Antisimetrija pasireiškia tik vandens bokštų statiniuose (būdinga jų tūriams). Šiuos pastatus sudaro panašaus dydžio, vienodos formos tūriai, besiskiriantys savo spalva, atlikimo medžiagomis. Asimetrijos požymių turi 40 objektų tūriai. Tai nereiškia, kad beveik pusė visų geležinkelio ruožo pastatų yra asimetriški. Šių bruožų turi tik tūriniai elementai, atskiri fasadai

Šių architektūrinės raiškos priemonių menkas panaudojimas pabrėžia objektų statinę kompoziciją, kuri buvo įprasta istorizmo laikotarpio architektūroje.

Analizė pagal gyvenvietes

Analizė vykdoma pagal 10 priedo 15 lentelę “Architektūrinės raiškos elementų analizė pagal gyvenvietes ”.

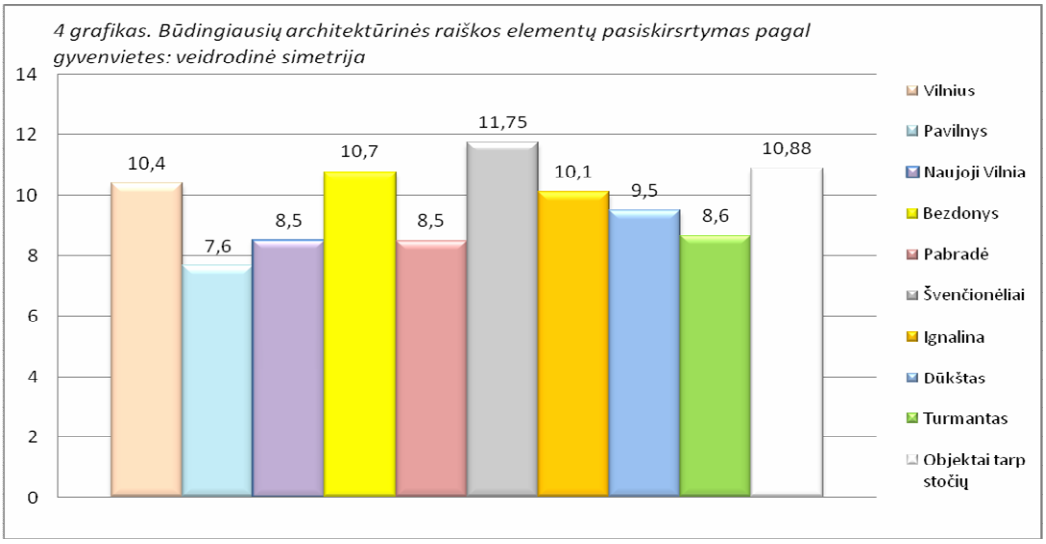
Pagal santykinių balų sumą nustatomos gyvenvietės, su ryškiausiomis architektūrinės raiškos priemonėmis. Tokios gyvenvietės yra – Vilnius ir Švenčionėliai. Čia santykiniai balai, kuriais buvo vertinami raiškos elementai yra didžiausi. Šių miestų stotims, statybos metu, buvo suteikta aukštesnė klasė, nei kitoms – Vilniui – pirmoji, Švenčionėliams - antroji. Čia išliko vieni didžiausi viso geležinkelio ruožo objektai – dideli keleivių rūmai, garvežių depai, kurie yra ryškūs istorizmo stiliaus pavyzdžiai. Todėl nėra nuostabu, kad būtent šiuose miestuose architektūrinės raiškos elementai pastebimi geriausiai.

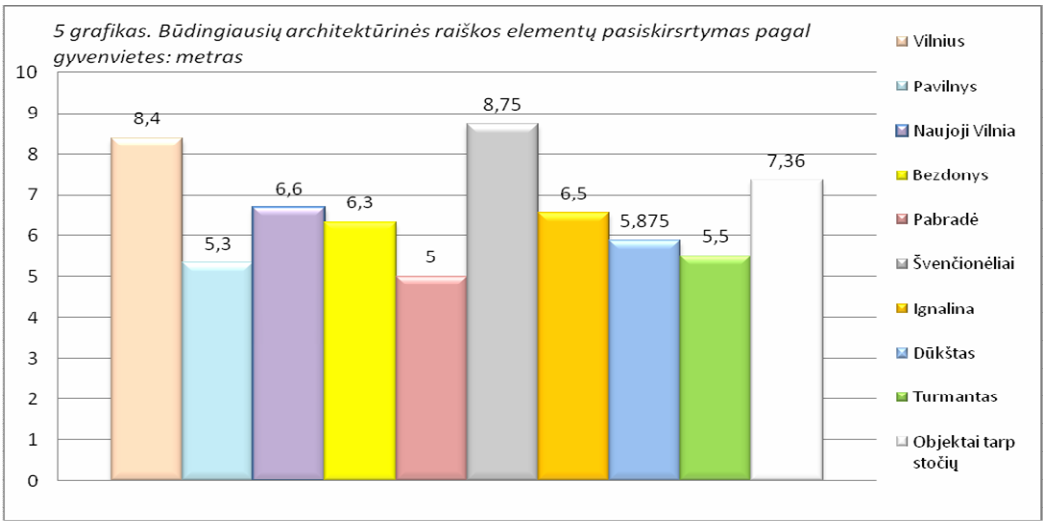
Silpniausiai architektūrinės raiškos detalės pasireiškia Pabradės stotyje, santykiniai balai, kuriais buvo vertinami raiškos elementai yra mažiausi *(10 lentelė)*. Čia išlikę trys mediniai gyvenamieji namai, labiausiai išlaikę savo istorinę dvasią. Perstatyti po antro pasaulinio karo keleivių rūmai, kurie po rekonstrukcijos prarado pradinį išraiškingumą. Lygiai taip pat, sunaikinant visas dekoro detales, atnaujintas vandens bokštas.

Tarp pagrindinių stočių dažniausiai sutinkami nedideli mediniai, daug rečiau mūriniai gyvenamieji namai. Šiems pastatams labiausiai įprasta veidrodinė simetrija (santykinių balų suma 10,88), angų, dekoro elementų tapatumas (8,0), metras (7,36), perstūmimo simetrija (6,36) t.y. visi pagrindiniai architektūrinės raiškos elementai, kurie yra būdingi stotyse esantiems pastatams.

10 lentelė. Gyvenviečių gavusių didžiausią ir mažiausią įvertinimą santykinių balų sumos

	Vilnius	Švenčionėliai	Pabradė
1. Metras	**8,4**	**8,75**	5
2. Proporciškumas	**4,4**	**3,75**	3,625
3. Masteliškumas	**3,4**	**2,75**	3,5
4.1. Tapatumas	**8,8**	**8,75**	6,875
4.2. Niuansas	**5,6**	**5,75**	4,375
4.3. Kontrastas	**4,4**	**3,75**	4,63
5.1. Veidrodinė simetrija	**10,4**	**11,75**	8,5
5.2. Ašinė simetrija	**3,6**	**3,0**	3,38
5.3. Perstūmimo simetrija (transliacija)	**8,4**	**8,5**	5,75
6.1. Asimetrija	**3,4**	**3,5**	3,5
6.2. Disimetrija	**3,4**	**3,0**	3,0
6.3. Antisimetrija	**3,6**	**3,0**	3,25





Reikia pažymėti, kad ne visos didžiausios santykinių balų sumų reikšmės priklauso Vilniaus ir Švenčionėlių stotims. Pavyzdžiui reikšmės žyminčios kontrastą didžiausios yra Dūkšte (4,4) ir Naujoje Vilnioje (4,8). Dažniausiai tai yra susiję su retais pavieniais pastatais (vandens bokštai), kurie turi išskirtinių savybių.

Išvados

1. *Dažniausiai sutinkami architektūrinės kompozicijos raiškos įrankiai* – masteliškumas, tapatumas, veidrodinė simetrija, perstūmimo simetrija (transliacija), metras. *Rečiausiai sutinkamos kompozicijos harmonizavimo priemonės* – ritmas, kontrastas, ašinė simetrija, asimetrija, disimetrija, antisimetrija.
   Iš visų pastatų tipologinių grupių, pirmiausia, išsiskiria keleivių rūmai, dideli administraciniai pastai. Šie objektai savo kompozicijoje turi beveik visas architektūrinės raiškos priemones. Visai priešingom savybėmis pasižymi pagalbiniai pastatai – jiems harmonizavimo priemonės beveik nėra naudojamos. Kitą vertus pažymėtini vandens bokštai – dažnai šiems objektams būdingos savybės nepasikartojančios kituose pastatuose: objektų tūrių ašinė simetrija, tūrių antisimetrija, tačiau skirtingai nei kitų pastatų, vandens bokštams nebūdingas langų ritmas, angų transliacija (perstūmimo simetrija).
   Visi pagrindiniai architektūrinės raiškos įrankiai naudojami geležinkelio infrastruktūros pastatų kompozicijoje pabrėžia jos statiškumą, formų griežtumą. Tokiu būdu, ypač analizuojant didesnius mūrinius pastatus, išryškinamos sąsajos ir su XIX a. antros pusės – XX a. pradžios architektūrą, istorizmo stiliumi, ir jos pirmtaku – klasicizmu. Būtent ši architektūros kryptis perteikė vėlesnėms architektūros stiliams savo sustingusias, statiškas formas.

2. Objektų architektūrinės kompozicijos sprendimas, formos parinkimas tiesiogiai priklausė nuo jų funkcijos. Techniniai pastatai mažiau išvaizdūs beveik neturintys dekoro detalių. Visų vandens bokštų tūrių struktūra vienoda. Juos sudarė apatinis mūrinis bei viršutinis medinis tūriai. Plane galėjo turėti nuo penkių iki septynių kampų. Pakhauzai paprasto stačiakampio formos plano. Šių pastatų kompoziciją susijusi su jų paskirtimi ir funkcija – prekių saugojimas, perkrovimas. Savo ruožtu keleivių rūmai puošnesni, turtingesni įvairiomis formomis, puošybos elementais (įvairiausių formų langų apvadai, karnizai, piliastrai, sandrikai). Tiesa jų išvaizda daug priklausė nuo stoties klasės. Gyvenamųjų namų tūrinis sprendimo charakteris priklausė nuo apgyvendinamų geležinkelio tarnautojų luomo. Paprastiems darbininkams tekdavo mažesnės, paprasto stačiakampio plano „kazarmės - kašarkos“ (gyvenamieji namai), aukštesnio rango tarnautojams erdvesni, dažnai dviejų aukštų pastatai.

3. Geležinkelio stočių pastatų kompoziciją lėmė: *statybos laikotarpio estetika bei vyravusi ideologija* (geriausia tai atspindi naudojami architektūriniai stiliai, atspindintys visuomenėje vykstančius procesus: istorizmas (eklektika) – susijęs su anksčiau neegzistavusių pastatų poreikiu bei atsiradusia formų pasirinkimo ir interpretavimo laisve; „Rusiškas stilius“ ir „Zakopanės stilius“ – siejami su nacionalinių tradicijų atgaivinimu Rusijoje ir Lenkijoje, tuo pačiu buvo naudojami šių valstybių įtakai skleisti Lietuvos teritorijoje; Neoklasicizmas – buvo naudojamas naujos ideologijos propagandai, imperijos ideologiniam kultūriniam stiprinimui); *valdžios įsakai ir reikalavimai* („Plytų stiliaus“ naudojimas, kartotinių projektų taikymas pastatų kompozicijoje, stočių klasių nustatymas); *pastatų funkcija* (puošniausiais buvo statomi reprezentuojantys savo stotis keleivių rūmai, tuo tarpu

pakhauzų, pagalbinių pastatų paprasta kompozicija pirmiausia atspindėjo jų žemesnio rango paskirtį.)

4. Svarbiausieji geležinkelio stočių kompozicijos bruožai: *tipinė, tačiau pakankamai nevienoda savo meninėmis išraiškos priemonėmis bei masteliu stoties branduolio struktūra* (keleivių rūmai, privažiavimo parteris / aikštė, abipus jos stovintys gyvenamieji namai); *tipinė parterių / stoties aikščių forma; kelios kompozicinės ašys* (dažniausiai dvi: pirma – pagrindinė statmena bėgių linijai ašis, simetriškai kertanti stoties centrinę dalį / branduolį, antra – sutampanti su bėgių linija, lygiagreti jai ašis, išilgai kurią buvo statomi visi pagalbiniai bei techniniai stoties objektai, jų susikirtimas žymi stoties centrą); *stočių užstatymas dažniausiai atitinka masteliškumo kriterijus* (teritorija suvokiama kaip pakankamai jauki, atitinkanti ir žmogaus proporcijas, ir šalia esamo gyvenvietės urbanistinio komplekso dydį); *nagrinėjant geležinkelio stočių siluetą išskiriami du pagrindiniai jo tipai* (mažesnėms stotims būdingas lygus siluetas su vienintele dominante – vandens bokštu, didelių stočių siluetas „kalvotas“, jį sudaro stambių, išdėstytų dideliais tarpais objektų derinys su smulkesniais elementais užpildančiais šiuos tarpus.)

5. Analizuojant geležinkelio stočių užstatymo kompoziciją nustatyti pagrindiniai ją nulemiantys veiksniai: *valdžios administraciniai reikalavimai* (geležinkelio tarnyba veikė kaip pusiau sukarinta organizacija, projektavimo darbai buvo vykdomi centralizuotai, taikant tipinius architektūrinius, stilistinius, kompozicinius bei medžiaginius sprendimus tačiau jie galėjo būti koreguojami atsižvelgiant į esamas gamtines sąlygas); *gamtinio karkaso elementai* (gamtinės kliūtis – statūs šlaitai, upių vagos, apriboja užstatymo kryptį, vandens telkiniai daro ženklią įtaką vandens bokštų, siurblinių išdėstymui); *šalia esančios gyvenvietės urbanistinis kompleksas* (stoties struktūra suardoma susijungus jos ir miesto užstatymui arba ji išlaiko nuosavą struktūra – tampa gyvenvietės atskiru rajonu, darniai įsiliedama į jos urbanistinio audinio kompleksą ar atvirkščiai, likdama jos pakraštyje); *kelių infrastruktūra* (stočių užstatymas visada vystėsi išilgai geležinkelio liniją, tačiau jo plėtrai reikėjo pakankamai išplėtoto paprastų kelių tinklo, patogių privažiavimų prie geležinkelio infrastruktūros objektų)

6. Tipologizuojant magistriniame darbe nagrinėjamus geležinkelio infrastruktūros pastatus galima suskirstyti į šešias grupes pagal gausą: *gyvenamieji namai* (tai yra didžiausia grupė, į ja patenka pervažų budelės, iešmininkų budelės-postai, darbininkų kazarmės (kašarkos), kelių apeivių, stočių tarnautojų namai); techniniai pastatai (garvežių depai, vandens bokštai); *krovinių aptarnavimo pastatai* (pakhauzai); *administraciniai pastatai* (prekių, krovinių tarnybų administraciniai pastatai, eismo centralizacijos postai); *pagalbiniai pastatai* (sandėliai, ledainės, kalvės); *keleivių rūmai* (mažose stotyse – keleivių namai);

7. Analizuojant objektus pagal nekilnojamųjų kultūros vertybių vertinimo bei autentiškumo kriterijus (amžiaus cenzą, reikšmingumą, vertingąsias savybes, formą ir kompoziciją, medžiagą, atlikimo

būdus, technikas, atitikimą paskirčiai ir funkcijai), daroma išvada, kad darbe analizuojami objektai visiškai atitinka Lietuvos ir tarptautiniuose teisės aktuose paveldo objektams keliamus reikalavimus. Visas geležinkelio stotis galima vertinti kaip kompleksus – visumą pastatų, kuriuos jungia bendrą paskirtis. Taip pat derėtų išskirti du gyvenamųjų pastatų ansamblius (Ignalinos ir Turmanto) kaip pastatų stiliaus homogeniskumo ir istorinio periodo visumos pavyzdžius, kas būtent sudaro vieningos architektūrinės raiškos kompozicijos ansamblius.

Literatūra

Knygos

1 – Architektūros kompozicijos tyrimai. Mokslinių straipsnių rinkinys. Vilnius: Technika, 2003. 60 p. LNMMB

2 – Gimbutas J. Lietuvos kaimų trobesių puošmenys. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2004. LNMMB

3 – Jasinevičius J. Lietuvių liaudies menas. Vilnius: Vaga, 1965. LNMMB

4 – Kardelis K. Mokslinių tyrimų metodologija ir metodai. Kaunas: Lucilijus, 2002.

5 – Kudaba Č. Švenčionių rajonas. Vilnius: Mintis, 1983. KPC

6 – Lukšionytė-Tolvaišienė N. Istorizmas ir modernas Vilniaus architektūroje. Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2000. MAB

7 – Lukšionytė-Tolvaišienė N. Lietuvos architektūros istorija. 3 T.: Nuo XIX a. antrojo dešimtmečio iki 1918 m.. Vilnius: Savastis, 2000. LNMMB

8 – Miškinis A. Rytų Lietuvos miestai ir miesteliai I knyga. II T. Vilnius: Savastis, 2002. MAB

9 – Miškinis A. Rytų Lietuvos miestai ir miesteliai II knyga. II T. Vilnius: Savastis, 2002. MAB

10 – Šešėlgis K. Lietuvos urbanistikos istorijos bruožai. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla, 1996.

11 – Šešelgis K.; Čerbulėnas K.; Baršauskas J. Architektūra. Kaimo gyvenvietės ir gyvenamieji namai. Vilnius: Mintis, 1965. LNMMB

12 – Vilnius, 1900-2005 naujosios architektūros gidas. Vilnius: Architektūros fondas, 2005. MAB

13 – Zibergas L.; Kasputis V. Architektūrinės kompozicijos pagrindai. Vilnius: Vilniaus inžinerinis statybos institutas, 1983. LNMMB

14 – Žeimantas L.V. Liepojos-Romnų geležinkelis, 1869-1915. Vilnius: Sapnų sala, 2005, 272 p.:iliustr. MAB

15 – Žeimantas L.V. Sankt Peterburgo-Varšuvos (nuo 1907m. Šiaurės-Vakarų) geležinkelis: 1858-1915. UAB „Gelspa“, 2003, 249 p.: iliustr. Geležinkelių muziejus

16 – Араухо И. Архитектурная композиция. Москва: Высшая школа, 1982. LNMMB

17 – Арнхейм Р. Динамика архитектурных форм. Москва: Сройиздат, 1984. LNMMB

18 – Арнхейм Р. Искусство и визуальное восприятие. Москва: Прогресс, 1974. LNMMB

19 – Всеобщая история архитектуры. Т 10 Архитектура XIX - начала XX вв. Москва: Стройиздат, 1971. LNMMB

20 – Гинзбург М. Я. Ритм в архитектуре. Москва: Среди колекционеров, 1922. LNMMB

21 – Иконников А.В. Функция, форма, образ в архитектуре. Москва: Стройиздат, 1986. LNMMB

22 – Кириченко Е.И. Русская архитектура 1830-1910-х годов. Москва: Искусство, 1982. MAB

23 – Кириченко Е.И. Русская провинция. Российская государсвенная библиотека, Москва: Наш дом, 1997. MAB

24 – Кириченко Е.И. Русский стиль : поиски выражения национальной самобытности, народность и национальность, традиции древнерусского и народного искусства в русском искусстве XVIII-начала XX века. Москва : Галарт, 1997. LNMMB

25 – Косаковский Г.И. Железные дороги Литвы. Академия наук Литовской ССР. Институт истории, Вильнюс: Мокслас, 1975. MAB

26 – Степанова А.В. и др. „Объемно-пространственная композиция“ 3-е издание, стереотипное. Москва: Издательство "Архитектура - С", 2004.

27 – Тиц А. А. Архитектура, стандарт, красота. Киев: Будівельник, 1973. LNMMB

Enciklopedijos, žinynai, žodynai

28 – Kviklys B. Mūsų Lietuva. I T. Vilnius: Mintis, 1989. LNMMB

29 – Lietuvių enciklopedija. XX, XXI, XXII T. South Boston, Mass., USA: Lietuvių enciklopedijos leidykla, 1953-1969. KPC

30 – Lietuvos geležinkelių žinynas. Lietuvos geležinkelių valdyba, 1942. MAB
31 – Visuotinė Lietuvių enciklopedija. V T. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidybos institutas, 2004. LNMMB

Teisės aktai ir kiti dokumentai

32 – Lietuvos respublikos kultūros ministro įsakymas „Dėl nekilnojamųjų kultūros vertybių vertinimo ir atrankos kriterijų aprašo patvirtinimo“ (2005 m. balandžio 15 d. Nr. ĮV-150, Vilnius. Kultūros ministras – V. Prudnikovas), įsakymo priedas „Nekilnojamųjų kultūros vertybių vertinimo ir atrankos kriterijų aprašas“.
33 – LR Neilnojamojo kultūros paveldosaugos įstatymas. 1994 m. gruodžio 22 d. Nr. I-73Vilnius Nauja įstatymo redakcija (keistas įstatymo pavadinimas) nuo 2005 m. balandžio 19 d.
34 – LR saugomų teritorijų įstatymas. 1993 m. lapkričio 9 d. Nr. I-301 Vilnius (Lietuvos Respublikos 2001 m. gruodžio 4 d. įstatymo Nr. IX-628 (nuo 2001 m. gruodžio 28 d.) (Žin., 2001, Nr. 108-3902) redakcija).
35 – LR Statybos įstatymas. 1996 m. kovo 19 d. Nr. I-1240 Vilnius.
36 – Techninio geležinkelio naudojimo nuostatai. LR Susisiekimo ministerija 1996 m. rugsėjo 20 d. įsakymas Nr. 297.
37 – The NARA document of Authenticity. UNESCO Pasaulio paveldo komitetas, ICOMOS, Nara, 1994 m.

Spausdintinių serialinių leidinių straipsniai

38 – Armalytė A. Stotys – kultūros veidrodis // Lietuvos žinios, 2003.08.05, Nr. 6, 20-21 p. Geležinkelių muziejus
39 – Kolupaila S. 500 km gražiausiu Lietuvos geležinkeliu // Geležinkelininkas, 1940.04.15, Nr. 11 (108). MAB
40 – Pas mus //Geležinkelininkas, 1939.11.02, Nr. 20 (93), 370 p. MAB
41 – Priedai prie tarnybinio traukinių tvarkaraščio galioja nuo 1940.IV.1. // Eksploatacijos direkcijos leidinys, AB “Spindulio” spaustuvė, Kaunas, 1940. MAB
42 – Tarnybinis traukinių tvarkaraštis veikia nuo 1940.IV.1. // Susisiekimo ministerija Geležinkelių valdyba, AB “Spindulio” spaustuvė, Kaunas, 1940. MAB
43 – Vencius J. Pirmuoju traukiniu Vilnius - Turmantas // Geležinkelininkas, 1939.12.01, Nr. 22 (95), 392 p. MAB
44 – Vilniaus geležinkelio stotis // Lietuvos geležinkeliai, Nr. 3, 2003/1.
45 – Voicechovičienė I. Zakopanės stiliaus architektūra Vilniuje ir jo apylinkėse // Archiforma, Nr. 42, 2008/2.
46 – Индра И. О том, как должна выглядеть станция // Локотранс. Альманах любителей железных дорог, 2002.07, 48-50 p. Geležinkelių muziejus
47 – Мотивы русской ахитектуры // Ежемесячный журнал-альбом, Богомолов, Валберг, Ропет и др., С.-Петербург, 1874—1880.

Elektorninės monografijos

48 – Infrastruktūra [žiūrėta 2009.04.14]. Prieiga per interneto: <http://lt.wikipedia.org/wiki/Infrastrukt%C5%ABra>
49 – Keleivinių stočių paieška [žiūrėta 2007.10.30]. Prieiga per internetą: <http://www.litrail.lt>
50 – Kelio apeivių namai [žiūrėta 2007.05]. Prieiga per internetą: <http://www.zarasai.lt/index>
51 – Kultūros vertybių registras [žiūrėta 2008.10.25]. Prieiga per internetą: <www.kpd.lt>
52 – Lietuvių kalbos žodynas [žiūrėta 2009.04.14]. Prieiga per internetą: <http://www.lkz.lt/startas.htm>
53 – Prisiminimai iš kaizerinės okupacijos laikų Dūkšto ir Rimšės apylinkėse [žiūrėta 2008.08.11]. Prieiga per internetą: <http://web.sugardas.lt/index. php?cid=4203>
54 – Stogas: penktasis pastato fasadas [žiūrėta 2008.12.12]. Prieiga per internetą: <http://lt.lt.allconstructions.com/portal/block/29/article/1882>
55 – Romanesque Revival architecture [žiūrėta 2008-12-16]. Prieiga per internetą: <http://en.wikipedia.org/wiki/Romanesque_Revival_architecture>

56 – Виленская губерния [žiūrėta 2008.03.02]. Prieiga per internetą: <http://map.genealogia.ru/maps/alf.html>
57 – Единство архитектурной композиции [žiūrėta 2009.02.25]. Prieiga per internetą: <http://www.pseudology.org/Architecture/Composition.htm>
58 – Неоклассицизм [žiūrėta 2009.03.24]. Prieiga per internetą: <http://artpaint.kiev.ua/index.php?main=te4enie&menu=menuist&id=neoklasicism>
59 – Отношения [žiūrėta 2009.02.23]. Prieiga per internetą: <http://www.elarco.ru/?cat=4>
60 – Ритм [žiūrėta 2009.02.23]. Prieiga per internetą: <http://www.elarco.ru/?cat=6>
61 – Свойства и качества композиции [žiūrėta 2009.10.22]. Prieiga per internetą: <http://www.rosdesign.com/design_materials/kompozit.htm>
62 – Словарь архитектурных терминов [žiūrėta 2009.02.22]. Prieiga per internetą: <http://sreda.boom.ru/glossary.htm>
63 – Средства композиции [žiūrėta 2009.02.26]. Prieiga per internetą: <http://sreda.boom.ru/libr/composition/libr_base_composition1.htm>

Archyviniai dokumentai

64 – Bezdonių geležinkelio stoties keleivių rūmų inventorinė byla. Vilniaus Geležinkelio infrastruktūros archyvas, 8 priedas (“Pagrindinio pastato, jo dalių ir priestatų kadastro duomenys”).
65 – Geležinkelio stotis. Apmatavimai AS (1.6.292). KTSr Komunalinio ūkio ministerijos Komunalinio ūkio projektavimo instituto nuolatinio saugojimo projektinės dokumentacijos bylos 1965-1988-1993 metų. VAA, f. 1070, ap. 11.
66 – Pabradės gelež. stoties planas M 1:2000, 1940 m. LCVA , f. 1160 (Geležinkelių valdyba, susisiekimo ministerija, Lietuvos respublika, 1918 – 1944 metai), ap. 8, b. 1461.
67 – Turmanto gelež. stoties planas M 1:2000, 1940 m. LCVA , f. 1160 (Geležinkelių valdyba, susisiekimo ministerija, Lietuvos respublika, 1918 – 1944 metai), ap. 8, b. 1473.
68 – Vilniaus geležinkelio stoties istorinė pažyma. PRI, f. 5, obj. 6798.
69 – Album ramp kolejowych w obrębie Dyrekciji Okregowej kolei w Wilnie. Stan na dzien l-go kwetnia 1939 roku. LCVA, f. 1161 (Valstybinių geležinkelių Vilniaus apygardos direkcija. Susisiekimo ministerija. Lenkijos respublika. 1920 – 1939 metai), ap. 8, b. 101.
70 – Дело о представлении Архитектору Антонио Бему должности на Виленской станции железной дороги 1862 г. LVIA (Vilniaus generalgubernatoriaus kanceliarija. Bendrasis skyrius), f. 378, b. 3.
71 – Планы расположения путей и зданий на ст. Вильнюс. 1916-1939 г. LCVA, f. 1161 (Valstybinių geležinkelių Vilniaus apygardos direkcija. Susisiekimo ministerija. Lenkijos respublika. 1915 – 1939 metai), ap. 9, b. 35.
72 – Планы расположения путей и зданий на ст. Дукштас. 1926, 1939 г. LCVA, f. 1161 (Valstybinių geležinkelių Vilniaus apygardos direkcija. Susisiekimo ministerija. Lenkijos respublika, 1915 – 1939 metai) ap. 9, b. 13.
73 – Планы расположения путей и зданий на ст. Ново Вилейка. 1919, 1939 г. LCVA, f. 1161 (Valstybinių geležinkelių Vilniaus apygardos direkcija. Susisiekimo ministerija. Lenkijos respublika. 1915 – 1939 metai), ap. 9, b. 25.
74 – Планы расположения путей и зданий на ст. Швянчёнеляй. 1917, 1939 г. LCVA, f. 1161 (Valstybinių geležinkelių Vilniaus apygardos direkcija. Susisiekimo ministerija. Lenkijos respublika, 1915 – 1939 metai) ap. 9, b. 33.
75 – Планы рассположения путей и зданий на станции Безданы, 1940 г. LCVA, f. 1160 (Geležinkelių valdyba, susisiekimo ministerija, Lietuvos respublika, 1918 – 1944 metai) ap. 6, b. 5.
76 – Планы рассположения путей и зданий на станции Игналина, 1941 г. LCVA, f. 1160 (Geležinkelių valdyba, susisiekimo ministerija, Lietuvos respublika, 1918 – 1944 metai) ap. 6, b. 35.
77 – Планы рассположения путей и зданий на станции Павильнюс 1940 г. LCVA, f. 1160 (Geležinkelių valdyba, susisiekimo ministerija, Lietuvos respublika 1918 – 1944 metai), ap 6., b 83.

78 – Производственно-финансовые сметы по реконструкции станции Новая Вилейка. 1938 г. LCVA, f. 1161 (Valstybinių geležinkelių Vilniaus apygardos direkcija. Susisiekimo ministerija. Lenkijos respublika. 1923 – 1939 metai), ap. 10, b. 102.

79 – Проект строительства магазина ст. Турмантас. 1930 г. LCVA, f, 1161 (Valstybinių geležinkelių Vilniaus apygardos direkcija. Susisiekimo ministerija. Lenkijos respublika. 1915 – 1939 metai.), Ap. 9, b. 97.

MAB – Lietuvos mokslų akademijos biblioteka. Žygimantų 1/8 LT-01102 Vilnius, Lietuva;
LNMMB – *Lietuvos nacionalinė Martino Mažvydo biblioteka. Gedimino pr. 51, LT-01504, Vilnius;*
KPC – Kultūros paveldo centro biblioteka. Pilies g. 16, Vilnius, Lietuva;
VAA – Vilniaus apskrities archyvas;
PRI – UAB "Paminklų restauravimo instituto" archyvas;
LCVA – Lietuvos centrinis valstybės archyvas
LVIA – Lietuvos valstybės istorijos archyvas

Iliustracijų šaltiniai

1 pav. Miškinis A. Rytų Lietuvos miestai ir miesteliai I knyga. II T. Vilnius: Savastis, 2002, 294, 295 p.
2 pav. Miškinis A. Rytų Lietuvos miestai ir miesteliai II knyga. II T. Vilnius: Savastis, 2002, 281 p.
3 pav. Ten pat 282, 283 p.
4 pav. "Geležinkelių muziejaus" archyvas, Mindaugo g. 15, LT-03225, Vilnius; Vilniaus fotografija 1858-1915. Lietuvos nacionalinis muziejus, Vilnius, UAB Sapnų sala, 2001; Lukšionytė-Tolvaišienė N. Istorizmas ir modernas Vilniaus architektūroje. Vilnius: Vilniaus dailės akademijos leidykla, 2000.
5 pav. Miškinis A. Rytų Lietuvos miestai ir miesteliai II knyga. II T. Vilnius: Savastis, 2002, 77 p.
6 pav. Ten pat, 79 p.
7 pav. Ten pat, 78, 83 p.
8 pav. Ten pat, 532, 533 p.
9 pav. Ten pat, 636 p.
10 pav. Ten pat, 668 p.
11 pav. Pabradės geležinkelio stoties planas M 1:2000, 1940 m. LCVA , f. 1160, ap. 8, b. 1461
12 pav. Планы рассположения путей и зданий на станции Безданы, 1940 г. LCVA, f. 1160 (Geležinkelių valdyba, susisiekimo ministerija, Lietuvos respublika, 1918 – 1944 metai) ap.6, b.5.
13 pav. Turmanto gelež. stoties planas M 1:2000, 1940 m. LCVA , f. 1160 (Geležinkelių valdyba, susisiekimo ministerija, Lietuvos respublika, 1918 – 1944 metai), ap. 8, b. 1473.
14 pav. Vilniaus istoriniai vaizdai [žiūrėta 2007.12]. Prieiga: <http://www2.lrs.lt/kt_inst/pamink/>
15 pav. Ten pat;
16 pav. Железножорожный портал [žiūrėta 2008.03]. Prieiga: <http://www.parovoz.com>
17 pav. Ten pat;
18 pav. Ten pat;
19 pav. Geležinkelių muziejaus archyvas, Mindaugo g. 15, LT-03225, Vilnius.
20 pav. Autoriaus;
21 pav. Планы расположения путей и зданий на ст. Вильнюс. 1916-1939 г. LCVA, f. 1161, ap. 9, b. 35.; Планы расположения путей и зданий на ст. Швянчёнеляй. 1917, 1939 г. LCVA, f. 1161, ap. 9, b. 33.
22 pav. Vilniaus istoriniai vaizdai [žiūrėta 2007.12]. Prieiga: <http://www2.lrs.lt/kt_inst/pamink/>
23 pav. Ten pat;
24 pav. Autoriaus;
25 pav. Vilniaus istoriniai vaizdai [žiūrėta 2007.12]. Prieiga: <http://www2.lrs.lt/kt_inst/pamink/>

26 pav. Autoriaus;
27 pav. Vilniaus istoriniai vaizdai [žiūrėta 2007.12]. Prieiga: <http://www2.lrs.lt/kt_inst/pamink/>
28 pav. Autoriaus;
29 pav. Autoriaus;
30 pav. Мотивы русской ахитектуры // Ежемесячный журнал-альбом, Богомолов, Валберг, Ропет и др., С.-Петербург, 1874—1880.
31 pav. Autoriaus;
32 pav. Autoriaus;
33 pav. Autoriaus; Железножорожный портал [žiūrėta 2008.03]. Prieiga: <http://www.parovoz.com>
34 pav. Ten pat;
35 pav. Šešelgis K.; Čerbulėnas K.; Baršauskas J. Architektūra. Kaimo gyvenvietės ir gyvenamieji namai. Vilnius: Mintis, 1965, 95 p.
36 pav. Autoriaus;
37 pav. Lietuvių liaudės menas. Vilnius: Vaga, 1965.
38 pav. Autoriaus;
39 pav. Autoriaus;
40 pav. Vilniaus istoriniai vaizdai [žiūrėta 2007.12]. Prieiga: <http://www2.lrs.lt/kt_inst/pamink/>
41 pav. Geležinkelio stotis. Apmatavimai AS (1.6.292). KTSr Komunalinio ūkio ministerijos Komunalinio ūkio projektavimo instituto nuolatinio saugojimo projektinės dokumentacijos bylos 1965-1988-1993 metų. VAA, f. 1070, ap. 11.
42 pav. Vilniaus istoriniai vaizdai [žiūrėta 2007.12]. Prieiga: <http://www2.lrs.lt/kt_inst/>; Autoriaus;
43 pav. Железножорожный портал [žiūrėta 2008.03]. Prieiga: <http://www.parovoz.com>
44 pav. Autoriaus;
45 pav. Autoriaus;
46 pav. Autoriaus;
47 pav. Autoriaus;
48 pav. Autoriaus;
49 pav. Autoriaus;
50 pav. Autoriaus;
51 pav. Autoriaus;
52 pav. Autoriaus;
53 pav. Autoriaus;
54 pav. Autoriaus;
55 pav. Autoriaus;
56 pav. Autoriaus;
57 pav. Autoriaus;
58 pav. Autoriaus;
59 pav. Autoriaus;
60 pav. Autoriaus;
61 pav. Autoriaus;
62 pav. Autoriaus;
63 pav. Autoriaus;
64 pav. Autoriaus;
65 pav. Autoriaus;
66 pav. Autoriaus;
67 pav. Autoriaus;
68 pav. Autoriaus;
69 pav. Autoriaus;

70 pav. Autoriaus;
71 pav. Autoriaus;
72 pav. Geležinkelių muziejaus archyvas, Mindaugo g. 15, LT-03225, Vilnius; Vilniaus fotografija 1858-1915. Lietuvos nacionalinis muziejus, Vilnius, UAB Sapnų sala, 2001.
73 pav. Autoriaus;
74 pav. Autoriaus;
75 pav. Autoriaus;
76 pav. Autoriaus;
77 pav. Autoriaus;
78 pav. Autoriaus;
79 pav. Autoriaus;
80 pav. Autoriaus;
81 pav. Autoriaus;
82 pav. Autoriaus;
83 pav. Autoriaus;
84 pav. Autoriaus;
85 pav. Autoriaus;
86 pav. Autoriaus;
87 pav. Autoriaus;
88 pav. Autoriaus;
89 pav. Autoriaus;
90 pav. Autoriaus;
91 pav. Autoriaus;
92 pav. Autoriaus;
93 pav. Autoriaus;
94 pav. Autoriaus;
95 pav. Autoriaus;
96 pav. Autoriaus;
97 pav. Autoriaus;
98 pav. Autoriaus;
99 pav. Autoriaus;
100 pav. Autoriaus;
101 pav. Autoriaus;
102 pav. Autoriaus;
103 pav. Autoriaus;
104 pav. Autoriaus;
105 pav. Geležinkelio stotis. Apmatavimai AS (1.6.292). KTSr Komunalinio ūkio ministerijos Komunalinio ūkio projektavimo instituto nuolatinio saugojimo projektinės dokumentacijos bylos 1965-1988-1993 metų. VAA, f. 1070, ap. 11; Autoriaus;