

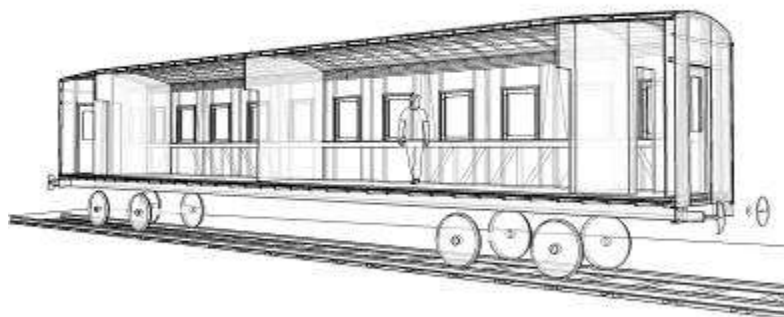
Latvijas dzelzceļa vēstures muzejs uzsāk XX.gs. 20. – 30.gadu III klases pasažieru vagona restaurāciju.



1.att. III klases pasažieru vagona Latvijas dzelzceļa vēstures muzejā pirms restaurācijas. Foto A.Celmiņš

1994.gadā, kad Latvijas dzelzceļa vēstures muzejs vēl tikai apzināja, kādas vērtības ir saglabājušās Latvijas dzelzceļa sliežu ceļos, Jelgavā Ceļu mašīnu stacijā tika atrasts a/s „Fēnikss” XX.gs. 20. – 30.gados būvēts pasažieru vagona. Pētot vēstures avotus noskaidrojām, ka Dzelzceļu virsvalde 1925. gadā izstrādāja projektu jaunu mūsdienīgu vagonu būvniecībai. Kopumā a/s „Fēnikss” un Liepājas kara ostas darbnīcās līdz 1931. gadam tika izgatavoti 196 šāda tipa vagoni, no tiem 146 III klases vagoni. Latvijas dzelzceļa vēstures muzejā nonākušais vagona faktiski ir uzskatāms par pēdējo vagonu, kas liecina par starpkaru Latvijas vagonbūves vēsturi. Diemžēl pēdējos 30 gadus vagona ticis vispirms piemērots dzīvošanai un pēc tam pamests izdemolēšanai. Līdz ar to pilnībā zuduši sākotnējā interjera elementi un smagi cietusi arī vagona virsbūve.

Vagona restaurāciju bija plānots uzsākt jau 1994. gadā, taču pieredzes un finansējuma trūkuma dēļ darbi tika atlikti. 2010.- 2011.gadā muzejam restaurācijas jomā tā ir prioritāte. Sadarbībā ar SIA „3 Radi” tika izstrādāts vagona tehniskais projekts, savukārt arhitekti Ingrīda un Harijs Gaiļi realizēja vagona interjera projektu.



Restaurācijas darbi sadalīti vairākos posmos. Sākotnēji paredzēta virsbūves metāla un koka konstrukciju, kā arī ritošās daļas restaurācija. Otrajā posmā atjaunos ārējo metāla apšuvumu, bet trešajā – no jauna tiks izveidots vagona interjers.

Šobrīd ir uzsākts vagona restaurācijas pirmais posms, ko veic SIA „Kalber”. Firmai jau ir sadarbības pieredze ar muzeju, jo viņi restaurēja XX.gs. 30.gadu bagāžas vagona koka daļas. Pirmā posma noslēgums plānots 2011. gada maijā, bet vagonam pilnībā atjaunotam jeb faktiski no jauna uzbūvētam jābūt gada beigās, kad muzejs saviem apmeklētājiem varēs piedāvāt lielisku iespēju iepazīties kā ceļoja Latvijā 20.gs 20. – 30.gados.

Ar šo vagonu muzejs lepojas ne tikai tamdēļ, ka tas ir pēdējais saglabātais a/s „Fenikss” būvētais pasažieru vagonš, bet gan arī tamdēļ, ka tā konstrukcija liecina par savam laikmetam raksturīgām inovatīvām idejām. Vagonam bija ne tikai savdabīgs dizains ar sašaurinātiem, iesmailiem galiem. Tā karkasu veido dzelzs konstrukcijas rāmis un dzelzs statņu karkass, kas balstās uz diviem divasīgiem Pulmaņa tipa ratiņiem. Tas abpusēji apšūts ar priežu dēļiem, tā ārsienas apklātas ar skārda apšuvumu. Vagonam bija gan centrālapkure, gan elektriskais apgaismojums. Šeit jāpiezīmē, ka tajā laikā A-Eiropā lielākoties vēl aizvien izmantoja un būvēja pasažieru vagonus ar koka karkasu un elektriskais apgaismojums tikko sāka savu ceļu pie pasažieriem. Vagoni bija aprīkoti ar Vestinghauza sistēmas automātisko bremžu iekārtu, kā arī ar rokas bremzi. Laikmeta liecinieki aprakstot sajūtas, kas rodas braucot ar šo vagonu, īpaši uzsvēra tā līgano gaitu, gaismu un mājīgumu.

III klases vagonos parasti tika iekārtotas 90 sēdvietas, tā abos galos atradās tamburi. Vienā vagona galā bija iekārtota tualete, otrā - kurtuve. Salonu aptuveni divās vienādās: smēķētāju un nesmēķētāju, daļās sadalīja starpsiena. Cietajos koka sēdekļos bija iestrādāts linolejs. Centrālā eja sadalīja sēdvietas attiecībā 4:1. Virs sēdvietām bija izvietoti bagāžas tīkliņi. Pie sienas katra loga pusē bija izvietoti drēbju pakaramie, zem loga - pelnu trauki. Uz grīdas pie katra loga atradās čuguna spļaujamtrauks ar emaljētu vāciņu. Logi bija aprīkoti ar tumši ziliem aizkariem. Vagonā atradās četri krāsoti sveču lākteņi, bet divās gareniskās rindās bija izvietotas 18 elektriskas spuldzes. Griestos bija iestrādāti 9 ventilatori.

Tieši augstāk aprakstītā interjera atjaunošana būs restaurācijas darbu lielākais izaicinājums. Ja metāla karkass ar nelielām izmaiņām ir saglabājies, tas redzams arī vairākos fotoattēlos no vagona būvniecības gaitas. Savukārt interjera pēdas izpētes laikā tika atrastas tikai atsevišķās vietās, kā solu, bagāžas tīkliņu vai pakaramo nospiedumi sienā. Logu rāmji pilnībā satrunējuši. Starpsienas nojauktas. Tomēr projekta autori, izmantojot muzejā esošos attēlus, vagona aprakstus un izpēti ir izdarījuši milzīgu darbu, lai rastos pārliecība, ka visus darbus izdosies izdarīt pēc iespējas autentiskāk.

Jau projekta izstrādes gaitā muzeja krājumā nonāca jauni attēli, kuros redzams vagona iekšskats, tāpēc mēs vēršamies pie mūsu laikraksta lasītājiem ar lūgumu palīdzēt. Ja kādam no jums mājās ģimenes albūmā ir saglabājušās šāda vagona fotogrāfijas, muzejs labprāt ar tām iepazītos vai arī iegūtu savā īpašumā.



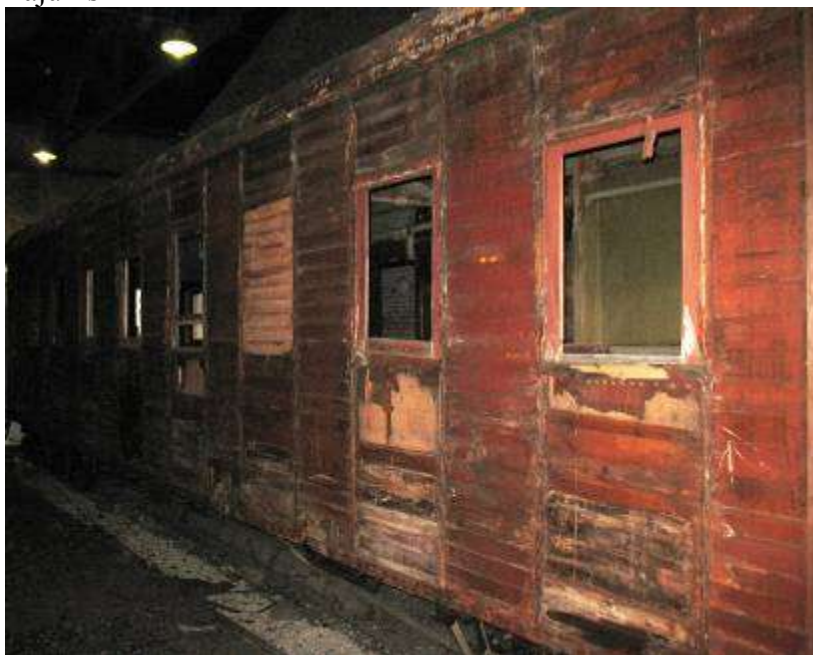
2.att. Pasažieru_vag –III klases pasažieru vagon ar pasažieriem. T.Altberga privātā kolekcija.



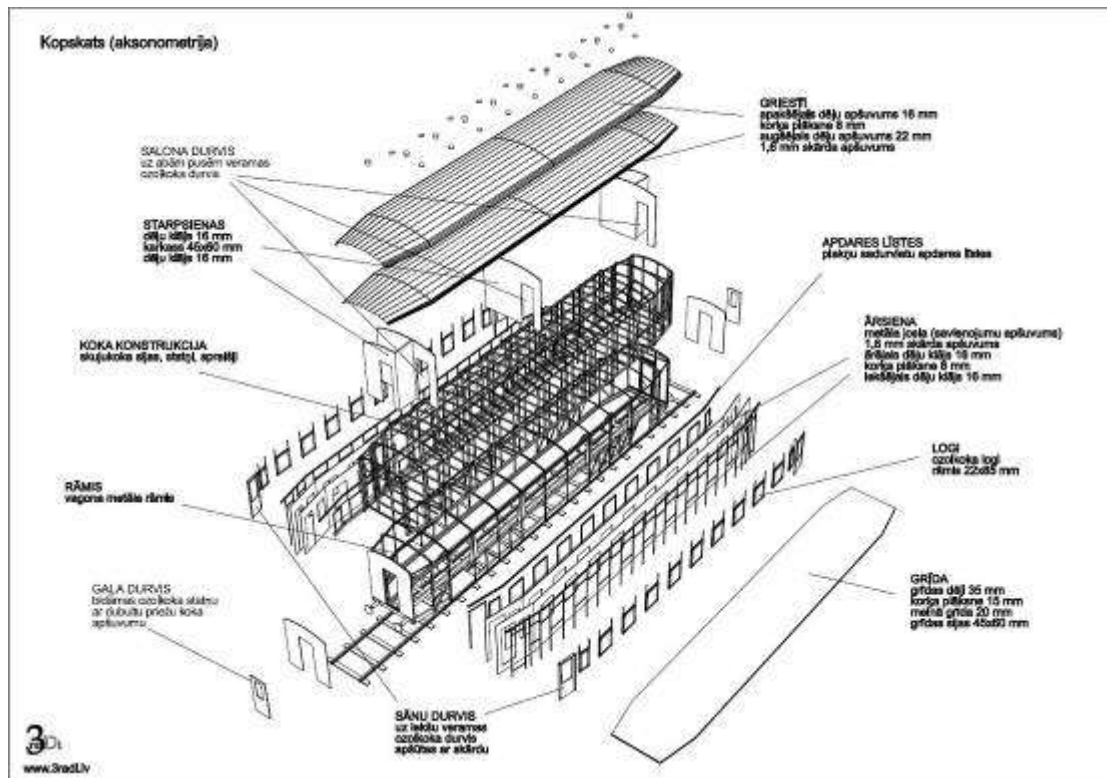
3.att. Pasažieru_vag_interjers – III klases pasažieru vagona interjers. T.Altberga privātā kolekcija.



4.att. A/s „Fēnikss” izgatavotais 1925. gada tipa III klases pasažieru vagonš.
LDzMUZ krājums



5.att. III klases pasažieru vagonš Latvijas dzelzceļa vēstures muzejā pēc metāla
apšuvuma demontāžas. Foto L.Līce



6.att. III klases pasažieru vaģona aksonometriskais rasējums