

**LATVIJAS DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJA**  
**JELGAVAS EKSPOZĪCIJAS**  
**“KĀ DZELZCEĻNIEKI DZĪVOJUŠI, STRĀDĀJUŠI UN MĪLĒJUŠI”**  
**STRUKTURĀLAIS PLĀNS**

**Ekspozīcijas veids:** sociālās, antropoloģiskās, lokālās un politiskās vēstures ekspozīcija, kura iepazīstama, izmantojot visas cilvēka maņas un veicina apmeklētāja aktīvu iesaisti un emocionālu līdzpārdzīvojumu.

**Tēmas ievads:** Jelgavas dzelzceļa mezgls ir viens no senākajiem un nozīmīgākajiem dzelzceļa mezglēm Latvijā, Padomju laikā arī visā Baltijā, kas izvirzījies par centru un zināmā mērā noteicis pilsētas un tās iedzīvotāju dzīves ritmus jau kopš 20. gs. sākuma, kad tikušas uzbūvētas senākās dzīvojamās mājas dzelzceļniekiem pilsētā, kas apskatāmas vēl šodien. Kopš dzelzceļa līnijas Rīga–Mītava atklāšanas 1868. gadā vērojamas izmaiņas pilsētas apbūvē, padarot kādreizējo nomali par aktīvu rūpniecisku centru un ērtu dzīves vietu dzelzceļa darbiniekiem ar katram laika posmam raksturīgo infrastruktūru. 20. gs. 20.–30. gados bez Jelgavas stacijas apkaimes īpaši spilgti iezīmējās lokomotīvu depo un tam tuvējā apkārtnē Jelgava II, kā arī tika uzbūvētas vairākas dzelzceļam un tā darbiniekiem paredzētas sabiedriskas ēkas.

Pēc 2. pasaules kara Jelgava bija drupās, savukārt dzelzceļš bija nozīmīgākais darba devējs pilsētā. Tā kā dzelzceļš nodrošina darbu dažādu profesiju, fizisko spēju, izglītības līmeņa pārstāvjiem, piemērotu darbu tajā atrast varēja visdažādākie cilvēki. Pateicoties vispārējai PSRS politikai, kas spilgti iezīmējās arī dzelzceļa sektorā, pilsētā ieplūda cilvēki no padomju republikām, sevišķi Baltkrievijas un Ukrainas, kas šeit guva ne vien darba iespējas, bet arī mājas un nodibināja ģimenes, izmainot gan dzelzceļa, gan arī pašas pilsētas etnisko sastāvu. Latvijas un Baltijas dzelzceļš bija iekārojams darba devējs, pateicoties ne vien stabilajam darba atalgojumam un salīdzinoši labiem darba apstākļiem, bet arī iespējai tikt pie apdzīvojamās platības. Sākot ar 50. gadiem drupās esošajā pilsētā parādījās aizvien jauni daudzdzīvokļu nami un liela daļa no tiem tika uzbūvēti tieši dzelzceļa darbiniekiem. Izveidojās ne vien kvartāli, bet pat atsevišķi rajoni: Lielā, Stacijas, Pasta un Zirgu ielas, Aspazijas iela, atsevišķi nami Svētes un Mātera ielās. Īpaši turpināja augt Jelgava II, kurā esošais lokomotīvu depo noteica to, ka šeit pārsvarā dzīvoja mašīnisti, lokomotīvu brigādes un citi depo nodarbinātie. Līdz ar dzīvojamo fondu tika uzbūvēta arī uzņēmuma saimnieciskā infrastruktūra, kura labi iezīmējas arī šodienas Jelgavas kartē, – dzelzceļa stacijas rajons, Lietuvas šosejas apkaime, Pasta iela. Savukārt dzelzceļā esošā apgādes sistēma noteica jaunu tirdzniecības uzņēmumu, veikalu un sadzīves pakalpojumu iestāžu ienākšanu pilsētā, tāpat tika uzbūvētas pirmsskolas izglītības iestādes un kultūras nams, kas padomju laikā bija viena no būtiskākajām kultūras iestādēm pilsētā. Zināmas pārmaiņas iezīmējās pēc Jelgavas dzelzceļa nodaļas iekļaušanas Rīgas nodaļā, taču salīdzinoši tuvā pilsētas atrašanās Rīgai un ērtā sabiedriskā transporta, sevišķi dzelzceļa sistēma, ļāva darbiniekiem viegli nokļūt jaunajās darba vietās. Pēc neatkarības atjaunošanas un VU “Latvijas dzelzceļš” izveidošanas 1992. gadā pārmaiņas skāra arī Jelgavu, kurai Baltijas dzelzceļa laikā bija sevišķi cieša sadarbība ar Lietuvas dzelzceļa centriem, sevišķi Šauliem un Klaipēdu. Šodien, salīdzinājumā ar padomju periodu, dzelzceļā nodarbināto pilsētas iedzīvotāju skaits ir stipri sarucis, nepastāv arī vairs īpašās apgādes sistēmas un līdz ar to dažādās

iestādes un veikali, taču pilsētas vaibstos, sevišķi dzelzceļa stacijas tuvumā, spilgti iezīmējas dzelzceļa infrastruktūra, savukārt dzelzceļniekiem celtajos daudzdzīvokļu namu kvartālos gandrīz katrs iedzīvotājs, ja pats nestrādā uz dzelzceļa vai nav dzelzceļnieka ģimenes loceklis, zina kaimiņu – dzelzceļa darbinieku.

Ekspozīcijas “Kā dzelzceļnieki dzīvojuši, strādājuši un mīlējuši” pamatā ir sociālantropoloģisks pētījums, kas jāizmanto kā bāze ekspozīcijas saturam un nosaka tās atainošanas veidu. Ekspozīcijai jāstāsta par cilvēka motivāciju izvēlēties darbu dzelzceļā, dažādie sociālie labumi un Baltijas dzelzceļā esošā nodrošinājuma un apgādes sistēma jāizmanto kā akcents, kas vienlaikus nedrīkst tikt ne nopelts, ne glorificēts. Apmeklētājam, kas nav bijis šī laikmeta aktīvs liecinieks, jāļauj saprast, tos instrumentus, kādi bija padomju laika cilvēka rīcībā, lai spētu ne vien nodrošināt savu fizisko eksistenci un zināmu dzīves līmeni, bet arī pilnveidot sevi, veidot attiecības ne vien ģimenē un darba vietā, bet arī ārpus tā, apzinoties, ka Baltijas dzelzceļa laikā dzelzceļš bija visnotaļ pašpietiekama, reizēm no ār pasaules norobežota vide. Vienlaikus ekspozīcija jāveido tā, lai ļautu apmeklētājam ne vien salīdzināt, bet arī izbaudīt dzelzceļnieka darba un sadzīves apstākļus, spilgtākās laikmeta iezīmes dažādos laika posmos kopš dzelzceļa ienākšanas Jelgavas pilsētā 19. gs. 60. gados līdz 20. gs. beigām. Laika ietvarā lielākie akcenti liekami uz 20. gs. 20.–30. gadiem, Baltijas dzelzceļa laiku un neatkarības atjaunošanas periodu. Savukārt 19. gs. 2. puses–20. gs. sākuma raksturošanai jāizmanto Jelgavas (Mītavas) stacijas stāsts.

**Ekspozīcijas struktūra:** Tematiski ekspozīcijai sadalāma trīs lielos jautājumu blokos – kā dzelzceļnieki dzīvojuši; kā dzelzceļnieki strādājuši; kā dzelzceļnieki mīlējuši. Ceturtais informācijas bloks ir stāsts par to, kā dzelzceļš iezīmējis pārmaiņas Jelgavas pilsētas attīstībā, tās plānā un arhitektūrā, koncentrējoties uz rajonu, kas izveidojies Jelgavas stacijas tuvākajā apkaimē. Šis jautājums jāatspoguļo, izveidojot uzmanību piesaistošu vides objektu muzeja ēkas priekšpagalmā vai dzelzceļa stacijas tuvumā.

Ekspozīcija jāveido tā, lai tajā būtu iespējams izveidot 3–4 interaktīvas un cita veida nodarbības nelielām grupām (aptuveni 15 cilvēku). Nodarbības paredz aktīvu dalībnieku iesaisti, tādēļ viņiem jābūt iespējai ērti pārvietoties, raiti atrast nianšes un iepazīt tuvāk dažādus priekšmetus. Vienlaikus jāparedz, ka līdz ar nodarbības dalībniekiem, kas vairumā gadījumu ir skolas vecuma bērni, ekspozīciju var iepazīt arī individuālie apmeklētāji (dažāda vecuma, izglītības, arī nacionalitāšu).

Ekspozīcijas stāstošā daļa jāveido paralēli divās valodās – latviešu un angļu.

Ekspozīcijā kā vienai no centrālajām maņām un asīm, jākalpo skaņai un saklausāmajiem elementiem. Tiem jārada apmeklētāja līdzpārdzīvojums, jāilustrē un jāpalīdz iepazīt dzelzceļa un dzelzceļnieku ikdienu. Jāizmanto tipiski dzelzceļa, stacijas un darba dzīves motīvi: ienākoša un aizejoša vilciena skaņa stacijā, troksnis, kas rodas vagonu sakabināšanas un manevru darba laikā, darba duna lokomotīvu depo cehā – āmuru kludzēšana, metināšana; sliežu būvniecības un remonta skaņas, cilvēku čalas uz stacijas perona un klusums, kāds rodas vilcienam pazūdot tālumā. Stacijas bufete/restorāns un ēdnīca, latviešu un krievu valodas savstarpējā mijiedarbība. Signāltaires un dispečeru savstarpējā saziņa, ko dzirdam uz perona. Telegrāfa un telefona skaņa, slepenas sarunas, kuras slāpē tarkšķi, klusums, veikals, laikmetam raksturīgas anekdotes.

Kā papildus elements un laikmetu raksturojošs akcents iekļaujami specifiskie dzelzceļa termini un krievu valoda (gan terminu, gan rīkojumu, gan ikdienas sarunu veidā).

Jārod iespēja sajukt nianse (piemēram, darba instrumenti dažādās dzelzceļa profesijās un to svars) un smaržas (impregnēto guļšņu, dažādu smērvielu, svaigi cepta maize, kas tikko silta piegādāta ORS veikalam)

**I daļa: Kā dzelzceļnieki mīlējuši** saturiski atklāj būtiskākos aspektus, kas raksturo dzelzceļa darbinieka un viņa ģimenes dzīves un sadzīves gaitas. Šai ekspozīcijas daļai jāparāda:

- Dzelzceļnieka portretējums un profesijas prestižs cauri laikiem;
- Mājokļa jautājums kā viena no ekspozīcijas centrālajām tēmām, kas raksturo ne vien dzelzceļa apgādes sistēmu, konkrēto laikmetu un tā vērtības un iespējas, bet arī indivīda motivāciju izvēlēties darbu uz dzelzceļa;
- Sadzīves jautājumi un īpašā apgāde – īpašie ORS'a veikali, preču pieejamība tajos, risinājumi nepieciešamo preču iegūšanai deficīta apstākļos
- Sabiedriskā dzīve: pašdarbība, kultūras un atpūtas pasākumi, sports, ideoloģija. Dzelzceļa brīvbiļetes, ceļojumi, sanatorijas un atpūtas nami;
- Īpašie dzelzceļa mikrorajoni/kvartāli un to stāsti. Vietas/republikas, no kurām darbinieks ierodas Jelgavā. Satikšanās stāstu ģeogrāfija.
- Muzeja ēka, kā stacijas darbinieku dzīvojamā māja. LR laika Jelgavas stacijas priekšnieka J. Janīša stāsts.
- Kā dzelzceļnieki dzīvojuši:

Šai ekspozīcijas daļai ne vien jāizstāsta atsevišķi dzelzceļa darbinieku stāsti, bet jāraksturo laikmets, sevišķi ar interjera un sadzīves priekšmetu starpniecību, pēc iespējas izmantojot atdarinājumus, kurus apmeklētājs var izbaudīt ar tausti un citām maņām, ne vien pasīvi vērot. Potenciāli jāparedz iespēja, piemēram, iesēties tipiskā padomju laika klubkrēslā, izbaudīt vatētās segas smagumu vai nobaudīt tēju ar karotīti ar melhiora pārklājumu. Laikmetu raksturojošām lietām jābūt izvietotām veidā, kurās tās ir ērti sasniedzamas un sajūtamās, bet tajā pašā laikā neapdraud ne apmeklētāju, sevišķi bērnu, ne krājuma priekšmetu drošību, vienlaicīgi nodrošinot maksimālu klātbūtnes un tūstuma sajūtu.

Ekspozīcijas telpu sienas izmantojamas kā laikmetu raksturojošs elements – konkrētam vēstures periodam raksturīgo krāsu, faktūru, tapešu vai citu apstrādes materiālu, dekoratīvā krāsojuma izmantošana.

Dzelzceļa īpašās apgādes sistēmas raksturošanai izmantojami tipiski konkrētā laika priekšmeti, kas bija pieejami ikvienam, un kārotās preces, kuras varēja iegūt vien caur blatu, pazīšanos vai kādā citā, piemēram, pašapgādes ceļā. Dažādo laikmetu priekšmeti (20. gs. sākums, 20. gs. 20.–30. gadi, Padomju periods) un interjera elementi kā līdzeklis arī dzelzceļnieka dzīves un tā izmaiņu raksturošanai cauri liekiem.

Potenciāla aktivitāte/akcents stāstījuma formas nomainīšanai: šodienas (2021. gads) pret padomju laika dzīves reālijām – nosūtīšana darbā (kā tas ir, ka tu pabeidz izglītības iestādi un tevi kaut kur aizsūta prom no ģimenes, draugiem, pazīstamās vides); kā iegūt dzīvokli (Tagad pašam ilgi jākrāj, lielas izmaksas pret Laiks, kad bija iespēja iegūt dzīvokli, jo strādāji konkrētā uzņēmumā, darba vietā). Ceļojumu ģeogrāfija: kur dzelzceļa darbinieki varēja aizbraukt un brauca; vietas, kur nevarēja nokļūt citi “parastie” cilvēki.

**II daļa: kā dzelzceļnieki strādājuši** – stāsts ne vien par pašiem darba pienākumiem, bet arī dzelzceļnieku kopību un individuālo motivāciju un personības lomu karjeras un dzīves ceļa veidošanā. Šī ekspozīcijas daļa ataino:

- motivāciju izvēlēties darbu dzelzceļa struktūrā, karjera – iespējas, veidošanas ceļi, personības loma, piederības nepieciešamība sabiedriskām un politiskām

organizācijām, lai varētu veidot veiksmīgu karjeru, izglītības pieejamība un tās loma karjeras veidošanā;

- Kā tu tiec pie darba(kā kļūsti par dzelzceļnieku)? Atbilde uz jautājumu “kas ir valsts valstī”. Darbs dzelzceļā kā sava veida blats – lai pieņemtu darbā, nepieciešamas paziņas/radinieki;
- Kolēģu savstarpējās attiecības, subordinācija, disciplīna, prēmēšanas un soda sistēma, darba vide un apstākļi;
- Dzelzceļnieki kā kolēģi ikdienā un svētkos, būtiskākie svētki, ko atzīmē kopīgi. Arodbiedrība, slepenās lietas. Resora piešķirtie labumi un iespēja tos zaudēt kā viens no iemesliem ilglaicīgām darba attiecībām, nereti pat mūža garumā;
- Nozīmīgākās struktūras/profesijas dzelzceļā, profesionālā nevis lokālā vienotība.

Darba grāmatiņa kā materiāls un raksturojums tam, kā notiek karjeras virzība, un sevišķi labi prēmēšanas sistēmas izpratnei. Iespēja saprast, par ko prēmē, cik bieži prēmē, kādā apjomā. Ienākumu raksturošana, darba ritums, dzelzceļnieka gada cikliskums, atšķirība starp kārtējām prēmijām, ko regulāri piešķir visiem, un prēmēšanai par individuāliem sasniegumiem (vai tādi vispār ir). Vai parādās pārkāpumi. Vēlams iespēja “šķirstīt virtuāli”, vispirms cilvēks meklē un skatās pats, pēc tam ar kādu īpašu krāsu/treknrakstu vai kādu citu vizuālu paņēmieni viņam tiek norādītas būtiskākās lietas.

Ekspozīcijas stāsta daļa no priekšmetiskā viedokļa veidjama tā, lai apmeklētājam būtu iespēja pašam izbaudīt darba smagumu un intensitāti (piemēram, bremžu kurpe, gulšņa gabals).

Potenciāla aktivitāte/akcents stāstījuma formas nomainīšanai: atainot skaitliskos darba rādītājus – cik gara ir darba nedēļa? Cik, piemēram, sver viens tvaika lokomotīves riteņpāris vai eļļojamā kanniņa? Ko nozīmēja pēc maiņas mazgāt tvaika lokomotīvi, lai saprastu mašīnista darba otru, smago pusi. Vai ko nozīmēja smērētāja/vagonu apskatītāja darbs. Cik liela ir konkrētā iestāde/to darbinieku skaits, kam “jāpārkāpj pāri”, lai potenciāli tiktu līdz priekšnieka amatam. Kāda ir tipiska darba diena, piemēram, SCB kantorī vai viena maiņa mašīnistam, + dzelzceļa pilnvērtīgā darbībā iesaistīto iestāžu shēma jeb cik daudz nepieciešams, lai nodrošinātu dzelzceļa darbu.

**III daļa: kā dzelzceļnieki mīlējuši** ir emocionālākā un personiskākā ekspozīcijas daļa, jo stāsta par dzelzceļnieku romantiskajām attiecībām, attiecībām ar bērniem un ģimenē, vēstot par:

- dzelzceļnieku dzimtu kā īpašu fenomenu un arī iepriekšējo paaudžu piemēru kā motivāciju karjeras izvēlē. ;
- dzelzceļa darbiniekiem – pāriem: dzelzceļš kā vieta, kur iepazīstas, nodibina ģimeni. Kā tas ir – būt kopā darbā un mājās;
- Romantiskie stāsti, dienesta viesnīca kā vieta, kur jauniem cilvēkiem iepazīties. Vīrieša un sievietes romantiskās attiecības. Būšana prom no ģimenes vairākas diennaktis un kā tas ietekmē ģimenes dzīvi? (mūsdienās nav reāli to saprast – komunikācija un neziņa par savu partneri/ģimenes locekli, ja neatbild pāris minūšu – maksimums stundu laikā);
- Dzelzceļnieku sievu/vīru stāsti. Dzelzceļa darbinieku bērnu bērnības stāsti.

Dzelzceļnieka imaginārais “dzimtas koks” izmantojams – apkopojums, lai parādītu ģimenes nozīmi, motivāciju, “radu būšanas”, atsūtīšanu no citas padomju republikas, kā šo faktoru ietekmē veidojas karjera + laulības/šķiršanās/pārcelšana darbā, izglītības iegūšana. Jeb kā no cilvēka, kas nejauši nokļūst darbā uz dzelzceļa var izveidoties dzelzceļnieku dzimta 4 paaudzēs.

**IV daļa: vides objekts “Dzelzceļš un Jelgava”** kam jāakcentē Jelgavas īpatnības ne vien paša dzelzceļa attīstības ceļā, bet arī savstarpējā mijiedarbībā ar pilsētu, tās

arhitektūras, infrastruktūras, iedzīvotāju etniskās struktūras un profesionālās nodarbinātības jomās. Veidojams kā spilgts, uzmanību piesaistošs akcents, kas vienlaikus kalpo arī kā ievada daļa ekspozīcijai muzeja ēkā.

Muzeja priekšpagalms kā telpa, kurā radīt sajūtu, ievadīt apmeklētāju ekspozīcijā, kura viņu sagaida muzeja telpās. Dzelzceļnieka dārziņš gan kā papildus labums, ko dod darbs resorā, gan kā līdzeklis pilnvērtīgas eksistences un ģimenes nodrošināšanai dažādos laika periodos (starpkaru periodā audzē sev un savai ģimenei, padomju laikā piemājas saimniecība daļai dzelzceļnieku deva iespējas nopelnīt, realizējot produkciju tirgū). Dažādās sociālās atšķirības – kamēr strādnieks audzē kartupeļus un gana lopus, priekšnieks izveido lapeni, kurā baudīt alu; ģerānijas salīdzinājumā ar akvāriju uz palodzes.