

LATVIJAS DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJS



Stāsta muzeja direktore
Ieva Pētersone.

GUNTA VILKA

Latvijā vilciens vienmēr bijis populārs transporta veids. Šodienas kaitinošā pilsētas transporta dēļ daudzi tam dod priekšroku arī pilsētas robežās, ne tikai dodoties tālākos ceļos. Nav jābrīnās, ka dzelzceļa vēsturei veltīts krietni liels muzejs.

Dzelzceļa muzejs atrodas Uzvaras bulvārī 2/4, tā darba laiks – no plkst. 10:00 līdz 17:00, brīvdiena – pirmdiena. Tālrunis uzziņām – 67232849. Muzejam ir arī filiāle Jelgavā, tās adrese ir Stacijas ielā 3, tālrunis 63096494.



Āra ekspozīciju vislabāk
aplūkot saulainā laikā.

Pirmais dzelzceļam veltītais muzejs Latvijā tika izveidots 1982. gadā, tomēr uzreiz jāsaprot, ka tas vairāk bija kā muzejs, kas veltīts dzelzceļniekiem triecienniekam, nevis stāsts par Latvijas dzelzceļa vēsturi kopumā. Kā interesantāko tālāka ekspozīciju var pieminēt padomju maršala Bagramjana bruņoto salonvagonu, kur bija iekārtota ekspozīcija par Jelgavu Otrā pasaules kara laikā. Vēlāk muzejs tika pārcelts uz kādreizējo dzelzceļa darbinieku dzīvojamu māju Stacijas ielā, kur tas atrodas arī šodien, bet Bagramjana vagonu pārcēlās uz Rīgu.

Doma radīt istu Latvijas dzelzceļam veltītu muzeju radās vēl padomju laikos, 1990. gadā. Tika dibināta komisija, jaunajā muzejā tika nolemts iekļaut arī jau esošo muzeju Jelgavā. Bet viss šis darbs tika pārtraukts līdz ar Latvijas neatkarības pasludināšanu un sekojošajām lielajām izmaiņām pašā Latvijas dzelzceļa struktūrā. Tomēr 1992. gadā doma par muzeja izveidi atkal atgriezās. Tā tapšanas laikā tika apzināts Latvijas saglabātais ritošais sastāvs, kam bija kāda vēsturiska vērtība, tika vākti priekšmeti un fotogrāfijas par dzelzceļa vēsturi. 1994. gadā tika atklāta pirmā izstāde, tā bija veltīta Latvijas dzelzceļa dibināšanas 75. gadadienai. Sākotnēji muzejs tika izvietots vienā istabā Turgeņeva ielā, bet lielzīmēra dzelzceļa tehnika glabājās Jelgavas lokomotīvu depo. Turpmāko gadu gaitā tika nomainītas vēl vairākas adreses, kur muzejs mitinājās vienā vai divās telpās, līdz 1996. gadā tam tika piešķirtas ēkas Uzvaras bulvārī. Telpām bija vajadzīgs krietns remonts un re-

konstrukcija, lai no dzelzceļa noliktavas tās pārtaptu par muzeja ekspozīcijas zālēm un krātuvēm, bet šodien redzamā āra ekspozīcija tika pilnībā pabeigta tikai 2005. gadā.

Ekspozīcija sākas ar ieskatu Latvijas dzelzceļa pašos pirmsākumos. Dzelzceļš Latvijā sāk attīstīties 19. gs. 60. gados līdz ar ekonomiskajām reformām Krievijas impērijā. Krievija būvēja dzelzceļa maģistrāles preču eksportam, kas, protams, būtiski ietekmēja arī Latvijas tautsaimniecību – Latvijā visaktīvākie dzelzceļa celtniecības atbalstītāji bija Rīgas tirgotāji. 1861. gadā tika atklāta pirmā dzelzceļa līnija starp Rīgu un Daugavpili. Tika domāts arī par pasažieru pārvadāšanu un te vispopulārākā kļuva līnija Rīga – Tukums (atklāta 1877. gadā).

Ja palūkojamies uz muzejā izstādīto 1902. gada transporta shēmu, tad redzam, ka Rīgas pilsētas teritorijā virs visām ievērojamākajām dzelzceļa pārbrauktuvēm bija plānoti pārvaži vai viadukti. No paredzētā tomēr tika realizēts mazāk par pusi, kas šodienas Rīgas iedzīvotājiem sagādā pulka neērtību.



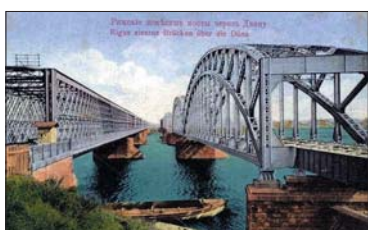
Rīgas stacija
1914. un 1960. gadā.



Pirmā Rīgas dzelzceļa stacija tika atklāta 1860. gadā, tā atradās gandrīz turpat, kur tagadējā. Tai blakus bija pagaidām tikai divi peroni un divi sliežu ceļi starp tiem. Pagāja tikai 20 gadi un staciju krietni paplašināja, tomēr, laikam ejot, arī šī ēka kļuva par mazu. Jaunajam gadsimtam sākoties, sākās arī jauna stacijas un sliežu ceļu pārbūve, tomēr visu realizēt neizdevās, jo sākās Pirmā pasaules karš.

Arī Latvijas brīvvalsts laikā jauna Rīgas stacija netika uzcelta. Tikai 1937. gadā tapa jaunas stacijas projekts, bet darbi atkal tika pārtraukti, šoreiz vispirms padomju okupācijas, tad Otrā pasaules kara dēļ. Pie stacijas kapitālas pārbūves visbeidzot ķērās 1954. gadā, un mums ļoti pazīstamā ēka tika nodota ekspluatācijā 1960. gadā.

Transportu Rīgā visos laikos būtiski ietekmējusi Daugava, un, tā kā vilcieni pa gaisu nelido, pirms būvēt sliedes Tukuma virzienā, nācās būvēt tiltu pār upi, kas arī 1873. gadā tika veiksmīgi pabeigts. Pirmais dzelzceļa tilts pār Daugavu bija paredzēts vienvirziena vilcienu kustībai, kā arī gājējiem un ratu transportam. Ielas satiksme tika pārtraukta, kad nāca vilciens vai arī tilta izgriežamās daļas atvēršanas laikā kuģiem. Pa tiltu gāja arī pilsētas gāzes vads. Tomēr šis visādi ērtais tilts ātri vien kļuva nepiemērots augošajai dzelzceļa kustībai – uz tilta nevarēja izvietot divsliežu dzelzceļu, tādēļ 1914. gadā tika uzbūvēts jauns tilts. Veco Krievijas valdība par vienu miljonu rubļu pārdeva Rīgai pilsētas satiksmes vajadzībām. Tālākais tilta mūžs bija visai grūts – 1917. gadā tas tika saspriecināts pirmo reizi, tad vairākas reizes atjaunots un atkal sagrauts. Pēdējo reizi to sagrāva 1944. gadā un pēc kara vairs neatjaunoja. Tagad, braucot pāri Daugavai, no tā varam redzēt tikai ūdenī guļošās balstu atliekas. Abu karu laikā, protams, cieta arī jaunākais tilts, tomēr to pēc Otrā pasaules kara atjaunoja, lai arī ne pilnīgi identisku sākotnējam.



Rīgas dzelzceļa tilti 1914. gadā.

Ekspozīciju zālēs varam apskatīt dažādus materiālus, ko muzeja darbinieki apkopojusi ar nosaukumu “Stacija no dienesta ieejas”. Visi šie materiāli sakārtoti pa posmiem – dibināšanas laiks, divi pasaules kari, padomju periods. Kā laikmetu liecinieces kalpo fotogrāfijas,



Majoru stacija.



Pagājušā gadsimta vidus dzelzceļa biļetes.

kurās redzamas dzelzceļa stacijas, saglabāties staciju inventārs – mēbeles, darbinieku apģērbs, veci vilcienu saraksti, kartona vilcienu biļetes ar caurumiņiem, priekšmeti, ko stacijas dežurants izmanto ikdienā, vadot vilcienu kustību, – dzeltenais un sarkanais signālkarodziņš, kā arī zižļu aparāts, lākteņi.

Ir arī lielāka tehnika – dežuranta pulsts, sakaru sistēma. Viena no zālēm pārvērsta par stacijas uzgaidāmo telpu, kur redzam staciju pulksteņus, informācijas standus, arī vienu padomju laika aparātu, kur, spaidot podziņas, varēja cerēt ieraudzīt parādāmie nepieciešamo informāciju.

Mazākos apmeklētājus priecēs makets ar pasažieru un kravas vilcieniņiem, kas kursē starp divām reālām stacijām – Līvberzi un Spāri. Tieši tā tur viss izskatījies ap 1960. gadu. Tepat telpās aplūkojami arī gabarītos mazāki dzelzceļnieku braucamrīki – rokas un motordrezīna, dzelzceļa ugunsdzēsēju piederumi (ar ko šis muzejs pamatoti lepojas, jo Ugunsdzēsības muzejā tādu neesot).



Uzziņu stends.



Dzelzceļa ugunsdzēsamais aparāts.

Tvaika lokomotive.



Kontaktakumulātoru lokomotive.



Cietumnieku vagoni.

Tomēr pati saistošākā šajā muzejā ir āra ekspozīcija ar īstiem vilcieniem. Pats ievērojamākais no aplūkojamiem objektiem ir tvaika lokomotive T3-036, ražota Vācijā, Kaselē, Otrā pasaules kara vajadzībām kā īpaši jaudīga kravu vilcēja. Šīs sērijas ražošana aizsākās 1942. gadā un turpinājās līdz 1951. gadam. Pavisam tika uzbūvētas 6719 šādas lokomotīves, un skaitļi 036 uz muzejā esošās lokomotīves kabīnes nozīmē, ka šis konkrētais eksemplārs ir 36. pēc kārtas! Pašā Vācijā tik veci eksemplāri vairs nav saglabājušies. Pēc kara 1947. gadā lokomotive nonākusi PSRS kā kara kontribūcija un tikusi lietota Rīgas, Jelgavas un Rēzeknes iecirkņos. Izslēgta no inventāra 1990. gadā. Interesanti, ka, lai gan tvaika lokomotīves pa mūsu sliežu ceļiem pārstāja skraidīt jau 70. gadu sākumā, līdz 80. gadiem tās vēl tika lietotas depo manevros, bet vēl līdz pat 90. gadiem tās tika turētas rezervē darba kārtībā ar domu, ka ārkārtas gadījumā tās varēs izmantot. Šī konkrētā lokomotive gan vairs braucama nav, restaurēta tikai no ārpuses.

Tepat blakus atrodas dīzeļlokomotive ТЭП60, kas bija paredzēta pasažieru pārvadāšanai. Izgatavota 1984. gadā Kolomnas mašīnbūves rūpnīcā. Bijusi Zaslauka depo pārziņā un kalpojusi līdz 1995. gadam. Šāda tipa lokomotīves ražoja no 1960. gada līdz 1985. gadam. Padomju Savienībā tās pamazām aizstāja tvaika lokomotīves.

Pavisam rets un dīvains ir nākošais objekts – kontaktaakumulātoru elektrolokomotive ЫЛ26-005, kas izgatavota 1967. gadā Dņeprpetrovskā. Izmantota Zaslauka depo manevru darbos kā elektrificētajos, tā arī neelektrificētajos posmos, jo šī lokomotive var darboties gan kā parasta elektrolo-

komotive, gan arī braukt tikai ar to strāvu, kas uzkrāta akumulatoros. Šī savā ziņā unikālā lokomotive gan tapusi Krievijā, tomēr pie projekta izstrādāšanas dalību ņēmis arī Baltijas dzelzceļa Zinātniski tehniskās apvienības konstruktoru birojs Rīgā. Pavisam šādas eksperimentālās lokomotīves tika izgatavotas 10, sešas no tām tika ekspluatētas Latvijā. Eksperimenti ar akumulatoriem tika veikti tikai Baltijas dzelzceļā un dažādu trūkumu dēļ plašāk neieviesās. Toties nekur citur šādas lokomotīves saglabājušās nav.

Tepat aplūkojama vesela rinda dažāda vecuma un izcelsmes manevru dīzeļlokomotīves, motorvilcēji, sliežu ceļu remonta un blietēšanas mašīnas, kā arī dzelzceļa sniegturis, kas sava izskata dēļ bērniem vairāk atgādinot kuģi.

Nākošais objekts ir mums visiem ļoti pazīstamais elektrovilciens, šeit gan sarucis tikai līdz galvas vagonam un vienam pasažieru vagonam. ER2 tipa vilcieni tika izgatavoti tepat Latvijā Rīgas Vagonbūves rūpnīcā no 1962. līdz 1984. gadam.

Aiz lokomotīvēm, kā jau pieņemts, piekabināti vagoni. No tiem viens no interesantākajiem, bet reizē arī baisākajiem ir cietumnieku vagoni. Precīzs būvniecības laiks nav zināms, tomēr konstrukcijas īpatnības liecina, ka tas būvēts pēc cariskajā Krievijā Stolipina laikos pieņemtajiem standartiem. Ar šādiem vagoniem Staļins trimdā izsūtīja politiskos un kriminālieslodzītos. Pirmajā brīdī varētu šķist, ka šie jau ir tīri komfortabli vilcieni salīdzinājumā ar lopu vagoniem, ko šiem pašiem mērķiem izmantoja pēckara gados, tomēr reāli nekādas atšķirības neesot bijis. Pēc iekšējās uzbūves šis cietuma vagoni atgādina kupeju vagonu ar gaiteni, protams, ar restēm. Katrā kamerā sešas lāvas – trīs abās pusēs un vēl nolaižams dēlis pa vidu starp vidējām lāvām. Paredzēts bija, ka seši cilvēki var sēdēt lejā, trīs gulēt otrajā līmenī un vēl divi uz bagāžas plauktiem. Reāli tomēr vienā kupejā tikuši vesti nevis 11, bet gan divreiz vairāk ieslodzīto, un dzīves apstākļi tur bijuši pavisam necilvēciski. Politiskajiem ieslodzītajiem, kas atradās karcerī, apstākļi zināmā mērā bijuši labāki, jo karceris pēc savas būtības ir vieninieku kamera... (no A. Solžeņicina grāmatas "Gulaga arhipelāgs").