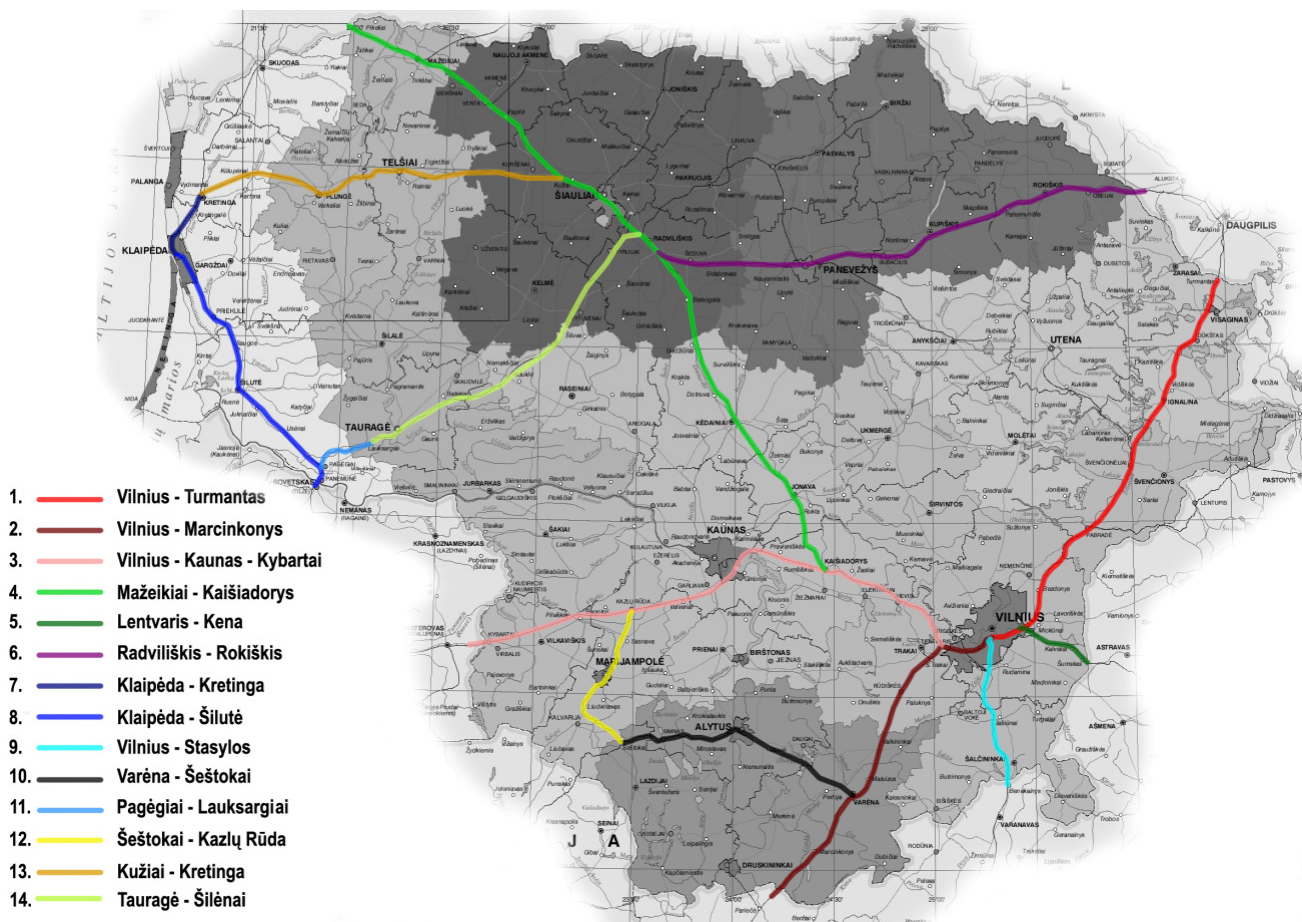


Priedų sąrašas

1 priedas.	Lietuvos plačiojo geležinkelio ruožai.....	101
2 priedas.	Geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas“ žemėlapis. Objektai tarp pagrindinių stočių.....	103
3 priedas.	Geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas“ stočių planai.....	106
4 priedas.	Geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas“ istorija ir charakteristikos.....	116
5 priedas.	Vilniaus geležinkelio stoties keleivių rūmų planai.....	121
6 priedas.	Ikonografinė medžiaga.....	123
7 priedas.	Pagrindinės architektūrinės raiškos elementų charakteristikos.....	129
8 priedas.	Objektų architektūrinės raiškos analizė.....	136
	Priedų literatūra.....	137
	Priedų iliustracijų šaltiniai.....	138

1 priedas. Lietuvos plačiojo geležinkelio ruožai



1 pav. Plačiojo geležinkelio ruožai Lietuvoje.

1 lentelė. Plačiojo geležinkelio ruožų Lietuvoje įkūrimo metai, saugomi objektai (duomenys 2008.11.01)[pagal 21, 22, 15]

Nr.	Ruožo pavadinimas	Ruožo įkūrimo metai	Saugomi objektai ruože, pastabos (įtraukti į paveldo objektų sąrašą)
1.	Vilnius – Turmantas (geležinkelio linijos Daugpilis – Vilnius – Gardinas)	1858 – 1860 m.	Ignalinos vandentiekio bokštas; Vilnius ¹ : Lokomotyvų depas (Švitrigailos g. 16/39); Geležinkelio viadukai (2 vnt. - Burbiškių g., Liepkalnio g.) Turmanto geležinkelio stoties kompleksas ² (7 vnt.)
2.	Vilnius – Marcinkonys (geležinkelio linijos Daugpilis – Vilnius – Gardinas)	1858 – 1862 m.	Rudiškių geležinkelio stoties pastatų kompleksas (3 vnt.); Rūdiškių geležinkelio stoties arklidės pastatas; Valkininkų geležinkelio stoties pastatų kompleksas (6 vnt.);
3.	Vilnius – Kaunas – Kybartai ³	1858 – 1862 m.	Tiltai (3 vnt.); Geležinkelio tuneliai (2 vnt.); Geležinkelio pralaidos (2 vnt.); Geležinkelio viadukas (1 vnt. - Kaišiadorys); Vievio geležinkelio stoties sandėlis; Pilviškių geležinkelio stoties pastatų kompleksas (3 vnt.); Kybartų geležinkelio stoties pastatų kompleksas (9 vnt.); Vilkaviškio geležinkelio stoties pastatų kompleksas (4 vnt.);
4.	Mažeikiai – Kaišiadorys ¹ (geležinkelio linijos Liepoja – Kaišiadorys dalis)	1869 – 1871 m.	Tiltai (3 vnt.); Geležinkelio stotys (2 vnt. – Mažeikiai, Jonava); Geležinkelio viadukas (1 vnt.); Baisogalos geležinkelio stoties pastatų kompleksas (3 vnt.);

5.	Lentavaris – Kena ⁴ (geležinkelio linijos Lentvaris – Romnai dalis)	1871 – 1874 m.	Geležinkelio viadukai (1 vnt.);
6.	Radviliškis - Rokiškis (geležinkelio linijos Radviliškis – Daugpilis dalis)	1873 m.	Radviliškio geležinkelio stoties pastatų kompleksas (4 vnt.);
7.	Klaipėda – Bajorai (Kretinga)	1872 m.	Geležinkelio stotys (1 vnt. – Klaipėda); Tiltai (3 vnt.);
8.	Klaipėda – Šilutė (geležinkelio linijos Klaipėda – Tilžė dalis)	1875 m.	Šilutės geležinkelio stoties pastatų kompleksas (4 vnt.); Šilutės geležinkelio sandėlis; Tiltai (1 vnt.);
9.	Vilnius - Stasylos (geležinkelio linijos Vilnius – Rovno dalis (Polesės gelež.))	1883 – 1884 m.	Jašiūnų geležinkelio stoties pastatų kompleksas (4 vnt.);
10.	Varėna – Šeštokai ⁵ (geležinkelio linijos Varėna – Gardinas dalis)	XIX amž. pabaiga, apie 1898 m.	Geležinkelio stoties pastatų kompleksas (Glūkas k.); Šeštokų geležinkelio stoties pastatų kompleksas (2 vnt.);
11.	Pagėgiai - Lauksargiai	1912 m.	-
12.	Šeštokai – Kazlų Rūda	1923 m.	Marijampolės geležinkelio stoties pastatų kompleksas (3 vnt.);
13.	Kužiai – Telšiai - Kretinga	1924 – 1932 m.	Tiltai (5 vnt.);
14.	Tauragė – Silėnai (prie Radviliškio)	1916	Geležinkelio stotys (1 vnt. – Tauragė); Tiltai (1 vnt.);

¹ - Vilniaus saugomi objektai galėjo priklausyti kitiems geležinkelio ruožams

² - Įtrauktas į registrą 2008.11

³ - Geležinkelio Peterburgas – Varšuva atšaka prie Prūsijos sienos

⁴ - vėliau buvo įkurtas bendras Liepojos – Romnų geležinkelis

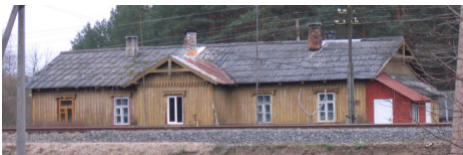
⁵ - likviduota dalis Varėna – Šeštokai

2 priedas. Geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas“ žemėlapis. Objektai tarp pagrindinių stočių

Pateiktas viso ruožo dabartinis žemėlapis (1, 2 pav.). Jame išskirta darbe nagrinėjama geležinkelio linija, pagrindinės ir tarpinės stotys bei objektai esantys tarp stočių. Čia pažymėti visi galintys priklausyti geležinkelio linijai pastatai (33 vienetai), tačiau iš jų darbą buvo įtraukti tik užtikrintai priklausę geležinkelio infrastruktūrai objektai (daugiausia pastatai turintys bendrą bruožą su objektais pagrindinėse stotyse bei pastatai tarpinėse stotelėse).

Į darbą įtraukti objektai (tarp pagrindinių stočių - 17 obj.), bei jų suskirstymas į grupes pagal vienodus požymius (visi objektai yra gyvenamieji namai):

2 lentelė. Į darbą įtrauktų objektų esančių tarp pagrindinių stočių numeriai, jų suskirstymas į grupes pagal vienodus požymius

Grupės Nr.	Objektų Nr.	Analogiški objektais stotyse
1)	16, 17, 26, 20, 19, 30;	 2 pav. Bezdonys – B10.4;
2)	11, 15, 18, 21, 23, 39;  3 pav. Objektas nr. 23	Dūkštas – D10.1; Bezdonys – B10.3, B10.6
3)	2, 31, 40, 41;  4 pav. Objektas nr. 40	
4)	1, 3, 4, 22, 33;  5 pav. Objektas nr. 22	
5)	34, 35, 36;	 6 pav. Bezdonys – PV10.1;
6)	32;  7 pav. Objektas nr. 32	

8 pav. Geležinkelio ruožo dalis tarp Turmanto ir Švenčionėlių

Sutartiniai žymėjimai:

- ▲ pavieniai objektai
- objektų grupės



9 pav. Geležinkelio ruožo dalis tarp Švenčionių ir Vilniaus



3 priedas. Geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas“ stočių planai

Bendri sutartiniai žymėjimai:



- darbe analizuojami objektai (senieji geležinkelio stočių planai);



- darbe analizuojami objektai (palydoviniai žemėlapiai);



- tipinių privažiavimo parterių vieta;



- stočių aikščių vieta;



- išnikę keleivių rūmai (palydoviniai žemėlapiai);



- išnikę keleivių rūmai (senieji geležinkelio stočių planai);



- naujų, neįtraukti į darbą keleivių rūmai, pastatyti 1950 m ir vėliau (palydoviniai žemėlapiai);



- stočių kompozicinės ašys;



10.1 pav. Vilniaus geležinkelio stoties plano ištrauka (1916 m.)



10.2 pav. Vilniaus geležinkelio stoties plano ištrauka (1940 m.)



Objektų sąrašas:

- 01 – keleivių rūmai;
- 02.1 – mūrinis garvežių depas;
- 02.2 – mūrinis garvežių depas;
- 05 – pakhausas;
- 06 – buvęs prekių ir bagažo ekspedicijos administracinis pastatas;

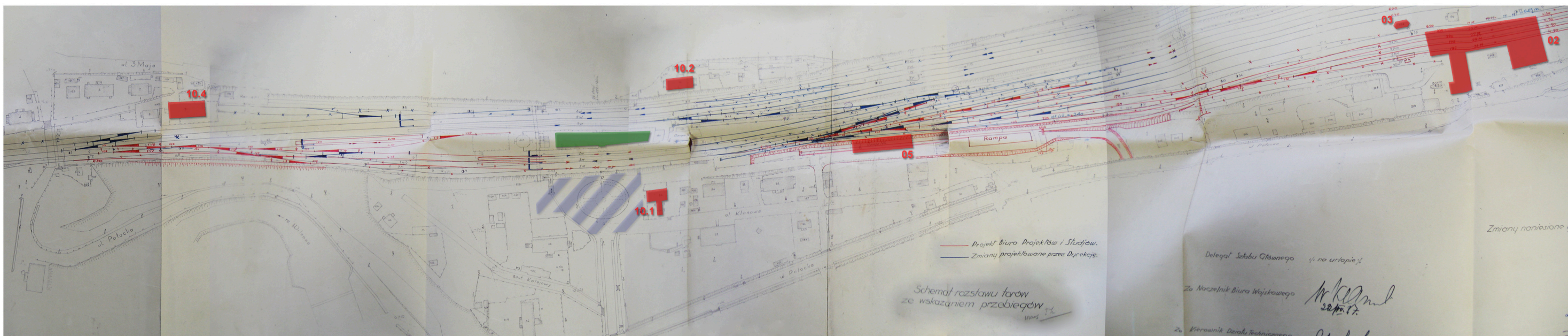
Sutartiniai žymėjimai:

- (1) - pirmųjų stotyje pastatytų vandens bokštų vieta
- (2) - pirmojo stotyje garvežių depo vieta

10.3 pav. Vilniaus palydovinio žemėlapiu ištrauka (2004 m.)



11.1 pav. Naujosios Vilnos geležinkelio stoties plano ištrauka (1919 m.)



11.2 pav. Naujosios Vilnios geležinkelio stoties plano ištrauka (1937 m.)



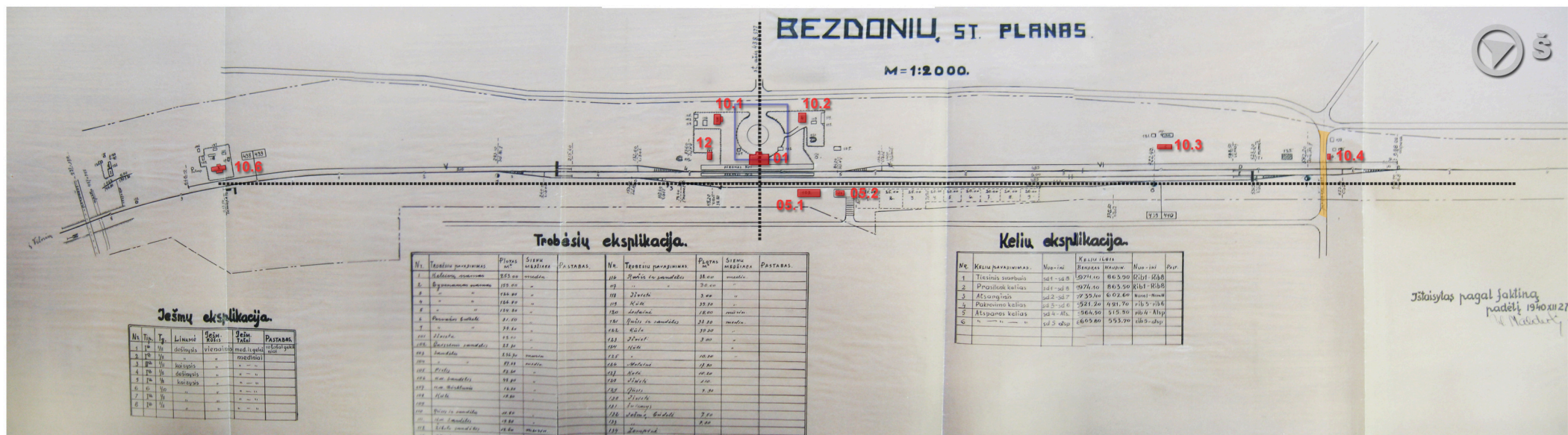
11.3 pav. Naujosios Vilnios palydovinio žemėlapis ištrauka (2004 m.)

Objektų sąrašas:

- 02 – mūrinis garvežių depas su priestatu ;
- 03 – vandens bokštas;
- 05 – pakhausas (sudegė 2008 metų pavasari);
- 10.1 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.2 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.4 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);

Sutartiniai žymėjimai:

- neišlikusio vagonų / sąstato depo vieta



Objektų sąrašas:

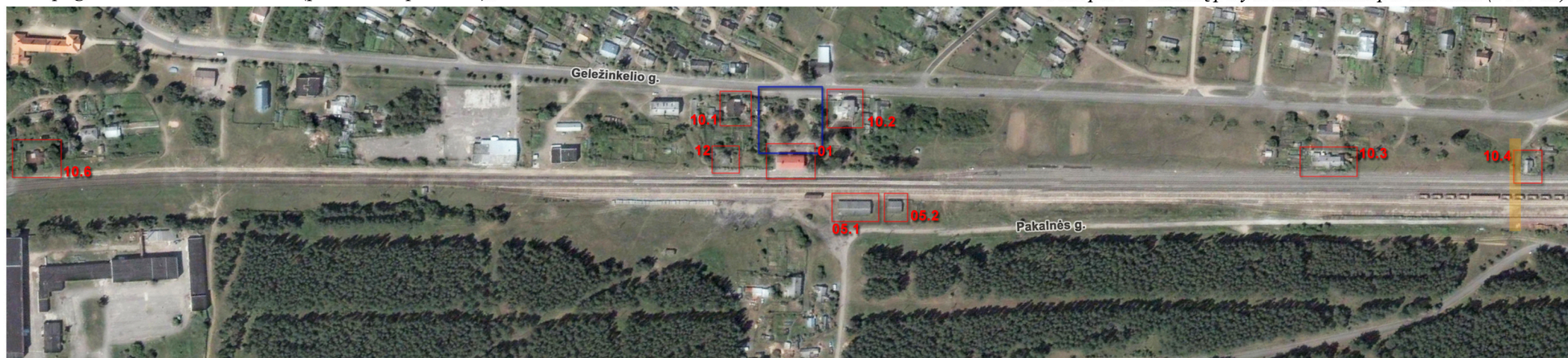
- 01 – keleivių rūmai (paskirtis nepasikeitė);
- 05.1 – pakhausas (paskirtis nepasikeitė);
- 05.2 – pakhausas (labai apleistas);
- 10.1 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.2 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.3 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.4 – budėlė prie pervažos (dabar gyvenamasis namas);
- 10.6 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 12 – pagalbinis statinis - tualetas (paskirtis nepasikeitė);

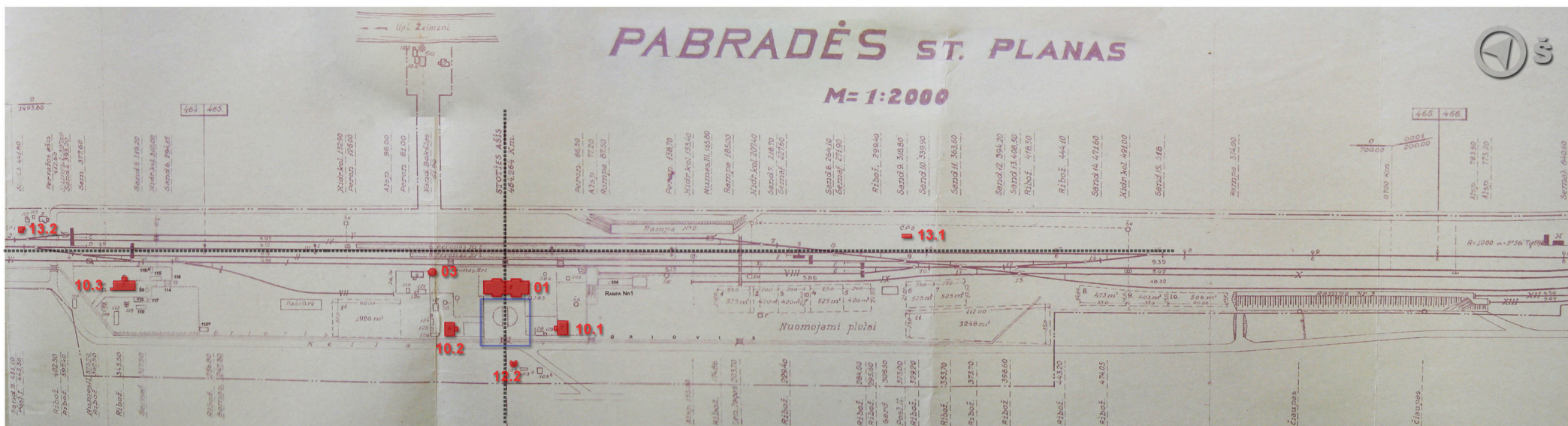
Sutartiniai žymėjimai:

- neišlikusi geležinkelio pervažė

12.1 pav. Bezdonių geležinkelio stoties plano ištrauka (1940 m.)

12.2 pav. Bezdonių palydovinio žemėlapis ištrauka (2004 m.)





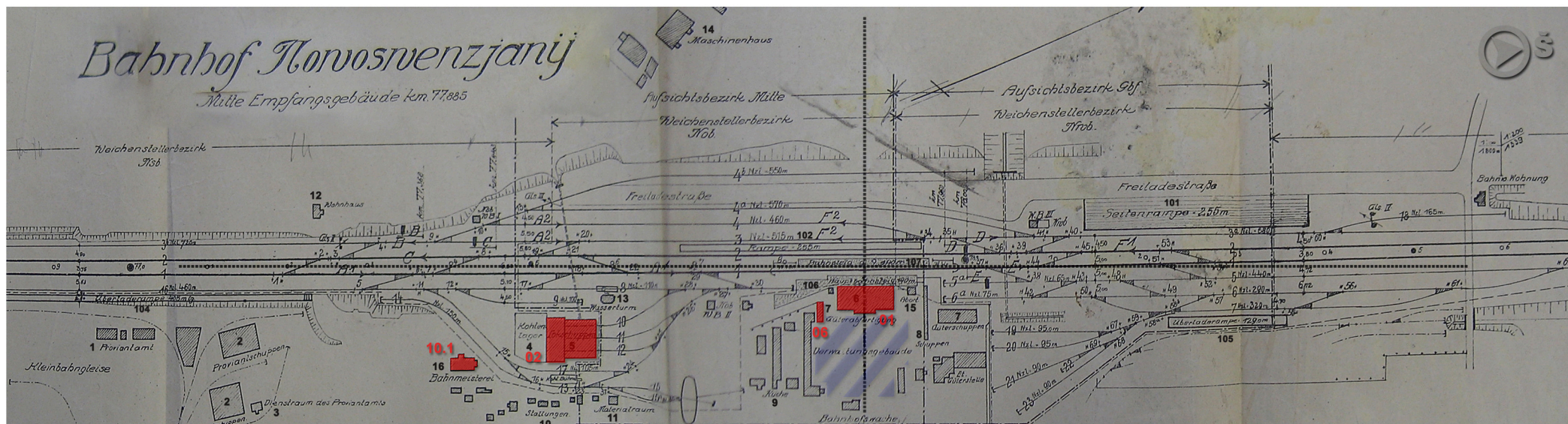
Objektų sąrašas:

- 01 – keleivių rūmai (paskirtis nepasikeitė);
- 03 – vandens bokštas;
- 10.1 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.2 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.3 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 12 – ledainė (dabar apleista)
- 13.1 – centralizacijos postas nr. 2 (dabar naudojamas geležinkelio stoties reikmėms);
- 13.2 – centralizacijos postas nr. 1 (dabar naudojamas geležinkelio stoties reikmėms, reguliuojamas pervažos eismas);

13.1 pav. Pabradės geležinkelio stoties plano ištrauka (1940 m.)



13.2 pav. Pabradės palydovinio žemėlapiu ištrauka (2004 m.)



Objektų sąrašas:

- 01 – keleivių rūmai (paskirtis nepasikeitė);
- 02 – geležinkelių depas su elektrine (dabar Švenčionėlių mechaninės dirbtuvės);
- 06 – prekių (krovinių) siuntimo tarnybos pastatas (dabar naudojama geležinkelio stoties administracijos reikmėms);
- 10.1 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);

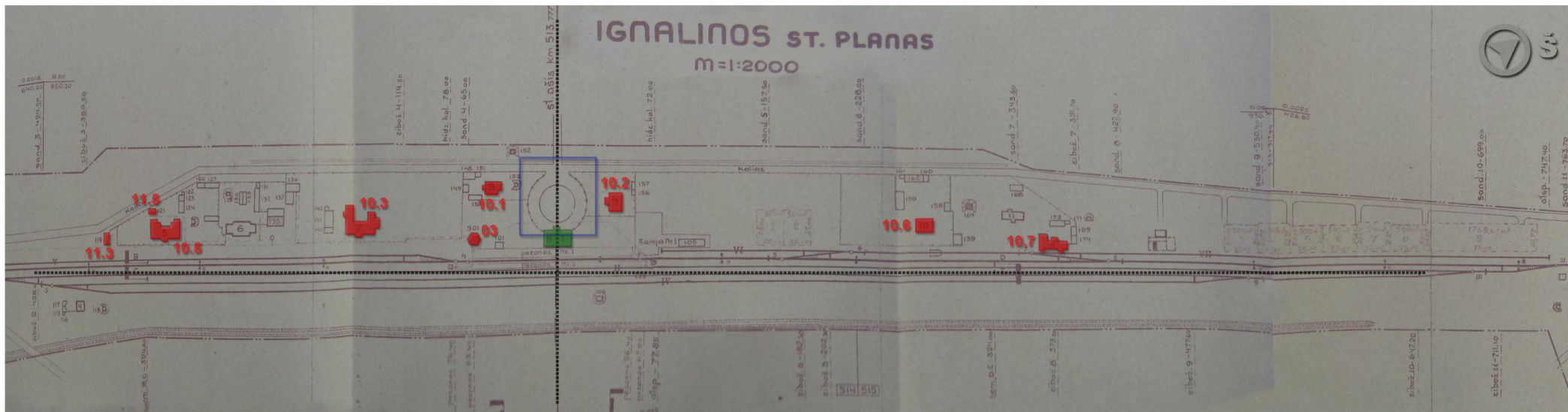
Sutartiniai žymėjimai:

- siaurojo geležinkelio elementai

14.1 pav. Švenčionėlių geležinkelio stoties plano ištrauka (1917 m.)



14.2 pav. Švenčionėlių palydovinio žemėlapis ištrauka (2004 m.)

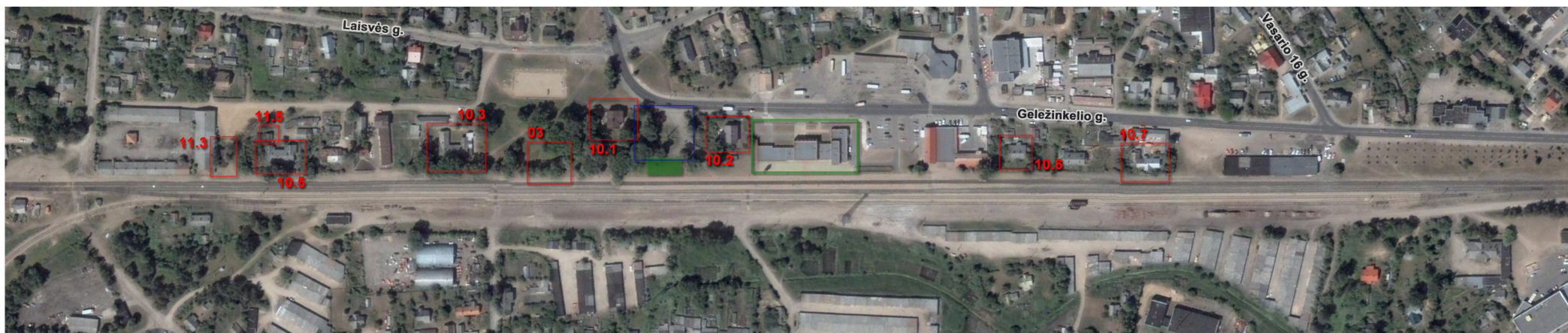


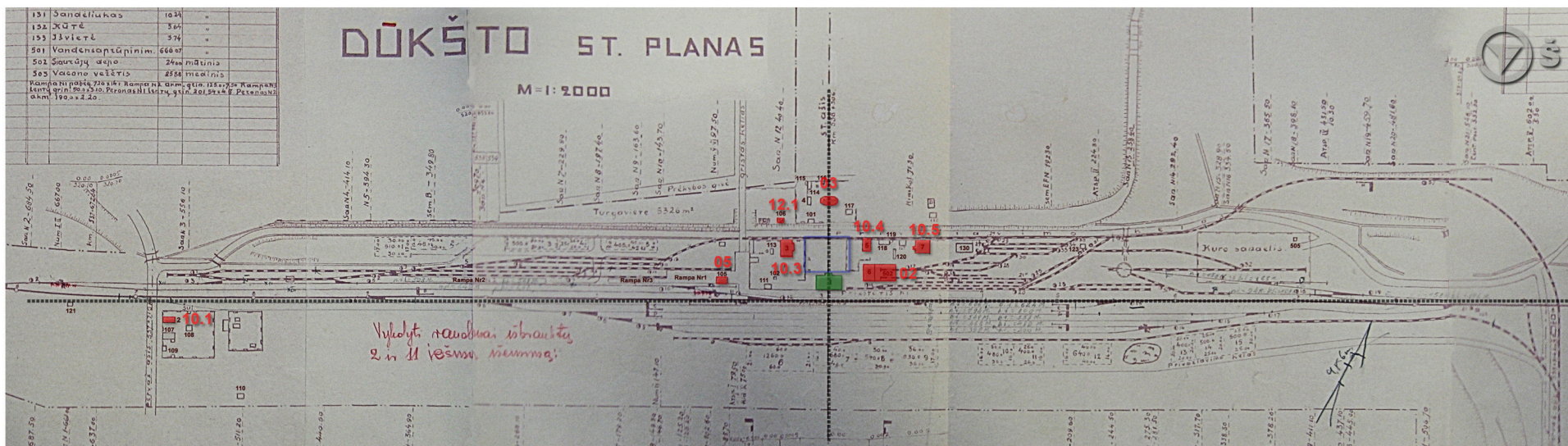
15.1 pav. Ignalinos geležinkelio stoties plano ištrauka (1941 m.)

Objektų sąrašas:

- 03 – vandens bokštas (tikriausiai dabar nebenaudojamas);
- 10.1 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.2 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.3 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.5 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.6 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.7 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 11.3 – kalvė (dabar naudojama kaip sandėlis / tvartas);
- 11.5 – sandėliukas;

15.2 pav. Ignalinos palydovinio žemėlapio ištrauka (2004 m.)





Objektų sąrašas:

- 02 – Gyvenamasis namas su siaurųjų geležkelių depu (dabartinė naudojimo paskirtis – tik gyvenamoji, dalis pastato apleista);
- 03 – vandens bokštas (dabar nenaudojamas);
- 05 – pakhausas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.1 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.3 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.4 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 10.5 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
- 12.1 – Rūsų / ledainė;

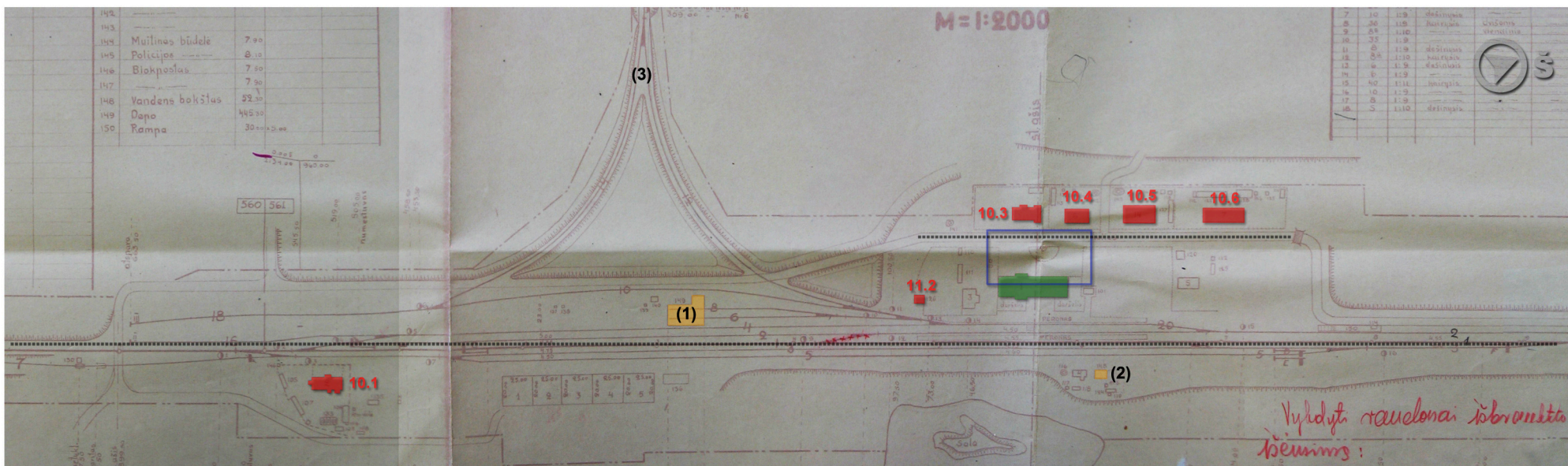
Sutartiniai žymėjimai:

 - siaurojo geležinkelio bėgiai

16.1 pav. Dūkšto geležinkelio stoties plano ištrauka (1939 m.)



16.2 pav. Dūkšto palydovinio žemėlapių ištrauka (2004 m.)



Objektų sąrašas:

- 10.1 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
10.3 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
10.4 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
10.5 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
10.6 – gyvenamasis namas (paskirtis nepasikeitė);
11.2 – buvęs gaisrinis sandėlis, (sandėlis);

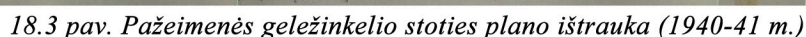
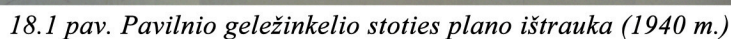
Sutartiniai žymėjimai:

- pasienio linija
 (1) - neišlikusio garvežių depo vieta
 (2) - neišlikusio vandens bokšto vieta (dabar vandens siurblynė)
 (3) - apsisukimo trikampis (vienintelis veikiantis Lietuvoje)

17.1 pav. Turmanto geležinkelio stoties plano ištrauka (1939 m.)

17.2 pav. Turmanto palydovinio žemėlapis ištirauka (2004 m.)





4 priedas. Geležinkelio ruožo „Vilnius – Turmantas” istorija, pagrindinės charakteristikos

Trumpa geležinkelio ruožo istorija

Sprendimas dėl geležinkelio linijos tarp Sankt Peterburgo ir Varšuva nutiesimo Rusijos vyriausybės buvo priimtas 1851 metais. Pirminės trasos kryptis ženkliai skyrėsi nuo dabartinės geležinkelio linijos vietos nes nebuvo atlikti žvalgomieji trasos tyrinėjimai. Lietuvos teritorijoje ji „turėjo eiti šalia Daugpilio – Kauno plento iki Egipto arklių pašto stoties, toliau pasisukti į rytus ir, važiuojant iš Daugpilio dešinėje palikusi Zarasus, išeiti į Nariūnų kaimą (šiek tiek piečiau Salako). Po to kelias turėjo eiti į pietus per Zabalinės kaimą, esanti 3 km nuo Molėtų rajono Joniškio apylinkės centro, į Žingių kaimą (7 km nuo Skirlėnų, Vilniaus r.), o čia į Vilnių. <...> Toliau linija turėjo kirsti Neries upę ir kairėje Tiltų kaimo (Trakų r.) išeiti prie Mergežerio, o iš ten į Gardiną.“ [4, p.16-17]. Pakeistas, galutinis planas buvo patvirtintas 1858 metais kovo 1 dieną [5, p.34]. Geležinkelio linija į Lietuvos teritoriją atėjo „nuo Dauguvos kairiojo kranto Laukesos upės šlaitais buvo nukreipta į Dauguvos – Nemuno baseino takoskyrą (Turmantą). Iš čia kirto ežerų ir pelkių teritoriją ir išėjo į Žeimenos slėnius, kuriais priartėjo prie Neries upės. Kirto Žeimenos ir Vilnelės upes ir išėjo į Vilniaus kalvas. Iš Vilniaus per Panerių aukštumas pateko į Vokės upės įdubą. Toliau kelias gana lygiu paviršiumi, kirsdamas Merkio ir Ūlos upes, nutįso iki Gardino“ [16, p.5]. Vilniuje geležinkelio stotis pradiniam variante turėjo atsirasti ties Saltoniškių kaimu, vėliau ją planuota pastatyti dešinėje Neries pusėje tarp dabartinių Kalvarijos ir Ukmergės gatvių. Dabartinė stoties vieta susijusi su Panerių tunelio statyba [20, p.26-27].

Geležinkelio statyba buvo finansuojama bankininkų. Buvo įkurta kompanija įsipareigojusi nutiesti 5 geležinkelio šakas, sujungti svarbiausius miestus, Baltijos ir Juodąją jūrą. Valstybė garantavo kompanijai 5% pelną 85 metams. Vėliau jau pastačius „Peterburgo - Varšuvos“ geležinkelį ši sutartis buvo nutraukta.

Visą geležinkelio liniją nuo Sankt Peterburgo iki Varšuvos buvo padalinta į tris dalis. Kiekvienai iš jų prižiūrėti buvo paskirti trys skirtingi vyriausieji inžinieriai. Pirmieji statybiniai darbai buvo pradėti 1858 metais, kai netoli Vilniaus buvo atlikti pirmieji bandomieji darbai, žiūrėta, su kokiais netikėtumais teks susidurti tiesiant geležinkelį. Pirmieji bėgiai irgi buvo pakloti Vilniaus apylinkėse 1859 metais. [15, p.8,9]. Ruože tarp Daugpilio iki Prūsijos sienos (į kurią įeina ir nagrinėjama atkarpa „Vilnius – Turmantas“) statybai vadovavo pirklys Gustavas Adelsonas. Jis samdė darbininkus, iš jų formavo brigadas (ateles), skyrė jų vadovus, mokėjo atlyginimus [19, p.7].

Statybos darbai geležinkelio ruože buvo labai intensyvūs. Buvo dirbta net 1859 – 1860 metų žiema. Tuo metų statybose tai buvo labai neįprasta. Darbo sąlygos buvo pakankamai sunkios. Geležinkelio statybose įvyko ir pirmasis Lietuvoje streikas. 1861 metų liepos mėnesį prie Dūkštų streikavo akmeniskaldžiai. Streikas baigėsi, kai jo organizatoriai buvo suimti, kiti jo dalyviai buvo priversti eiti į darbą [16, p.5].

Visos pagrindinės stotys esančios dabartiniame ruože tarp Vilniaus ir Turmanto buvo pastatytos tiesiant geležinkelį: Vilniaus (I klasės), Švenčionėlių (II klasės), Dūkšto (III klasės), Bezdonių, Ignalinos, Pabradės, Turmanto (IV klasės) [18, p.3]. Vėliau nutiesus „Liepojos – Romnų“ geležinkelį buvo pastatyta Naujosios Vilnios stotis.

Didelę įtaką geležinkelio veiklai padarė 1863 metų sukilimas. Visose stotyse buvo pastatyti kareivių barakai, jų prieigose buvo liepta iškirsti mišką (nuo stočių kraštinių pastatų 300 sieksnių). Buvo pradėtas įgyvendinti projektas – iškirsti mišką visoje geležinkelio linijoje, statyti blokhauzus. Pavyzdžiui Vilniuje stoties apsaugai buvo pastatyti 4, kitose stotyse po 2 ar 1 baraką kareiviams, pašiūrės arkliams. [17, p.3] Šie pastatai buvo statyti kaip laikini, dabar jų neišliko Sukilimas paveikė ir geležinkelio darbuotojus. Pagal Vilniaus generalgubernatoriaus reikalavimą geležinkeliečių tarnybų darbuotojus lenkus pradėjo keisti rusais [19, p.7].

Geležinkelyje buvo įkurtos kelių paskirčių tarnybos: eismo, kelio, riedmenų, aprūpinimo, keleivių aptarnavimo, prekių priėmimo ir išdavimo bei kitokios tarnybos. [18, p.3].

Pradėjus eksploatuoti geležinkelio liniją, ji buvo suskaidyta į 4 apygardas – Peterburgo, Daugpilio, Vilniaus, Varšuvos. Daugpilio apygardai priklausė kelios stotys esančios dabartinėje Lietuvos teritorijoje – Turmantas, Dūkštas, Ignalina, Švenčionėliai. Tačiau 1869 ši apygarda buvo panaikinta, jų liko tik trys. Vilniau apygarda tapo antrąja, ji perėmė Švenčionėlių ir Ignalinos stotis, kiek vėliau Dūkšto stotį. Galiausiai 1900 metais jai perėjo ir Turmanto stotis [18, p.3].

Pirmasis traukinys į Vilniaus geležinkelio stotį iš Daugpilio atriedėjo 1860 m. rugsėjo 4 d. Reguliarus eismas prasidėjo nuo 1862 metų kovo 15 dienos (iš Peterburgo į Vilnių ir iš Vilniaus į Virbalį prie Prūsijos pasienio) [15, p.8,9]. Iš Varšuvos pusės pirmasis vagonų sąstatas atvyko 1862 metų rugsėjo mėnesį [20, p.26-27].

„Vilniaus – Turmanto“ ruože 1939 metai minimos 14 stočių ir sustojimų: „Vilnius, pavilnys, Naujoji Vilnia, Bezdony, Skersbaliai (Orwidow), Santaka, Pailgė (Parczew), Pabradė (Podbrodzie), Pažeimenė (Pohulianka), Švenčionėliai (Nowo Święciany), Ignalina, Dūkštas, Pasmalvės (Czarny Brod) ir Turmantas“ [12, p.370]

Stočių klasės

Nagrinėjant geležinkelio stotis, svarbu apžvelgti jų klases, nes stoties klasė parodo jos svarbą, dydį, kokie infrastruktūros elementai galėjo būti šioje stotyje. Stočių tipologija pagal klases:

3A lentelė. Stočių skirstymas pagal klasę [pagal 7, 13] 3B lentelė. Geležinkelio stočių infrastruktūra [pagal 25, 11, 14]

Stoties pavadinimas	Stoties klasė jos atsiradimo metu (1862 m*)	Stoties klasė 1943 m.	Rampų skaičius 1939 m.	Buřetas traukinių keleiviams	Depas traukinių aptarnav.
Vilnius	I	ypatinga A	20	+	+
Naujoji Vilnia	II	I	2(+3)**	+	+****
Bezdony	IV	III	1	-	-
Pabradė	IV	II	3	-	-
Švenčionėliai	II	I	2(+1)***	+	+
Ignalina	IV	III	1	-	-
Dūkštas	III	II	2	-	-
Turmantas	IV	II	1	+	+*****

* - Naujosios Vilnios stotis įkurta 1873 metais

** - Tris rampos išardytos 1937 metais, rekonstruojant stotį

*** - Viena rampa išardyta 1935 metais, jos vietoje įrengus krovinių aikštelę

**** - Depas pažymėtas Turmanto geležinkelio stoties plane, dabar neišliko

***** - Pradžioje depas priklausė Liepojos – Rovno geležinkelio linijai

Pagal 3A lentelę galima nustatyti, kad visų stočių klasės padidėjo mažiausiai viena pakopa. Išsilygino Pabradės, Dūkšto ir Turmanto klasės numeriai, tame tarpe ir jų reikšmė. Bezdonių ir Ignalinos stotys liko mažiausios klasės. Turmanto klasė padidėjo dviem pakopom dėl to, kad ji tapo pasienio stotimi. Stoties klasė nurodo galimybę stotyse apdoroti įvairius krovinius, taip pat kliento aptarnavimo lygį. 3B lentelėje pateiktas rampų geležinkelio stotyse skaičius 1939 metais. Didesnę klasę turinčios stotys turėjo platesnes galimybes apdoroti krovinius, aptarnauti traukinius, tik šitose stotyse buvo geležinkelių depai. Bufetai keleiviams buvo įrengti tik aukštesnės klasės stotyse (Vilniuje, Švenčionėliuose, Turmante (pasienio stotis), Naujoje Vilnioje (stotyje susikirto dviejų linijų geležinkeliai Liepojos – Romnų ir Peterburgo – Varšuvos)) [14].

Gaisrai

Svarbu paminėti didelius gaisrus, nuo kurių nukentėjo geležinkelio stotys. Tokia informacija padeda nustatyti geležinkelio infrastruktūros objektų statybos laiką, pasikeitimus stočių užstatyme.

4 lentelė. Gaisrai turėję poveikį stočių vystymuisi [pagal 4, 8, 1]

Stoties pavadinimas	Data	Aprašymas
Naujoji Vilnia	1891	Sudegė visa geležinkeliečių gyvenvietė
Švenčionėliai	1900	Nuo gaisro stipriai nukentėjo visas miestelis
Dūkštas	1895	Didelis gaisras, sudegė 41 kiemas

Gaisrai įtakoję geležinkelio stočių vystymąsi. Pavyzdžiui 1891 metais stipriai nuo gaisro nukentėjo Naujosios Vilnios geležinkelininkų gyvenvietė.

Atšakos į kitas geležinkelio linijas

Daugelis geležinkelio stočių turėjo atšakas į kitas linijas, taip pat dažnai prie plačiojo geležinkelio buvo įrengiama siaurojo juosta. Stočių skirstymas pagal papildomas atšakas:

5 lentelė. Geležinkelio ruožo Vilnius – Turmantas atšakos [pagal 22, 4, 3, 1]

Stoties pavadinimas	Įrengimo (atidarymo) data	Aprašymas
Vilnius	1884.12.30 1871 – 1872	Vilniuje be pirmosios Peterburgo – Varšuvos geležinkelio linijos, vėliau atsirado: Polesės geležinkelio linija (Vilnius - Rovnas) Liepojos – Romnų (Ukraina) geležinkelio linija
Naujoji Vilnia	1873 1877	Lentvario – Romnų geležinkelio stotis Liepojos – Romnų geležinkelio stotis
Švenčionėliai	1895 1901	Pirmasis siaurojo geležinkelio ruožas Švenčionėliai – Pastoviai (Baltarusija) Siaurojo geležinkelio linija Švenčionėliai – Panevėžys ruožas (144 km)
Dūkštas	1915	Per vokiečių okupaciją, nutiestas <i>siaurasis</i> geležinkelis į Apsa (Baltarusija)

Stotyse, per tam tikrą laiką atsirado daug objektų, nepriklaususių geležinkeliui Peterburgas - Varšuva. Žinant kokios papildomos atšakos atsirado skirtingose stotyse, tampa lengviau atskirti objektus priklausančius nagrinėjamam ruožui, yra lengviau juos tipologizuoti.

Stotys pasižymi tam tikrais bendrais užstatymo bruožais. Jie parodyti 6 ir 7 lentelėse.

6 lentelė. Stotijų techninių statinių užstatymo tipologija [pagal 23, 24, 26 – 31, 32]

Stoties pavadinimas	Grupės	Aprašymas
Depai		
Vilnius	II	Depas pastatytas atokiau, į šiaurę nuo stoties (anksčiau kartu su dviem vandens bokštais iš abiejų jo pusių (≈300 m atstumu))
Naujoji Vilnia	III	Depas pastatytas toli, į rytus nuo stoties kartu su vandens bokštu (≈750 m atstumu)
Švenčionėliai	II	Depas pastatytas atokiau, į šiaurę nuo stoties kartu su vandens bokštu (≈300 m atstumu)
Turmantas	I	Depas pastatytas atokiau, į šiaurės vakarus nuo stoties (200 – 250 m atstumu)
Vandens bokštai		
Vilnius	IV	Stoties plane pažymėti keli vandens bokštai, esantys skirtinguose stoties vietose
Naujoji Vilnia	I	Vandentiekio bokštas pastatytas prie garvežių depo
Bezdony	-	-
Pabradė	II	Vandens bokštas pastatytas prie keleivių namo
Švenčionėliai	I	Vandens bokštas pastatytas prie garvežių depo
Ignalina	II	Vandens bokštas pastatytas prie keleivių namo
Dūkštai	III	Vandens bokštas pastatytas prie keleivių namo (kitoje gatvės (lygiagrečios bėgių linijai) pusėje prie vandens telkinio)
Turmantas	III	Vandens bokštas pastatytas prie keleivių namo (kitoje bėgių linijos pusėje prie vandens telkinio)

Stotys pagal užstatymą suskirstomos į dvi grupes:

I – mažos stotys, užstatymas nedidelis, aiškių formų (skirtingose stotyse užstatymas mažai skiriasi);

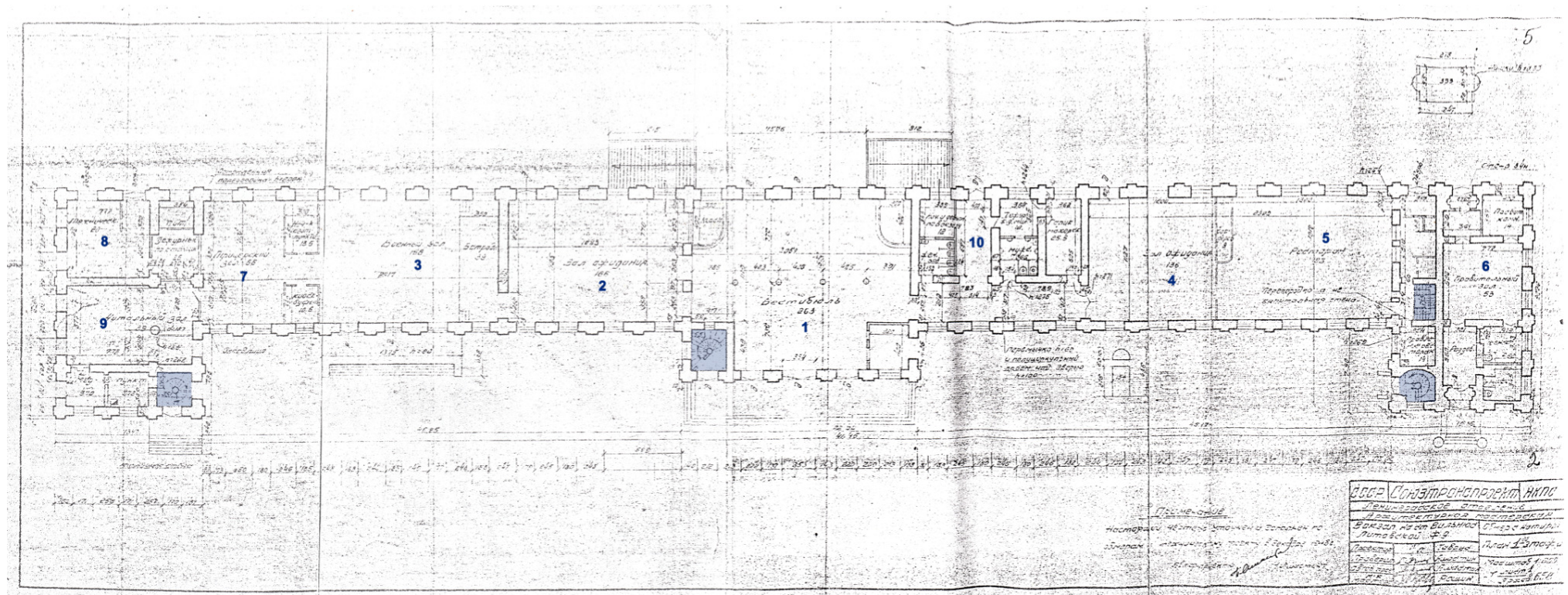
II – didelės stotys, turi daug skirtingų objektų, jų užstatymas susilieja su miestų pastatais;

7 lentelė. Stotijų užstatymo tipologija [pagal 23, 24, 26 – 31, 32]

Stoties pavadinimas	Grupės	Aprašymas
Vilnius	II	1. Užstatomos abi geležinkelio pusės, užstatymas stipriai susiliejęs su miestu; 2. Daugiau <i>geležinkeliečių gyvenamųjų namų</i> išsidėstę tarp keleivių namo ir depo, nei už Geležinkelio gatvės miesto pusėje; 3. <i>Depas</i> pastatytas atokiau nuo keleivių rūmų
Naujoji Vilnia	II	1. Užstatomos abi geležinkelio pusės; 2. <i>Gyvenamieji pastatai</i> daugiausia dėstomi prie pat keleivių rūmų bei šiaurinėje geležinkelio pusėje; 3. <i>Depas</i> pastatytas labai nutolęs nuo keleivių rūmų, prie pat jo įrengtas <i>vandens bokštas</i> .
Bezdony	I	1. Užstatymas koncentruojasi prie stoties keleivių namo, pavieniai pastatai dėstomi išilgai bėgių; 2. Aikštė iš dviejų pusių apribojama geležinkeliečių gyvenamaisiais namais, <i>gyvenamieji pastatai</i> išdėstomi prie geležinkeliui lygiagrečios gatvės. <i>Vienas gyvenamasis namas</i> pastatytas toliau nuo keleivių rūmų, prie pervažos (anksčiau buvo pervažos būdelė);
Pabradė	I	1. Užstatymas koncentruojasi prie stoties keleivių namo; 2. Aikštė iš dviejų pusių apribojama geležinkeliečių gyvenamaisiais namais, <i>gyvenamieji pastatai</i> išdėstomi prie geležinkeliui lygiagrečios gatvės. <i>Vienas gyvenamasis namas</i> pastatytas toliau nuo keleivių rūmų, prie pervažos; 3. <i>Vandens bokštas</i> įrengtas šalia keleivių namo;
Švenčionėliai	II	1. Užstatymas retas, užstatoma vakarinė stoties dalis; 2. <i>Gyvenamieji pastatai</i> dėstomi į pietvakarius nuo stoties tarp siaurojo ir plačiojo geležinkelio bėgių (už depo) bei į vakarus nuo siaurojo geležinkelio; 3. <i>Depas</i> pastatytas toliau nuo keleivių rūmų, prie pat jo įrengtas <i>vandens bokštas</i> .

Ignalina	I	1. Užstatymas koncentruojasi išilgai geležinkelio bėgių; 2. Aikštė iš dviejų pusių apribojama geležinkeliečių gyvenamaisiais namais, gyvenamieji pastatai išdėstomi išilgai geležinkelio bėgių, vienoje pusėje su keleivių namu (kitoje bėgių pusėje pasitaiko tik pavieniai pastatai). <i>Vienas gyvenamasis namas</i> pastatytas toliau nuo keleivių rūmų, prie pervažos (kitoje bėgių pusėje); 4. <i>Vandens bokštas</i> įrengtas šalia keleivių namo;
Dūkštas	I	1. Užstatymas koncentruojasi prie stoties keleivių namo; 2. Aikštė iš dviejų pusių apribojama geležinkeliečių gyvenamaisiais namais, gyvenamieji pastatai išdėstomi prie geležinkeliui lygiagrečios gatvės. <i>Vienas gyvenamasis namas</i> pastatytas toliau nuo keleivių rūmų, prie pervažos; 3. <i>Vandens bokštas</i> įrengtas prie patvenkinio
Turmantas	I	1. Užstatymas koncentruojasi prie stoties keleivių namo; 2. <i>Gyvenamieji pastatai</i> išdėstomi išilgai geležinkeliui lygiagrečia gatve. <i>Vienas gyvenamasis namas</i> pastatytas toliau nuo keleivių rūmų, prie pervažos 3. <i>Depas</i> labai nutolęs nuo keleivių rūmų;

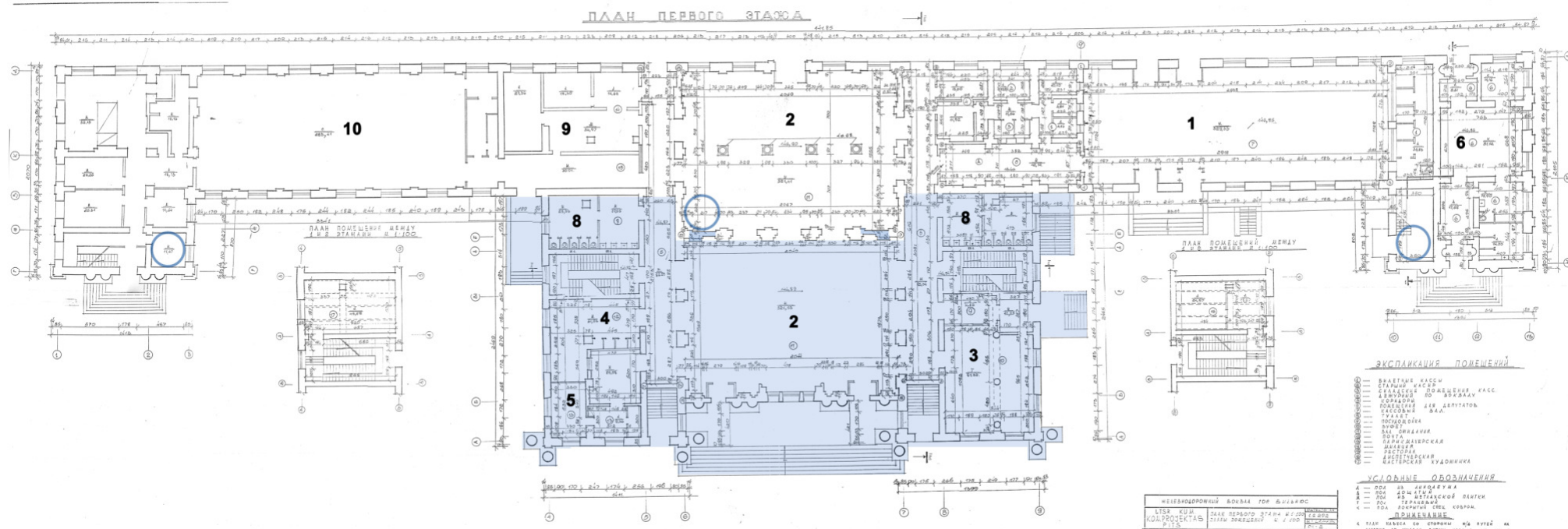
5 priedas. Vilniaus geležinkelio stoties keleivių rūmų planai



19 A pav. Vilniaus geležinkelio stoties Keleivių rūmų 1 aukšto planas iki 1946 m. rekonstrukcijos [6.2]

Patalpų eksplikacija (3 A pav.):

- | | |
|-------------------------|-------------------------------------|
| 1 – Vestibiulis | 6 – Vyriausybės atstovų laukiamasis |
| 2 – Laukiamasis | 7 – Karininkų laukiamasis |
| 3 – Karinis laukiamasis | 8 – Techninės patalpos |
| 4 – Laukiamasis | 9 – Skaitykla |
| 5 – Restoranas | 10 – Sanitarinių patalpų zona |



19 B pav. Vilniaus geležinkelio stoties Keleivių rūmų 1 aukšto planas po 1946 – 1950 m. rekonstrukcijos [6.1]

Patalpų eksplikacija (3 B pav.):

- | | |
|----------------------------|--------------------------------------|
| 1 – Kasų salė; | 6 – Vyriausybės atstovų laukiamasis; |
| 2 – Keleivių laukimo salė; | 8 – San. Mazgai; |
| 3 – Bufetas; | 9 – Milicija; |
| 4 – Paštas; | 10 – Restoranas; |
| 5 – Kirpykla; | |

6 priedas. Ikonografinė medžiaga

Turmantas



20 pav. Turmanto geležinkelio stoties tarnautojų namai – kitoje keleivių rūmų pusėje (pagal laikraščio nuotraukos antraštę), 1940 m.

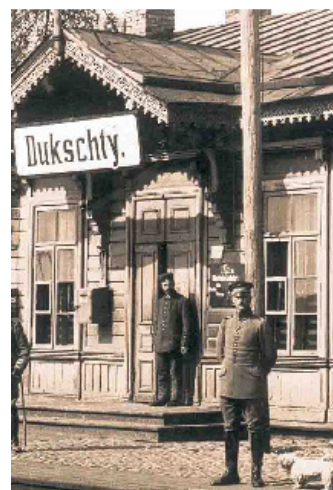


21 pav. Turmanto geležinkelio stoties rūmai iš perono pusės 1940 m.

Dūkštas



22 pav. Geležinkelio stotis, 1914-1917 m.



23 pav. Geležinkelio stotis, 1914-1917 m. Centrinis įėjimas

Ignalina



24 pav. Ignalinos geležinkelio stotis, 1950 m.



25 pav. Ignalinos geležinkelio stotis, 1952 m.



26 pav. Ignalinos geležinkelio stotis, vandens bokštas, 1910-1919 m.



27 pav. Ignalinos geležinkelio stotis, XX amž. pradžia

Švenčionėliai



28 pav. Geležinkelio stotys, 1914-1917 m.



29 pav. Geležinkelio stotys, 1920-1939 m.

Pabradė



30 pav. Geležinkelio stotys, 1930 m.



31 pav. 1938 m. Pabradės miesto geležinkelio stotis

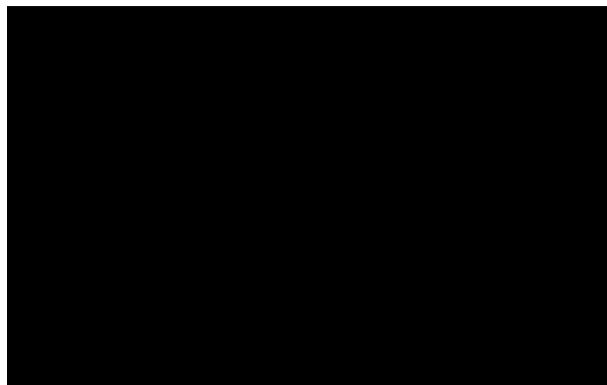


32 pav. Geležinkelio stotys, 1931 m.

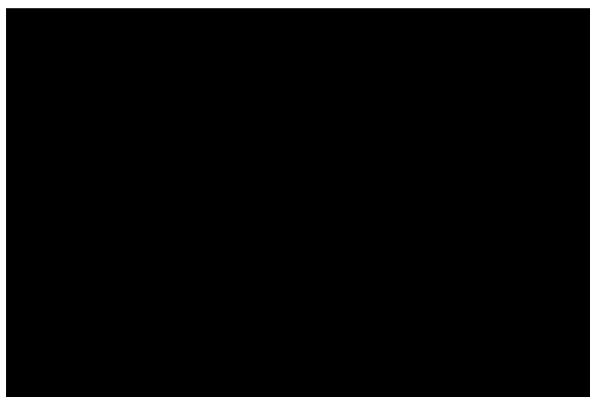
Naujoji Vilnia



33 pav. Geležinkelio stotys, apie 1925 m.



34 pav. Geležinkelio stotys, apie 1917 m.

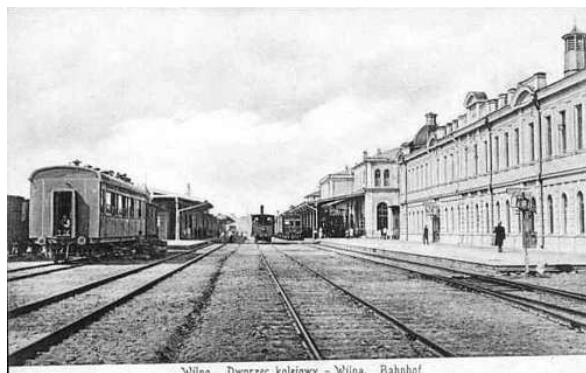


35 pav. Tiltas per Vilnelę, XIX amž. pabaiga



36 pav. Tiltas per Vilnelę, 1905-09-22

Vilnius



37 pav. Geležinkelio g., apie 1910 m., atvirukas, išleido Izd.T-stva "K.P."



38 pav. Geležinkelio g., 1914 m.



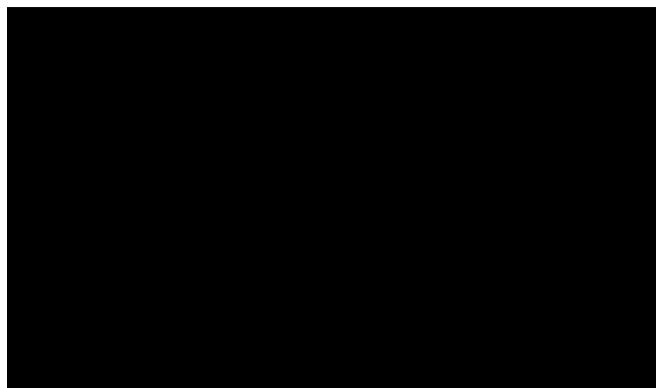
39 pav. Geležinkelio g., apie 1910 m., leidėjas A.S.Suvorinas.



40 pav. Geležinkelio g., 1918 m., leidykla G.K.W.



41 pav. Geležinkelio g., apie 1914 m., fotogr. A.Pavlovičius, atviruką išleido 'T-vo R.Golike i A.Vilborg SPB'.



42 pav. Geležinkelio g., 1904 m., atvirukas, leidėjas A.Fialko.



43 pav. Geležinkelio g., apie 1925 m., atvirukas, išleido A.Fialko, Vilnius



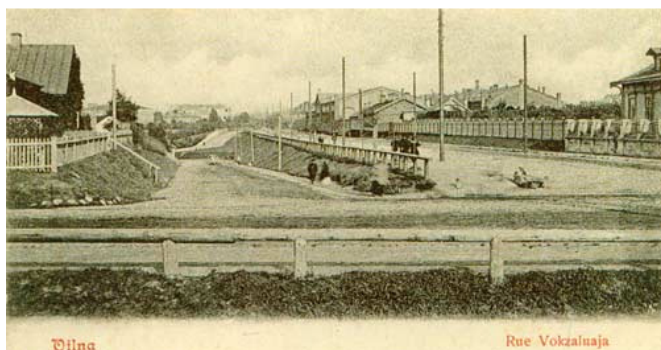
44 pav. Geležinkelio g., 1914 m., atvirukas, išleido Izd.Kontragenstva A.S. Suvorina i Ko



45 pav. Geležinkelio g., apie 1910 m.



46 pav. Geležinkelio g., 1916 m.



47 pav. Geležinkelio g., 1917 m., Kuhlewindt, atvirukas



48 pav. Geležinkelio g., 1917 m., Kuhlewindt, atvirukas



49 pav. Geležinkelio g., 1938 m.



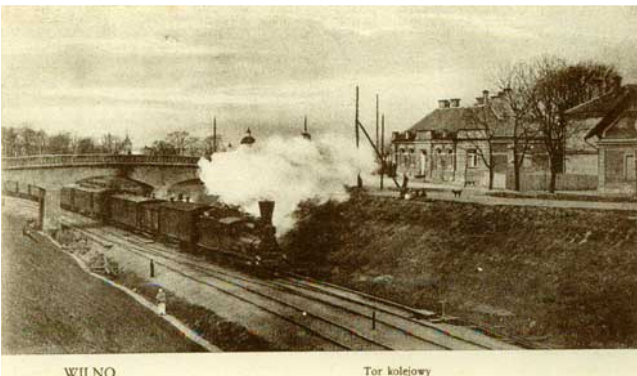
50 pav. Geležinkelio stotis, apie 1875 m.



51 pav. Geležinkelio stotis, 1866 m.



52 pav. Geležinkelio g., apie 1875 m., J.Čechavičius



53 pav. Baltstogės g., 1906 m., atvirukas, leidėjas D.Vizunas
(Vilniaus geležinkelio iškasa)



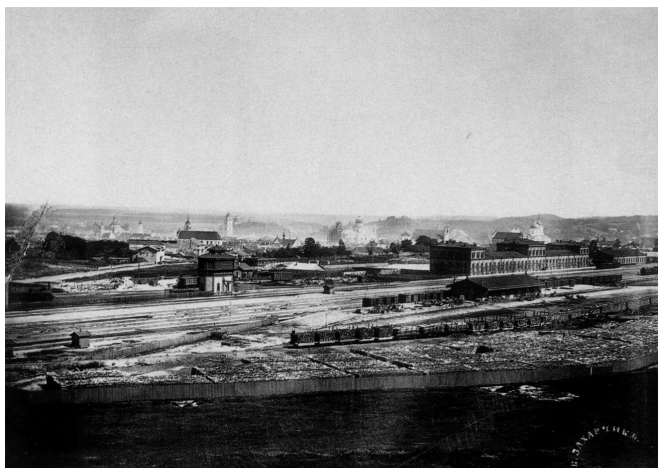
54 pav. Geležinkelio g., 1895 m., Vilniaus geležinkelio stotis



55 pav. Vilniaus prekių stotis, XX pradžia



56 pav. Vilniaus geležinkelio stoties prekių kiemas, 1867 m.

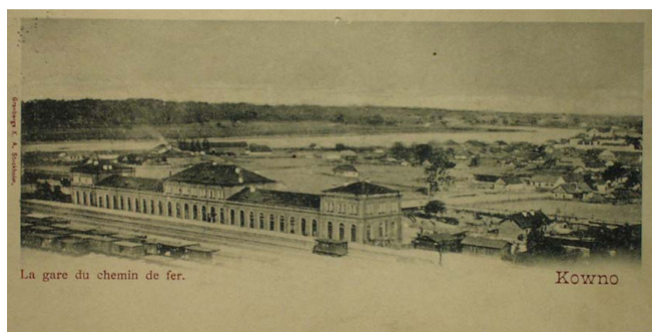


57 pav. Geležinkelio stotis, 1866 m.



58 pav. Geležinkelio g., apie 1863 m., A.Sveikovskis, fotogr.

Tipiniai objektai kituose geležinkelio ruožuose



59 pav. Kauno geležinkelio stotis, 1905 m.



60 pav. Lentvario geležinkelio stotis, 1915 m.

7 priedas. Pagrindinės architektūrinės raiškos elementų charakteristikos

Pagrindiniai architektūrinės raiškos elementai:

- Ritmas;
- Proporcijos;
- Mastelis, masteliškumas (masto plotumas);
- Tapatumas, niuansas, kontrastas;
- Simetrija;

Ritmas

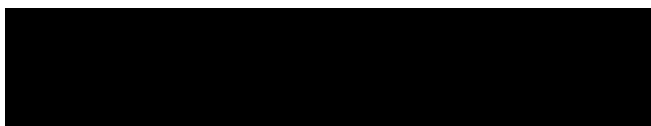
„*Ritmas* yra dėsninga elementų kaita laike ir erdvėje.“ [6, p.52] Ritmas pasireiškia daugumoje meno sričių (ne tik architektūroje), todėl yra laikoma universalia meninės raiškos priemone. Ji būdinga tapybai, naudojama sudarant mozaikas, plačiai sutinkama muzikoje. Architektūroje ritmas pasireiškia kaitaliojant ne tik skirtingus fasado ar interjero elementus (langai, durys, puošybiniai elementai ir kita), bet ir tarpus tarp jų bei apibūdina jų dėsningą pasikeitimą. „Atskiras ritmo variantas, kuris parodo tik pasikartojimo dėsningumą vadinasi *metru*.“ [6, p.52] (61 pav.).

Ritmas dažnai atspindi pastato planų ir fasadų funkcines savybes (žmonių srautų judėjimas, daugkartinis butų langų išdėstymas). Šiuolaikinėje architektūroje ritmas dažniausiai sąlygotas tipinių statybinių elementų naudojimu tačiau ankstesniems architektūriniams judėjimams, pavyzdžiui istorizmui, būdingas ritmo panaudojimas pastato išraiškesnei formai užtikrinti pastato grožiui, vientisumui pabrėžti.

Be paprasčiausio ritmo tipo – metro, išskiriamos kelios sudėtingesnės jo rūšys, kurios skirstomos pagal *progresijos tipą* (atitinka matematinės progresijos tipus):

- *geometrinė* (kiekvienas sekantis skaičius (pvz: tarpas) didesnis už prieš jį buvusį n kartu);
- *aritmetinė* (kiekvienas sekantis skaičius (pvz: tarpas) didesnis už prieš jį buvusį skaič. n);
- *harmoninė* (atvirkštinė aritmetinei progresijai);

Išskiriamas ir atskiras ritmo variantas vadinamas sudėtinio (62 pav.). Jis visiškai atitinka savo pavadinimą t.y. šitas ritmas savo sudėtyje turi ne vieną, o kelis pasikartojančius objektus (fasado elementus ar kita): „<...> juos galima nagrinėti kaip paprastu metrinių eilių su vienodais tarpais sudėjimo rezultata.“ [6, p.55]



61 pav. Metras.



62 pav. Sudėtinis ritmas

Ritmas turi kelias *savybes*, viena pagrindinių – *ritmo kryptis*. Tai yra viena svarbiausių charakteristikų apibūdinančių architektūrinę formą, dažniausiai pasitaikančios ritmo kryptys – horizontali ir vertikali: „Ritmas yra viena pagrindinių meninių priemonių – parodyti tūrinės formos tektoniką. Vertikalių ir horizontalių krypčių ritmai atspindi tektoninių krypčių dinamiką.“ [6 p.69]. Abi jos yra būdingos istorizmui, kitoms architektūrinėms mokykloms. Galimos ir kitos ritmo trajektorijos (pagal pasvirusią liniją ar kreivę), tačiau jos yra daug retesnės. Kitos ritmo savybės:

- *ritmo nutįsimas* (ritmo eilės ilgis. Žmogus dažniausiai gali suvokti dėsningą elementų eilę, susidedančią jau iš trijų objektų, optimalus objektų skaičius 7 ± 2);
- *ritmo masės sotis* (elementų sudarančių ritmo eilę tankumas);
- *ritmo objektų posūkio kampas pagrindinės plokštumos atžvilgiu*;
- *ritmo objektų geometrinės formos pasikeitimas*;

Proporcijos

„Viena svarbiausių priemonių kuria pasitelkiama kuriant išraiškingą ir vientisą formą yra proporciškumas.“ [6, p.73]

Proporcija (proporcingumas) yra atitinkamas atskirų pastato dalių santykis tarpusavyje. „Tūrinės-erdvinės kompozicijos“ knygos autoriai išskiria tris pagrindine proporcijos reikšmę:

- „Pirmiausia proporcija reiškia pagrindinių objekto parametrų tarpusavio santykį (aukštis, plotis, ilgis)“. [6, p.73] Šiuo atveju proporcija apibūdina vieno objekto parametrus trijose koordinatėse.
- Antroji proporcijos reikšmė artimiausia matematinei: „Proporcija architektūroje (kaip ir matematikoje) suprantama kaip skirtingų gretinamų objektų ir jų dalių parametrų bei savybių santykių lygybė, matematinėje formoje užrašoma kaip $A/B=C/D$.“ [6, p.73]
- Architektūroje nagrinėjami ne tik kiekybiniai formos parametrai (kaip matematikoje). „<...> architektūroje, proporcija suprantama, kaip dėsningas skirtingų dydžių, surišančių atskiras pastato formas ir parametrus į bendrą visumą, santykis. Proporcija architektūroje yra reikšmė atspindinti dėsningą kiekybinį masto pasikeitimą, perėjimą nuo vienos formos prie kitos.“ [6, p.73] Galima teigti, kad pirmosios dvi proporcijos reikšmės yra paskutiniojo apibrėžimo sudėtinės dalys.

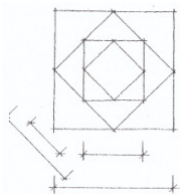
Proporcijos, kaip ir ritmas, gali būti skirstomos pagal *progresijos tipus*, šiuo atveju jų savybės visiškai sutampa:

- *geometrinė*;
- *aritmetinė*;
- *harmoninė*;

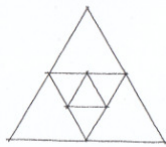
Tačiau proporcijai būdingas dar vienas skaičių eilės variantas – *auksinis pjūvis*. Jeigu tam tikros atkarpos ilgi priimti lygu vienetui, tai naudojant auksinio pjūvio taisyklę, jo dalys A ir B bus lygios: $A = 0,618$, $B = 1 - 0,618 = 0,382$, tokiu būdu gaunama skaičių seka:

... – 0,146 – 0,236 – 0,382 – 0,618 – 1 – 1,618 – 2,618 – 4,236 – ...

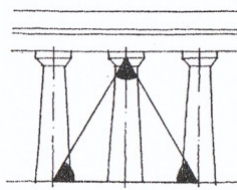
Per šimtametę statybos istoriją buvo sukurta daug skirtingų *proporcijų sistemų*, pavyzdžiui, sistemos besiremiančios įbrėžtais trikampiais ir keturkampiais (*63 A, B pav.*), lygiašonių trikampių (*63 C pav.*), auksinio stačiakampio taisykle (*63 D pav.*). Paskutiniu atveju, įbrėžus į stačiakampį kvadratą, likusio mažojo stačiakampio šonų santykis atitinka auksinį pjūvį, ši procesą galima kartoti iki begalybės. Aukso pjūvis gaunamas ir penkiakampės ar dešimtkampės žvaigždžių pagrindu, kadangi jų įstrižainės sudalina kampus auksinio pjūvio pagrindu.



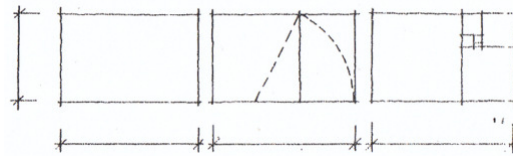
63 A pav.



63 B pav.



63 C pav.



63 D pav.

63 A pav. – įbrėžtų keturkampių proporcijos sistema;

63 B pav. – įbrėžtų trikampių proporcijos sistema;

63 C pav. – lygiašonių trikampių sistema (Senosios Graikijos kolonų eilė);

63 D pav. – auksinio stačiakampio taisyklė;

Kalbant apie proporcijas, reikia paminėti ir *modulinę sistemą*. Ši sistema remiasi sąlyginio vieneto parinkimu, kuriuo atžvilgiu kuriamas visas statinys ar atskiri jo elementai. Ryškiausias šio metodo naudojimo pavyzdys – antikinių orderių sudarymas, kur kaip modulis naudojamas kolonos spindulis ar skersmuo. Modulio naudojimas yra viena iš priemonių naudojamų kuriant harmoningą pastato struktūrą.

Proporcijos naudojamos dviem atvejais: kuriant naują formą bei analizuojant esamą objektą. Antruoju atveju svarbu prisiminti, kad atrasti proporciniai dėsningumai jau egzistuojančiuose statiniuose ne visada reiškia, kad jie buvo sąmoningai naudojami. Šis teiginys tinkamas ir visoms kitoms architektūrinės raiškos priemonėms.

Mastelis, masteliškumas

Mastelis ir masteliškumas turi dvi skirtingas reikšmes.

Sąvoka *architektūrinis mastelis* susijusi su skirtingų dydžių santykiu: „<...> santykis tarp viso pastato ir atskirų jo dalių, tarp statinio dalių ir jo detalių, tarp statinio ir supančios jį aplinkos – konteksto kuriame pastarasis buvo sukurtas.“ [6, p.80] Galima išskirti du mastelio tipus:

- stambus mastelis (kompozicija sudaryta iš pakankamai stambių, jos pačios matmenų atžvilgiu, elementų)
- smulkus mastelis (turis sudarytas iš smulkiu objektų, paliginus su jo pačio bendru dydžiu);

Savo ruožtu *masteliškumas (masto platumas)* – yra svarbi kokybinė charakteristika. Ji susijusi su žmogaus pojūčiais jam esant pastato viduje ar šalia jo: „Mes vadiname architektūrine erdvę masteliška, jei joje esantis žmogus (einantis gatvę, kertantis aikštę, judantis ar tik esantis interjero erdvėje) jaučia šią terpę, suvokia ir vertina kaip proporcinga jam, patogia, atitinkanti tikslą bei poreikius.“ [6, p.80] Kitą vertus, vertinant masteliškumą žmogaus požiūriu, reikia atsižvelgti istorinį *laiko tarpą, socialinę, kultūrinę terpę, žmogaus amžių, jo įsitikinimus*. Toks vertinimas turi daug subjektyvių kriterijų. Todėl pagrindiniai tokio vertinimo kriterijai gali būti *funkcinis atitikimas paskirčiai ir erdvės komforto pojūtis*.

Masteliškumas mieste yra siejamas su objektų dydžiais bei atstumais tarp jų. „Miesto erdvės, kurių dydis didesnis nei 130 – 140 m, žmogui gali atrodyti per plačios, nes tai yra maksimalus atstumas, kuriame akis leidžia įžiūrėti kitų žmonių veiksmus, tuo tarpu, erdvės, kurios neviršija 25 m, iššaukia intymumo pojūtį, tokiam atstume galima įžiūrėti žmogaus veido bruožus, išreikšiamas emocijas.“ [6, p.87-88]

Atskleidžiant masto platumą svarbios *mastelio rodyklės*. Tai yra skitingi elementai, prie kurių žmogus yra pripratęs (langai, durys, aptvėrimai, smulkesnės detalės). Jie padeda žmogui suvokti viso objekto dydį, jo mastelį paliginus su kitais objektais.

Ne visada architektūrinis mastelis visiškai harmoningas, atitinka funkcines savybes. „Mastelis gali būti sąmoningai iškraipomas, jei jis naudojamas konkrečiam tikslui – iššaukti vienokius ar kitokius emocinius pojūčius, suformuoti tam tikrą nuomonę apie architektūrinį kūrinį“ [6, p.90] Čia galima išskirti tris masteliškumo tipus:

- įprastas mastelis, atitinkantis įprastus reikalavimus;
- padidintas mastelis, suteikiantis objektui svarbumą;
- perdėtas mastelis, suteikiantis nepaprastą reikšmę (šiuo atveju objektas užima ypatingą vietą, mastelio rodyklės tokiame statiniui nebegalioja);

Tapatumas, niuansas, kontrastas

Kontrastas ir niuansas – parodo skirtumo lygį tarp nagrinėjamų objektų. „Santykis tarp lyginamų objektų yra *kontrastinis*, kai skirtumai tarp jų yra labai aiškūs, niuansinis santykis pasireiškia kai vyrauja panašumas, skirtumai tarp tyrinėjamų elementų labai maži.“ [6, p.91] *Tapatumas* parodo į objektų visišką identiškumą, vienodumą (64 pav.).

Tapatumas, niuansas, kontrastas formuoja bei reguliuoja architektūrinės formos kūrimą, santykį su ją supančią aplinką, su kitais šalia esančiais statiniais. Šios architektūrinės raiškos priemonės egzistuoja beveik visuose architektūriniuose objektuose, tačiau labiau pasireiškia tik jei viena iš jų vyraujanti.



64 pav. Panašumai ir skirtumai lyginant paprasčiausias geometrines formas.

A – tapatumas;
B – niuansas;
C – kontrastas;

Tapatumo elementai yra langai, durys, daug jų pasitaiko architektūriniuose objektuose, kur naudojami surenkami elementai, modulinėse sistemose (vienodų kolonų eilės, langų išdėstymas fasade, ornamentai ir pan.). Tačiau formos, pagrįstos besikartojančiais elementais, dažniausiai turi papildymus besiskiriančius nuo pagrindinės medžiagos, fono (pavyzdžiui Senovės Graikijoje – kolonų eilės buvo žymimos pastorintomis kolonomis kraštuose; centrinėje ašyje, antrame plane buvo įrengiamas portalas, pastato centrui pabrėžti). Karnizų ornamentai turi užbaigimus pastato kampuose skirtingus nuo visos likusios metrinės eilės.

Vienas iš būdingiausių *niuanso* pavyzdžių – ritmo eilės, kur tarpas tarp elementų ar pačių besikartojančių elementų dydis pastoviai, nežymiai didėja ar mažėja. Tokie pasikartojantys pasikeitimai nėra žymūs todėl yra niuansiniai. Niuansas kartu su kitomis architektūrinės raiškos priemonėmis *apsprendžia formos būklę*:

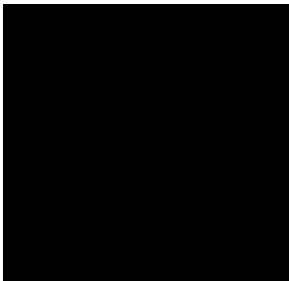
- lengvumas ir sunkumas;

- statika ir dinamika;
- masyvumas ir erdviškumas;

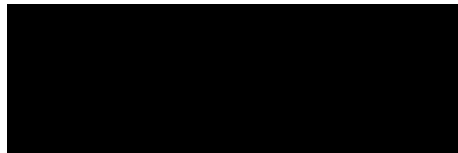
Niuansiniai skirtumai gali kompoziciškai *užfiksuoti* pastato *apačią ir viršų*, (tačiau čia svarbią reikšmę turi ir konstrukcinė-tektoninė prasmė). Tokių objektų pavyzdžiuose yra aiškiai pabrėžtas pirmas aukštas, naudojant stambesnes formas bei viršutinis, kur sutinkami smulkesni elementai: „<...> renesansiniuose rūmuose formos kokybės mažėjimas t.y. dydžio mažėjimas vertikalėje, judant į viršų, pasiekiamas dėl niuansinių skirtumų tarp jų elementų“ (65 pav.) [6, p.99]

Tačiau, kartais niuansiniai skirtumai yra klaida. Tarp tokių klaidų yra „blogi kampai“ (kampai nežymiai skiriantis nuo stataus), fasaduose ne tikslus santykis tarp angų (pavyzdžiui nežymūs skirtumai ritme), nukrypimai nuo vertikalės ir horizontalės (65 pav.).

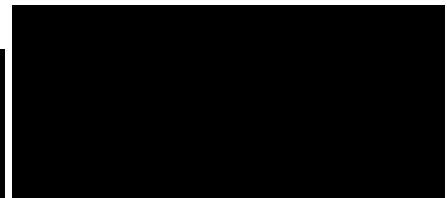
Objektai, kur sutinkamas tik niuansas yra pakankamai harmoningi, subalansuoti, bet visiškai nedinamiški. Dinamiškumas pasiekiamas naudojant *kontrastą*.



65 pav. Renesansiniai rūmai



65 A pav. – „blogų kampų“ palyginimas su stačiu kampu;



65 B pav.

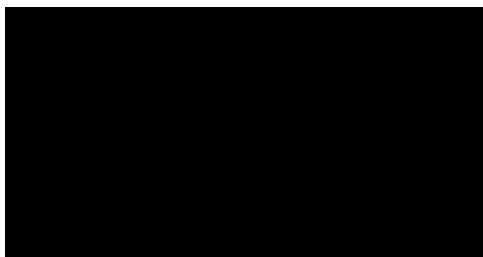
65 B pav. – niuansinis centrinio elemento nukrypimas nuo centinės ašies, sukiantis atsitiktinės klaidos pojūtį;

Kontrastas padeda pasiekti formų išraiškingumą ir dinamiškumą. Naudojant tik niuansą žmogaus akiai tarsi nėra už ko „užsikabinti“, fasadai yra harmoningi, bet gana nuobodūs. Daug geriau praeivio žvilgsnis fiksuoja elementus išsiskiriančius iš aplinkos, savo geometrine forma ar kitomis savybėmis. „Būtent todėl kontrastas architektūrinėje kompozicijoje pirmiausia siejamas su akcentuotais mazgais, dominantėmis bei elementais kompozicijoje turinčiais ypatingą vaidmenį dėl to reikalaujančiais specialių priemonių šiam vaidmeniui išryškinti <...>.“ [6, p.100] Tačiau svarbu prisiminti, kad per stiprus kontrastas gali sugriauti kompoziciją.

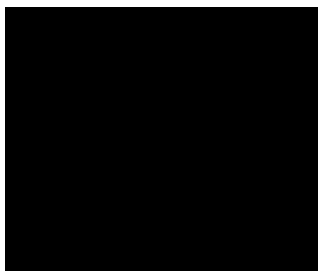
Galima pažymėti kelias *kontrasto naudojimo sritys*:

- kontrasto principas gali būti taikomas gretinant objekto formas su jį supančia aplinka;
- kontrastas gali būti taikomas nustatant atskirų elementų vietą kompozicijoje. Kiekvienas objektas išsiskiria, pritraukia dėmesį tiek, kiek jis yra kontrastingas, kitų objektų atžvilgiu. Keičiant kontrastą tarp kompozicijos elementų, naudojant niuansą ir tapatumą pasiekiamas harmoniškumas ir vientisumas;
- kontrastas pabrėžia funkcinės zonas;

66 pav. parodyti du skirtingi šios architektūrinės raškos priemonės naudojimo pavyzdžiai. Viena vertus kontrasto pagrindu gali būti lyginami du skirtingi tūriai, išryškinant pagrindinį (83 A pav.) kita vertus, kaip parodyta 66 B pav. „<...> kontrastingai priešpastatyti masė ir erdvė, kompozicijos centras yra tuščiaame plote ariniame pravažiavime.“ [6, p.101]



66 A pav.



66 B pav.

66 A pav. – Admiraliteto pastato Sankt-Peterburge fragmentas. Dviejų tūrių kontrastingas priešpastatymas.

66 B pav. – Konstantino triumfo arka sudaryta masės ir erdvės kontrasto pagrindu

Simetrija.

Simetrija laikoma viena veiksmingiausių priemonių tūrinės formos vientisumui užtikrinti. *Simetrija* vadinamas „dėsningas tūrinės – erdvinės kompozicijos vienodų dalių išdėstymas vienu kitų atžvilgiu.“ [6, p.103] Vienodos tūrimos omenyje ne tik visiškai identiškos, bet ir veidrodiskai panašios.

Perkėlimo operacijos, kurios gali būti vykdomos su simetrija vadinamos *simetrijos pertvarkymais*, tarp jų pagrindiniai yra:

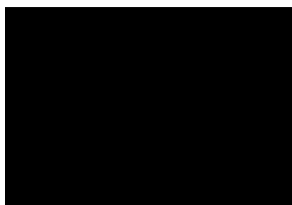
- pasukimas (sukimas);
- lygiagretus pernešimas;
- atspindėjimas;

Pagrindiniai simetrijos funkcinės dalys:

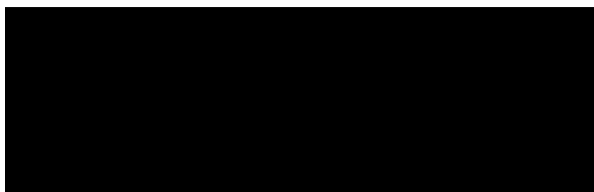
- simetrijos elementai (taškas, linija, plokštuma – pagalbinių elementai, kuriais naudojamosi vykdant simetrijos pertvarkymus);
- simetrijos centras („ypatingas taškas, esantis figūros viduryje ir pasižymintis tuo, kad kiekviena tiesė, nubrėžta per jį, į abi puses lygiais atstumais, kerta atitinkamai vienodus figūros taškus“ [2, p.57]);
- simetrijos plokštuma (įsivaizduojama plokštuma, kuri skiria dvi veidrodines, lygias pagal dydį vienos figūros dalis, būdinga veidrodinei simetrijai);
- simetrijos ašis (ašis aplink kurią sukamas objektas, norint simetrijos efektą, būdinga ašinei simetrijai)

Pagrindiniai simetrijos tipai:

- veidrodinė simetrija (susideda iš dviejų atspindėjusių vienos figūros dalių, išdėstytų viena kitos atžvilgiu, kaip realus objektas ir jo atspindys veidrodyje) (84 A pav.);
- ašinė simetrija (gaunama sukant objektą/objektus aplink ašį) (84 B pav.);
- perstūmimo simetrija (gaunama išilgai pernešimo ašį pastumdžius formą tam tikru atstumu, paprasčiausias tokios simetrijos pavyzdys – metras)



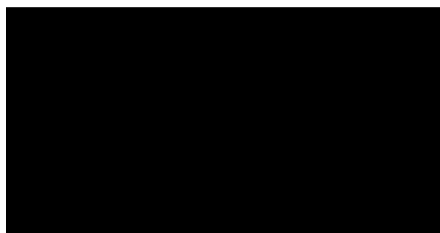
67 A pav. Veidrodinė elementų simetrija.



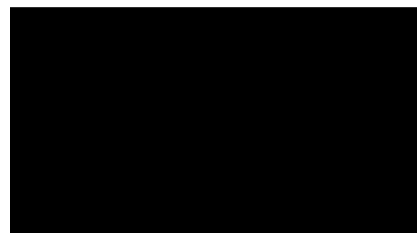
67 B pav. Ašinė elementų simetrija, tokios simetrijos pavyzdys – kolonos voliutos.

Toks figūros pernešimas vadinamas *transliacija*. *Transliacija* turi keletą savybių:

- perstūmimo ašis (ašis, išilgai kurią vyksta perstūmimas)
- perkilimo periodas (trumpiausias kelias, kuriuo paslenkamos figūros);
- transliacijos tipas (linijinė – ašyje X, parketinė – ašyse X ir Y, erdvinė – ašyse X, Y, Z);



68 A pav. Perstūmimo simetrija, ornamentas jos pagrindu.



68 B pav. Slystančio atspindžio simetrija, ornamentas jos pagrindu

Antriniai simetrijos tipai (gaunami sudedant pagrindinius simetrijos tipus):

- sraigtinė simetrija (gaunama kai sutampa simetrijos ašis bei pernešimo ašis, būdingiausias pavyzdys – sraigtiniai laiptai);
- slystančio atspindžio simetrija (gaunama, kai sutampa simetrijos plokštuma ir pernešimo simetrija);

Kitos sąvokos susijusios su simetrija.

„*Asimetrija* – sąvoka priešinga simetrijai, parodo į visišką simetrijos nebuvimą.

Disimetrija – niuansinis nukrypimas nuo simetrijos, dažniausiai jis susijęs su atskirų detalių asimetrija ar jų išdėstymo asimetrija kompozicijoje, kuri pati yra simetriška.

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“. [6, p.109]

8 Priedas. Objektų architektūrinės raiškos analizė

11 lentelė. Objektų vertinimas.

Bendras Nr.	Nr.	Miestas	Vienodų obj. grupės	Pastato Nr.	Architektūrinės raiškos elementai																															
					1		2		3		4							5																		
					Ritmas / Metras		Proporciškumas		Mastelis		Mastelėku-mas		Tapatumas			Niuanas		Kontrastas		Simetrija				Asimetrija			Disimetrija			Antisimetrija						
					Angos	Arch. Det.	Tūrio El.	Angos	Tūrio El.	Stambus m.	Smulkus m.	Angos	Arch. Det.	Tūrio El.	Angos	Arch. Det.	Tūrio El.	Angos	Arch. Det.	Tūrio El.	Angos	Arch. Det.	Tūrio El.	Angos	Arch. Det.	Tūrio El.	Angos	Arch. Det.	Tūrio El.	Angos	Arch. Det.	Tūrio El.				
1. Gyvenamieji pastatai																																				
1	1	Bezdonys	B 10.4	3	4	1	1	2	1	3	3	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	3	1	1	1	4	1	1	1	1	
2	2	ts (šarp P ir S)	1	ts 26	3	4	1	1	2	1	3	3	4	3	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	3	1	1	1	4	1	1	1	1	
3	3	ts (šarp S ir I)	1	ts 30	3	4	1	1	2	1	3	3	4	3	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	3	1	1	1	4	1	1	1	1	
4	4	ts (šarp D)	1	ts 16	3	4	1	1	2	1	3	3	4	3	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	3	1	1	1	4	1	1	1	1	
5	5	ts (šarp D)	1	ts 17	3	4	1	1	2	1	3	3	4	3	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	3	1	1	1	4	1	1	1	1	
6	6	ts (šarp D ir T, arčiau T)	1	ts 20	3	4	1	1	2	1	3	3	4	3	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	3	1	1	1	4	1	1	1	1	
7	7	ts (šarp D ir T, arčiau T)	1	ts 19	3	4	1	1	2	1	3	3	4	3	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	3	1	1	1	4	1	1	1	1	
8	8	Pavilnys	2	PV 10.1	1	1	1	1	1	2	2	3	4	1	1	1	1	1	1	3	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
9	9	ts (šarp NV ir B)	2	ts 34	1	4	1	1	1	2	2	3	4	3	1	1	1	1	1	3	3	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
10	10	ts (šarp V ir PV)	2	ts 35	1	4	1	1	1	2	2	3	4	3	1	1	1	1	1	3	3	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
11	11	ts (šarp B ir P)	2	ts 36	1	4	1	1	1	2	2	3	4	3	1	1	1	1	1	3	3	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
12	12	Pavilnys	3	PV 10.2	3	4	1	1	1	2	2	4	4	1	1	1	1	1	1	4	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
13	13	Ignalina	1	I10.6	1	4	1	1	1	2	2	4	4	3	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	1	
14	14	Dūkštai	1	D10.5	3	4	1	1	2	1	2	4	4	3	1	1	1	1	1	4	4	4	1	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
15	15	Svečionėliai	1	S10.1	3	4	1	1	1	2	2	4	4	3	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
16	16	Bezdonys	3	B10.3	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	
17	17	Bezdonys	3	B10.6	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	
18	18	Dūkštai	3	D10.1	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
19	19	ts (šarp V ir NV)	3	ts 23	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
20	20	ts (šarp V ir D)	3	ts 11	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
21	21	ts (šarp V ir D)	3	ts 15	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
22	22	ts (šarp D ir T - Gerkenys)	3	ts 18	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
23	23	ts (šarp D ir T)	3	ts 21	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
24	24	ts (šarp B ir P)	3	ts 39	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
25	25	Ignalina	1	I10.7	3	4	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
26	26	Naugai Vilnia	4	NV 10.2	4	4	1	1	2	1	3	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
27	27	Pabrada	4	P10.3	4	4	1	1	2	1	3	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
28	28	Turnantai	4	T10.1	4	4	1	1	2	1	3	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
29	29	Ignalina	1	I10.3	4	4	1	1	2	1	3	4	4	3	1	2	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
30	30	Ignalina	1	I10.5	3	4	1	1	2	1	3	4	4	3	1	3	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
31	31	ts (šarp B)	5	ts 22	4	4	1	1	1	2	2	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
32	32	ts (šarp V ir NV)	5	ts 01	4	4	1	1	2	1	3	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
33	33	ts (B ir P)	5	ts 03	4	4	1	1	2	1	3	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
34	34	ts (šarp P ir S)	5	ts 04	4	4	1	1	2	1	3	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
35	35	ts (šarp B ir P)	5	ts 33	4	4	1	1	2	1	3	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1	
36	36	ts (šarp P ir S)	6	ts 32	1	3	1	1	1	2	2	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	
37	37	ts (šarp S ir I - Pakretuonys)	6	ts 37	1	3	1	1	1	2	2	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	
38	38	ts (šarp P ir S - Zeimenai)	6	ts 31	1	3	1	1	1	2	2	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	
39	39	ts (šarp P ir S - Padėmėnai)	6	ts 40	1	3	1	1	1	2	2	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	
40	40	ts (šarp P ir S - Padėmėnai)	6	ts 41	1	3	1	1	1	2	2	4	4	3	1	1	1	1	1	1	4	3	4	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	
41	41	Bezdonys	7	B10.1	1	3	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	3	4	4	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	
42	42	Bezdonys	7	B10.2	1	3	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	3	4	4	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	
43	43	Pabrada	7	P10.1	1	3	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	3	4	4	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	
44	44	Pabrada	7	P10.2	1	3	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	3	4	4	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	
45	45	Ignalina	7	I10.2	1	3	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	3	4	4	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	
46	46	Dūkštai	7	D10.3	1	3	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	3	4	4	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	
47	47	Dūkštai	7	D10.4	1	3	1	1	2	2	2	4	4	3	1	3	1	1	1	1	3	4	4	1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	
48	48	Ignalina	7	I10.1	3	4	1	1	1	1	3	4	4	3	1	3																				

11 lentelė. Objektų vertinimas.

[illegible]

Vīnūs (6 objektu)	Bēntras bālū skačūs:	20	17	8	15	7	15	9	17	19	17	8	10	10	8	12	5	5	19	17	16	5	5	8	17	17	7	5	5	8	8			
	Bālū sumā:			42		22						44	24	28	26	22		22		52			18	34	42	41	17	1	17	1	18			
	Sāntīkynūs bālū skačūs:	4	3,4	3	1,4			3	1,8	3,4	3,8	3,4	1,4	2	2	1,6	2,4	1	1	3,8	3,4	3,2	1,4	1	1,6	3,4	3,4	1,6	1	1	1,4	1	1,6	
	Sāntīkynū bālū sumā:			8,4		4,4				8,8			5,6	4,4	4,4				10,4				3,6		8,4	8,4	3,4	3,4		3,4		3,6		
Pavīrys (3 objektu)	Bēntras bālū skačūs:	5	8	3	3	5	7	10	12	9	3	3	3	3	7	7	3	7	8	6	9	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3		
	Bālū sumā:			16											17	17									14	1	1	9	9	9	9	9		
	Sāntīkynūs bālū skačūs:	1,6667	2,67	1	1	1	1,67	2,33	3,33	4	3	24	1	1	1	1	2,3333	1	2,3333	2,6667	2	3	3	1	1	1	2,667	14	1	1	1	1	1	
	Sāntīkynū bālū sumā:			5,33								8		3	3		5,667		5,667				3	1	1	4,667	3	3	3	3	3	3		
Naujoji Vīnūs (6 objektu)	Bēntras bālū skačūs:	18	16	6	12	9	13	13	24	20	14	6	11	6	8	11	6	12	21	13	17	6	6	8	18	18	6	6	6	19	6	6	8	
	Bālū sumā:			40		21						46	21	29	29			61		29							20					20		
	Sāntīkynūs bālū skačūs:	3	2,67	1	2	1,5	2,17	2,17	4	3,33	2,33	40	1	1,8333	1	1,3333	1,8333	1	2	3,5	2,167	2,8337	3	3	4	1	1	3,1667	1	1	1	3,3333	1	1
	Sāntīkynū bālū sumā:			6,67		3,5				6,667			4,167		4,167		4,833		6,5			3,333		7		5,167		3,333		3,333		3,333		
Bezdomys (9 objektu)	Bēntras bālū skačūs:	19	29	9	20	14	17	19	34	35	30	9	18	9	9	10	9	13	36	31	34	9	9	9	21	31	9	9	9	9	9	9	9	
	Bālū sumā:			57		34				74			36	32	32			101									27					27		
	Sāntīkynūs bālū skačūs:	2,1111	3,22	1	2,22	1,56	1,89	2,11	3,78	3,89	3,33	1	2	1	1	1,1111	1	1,4444	4	3,444	3,7778	1	1	1	2,3333	3,444	1	1	1	1	1	1	1	
	Sāntīkynū bālū sumā:			6,33		3,78				8,222			4			4		3,556									6,778		3		3,333		3	
Pabradē (8 objektu)	Bēntras bālū skačūs:	13	19	6	17	12	12	18	28	28	17	10	8	17	29	20	23	8	8	11	14	22	46	8	8	12	8	8	8	8	8	8	8	
	Bālū sumā:			40		29						38		72			72											24				24		
	Sāntīkynūs bālū skačūs:	1,625	2,375	1	2,125	1,5	1,5	2,25	3,5	3,5	2,125	1,25	2,375	1	1	1,5	1	2,125	3,625	2,5	2,8													