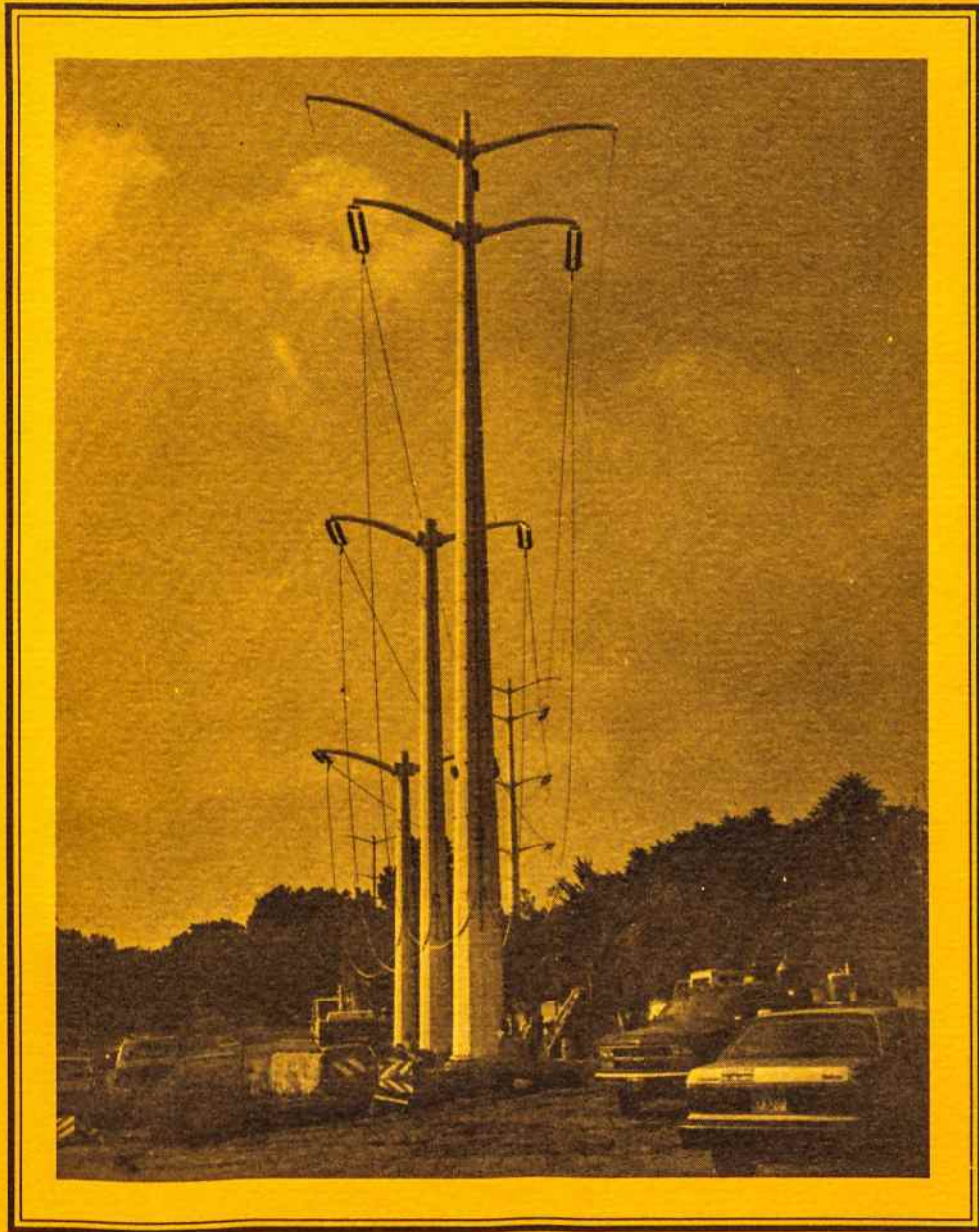




TECHNIKOS

ŽODIS

1994 No.4



TECHNIKOS ŽODIS

Pasaulio ir Amerikos lietuvių inžinierių ir architektų s-gos PLIAS/ALIAS organas. Įsteigtas 1951 metais. Leidžia ALIAS Chicagos skyriaus Technikinės spaudos sekcija. Išeina kas trys mėnesiai. Prenumerata 15 JAV dol. metams

THE ENGINEERING WORD

Published by American Lithuanian Engineers and Architects Association, Inc. Chicago Chapter Technical Press Section. Established 1951. Published quarterly. Yearly subscription \$15.00 U.S.

Spaudos sekcijos vadovas

Kostas Burba

Redaktorius - Editor

Viktoras Jautokas
5859 S. Whipple St.
Chicago, IL 60629
Tel. 312/778-0699

Red. pavaduotojas

G.J. Lazauskas
208 W. Natoma Ave
Addison, IL 60101
Tel. 708/543-8198

Administratorius

A. Brazdžiūnas
7980 W. 127th St.
Palos Park, IL 60464
Tel. 708/448-4652

Atstovai

Edm. Arbas
Los Angeles. CA

S. Bačkaitis
Washington, D.C.

J. Gimbutas
Boston, MA

Kompiuterizacija

Rūta Jautokienė

Spaudė

M. Morkūno spaustuvė
3001 West 59th St.
Chicago, IL 60629

TURINYS — CONTENTS

Nuo redaktoriaus stalo	V. Jautokas	1
From the Editor's Desk		
Salako bažnyčios bokšto smailės atstatymas	A. Panavas	2
The Rebuilding of the Church of Salakas Steeple		
Jūrų įstatymas	A. Mažeika	6
The Law of the Sea		
Lietuvos geležinkelių istoriniai bruožai	Č. Vištakas	8
Historical Perspective of Lithuania's Railways		
Prisiminimai apie Vilnių	A. Paškevičius	12
Reminiscence about Vilnius		
Lietuviai technikinėje literatūroje	J. Bilėnas	14
Lithuanians in Technical Literature		
Lietuvos architektūros muziejus	M. Baužienė	18
Architectural Museum of Lithuania		
Pabaltiečių seminaras Kanadoje	A.N. Kulpavičius	22
Baltic Seminar in Canada		
Mūsų mirusieji	J. Gimbutas	23
Our Deceased	R. Markauskas	
Mūsų veikla	K. Burba	25
Our Activities	J. Baris	
Iš Lietuvos spaudos	G. Lazauskas	27
From Lithuania's Press		
Sveikinimas	E. Arbas	29
Greeting		

VIRŠELIS:

Nauji Chicagoje 345 kV laidai, kurie pradės eiti nuo šios vietos po žeme. Tęsis 6.2 mylios iki miesto centro paskirstymo stoties. Tai pirmas Chicagoje šios rūšies aukšto voltažo projektas. Kaina 46 mil. dolerių.

Nuotr. ComEd,
gauta per inž. Joną Martinkų

COVER:

New 345 kV transmission lines to Chicago. From this point the lines will go 6.2 miles underground to Downtown substation. First such project in Chicago. Will cost 46 mil. dol.

Photo Courtesy of ComEd,
received by Jonas Martinkus

TECHNIKOS ŽODIS

THE ENGINEERING WORD

XLIV METAI

1994 SPALIS - GRUODIS

No.4 (226)

Nuo redaktoriaus stalo

Sveikinu mūsų žurnalo *Technikos Žodis* mielus skaitytojus, bendradarbius ir kolegas Lietuvoje su Naujais 1995-aisiais Metais. Linkiu visokeriopos laimės, pasisekimo visuose Jūsų užmojuose bei darbuose.

Sveikinu *Technikos Žodžio* Washingtono apylinkės atstovą ir nuolatinį žurnalo bendradarbį dr. inž. Stasį Bačkaitį, gavusį garbės daktaro laipsnį iš Kauno Technologinio universiteto. Linkiu ir toliau nenuilstamai dirbti mokslinį ir spaudos darbą.

Sveikinu inž. Valdą Adamkų, kuriam Vilniaus universitetas ir Northwestern universitetas (JAV) suteikė garbės daktaro laipsnius. Linkiu ir toliau sėkmingai dirbantis gamtos apsaugos srityje.

Dėkoju visiems bendradarbiams, kurių dėka straipsniais, apybraižomis, nuotraukomis užpildomi *Technikos Žodžio* puslapiai. Linkiu ir ateityje nepavargti - rašyti, aprašyti, užrašyti, fotografuoti ir atsiųsti šią medžiagą *Technikos Žodžiui*.

Dėkoju visiems skaitytojams, besidomintiems *Technikos Žodžiu*. Jūsų pagalba, užsimokant laiku prenumeratą, o dar kartais pridėdant ir auką, sudaro sąlygas tęsti *Technikos Žodžio* egzistavimą. Kaip praėityje ALIAS Centro valdyba ir skyriai remdavo *Technikos Žodį*, taip ir dabar mielai laukiame Jūsų prisidėjimo prie šio tikslo.

Miela žinia, kad dr. Jonas Bilėnas sugrįžo mūsų tarpan ir vėl pradėjo redaguoti skyrių "Lietuviai technikinėje literatūroje". Malonu, kad redaktoriaus pavaduotojas inž. Grožvydas Lazauskas surenka ir paruošia medžiagą skyriui "Iš Lietuvos spaudos".

Be skaitytojų, be bendradarbių, be Chicagos Spaudos sekcijos darbuotojų, be atstovų arch. Edmundo Arbo - Los Angeles, dr. inž. Stasio Bačkaičio - Washingtono, dr. inž. Jurgio Gimbuto - Bostone darbas turėtų sustoti ir *Technikos Žodis numirti*. Visų bendra talka - visų bendras tikslas sukuria sąlygas išlaikyti ateičiai užsienio lietuvių vienintelį technikinį žurnalą - mūsų *Technikos Žodį*.

Viktoras Jautokas

SALAKO BAŽNYČIOS BOKŠTO SMAILĖS ATSTATYMAS

Antanas Panavas
Vilnius

1944 metais, vykstant karui, buvo numušta Salako bažnyčios bokšto smailė, kuri griūdama apardė akmens bokšto viršūnę ir įlaužė bažnyčios stogą. Sunkiais pokario laikais parapijiečiai atstatė stogą ir bokšto viršūnę, o vietoje buvusios aukštos smailės, pastatė 5-6 metrų aukščio bokštelį su tuo pačiu kryžiumi.

Salako bažnyčia statyta šio amžiaus pradžioje, 1905-1911 metais, panaudojant tašytus lauko akmenis, todėl savo išore atrodo šiaurietišškai rūsti ir didinga, o viduje erdvi, šiltai šviesi, jauki, spalvinga.

Akmens bokštas suskirstytas tarpniais, kuriuose išdėstytos arkinės angos, lengvinančios akmens masę, o viršūnė užbaigiama keturiais priešpriešiais simetriškais frontonais.

Bokštas plane stačiakampis, kurio kraštinių santykis artimas 1:1.5.

Smailės planas - kvadratas, kurio kampai atsukti į bokšto kraštinių centrus.

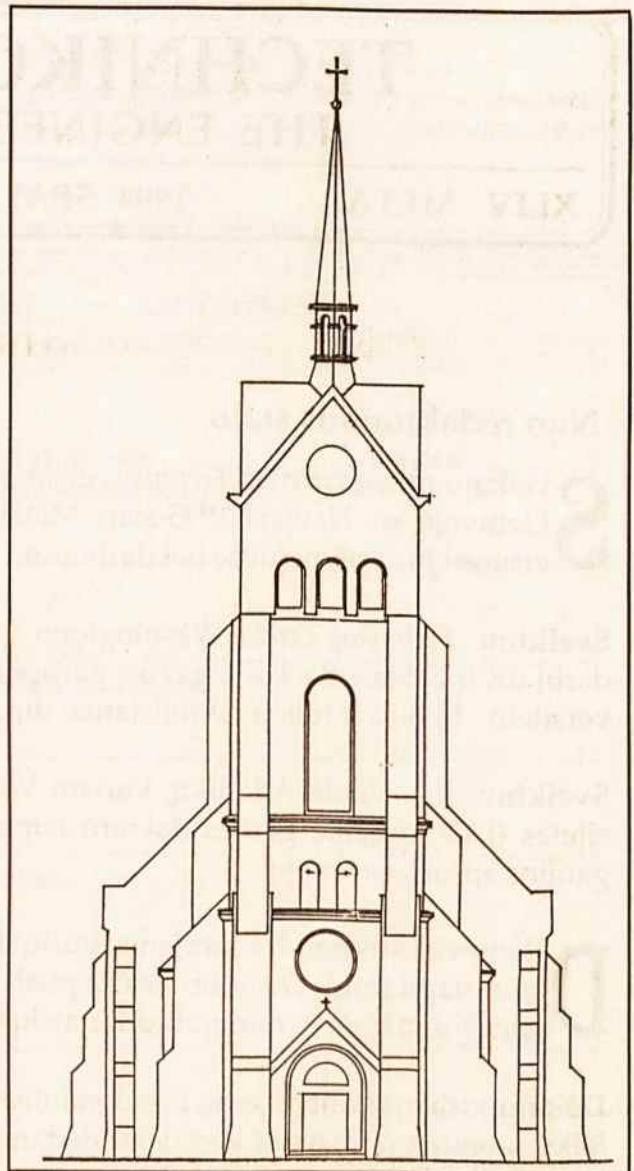
Pagrindinis, smailę laikęs, strypas 25x25 cm buvo įtvirtintas bokšto centre pagal vertikale trijuose taškuose: perdenginyje virš varpų, kiek žemiau trijų arkinių angų, frontonų susijungimų lygyje ir prie kraigų. Viršutinio tarpsnio aukštis ~ 14 metrų, taigi atstumai tarp tvirtinimų ~ 7 metrų.

Smailės aukštis suskirstytas į tris dalijimus, kurių žemutinis primena nupjautą piramidę, dalinai įspraustą į kryžminį stogą. Aukščiau esanti stačiakampio gretasienio formos dalis atskirta nuo kitų klasikiniiais karnizais - lengvai grakšti, dėka plokštumose išdėstytų arkinių nišų. Viršutinė dalis, užsibaigianti rutuliu su kryžiumi, atrodo pati didingiausia, nes buvo matoma toli už Salako parapijos ribų.

Atstatyti Salako bažnyčios bokšto smailę 1987-1988 metais ryžosi tuo metu buvęs šios parapijos klebonas kunigas Kazimieras Girnius. Jis turėjo nemažą patyrimą bažnyčių remontuose. Anksčiau, būdamas kitose parapijose, jis nuolatos taisė, tvarkė, gražino bažnyčias.

Atvykęs į Salaką ėmė nuoširdžiai rūpintis bažnyčia, todėl žmonės, kiek galėdami, jam padėjo, nes jis, atrodė, savo vykdomų darbų entuziazmu sugebėdavo užkrėsti ir kitus.

1987 metais, minint Lietuvos krikšto jubiliejų, jo rūpesčiu Salako bažnyčios šventoriuje buvo pastatytas originalus paminklas iš girnų akmenų. Teko girdėti, kad paklaustas, kodėl paminklo statybai pasirinkęs

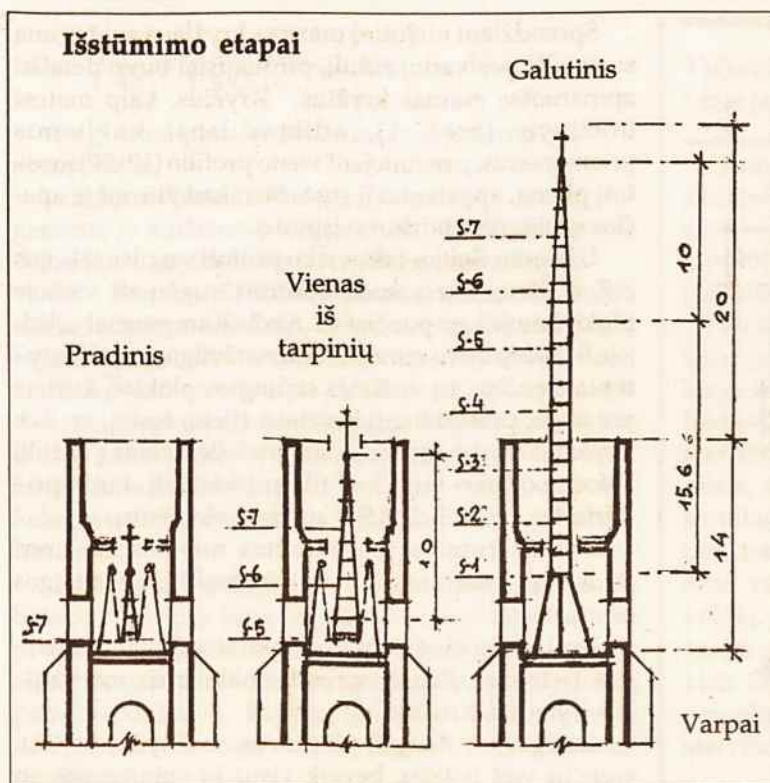


Salako bažnyčia.
Pagrindinis fasadas.

girnų akmenis, atsakydavęs, todėl, kad tai labiausiai atitinka jo pavardę.

Nuolatos jis stebėjo bažnyčios sienas ir angas, kur sudūrimuose neretai pasirodydavo įtrūkimai. Atidžiai prižiūrėjo bokšto arkinių angų užtaisymus tinklais bei įstiklinimus, pro kurių kiaurymes verždavosi paukščiai, ir kiek galėdamas pats, o kai kada pasikviesdamas talkininkus, viską kruopščiai taisydavo.

Daugiausia šiuose reikaluose jam padėjo iš Salako kilęs inžinierius Algirdas Vapšys. Pagal jo pasiūlytą sprendimą ir buvo atstatyta bokšto smailė. Sprendimo originalumas pasireiškė tuo, kad smailės montavimas vyko išstūmimo būdu, pradedant nuo viršūnės.



Visa bokšto smailės konstrukcija buvo suskirstyta pagal aukštį į septynias sekcijas. Trys viršutinės sekcijos: S-7, S-6 ir S-5, pagal vertikale yra tolygiai platėjančios. Jos suvirintos iš kampuočių $L 63 \times 5$. Kitos, žemiau esančios, sekcijos - stačiakampės, suvirintos iš kampuočių $L 125 \times 5$.

Bokšto tarpinio perdenginio virš varpų buvo tartum starto aikštelė, kur, pastačius kėlimo mechanizmus, vyko montavimo darbai. Pirmiausiai buvo montuojama smailės viršūnė S-7 su rutuliu ir kryžiumi - pati sudėtingiausia pagal darbų vykdymą. Pakėlus užbaigtą viršutinę - sekciją S-7 į reikiamą aukštį, po ja centriškai buvo statoma sekanti sekcija S-6 ir, sutapdinus kampuočius, sandūrose suvirinama.

Metalinų sekcijų paviršių teko dengti 1 cm storio lentomis, kad susidarytų izoliacinis sluoksnis tarp plieno ir vario skardos, kuria padengtas smailės paviršius.

Iš buvusios, karo metu numuštos, bokšto smailės išliko tik metalinis kryžius su deformuota žemutine dalimi. Visos kitos medinės detalės po griuvimo, matyt, buvo sulūžę, ir labai gaila, kad niekas nepasirūpino tų nuolaužų išsaugojimu. Kaip įdomu būtų, jas dabar pamatyti.

Atstatant teko remtis prieškarinėmis nuotraukomis, Vilniaus inžinerinio statybos instituto, dabar technikos universiteto, studentų architektų apmatavimais, atliktais 1978 metais ir vyresnių žmonių pasakojimais, kurie jaunystėje laipiojo po bokštą.

Iš prieškarinių nuotraukų, kai dar aplinkiniai medžiai nebuvo aukšti ir tankūs, galima buvo atsekti bokšto perspektyvos sueigos taškus. Žinant kai kurių fasado elementų tikruosius dydžius, buvo įmanoma nustatyti ieškomus dydžius bent jau apytikriai.

Tačiau tolimesnė darbų eiga parodė, kad yra eilė limituojančių faktorių, su kuriais teks skaitytis ir kurie tiesiogiai įtakos į smailės išmatavimus. Todėl svarbiausia buvo, bent kiek įmanoma, išlaikyti atstatomos smailės atskirų dalių ir detalių tarpusavio santykius, kad jie būtų kaip galima artimesni buvusiai smailėi.

Jau darbų pradžioje paaiškėjo, kad rutulio didesnis kaip 50 cm skersmens nepavyks pagaminti, o kad jis toks per mažas, aiškiai matėsi. Taipogi demontuojant buvusios smailės centrinio strypo sutvirtinimo mazgus, išryškėjo angos išmatavimai, kurie sąlygojo projektuojamos smailės karnizų dydį. Be to reikėjo atsižvelgti ir į darbo sąlygas tokia aukštyje, į galimas paklaidas bei netikslumus.

Bokšto smailės konstrukcijų skaičiavimus atliko inžinierius tech. m. dr. Vladas Bagočiūnas. Kadangi atstatomos smailės konstrukcija buvo erdvinė, suvirinta iš kampuočių, o montuojama, kaip minėta, išstūmimo būdu, todėl buvusios smailės centrinio strypo liekanas ir kitus jam priklausiusius elementus reikėjo demontuoti.

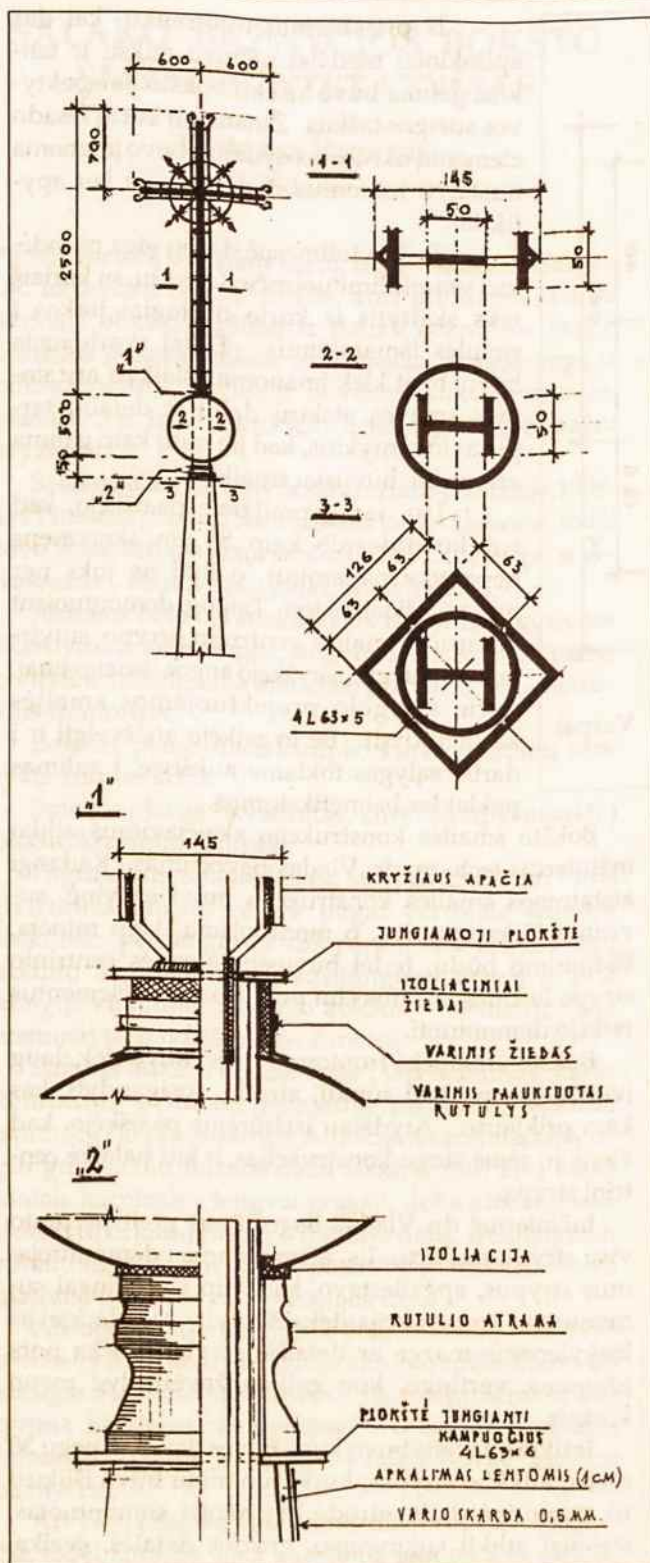
Bokšto viršūnėje, frontonų lygyje, buvo tiek daug įvairių strypų, kad sunku, atrodo, susigaudyti, kas kam priklauso. Atydžiau išžiūrėjus paaiškėjo, kad vieni jų rėmė stogo konstrukcijas, o kiti palaikė centrinių strypą.

Inžinierius dr. Vladas Bagočiūnas greit perprato visų strypų paskirtį. Jis, atžymėdamas demontuojamus strypus, apgailestavo, kad taip išmintingai sumontuotas konstrukcijas teks išardyti. Atrodė, kad jis kiekviename mazge ar detalėje išvelgdavo ką nors įdomaus, vertingo, kuo galima žavėtis lyg meno kūriniumi.

Ir tikrai, žavėtis buvo kuo. Buvęs daugiau negu 30 metrų aukščio strypas, kurio tuo metu buvo išlikusi tik žemutinė dalis, atrodo lyg naujai sumontuotas; stropiai atlikti sujungimai, gražios detalės, sveika, gražios spalvos mediena.

Jei ne karo audra, strypas dar būtų ilgai laikęs bokšto smailę - Salako pasididžiavimą.

Kaip centrinio strypo tęsinys užsibaigė viršūnėje,



Brėž. 1

po rutuliu, dabar sunku atspėti. Greičiausiai - viršūnėje buvo panaudotas metalas, nes Smailės skerspjūvis ten minimalus, o rutulys buvęs nemažas.

Sprendžiant viršutinį mazgą - kryžiaus sujungimą su smailė per varinį rutulį, pirmiausiai buvo detaliai apmatuotas esamas kryžius. Kryžius, kaip matosi brėžinyje (brėž. 1), atliktas labai kukliomis priemonėmis, panaudojant vieno profilio (10x50) juostinį plieną, apgalvotai jį sustačius, kad žiūrint iš apačios susidarytų tvirtumo išpūdis.

Užduotu išeities tašku teko priimti smailės sekcijos S-7 viršūnę, kurią sudarė keturi suglausti vienoje plokštumoje kampuočiai 4 L 63x5. Kampuočiai sekcijoje S-7, kaip buvo minėta, centro atžvilgiu yra išdėstyti platėjančiai. Jų viršūnės sujungtos plokštė, kurioje yra anga, praleidžianti kryžiaus stiebo tęsinį, žr. 3-3. Kryžiaus stiebo tęsinys, dar prieš įleidžiant į rutulį, suformuojamas taip, kad tilptų į vamzdį, kuris pritvirtintas prie sekcijos S-7 apatinių elementų.

Varinis rutulys yra atskirtas nuo metalo konstrukcijų izoliaciniais žiedais taip, kad šios medžiagos nesusiliestų.

Izoliacines medžiagas parinko ir sujungimo mazgus technologiškai apsprendė inžinierius mechanikas Vytautas Krušas.

Žvelgiant į daugelį Lietuvos bažnyčių kryžių, esančių virš bokštų, beveik visur jų sujungimas su viršūnėmis atliekamas panaudojant rutulius.

Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad tai dekoratyviniai elementai, tačiau, pasirodo, jie palengvina izoliacijos sprendimą.

Apie buvusios smailės rutulio dydį įdomiai ir įtikinamai papasakojo Salake gimęs ir augęs, daug po bokštą laipiojęs, Bronius Taškūnas, dabar gyvenantis Kaune.

Pagal jo pasakojimą, smailės ribose, lipti reikėjo spirale, aplink centrinę strypą, kuriame buvo įtvirtintos horizontalios atšakos, sujungtos su smailės šoniniais paviršiais. Lipant aukštyn atšakos trumpėjo, smailė siaurėjo ir, kai jau nebuvo įmanoma apsisukti, tekdavo atidaryti liuką ir pagalvoti, ar išlindus toliau lipti kabėmis, ar tik iškišus galvą apsidairyti. Retai kas išdrįsdavo prilipti iki rutulio arba iki kryžiaus. Žvelgiant pro liuko angą į viršų, jam didžiausią išpūdį darydavęs rutulys. Pažiūrėjus nuo žemės, jis atrodė geromis riešikutėmis apimamas, o čia, viršuje, atrodė glėbiu neapimamas. Koks gi jis buvo iš tikrųjų? Jau tada žmonės galvojo. Bet tuo metu dar buvo nemažai žmonių atsiminusių statybą, ir jie sakydavę, kad rutulio po kryžiumi tūris toks, kad jame tilptų 2.5 pūro rugių. Iš pradžių, atrodė, neįtikėtina, bet paskaičiavus galima patikėti, nes 1 pūras - 4 pūdai, 1 pūdas - 16 kg,

taigi 2.5 pūro = 160 kg. Rugių 1m³ svoris ≈ 750 kg. 160 kg tūris būtų 0.213 m³

$$\text{Rutulio } V = 4/3\pi R^3$$

$$R = \sqrt[3]{\frac{3V}{4\pi}} = \sqrt[3]{\frac{3 \times 0.213}{4 \times 3.14}} = 0.37 \text{ m}, \quad D \approx 0.74 \text{ m}$$

Taigi labai panašu, kad rutulio skersmuo buvo 70 ar net 75 cm.

Amžiaus pradžioje tokio skersmens rutulį pagamino, o amžiaus pabaigoje, tik didelių pastangų dėka, buvo pagamintas 50 cm skersmens rutulys.

Dar Bronius Taškūnas pasakojo, kad tie, kurie išdrįsdavo lipti kabėmis, sakydavo, kad į viršų lipti lengviau, o nusileisti sunkiau. Ypač sunku būdavo nusileisti pro rutulį, nes, įsikibus rankomis, reikėjo surasti kabės kojomis, jų nematant. Nepriklausomybės laikais ant kryžiaus pakabindavo elektros lemputes, kurių šviesa būdavo matoma labai toli. Lemputes keisdavo drąsus ir gabus paauglys Leonas Garga-levičius.

1944 metų vasarą, per šv. Petro atlaidus, atvykęs į Salaką vyskupas buvo labai iškilmingai sutiktas. Ta proga virš bokšto smailės suplevesavo trispalvė, kurią iškėlė drąsus jaunuolis Bikulčius. Vyskupas panoro pamatyti drąsuolį. Pagyręs jį už sumanumą ir drąsą, uždraudė rizikingą laipiojimą ir įsakė vėliavos nenuimti.



Salako bažnyčia. Viršuje prieškarinė nuotrauka, apačioje - 1944-1988 metais.

Tačiau tą pačią vasarą smailė buvo numušta, o drąsusis jaunuolis Bikulčius žuvo rezistencijos kovose.

Kunigas Kazimieras Girnius greta bokšto smailės atstatymo turėjo daug kitų darybų. Jo rūpesčiu bažnyčios languose pastatyti vitražai, o remonto darbai tapo nuolatiniais, nes, suremontavus vieną kampą, jau laukdavo remonto kitas kampas.


Dažnai jis pasidžiaugdavo geraisiais salakonais, kaip juos vadindavo. Nors tada sąlygos nebuvo lengvos ta prasme, kad bet koks darbas bažnyčiai būdavo rizikingas. Daugiausia padėjo tuometinis statybos ministro pavaduotojas inž. Algirdas Vapšys, kuris, davęs bokšto smailės atstatymo idėją, iki smulkmenų rūpinosi kiekvienos detalės pagaminimu, transportavimu, reikiamu dokumentų įforminimu, nes oficialiai viskas būdavo pervedama per kolūkį. Tuometinis pirmininkas S. Poničius sąžiningai tarpininkavo tarp oficialios valdžios ir bažnyčios, kiek tai lietė statybos reikalus. Ne kartą ministro pavaduotojo tarnybine mašina naudojosi smailės atstatymo specialistai.

Gero žodžio nusipelnė ir tuometinis Panevėžio tresto valdytojas inž. Stasys Gruodis, kurio dėka buvo atliktas startinės aikštelės betonavimas. Nesiskundė jis ir Zarasų rajono valdžia, ypač palankus buvo tuometinis rajono architektas, davęs leidimą statybai.

Deja, nevisada pavykdavo atlikti darbus taip, kaip reiklusis kunigas Kazimieras norėdavo. Pasitaikydavo ir nesąžiningų žmonių, greit pažadančių, dar greičiau pažadus užmirstančių. Nevisi atlikti darbai būdavo reikiamos kokybės, tekdavo kartais taisyti. Visos šios nemalonios smulkmenos kaupėsi jautrioje kunigo Kazimiero širdyje, pakenkdamos jo sveikatai. Pačiame darbų įkarštyje, staigiai užklupus ligai, turėjo iš aktyvios veiklos pasitraukti, palikdamas kuo geriausius prisiminimus apie save.

Sunkios ligos pakirstas, išėjo į amžinybę ir inžinierius techn. m. dr. Vladas Bagočiūnas. Išėjo pačiame jėgų žydėjime, vos atsiskleidus jo, kaip konstruktoriaus, talentui. Kam teko su juo bendrauti, visi atsimenta jį reiklų, sąžiningą inžinierių, kurio sprendimai būdavo pagrįstai drąsūs, racionalūs ir aiškūs. Kunigas Kazimieras reiškė jam didelį pasitikėjimą ir pagarbą.

1995 metais sueis 90 metų, kai kunigo Antano Kryžanausko pastangomis, sudegus medinei Salako bažnyčiai, pradėta rūpintis naujos statyba.

Taipogi sueis 80 metų nuo dabartinės Salako bažnyčios konsekavimo, o kunigui Kazimierui Girniui, daug nusipelnusiam Salako ir kitoms Lietuvos bažnyčioms, sukaks 70 metų amžiaus. 

JŪRŲ ĮSTATYMAS JŪRŲ ĮSTATYMO SUTARTIS JUNGTINĖSE TAUTOSE

(THE LAW OF THE SEA)
(UNITED NATIONS CONVENTION ON THE
LAW OF THE SEA)

DR. P. A. MAŽEIKA - JAV

Apžvalga

Pirmą kartą žmonijos ir Žemės istorijoje atsiranda tarptautinis vandenynų šeimininkas, kuris tvarkys, prižiūrės ir leis naudoti vandenynų išteklius už teritorinių vandenų bei ekonominės juostos ribų, rūpinsis apginti vandenynus nuo bet kokios taršos bei savavaliavimo, taip pat skatins tyrimus. Sutarties (Convention) įgyvendinimui bus sukurti visi reikalingi Sutarties valios vykdymo ir teisiniai organai. Sutartis yra pasirašyta 160 ir patvirtinta (ratifikuota) 60 valstybių. Pastarasis yra minimalus skaičius jos įsigaliojimui, todėl Sutarties konkretus veikimas prasidėjo 1994 m. lapkričio 16 d. su būstine Jamaikoje. Nors Sutartis buvo užbaigta ir atvira pasirašymui 1982 m. gruodžio mėn., tik šiais metais (1994) buvo pasiektas reikiamas skaičius patvirtinimų, vienok, svarbi Sutarties dalis - ekonominė 200 jūrmylių juosta buvo per tą laiką universaliai priimta.

Ši Jungtinių tautų įvykdyta Sutartis yra šalia ir virš jūrų teisės, kuri sudaro visumą teisinių normų, naudojamų įvairių kraštų jūrų teismų sprendimuose, ir privačių bei juridinių asmenų prekybinių santykių vykdyme bei dokumentacijoje. Kadangi jūriniai santykiai yra daugiausia tarptautiniai, todėl jūrų teisė yra tarptautinės teisės dalis. Jūrų teisė, pradėjusi kurtis papročių ir precedentų būdu, įgijo ankstyviausią kodifikaciją graikų (doriečių) Rodos saloje, kuri vėliau buvo įjungta į romėnų "Corpus juris". Ta, savo ruožtu, buvo įjungta ankstų viduramžių į lotynų "Consolado del mar" sudarytą Aragonos karalystėje ir vėliau (13 a. gale) įėjo į anglų "Laws of Oleron". Ši netrukus buvo įjungta į Hansos "Laws of Wisby".

Pastarųjų laikų tarptautinę jūrų teisę sudaro tie ankstyvieji šaltiniai ir tarptautinių konferencijų sutartys. Paminėtinos šios: tarptautinė jūrų konferencija Washingtone 1874 metais, sudariusi visuotiną taisyklių rinkinį, kad išvengus susidūrimų jūroje (Rules of the Road); taip pat saugumo jūroje konferencija (Safety at Sea Conference) Berlyne 1914 metų pavasarį.

Viešojo jūrų teisė apima laivininkystės tvarką ir saugumą - vėliavos teisę, laivų matavimo taisykles, registravimą, prasilenkimo taisykles, nelaimingų atsitikimų tyrimą ir pan. Baudžiamąją jūrų teisę sudaro nusikaltimai jūroje, prasilenkimai su vėliavos ir jūreivių drausmės taisyklėmis; teismų kompetenciją spręsti laivininkystės susidūrimus, arešto laivams uždėjimą. Socialiniai nuostatai tvarko jūreivių ir jūrininkų darbo sutartis, ligonių priežiūrą laivuose, laivų įgulų socialinį draudimą. Privačioji jūrų teisė apima jūroje sudarytus testamentus, be žinios dingusių jūroje, laivo įkeitimus, prekybos nuostatas susijusias su laivininkyste, teisinį jūros laivo ir savininko apibrėžimą, prekių ir keleivių pervežimą, kapitono teisę įkeisti laivą ir krovinį kelionėje ir to įkeitimo reikšmę bei pasekmes, didžiąją bei ypatingąją avariją, laivų susidūrimus, pagalbos teikimą bei gelbėjimą ištikus nelaimei, laivų kreditorių teisinę apsaugą, laivininkystės draudimus ir pan.

Visos tos jūrų teisės normos nėra pilnai tarptautinės, įvairūs jūriniai kraštai turi savo individualumą. Galutinis tarptautinis kodas dar turi būti atliktas. Veikla jūroje, tačiau nebesiriboja laivininkyste ir žvejyba. Žmonių skaičiui didėjant, o sausumos teikiamoms mitybinėms ir žaliavų galimybėms išsisemiant, jūra lieka civilizuotos egzistencijos didžioji viltis, nes jau dabar stambi žmonijos dalis badmiriauja skurde. Tuo tarpu vandenynuose yra neišsemiami ištekliai švrios energijos, vandenyje telkiasi begaliniai kiekiai mineralų ir metalų, o šiuo metu daugiausiai dėmesį traukiantys yra dugno uolėnuose ir ant dugno susiklostę multimetaliniai rieduliai (manganas, nikelis, varis, kobaltas ir kt.). Jūros ploto vienetas užaugina nemažiau augmenijos ir gyvūnijos nei atitinkama sausumos dirva ir yra nepriklausoma nuo atmosferinių sąlygų ir katastrofų (sausros, šalnų, liūčių), o taip pat nereikalinga jokio tręšimo, jei galima sudaryti atkilo sąlygas, naudojant potencialią energiją iš paviršiaus ir gilumų temperatūros skirtumo, papildant ją saulės ir vėjų teikiamomis galimybėmis.

Tačiau jūros, kaip ir sausumos, gamtinė, natūrali pasiūla yra gana ribota. Nedaug žmonių galėtų gyventi vien medžiodami, rinkdami uogas, riešutus ir laukinius vaisius. Dabartinė jūrinė žvejyba prilygsta medžioklei. Apie 100 milijonų tonų metinės žuvinios, šiuo metu ištraukiamos iš jūrų ir vandenynų, yra maždaug riba, nes nuolat šen ir ten reiškiasi katastrofinis peržvejojimas ir žvejybos pramonės sužlugimas. Tik kultivuojami hidrosferos plotai gali tenkinti progresyviai augantį mitybinį pareikalavimą. Tokia veikla atviruose vandenynuose dar

nepradėta, nors dabartinės technologinės priemonės galėtų visas kliūtis įveikti ne vien maisto gaminiui, bet ir pramoninių žaliavų gavybai. Čia ir išskyla Jungtinių tautų organizuotos tarptautinės Sutarties reikšmė, kad užbėgus už akių ginčams, karams ir kai kurių kraštų dominavimui, jūrų išteklių panaudojimui vykstant. Ta Sutartis išsėina už jūrų teisės apimamų dalykų į žymiai platesnes problemas, reikalavimus ir uždavinius.

Sudarymo eiga

Sutartis susideda iš 320 straipsnių (articles) ir 9 priedų (annexes). Jos sudarymas užtruko 14 metų, ir buvo formuluojama iš kart anglų, prancūzų, rusų, kinų ir arabų kalbomis. Sutartis buvo atidaryta pasirašymui (Motego Bay, Jamaica) 1982 m. gruodžio 10 d. ir tą pačią dieną pasirašė 119 valstybių, tačiau praėjo dar 12 metų, kol Sutartyje numatytas minimalus patvirtinimų (ratification) skaičius buvo pasiektas.

Praėjus 15 metų nuo pradžios ankstyviausios komercinės jūrų išteklių gavybos, pagal Sutartį numatytus leidimus, bus šaukiama Peržiūrėjimo konferencija (Review Conference) pataisoms ir papildymams. Tačiau, atrodo, šiokių tokių pataisų bus netrukus daroma, nes keletas stambiųjų industrinių kraštų (pvz., JAV, Vokietija, Japonija), sutarties nepasirašė dėl esamų joje kai kurių nepalankių privačios iniciatyvos sąlygų.

Organizacija

Pradedant vykdyti Sutartį, sudaroma Vyriausybė (Authority), susidedanti iš Asemblėjos (Assembly), kurią sudaro po vieną atstovą iš visų įsijungusių valstybių, Tarybos (Council) ir Sekretoriato (Secretariat). Visų tų organų struktūra panaši į Jungtines tautas. Nemažai dėmesio Sutartyje skirta teisiniams dalykams. Be abejo, galima laukti nemažai ginčytinų atvejų tarp narių ir narių su Vyriausybe. Tam tikslui yra kuriamas teismas Tarptautinės jūrų teisės tribunolo kamera jūrų įdaubos byloms (Sea-Bed Disputes Chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea), taip pat arbitražo teismas.

Ypatingą dėmesį Sutartyje patraukiantis organas yra "The Enterprise". Vadinkim jį "Verslu". Straipsnis 170 aptaria jo uždavinį: "Verslas privalo būti Vyriausybės organas tiesioginiam veiklos vykdymui vandenynų plote. Taip pat mineralų, gautų iš vandenynų ploto, transportavimą, perdirdimą ir pardavinėjimą (marketing)". Vyriausybė ne vien išduos leidimus paskirtuose plotuose valstybėms ir

jos piliečiams, privatiems ir juridiniams asmenims panaudoti jūros išteklius, bet ir ji pati tą darys per savo sukurtą techninę organizaciją.

Akivaizdžios savybės

Sutartyje daug kartų pabrėžiama, kad hidrosfera ir vandenynų įdauba yra visos žmonijos paveldėjimas, ir jokia valstybė ar žmonių grupė neprivalo turėti privilegijų. Iš to išsėina ypatingas dėmesys besivystančioms valstybėms (developing countries), sausumos apsuptoms valstybėms (landlocked countries) ir jūrinio nedatekliaus valstybėms (geographically disadvantaged countries). Į šią pastarąją grupę įsėina ir Lietuva. Tai tokios valstybės, kurios yra prie jūrų, bet neturi okeaninės ekonominės zonos. Su šiomis valstybėmis turėtų dalintis ištekliais tos valstybės, kurios turi okeaninę ekonominę zoną, jei joms išteklių atlieka. Taip pat ekonominiai išsivysčiusios valstybės privalo dalintis technologine patirtimi ir žinojimu ne tik su besivystančiomis ir jūrinio nedatekliaus valstybėmis, bet ir su aukščiau minėtu Verslu. Ar tokios idealistinės Sutarties tendencijos pasiteisins - parodys ateitis, bet Lietuvai jos nėra nepalankios.

Apibendrinimai

Jūrų įstatymo Sutartis nėra koks nors papildymas iš seniai veikiančios tarptautinės jūrų teisės, reguliuojančios prekybą ir transportą jūrose. Tai yra visai naujas dalykas, imantis į rankas tvarkyti vandenynų išteklius ir apsaugą, tačiau ji nėra nei pasirašyta, nei patvirtinta kai kurių stambiųjų industrinių kraštų. Pagrindinė priežastis yra ši: privačios iniciatyvos ir kapitalistinės veiklos prieštarumas pagrindamas, kurie paremti komercine varžyba (competition) ir veikėjo išvystytos technologijos privatumu. Tačiau tie visi industriniai kraštai jau naudoja Sutarties dalį, kuri jiems naudinga, būtent, 200 jūrmylių ekonominę zoną. Reikia manyti, kad netrukus jie įsijungs į Sutartį, kai bus padaryta minimalių pataisų - kitaip Sutarties vykdytojams būtų sunku savo valią įtvirtinti.

Negirdėti, kad Lietuva būtų Sutartį pasirašiusi. Kadangi pradinis mokestis nėra mažas, įsijungimas, galbūt, nusitęs, bet, tikriausiai, bus neišvengiamas. Viena, kad tai palengvins derybas dėl pasinaudojimo kai kuriomis žvejybai ekonominėmis zonomis; antra, kada nors reikės ieškoti išteklių atviruose vandenynuose. [2]

LIETUVOS GELEŽINKELIŲ ISTORINIAI BRUOŽAI

Č. Vištakas
Australija

Prieš 75-rius metus, 1919 m. liepos 8 d., iš Kauno geležinkelio stoties buvo išleistas pirmas traukinys. Pirmasis traukinys į Vilniaus stotį įvažiavo prieš 134 metus, 1860 m. rugsėjo 4 d.

Susisiekimas geležinkeliais prasidėjo 1825 metais Anglijoje. Rusijoje pirmasis geležinkelis buvo nutiestas 1837 metais tarp Petersburgo ir Carskoje Sielo (carų rezid.). 1857 metais prasidėjo Petersburgo-Varšuvos geležinkelio statyba. Geležinkelis ėjo pro Daugpilį, Vilnių, Gardiną. Prireikė iškasti tunelį netoli Vilniaus ir pastatyti ilgą (500 m) ir aukštą (32 m) tiltą ties Gardinu. "Šiaurės-Vakarų" geležinkelis atidarytas 1861 metais. Rusijos geležinkeliai tiesti 1524 mm pločio. Vilniaus-Kauno-Virbalio geležinkelį pradėta tiesti 1859 metais. Projektą paruošė ir statybą vykdė prancūzų bendrovė. Vienu metu vyko Kauno tunelio ir tilto statyba per Nemuną. Vokiečių ir prancūzų kalnų darbininkams pavesta iškasti tunelį 1275 m ilgio, 7 m pločio, 3,6 m aukščio. (Vilniaus tunelis trigubai trumpesnis). Kasti pradėta iš abiejų galų ir iš penkių šulinių, 36 m nuo kalvos paviršiaus, dešinėje Nemuno pakrantėje. Dvigubų bėgių kelias žemėjo stoties link. Prireikė apie devynis milijonus plytų, kurias apsiėmė pagaminti Palemono plytinė. Plytos pasirodė netinkamos ir teko gabenti iš užsienio. Nenumatyta kliūtis privertė nutiesti bėgius Nemuno pakrante stoties teritorijon. (Bėgiai paliko). Tiltą pastatė įstrižai upės 60° kampu. 1862 m. vasario 27 d. tiltu pravažiavo pirmas traukinys. Sekančiais metais buvo atidengtas Kauno-Virbalio geležinkelio ruožas.

Lietuvoje buvo nutiesta naujų geležinkelių: Kaišiadorių-Liepojaus ruožas - 1871 metais; Radviliškio-Panevėžio-Rokiškio-Kalkūnų (Latvijoje) šaka - 1873 m.; Švenčionėlio-Panevėžio siaurasis geležinkelis - 1895 metais; Vilniaus-Suvalkų-Gardino ruožas - 1899 metais. Saugumo sumetimais Žemaitija palikta be plentų ir geležinkelių. Carui pastatytas specialus traukinys, kuris atsiėjo šešis milijonus rublių. Po 1863 metų sukilimo, atentatų ir 1905 metų revoliucijos jo traukinį lydėjo stipri apsauga. Porą dienų prieš caro kelionę gyventojams uždrausta išeiti į laukus prie

geležinkelio. Vietomis speciali sargyba stovėjo nugara į geležinkelį. Du parašūs traukiniai išeidavo skirtingu laiku, tačiau tik palydovai žinojo, kuriame yra caras. Pasakota, kad Virbalio stoties tarnautojams pasitaikė proga pamatyti Nikolajų II-jį ir stebėti pasitaikiusį įvykį. Carui pasirodžius stoties salėje (visuomet dėvėjo pulkininko uniformą), visi išsitempė, bet jos gale paliko besėdintis iešmininkas. Pastabus caras priėjo prie jo ir paklausė jo pavardę. Lėtai atsikėlęs iešmininkas atsakė: "Agi, Daugirda". Į klausimą "O, mane ar pažįsti?", tarnautojas atsakė ilgu "Ne". Caras įsakė "šaltakraujį" tarnautoją apdovanoti žymeniu. Adjutantui pavyko surasti Sebastopolio atvadavimo medalį...

1914 metais prasidėjo Pasaulinis karas. Po pirmųjų laimėjimų Rytprūsiuose, Rusijos armijos buvo sumuštos. 1915 metais rugpjūčio mėnesį rusai traukėsi iš Lietuvos. Specialūs daliniai sprogdino geležinkelius, tiltus, pastatus. Buvo susprogdinti Kauno tunelis ir tiltas. Vokiečių artilerija apšaudė stotį. Rugpjūčio 18 dieną Kauno tvirtovė su dvidešimt tūkstančių įgula pasidavė. Vokiečiai greitai tempu siaurino ir atstatinėjo geležinkelius, tiltus. Netrukus buvo sutaisytas tunelis ir tiltas. 1916 metais balandžio



Kauno geležinkelio stotis XX a. pradžioje

mėnesį atstatytą tiltą atidarė marš. Hindenburgas. Stebėtinai greitai atstatyti Gardino, Alytaus, Jonavos tiltai. Ypač greitai atstatytas Lydavėnų (670 m ilgio ir 42 m aukščio) tiltas. (1918 metais užbaigtas naujas). Vokiečiai nutiesė keletą plačių ir siaurųjų geležinkelių. Statyba truko iki karo pabaigos.

1918 metais Lietuvos geležinkeliai buvo vokiečių kariuomenės žinioje. Gruodžio mėnesį Susisiekimo ministerija pavedė inžinieriams J. Čiurliui, J. Šimoliūnui, B. Tomaševičiui ir A. Rumiancevui organizuoti Geležinkelių valdybą. 1919 metais kovo mėnesį pavyko atgauti Kauno geležinkelių dirbtuves,

kurių įrengimus vokiečiai ruošėsi išgabenti. Prie Inžinerijos bataliono pradėta kurti geležinkelių kuopa. Sutartis tarp Lietuvos vyriausybės ir vokiečių geležinkelių direkcijos dėl geležinkelių riedmenų nuomos pasirašyta Kaune liepos 4 dieną. Pradžioje išnuomavo 6 garvežius, 15 keleivinių ir 57 prekinis vagonus. Vokiečiai perdavė geležinkelio ruožą Kaišiadorys-Radviliškis. Liepos 6 dieną iš Kaišiadorių išėjo pirmas Lietuvos geležinkelių traukinys. Perimti Kauno-Vilkaviškio ir Radviliškio-Panevėžio ruožai. Kauno stotis perimta liepos 8-11 d. Stoties direktoriumi paskirtas Gopmanas (netrukus jo pareigas perėmė inž. Grinkevičius).

Geležinkelių valdyba ruošėsi paleisti pirmą traukinį iš Kauno, tačiau prasidėjusi vokiečių evakuacija privertė lauktųjų leidimo. Liepos 8 dieną gautas leidimas. Traukinį sudarė keli keleiviniai ir prekiniai vagonai bei platformos su kariais savanoriais ir gurguolėmis. Traukinio kelionės pradžią aprašė, jį išleidęs J. Jasiukevičius ("Geležinkelininkas" - 1939). Liepos 8 dieną, apie 10 valandą, traukinys apleido stotį. Po trumpo laiko jo konduktorius atsirado perone ir pranešė, jog tunelyje sugedo garvežys. Vokiečių stoties viršininko leidimu traukinys buvo išvilktas iš tunelio, o garvežį nutempė atgal į dirbtuves. Po dviejų valandų traukinys apleido stotį. Netrukus išvyko vokiečių geležinkelių direkcija. Įdomiai užbaigia savo atsiminimus J. Jasiukevičius: " (...) Traukinys po traukinio išleidžiami Virbalio link, ir štai apie 15 val. išgirstam būgnų mušimą ir minią, ir į peroną išėjo gana keista vokiečių procesija su deglais, lydinti keistą nedidelį juodą karstą, kuris turėjo simbolizuoti vokiečių geležinkelių '5' direkcijos palaidojimą. Šį karstą su įvairiomis ceremonijomis užkasė antrajame kelyje prieš paruoštą išvykimui paskutinį vokiečių traukinį, kuris, ceremonijoms pasibaigus, su triukšmu sujudėjo, išveždamas su savim vokiečių likučius."

Liepos mėnesio pradžioje iš Latvijos įsibrovę ber-



Stoties budėtojas išleidžia traukinį

montininkai slinko į šiaurinę Lietuvą. Spalio 21 dieną užėmė Šiaulius ir Radviliškį. Vokiečiai tikėjosi bermontininkų pagalba palikti Lietuvoje ir delsė perleisti geležinkelius. Lapkričio 21-22 d. mūsų kariuomenė sumušė įsibrovėlius. Lapkričio 30 d. lietuvių atstovai atvyko į Šiaulius tartis dėl perleidžiamų geležinkelių Šiauliai-Joniškis ir Šiauliai-Požerūnai (prie Klaipėdos kr.). Gruodžio 8 dieną prasidėjo vokiečių evakuacija. Lietuvos įgaliotinis inž. J. Jankevičius savo atsiminimuose ("Geležinkelininkas", 1939 m.) minėjo, kad kelionė su vokiečių direkcija į Požerūnus truko penkias dienas. Ruožą blokavo traukinys su išvykstančiais vokiečiais, kurie tuštino stočių inventorių, ryšių instituciją. (Vieną garvežį paslėpė Šiaulių partizanai). Oficialų traukinį lydėjo šarvuotas traukinys. Lietuvos įgaliotinis perdavimo akto nepasirašė. Gruodžio 13 dieną atsisveikinti su vokiečiais atvyko Geležinkelių valdybos direkcija. Dėl išardytų ryšių priemonių įvyko pirmoji katastrofa. Geležinkelių kuopos garvežys, išėjęs inspekcijai iš Radviliškio, grįždamas susidūrė su grįžtančiu į Šiaulius garvežiu. Abu garve-

žiai išgriuvo. Gruodžio mėnesį buvo išnuomota iš vokiečių 27 garvežiai, 48 keleiviniai vagonai ir 400 su viršum prekinis vagonų. Vokietija perleido 110 prekinis vagonų. Sąjungininkai privertė grąžinti 52 garvežius, 2 keleivinius vagonus ir 230 prekinis vagonų. Riedmenys buvo seni ir apleisti. Siaurųjų geležinkelių turėta 28 garvežius ir kelis šimtus vagonų. 1919 metais Lietuvos geležinkeliai turėjo 79 garvežius, 60 keleivinių ir 770 prekinis vagonų. Pagal taikos sutartį su SSSR gauta kelios dešimtys garvežių ir keliolika šimtų vagonų. (Švenčionėlių stotyje buvo pakrautas auksas, kurį SSSR atidavė Lietuvai). 1920 metais riedmenų skaičių sudarė 119 garvežių, 174 keleiviniai vagonai ir 1350 prekinis vagonų. Bendras geležinkelių tinklas buvo 965 km. Iki 1922 metų garvežiai buvo apkūrenami malkomis, kurios buvo superkamos ar rekvizuojamos iš privačių sandėlių. Kartais traukinys sustodavo, ir mašininkas su padėjėju

(ir keleiviai) ieškodavo kuro. Juokauta, kad tais laikais pagal geležinkelius gyventojų tvoros pateko garvežių kūrenimui. Iš Kauno į Šiaulius traukinys važiavo 24 valandas. Su anglių kuru "greitasis" nuvažiavo per 4 valandas. (1938 m. kelionė truko 2 valandas). Prekiniai garvežiai naudojo anglis ir malkas.

Reikėjo sutvarkyti perimtus geležinkelius ir laikinai sutaisyti tiltus. Lenkams užėmus Vilniaus kraštą, Šeštokuose paliko 6 garvežiai ir daugiau negu 200 vagonų. Riedmenys buvo išnuomoti, todėl reikėjo mokėti didelę nuomą. 1922 metais pradėtas tiesti Kazlų Rūdos-Marijampolės-Šeštokų geležinkelis. Statybą vykdė Geležinkelių balionas ir Geležinkelių valdyba. 58 km

linija kaštavo daugiau negu du milijonus litų, bet išlaisvinti riedmenys prilygo pusei išlaidų. Statybai vadovavo inž. J. Šližys. (1992 m. grįžo Lietuvon. Mirė 1994 m. kovo 12 d, eidamas 102 metus). 1924 m. geležinkelį pratęsė iki Alytaus. Tais metais pradėtas tiesti 56 km geležinkelis Kuršėnai-Telšiai. Geležinkelis atsiėjo 8 milijonus su viršum litų. 1926 m. gegužės 7 d. jį atidarė Respublikos prezidentas Aleksandras Stulginskis. 1930 metais pradėtas tiesti Telšiai-Kretinga (71 km) geležinkelis. Pastatytas 102 m ilgio ir 26 m aukščio tiltas per Salantos upės slėnį ir dar keli tiltai 22-90 m ilgio. Šią svarbią geležinkelio liniją 1932 m. lapkričio 29 d. atidarė Respublikos prezidentas Antanas Smetona. 1938 m. gruodžio 3 d. atidaryta Panevėžio-Joniškėlio 38 km ilgio siaurųjų geležinkelių linija. 1930 m. Kauno stotis buvo pertvarkyta, įrengtos dengtos platformos ir perėjimas po bėgiais. Vėliau aikštė praplėsta, išdėta bitumo plytelėmis, užvestas



Lietuvos geležinkelių ženklas

gėlių ratas. (Dabar aukštėje stovi kioskai, o jos pakraštyje veikia turgus.)

Vokiečių nutiesti siaurieji geležinkeliai tarnavo Lietuvos ūkio turtų išvežimui. Kaune nutiestas geležinkelis tarp Panemunės ir Aleksoto tiltų pasitarnavo miesto gyventojams. Traukinukas važinėjo Šančių pagrindine gatve ir Nemuno pakrantės gatvėmis. Dūmus skleidžiantis traukinukas gavo "kukuškės" pavadinimą. Juo naudojosi daug keleivių. 1924 metais vienas vagonas vietoje žvakių buvo apšviestas elektrine lempute. Siaurųjų geležinkelių direkcija keletą kartų ruošėsi liniją uždaryti, bet gyventojai protestavo. Gen. Glovackis aktyviai

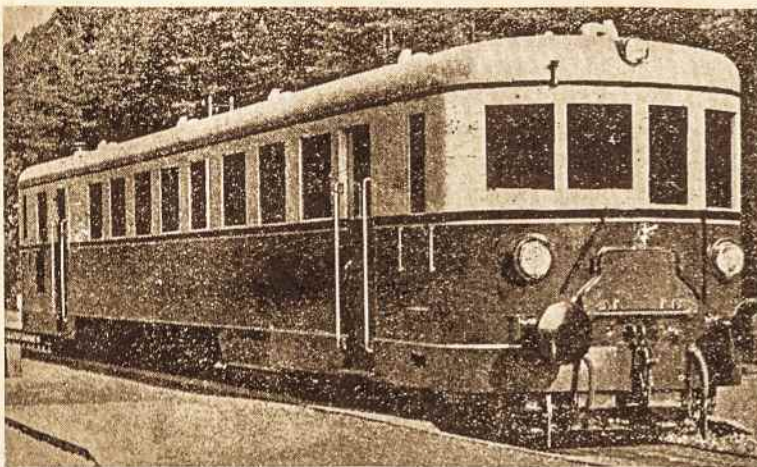
parėmė peticiją. 1935 m. liepos 31 d. populiarusis traukinukas pajudėjo paskutinėn kelionėn. Aprūkusį garvežiuką tarnautojai papuošė vainikais. Viso jisai pervežė apie 35 mil. keleivių. Caristinė Rusija įtaisė "konkę", o kaizerinė Vokietija - "kukuškę". Vaikai mėgo kabinėtis prie traukinuko - vienas pateko po ratais. (Jonavos-Ukmergės linijos traukinukui, prieš įkalnę kartais pritrūkdavo "garo" - keleiviai apleisdavo vagoną.) Pasitaikė kelios mirtinos nelaimės. 1930 metais susidūrė traukinukai ties Čiurlionės gatve.

Deja, po 22-jų metų, sugrįžę pirmųjų geležinkelių Lietuvoje statybininkų taūtiečiai, nusavino Lietuvos geležinkelį, riedmenis panaudojo gyventojų deportacijai.

Nežinia, ar pasitaikė savižudybių atvejais po jo ratais. Žiaurią mirtį pasirinkdavo jauni savižudžiai, krisdami po masyviu garvežiu. Vienu metu Kaune pasitaikė keliolika tokių savižudybių. 1930 metais prie geležinkelio tilto merginą traukinys perpjovė pusiau. Gruodžio 31 d. prie tunelio ATM mokinys, nusivilkęs paltą, metėsi po traukiniu. 1932 metais prie tilto jaunai moteriai traukinys nupjovė kojas iki juostos. Savižudė prašė pakviesti vieną vyrą ir kunigą su sakramentais. Prie tilto nusižudė jauna žinomo futbolininko sesuo. Tarp Kauno ir Mauručių 21 metų vyrui traukinys nupjovė galvą. Pasitaikė nelaimės stotyse. Kauno stotyje traukinys sumalė geležinkelių policininką, tvarkiusį žmones nuo bėgių. Klaipėdos stotyje po traukiniu pateko žinomo futbolininko brolis - ratai perpjovė pusiau. Nelaimės pasitaikė dėl žmonių neatsargumo.



Stoties aikštė 1926 metais



Greitoji automotrisa

Plečiant geležinkelių tinklą ir keleivių skaičių didėjant, turimų riedmenų neužteko. 1925-1935 metais įsigyti keturi keleiviniai ir keturi prekiniai garvežiai, septyni lokomotorai, aštuonios automotrisos ir keleiviniai vagonai. Automotrisos buvo ekonomiškesnės. 1937 metais buvo užsakyta šešios "Skodos" keleiviniai garvežiai ir keturios "MAN" automotrisos. Greitosios automotrisos išvystė 120 km greitį. Kelionė iš Kauno į Klaipėdą truko 4 valandas. Greitieji traukiniai išvystė 100 km greitį. (1921 metais maks. komercinis greitis siekė 20 km, 1939 metais - 80 km). 1934-1938 metais buvo pervežta į metus vidutiniai apie 3.7 mil. keleivių. 1939 m. riedmenų skaičių sudarė 126 garvežiai, 12 automotrisų, 7 lokomotorai, 190 keleivinių ir 3780 prekinų vagonų. (Garvežių ir vagonų skaičius prilygo prieškario metams.) Lietuvos geležinkeliuose dirbo apie 7,000 žmonių, inventorius kaštavo 66 milijonus litų.

1920-1922 m. garvežiai buvo remontuojami Vokietijoje. Kauno plačių geležinkelių dirbtuvės atlikinėjo einamąją pataisą. Trūko amatininkų, specialistų, įrengimų. Dirbtuvių personalą sudarė keliasdešimt žmonių. Patsai dirbtuvių direktorius inž. J. Čiurlys neturėjo patyrimo šioje srityje ("Geležinkelininkas" - 1939). Į dirbtuves įstojo lietuviai, grįžę iš Liepojos ir Rygos geležinkelių. Techninį personalą papildė iš Rusijos grįžę lietuviai. (Rusų geležinkeliai lietuviams skaitė nepatikimu elementu). Daug pasidarbavo inž. Z. Šapkus ir inž. J. Matyckas.

Dirbtuvės tobulėjo, plėtėsi, ir nuo 1926 metų jose buvo atliekama pagrindinė garvežių ir vagonų pataisa. Geležinkelių elektrinė aprūpino energija, teikė šviesą stočiai ir Šančių gyventojams. 1936 metais prie dirbtuvių buvo prijungtos siaurųjų geležinkelių dirbtuvės. Pradėta bagažinių, pašto vagonų ir siaurųjų geležinkelių automotrisų gamyba. Dirbtuvėse įruošti garvežių, autobusų ir vagonų skyriai. Dirbtuvės Lietuvoje tapo tos rūšies didžiausia ir moderniausia įmone, kurioje dirbo 850 tarnautojų. Dirbtuvėms vadovavo inž. J. Avižonis.

Lietuvos geležinkeliai padarė didelę pažangą. Deja, po 22-ųjų metų, sugrįžę pirmųjų geležinkelių Lietuvoje statybininkų tautiečiai, nusavino Lietuvos geležinkelį, riedmenis panaudojo gyventojų deportacijai. Trumpai šeimininkavusius atėjūnus pakeitė išdidūs Vokietijos Reichsbahno pareigūnai. Jų propaguojamas šūkis, kad ratai privalo riedėti į pergalę, neišsipildė. 1944 m. liepos mėn. vokiečiai traukėsi iš Kauno. Paskutinius traukinius užpildė, vengią patekti į



Dabartinė Kauno geležinkelio stotis

priešingos krypties transportus. Vokiečių geležinkelių personalas skubėjo apleisti stotį. Ilgametis stoties tarnautojas prisiminė vieno susisiekimo ministro šauksmą perone, raginusį nešiką palaukti...

Sovietmečiu geležinkeliai buvo praplatinti pagal SSSR standartą, dizeliai pakeitė garvežius. 1975 metais elektrifikuotas ruožas Vilnius - Kaunas. Praėjus 50-čiai metų, Lietuva atgavo nepriklausomybę. 1991 metais atsikūrė "Lietuvos geležinkeliai" paveldėjo susidėvėjusį turtą. Dėl blogėjančio geležinkelių stovio, keleiviniai traukiniai važinėja lėčiau nei prieš 50 metų. Jais naudojasi dešimteriopai didesnis keleivių skaičius nei prieškariniais metais. Lietuvos geležinkelių kūrimosi istorijoje geležinkelininkai pasižymėjo patriotiškumu ir pareigingumu. **T2**

PRISIMINIMAI APIE VILINIŲ

Dipl. inž. Albinas Paškevičius
Kanada

1939 m. rugsėjo 1 d. - pradžia Pasaulinio karo. Vokietija užpuolė Lenkiją. Per dvi savaites Hitleris užėmė didelę dalį Lenkijos, o po to Sovietų sąjunga per tris dienas visai pribaižė ją, pasiimdama ir Vilniaus kraštą. Pirmąją karo dieną Lietuva paskelbė neutralitetą. Žlugus Lenkijai, Lietuva laukė didelių įvykių. Lietuva tikėjo taikiai atgausianti Vilnių ir įtemptai stebėjo Sovietų sąjungos labai uždelstą grąžinimo procesą. Pagaliau Vilnius jau mūsų. Man tada dar tebesant Ukmergės apskrities inžinieriumi, iš Ukmergės išlydėtas į Vilnių D.L. kunigaikščio Gedimino I-sis pulkas. Visos ministerijos ir žinybos skubėjo į ten, kad perėmus kas kam priklausė ir tuojau pradėjo veikti.

Vilniaus miesto vyriausiu inžinierium-architektu paskirtas žinomas Lietuvoje architektas Vytautas Žemkalnis-Landsbergis.

Po mėnesio aš, dipl. inžinierius Albinas Paškevičius, gavau paskyrimą keltis į Vilnių. Buvau skiriamas V. Žemkalnio pavaduotoju. Tai dvilypė pareiga: miesto vyriausias inžinierius ir jo pavaduotojas buvo V.R. ministerijos pareigūnai, o kartu ir atitinkamos savivaldybės (Vilniaus miesto) statybos skyriaus viršininkas ir jo pavaduotojas. Vyriausias statybos inspektorius dipl. inž. plk. A. Novickis, kuriam tiesiogiai priklausė visi miestų ir apskričių inžinieriai, pažinodamas abu, matomai, padarė tokį pasirinkimą.

Nauja vieta, seniai išsvajotas Vilnius. Sudėtingos pareigos, įvairiausi darbai.

Atvykus į naująją paskyrimo vietą, gerokas nusivylimas. Miesto savivaldybės statybos skyriaus centrinės patalpos buvo Dominikonų gatvėje. Patalpos labai niūrios. Skyriaus viršininkas V. Žemkalnis supažindino mane su visomis skyriui priklausančiomis patalpomis, visais padaliniais. Vaizdas labai nekoks. Buvusių lenkų tarnautojų nemažai. Mums pereinant, daugelis nekreipė net dėmesio: vieni sėdėjo, juokavo, kiti vaikštinėjo, o dar kiti sau kažką dirbo. V. Žemkalnis pasisakė esąs labai užimtas su daugybe interesantų ir neturįs nei laiko, nei galimybių tvarkyti skyrių. Perėję visus padalinius, grįžome į jo kabinetą. Jis sakė man: "Pamatei, kaip yra, reikia ką nors daryti, pradėk... Matei, kad maneš daug kas laukia laukiamajame..." Tai tokia buvo pradžia.

Pradžioje skubos keliu buvo susipažinta su viskuo,

kas rasta, kas turima, kaip veikta praeityje. Pasikvietus numatytus artimiausius bendradarbius, pasinaudojant be to turėtais lenkų etatais, buvo sudaryti laikini, mūsų sąlygoms tinką, ir reikalingi etatai. Kuo skubiausiai parinkta vadovauti visiems padaliniais savi lietuviai inžinieriai ar technikai. Pareikalauta iš lenkų buvusio turto sąrašo ir kas už jį bus atsakingas. Ypač iš matavimo dalies buvo dingę beveik visi geodezijos instrumentai. Norintieji ateityje dirbti su mumis, turėjo pasirūpinti, kad dingęs savivaldybės turtas būtų surastas ir grąžintas. Stebėtina, didesnė dingusio turto dalis buvo sugrąžinta. Su atitinkamų padalinių lietuviais buvo peržiūrėti, "perkošti" buvę tarnautojai ir dalinai užpildyti mūsų laikinieji etatai. Dalis neužpildytų vietų buvo rezervuota atvykstantiems į Vilnių saviems specialistams. Dauguma buvusių lenkų tarnautojų liko urbanistikos - miesto planavimo padalinyje, nes tokių savųjų mes beveik neturėjome. Visi čia paminėti svarbesnieji žingsniai buvo daromi painformuojant ir pritariant skyriaus viršininkui V. Žemkalniui. Kiek prisimenu, pirmieji talkininkai lietuviai inžinieriai buvo šie: Šadauskas, Vaitiekūnas, Riselis, Žintelis, Gorodeckis ir kiti. Buvo keletas technikų, matininkas Bergas ir kt. V. Žemkalnis daugiausiai įdomavosi ir kreipė dėmesį į statybos inspekcijos (privatų statybos projektų tvirtinimus, priežiūrą) ir urbanistikos - miesto planavimo padalinius.

Dar kai ką prisimenu iš tų pirmųjų kūrimosi Vilniuje dienų. Tada buvo nepaprastas lietuviškojo jaunimo veržimasis į Vilnių, ar ieškant atitinkamo darbo, ar stojant į įvairias mokymosi institucijas. Kaip pavyzdys, buvęs Vilniaus technikumas - Aukštesnioji technikos mokykla. Trumpu laiku lietuvių moksleivių jame jau būta per 50%. Trūko lietuvių mokytojų - inžinierių. Buvęs lenkų mokomasis personalas, nors ir aukštų kvalifikacijų, negalėjo tik dėl lietuvių kalbos nemokėjimo patenkinti visų mūsų reikalavimų. Aš pats buvau pakviestas dėstyti bendrąją statybos kursą. Mačiau didelį reikalą, ir V. Žemkalnio pritarimu įpareigojome esančius savivaldybėje visus lietuvius inžinierius laikinai būti mokytojais - lektorais.

Pradžioje visų sričių tarnautojai lenkai rodė didelį norą išmokyti lietuviškai; visur būta daug mažų grupelių, kur kas nors iš lietuvių mokė juos lietuvių kalbą. Visi tie, kurie nors kiek mokėjo ar spėjo pramokti, tuo didžiavosi. Nesivaržė, nors ir klaidingai pasakyti, klausyti lietuviškai. Gerai prisimenu urbanistą, kilusį iš Krokuvos, Kobzakowskį, žydų tautybės inžinierių Puwską ir kitus.

Mums atgavus Vilnių, planuotojai urbanistai buvo beveik baigę paruošti generalinį Vilniaus miesto planą, pagal kurį būtų augusi mūsų sostinė! Gal buvo labai tikslinga, kad skyriaus viršininkas V. Žemkalnis kreipė

daug dėmesio tam padaliniui. Jam buvo surinkti ir pateikti visi planavimo duomenys, kuriais vadovavosi lenkai planuotojai. V. Žemkalnis stengėsi, kur reikia, pataisyti tą planą, taikant Vilniui - Lietuvos sostinei, ir, galutinai paruošus, skubiai su juo supažindinti Lietuvos vyriausybę.

Tomis dienomis dažnai galėjai matyti skyriaus viršininką V. Žemkalnį su keliais bendradarbiais lenkais urbanistais, bevaikštant Vilniaus senamiesčio gatvelėmis, garsiai diskutuojant, o vėliau pailsėti, atsigaivinti užsukant į buv. Stralio kavines - kavos puodeliui, nors tai ir būtų buvęs darbo metas.

1940 metų pradžioje V. Žemkalnis su visais miesto planais nuvyko į Kauną, suruošė savotišką parodą ir supažindino vyriausybę su atliktu darbu. Žinoma, daugelis tada net nepagalvojo, kad per tokį trumpą laiką mums būtų buvę įmanoma visą tai atlikti.

Vyriausybė, atgavusi mums Vilnių, keltis į jį neskubėjo. Daugeliui buvo tai nesuprantama. Akylesnieji stebėjo, kas vyko Europoje. Vieną ankstyvo pavasario dieną į Vilnių atvyko iš Kauno V.R. ministerijos pareigūnas Vanagas nustatyti galimo į Vilnių prezidento vizito ceremoniją. Tai turėjo įvykti puikioje buv. miesto rotušėje, kur dabar įsikūręs Dailės muziejus. Tie rūmai dar prie lenkų buvo puikiai suremontuoti. Jo pirmajam vizitui, jei būtų įmanoma, labai būtų tikusi šv. Antano diena (birželio 13 d.). Šiuose savo prisiminimuose tai noriu pažymėti, nes teko būti tų pasitarimų stebėtoju.

Jau anksčiau buvo susirūpinta amatų mokyklomis. Įsteigtos iš jų kelios reikalavimų nepatenkino. Iš užsienio buvo grįžę tą sritį baigę keli specialistai, kurie buvo paskirti šių mokyklų direktoriais. Buvo jaučiamas mokytojų trūkumas. 1939 m. pabaigoje sumanyta įsteigti Vilniuje Amatų institutą, kuris paruoštų mokytojus. Buvau pakviestas prisidėti prie kai kurių dalykų mokslo programų paruošimo. Institutą įsteigus, buvau neilgai bendrosios statybos kurso dėstytoju.

Nedarbo problema Lietuvoje, dar prieš atgaunant Vilnių, jau buvo jaučiama. 1934-1935 m. buvau viešųjų darbų referentu prie V.R. ministerijos. Su šia problema kovoti buvo įsteigtas Viešųjų darbų fondas. Atgavus Vilnių, ji dar daugiau suaktualėjo, nes čia aiškiai vyravo vad. "inteligentai" - bedarbiai, t.y. tokie asmenys, kurie negalėjo pritaipyti prie mūsų sąlygų ar buvo atbėgę iš Lenkijos. Ypač tada vyravo muzikai - bedarbiai. Kad jiems palengvinus, buvo suorganizuota per keliasdešimt asmenų grupė, vadovaujama lietuviu vilniečio muziko Kaspučio. Įsteigtas simfoninis orkestras. Ši grupė privalėjo kasdien repetuoti; kiekvienas dalyvis iš Viešųjų darbų fondo skirtų kreditų gaudavo už darbo dieną tris litus. Greitai ši grupė sugebėjo paruošti net simfoninius koncertus.

Atsimenu, kai pagrindinis solistas buvo virtuozas pianistas Spinalskis.


Mums, naujiesiems vilniečiams, vis daugiau išitraukiant į savąjį darbą, laikas bėgo labai greitai. Šiuo tarpu Europoje daug kas kito. Anglija ir Prancūzija, paskelbusios Vokietijai karą, kažko lūkuriavo, delsė, o Vokietija žengė vis pirmyn, užimdama jai svarbius strateginius kraštus. Mes pajutome, kad kažkas mūsų užnugaryje be mūsų žinios daroma. Pradžioje rusų - sovietų įgulos, išdėstytos tam tikrose krašto vietose, laikėsi gana ramiai. Pavasariop prasidėjo įvairios provokacijos. Mūsų vyriausybė pagal Savitarpinės pagalbos sutartį (1939.X.10) buvo labai atsargi ir stengėsi, kad nebūtų kur ir kuo nors pakaltinta.

Tuo tarpu opozicija krašto viduje, pasinaudodama kiekviena proga, turint sunkumų vyriausybei, kėlė savąją galvą. Matėme, kaip keitėsi vyriausybės sudėtis net kelis kartus, įtraukiant į ją ir opozicijos atstovus. Dažnos mūsų vyriausybės ministerių kelionės į Maskvą, juos skubiai kelis išsikviečiant, nieko gero nežadėjo. Mes Vilniuje, o ypač miesto savivaldybėje, to taip aštriai nejutome, nes valdžios viršūnės buvo Kaune.

Šie kuklūs pavienių įvykių prisiminimai apima laikotarpį nuo 1939 m. spalio 1 d. iki 1940 m. birželio 15 d. - tada Lietuva oficialiai buvo nepriklausoma valstybė. Nors sovietų įgulos joje jau buvo, bet dar nešeimininkavo.

Reikia užbaigti šį laiko tarpsnį, kuris daugeliui mūsų dar gerai prisimintinas Lietuvos saulėlydžio faktais.

Pagaliau 1940 m. birželio 14 d. naktį įvyko pas prezidentą kartu su karo vadovybe vyriausybės posėdis, kuriame reikėjo apsvarstyti Sovietų sąjungos išeitį Lietuvai ultimatumą. Dauguma buvo nuomonės - nesipriešinti ir priimti. Prezidentas, generolas Musteikis, Jokantas ir Šakenis siūlė dėl kai kurių reikalavimų - pasipriešinti. Likusieji, įskaitant generolus Raštikį, Vitkauską ir Pundzevičių, siūlė sutikti. Sovietų sąjungai, nustatytu jos laiku, buvo atsakyta: "Sutinkam".

Prezidentui nieko kito neliko, kaip pasirašyti paskutinį aktą, adresuotą ministeriui pirmininkui A. Merkiui, kuriame, pasiremiant konstitucija, prašė jį pavaduoti prezidento pareigose. Šio istorinio akto data 1940 m. birželio 15 d. Prezidentas su šeima ir artimaisiais išvyko į Vokietijos pasienį. Ten nuvykus, rando sieną jau uždarytą. Nelegaliu keliu peržengęs Vokietijos sieną, paprašė Vokietijos pareigūnų painformuoti jų vyriausybę, kad jis, prezidentas, nebūtų sugražintas atgal. Vokietijos pareigūnai išpėjo prezidentą, kad tą klausimą galys išspręsti tik pats Hitleris. Skubiu keliu buvo gautas atsakymas, kad prezidentui leidžiama pasilikti Vokietijoje. 

LIETUVIAI TECHNIKINĖJE LITERATŪROJE

SKYRIAUS REDAKTORIUS

Dr. Jonas Bilėnas

P.O. Box 654

Melville, NY 11747

Prašome *Technikos Žodžio* skaitytojus ir bendradarbius siųsti savo ar pažįstamų dar *Technikos Žodyje* nespausdintą bibliografinę medžiagą man aukščiau nurodytu adresu.

Dr. R. Vaicaitis, (Columbia University, NY) and S.T. Choi, "Sonic Fatigue and Nonlinear Response of Stiffened Panels", AIAA 12th Aeroacoustics Conference, San Antonio, TX, April 10-12, 1989.

Vaicaitis, R., "Time Domain Monte Carlo Approach for Response and Sonic Fatigue Predictions", Hypersonic Acoustic Loads and Response Workshop, NASA-Langley Research Center, October 11-12, 1989.

Lyrintzis, C. and Vaicaitis, R., "Sound Transmission of Stiffened Composite Panels - Hydrothermal Effect", 30th AIAA/ASME/ASCE/AHS/ACS SDM Conference, Paper No. 89-1358, Mobile, AL, April 3-5, 1989.

Lyrintzis, C.S. and Vaicaitis, R., "Structure-borne Noise Generation and Transmission", Probabilistic Engineering Mechanics, Vol. 4, No. 3, Sept. 1989.

Choi, S.T. and Vaicaitis, R., "Nonlinear Response and Fatigue of Stiffened Panels", Probabilistic Engineering Mechanics, Vol. 4, No. 3, Sept. 1989.

Lyrintzis, C.S. and Vaicaitis, R., "Random Response and Noise Transmission of Discretely Stiffened Composite Panels", Journal of Aircraft, AIAA, Vol. 27, No. 2, Feb. 1990.

Vaicaitis, R. and Arnold, R. R., "Time Domain Monte Carlo Approach for Nonlinear Response and Sonic Fatigue", AIAA 13th Aeroacoustics Conference, Paper No. 90-3938, Tallahassee, FL, October 22-24, 1990.

Vaicaitis, R. and Kavallieratos, P., "Nonlinear Response and Sonic Fatigue of High-Speed Aircraft", Computational Stochastic Mechanics, September 17-19, 1991, Corfu, Greece.

Vaicaitis, R., "Time Domain Approach for Nonlinear Vibration Problems", Applied Mechanics, Vol. 1, 1991.

Vaicaitis, R., "Nonlinear Response and Sonic Fatigue of NASP Surface Panels", To appear in J. of Aircraft, AIAA.

Webster, A.C. and Vaicaitis, R., "Application of Tuned Mass Dampers to Control Vibrations of Composite Floor Systems", Engineering Journal, Vol. 29, No. 3, 1992.

Vaicaitis, R., "Recent Advances of Time Domain Approach for Nonlinear Response and Sonic Fatigue", (invited keynote paper), Fourth International Conference on Recent Advances in Structural Dynamics, July 15-18, 1992, Southampton, England.

Vaicaitis, R. and Kavallieratos, P., "Nonlinear Response and Sonic Fatigue of High Speed Aircraft", DGLR/AIAA 14th Aeroacoustics Conference, Paper 92-02-132, May 11-14, 1992, Aachen, Germany.

Kavallieratos, P. and Vaicaitis, R., "Nonlinear Response of Composite Panels of High Speed Aircraft", Journal of Composite Engineering, Vol. 3, Nos. 7-8, 1993.

Vaicaitis, R. and Kavallieratos, P., "Nonlinear Response of Composite Panels to Random Excitation", 34th SDM Conference, AIAA-93-1426, April 19-22, La Jolla, CA.

Vaicaitis, R., Kavallieratos, P. and C.-Y. Wang, "Nonlinear Response of Surface Panels in an Aeroacoustic Environment", Third International Congress on Air-and-Structure-borne Sound and Vibration, Montreal, Canada, June 13-15, 1994.

Vaicaitis, R., "Nonlinear Response and Sonic Fatigue of National Aerospace Space Plane Surface Panels", (survey panel), Journal of Aircraft, AIAA. Vol. 31, No. 1, 1994.

Dr. Jonas A. Bilėnas, (Grumman Aerospace Corp.), G. Georgi, G. Kelley, H. Montague, S. Theodorou, "IR Signature Data for Foreign Aircraft (U)", Proc., 9th Infrared Countermeasures (IRCM) Symposium, Chicago, IL, April 1971.

Bilėnas, J., "Perturbation of Molecular Absorption of Atmospheric Water", Infrared Backgrounds and Atmospheric Physics Specialty Group Session, the 19th National Infrared Information Symposium (IRIS), Monterey, CA, June 1971.

Slack, M., **Bilėnas, J.**, Kelley, G., Milano, S., Snaith, R., "Measurements and Prediction of OV-1D IR Signature (U)", Proc., 10th IRCM Symposium, Point Mugu, CA, March 1972.

Bilėnas, J., Snaith, R., "Predicted IR Signatures for Suppressed and Unsuppressed OV-1D Aircraft (U)", Proc., 20th IRIS Conference, Washington, DC, May 1972.

Bilėnas, J., "Improvements in IR Survivability with a New Generation Infrared Suppression", Briefing to the U.S. Army Scientific Advisory Panel, Carlisle Barracks, PA, July 1972.

Bilėnas, J., "Suppressed Engine Ground Test Options", Invited Briefing to U.S. Army Aviation Laboratories (AVLABS), Ft. Eustis, VA, July 1972.

Bilėnas, J., "Infrared Countermeasure Mix for OV-1 Aircraft (U)", Proc., 11th IRCM Symposium, White Oak, MD, April 1973.

Bilėnas, J., Johnson, C., Mantler, R., "OV-01 Infrared Suppressor Prototype Design and Test Data (U)", Proc., 12th IRCM Symposium, Ft. Monmouth NJ, April 1974.

Bilėnas, J., "Infrared Signatures and Countermeasures", Independent Research and Development briefing to the U.S. Naval Material Command, IDA Auditorium, Arlington, VA, June 1974.

Bilėnas, J., Jiji, L., "Transient Perturbation Solution for an Infinite Slab with Radiation, Convection and Conduction Interaction", Proc., 5th International Heat Transfer Conference, Tokyo, Japan, September 1974.

Bilėnas, J., Harris, E., "A Mix of Flight Tests and Computer Simulation, to minimize Overall Program Costs", Aircraft Survivability Conference, U.S. Army Aviation R & D Command (AVRADCOM), St. Louis,

MO, 12 September 1974.

Bilėnas, J., Clancey, T., "Countermeasures Performance Assessment from Radiometric Flight Measurements", Test and Evaluation Conference, MEWTA, White Sands Missile Range, NM, 1 October 1974.

Ashwood, W., **Bilėnas, J.**, Harris, E., Trupiano, J., "Parametric Evaluation of Army Aircraft Measured IR Signatures (U)", Proc., 13th IRCM Symposium, Monterey, CA, April 1975.

Bilėnas, J., "Jammer Requirements for Suppressed Aircraft (U)", AVRADCOM Conference at Sanders Assoc., Nashua, NH, 17 April 1975.

Bilėnas, J., "On the Ground-to-Air Missiles (U)", U.S. Army Redstone Arsenal, Huntsville, AL, 4 August 1976.

Mantler, R. (U.S. Army AVRADCOM), **Bilėnas, J.** and Harris, E. (Grumman). "Infrared Suppression Development Program for OV-1D Aircraft (U)", Proc., 15th Symposium of IRCM, Pt. Mugu, CA, April 1977.

Bilėnas, J., Harris, E., "On the ICBM Detection (U)", Boeing Space Div., Seattle, WA, 30 August 1977.

Bilėnas, J., "OV-1D Aircraft IR Suppressors and Countermeasures", Grumman Sponsored Industry - University Technology Forum, Bethpage, NY, October 1978.

Bertapelle, A., **Bilėnas, J.**, "Tactical Surveillance for the Fleet Defense Mission (U)", Navy Research Laboratory Conference, Washington DC, December 1979.

Dr. Stasys H. Bačkaitis (U.S. Department of Transportation, Washington, DC). "Septintasis pasaulio lietuvių mokslo ir kūrybos simpoziumas Lietuvoje", Aidai, Kultūros žurnalas, Nr. 3, 1991, Brooklyn, NY.

Bačkaitis, S., "Frontal Crash Safety Technologies for the 90's", SP-852, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1991.

Bačkaitis, S., "The Seventh Lithuanian Symposium on Arts and Sciences for the First Time in Lithuania", Newsletter, Vol. XVI, Nr. 2(62), June 1992, Association for the Advancement of Baltic Studies, Hackettstown, NJ.

Bačkaitis, S., "The Seventh Lithuanian Symposium on Arts and Sciences", *Lituanus*, Vol. 38, Nr. 2, The Lithuanian Quarterly, Chicago, IL, 1992.

Bačkaitis, S., "Human Surrogates: Design, Development and Side Impact Protection", SP-945, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1993.

Bačkaitis, S., "Vehicle and Occupant Kinematics: Simulation and Modeling", SP-975, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1993.

Dr. Stasio Bačkaičio naujos knygos

Stasys H. Bačkaitis, JAV susisiekimo ministerijoje skyriaus viršininkas ir Society of Automotive Engineers (SAE) Occupant Protection komiteto pirmininkas, jau daug metų redaguoja SAE knygas. Nors S. Bačkaitis yra *Technikos Žodžio* (T.Ž.) skaitytojams žinomas kaip T.Ž. redakcijos atstovas ir bendradarbis, skaitytojus taip pat supažindinsime su jo redaguotomis septyniomis vėliausiomis SAE knygomis.

Visos čia aprašomos knygos yra kompendiumai, atrinktų svarbiausių straipsnių iš automašinių katastrofų apsaugos technologijos. Kiekvienos knygos straipsnių įvertinimą ir atranką atlieka specialios komisijos, sudarytos iš tarptautiniai geriausiai žinomų tos srities specialistų. Šių knygų ir SAE tikslas yra pateikti autoritetingą informaciją, kuri yra būtina autotransportacijos inžinieriams ir mokslininkams, ieškantiems naujų būdų automašinių patobulinimui ir katastrofos sužeidimų sumažinimui. Kiekvienos knygos straipsniai sugrupuoti į tematinis knygos skyrius. Visos knygos turi gerą apendikuotą informaciją su papildomų skaitymų rekomendacijomis, bibliografijomis, abstraktais ir knygos indeksacija. Šios kietų viršelių knygos yra išleistos Society of Automotive Engineers leidykloje, Warrendale, PA.

Čia paminėsime penkių naujausių knygų apžvalgą, nes apie jas turime daugiau informacijos. Visų septynių knygų bibliografiją pateiksime šio aprašymo gale.

Reconstruction of Motor Vehicle Accidents: A Technical Compendium (1989). Ši 1989 metais išleista knyga pateikia svarbius duomenis apie automašinių katastrofų rekonstrukcijas. Knyga turi 33 straipsnius, atrinktus iš 251 nominuoto straipsnio skaičiaus. Knygos straipsniai sugrupuoti į keturis skyrius*: *Historical perspective and theory of accident reconstruction; General techniques and considerations; Passenger car collisions; Truck and articulated vehicle col-*

lisions. Knyga turi 488 puslapius, neskaitant indekso. Užsakymo Nr. SAE PT-34.

Accident Reconstruction Technologies: Pedestrians and Motorcycles in Automotive Collisions (1990). Šios knygos 59 straipsniai, atrinkti iš 307 nominuotų straipsnių, duoda išsamią informaciją apie motociklistų ir pėsčiųjų susidūrimo nelaimių rekonstrukcijos technologijas. Knyga susideda iš dviejų dalių. Pėsčiųjų dalyje straipsniai sugrupuoti į penkis skyrius: *Review of state-of-the-art; Methodology of reconstructions and test procedures; Accident reconstructions with in-vitro test subjects; Effects of vehicle parameters on test subject kinematics; Impact of specific body area and Modeling.* Motociklų dalyje straipsniai aprašomi keturiuose skyriuose: *Accident reconstruction - theory and methodology; Friction and braking effects; Collision dynamics and rider kinematics; Rider protection and motorcycle design.* 562 psl., neskaitant indekso. Užsakymo Nr. SAE PT-35.

Biomechanics of Impact Injury and Injury Tolerances of the Head-Neck Complex (1993). Šios knygos 68 straipsniai pateikia vėliausią informaciją apie žmogaus galvos-kaklo anatomiją ir šios rūšies sužeidimo biomechaniką bei sužeidimo ribas (tolerance). Knyga turi septynis skyrius: *Head-Neck antropometry, physiology and morphology; Head-Neck kinematics and impact response; Head-Neck impact tolerance and Injury criteria; Brain injury; Face-skull injury; Neck injury; Head-Neck structural properties modeling.* 1212 psl. Kaina 149 dol., SAE nariams 125 dol. Užsakymo Nr. SAE PT-43.

Hybrid III: The First Human-Like Crash Test Dummy (1993). Vyro manikėną Hybrid III pagamino General Motors Corp. 1970 dešimtmetyje, kad galėtų jį naudoti automobilyje sėdinčių asmenų pririšimo patobulinimo eksperimentuose. Šiuo metu beveik visos automobilių gamybos firmos naudoja Hybrid III naujų automobilių konstrukcijos tyrimuose. Šios knygos 52 straipsniai egzaminuoja svarbiausias Hybrid III charakteristikas ir dokumentuoja jo konstrukcijos detales bei tikslus. Knyga susideda iš keturių skyrių: *Drawings, test procedures and response used to verify impact performance; Development of the dummy; Assessing occupant restraint effectiveness; Hybrid III restraint interactions, the math modeling of Hybrid III by lumped parameters and finite element modeling.* 838 psl. Kaina 95 dol., SAE nariams 79 dol. Užsakymo Nr. SAE PT-44.

Biomechanics of Impact Injury and Injury Tolerances of the Thorax-Shoulder Complex (1994). Šios knygos 61 straipsnis suteikia vėliausią informaciją apie

krūtinės - pečių anatomiją ir apie šios rūšies biomechaniką bei sužeidimo ribas (tolerances). Knyga turi penkis skyrius: *The human thorax - shoulder anatomy and blunt impact trauma; Biomechanics, impact response and trauma assessed with volunteers, cadavers, animal and mechanical surrogates in frontal impacts; Biomechanics, impact response and trauma assessed with volunteers, cadavers, animal and mechanical surrogates in lateral impacts; Dummies, modeling, test procedures and instrumentation used for frontal impact testing; Methods of appraisal and predictive functions.* 1320 psl. Kaina 119 dol., SAE nariams 99 dol. Užsakymo Nr. PT-45.

*Skyrių techniškai pavadinimai neverčiami iš originalios anglų kalbos, nes tokiu būdu knygos esmės apibūdinimas lieka autentiškesnis ir tikslesnis.

Visų septynių dr. S.H. Bačkaičio redaguotų knygų bibliografija yra tokia:

S. Backaitis, (U.S. Department of Transportation, Washington, DC), Editor, "Crash Injury Impairment and Disability: Long Term Effects". SP-661, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1986.


S. Backaitis, Editor, "Field Accidents: Data Collection, Analysis, Methodologies, and Crash Injury Reconstructions", P-59, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1986.

S. Backaitis, Editor, "Reconstruction of Motor Vehicle Accidents: A Technical Compendium". PT-34, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1989.

S. Backaitis, Editor, "Accident Reconstruction Technologies: Pedestrians & Motorcycles in Automotive Collisions". PT-35, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1990.

S. Backaitis, Editor, "Biomechanics of Impact Injury and Impact Injury Tolerances of the Head-Neck Complex", PT-43, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1993.

S. Backaitis, and H. Mertz, Editors, "Hybrid III, The First Humanlike Automotive Crash Test Dummy", PT-44, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1993.

S. Backaitis, Editor, "Biomechanics of Impact Injury and Impact Injury Tolerances of the Thorax-Shoulder Complex", PT-45, Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA, 1994. 

BIOMECHANICS
of
IMPACT INJURY
and
INJURY
TOLERANCES
of the
THORAX-SHOULDER
COMPLEX

Edited by
Stanley H. Backaitis

SAE PT-45

BIOMECHANICS
of
IMPACT INJURY
and
INJURY
TOLERANCES
of the
HEAD-NECK
COMPLEX

Edited by
Stanley H. Backaitis

SAE PT-43

Dr. S. Bačkaičio dviejų knygų viršeliai iš septynių knygų

LIETUVOS ARCHITEKTŪROS MUZIEJUS

MORTA BAUŽIENĖ
Vilnius

Neretai mielas Vilniaus svečias, pasigrožėjęs šv. Onos bažnyčios fasadu, užsuka į kitoje gatvės pusėje įsikūrusį Architektūros muziejų. Dar ir šiandien, kai šv. Mykolo Arkangelo bažnyčia jau gražinta jos savininkams, muziejus tebėra šiame pastate. Manieristinės architektūros išraiškos šv. Mykolo bažnyčia buvo pastatyta 1594-1625 metais Lietuvos didžiojo etmono, valstybės kanclerio Leono Sapiegos lėšomis, kaip jo šeimos mauzoliejus ir bernardinų-observančių vienuolyno bažnyčia. Taigi pats įdomios architektūrinės erdvės pastatas, Leono Sapiegos šeimos antkapiniai paminklai yra lankytojų traukos objektai.

Architektūros muziejus Lietuvoje buvo įsteigtas 1968 metais, kaip Istorijos ir etnografijos muziejaus filialas. Priklausomybė minėtam muziejui nebuvo pats geriausias pasirinkimas, tačiau visokie tuometiniai apribojimai, finansinė situacija neleido steigti atskiro muziejaus. Dauguma profilinių muziejų (pvz. Jūrų muziejus - akvariumas) savo veiklą pradėjo taip pat kaip jau esančių muziejų skyriai. Kūrimasis vyko gana stichiškai: nebuvo jokios panašių muziejų organizavimo metodikos, neaiški būsima struktūra. Besisteigiančiu muziejumi ne itin domėjosi kolegos muziejininkai, dažnai labiau linkę pasišaipyti negu padėti. Pirmąjį dešimt metų muziejui vadovavęs

Eugenijus Dirvelė norėjo kurti ne muziejų, o architektūros propagandos centrą (toks iki šiol veikia Rygoje), laikydamasis principo, kad viskas jau surinkta, lieka tik kaupti žinias, kur kokios vertybės yra, jas skolintis, propaguoti, eksponuoti. Pasiskolinus darbų iš projektavimo ir restauravimo institutų, 1972 metų liepos 12 dieną buvo atidaryta pirmoji Lietuvos architektūros pasiekimų paroda, kuri, nuolatos atnaujinama, buvo eksponuojama dešimt metų. Be nuolat veikiančios ekspozicijos, skyrius organizavo trumpalaikes temines parodas: konkursinių darbų (parduotuvių, mokyklų, visuomeninių pastatų, individualių gyvenamųjų kaimo namų), architektų personalines ir kt. Šių parodų pagrindu kaupėsi naujosios architektūros eksponatai. Deja, naujaisi projektai nebuvo ir nėra kaupiami sistemingai. Visą laiką, nuo muziejaus egzistavimo pradžios iki dabar, šiuolaikinę architektūrą atspindintys projektai į



Arch. Edm. Arbo jubiliejinės parodos atidaryme 1993 m. birželio 24 d. Vilniuje. Iš k. G. Ramunis ir Edm. Arbas. Nuotr. Sigitas Platūtkio

O kas tai yra Architektūros muziejus, ką čia gali pamatyti lankytojas, kokią reikšmę jis turi, kaupiant architektūrinį palikimą? Architektūros objektai - miestai, mus supanti aplinka, pastatai - jų į muziejaus saugyklas nepadėsi. Tačiau visa tai, kas vaizduoja šiuos objektus: miestų planai, projektai, eskizai, piešiniai, fotografijos, architektūrinės detalės ir kt. yra mūsų kultūros palikimas, juos būtina kaupti, saugoti ir eksponuoti. Tradiciniai architektūros muziejų lankytojai yra architektai, architektūros istorikai ir šia stritimi besidomintys specialistai. Tuo tarpu su architektūra yra susijęs kiekvienas žmogus, nes gyvename architektūros apibrėžtoje aplinkoje.

muziejų patenka asmeniškai muziejininkui ir architektui susitarus. Projektavimo institutai turi savo archyvus, kur architektas atiduoda privalomą egzempliorių, o originalūs brėžiniai, eskizai, atspindintys kūrybinį procesą, dažnai gerokai besiskiriantys nuo galutinio rezultato, būna išmetami, kaip nebereikalingi. Į muziejų dažniausiai patenka projektai pastatų, kurie tuo metu pripažinti neeiliniais. Toks atrankos metodas nėra objektyvus. Pavyzdžiui, Švedijos architektūros muziejus laikosi nuostatos, kad dabartis bus įvertinta istorijos, todėl nedaro atrankos, kaupdami projektus į muziejų. Muziejus veikia kaip architektūrinės dokumentatikos centras.



1986 metų ekspozicija

Nesusipažinę su kitų architektūros muziejų veikla, o ir neturėdami sąlygų rimtai dokumentuoti dabartį, daugiausia dėmesio kreipėme praeities palikimo paieškoms. Pirmiausia, stengėmės, kiek dar galima, surinkti miestų planavimo eksponatų. Sistemingai miestų ir miestelių planų joks muziejus iki mūsų nekaupė. Šie eksponatai yra didelių formatų, dažnai smarkiai sunykę, neišvaizdūs, todėl nespacializuotų muziejų ne itin mėgstami. Be to, juos renkant ir kartotekuojant reikalingos specialios žinios, antraip didelių muziejų fonduose planai paskęsta tarp kitų eksponatų ir iškrenta iš mokslinės apyvartos. Didysis Lietuvos miestų perplanavimas vyko XIX amžiuje,

todėl ir planai buvo daugiausia iš šio laikotarpio. Gausiausią grupę sudaro 1864-1875 metais dvarų ekonominę būklę tikrinusių Liustracinių komisijų sudaryti planai (Luokės, Eržvilko, Lyduvėnų, Pikelių, Mosėdžio ir kt.). Juose rasime miestelių gatvių struktūrą, pažymėtus pagrindinius kultūrinės bei ūkinės paskirties pastatus, bažnyčias, miestelėnams, laisviesiems valstiečiams priklausiusių žemių ribas. XIX a. pradžios (pvz., Kurklių - 1812, 1815, Laižuvos - 1811 m.) planai yra turtingi pagalbine informacija - asmenvardžiais, toponimika, vandenženklais. Didesnių miestų planai - Skuodo, Raseinių, Jurbarko - tyrinėtojų, restauratorių svarbūs gatvių tinklo, aikščių fiksacija. Labai vertingas 1808 metų esamos padėties Vilniaus planas, o vėlesni (1817, 1870, 1875) rodo, kaip buvo perplanuojamas miestas. XIX a. pabaigoje buvo išleista daug spausdintų Vilniaus planų, kuriuose vėliau pažymėti įvairiausi duomenys (tramvajų, apšvietimo linijos, tvoros, želdiniai, grindiniai, tiltai). XIX-XX amžių perplanavimų Kaune liudininkai yra 1847, 1851, 1890, 1923 metų planai. Ypatingos vertės turi 1923 metų Kauno planai, fiksuojantys jaunos valstybės pastangas sutvarkyti sostinę tapusį miestą. Nedera pamiršti, kad sovietų valdžios metais miestų planai buvo specfondinė, glavlito kontroliuojama medžiaga, kuriai mieliau buvo leidžiama sunykėti be priežiūros, negu iškelti jos reikšmę ir pasirūpinti išsaugojimu. Todėl ir į muziejų planai

pateko įvairiausiai keliais: vienus pirkome iš juos išsaugojusių žmonių, kitus iškapstėme iš tuo metu niekam neįdomių šiukšlynų. Suprasdamas planų išsaugojimo reikšmę, Kauno XIX a. planus muziejui perdavė šio miesto Vyriausias architektas A. Steponavičius (1987 m.). Lietuvos muziejuose yra nemažai grynai architektūrinio profilio eksponatų, kurie retai eksponuojami arba guli fonduose niekam nežinomi. Tačiau tik Valstybinis dailės muziejus 1983 metais perdavė mums vertingą, o jiems neprofilinę medžiagą. Tarp fotografijų, kuriose užfiksuoti Vilniaus pastatai, čia buvo ir apmatavimų brėžiniai, daryti XX a. pirmoje pusėje - iki didžiosios invazijos į



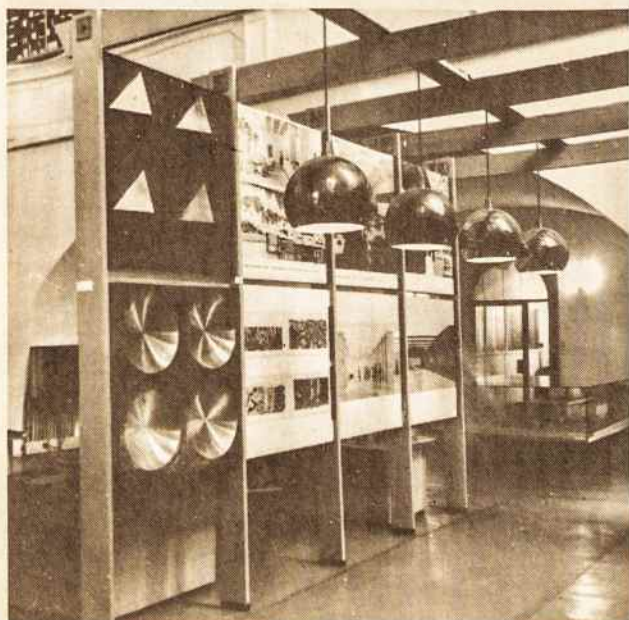
1972 ekspozicijos vaizdas. Nuotr. V. Bortkevičiaus

Senamiestį. Miestų planai - sunkiausiai surandami, labiausiai tyrinėtojų vertinami eksponatai. Muziejuje dar saugomi pastatų projektai, apmatavimų brėžiniai, fotografijos, atvirukai, negatyvai. Visi šie eksponatai vienas kitą papildo. Kai 1993 metais ruošėme parodą apie N. Čagino (Vilniaus gubernijos architektas, dirbęs Lietuvoje po 1863 metų sukilimo ir vadovavęs bažnyčių perdirbinėjimui į cerkves) veiklą, galėjome parodyti visą procesą: kokie buvo pastatai ir kokiais juos pavertė.

Iš Lietuvos architektūros istoriją eksponavusių svarbesnių mūsų surengtų parodų paminėtinos: personalinės - V. Dubeneckio (1978, 1988), Vl. Zubovo (1989), J. Okunio (1991), V. Landsbergio-Žemkalnio (1993), E. Arbo-Arbačiausko (1993), A. Kulpos-Kulpavičiaus (1993), K. Reisono (1994); teminės "Iš Vilniaus planavimo istorijos" (1989), "LDK pilys" (1990), "Lietuvos neogotikinės bažnyčios" (1992). Šiuo metu nuolatos veikianči ekspozicija apima Lietuvos architektūrą nuo 1918 metų iki šių dienų. 1989 metų pradžioje buvome parengę Lietuvos naujosios architektūros ekspoziciją, kurioje rodėme ne tik tai, kas architektų požiūriu laikoma pasiekimais, bet stengėmės atspindėti objektyvų Lietuvos architektūros

vystymosi per visą sovietmetį vaizdą. Po Nepriklausomybės atstatymo, nebevaržomi glavlito, papildėme šią ekspoziciją 5-6 dešimtmečių projektais bei naujausiais architektų darbais (pvz. pirmųjų bažnyčių projektais). Šioje ekspozicijos dalyje stengėmės išlaikyti balansą tarp projektų - originalų, kuriuos ne visi supranta, ir eiliniam lankytojui aiškesnių eksponatų-fotografijų, maketų. 1991 metų vasarį atidarėme dar ir šiandien veikiančią ekspoziciją "Lietuvos Respublikos architektūra. 1918-1940". Rengdami šią parodą, be jau turimų Vl. Dubeneckio, J. Okunio, A. Rosenbliumo, V. Zubovo, įsigijome F. Bielinskio, K. Reisono, K. Duš-Duškausko ir kitų architektų darbų. Daug ekspnuojamos medžiagos fotografijų pavidalu surinkome iš archyvų, bibliotekų, spaudos. Atitinkamai surikiuota ši medžiaga gana neblogai atspindi Nepriklausomos Lietuvos architektūros vaizdą. Beje, ši ekspozicija yra pirmas mėginimas aprėpti Nepriklausomos Lietuvos architektūros ir urbanistikos vaizdą, atspindėti atstatymo organizacijų, kūrybinių sąjungų kūrimosi bei paminklų restauravimo klausimus. Laikui bėgant atsiranda naujos medžiagos ir, jeigu nebūtų ekspnuojamos medžiagos pakeitimo techninių

problemų, žinotume, kad būsime šiose patalpose bent penkerius metus, jau dabar galėtume daug ką papildyti. Deja, atkūrus Nepriklausomybę, mūsų darbuotojų skaičius buvo sumažintas per pusę ir dabar, turėdami 36,500 eksponatų fondus, 360 m² ekspozicinio ploto, kur rengiame parodas, esame tik keturi darbuotojai, kai pvz., besikuriančiame Estijos architektūros muziejuje, neturinčiame jokios ekspozicijos, saugančiame 7000 vnt. taip pat dirba keturi žmonės. Žinoma, šiuo metu džiaugiamės, kad mūsų neištiko kitų kultūros įstaigų likimas - būti panaikintiems, ir esame dėkingi Kultūros paveldo moksliniam centrui, priėmusiam Architektūros muziejų į savo globą skyriaus teisėmis.



1972 m. ekspozicijos detalė. Nuotr. V. Bortkevičiaus

Gana problematiškame Architektūros muziejaus kūrimosi kelyje, beje, visada buvo mūsų pastangas remiančių žmonių tiek Lietuvoje, tiek ir užsienyje. Tai dabartinis Paminklotvarkos departamento direktorius dr. Jonas Glemža ir jo pirmtakas Vytautas Zubovas, buvęs Architektų sąjungos pirmininkas Anatolijus Rasteika, prof. Vytautas Čekanauskas, architektai Leonardas Vaitys ir Arūnas Paslaitis, firmos "Aulė" savininkas Antanas Šakinis. Jausdami šių žmonių paramą, esame tvirtesni. Kadangi II Pasaulinio karo pabaigoje daug kūrybingų architektų emigravo, Architektūros muziejui labai svarbu turėti jų darbų tęsinį. Jau yra padaryta graži pradžia. Pirmiausia, dėkoju ponui V. Žukauskui, atsiuntusiam projektus architekto Jurgio Okunio, tai leido mums surengti šio gabaus architekto darbų parodą. Dr. Jurgis Gimbutas yra perdavęs muziejui įvairios

Kadangi II Pasaulinio karo pabaigoje daug kūrybingų architektų emigravo, Architektūros muziejui labai svarbu turėti jų darbų tęsinį.

dokumentinės medžiagos, dr. Adolfas Kulpa-Kulpavičius - savo darbų atspaudus, o architektas Edmundas Arbas-Arbačiauskas - labai gražiai atliktus savo projektus. 1993 metais beveik 500 Lietuvos architektūros fotografijų atsiunė p. Vytautas Augustinas, jau turime dalį p. Kazio Daugėlos negatyvų. Visiems Jiems - nuoširdus ačiū! Jeigu atsirastų šio kilnaus darbo tęsėjų, lauktume Stasio Kudoko, Jono Muloko, Karolio Reisono ir kitų darbų

Didžiausia šiuo metu yra patalpų problema. Nors Lietuvos katalikų bažnyčios vadovai kol kas mūsų lauk nevaro, žinojimas, kad čia esame laikinai, trukdo dirbti. Neturime tinkamų patalpų parodoms, kurias galėtume gauti iš užsienio architektūros muziejų. Negalime gerai susitvarkyti fondų patalpų, nes tai būtų lėšų švaistymas, žinant, kad esame laikini. Muziejinių leidinių klausimas yra ne mažiau aštrus. Iki šiol visos mūsų surengtos parodos, išskyrus VI. Dubeneckio 1988 metais, taip ir liko be katalogų, bukletų. Lieka pasitenkinti publikacijomis laikraščiuose, žurnaluose.

Didžiausias šių metų įvykis muziejui yra tai, kad gegužės mėnesį Madride, vykusiame 7-ame Tarptautinės architektūros muziejų konfederacijos (ICAM) kongrese, Lietuvos architektūros muziejus buvo priimtas šios organizacijos tikroju nariu. ICAM vienija pasaulio architektūros muziejus, archyvus ir kitokiais brėžinių saugotojus, kurie renka ir eksponuoja architektūrinį palikimą atspindinčią medžiagą. Kongresuose ICAM sprendžia ekspozicijų ruošimo, lankytojų, architektūros archyvų panaudojimo ir kitus klausimus. Dalyvavimas kongresuose, ryšiai su kitais architektūros muziejais yra labai svarbūs ir naudingi. Tačiau tai kelia ir naujų problemų, labiausiai - finansinių. Tylus kultūrininko - muziejininko, bibliotekininko darbas Lietuvoje kol kas turtingų žmonių nėra vertinamas tiek, kad šiose sferose triūsiantys žmonės susilauktų paramos leidiniams, parodoms ar kelionėms. Belieka tikėtis, kad amžinai taip nebus, o Architektūros muziejus, kaip svarbią tautos kultūros sferą išreiškianti institucija, bus pripažintas ne tik užsienyje, bet ir Lietuvoje. **L2**

PABALTIEČIŲ SEMINARAS KANADOJE

Kanados urbanistikos institutas (Canadian Urban Institute - CUI), bendradarbiaujantis su kitomis tarptautinėmis Rytų Europos atstatymo įstaigomis, pakvietė atvykti studijų tikslu Estijos, Latvijos ir Lietuvos sostinių - miestų valdžios atstovus ir planavimo specialistus.

Toronto mieste 1994 m. rugpjūčio 31 d. buvo surengtas pabaltiečiams skirtas seminaras, kuriame dalyvavo kviestiniai įvairių sričių profesionalai.

²⁴ Pranešimus padarė Rygos ir Talino miestų architektai. Apie Vilniaus miesto plėtimo ir investavimo galimybes kalbėjo Planavimo ir architektūros departamento direktorius architektas D. Ruseckas. Dalyviai buvo aprūpinti gerai parengta ir gausia anglų kalba parašyta informacine literatūra apie Lietuvą. Pabaltijo kraštų atstovai viešėjo dvi savaites, susipažino su Kanados miestais bei naujų gyvenamųjų ir prekybinių rajonų planavimais. Ateityje numatytas glaudus tarpusavio bendradarbiavimas. Kanados urbanistikos instituto Vilniaus skyriaus koordinatorė yra D. Bardauskienė.

A. N. Kulpavičius



Kanados urbanistikos instituto seminaras. Iš kairės v. proj. arch. R. Devinduonis, dr. arch. A. Kulpavičius (kanadietis), Vilniaus miesto tarybos pirm. V. Šapalas, planavimo komiteto pirm. A. Karalius; sėdi Kanados urbanistikos instituto Vilniaus skyriaus koordinatorė D. Bardauskienė.



Kanados urbanistikos instituto pabaltiečių seminare kalba arch. D. Ruseckas

MŪSŲ MŪRUSIEJI

A. A.

INŽ. ALEKSANDRAS ČAPLIKAS



A. Čaplikas

1994 m. birželio 17 d. Bostone mirė inž. Aleksandras Čaplikas, sulaukęs 87 metų. Velionis buvo ALIAS narys ir daugelio lietuviškų organizacijų vadovaujantis veikėjas per penkiasdešimt metų. Jo biografija turtinga ir originali. Čia - tik santrauka.

Tėvai Tamas ir Ona Čaplikai - dzūkai iš Samuniškių kaimo, Merkinės parapijos. Aleksandro

tėvas Tamas, baigęs penkerių metų tarnybą Rusijos kariuomenėje, apsigyveno Liepojuje (Latvijoje). Čia ir gimė mūsų Aleksandras 1907 m. sausio 1 d. Karo metu Čaplikai pasitraukė nuo fronto į Petrogradą ir 1918 metais grįžo jau į nepriklausomą tėvynę Lietuvą. Aleksandro broliai Leonas ir Teodoras buvo besikuriančios Lietuvos kariuomenės savanoriai. Tada Bostono mieste, JAV, gyveno Petras Čaplikas, Aleksandro dėdė, tėvo brolis. Jis parsikvietė savo broliėną Amerikon, kad leistų jį į mokslą. Ir taip Aleksandras nuo 1921 m. gruodžio 21 d. apsigyveno Bostone.

Dėdė Petras buvo turtingas pirklys ir Susivienijimo lietuvių Amerikoje veikėjas. Jis buvo pagrindinis South Bostono lietuvių šv. Petro bažnyčios fundatorius. Gabusis Aleksandras baigė elektros inžinerijos mokslus 1932 metais Massachusetts Institute of Technology su S.B.E.E. laipsniu. Anais laikais retas kas lietuvių mokėsi tame pasaulinio garso universitete. Po šešerių metų Aleksandras vedė Eleonorą Norkūnaite, kuri netrukus baigė Simmons College Bostone su bibliotekininkės diplomu, o 1950 metais gavo literatūros magistrą Bostono universitete. Dėdei Petru mirus, jaunieji Čaplikai gyveno iki šių dienų So. Bostono Broadway, puošniuose mūriniuose namuose, kuriuose Aleksandras buvo pradėjęs savo emigranto gyvenimą.

Toliau nuo 1946 iki 1952 metų buvo sėkminga, su trejų metų pertrauka, profesinė karjera Gillette Safety Razor Co. Čia jis buvo statistical quality control

inžinierius. 1946-1952 m. inž. A. Čaplikas tarnavo JAV karo laivyne (US Navy), pasiekęs vyr. leitenanto laipsnį. Nuo 1952 metų iki pensijos vėl tarnavo JAV karo laivyno Bostono padalinėje kaip analytical statistician (pakeltas į Lt. Commander laipsnį).

Greta su profesiniu darbu Aleksandras Čaplikas buvo itin veiklus Bostono ir plačiau Amerikos lietuvių organizacijose. Jų sąrašas ir eitos pareigos atspindi didelę lietuviškosios veiklos istorijos iškarpa. Štai: SLA centro vicepirmininkas, Amerikos lietuvių taryba (kelis kartus ALTos Bostono skyriaus pirmininkas), SLA vietinės apskrities ir kuopos pirmininkas kelis kartus, South Bostono lietuvių piliečių klubo valdybos narys ir pirmininkas, ALT Sandaros septintosios kuopos pareigūnas, Amerikos veteranų legiono Stepono Dariaus Posto nr. 317 komandierius.

"Esu jaunas, energingas ir noriai dirbantis lietuviškame veikime"

Kai 1952 metais Aleksandras Čaplikas kandidavo rinkimuose į Susivienijimo lietuvių Amerikoje išdininko pareigas, reklaminiame lapelyje jis šitaip apie save rašė: "Esu jaunas, energingas ir noriai dirbantis lietuviškame veikime".

Ne visiems senosios imigracijos veikėjams sekėsi bendradarbiauti su naujaisiais ateiviais, kurie kartais pasireiškėdavo atskalūniškai. Aleksandras sugebėjo darniai įsijungti į valdybas ir komitetus, kur palaipsniui ėmė viršų naujieji ateiviai. Bet jis buvo jų mylimas ir gerbiamas. ALIAS Bostono skyriuje kolega Čaplikas buvo dažnas susirinkimų dalyvis ir kartą valdybos narys. 1986 metais South Bostono lietuvių piliečių klubas išrinko A. Čapliką garbės pirmininku, o kitais metais - ALTO Bostono skyriaus garbės pirmininku.

Aleksandras Čaplikas keletą kartų lankė savo gimines okupuotoje ir jau laisvoje Lietuvoje.

Jurgis Gimbutas

PROFESORIUS ZIGMAS ŽEMAITIS

(1884 - 1969)

Šiais metais lapkričio 8 dieną sukanka 110 metų nuo profesoriaus Zigmo Žemaičio gimimo ir birželio 24 dieną - 25 metai nuo jo mirties.

Norėčiau prisiminti ir priminti, o jaunesniems papasakoti apie vieną žymesnį Lietuvos kultūros veikėją, ilgametį Vilniaus universiteto profesorių matematiką Zigmą Žemaitį (1). Studentams, klausiusiems jo matematikos istorijos ir matematikos dėstyto metodikos paskaitų, dabar jau apie 50 metų ir daugiau. Jaunesni amžiumi profesorių Zigmą Žemaitį žino iš jo vardu pavadintos auditorijos Vilniaus universiteto Matematikos fakultete.

Profesoriaus atsiminimui skirtame straipsnyje paminėsime kai kuriuos svarbesnius jo gyvenimo ir veiklos momentus.

Didžiausiu ir anksčiausia suprastu Z. Žemaičio rūpesčiu buvo universiteto Lietuvoje atkūrimas, nes Vilniaus universitetas buvo uždarytas dar 1832 metais.

Būdamas dvidešimt dvejų metų ir besimokydamas Odesos universitete, *Vilniaus žiniuose* parašė straipsnius "Prie Vilniaus universiteto" ir "Dar prie Vilniaus universiteto", kuriuose aiškino universiteto atkūrimo svarbą. 1909 metais, baigęs Odesos universitetą, pradėjo dėstyti privačiose Vilniaus gimnazijose (2), bet universiteto atkūrimo idėjos nepamiršo. 1911 metais pasirodė jo straipsnis "Nepražiopsokime". Vėliau, 1915-1918 m., mokytojaudamas Voronežo lietuvių gimnazijoje, paruošė matematikos terminų rinkinėlį. Grįžęs po Pirmojo pasaulinio karo į Lietuvą, vėl ėmėsi švietėjiškos veiklos - 1918 metais Švenčionyse įkūrė lietuvių vidurinę mokyklą. Lenkams okupavus Vilnių ir Vilniaus kraštą, pasitraukė į Kauną, kur dirbo Komercinės mokyklos direktoriumi. Čia kartu su kitais šviesuoliais 1920 m. sausio 27 d. įkūrė Aukštuosius kursus, veikusius iki 1922 m. vasario 16 d. Aukštieji kursai parengė dirvą universitetui, iš dalies paruošė mokslo personalą, klausytojus, šiek tiek mokslo priemonių (3). Pirmuoju kursų direktoriumi buvo išrinktas Z. Žemaitis.

Daug laiko ir energijos teko skirti organizaciniam darbui ir kartu dėstyti nemažą dalį matematikos disciplinų.

Seimui besvarstant Lietuvos universiteto statutą ir šiam svarstymui užsitęsęs, vyriausybė 1922 m. vasario 16 d. atidarė universitetą senuoju, 1918 m. gruodžio 5 d. priimtu, Vilniaus universiteto statutu. Z. Že-

maitis išrenkamas Matematikos-gamtos fakulteto dekanu ir dirbo juo iki 1940 metų. Be to, 1930-1940 m. dar vadovavo geometrijos katedrai. Susidomėjimas geometrija ir neeuklidine geometrija išliko nuo studijų Odesoje laikų.



Prof. Z. Žemaitis
Nuotr. iš E. Jasiūno archyvo

1940 metais iš Kauno į Vilnių buvo atkeltas Matematikos-gamtos fakultetas, ir tolesnis Z. Žemaičio gyvenimas jau susietas su Vilniaus universitetu. Jis 1946 - 1948 m. Vilniaus universiteto rektorius ir iki 1964 metų Matematinės analizės katedros vedėjas. Be didelio organizacinio darbo atkuriant Lietuvoje aukštąją mokyklą, profesorius Z. Žemaitis nemažai jėgų skyrė pedagoginiam darbui. Daug metų skaitė diferencialinio ir integralinio skaičiavimo, geometrijos, variacinio skaičiavimo, matematikos istorijos ir kitus kursus. Mokėdamas daug kalbų, jis

naudojosi turtinga universiteto bibliotekos archyvine medžiaga. Skaitydamas paskaitas, įterpdavo lotyniškas arba graikiškas sentencijas, pagyvindavo jas įdomiais atsiminimais.

Profesoriaus mokslinė veikla daugiau skirta matematikos istorijai, kuria pradėjo domėtis pakankamai anksti. Rašė straipsnius apie I. Niutoną, L. Oilerį, P. Čebyševą, Z. Revkovskį, N. Lobačevskį, K. Gausą, P. Norvaišą ir didelį darbą apie matematiką senajame Vilniaus universitete.

Savo habilitaciniame darbe, parašytame 1930 m. (4), Z. Žemaitis aiškina, kodėl taip mažai domimasi matematikos istorija ir kada atsirado pirmieji rimtesni darbai iš matematikos istorijos. Jis pastebi, kad tai be galo sunkus darbas, reikalaujantis pažinties su daugeliu šaltinių, kuriuos tenka kritiškai įvertinti, susekti idėjų atsiradimą, augimą, sąryšį su kitomis idėjomis.

Baigdamas studiją apie Moricą Kantorą, Z. Žemaitis rašo: "Negausioje matematikos istorikų procesijoje Moritz Cantor turi būti laikomas pirmuoju didžiuoju žmogumi. Ir jeigu ateity atsiras daugelis didesnių už jį žmonių, vis tiek jo nuopelnai amžius liks atsimintini, nes jis atliko darbus, be kurių ir tie laukiamieji didieji žmonės negalėtų ateiti".

Šiuos žodžius galima skirti ir pačiam profesoriui Zigmui Žemaičiui.

Literatūra:

1. Zigmą Žemaitis. Vilnius, 1979.
2. Zigmą Žemaitis. Autobiografija. Saugoma Švenčionių vidurinės mokyklos muziejaus archyvuose.
3. V. Biržiška. Lietuvos aukštosios mokyklos. Pirmasis nepriklausomos Lietuvos dešimtmetis 1918-1928, p. 337.
4. Z. Žemaitis. Matematikos istoriografija ir Moritz Cantor. V. D. universiteto Matematikos-gamtos fakulteto darbai, t. 5, 1930, p. 177-219.

R. Markauskas, (KTU)

MŪSŲ VEIKLA

ALIAS CHICAGOS SKYRIAUS SUSIRINKIMAS

ALIAS Chicagos skyriaus susirinkimą 1994 m. birželio 24 d. atidarė pirmininkas Jonas Baris. Po trumpų sekretoriaus Albino Smolinsko ir išdininko Vlodo Sinkaus pranešimų vicepirmininkas Kostas Burba supažindino susirinkusius su prelegentu inž. Valdu V. Adamkum, ką tik grįžusiu iš Lietuvos.

Supažindinant su V. Adamkum paminėta, kad gimęs Lietuvoje 1926 metais, gimnaziją pradėjo lankyti Kaune ir baigė Eichštatto lietuvių stovykloje, Vokietijoje. Studijas pradėjo Muncheno universitete ir 1960 metais baigė Illinois Institute of Technology Chicagoje "Bachelor of Science in Civil Engineering" diplomu. Būdamas gimnazistu dalyvavo Lietuvoje rezistencinėje



Per ALIAS Chicagos skyriaus susirinkimą kalba prelegentas inž. V. Adamkus. Už stalo sėdi valdybos nariai inž. Kostas Burba (kairėje) ir inž. Vladas Sinkus.

Nuotr. J. Bario

veikloje prieš sovietus ir nacius. Yra Santaros-Šviesos federacijos vienas iš aktyviausių šulų, jų leidinių talkininkas bei redaktorius. Žurnalo *Lituanus* fundacijos pirmininkas. *Margučio* radio patikėtinių tarybos narys ir pirmininkas. 1956 metais įteikė JAV lietuvių jaunimo 40,000 parašų peticiją JAV viceprezidentui R.M. Nixonui dėl pagalbos Sibiro tremtiniams. 1958 metais įteikė Jungtinių tautų generaliniam sekretoriui lietuvių jaunimo memorandumą Lietuvos laisvės reikalui. Buvo JAV Lietuvių bendruomenės tarybos ir

Alto narys, JAV Lietuvių bendruomenės centro valdybos pirmininkas. Pasižymėjo sporte ir lietuvių sportininkų organizavime, buvo jų ekskursijų į Pietų Ameriką ir Australiją vadovu. Nuo 1970 metų dirba JAV valdiškoje tarnyboje, o nuo 1981 metų yra Vidurio vakarų "Environment Protection Agency" valdytojas (Minnesota, Wisconsin, Ohio, Michigan, Indiana ir Illinois). Apdovanotas JAV gamtos apsaugos aukso medaliu. 1992-1993 metais Lietuvoje vadovavo a.a. S. Lozoraičio prezidentinių rinkimų organizacijai, keliaudamas po visą Lietuvą. Iki valdiškos tarnybos pradžios priklausė JAV respublikonų partijai. 1994 m. birželio 23 d. laikraštis *Lietuvių Balsas* apie V. Adamkų rašė: "Amerikos Vidurinių Vakarų gamtos saugos įstaigos administratoriui inž. Valdui Adamkui birželio 18 d. Northwestern universitetas suteiks teisių garbės daktaro laipsnį. Amerikos gamtos saugos tarnyboje V. Adamkus yra jau nuo 1972 metų. Garbės daktaro laipsnį jau anksčiau jam yra suteikęs Vilniaus universitetas. V. Adamkus laisvai naudoja penkias

kalbas ir dažnai atstovauja Amerikai tarptautinėse gamtos saugos konferencijose. Jis taip pat yra Amerikos - Kanados Didžiųjų ežerų vandens kokybės direktorių pirmininkas ir Didžiųjų ežerų nacionalinės gamtos saugos programos vadovas".

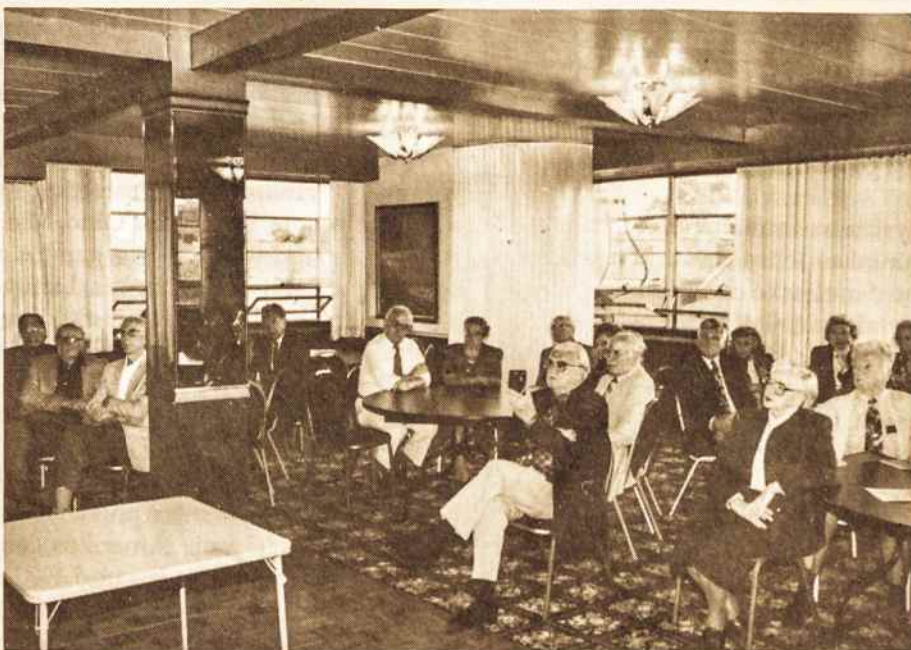
1994 m. spalio 30 d. Lietuvių masonų klubas suruošė lietuvių centre, Lemonte, iškilmingą su vėliavomis, himnais, invokacija ir sveikinimo kalbomis V. Adamkaus pagerbimą. Pagerbime dalyvavo apie 200 svečių.

Paskaita apie Lietuvą

Pakartotiniai ir ilgai buvęs Lietuvoje V. Adamkus pateikė gan liūdną dabartinį krašto ūkinį ir politinį vaizdą.

Krautuvės pilnos užsienietiškių prekių, bet nėra pirkėjų dėl brangumo. Ūkininkai negauna atlyginimo už pristatytus produktus, ir juos slegia aukšti mokesčiai. Ašarodamas ūkininkas prisipažino, kad klaidingai nubalsavo už

LDDP, prašė pagelbėti. Žmonėse vyrauja apatija. Ūkinė padėtis blogėja. Naftos terminalo statybos delsimas buvo kriminalas. Mafija kelia puošniausius balius, kviečia valdžios, policijos ir pramonės atstovus. Vadinamieji "bankai" yra privačios kasos be valstybinės kontrolės bei tinkamų indėlininkų apsaugos įstatymų. Valstybė "privatizuoja" valdiškas įmones - tai procesas turįs neribotas pasipelnymo galimybes. Krašte nesimato gerai organizuotos opozicijos, turinčios galimybes laimėti rinkimus. V. Adamkus



Balzeko muziejuje dalis ALIAS narių ir svečių klausosi inž. V. Adamkaus pranešimo
Nuotr. J. Bario

siūlo jau dabar pradėti ruošti savivaldybių ir prezidento rinkimams 1996 metais. Lito - dolerio keturi prie vieno santykis yra dirbtinas. Tik 30% žmonių moka valdžiai mokesčius, kiti "išsisuka", vyriausybė nepajėgia išieškoti visų jai priklausančių mokesčių. Yra pavienės užsieniečių remiamos įmonės, kurios puikiai verčiasi. Pavyzdžiui, Biržų pieninė, švedų tvarkoma, eksportuoja sūrius net į Turkiją. Tačiau daug kur užsieninės investicijos ir paskolos nueina į privačias kišenes.

V. Adamkus prisipažįsta, jog nežinąs, ką dabar reikėtų daryti, kad Lietuvai padėjus. Tačiau iš jo pakartotinių viešų pasirodymų Chicagoje, atrodo, kad jis turi aspiracijų Lietuvos politinėje veikloje, tačiau dar nėra galutinai apsisprendęs. Jo populiarumas Lietuvoje yra stebėtinai didelis.

Paklausimai

Po paskaitos V. Adamkus atsakinėjo į susidomėjusių klausytojų klausimus ir pastabas.

Už S. Lozoraitį balsavo 40% - tai parodo, kad yra vilties "išgelbėti" Lietuvą. Ignalinos atominė jėgainė veikia tik pusę savo galingumu. Ypač švedai susirūpinę Ignalinos saugumu ir norėtų, kad būtų statomas trečias saugus vienetas.

V. Adamkaus buvo pareikšta, kad, nežiūrint jo pesimistinio Lietuvos vaizdo, ten yra pakankamai idealistų, kurie pirmieji sugebėjo atsikratyti Sovietų sąjungos okupacinio jungo ir vėl išvesti Lietuvą į nepriklausomybę.

Po diskusijų prie ponių paruoštų vaišių dar ilgai

buvo vedamos kalbos visiems rūpimais aktualiais klausimais.

K. Burba

GOLFO VARŽYBOS

ALIAS Chicagos skyriaus rudens golfo varžybos šiais metais (1994) įvyko rugsėjo mėnesio 11 dieną Palos County Club laukuose. Graži saulėta rudens diena sutraukė 31 dalyvį. Varžybas ir dr. J. Valaičio skirtą pereinamąją taurę su 80 smūgių rezultatu laimėjo inž. V. Vaitkus. Linkime jam sėkmės ir toliau.

J. Baris

ALTo SUVAŽIAVIMAS

1994 m. spalio 29-30 d. Balzeco lietuvių kultūros muziejuje įvyko dvyliktasis Amerikos lietuvių kongresas, šaukiamas Amerikos lietuvių tarybos (ALT) kas penkti metai, ir 54-tasis ALTo suvažiavimas.

Paminėtina, kad šiame susitikime dalyvavo apie tuzinas lietuvių inžinierių. ALTo centro valdybos pirmininkas yra žurnalo *Technikos Žodis* redaktoriaus pavaduotojas, vienas iš *Technikos Žodžio* steigėjų inžinierius Grožvydas Lazauskas. Inž. Eugenijus Bartkus, buvęs ALTo pirmininkas, pateikė kongresui referatą aktualiausiais Lietuvos ir ALTo reikalais. Inž. Kostas Burba pirmininkavo rezoliucijų komisijai.

Kongreso suvažiavimo proga išleistame leidinyje išspausdintas viso puslapio *Technikos Žodžio* skelbimas ir ALIAS Chicagos skyriaus sveikinimas.

K. Burba

IŠ LIETUVOS SPAUDOS

Paruošė inž. G. Lazauskas

Kauno technologijos universiteto (KTU) informaciniai leidiniai

KTU išleistas leidinys "Kviečiame studijuoti 1994", 72 puslapių, gausiai iliustruotas spalvotomis nuotraukomis, didelio formato, labai patrauklus, ypač besirengiančiam jaunimui studijuoti techniškus mokslus. Reikia manyti, kad tai yra pats pirmasis tos paskirties leidinys Lietuvoje taip gerai paruoštas ir išleistas.

Turinyje apžvelgiama universiteto struktūra, studijos universitete, visi fakultetai, įskaitant Panevėžio ir Šiaulių Politechnikos fakultetus bei kitus padalinius: biblioteką, gimnaziją, profesinio tobulinimosi centrą, skaičiavimo centrą, Aplinkos inžinerijos institutą ir kt.

Leidinio sudarytojas - Saulius Raila, redaktorius - Petras Venclovas, viršelio dailininkas - Tautvilas Rinkevičius, nuotraukos "KTU-Foto" studijos. Tiražas 4000 egzempliorių.

Tam pačiam KTU tikslui pasitarnavo ir žurnalas *Mokslas ir gyvenimas*, skirdamas visą 1994 metų nr. 5 apie Kauno technologijos universitetą. Turinys pateiktas straipsnių formoje. Rašo KTU rektorius prof. K. Kriščiūnas, doc. St. Mickūnas, doc. A. Ragauskas, prof. A. Matukonis, prof. A. Žiliukas, prof. A. Targamadžė, doc. A. Tamašauskas, prof. E. Jasaitis, prof. E. Grinienė, prof. V. Rajeckas, prof. P. Vanagas ir daug kitų. Žurnalo *M. ir G.* pavyzdžiu turėtų pasiekti ir kiti techniški žurnalai tikslu sudominti jaunimą su technika, ne tik su mokslu, bet ir su periodine literatūra.

M. ir G. žurnalas gausiai iliustruotas, leidžiamas Vilniuje. Vyriausias redaktorius Juozas Baldanskas, vyriausias redaktoriaus pavaduotojas Jonas Žalys. Redakcinėje kolegijoje yra iš JAV Valdas Adamkus ir Algirdas Avižienis. Kiti redakcinės kolegijos nariai: J. Brėdikis, Jonas Grigas, K. Jankevičius, J. Kubilius, A. Matulionis, V. Merkys, V. Statulevičius ir Guido Michelini (Italija).

Kauno technologijos universiteto laikraštis *Studijų aidai* nr. 26 pateikia apie įvykius fakultetuose ir kitur, doc. V. Šakio straipsnį apie knygų rašymą kompiuteriais ir kt. Įdėtas doc. R. Čiuoko ir prof. V. Milašiaus sveikinimas (kartu ir paminėjimas) prof. dr. Algirdui Matukoniui jo 50-ties metų pedagoginio darbo universitete jubiliejaus proga. Ši sukaktis buvo paminėta taip pat fakultete ir senate. Mums, čia

užsienyje esantiems, kurie Algirdą Matukonį prisimename iš VDU laikų, reikėtų jo pasiekimus ir garbingą jo sukaktį plačiau paminėti ir pasveikinti.

Studijų aidai informuoja apie JAV lietuvių skiriamas stipendijas, kad jau kelinti metai geriausius universiteto studentus, magistrantus bei doktorantus remia JAV lietuviai. Jų įsteigtos stipendijos gaunamos Columbia universiteto prof. Rimo Vaičičiaus iniciatyvos dėka. Pagal rėmėjų patvirtintus nuostatus, stipendijas studijuojantiems skiria JAV lietuvių stipendijų skyrimo komitetas. Pažymėtina, kad Kęstutis Devenis paskyrė 250 dol. studijuojančiam statybos inžinerijos srityje, prof. R. Vaičaitis įsteigė 250 dol stipendiją studijuojančiam mechanikos srityje, Vyto A. Yucius skiria 500 dol. dvejimms metams (dvi stipendijos po 250 dol.). Stipendijos skiriamos konkurso būdu.

Laikraštį *Studijų aidai* dabar redaguoja Vaida Samuolytė. Laikraštį populiarinant įvestas naujas skyrius "Meno voratinklis". Spausdinama 1000 egzempliorių.

Lietuvos spaudoje paminėtas "Technikos Žodis"

Jonavoje leidžiamas žurnalas *Ūkininkas*. 1994 m. nr. 57 plačiai paminėjo *Technikos Žodžio* nr. 223 turinį, kur buvo Č. Vištako straipsnis apie Nemuno garlaivius, Algirdo Gustaičio straipsnis apie Lietuvą Lauryno Stuokos laikais, arch. Edmundo Arbo straipsnis apie architektą ir jo vaidmenį, apie techninę apžvalgą ir kt.

Šio straipsnio autorius Antanas Auryla recenziją baigia šiais žodžiais:

"*Ūkininko*" redakcija nuoširdžiai sveikina redaktorių Viktorą Jautoką, jau 20 metų redaguojantį "*Technikos Žodį*", linkėdama didelės sėkmės, sveikatos ir gražių darbų žurnalistikoje.

Taigi, džiugu, kad žurnalas *Ūkininkas* savo skaitytojus informuoja ir apie techniką, žemės ūkiuose statybą ir kt.

"Lietuvos mokslo" nauja knyga

Šioje knygoje, nr. 1(2), antrame tome, 1994 m., kaip įžangoje rašo pati redakcija, vėl mėginama atsakyti į dominančius klausimus, kas ta Lietuva, kas mes, lietuviai, iš kur atėjome ir, galbūt, kur einame, ką davėme pasaulio civilizacijai ir ko patys norime iš jos - atsakyti remiantis mokslo faktais.

Archeologas A. Tautavičius analizuoja lietuvių genties - jotvingių likimą, kalbininkai Z. Zinkevičius, A. Girdešis, V. Mažiulis - lietuvių kalbos raidą, geografai S. Vaitiekūnas atskleidžia gilią Lietuvos kartografijos šaknis. Apie fizikos, matematikos, gamtos mokslų problemas rašo M. Natkevičaitė-Ivanauskienė, J. Požėla, L. Gričiūtė, V. Vaitkus, apie lietuvių etnografiją - N. Vėlius ir kt.

Mums įsidėmėtinas straipsnis apie Vilniaus technikos universitetą (VTU) ir Lietuvos inžinierius, parašytas Edmundo K. Zavadsko, VTU rektoriaus. Apibūdinamas inžinierių rengimas, jų pareikalavimas, apžvelgiama VTU struktūra ir raida, kaip dirbamas mokslo tiriamasis darbas dabartinėmis sąlygomis, kaip bendradarbiaujama su Europos, Amerikos ir kitomis aukštosiomis mokyklomis.

Kalbėdamas apie VTU perspektyvas pažymi, kad daug priklausys ir nuo visuomenės požiūrio į inžinerijos studijas, ir nuo Lietuvos Respublikos seimo bei vyriausybės paramos.

Leidinio sudarytojas ir vyriausias redaktorius Algimantas Liekis rašo apie Mokslų akademiją hitlerinės Vokietijos okupacijos metais (1941-1944). Pateikiamas Lietuvos mokslų akademijos statusas ir to meto veiklos apžvalga, pailiustruota dokumentais ir to laiko mokslininkų nuotraukomis.

Didelio formato knygos apimtis - 152 puslapiai. Redakcijos patariamojoje tarnyboje yra ir iš JAV, būtent, dr. St. Bačkaitis, prof. V. Kavolis, prof. Julius Šmulskštys, prof. P. Zundė.

"Mokslas ir technika" žurnale

Lietuvos mokslų akademijos ir Lietuvos inžinierių sąjungos mėnesinį žurnalą *Mokslas ir technika* remia Susisiekimo ir Energetikos ministerijos, Vilniaus technikos universitetas ir kt. Vyriausias redaktorius yra Aleksandras Žvirzdinas, pavaduotojas - Jonas Bazys. Redakcinėje kolegijoje yra arch. A. Kerelis. Leidžiamas Vilniuje.

1994 m. *Mokslas ir technika* nr. 5 yra prof. Broniaus Martinkaus, Kauno technikos universiteto Vadybos fakulteto, Gamybos vadybos katedros vedėjo, straipsnis apie inžinierių rengimą darbui rinkos ekonomikos sąlygomis.

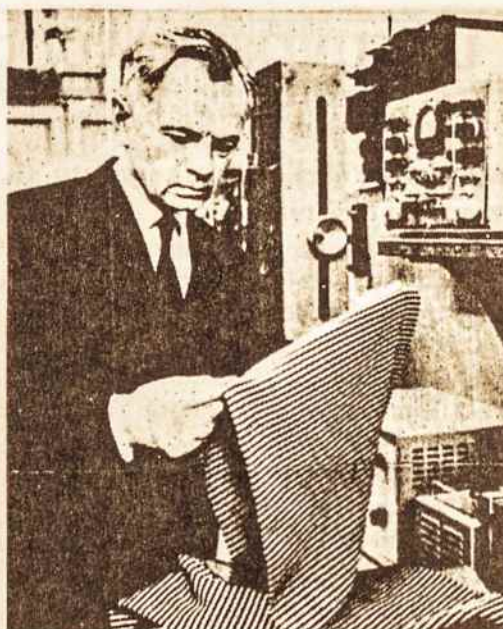
Mokslas ir technika nr. 6 rašoma apie elektrines, elektros energijos perdavimą ir skirstymą, pramonės ir statybos įrengimų sistemas, transportą, apie šildymą ir apšvietimą, instaliacines medžiagas.

Žurnale yra nuolatiniai skyriai: Praktiniai patarimai, Auto informacija, Jaunesniems technikams ir Pasaulyje (įvairi techninė apžvalga).

Minint prof. A. Matukonio jubiliejų

Kaip jau Kauno technologijos universiteto (KTU) senate, Lengvosios pramonės fakultete ir KTU laikraštyje *Studijų aidai* paminėta, prof. Algirdui Matukoniui šiais metais suėjo 50 metų pedagoginio darbo jubiliejus.

Jis gimė 1920 metais Dzūkijoje. 1937 metais, baigęs Alytaus gimnaziją, įstojo į Vytauto Didžiojo




Prof. A. Matukonis

universiteto Technikos fakulteto Mechanikos skyrių 1943 metais apgynė diplominį darbą ir nuo 1944 metų iki šių dienų dirba Tekstilės technologijos katedroje. Šios katedros vedėju yra buvęs prof. Juozas Indriūnas ir A. Matukonis. Jis 1950 metais universiteto mokslinėje taryboje apgynė technikos mokslų kandidato disertaciją. Po trejų metų jam suteiktas mokslinis docento vardas. 1964 metais apgynė Kauno politechnikos instituto mokslinėje taryboje technikos mokslų daktaro disertaciją - apie heterogeninių siūlų gamybą, jų savybes ir panaudojimą. Tekstilės technologijos katedros vedėju jis išrenkamas 1962 metais, o mokslinis profesoriaus vardas suteikiamas 1965 metais.

Prof. A. Matukonio disertacijose, o taip pat 39 jo vadovautų doktorantų moksliniuose tyrimo darbuose, sprendžiami naujausi tekstilės mokslo ir gamybos klausimai. Jis paskelbė daugiau kaip 280 mokslinių darbų, parašė tris vadovėlius, monografiją, kuri buvo išleista ir Kinijoje (kiniečių kalba).

Prof. A. Matukonis dar šiais metais dirba universitete, vadovauja magistrantams, doktorantams, dirba senate. Kaip pats profesorius sako, kad žmogus nepajunta esąs jau "veteranas", seniausias universiteto dėstytojas. Visur jam gyvenime teko būti jauniausiu - gimnazijoje visose klasėse, taip pat Technikos fakultete visuose kursuose, vėliau kopiant karjeros laiptais - jauniausias mokslų daktaras ir t.t. Ir štai jau dabar jis yra seniausias dėstytojas.

Jubilieto Algirdo Matukonio kolegos užsienyje linki Jam sveikatos ir tolimesnės sėkmės. 

SVEIKINIMAS

Šv. Kalėdų ir 1995 Naujųjų Metų Šventėse "Auksinių Vakarų" (Los Angeles) ALIAS skyrius sveikina *Technikos Žodžio* redaktorių, jo bendradarbių štabą ir visus griežtųjų mokslų kolegas pasaulyje.

Nuoširdūs linkėjimai visiems: asmeninės stiprybės ir profesinės sėkmės išblaškytiems svetimuose kraštuose, o taip pat ir mūsų broliams tautiečiams Lietuvoje.

Esame laimingi turėdami pasišventusį *Technikos Žodžio* redaktorių ir jo administracinį štabą.

Kiekvieno mūsų šventa pareiga paremti savąjį puikiai leidžiamą *Technikos Žodį*.

Edmundas Arbas,
ALIAS T.Ž. Auksinių Vakarų atstovas

Taktiškas yra tas žmogus, kuris išreiškia savo nusistatymą neįsigydamas priešų.

Sena patarlė

TECHNIKOS ŽODIS
The Engineering Word
c/o A. Brazdžiūnas
7980 West 127th Street
Palos Park, IL 60464

BULK RATE
U.S. POSTAGE PAID
Chicago, Illinois
Permit No. 7652

Address Correction Requested

TO:

