



Kā dzīvojuši, strādājuši un mīlējuši dzelzceļnieki

Aprakstošā atskaite

2020. gada novembris

Dokumenta identifikators:

JLAB_dzelzcelnieku izpete.docx

Izpēte sagatavota VAS "Latvijas dzelzceļš" Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja uzdevumā un šajā dokumentā aprakstītie rezultāti pieder VAS "Latvijas dzelzceļš" Latvijas dzelzceļa vēstures muzejam. Neatkarīgi no izmantojamajiem līdzekļiem nevienu daļu no šī pētījuma nedrīkst reproducēt, pārraidīt, pārrakstīt, uzglabāt elektroniskā meklēšanas sistēmā vai tulkot kādā citā valodā bez pilnas atsauces uz šo dokumentu un bez saskaņojuma ar VAS "Latvijas dzelzceļš" Latvijas dzelzceļa vēstures muzeju. Citas tekstā izmantotās preču zīmes pieder to īpašniekiem un ir izmantotas tikai kā atsauces un/vai ilustratīvs materiāls.

Apzīmējumi

Dzelzceļnieki - Padomju laikā (no 1945.-1991.gadam) Jelgavā strādājušie dzelzceļnieki un dzelzceļnieces.

Informācija par pētījumu

Pētnieku darba grupa: Elīna Ozoliņa, Anita Beikule, Elīna Sustenberga

Pētījuma lauka darba norise no 2020. gada 10. jūnija līdz 2020. gada 12.novembrim.

Pētījuma veids: kvalitatīvais pētījums, pielietojot vairākpakāpju atkārtotas padziļināto interviju un novērojumu metodes.

Pētījumā piedalījās 9 mājsaimniecības – 14 personas vecumā no 60 līdz 85 gadiem. Tika īstenotas 4 ekspedīcijas dzelzceļnieku dzīvojamajos rajonos (Jelgava II; Zirgu iela, Pasta iela, Stacijas iela un Aspazijas iela / Dobeles šoseja)

Dalībnieku raksturojumu skatīt 1. pielikumā.

Ekspedīcijā intervēto dalībnieku raksturojumu skatīt 2.pielikumā.

SATURS

1.	Par pētījumu.....	4
1.1.	Baltijas dzelzceļa struktūra.....	4
2.	Galvenie rezultāti.....	11
3.	KĀ DZĪVOJUŠI DZELZCEĻNIEKI?.....	14
3.1.	Dzelzceļa un dzelzceļnieku tēls cauri laikiem.....	14
3.2.	Dzelzceļnieku sadzīve.....	18
3.3.	Mājokļa jautājumu risināšana.....	27
4.	KĀ STRĀDĀJUŠI DZELZCEĻNIEKI?.....	35
4.1.	Kā kļuva par dzelzceļnieku?.....	35
4.2.	Karjera dzelzceļa resorā.....	40
4.3.	Subordinācija un disciplīna.....	43
4.4.	Darba vide un apstākļi.....	47
4.5.	Kolēģi svētkos un ikdienā.....	54
4.6.	Arodbiedrība.....	59
4.7.	Par ko agrāk nerunāja (slepenās lietas).....	60
5.	KĀ MĪLĒJUŠI DZELZCEĻNIEKI?.....	64
5.1.	Dzelzceļnieku dzimtas stāsti.....	64
5.2.	Dzelzceļnieku romantika un ģimenes dibināšana.....	66
5.3.	Dzelzceļnieku sievu stāsti.....	68
5.4.	Dzelzceļnieku bērnības stāsti.....	69
6.	Dzelzceļa muzeja rašanās.....	73
7.	Pielikumi.....	75

1. PAR PĒTĪJUMU

Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja mērķis līdz 2023. gadam ir izstrādāt jaunu ekspozīciju Jelgavā "Kā dzīvojuši, strādājuši un mīlējuši dzelzceļnieki".

Lai sasniegtu ekspozīcijas satura mērķi – parādīt dzelzceļnieku darba dzīvi un ikdienu, dzelzceļnieku dinastijas (dzimtas) un to veidotās „kolonijas” kā tīpašu sociālu un vēsturisku fenomenu Latvijā, muzejam bija nepieciešams iegūt informāciju, personiskus stāstus un lietiskus priekšmetus par laika posmu no 1945. gada līdz 20. gs. 90. gadu beigām. Tas ir vēsturiski sarežģīts periods ne vien Latvijā, bet arī dzelzceļa vēsturē, kas salīdzinoši maz pētīts. Muzeja krājumā ir padomju laika propagandas foto, darba dzīves dokumenti no Jelgavas dzelzceļa mezglā, bet trūkst personisku stāstu, atmiņu, ikdienas dzīves liecību. Ļoti daudzas muzeja krājumā esošas padomju laika fotogrāfijas no Jelgavas dzelzceļa nodaļas nav anotētas un atpazītas.

Šobrīd vēl ir unikāla iespēja iegūt avotu bāzi padomju laika izpētei, veicot laikabiedru dzīvesstāstu intervijas. Lai nodrošinātu kvalitatīvu, arī citiem pētījumiem izmantojamu materiālu ieguvī, muzejs projekta realizācijai iesaistīja gan sociālantropologus, gan sociologus, kas uzklusīja un dokumentēja laikabiedru atmiņas.

Pētnieciskā projekta mērķis:

Padomju laika dzelzceļa vēstures liecību apzināšana Jelgavas dzelzceļnieku rajonos, lai Izveidotu dzelzceļnieka sociālo portretu (1945. - 1999.), pastāvīgās ekspozīcijas „Kā dzelzceļnieki dzīvojuši, strādājuši un mīlējuši” noslēdzošajai daļai.

Pētījuma uzdevumi:

- Veikt atkārtotas, pēc noteiktas struktūras veidotas, dzīvesstāstu intervijas ar dažādu profesiju dzelzceļniekiem un dzelzceļniecēm, kā arī viņu tuviniekiem un kaimiņiem.
- Veikt dzelzceļnieku dzīvojamo rajonu un darba vietu tuvumā dzīvojošo Jelgavas iedzīvotāju intervijas, kas īstenotas ekspedīciju laikā.
- Transkribēt interviju audioierakstus.
- Sagatavot dzelzceļnieku sociālo portretu – apkopojot pētījuma gaitā gūtās atziņas un spilgtākos dzelzceļnieku stāstus.

Galvenais pētījuma vadmotīvs "Kā dzīvojuši, strādājuši un mīlējuši dzelzceļnieki" šajā atskaitē tiek pielietots arī kā analītisks griezumam tām daudzveidīgajām un niansēm bagātajām tēmām, kas atklātas dzelzceļnieku dzīvesstāstu intervijās. Lauka darba gaitā veidojās neviennozīmīgs, daudzšķautņains un niansēts dzelzceļnieka tēls.

Dzelzceļnieka portretējums, atziņas un stāsti apkopoti 3 apjomīgās nodaļās "Kā dzīvojuši dzelzceļnieki", "Kā strādājuši dzelzceļnieki", "Kā mīlējuši dzelzceļnieki".

Pētījuma konteksta izpratnei pievienota Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja sniegtā informācija par Baltijas dzelzceļa struktūru un Jelgavas mezglu.

1.1. Baltijas dzelzceļa struktūra

Baltijas dzelzceļš bija viens no 32 PSRS dzelzceļiem, tā pārvalde tika nodrošināta pēc teritoriālā principa. Baltijas dzelzceļā bija 7 nodaļas (Rīgas, Daugavpils, Jelgavas, Igaunijas, Šauļu, Viļņas, Kaļiņingradas).



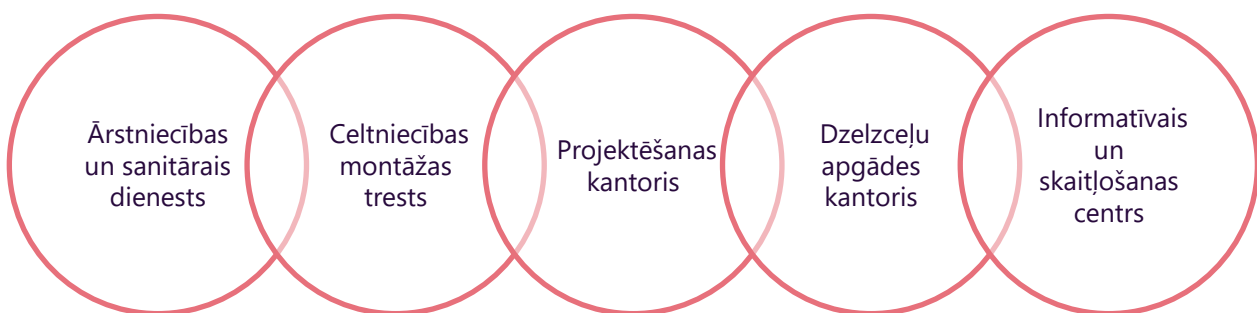
Dzelzceļi atradās tiešā PSRS Ceļu satiksmes ministrijas pakļautībā, savukārt, ministrija darbojās saskaņā ar Komunistiskās partijas kursu un lēmumiem. PSRS Ceļu satiksmes ministrija izstrādāja dzelzceļu nolikumu, tehniskās ekspluatācijas noteikumus, instrukcijas, normas un dokumentus, kas bija saistoši visiem PSRS dzelzceļiem. Dzelzceļiem bija izteikti vertikāla struktūra, katrā no 32 dzelzceļiem tā atkārtoja Ceļu Satiksmes Ministrijas principus. Baltijas dzelzceļam, tāpat kā visiem pārējiem PSRS dzelzceļiem, bija savs priekšnieks, kura kontrolē bija ministrijas un Komunistiskās partijas KP-plāna izpilde un personāla atlase. Priekšnieka vietnieki atbildēja par kādu noteiktu dienestu, pienākumus un vietnieku skaitu noteica pats priekšnieks, bet tradicionāli viens no vietniekiem bija galvenais inženieris. Paralēli priekšniekam darbojās tehniski – ekonomiskā padome, kas sastāvēja no nozares profesionāļiem. Katrs dzelzceļš tālāk tika sadalīts nodaļās (Baltijas dzelzceļā, kā jau minēts, tādas bija 7), ko pārvaldīja priekšnieks ar 8 vietniekiem.

Nodaļām pakļāvās dienesti, kas atbildēja par dažādām saimniecības nozarēm:



Par saimnieciskajiem rādītājiem bija atbildīgs nodaļas priekšnieks. Līdzās stacijām, depo un dzelzceļa saimniecības uzņēmumiem, pastāvēja plaša palīgozaru sistēma, kas uzturēja izglītības, ārstniecības iestādes, sanatorijas un atpūtas namus, tirdzniecības un citas iestādes, kas nodrošināja dzelzceļa darbinieku un viņu ģimenes locekļu materiālās un sociālās vajadzības. Viena dzelzceļa nodaļas savā starpā cieši sadarbojās.

Ar savu bilanci piesaistīti Baltijas dzelzceļam darbojās



Šāda trīspakāpju sistēma nozīmēja arī ļoti lielu birokrātisko aparātu un varēja sarežģīt ikdienas darbu.

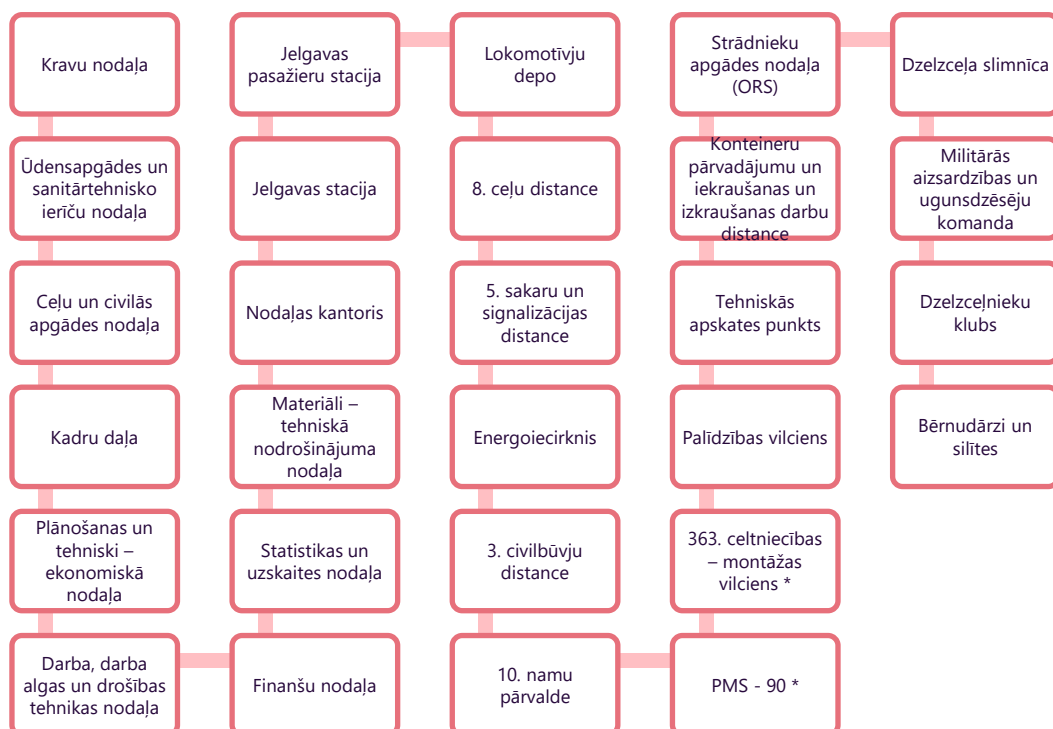
Jelgavas dzelzceļa nodaļa tika izveidota 1944. gadā un pastāvēja līdz 1986. gadam, kad tika pakļauta Rīgas nodaļai. Nodaļas pārziņā esošā teritorija daudz nemainījās ne laikā, kad Baltijas valstu dzelzceļi darbojās kā atsevišķi uzņēmumi (1944.-1953.; 1956.-1963.), ne Baltijas dzelzceļa pastāvēšanas laikā (1953.-1956.; 1963.-1991.). Jelgavas nodaļā ietilpa Ventspils, Liepājas, Krustpils dzelzceļa līnijas un 600 mm dzelzceļa mezglis Ventspils – Stendes, Viesītes apkaimē un Meitenes – Bauskas dzelzceļa līnija. Tā kā dažādu saimniecisko nozaru darbības jomas bija nodalītas, tad nodaļas ietvaros ciešāka sadarbība norisinājās ne tik daudz teritoriālā, cik vienas saimnieciskās nozares ietvaros, piemēram, Jelgavas signalizācijas un sakaru distance bija daudz ciešāk saistīta ar darbiniekiem, kas nodrošināja sakarus Liepājas stacijā vai uz Jelgavas – Ventspils līnijas, nekā ar Jelgavas lokomotīvu depo darbiniekiem.

Dzelzceļa nodaļas vadība

Interesanti, ka nodaļas vadībai bija savs dienesta vagoni



Atsevišķās daļas un uzņēmumi Jelgavas nodaļas Jelgavas mezglā



Katrā no šīm iestādēm un struktūrām vēl bija savs vadītājs vai priekšnieks, grāmatvedis un administratīvais aparāts.

**PMS-90 un 363. celtniecības montāžas vilciens ir eksteritoriāli uzņēmumi*

Šīs iestādes var nosacīti sadalīt uzņēmumos, kas:

tieši nodrošināja dzelzceļa darbību (kravu nodaļa, Jelgavas stacija, Jelgavas pasažieru stacija, lokomotīvu depo, 8. ceļu distance, 5. sakaru un signalizācijas distance, energoiecirknis, tehniskās apskates punkts, konteineru pārvadājumu un iekraušanas un izkraušanas darbu distance, ceļu un civilās apgādes nodaļa)

administrācija un materiāli tehnisko resursu nodrošinošās iestādes (Ūdensapgādes un sanitārtehnisko ierīču nodaļa, kadru daļa, plānošanas un tehniski – ekonomiskā nodaļa, darba, darba algas un drošības tehnikas nodaļa, finanšu nodaļa, statistikas un uzskaites nodaļa, materiāli – tehniskā nodrošinājuma nodaļa, nodaļas kantoris)

iestādes, kas nodrošināja celtniecību un ēku uzturēšanu (3. civilbūvju distance, 10. namu pārvalde, PMS 90, 363. celtniecības – montāžas vilciens)

iestādes avārijas un ārkārtas situāciju novēršanai un seku likvidācijai (Palīdzības vilciens, Militārās aizsardzības un ugunsdzēsēju komanda)

iestādes un organizācijas, kas rūpējās par dzelzceļnieku un viņu ģimenes locekļu apgādi, sociālo un medicīnisko labklājību (Strādnieku apgādes nodaļa (ORS), Dzelzceļa slimnīca, Dzelzceļnieku klubs, Bērnu dārzi un silītes)

Bez šīm Jelgavā bāzētajām iestādēm un struktūrām atsevišķās lielākajās nodaļas stacijās bija arī apakšstruktūras vai struktūras, kas nodrošināja dzelzceļa darbu uz vietām.

Liepājas mezglā bija:

stacija	7. ceļu distance	6. sakaru un signalizācijas distance	vagonu depo	lokomotīvu depo
degvielas noliktava	ūdensapgādes darbnīca	NGČ – 3 punkts	dzelzceļa slimnīca	bērnudārzi un silītes
elektrības apakštacija	ugunsdzēsības vilciens,	aizsargstādījumu distance	milicijas līnijas punkts	ORSa filiāle
	norēķinu grupa	sporta klubs "Lokomotīve"	dzelzceļnieku klubs	

Ventspils mezglā darbojās:



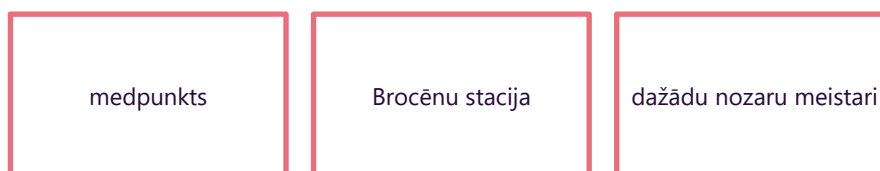
Stendes stacijā bija:



Tukumā bija:

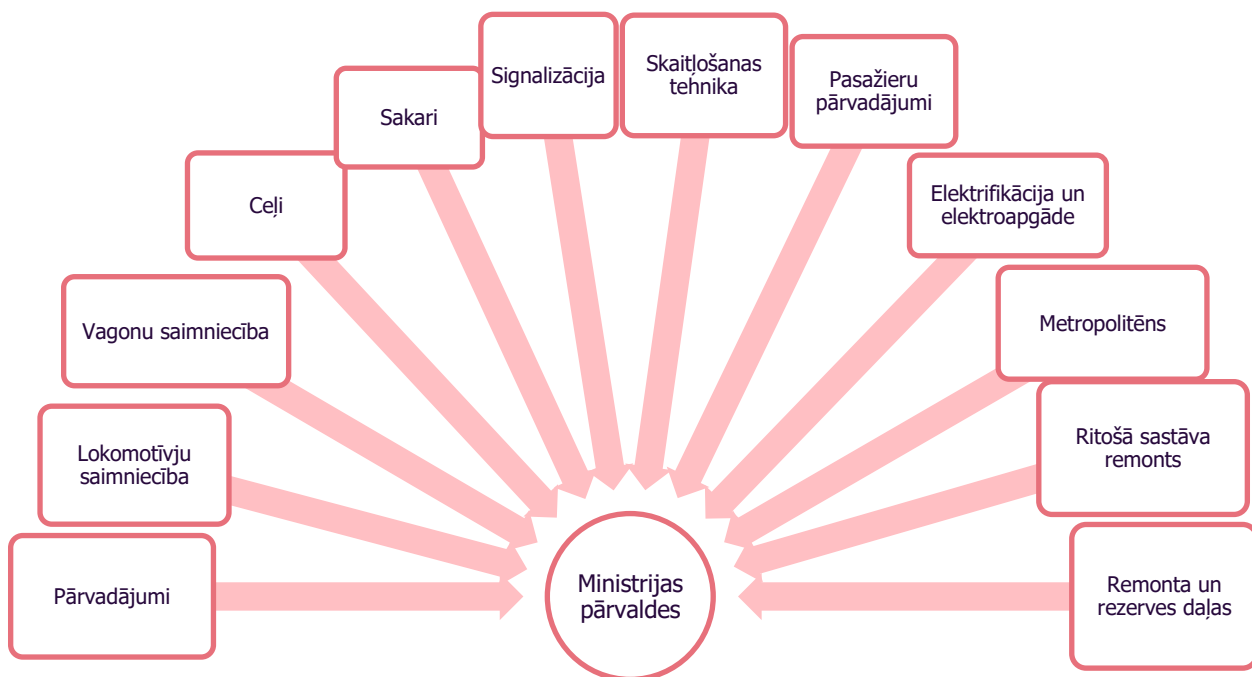


Saldus stacijā bija:



Kā nozīmīgas atzīmētas Priekules un Meitenes stacijas.

Ministrijas pārvaldes



Ministrijas funkcionālās pārvaldes šādos jautājumos

tehniskajos jautājumos	ekonomiskajos jautājumos	satiksmes drošības jautājumos	kadru atlases un mācību jautājumos	grāmatvedības un norēķinu jautājumos
medicīnas un sanitārajos jautājumos	darba apgādes jautājumos	materiāli tehniskās apgādes jautājumos	dzelzceļu restorānu jautājumos	ārējo sakaru jautājumos
statistikas jautājumos	saimniecības jautājumos	militarizētās apsardzes jautājumos	Organizācijas pilnveidošanas jautājumos	Juridiskā, arbitražas nodaļa

2. GALVENIE REZULTĀTI

Pirmā tēma **“Kā dzīvojuši dzelzceļnieki”** ietver gan vispārīgu dzelzceļnieku tēla portretējumu, gan dažādas prakses, kā tika risināti dažādi sadzīves jautājumi un ārpusdarba aktivitātes. Ņemot vērā, ka Padomju laikā tika ierobežota iedzīvotāju mobilitāte (eksistēja pierakstu sistēma¹ ar zīmogiem pasēs), kā arī piekļuve tik svarīgiem sadzīves resursiem, kā ģimenes mājoklis, automašīna, kā arī daudzas preces un pakalpojumi bija deficīts, tika izkoptas prakses, kā realizēt iedzīvotāju sadzīves vajadzības esošo ierobežojumu ietvarā, t.sk. dažādu nozaru resori veidoja savas darbinieku sadzīves un labumu infrastruktūras.

Tēmā **“Kā dzīvojuši dzelzceļnieki”** atradīsiet izklāstu par:

- Dzelzceļa un dzelzceļnieku tēlu cauri laikiem;
- Dzelzceļnieku sadzīvi – īpašā infrastruktūra un labumi, preču deficīta risinājumi, sabiedriskā dzīve, atpūta, sports un izpriecās;
- Mājokļa jautājumu risināšanu.

Dzelzceļnieku tēls pārsvarā izgaismojās pozitīvos aspektos – dzelzceļnieki ir krietni un strādīgi cilvēki, kas apzinīgi veic savu darbu, ir rūpīgi un disciplinēti, ievēro noteikumus un subordināciju, tomēr praksē darbi mēdza atšķirties no ideālā tēla, bet, kamēr darba rezultāts bija kvalitatīvs un kamēr neviens netika pieķerts, atkāpes bija pieļaujamas. Īpaši iezīmējas spilgta personību loma, piemēram, priekšnieku vidū – vēl vairākus gadu desmitus vēlāk bijušie darbinieki *atsevišķus vadītājus* daudzina bez jautāšanas.

Lai īstenotu sadzīves vajadzības un uzlabotu dzīves kvalitāti, īpaši nozīmīgs resurss bija cilvēka sociālais kapitāls, kas veidojies cilvēku attiecībās – gan formālos, gan neformālos tīkļos. Tīkļos raksturo pazīstamu cilvēku (arī kolektīvu) savstarpējas attiecības un uzticēšanās, kas noteiktos apstākļos tiek pārvērstas labākai dzīvei nepieciešamajos resursos – iekārtošanos labākā darbā, jauna dzīvokļa vai automašīnas saņemšana *“paātrinātā kārtībā”*, deficītas preces iegādi *“pa blatu”*, u.tml.

Jelgavā dzelzceļa resurs nodrošināja intensīvu jaunu un kvalitatīvāku mājokļu un sadzīves infrastruktūras izbūvi, pilsētā veidojās vairāki dzelzceļnieku dzīvojamie mikrorajoni ar savdabīgu *“pilsēta pilsētā”* efektu. Savulaik dzelzceļnieku dzīvokļu mājas tika uzskatītas par modernāko/kvalitatīvāko dzīvojamo fondu – ar centrālo apkuri, karsto ūdeni u.c. ērtībām.

Otrā tēma **“Kā strādājuši dzelzceļnieki”** ietver apakštēmas, kas saistītas gan ar motivāciju izvēlēties ar dzelzceļu saistītu profesiju un nostrādāt tur visu darba mūžu, gan darba formālos un neformālos apstākļus, veltot nozīmīgāko lomu sociālajām attiecībām.

Šajā tēmā iekļauts izklāsts:

- Kā kļuva par dzelzceļnieku;

¹ Personas reģistrācija konkrētā dzīvesvietā jeb *“propiska”*, kuras iegūšanai bija jāizpilda noteikti priekšnoteikumi.

² Blats (sarunu val.) jeb izdevīga pazišanās, kas bija pamatā iespējai saņemt materiālus labumus, kvalitatīvākus pakalpojumus un preces, izmantojot savstarpēju materiālu ieinteresētību labumu apmaiņā.

- Karjera dzelzceļa resorā;
- Subordinācijas un disciplīna;
- Darba vide un apstākļi;
- Kolēģi svētkos un ikdienā;
- Arodbiedrības loma;
- Par ko agrāk nerunāja (slepenās lietas).

Ņemot vērā Padomju laikos pastāvošo mājokļu deficītu, iespēja saņemt lietošanā dienesta dzīvokli bija svarīgs motivējošs faktors, lai izvēlētos ar dzelzceļu saistītu profesiju, savukārt, kārtība, kurā piešķirtais dzīvoklis tika zaudēts, pamatot darbu resorā, veicināja ilglaicīgas darba attiecības un ģimenes locekļu iekārtošanu darbā turpat dzelzceļa resorā. Salīdzinoši ar citiem resoriem, dzelzceļnieki atceras, ka šeit varēja tikt pie kārotā dzīvokļa ātrāk – rindā jau varēja pierakstīties tikko uzsāktas darba gaitas, nevis nostrādājot vairākus gadus.

Cilvēkiem, kuru ģimenes nebija iepriekš saistītas ar dzelzceļu, nozares izvēle bija nejauša un tikai uzsākot mācības/studijas tika iepazīta dzelzceļa nozare, savukārt, tiem, kas uzauguši ar dzelzceļu saistītā vidē, tā bija pašsaprotama izvēle, īpaši tas vērojams mašīnista profesijas izvēlē. Laikabiedri stāsta, ka, ja pašam bijusi uzņēmība un labas krievu valodas prasmes (īpaši rakstīšanā), bija iespējams apgūt nepieciešamo izglītību neklātienē jau pēc darba gaitu uzsākšanas. Tomēr, ja krievu valodas prasmes nav bijušas pietiekamas, izglītības iespējas un karjeras virzība bija ierobežotas.

Attiecības ar kolēģiem būtiski ietekmēja tas, ka ļoti bieži kolēģi bija arī kaimiņi, sporta komandu un pašdarbības kolektīvu biedri un veidojās ģimeņu draudzība. Cilvēki uzskatīja, ka labi pazīst cits citu, atbalstīja cits citu sadzīves jautājumos.

Padomju laikos arodbiedrība nodrošināja darbiniekiem plašu klāstu ar labumiem un ietekmēja būtiskus lēmumus, piemēram, par dzīvokļa piešķiršanu. Laika gaitā arodbiedrības loma mazinājās un jau 80-tajos un 90-tajos gadu darbinieki arodbiedrībai piešķir tikai formālu lomu.

Ir lietas par kurām kādreiz citiem nevarēja stāstīt – gan par īpašo kravu pārvadāšanu, slepenajiem sakariem un īpašo telefonu uz priekšnieka galda, gan dažādiem negadījumiem un avārijām.

Trešā tēma **“Kā mīlējuši dzelzceļnieki”** veltīta dzelzceļnieku ģimenes dzīves aspektiem – te pastāstīsim gan dzelzceļnieku dzimtas stāstus, gan jauno dzelzceļnieku ģimeņu veidošanās stāstus.

Šajā tēmā ietverts izklāsts:

- Dzelzceļnieku dzimtu stāsti;
- Dzelzceļnieku pāri un ģimenes dibināšana;
- Dzelzceļnieku sievu stāsti;
- Dzelzceļnieku bērnības stāsti.

Šī pētījuma kontekstā par dzelzceļnieku dzimtām uzskatījām tās, kurās vismaz 2-3 paaudzēs ir bijuši dzelzceļnieki. Sevišķi spilgti dzimtas jautājumi atklājās saistībā ar mašīnistiem, kas Padomju laikos bija profesija, kas asociējās ar skarbu romantiku – gan būšana ceļā, gan prasmes vadīt vilcienu sastāvus sarežģītās trasēs un risināt izaicinošas situācijas. Mašīnistu profesijai arī pašu dzelzceļnieku vidū tika augstu vērtēta un uzskatīta par prestižāko no visām.

Pēckara gados dzelzceļa nozare pilnveidojās un notika strauja Jelgavas mezgla attīstība, kas izraisīja arī lielu jauno speciālistu pieplūdumu Jelgavā. Jaunie dzelzceļnieki iepazīs gan darba

vietās, gan kopmītnēs un dažādos pasākumos – veidojās jaunas ģimenes gan speciālistu vidū, gan arī, kā stāsta laikabiedri, ir bijis daudz “jaukto” laulību.

Kā īpašu dzelzceļnieku ģimenes aspektu izcēlām arī būšanu dzelzceļnieka sievai. Nereti tas nozīmēja pašai tikt galā gan ar bērnu audzināšanu un mājsaimniecības lietām, gan organizēt svētkus ar minimālu vīra atbalstu. Lielākoties dzelzceļnieku sievas arī strādāja savās profesijās, nereti turpat dzelzceļa nozarē un uz viņu pleciem bija dubultā slodze – gan darbs darbavietā, gan darbs mājās.

Daļa pētījuma dalībnieku dalījās ar saviem bērnības stāstiem, pirmajām atmiņām saistībā ar dzelzceļu un ikdienu. Padomju laikos ne visiem bērniem bija vieta bērnu dārzā un daļa no atmiņām ir saistīta ar to, kā bērni devušies saviem vecākiem līdz uz darbu vai pateicoties dzelzceļa piešķirtajam dzīvoklim piepildīja sapni par savu istabu.

Kāds bērnībā sapņoja kļūt par aktieri, enerģētiķi, ķīmiķi, mašīnistu ... un pētījuma gaitā atskatījās uz savu darba mūžu dzelzceļa nozarē un gandarīti atzina- kā tā bijusi labākā izvēle. Savukārt tie, kas nostrādājuši ilgu laiku smagu fizisku darbu, apcerīgi secina, ka, ja savulaik būtu bijusi iespēja apgūt labāku izglītību un būtu bijuši labvēlīgāki ģimenes apstākļi, tad darba dzīve, iespējams, būtu vieglāka.

3. KĀ DZĪVOJUŠI DZELZCEĻNIEKI?

3.1. Dzelzceļa un dzelzceļnieku tēls cauri laikiem

Dzelzceļnieka tēla portretējums ietver gan personības iezīmju un uzvedības izklāstu, gan to maiņu laika gaitā, īpaši sabiedrības izmaiņu un ietekmes rezultātā. Meklējam atbildi uz jautājumu, kas ir "krietns dzelzceļnieks/-ce" un kā tas iekļaujas dzelzceļa resorā. Kas laika gaitā ir noticis gan ar dzelzceļa, gan paša dzelzceļnieka tēlu?

3.1.1. Dzelzceļnieka tēls – vispārīgs portrets

Padomju laika dzelzceļnieki gan darbā, gan sadzīvē bija saistīti viens ar otru un veidoja tādu kā savu komūnu vai kopienu, ko vienoja gan koleģiālas, gan kaimiņu, gan draudzības saites. Laikabiedri to raksturo, ka dzelzceļnieki ir kā "skudru pūznis" ar saviem dzīves noteikumiem un ieradumiem.

Līdzgaitnieku novērojumos dzelzceļnieks ir tolerants, viņš spēj valdīt pār emocijām. Dzelzceļnieks ir sīksts, sava ceļa gājējs, kurš nesalūzt pat vissmagākajos apstākļos. Šāds cilvēks ir ārkārtīgi lojāls un uzticams darbinieks, kā arī godprātīgi pilda savus darba pienākumus, ir ar augstu atbildības sajūtu. Viņam ir raksturīga īpašība, kas tipiska padomju laika dzelzceļniekam – nediskriminēt citus ne pēc dzimuma, ne vecuma, ne tautības. Dzelzceļš rūda raksturu, tāpēc uz dzelzceļa nevar strādāt un arī nestrādāja idētāji, čīkstētāji un vaidētāji.

Dzelzceļnieku tēls pārsvarā izgaismojās pozitīvos aspektos – dzelzceļnieki ir krietni un strādīgi cilvēki, kas apzinīgi veic savu darbu, ir rūpīgi un disciplinēti, ievēro noteikumus un subordināciju.

"Ja jūs būtu redzējuši, kā es strādāju! Es pat izskaitēju, ka es 60 vagonus esmu sagriezis un 20 lokomotīves, bet viena lokomotīve sver 120-130 tonnas. Mēs divatā griežām. Un bija 9 cisternas, kad bija tā avārija. Es visas sagriezu. Īsāk sakot, es 3500 skābekļa balonu esmu iznīcinājis. Tas nav joks. [smejas] Pēc tam es 15 gadus strādāju pēc izsaukuma, jo man labi padevās metināšana. Ja lokomotīvei kāda caurule bija plīsusi, tad es to uzreiz sametināju [...] Haltūras arī bija. Griezu vagonus, lokomotīves." (Vladimirs, metinātājs)

Dzelzceļnieki akcentē tādas īpašības kā atvērtību, draudzīgumu, izpalīdzīgumu un dzīvesprieku. Tiek uzsvērts, ka gan strādājot kopā, gan dzīvojot kaimiņos veidojās ciešas saites – gan draudzējās ar visām ģimenēm, gan brīvajā laikā svinēja un priecājās kopā, gan izpalīdzēja viens otram grūtākās situācijās. Sarunās par krietniem dzelzceļniekiem tiek raksturoti profesionāļi, kas labi prot savu amatu, tiek galā ar sarežģītām situācijām un ir draudzīgi. Dzelzceļnieki pauž gandarījumu par savu darba mūžu, kas aizvadīts dzelzceļa nozarē. Daudziem pētījuma dalībniekiem tā ir bijusi ilglaicīgākā vai vienīgā darba vieta. Lai kļūtu par īstu dzelzceļnieku, ir jānostrādā nozarē ilgāks laiks – ar dažiem gadiem nepietika - runa ir par nostrādātām desmitgadēm; jāpilnveido savas prasmes gan profesionālajās apmācībās, gan pašmācības ceļā un jānodrošina kvalitatīvs darbs.

Kā stāstījuši laikabiedri, Jelgavas dzelzceļā pārsvarā strādāja citu tautību cilvēki un latvieši bija mazākumā, līdz ar to dzelzceļnieki – speciālisti un vadītāji - nereti tika uztverti kā svešie, ienācēji Jelgavā, kam tika piešķirtas priekšrocības gan mājokļa pieejamībā, gan karjeras virzībā. Kādreiz pastāvēja sistēma augstskolu un tehnikumu absolventu norīkošanai konkrētās darba vietās visā

Padomju Savienībā, tādējādi arī dažādu tautību jaunie speciālisti nonāca Jelgavā, nereti pat iepriekš nezinot, ka tāda vieta – Jelgava pastāv un uzsākot savu jauno dzīvi Jelgavā “no nulles”.

Lai arī intervijās tiek pausts, ka dažādu tautību cilvēki darba kolektīvos sadzīvoja labi, tomēr stāstos ieskanas arī citas notis – gan smeldze par valodas lietojumu darba kolektīvā, gan slēptā spriedze Atmodas laikā, gan netaisnības sajūta saistībā ar labākām jauno speciālistu iespējām. Latvieši intervijās īpaši akcentēja savējos – latviešus, kas bija veiksmīgi virzījušies pa karjeras kāpnēm, gan bija labi priekšnieki.

“Dzelzceļnieki ir pacietīgi, izturīgi, nenogurstoši cilvēki. Viņi nekad nevairstājās grūtību. Bija smagi, bet viens otru atbalstīja un palīdzēja viens otram vienmēr, ja kaut ko vajadzēja. Atklāti bija viens pret otru gan par darbu, gan pat par ģimenēm.” (Tatjana, ekspedīcija Jelgava II)

“Mēs, latvieši, kolektīvā esot pat savā starpā runājām krieviski. Lielas draudzības kolektīvā mums neveidojās. Tikai pēdējos gados, kad (kolektīvs) saprata, ka latviešu valoda ir vajadzīga un bez tās nevarēs iztikt, tad aicināja mani palīgā – gan patulkot, gan pamācīt, palīdzēt saprast. Mani pat tajā laikā neviens nesauca īstajā vārdā, bet par Vaļu.” (Valija, ekspedīcija Zirgu un Pasta ielā)

Vispār mašīnisti ļoti jautri bija un draudzīgi. Gan krievu, gan latviešu mašīnisti draudzējās. Es zinu, ka te bija viens mašīnists, pie kura nāca uz svētkiem un dzimšanas dienām citi mašīnisti. Viņi bija latvieši, bet dziedāja ukraiņu, krievu un latviešu dziesmas. Ļoti skaisti dziedāja! Viņiem tādas balsis bija! Jebkuros laikos, kad vēl esi jauns, tu dzīvo. Pat kara laikā cilvēki atrada laiku, lai iemīlētos un dzīvotu. (Tatjana, ekspedīcija Jelgava II)

Kā viena no problēmām nozarē tiek minēta pārmērīga alkohola lietošana, kas bija šķērslis ilggadīgam darbam dzelzceļa resorā, tomēr, ja cilvēks tika galā ar pienākumiem, tad darba kolektīvs centās palīdzēt šim cilvēkam un nereti situācijas tika attaisnotas ar to, ka darbs ir ļoti atbildīgs un stresains. Tas spilgti iezīmējas tieši atbildīgu profesiju pārstāvju vidū, kur alkohola lietošana tiek definēta kā sava veida “rehabilitācija”.

“Kad es nobraucu savu pirmo cilvēku mūžā, tad obligāti vajadzēja stresu noņemt. Tā jau vispār bija pieņemta prakse. Toreiz jau nekāda rehabilitācija nebija. Noteikumi bija stingri. Ja tu nobrauc cilvēku, vajadzēja apturēt, iet novākt viņu, ja viņš vairs nekur nav liekams, un braukt tālāk. Neviens tur nerūpējās par taviem nerviem.”

“Ir ļoti maz tādu, kam tas nav trāpījies. Es pat personīgi tādus nezinu. Manā rēķinā ir deviņi manā mašīnista mūžā. Grūti ir pēc pirmā un otrā, bet tālāk jau kaut kā... Ar visām šīm lietām bija jāreķinās, ja tu gribi strādāt par mašīnistu vai mašīnista palīgu.”

“Uz to bija jābūt morāli gatavam, bet briesmas jau sākās tad, kad pie mums nāca no Daugavpils tehnikuma Dīzeļlokomotīvu saimniecības fakultātes praktikanti strādāt par mašīnista palīgiem. Mašīnists nedrīkst atstāt lokomotīvi. Nem lukturīti un – dāvai! Tu zināji, kur tu gāji! Nāca atpakaļ zaļimelni, bet tāda ir dzīve, un ar to bija jāsamierinās. Cik es zinu, tad no viņiem ļoti daudzi šodien strādā par mašīnistiem. Viss ir kārtībā.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Padomju laikā priekšnieki “pieskatīja” savus darbiniekus arī ārpus darba laika – vairākās intervijās atbalsojās stāsti, kā priekšnieks steidzis glābt savējos pie zaļā kioska. Kā minēja kāda sieviete – dzelzceļnieki gan kārtīgi strādāja, gan arī kārtīgi svinēja.

“Tad viņš bija maiņas vecākais – 15 gadus nostrādāja. Viņam bija tāds raksturs. Puikas [maiņas darbinieki] jau dzēra. Viņa vārdi bija, ko es bieži atceros un smejos: “Zēni, nu var iedzert, bet taču jāstrādā arī ir!” [smejas] Bet dažs nesaprata, ko viņš dara. (Nadežda, vagonu apskatītāja)

"Depo priekšnieks Stabiņš kopā ar vīru jaunībā "karoja" pa komjauniešu dzelzceļa parku. Tur taču kādreiz bija kiosks, kuru sauca par Zaļo vardi. Tas bija pat zaļā krāsā nokrāsots. Tur gāja [puiši] iedzert, un tad sakaujas un viņi jāglābj."(Nadežda, vagonu apskatītāja)

Laika gaitā šķiet, ka dzelzceļnieka tēls īpaši nav mainījies, tikai vairāk asociējas ar gados vecākiem, viedākiem un nobriedušākiem cilvēkiem, kam spēka gadi jau tuvojas izejamam. Kā stāsta dzelzceļnieki, tad pa desmitgadēm ir mainījušās tehnoloģijas, mazinājies fiziski smagā darba apjoms, bet darba būtība un dzelzceļniekam nepieciešamās rakstura īpašības palikušas nemainīgas.

Lai arī daudzi mūsu pētījuma dalībnieki jau ir pensionāri un vairs nestrādā, viņi ir saglabājuši saikni ar darba kolektīviem, mēdz tos regulāri apciemot un uzturēt kontaktus, kā arī aktīvi interesējas par norisēm Latvijas dzelzceļā. Bieži vien par savu darbu stāsta tā, it kā vēl turpinātu darba gaitas un būtu daļa no attiecīgās struktūrvienības vai kolektīva.

Tomēr Jelgavnieki, kas nav saistīti ar dzelzceļu, pauž viedokli, ka dzelzceļnieki ir pieraduši pie labas dzīves, ka viņu dzīve gadu gaitā ir tikai uzlabojusies (gan bija pieejami jauni mājokļi ar ērtībām, gan stabils atalgojums, bez grūtībām pārdzīvoti pārmaiņu laiki, atgūstot Latvijas neatkarību) un šie cilvēki nav pazinuši nopietnas dzīves grūtības. Bijušie dzelzceļnieku mikrorajoni tiek raksturoti arī kā sava pilsēta pilsētā ar īpašu infrastruktūru un savulaik kvalitatīvāko dzīvojamo fondu.

3.1.2. Dzelzceļa tēls - agrāk un tagad

Dzelzceļš tika uzskatīts par ļoti labu un iekārojamu darba vietu. Biežāk minētais raksturojošais vārds – stabils. Stabila darba vieta, darbs būs vienmēr, darba vietā tiek piešķirti vērtīgi labumi, t.sk. mājoklis. Kā stabilu darba vietu bijušie dzelzceļnieki to ir ieteikuši arī saviem bērniem un mazbērniem.

Tradicionāli dzelzceļa nozare tika asociēta ar varenību, būtisku ekonomisko nozīmi, lielu darbinieku skaitu, kā arī krievu valodu. Kādreiz šķitis, ka šī nozare vienmēr ir bijusi un būs ļoti nozīmīga, vienmēr būs nepieciešami gan kravu, gan pasažieru pārvadājumi un darbinieki, kas to nodrošina.

Padomju laikos Jelgava bijis nozīmīgs dzelzceļa transporta mezgls Baltijā, kura nozīme krasi mazinājusies jau sākot no deviņdesmitajiem gadiem. Jelgavas ziedu laikos tā tika uzskatīta arī par jauno perspektīvo speciālistu un vadošo darbinieku sagatavošanas "poligonu" jau nozīmīgākiem amatiem Rīgā un citur.

Pretstatot "agrāk un tagad", liela nozīme ir arī dzelzceļa tehniskajai pusei, kas, kā izrādās, daudz ko ir mainījis gan pašu dzelzceļnieku, gan līdzilvēku skatījumā par darbu dzelzceļā un tā prestižu, ar to ir jāsaprot tvaika lokomotīves nomaina pret dīzeļlokomotīvēm.

"Runājot par prestižu, kad es sāku strādāt 1966. gadā un līdz pat 80-jiem gadiem, mašīnista profesija skaitījās ļoti prestiža. Ja cilvēkiem pateicu, ka es esmu mašīnists, tad jau ar cieņu skatījās. Pēc tam kaut kā tas prestižs nokrita, it sevišķi, kad parādījās dīzeļlokomotīves, jo darba apstākļi vairs nebija tik smagi. Tad jau uz to visi sāka skatīties mazliet citādāk. Uz tvaika lokomotīvi es jau tikai tās pašas beigās dabūju, bet 50-jos gados mašīnists skaitījās oho-ho! Uz dīzeļlokomotīvēm mašīnisti braukā formā. Smaga tur praktiski nekā nav. Atšķirības ir diezgan lielas." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Skatoties uz kopējo prestižu, ko sniedzis darbs dzelzceļā, tiek izcelta darba samaksa, 13. alga, prēmijas un izdienas piemaksas un citi pieejamie labumi – produktu apgāde, dzīvokļi, bērnudārzi, skolas, veselības aprūpes iestādes u.c. Tomēr darba samaksa netiek vērtēta viennozīmīgi, daļa dzelzceļnieku uzskata, ka atalgojums bijis zems, bet to līdzsvarojuši stabilitāte un piešķirtais dienesta dzīvoklis. Savukārt, par soda sistēmu kalpoja finansiālā atalgojuma faktors – ja darbā tika pieļautas kļūdas, nolaidība vai novēroti disciplīnas pārkāpumi, varēja samazināt/atņemt prēmiju vai pazemināt amatā, līdz ar to arī samazināt darba algu.

"[...] ņemot vērā to, ka te sevišķi nav, kur strādāt. Vēl bija tas, ka dzelzceļā vairāk maksāja nekā citur. Prestižs bija apmaksā, bet tā – darbs ir darbs. Darba aizsardzība ir, normas ir... Tas visur ir. Vienīgais tas, ja strādā uz dzelzceļa, ir jābūt atbildīgam. [...] Uz dzelzceļa ir drusku interesantāk. Ja vajag remontēt sliedes, tad iesēžas mašīnā, viņus aizved, viņi tur anekdotes pastāsta, vēl kaut ko, atnāk, pastrādā, meistars atnāk un paskatās, ka viss ir izdarīts, brauc atpakaļ... Nebija, par ko karot. Nauda bija, produkti bija, dzīvokļi visiem bija." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

Nereti Padomju laikos izjustā stabilitāte tiek pretstatīta šodienai, tiek izteikta nožēla, ka stabilitātes un varenuma vairs nav vai tas krasi dilst. Dzelzceļa nozīmības rādītājs ir arī vilcienu kustības intensitāte un sastāvu garums – Padomju laikos tā bijusi maksimāla un nereti bijuši divi sastāvi, tagad jau cilvēkiem šķiet, ka kravas vilciens ir reti sastopams un brīdinājuma zīme "Sargies vilciena" izraisa sarkastisku smīnu ar tekstu "Bet vilciena jau te vairs nav! No kā tad sargāties?".

Kā arī otrs nozīmīgs rādītājs – resorā nodarbināto cilvēku skaits. Atmiņu stāstos, piemēram, Jelgavas depo teritorijā tika nodarbināts liels cilvēku skaits, vienmēr bijusi aktīva darbošanās un kustība teritorijā, tagad šķiet, ka dzīve ir apstājusies, darbinieku skaits samazināts līdz minimumam un vēl turpinās darbinieku skaita samazināšana.

"Kad es atnācu 1965. gadā, toreiz maiņā bija 30 cilvēku. Kad gāju projām 1996. gadā, jau bija 12. Tagad saka, ka pa divām maiņām esot 5 cilvēki." (Nadežda, vagonu apskatītāja)

3.1.3. Dzelzceļnieks darbībā

Jāatzīmē, ka šajā nozarē bija raksturīgi, ka dažkārt vārdi atšķīrās no darbiem. Vārdos dzelzceļnieks izturas atbildīgi un rīkojas saskaņā ar pieņemto kārtību, tomēr darbībā mēdz būt atkāpes, ko apkārtējie "nepamana". Šajā nozarē liela autoritāte bija priekšniekiem, kas zina visu, pieņem pareizos lēmumus, aizstāv savus padotos un prot pieņemt darbā labākos speciālistus. Pazišanās un radnieciskās saites ir svarīgas, lai pieņemtu darbā un uzticētu svarīgus pienākumus.

Vārdos dzelzceļnieks kārtīgi strādā, ar atbildības sajūtu un prasmīgi izdara darbu, cik vien iespējams labi. Uz dzelzceļnieka padarīto var paļauties – ja ir citādi, tad šāds cilvēks nav piemērots darbam dzelzceļā un visdrīzāk strādās neilgu laiku un tiks atlaists no darba. Dzelzceļā vienmēr cieņā ir bijis prasmīgs un izdarīgs profesionālis. Ja cilvēks bija prasmīgs savā amatā, tad tika "pievērtas" acis uz citām iespējamām nepilnībām – piemēram, problēmām ar alkohola lietošanu vai kašķīgu raksturu, vai kādu citu nevēlamu uzvedību.

Tomēr darba piedzīvojumu stāsti paver arī citādu ainu – ja priekšnieks nemana un steidzamu darbu nav, tad var arī paslinkot vai sasteigt darbus vai arī darba laikā izdarīt dažādas sadzīvē nepieciešamas lietas (izstāvēt rindu veikalā, sapļaut sienu savai govij turpat dzelzceļmalā, vienkārši pagulēt vai paspēlēt kārtis ar kolēģiem, apmeklēt frizieri, u.c.). Sakot, ja neesi pieķerts, tad neesi vainīgs. Daudzi stāsti liecina par nopietniem noteikumu un darba drošības pārkāpumiem, kas, par laimi, nav beigušies ar avāriju un nepatīkšanām. Dažkārt darbinieki ir uzņēmušies milzīgus riskus,

bet nu jau tagad vairs nevar pamatot savu rīcību un atskatoties uz darīto ir priecīgi, ka nekas nenogāja greizi – citādi būtu bijis "jāsēž" cietumā gan pašam, gan priekšniekiem vairākos līmeņos.

Dzelzceļa resorā spēcīgas ir priekšnieka – padotā attiecības, kas, šķiet, saglabājas arī noslēdzot darba gaitas. Stāstot par Padomju laika darba gaitām, vienmēr tiek pieminēti labie priekšnieki, kas cienījuši savus padotos, bija ieinteresēti viņu profesionālajā izaugsmē un sadzīves problēmu risināšanā. Arī uzrunājot dzelzceļniekus intervijām, sarunu sākumā nereti tika teikts – es jau nevarēšu neko pastāstīt, jautājumiem tam un tam priekšniekam – viņš visu zina!

Darba uzsākšanai dzelzceļā bija nozīme tam, ka savējie – paziņas, tuvinieki, draugi jau strādāja dzelzceļā un varēja ieteikt vai iekārtot jauno kandidātu darbā. Šķiet, ka tas bija samērā izplatīti, ka kolektīvos darba biedri bija arī radnieki. Kāds dalībnieks jokodamies stāstīja, ka viņa darba kolektīvs astoņdesmitajos gados bija kā "semejnij podrjad" (ģimenes uzņēmums), nereti arī veidojās kolēģu pāri – tēvs un dēls, piemēram, mašīnistu lokā. Kā arī jaunie speciālisti, dzīvodami kopmītnēs vai satikdamies dažādos arodbiedrības rīkotajos pasākumos, ieskatījās viens otrā un dibināja ģimenes. Tāpat liela nozīme bija cilvēka personībai un paziņu lokam, jo tādā veidā varēja "dabūt" darbu pat ar pieredzi nesaistītā jomā.

"Kad padomju laiki nojuka, [...] Bija jāsamazina cilvēki. [...] Atlaida. Man tas nepatika. Es sēdēju un taisīju atskaiti, un man kāds pilnīgi liek celties kājās un prasīties uz nodaļu. Es jau tā visus pazinu, bet sakaru darbi, celtniecība man vispār bija nezināmi. [...] Piezvanīju uz nodaļu. Mani pazina visi, jo es biju ļoti aktīva. Es zvanu un prasu, vai ir kāds darbs? Viņa teica, ka ir НГЧ. [...] Es domāju – ko tad es no tirdzniecības tur darīšu? Man tad bija 43 gadi. Tas nav ne 53, ne 63 gadi, jo tad ir vēl grūtāk. Kamēr ir pieprasījums un galva vēl strādā, iešu! Atnācu pie priekšnieka. [...] Tā es tur uz 23 gadiem aizķēros. Tad tur savējos salika." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

Nozīmīga loma darba attiecībās tiek ierādīta senioritātei, priekšroka tiek dota kolēģiem ar ilgāku darba pieredzi un stāžu. Staža ilgums ir arī kā profesionālās kvalitātes un vērtības rādītājs. Dzelzceļnieki stāsta, ka par nepārtrauktu darba stāžu tika maksātas būtiskas izdienas piemaksas. Kā raksturo kāda pētījuma dalībniece "Viņi (dzelzceļnieki) stabili turējās pie saviem sliežu gabaliem".

3.2. Dzelzceļnieku sadzīve

3.2.1. Sadzīves infrastruktūra – ORS, medicīnas pakalpojumi, bērnodārzi, u.c..

Dzelzceļnieku sadzīvi padarīja vieglāku un ērtāku apjomīga pakalpojumu infrastruktūra, kas ietvēra apgādi ar precēm, dienesta dzīvokli, izglītības, kultūras, veselības aprūpes un sadzīves pakalpojumiem, ko daļēji subsidēja dzelzceļa nozare. Laikabiedri to apzīmē kā "pilsēta pilsētā" vai "valsts valstī". Piedāvātā sadzīves infrastruktūra bija gan motivators uzsākt darba gaitas dzelzceļa nozarē, gan arī atviegloja dzelzceļnieku ikdienas gaitas un tika atzinīgi novērtēta.

Pašsaprotama lieta dzelzceļniekiem bija ORS (ОРС - отдел рабочего снабжения) veikali un struktūrvienības, kas nodrošināja dzelzceļniekus ar nepieciešamajām precēm un sadzīves pakalpojumiem.

"ОРС ir tirdzniecība, Tirdzniecības pārvalde. Tirdzniecības pārvalde apkalpoja Jelgavu, bet mēs apkalpojam pusi Latvijas. Mums bija sava ēdnīca Jelgavā, Ventspilī un Liepājā. Mums bija sava

šūšanas darbnīca. Mums bija sava valsts valstī. Dzelzceļš jau arī bija armijas organizācija." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

"No sākuma bija labi, bet pēc tam bija ļoti slikti ar produktiem, bet dzelzceļnieki visi bija apgādāti. Pēc tam sākās problēmas ar rūpniecības precēm. Tad mēs apgādājām viņus ar rūpniecības precēm. Pēc tam sākās problēmas ar mēbelēm. Tad mēs taisījām rindas caur arodbiedrību, lai apgādātu ar mēbelēm dzelzceļniekus. Apgādājām darbiniekus." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

"Man liekas, ka 1997. gadā jau bija likvidācija. [...] Tad bija visi kooperatīvi un visi SIA pirmie. Es nezīnu, kāpēc mums tas viss izčibēja." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

Tiek stāstīts, ka laiku pa laikam ORS veikalos varēja iegādāties preces, kas citos veikalos nebija atrodamas, piemēram, eksotiskos augļus – banānus un ananāsus, šķīstošo importa kafiju, importa zivju konservus un citas preces, kādu laiku (60-70 tie gadi) deficīts bijuši griķi. Īpaši izdevīga situācija bijusi, ja darba vieta atradās tuvu veikalam – tiklīdz nonāca ziņa, ka ienākusi kāda īpaša prece, varēja ātri tikt uz veikalu to iegādāties.

"ОПС ir отдел рабочего снабжения. Кā mēs teicām - обеспечить раньше себя. [smejas] Viņi apkalpoja visus sastāvus, vilcienus, ceļus, bet mēs apkalpojām visus dzelzceļniekus. Katrā stacijā bija veikals – produkti un rūpniecības preces. Lielākajās – Liepājā un Ventspilī – vēl bija ēdnīcas klāt. Jelgavā mums bija frizētava. Ventspilī arī bija frizētava. Šūšanas darbnīca te bija un ēdnīcas. Ja viņi visi brauca uz šējenes nodaļu atskaitīties, tad mēs braucām uz turieni – produktus vedām, visādi palīdzējām, bet tai pašā laikā mēs bijām neatkarīgi no pārvaldes. Mēs bijām pakļauti Rīgai." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

Tāpat ORS apgādes sistēmai un veikaliem pietuvinātie darbinieki stāsta par dažādām precēm un to izcelsmes valstīm, taču tāpat vien paši šīs preces nevarēja pasūtīt – to darīja bāze Rīgā, no kuras preces tika vestas uz Jelgavu, Rīgu un Daugavpili. Varētu šķist, ka ORS veikali ir bijuši vienīgie, kur iegādāties dažādas importa preces, taču paši darbinieki norāda – kā konkurenti bijuši Patērētāju biedrība, kuriem bijušas pieejamas labākas un dažādākas importa preces. Tāpat arī armijas veikalā varēja iegādāties preces, kuras parastajos veikalos nebija (lai gan pie pirkšanas neprasīja apliecināt piederību armijai). Labākā situācijā bija tie, kuriem bija kādas iespējas piedalīties preču realizācijā (palīdzēt kā gaļas izcirtējam, palīdzēt atvest preces, tml.). Produkti tika gādāti no dažādām organizācijām.

"No piena kombinātiem, un vēl mums slēdza līgumus ar visu Krieviju. Arbūzi nāca no Astrahaņas, kartupeļi bija mūsējie, bet vienu gadu visu laiku gāza lietus, un tad no Baltkrievijas mums iedeva. Vispār Rīgā bija arī bāze, kur tagad ir muzejs. Tur bija mūsu bāze. Rīdzinieki paši pasūtīja precī, un mēs no viņiem. Mēs pa taisno nesūtījām. Mēs saņēmām no tās bāzes precī. Drusku atšķīrās prece no Tirdzniecības pārvaldes. Vēl jau bija Patērētāju biedrība, kas bija mūsu konkurence. Tur pavisam citas preces bija, daudz labākas. Viņiem bija vairāk imports. Produkti visi mūsējie bija, bet rūpniecības preces importētas. No Rīgas bāzes veda uz Jelgavu, Rīgu un Daugavpili. Rīgas bāze bija Latvijas centrālā bāze, no kurienes fondi tika izdalīti." (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

"Piem., Stendes stacijā arī bija mūsu veikals, bet cik tad tur ir strādājošo? 20-30? Viņi jau viens otru pazīst. Man arī piezvanīja no Patērētāju biedrības un teica: "Baigi labo lustru atveda! Tev nevajag?" - "Vajag!" Kad veda precī uz manu veikalu, tad man pārsūtīja to. Tāpat arī mūsējie. Kad deficīta preces dalīja, tad jā, tad tās nebija visiem pieejamas." (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

Lai gan tā saucamajos dzelzceļnieku veikalos varēja iepirkties visi iedzīvotāji, galvenokārt, priekšroka produktu ziņā ir bijusi mašīnistiem, savukārt, ar atsevišķiem deficīta produktiem apkalpoti bērnodārzi un slimnīcas, bet deficīta laikos īpaši produkti brīvajā tirdzniecībā nemaz netika laisti, bet gan sadalīti starp darbiniekiem. Interesanti, ka deficīta un importa preces vairumā gadījumu tika vērtēti kā kaut kas īpašs, taču atsevišķās intervijās, piemēram, ar mašīnistiem, kuriem tika dota priekšroka attiecībā uz deficīta precēm, izskatījās tas, ka, viņu skatījumā, īpašu deficīta preču nebija.

"Vispār visus apkalpojām (ORS veikalā). Kad bija grūtības ar produktiem, tad mums mašīnistiem bija ierīkots speciāls žurnāls un mēs vienmēr viņiem turējam speciālas paciņas gatavībā. Tur bija žāvēta desa, konservi, lai viņiem ceļā būtu, ko ēst. Viņi ienāca un pirka. Vēl ar produktiem mēs apgādājām dzelzceļnieku slimnīcu. Mums no sovhoza uz veikalu atveda sviestu, gaļu... Un visus dzelzceļnieku bērnodārzus mūsu iestāde apgādāja. [...] Mēs pārdevām visiem visu. Tikai atsevišķi deficīta produkti gāja bērnodārzim, slimnīcai... Priekšniecība arī dažreiz brauca un kaut ko pirka." (Gaļina, ORS veikala pārdevēja, ekspedīcija Jelgava II)

"Vienīgais, kad bija gaļas, iebiezinātā piens, laša deficīts, tad to tikai dzelzceļniekiem dalīja speciāli. Veda pa iestādēm un tirgoja mūsu pārdevējas." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

"Priekšniecība dabūja, bet strādnieki arī. Nevar teikt, ka nebija. Tad taisīja tādas kā paciņas par konkrētu cenu, ko caur arodbiedrību izdalīja, atveda, naudu savāca un mums nodeva. Pēdējā laikā viss bija sadalīts pa strādniekiem. Brīvajā tirdzniecībā nebija nemaz. Deficīta laiki bija." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

Kāda ekspedīcijā sastapta sievieti, kas savulaik strādājusi ORS veikalā, stāsta, ka veikalā strādājot bija jāuzklausa stāsti par cilvēku dzīves notikumiem, problēmām, kā arī jāsniedz viņiem mierinājums: *"Cilvēkiem paliek vieglāk, kad viņi parunā. Man jautāja, ko es ieteiktu nopirkt? Es saku, ka šodien atveda ļoti svaigu doktordesu. Man ticēja. Es patiešām centos piedāvāt to, kas ir svaigs."* Arī pārdevēju darbā nācās saskarties ar grūtībām, kad bija vajadzīga tuvumā strādājošo spēcīgo dzelzceļnieku palīdzība. ORS pārdevēja stāsta:

"Kad es strādāju OPC veikalā, mums atved veselu kautķermenī, un es pati cirtu gaļu. Dažreiz vīram piezvanīju, lai nāk palīgā, dažreiz sarunāju kādu tuvumā strādājošo dzelzceļnieku, lai palīdz"(ekspedīcija Jelgava II).

Protams, par palīdzēšanu pienācās atļūdzība – iespēja izvēlēties pirmajam labāko gaļas gabaliņu.

Veikalu darbinieki atceras, ka darba slodze bijusi liela un jādara dažādi darbi – gan jāsadala, jāsver un jāfasē prece, gan jāuztur telpas kārtībā. Bija daudz gan iekšējo, gan ārējo pārbaužu, lai nebūtu preču vai naudas iztrūkumu.

"Veikalā bija ļoti daudz pārbaužu. Sanitāri epidemioloģiskā stacija visu laiku pārbaudīja. Tad vēl arī ОБХСС [отдел по борьбе с хищениями социалистической собственности] mūs pārbaudīja. Ļoti daudz pārbaudīja, tāpēc arī bieži trīcējām. [smejas]. Bija smagi strādāt, jo brigādes pa 12 stundām 10 dienas strādāja. Vajadzēja atnākt stundu pirms darba laika, lai visu sakārtotu, bet pēc tam stundu vēlāk iet mājās, jo visu vajadzēja novākt un satīrīt. Pēc 10 dienām to visu nodeva citai maiņai, kad bija tāda kā inventarizācija, lai apzinātu iztrūkumus. Mēs arī līdz vēlai naktij esam sēdējuši. Bija smagi, jo ģimenes tika atstātas novārtā, kad strādāji. Brīvdienu bija maz."(Gaļina, ORS veikala pārdevēja, ekspedīcija Jelgava II)

Mēs jautājām, kā pilsētā dzīvojošie uztvēra dzelzceļniekus, jo lielā mērā gribējām noskaidrot, vai netika novērota kāda skaudības pazīme, jo ievērojamā sociālās nodrošinātības pakete tomēr darbu dzelzceļā padarīja iekārojamu. Nereti saņēmām atbildi, ka īsti neko tādu nav novērojuši, jo "dzelzceļnieki pārsvarā turas kopā", taču noskaidrojām, ka pret dzelzceļniekiem šī iemesla dēļ varēja tikt izrādītas antipātijas.

"Vienam otram pret mūsu organizāciju sakarā ar tiem deficītiem, ko ne visi varēja dabūt, bija kaut kāds naids varbūt, bet dzelzceļnieki nemaz tā nevarēja teikt, tāpēc ka visi bija apgādāti. Nebija neapgādāto." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

Ēdnīcu pakalpojumi bija populāri, darbinieki ne tikai ieturēja maltītes uz vietas ēdnīcā, bet metāla kanniņās nesa iegādāto ēdienus līdzņemšanai uz mājām – zupas, putras, u.c. Dzelzceļnieki atcerējās, ka 50-to gadu beigās, 60-to gadu sākumā pilsētas veikalos bija nepietiekams pārtikas produktu klāsts un ēdnīcu piedāvājums ļāvis nodrošināt ģimeni ar pārtiku – ikdienā ēdiens kanniņās nests uz mājām. Ēdnīcu telpas tika lietotas arī dažādām svinībām – jubilejas, kāzas, vai sestdienas vakaru ballītes.

"Dzelzceļam bija ēdnīca un sava apgādes sistēma. [...] Pat sava apavu remontdarbnīca bija. Mēs tur nesām apavus.[...] Savs pārtikas veikals bija, kurš visu līniju apgādāja. Kad man vajadzēja uz kalniem griķus dabūt, tad, protams, pa blatam dabūju. Tur, kur ir depo, tur bija noliktavas. Tur bija sausais piens, desas... Tad griķus veikalā nevarēja normāli nopirkt 70-jos gados, kad es sāku pa kalniem staigāt. Pārtikas nodaļā, kur bija bulciņas un bietes vārītas, tur arī griķi vārīti pārdevās. Bet rindiņa uz ēšanu vienmēr bija."(Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

Dzelzceļa resoram bija arī savas veselības aprūpes iestādes – poliklinikas, slimnīcas, aptiekas, sarunās tika minētas arī sanatorijas. Poliklinika pārsvarā tiek minēta saistībā ar obligātajām veselības pārbaudēm, bērnu ārstiem un vakcinēšanos pret ērcu encefalītu, kā arī personīga attieksme, ārsti esot pazinuši savus pacientus. Intensīvu medicīnas pakalpojumu lietotāju intervējamo vidū nebija.

"Poliklīnika bija superīga. Var teikt, ka labākā poliklīnika pilsētā. Armijas slimnīca un mūsējā dzelzceļnieku slimnīca bija pašas labākās. Tur bija labi ārsti. Pie ārstiem gājām kā uz mājām, kā pie savējiem. Tevi pieņēma, parunāja ar tevi. Nu tad varbūt nebija tik daudz slimību un viņiem pietika laika, ko atvēlēt slimniekiem. Uz mājām saucām ārstu. Bērnu pie bērnu ārsta vedām uz dzelzceļa poliklīniku. Tevi jau zināja un atcerējās gan bērna vārdu, gan uzvārdu."(Gaļina, ORS veikala pārdevēja, ekspedīcija Jelgava II)

Bērnu dārzs bija vēl viens "labums", kas pienācās, strādājot dzelzceļa struktūrvienībā. Lai arī citiem uzņēmumiem bija savi bērnu dārzi – medīkiem, cukurfabrikas strādniekiem, un citiem, tomēr dzelzceļnieku bērnu dārzs šķita iekārojams arī citiem pilsētniekiem.

Par bērnu dārzu pieejamību ir pretrunīgas atmiņas – vieni saka, ka ar to problēmu nebija, citi, ka vēl šodien gaida pienākam rindu. Ir arī atšķirības starp situāciju 50tajos gados, kad ievērojami trūka vietu bērnudārzos un 80tajos, kad lielākoties visi gribētāji tika pie vietas bērnu dārzā, bet bija problēmas ar vietām latviešu bērnu dārzos.

50 – 60tajos gados vietas bērnu dārzos primāri tika piešķirtas tiem dzelzceļa darbiniekiem, kuri bija iebraukuši no citām Padomju savienības republikām. Tomēr iekļūšana bērnu dārzā nebija līdz galam skaidra. Ir bijusi rinda, ko veidoja un uzturēja dzelzceļnieku arodbiedrība, bet tas, kā šajā rindā esošajiem pienāca rindas kārtība uz uzņemšanu, nav skaidrs. Iespējams, ka bija arī blatu sistēma, kur pret pakalpojumu kādā vienā dzelzceļa struktūrvienībā, piemēram, signalizācijas un sakaru distancē bija iespējams iegūt vietu bērnu dārzā.

Arī tiem, kuri dzīvoja laukos vai strādāja maiņu darbu, vai gribēja tikt tieši latviešu valodas plūsmas bērnu dārzos, ar vietu pieejamību bija grūti. Šādos gadījumos, ja vien bija iespēja, bērnu pieskatīja vecvecāki. Bija arī unikāli bērnu pieskatīšanas veidi – kāds savu meitu ņēma uz darbu braucienos ar drezīnu uz dažādiem objektiem visā Latvijā (detalizētāk aprakstīts nodaļā Dzelzceļnieku bērnu stāsti).

Bija arī iekārojamāki bērnudārzi, kas bija izvietoti speciāli būvētās jaunākās un modernākās telpās, bet iespēja tur tikt nebija visiem. Arī bērnus no vienas ģimenes mēdza neņemt vienā bērnu dārzā, bet tajā, kur pienāca rinda.

"Piemēram, es vedu savu dēlu Rīgā uz bērnudārzu. Bērnudārzus jau nevarēja dabūt. Mans dēls vēl tagad stāv rindā uz bērnudārzu. Viņam jau ir 50 gadi. Rindā bija, bet nedabūja bērnudārzu. Bērnudārzs bija tikai krievu valodā tad. [...] Tie bija dzelzceļnieku bērnudārzi, bet tur jau bija rinda. Ne visi tur tika. Es arī tur nevarēju tikt. Es nezinu, kā viņi tur deva. Arodbiedrībā bija rinda. Kā viņi tur dalīja, es nezinu, bet es iestājos, un man neviens līdz šai dienai nav ne paziņojis, ne pateicis, ne atteicis. Ne vārda man neteica!" (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

"Latviešu nevarēja tikt. Tur vajadzēja blatus. Es tur nekādi nevarēju. Piesolīja krievu, bet, ko tad krievu, ja pēc tam ies latviešu skolā? Tad jau nebija tā, ka tu runāsi tikai latviski. Tur bija jārunā krieviski visu laiku. Mana mamma izaudzināja." (Jāņa S. (atslēdznieks, remonta ceha brigadieris, priekšnieka vietnieks remontu jautājumos) SIEVA)

"Jā. Bija divi bērnudārzi – 37. un 8. bērnudārzs bija uz Stacijas ielas. Tas bija tāds sliktāks. 37. bērnudārzs bija tāds elitārs. Tur pat daudzi no pilsētas gribēja tikt. Es atceros, ka meita gāja 37., un domāju, ka dēls arī tur ies, bet rinda pienāca un bija jāiet 8. bērnudārzā. Es lūdzu, lai paņem 37., jo mums daudzus gadus tur meita gāja, bet nē, jo vietu neesot." (Irina, mehāniķe)

3.2.2. Papildu labumi – brīvbiļetes, īpašas rindas, dārzi un vasarnīcas

Būšana dzelzceļniekam nozīmēja arī dažādas sadzīves priekšrocības – iespēju saņemt brīvbiļetes un vienreiz gadā doties ceļojumā uz kādu tālāku galamērķi (Padomju Savienības ietvaros), paātrinātā kārtībā saņemt iespēju iegādāties automašīnu, saņemt lietošanā dārzus, u.c. labumus.

Viens no intensīvāk izmantotajiem labumiem bija brīvbiļetes. Šo iespēju atzīmē teju vai katrs pētījuma dalībnieks neatkarīgi no amata. Ir braukts gan tuvākos, gan tālākos ceļojumos, lai apskatītu interesantas vietas vai, lai vienkārši sapirktu nepieciešamās deficīta preces un apmeklētu lielākos universālveikalus, piemēram, Ļeņingradā vai Maskavā. Dažkārt bija iespējams, ka biļetes iegādājās vairāki kolēģi un brauca ceļojumos kopīgi.

"Ekskursijās ļoti daudz kur braucām. Biļetes bija par brīvu. Ģimenes strādāja, kā mēs, tiem vienu biļeti deva pa Latviju, bet otru biļeti pa Krieviju. Mēs lielākoties uz Ļeņingradu braucām. [...] Tā biļete man ļoti patika. Toreiz Ļeņingradā viss bija daudz lētāks. Es ņēmu čemodānu rokā, sapirku Ļeņingradā koferi pilnu ar gaļu un desām, atvedu, uz balkona saliku un visi ēdām veselu mēnesi! Gribi dzīvot, māki izgrozīties! Tā es sagudroju. Vienu vakaru iesēžos, tur sapērkos un citu vakaru jau atpaka!!" (Nadežda, vaogonu apskatītāja)

Brīvbiļetes varēja izmantot arī, lai brauktu uz Baltijas dzelzceļa resora atpūtas vietām. Tika minētas tādas vietas kā Soči, Batumi, Suhumi, Afona...Abhāzijā, Samarkanda.

"Mani vecāki Krievijā dzīvoja. Mana mamma ļoti slima bija. Es atvaļinājumos vienmēr centos uz Krieviju braukt pie mammas, lai palīdzētu. Visi mūsējie no depo un OPC braukāja visur kur no arodbiedrības. Arodbiedrība palīdzēja. Atvaļinājumos ceļazīmes deva. Viņi brauca uz Gruziju,

Sočiem, Kaukāzu, Samarkandu... Viņi atbrauca un pēc tam stāstīja, ko ir redzējuši, kur ir gājuši, kā atpūtušies. Visur pabija. Man nesanāca, bet mūsējie visi bija. Dzelzceļš, protams, bija ļoti stipra, bagāta un liela organizācija pilsētā.”(Gaļina, ORS veikala pārdevēja, ekspedīcija Jelgava II)

Kā labums tiek minētas arī brīvbiļetes, kas izmantotas braucieniem Latvijas teritorijā. Dažkārt ir bijusi iespēja izmantot dienesta biļeti privātām vajadzībām, piemēram, braucot ar to brīvdienās vai pārveidjot to par brīvbiļeti, piemēram, bērnam.

“Pirms 10 gadiem ar dzelzceļnieka apliecību varēji aizbraukt uz jūru. Viss bija bez maksas. Braucām uz Jūrmalu, Rīgu... Kur vien vēlies! Pat sētnieki, visi dzelzceļa darbinieki varēja tā braukāt...” (Ruslans, automobiļu vadītājs un elektromontieris)

Tomēr ne visiem bija iespēja brīvbiļetes izmantot, piemēram, tiem dzelzceļniekiem, kuriem bija savas lauku saimniecības, visas brīvdienas pagāja darbos tajās un dažkārt pieejami braucieni tika izmantoti vien retu reizi.

Tie, kas strādājuši augstākos amatos, min, ka bija iespējams iegādāties automašīnu, izstāvēt speciālu dzelzceļnieku rindu. Padomju laikos automobili varēja iegādāties tikai “izstāvēt” rindu vairāku gadu garumā. Lai arī sava auto iegāde bija daudzu cilvēku sapnis, reāli to varēja iegādāties ierobežots loks iedzīvotāju. Līdzīgi kā dzīvokļiem, arī automašīnām bija vairākas rindas un sava bija arī dzelzceļa resoram. Parastā rinda esot bijusi garāka un, piesakoties tajā, būtu bijis jāgaida vairākus gadus ilgāk.

“Man ir oficiāls dokuments, ka atļāva iegādāties Moskviču 1973. gadā. [...] Dzelzceļniekiem bija sava rinda. Tur tāpat to mašīnu dabūt nevarēja.... Celtniekiem, dzelzceļniekiem bija savas arodbiedrības. Tur proporcionāli sadalīja tās automašīnas uz strādājošajiem. Arodbiedrība pēc tam sadalīja pa vietējām komitejām. No sākuma sadalīja pa visu Latviju, bet pēc tam jau uz zemākām stacijām. Tāda bija tradīcija un struktūra.” (Jegors, stacijas inženieris, stacijas priekšnieks)

Padomju laikā iekārojamākais automobilis bija Volga un tos varēja iegādāties pārsvarā tikai vadošie darbinieki un Komunistiskās partijas aktivisti.

Kad viesojamies pie Vitālija, viņš mums izstāsta, ka nupat pierēģistrējis savu Volgu kā vēsturisko spēkratu ar īpašo numura zīmi – Volga ir labi saglabājusies un jau pārsniegusi 30 gadu vecumu. Vitālijs stāsta, ka toreiz Volgu varēja iegādāties tikai vadītāji, bet viņu apkalpojais ļoti labs santehniķis, kurš ļoti vēlēties iegādāties melnu Volgu – beigu beigās santehniķis pat iestājies darbā dzelzceļā, cerot uzkalpoties “līdz Volgai”.

“Mani piespieda nopirkt pirmo mašīnu, tā bija Volga, 1994. gadā, kad mani nozīmēja par Liepājas Vagonu depo priekšnieku, bet es dzīvoju vēl Priekulē pie veciem. Man toreiz vēl nebija sava dzīvokļa. Man bija jābraukā uz darbu, uz Liepāju.”

“Es biju konservatīvs cilvēks. Man ļoti patika Volgas, un es viņu dabūju par lētu naudu – par 2000 repšīku. Maz nobraukta bija. Es to nobraucu līdz galam. Norūsēja.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Dzelzceļniekiem lietošanā tika piešķirti dārzi, Jelgava II dzīvojošie stāsta, ka nelieli dārzi bijuši turpat pie mājām, savukārt, pilsētas dzīvokļos dzīvojošajiem tika piešķirti teritorijā starp Svētes upi un Jelgava-Ventspils šoseju, kā arī starp dzelzceļa līniju uz Meiteni un Tērvetes šoseju. Dārzu teritorijas tika dalītas arī pa dzelzceļa struktūrvienībām. Stāsta, ka līdzīga prakse dārziņu piešķiršanai savulaik bijusi visām lielajām organizācijām (Hidromeliorācijas institūts, Lauksaimniecības akadēmija, u.c.). Padomju laikos dārzs bija labs papildinājums gan majsaimniecību budžetam, gan arī ģimenes ēdienkartes dažādošanai, jo veikalos bija ierobežots

pārtikas preču sortiments. Tie, kam labi padevās audzēšana, tirgojot pašu izaudzēto, nedaudz piepelnījās. Tomēr dārzs prasīja arī lielu laika ieguldījumu un darbu tajā bija grūti apvienot ar atvaļinājumu sanatorijā vai izmantojot brīvbilieti braucienam pa Padomju savienību.

Laukos tika izmantota iespēja iekopt plašāku saimniecību un turēt mājlopus un mājputnus. Sienu varējis gādāt arī applaujot blakus dzelzceļam nodalījuma joslās esošajās pļavas.

"70-jos gados sākās tur, kur ir Lediņos pionieru nometne. Brīva zeme bija. Lielajiem darba kolektīviem deva. Hidromeliorācijas institūtā, kur māsasvīrs strādāja, iedalīja Svētes otrajā krastā. Dzelzceļniekiem bija pa Tērvetes ielu, kreisajā pusē starp Meitenes sliedēm un šoseju, kas iet uz Tērveti. Tur bija Lokomotīvei. Tie bija dārza gabali. [...] Dzelzceļš paņēma gabalus starp Svēti un Jelgavas-Ventspils šoseju. Visur vienādas ābeles sastādīja rindā – Celmiņu dzeltenās. Garšīgākie āboli. Iepirka no dārzkopības, kur audzēja tās šķirnes, un vēl līdz šim brīdim dzīvo tās ābeles." (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

3.2.3. Preču trūkums (deficīts) un pārpalikums

Padomju plānveida ekonomikas trūkums bija dažādu preču deficīts – cilvēkiem nauda bija, bet iespēja nopirkt nepieciešamo precī – nē. Veidojās ne tikai individuālu blatu sistēmas, bet iekšējās apgādes pašiniciatīvas sistēmas darba kolektīviem, kuros organizatori iepirka preces bāzēs un pēc tam "sadalīja uz galviņām"

Bija preces, kuras gandrīz visu laiku bija nepietiekamā daudzumā un nevarēja brīvi iegādāties. Pārtikas preču izdāle tika organizēta pa dzelzceļa struktūrvienībām. Viens atbildīgais darbinieks brauca pēc preces un pēc tam dalīja/pārdeva darbiniekiem. Katru reizi deficītā prece tika citai struktūrvienības daļai (ceham), jo visiem uzreiz neiznāca, apjoms nebija pietiekams. Katrai struktūrvienībai bija sava diena, kad bāzē varēja saņemt preces. Bija gadījumi, kad bāzē iepirktā prece bija jau sabojājusies, piemēram, mandarīni bija jau sapuvuši. Bet, lai norēķinātos ar bāzi par preču piegādi, bija nepieciešams šo precī pārdot. Vienmēr bija arī kāds "savējais" ārpus dzelzceļa, ko gribējās apgādāt, bet ne vienmēr iznāca.

Kam bija, tie ielika somā un aizgāja. Nevienam to nezināja. Ne visa priekšniecība 100% arī dabūja. Kad atveda, tad pateica galvenajam priekšniekam. Ja viņam vajadzēja, tad viņš saņēma, bet pārējiem nebija. Tas bija tā iekšēji, bet principā bija arī citas zivis, kuras deva visiem. Galvenais tajā laikā, ka sākās tie deficīti, bija desa. Gaļa arī. Mums, jelgavniekiem, bija tas depo veikals. Tad viņi tur aizgāja, un vadītāja jau zināja savus dzelzceļniekus. Viņa nelika uz letes visiem. Atnāk un iedeva gabaliņu. Nedeva jau tonnām. Ja kilogramu iedeva, tad cilvēks bija laimīgs. Visi cilvēki strādāja jau ne vienu gadu vien – gandrīz līdz kapa malai. Visi bija pazīstami. Ja viņš atnāk, tad kā tu neiedosi viņam gaļu, ja tā ir? (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

Tāpat deficītas preces bija dažāda sadzīves tehnika un lielākas mēbeles, arī automašīnas. Arī, lai tiktu pie dīvāna, bija jāstāv rindā. Bet dažkārt tā rinda tā arī nepienāca. Būtiski bija labi kontakti, jo tad "padeva ziņu", ka tajā un tajā veikalā kaut kas pieejams un cilvēki skrēja iegādāties.

"1975. gadā uzcēla šo māju, tad mums deva desas, piemēram. 200 kg iedeva bāzē. Aizbraucām pakal, un es tās desas tirgoju. Ko tik es neesmu tirgojusi! Desas, eļļu, sviestu... Bāzē bija pārtikas organizācija, kas piešķīra pa bišķim katrai organizācijai desas, ko deva katru otrdienu. Es paņēmu tos 200 kg un samaksāju par tiem. Mums bija pašpalīdzības kase visiem darbiniekiem, kas iestājās. 1 rubli maksāja biedru naudā katru mēnesi. Mums bija uzkrājumi. Kad kādam vajadzēja, tad es iedevu to naudu, bet pēc tam pa bišķim atdeva atpakaļ. [...] Mums te bija kabūzis tāds, kad gāja iekšā distancē, un tur man bija desu tirgotava. Man vajadzēja tos 200 kg pa puskilogramam sadalīt, lai man iznāk tā nauda. Vēl iedeva kannu ar eļļu. Kā tu to izdalīsi? [...] Sviestu sasalušu iedeva, kas

drupa kopā. Ko tik man nedeļa! Ko tik es neesmu darījusi! [...] Es jau nevarēju mazāk dot. Man jau vajadzēja drusku pašmaukties arī, jo man jau arī pašai vajadzēja to desu, un brālītim arī gribas iedot to desu. Šausmas! (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

"Desu nebija veikalā. Bet mums dzelzceļniekiem bija bāze. Katram konkrētā dienā izsniedza konkrētu daudzumu desas, sardeles, cīsiņus. Mēs vienmēr braucām pēc kārtas. Tas bija vienreiz nedēļā. Mums bija liela koka kaste, un tad mēs paņēmām, piemēram, 15 kg cīsiņus. Tur bija kūpinātas un vārītas desas, gaļa. Paņēmām un braucām uz darbu. Mums bija svari, un tad tās desas, cīsiņus un sardeles uz 25 cilvēkiem sadalījām." (Irina, mehāniķe)

Un bija arī otrāda situācija, kad tika sapirktas preces dzelzceļa vajadzībām, kas gada beigās izrādījās nelikvīdas – bija iegādātas par daudz vai neatbilstoši struktūrvienības darbības sfērai. Pēc tam, kad attiecīgā prece tika norakstīta, paši darbinieki varēja to iegādāties reizes piecas lētāk, kā tirgus cena.

"Gada beigās nāca revīzija, un revizors liek visas tās naglas pārsvērt. Tad bija parastie, veco laiku svari, kas stāvēja noliktavas tajā galā. Svarus neviens nevilks. Iedeļa kādus divus cilvēkus, kuri staipīja visu dienu tās kastes ar naglām. Protams, ka tās naglas bija vajadzīgas. Visas jau nebija viena garuma, bet 30 mm, 50 mm, 75 mm, 100 mm, 120 mm un tā tālāk līdz kādiem 200 mm. Tā viņas stāvēja. Revizors atnāk – nelikvīdi, nav apgrozījuma viņām. Tātad tās norakstīja. Kad norakstīja, tad tām bija smieklīga cena, jo tās negāja apgrozījumā, nav kustībā. Par kapeikām tās varēja iegādāties. Piemēram, šis ir vecais Brocēnu šiferis. Tas arī bija sapirkts, jo gribēja ko tur būvēt, bet kādus 5 gadus nostāvēja, un revizors atnāca un pateica, lai noraksta. Tam samazināja cenu. Saviem darbiniekiem drīkstēja pārdot, bet citiem nē. Tikai saviem darbiniekiem." (Ivars, atslēdznieks, remonta ceha brigadieris, priekšnieka vietnieks remontu jautājumos)

3.2.4. Sabiedriskā dzīve, atpūta un izpriecās, dalība sporta aktivitātēs

Jelgavas dzelzceļnieku vidū bija aktīva sabiedriskā dzīve – dzelzceļnieki gan iesaistījās sporta aktivitātēs, gan pašdarbnieku kolektīvos, gan kopīgi rīkoja svētkus un izbraucienus. Laika gaitā, kļūstot vecākiem, daļa dzelzceļnieku kļuva mazāk aktīvi ārpus darba un ģimenes dzīves, tomēr daži ir saglabājuši savu sabiedriski aktīvo dzīvi līdz pat sirmam vecumam. Kopumā dzelzceļnieks ir sociāli aktīvs – piemēram, rūpējas par savas profesijas "saglabāšanu nākamo paaudžu atmiņās", piedaloties Jelgavas dzelzceļa muzeja izveidē, attīstībā un uzturēšanā.

Dzelzceļnieki ne tikai strādāja kopā, bet arī dzīvoja kaimiņos un brīvo laiku pavadīja kopā. Kopīgi rīkoja gan dažādus pasākumus, gan organizēja kopīgus izbraukumus un ceļojumus. Dzelzceļnieki gan "kārtīgi strādāja, gan kārtīgi svinēja".

"Visi spilgtie notikumi vienmēr bija visi svētki, dzelzceļnieku diena un sporta diena, ko vienmēr atzīmējām. Braucām uz Daugavpili, kur arī ir sporta organizācijas. Vienmēr atceros, kā jaunieši juta līdzī savai komandai no Jelgavas. Visu ir patīkami atcerēties." (Irina, mehāniķe)

"Visādas sporta sacensības sarīkoja. Izbraukuma bufetes bija un uguns kuri, jo tad vēl varēja kurt. [smejas] Ģimenes sanāca kopā ar savām uzkodām un dzērieniem. Arī apbalvošana bija.[...] Dzelzceļnieku svētkus vienmēr svinējām. Tur, kur tagad taisās tirgu celt, tur bija stadions, kur bieži atzīmējām Dzelzceļnieku svētkus, arī Uzvaras parkā. Visi mašīnisti ar sievām un ģimenēm, visi palīgi un strādnieki savācās kopā un svinēja svētkus. Kolektīvs bija ļoti draudzīgs. Mēs ar visām ģimenēm dzimšanas dienas svinējām. Gājām un izīrējām restorānus, kad jubilejas bija, un atzīmējām kopā. Draudzīgi bijām." (Gaļina, ORS veikala pārdevēja, ekspedīcija Jelgava II)

Lai gan no pētījuma dalībniekiem tikai retais nodarbojās ar sportu, tomēr var secināt, ka katrai no struktūrvienībām bija atvēlētas savas sporta disciplīnas un ne visi nodarbojās, piemēram, ar šaušanu vai futbolu. Arī sacensības tika rīkotas pašas struktūrvienības iekšienē. Populāri sporta veidi bija vieglatlētika, šaušana, orientēšanās un tūrisms, futbols, slēpošana, dambrete, šahs. Sporta aktivitāte struktūrvienībā bija arī atkarīga no tā, vai tajā brīdī bija kāds, kurš bija gatavs aktīvi ar to nodarboties un uzturēt interesi par sportu, vākt komandu. Dzelzceļnieki atminas, ka tā kā darbs ir bijis fiziski smags un nogurdinošs, tad dalība sporta sekcijās būtu bijis papildus slogs. Tāpat arī mājas solis prasījis savu, tāpēc interese par sportu drīzāk bija tiem, kuri dzīvoja pilsētā (Jelgavā) un mājoklis bija ar ērtībām, kā arī, kuru darbs nav prasījis tik lielu fizisko piepūli. Tomēr tie, kuri ar sportu nodarbojās, varēja izbraukāt pa Latviju un tikt arī sporta braucienos pa Padomju Savienību.

"Mani arī tā Marina ievilka. To mešanu un pievilkšanos es, protams, visu izdarīju. Beigās, kad jāiet mājās, viņa saka, ka ir jāiet uz baseinu peldēt. Es viņai teicu, ka es peldu kā cirvis! Vīrs ūdens turos, bet ātruma nav. Viņa saka, ka esot jāiet. Es jau aiziet varu, un es varu peldēt ilgi, bet ātrums man ir nulle. [...] Jā, mēs kādi pieci bijām komandā. Ja komandā iesāka, tad visai komandai ir jānobeidz. Ko tad viņa neteica? Es tad nemaz nebūtu nācis." (Ivars, atslēdznieks, remonta ceha brigadieris, priekšnieka vietnieks remontu jautājumos)

"Kad atnācu uz Jelgavu, man ļoti patika sportot. Tukumā es no draudzenes brāļa slēpes ņēmu. Lokomotīves sporta organizācijas instruktors uzreiz grāba cieta tos, kas kaut ko sportoja, skrēja vai darīja. Tos piesaistīja. Tā mēs iesaistījāmies, un tajā pašā ziemā jau uzreiz notika dzelzceļa sacensības. Tad mēs bijām Baltijas dzelzceļš. Braucām uz Viļņu, un Igaunijā notika slēpošanas sacensības. Tas jau bija Baltijas mērogā. Sākumā jau bija tikai Latvijā. Salasījās komanda. Tur bija arī no sakaru distances." (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

Arī pašdarbības kolektīvos, līdzīgi kā sporta sekcijās, iesaistījās tikai daļa dzelzceļnieku un pauž, ka tas populārāk bija starp bērniem. Tomēr tie, kuri iesaistījās, stāsta, ka starp dzelzceļa struktūrvienībām notika KVN (*Клуб весёлых и находчивых*) sacensības, kolēģi iestudēja nelielas izrādes un humorpilnus skečus, apspēlējot kolektīvos piedzīvotos spilgtākos notikumus un pārpratumus. Bērniem esot bijuši pieejami visdažādākie pulciņi – gan tautas dejas un dziedāšana, gan dažādi tehniskie pulciņi.

Patīkamas atmiņas ir par kopīgiem braucieniem, piemēram, dodoties ogot. Braucieni tika rīkoti ar struktūrvienībai piederošajām mašīnām (personīgais auto jau bija reti kurai ģimenei toreiz!), braukuši arī ar speciāli norīkotiem vagoniem. Arī medības bijušas cieņā starp atsevišķiem kolektīviem. Tāpat arī atceras izbraucienus zaļumos un pāri visam, ka cilvēki bijuši draudzīgi, izpalīdzīgi un bijis ļoti patīkami.

"Vēl mēs braucām dzērvenēs uz Latgali, uz Atašieni. Naktī aizbraucām, naktī šķūnī salmos visi gulējām un no rīta braucām prom. Ak, mīļā pasaulīt! Toreiz jau bija tā, ka 25. augustā tikai ļāva lasīt. Tad jau divpadsmitos naktī gāja citi lasīt ar lukturīšiem. Es tagad nopērku 3 kg un nevaru apēst, bet toreiz pielasījām 20 litrus! Maisiem vilkām ārā! Traki bijām. [...] Priekš kam tik daudz vajadzēja lasīt, es nesaprotu!? Tā jau interesanti. Visiem vakariņas kopīgas, ugunsroku taisījām. Vispār ļoti draudzīgi dzīvoja. Mums jau distancē ļoti labs kolektīvs bija." (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

3.3. Mājokļa jautājumu risināšana

Mājokļa jautājums laikā, kad topošais dzelzceļnieks uzsāka savas darba gaitas bija ļoti aktuāls. Laikā pēc 2. pasaules kara beigām un uzsākoties intensīvākiem urbanizācijas un migrācijas procesiem, Jelgavā un tās apkārtnē bija mājokļu trūkums un viens no nopietnajiem jautājumiem iedzīvotāju dienaskārtībā bija "kur dzīvot?" un kā uzlabot apstākļus.

Pārceļoties uz pilsētu darba meklējumos, dzīvesvietas jautājums bija aktuāls un bieži ne tikai iebraucējiem, jeb tiem, kurus uz darbu Jelgavā "nosūtīja" no citām Padomju Savienības republikām, bet arī vietējiem Jelgavas iedzīvotājiem. Jelgavā ilgstoši bija kvalitatīvu mājokļu trūkums. Cilvēki dzīvoja pie radiem, irēja mazas istabiņas vai pat gultasvietas. Dzelzceļa resors bija viens no pirmajiem, kas sāka būvēt jaunu un tolaik modernu dzīvojamo fondu, jelgavniekiem radās iespēja tikt pie dzīvokļa ar ērtībām (centrālo apkuri, karsto ūdeni, vannu un dušu, u.c. ērtībām). Līdz ar to, kā viens no galvenajiem iemesliem, lai uzsāktu darbu dzelzceļā, bija iespēja tikt pie sava dzīvokļa. Nereti pat tas bija vienīgais iemesls, lai uzsāktu darbu dzelzceļā un nostrādātu nozarē visu darba mūžu – un tam pamatā nejausi ieraudzīts sludinājums, kurā piedāvats darbs un dzīves vieta. Kā noskaidrojām vienā no ekspedīcijām, dzīvokli varēja iegūt arī tad, ja cilvēks izvēlējās strādāt RAF (Rīgas autobusu fabrika), kur bija savs dzīvokļu fonds, un šie dzīvokļi tika vērtēti par labākiem, nekā dzelzceļā strādājošajiem. Jāņem vērā, ka RAF Jelgavā nodibinājās tikai 1975. gadā, līdz ar to šis uzņēmums kā opcija dzīvokļa iegūšanai parādījās krietni vēlāk. Par situāciju mājokļu jomā ieskicēja bijušais Jelgavas nodaļas priekšnieks Vitālijs:

"Mikrorajonu uzcēlu Jelgavā, Aspazijas ielā. Man bija tāds pašmērķis. [...] Jelgavā daudz dzīvokļus būvēja. Jelgavā kaut kur 50% no dzīvojamajām dzelzceļnieku mājām ir būvētas pēc kara. Kara laikā tika nopostīts 95% no Jelgavas. [...]"

Pēc tam galvenais inženieris Terehovs nolēma būvēt dzīvokļus. Naudu varēja dabūt, bet vajadzēja būvēt. Mēs ar Terehovu sākām domāt, kur būvēt. Domājām vai nu pretī Lauktechnikai (Сельмаш), vai pretī tam tagad Elvi veikalam. Visi dzelzceļnieki teica, ka vajagot būvēt pie Lauktechnikas, lai vienkārši būtu tuvāk darbam, bet nolēmām tur, jo tur bija lielākas perspektīvas. Tā mēs cēlām. Tas bija saspringts laiks, jo visu laiku termiņi tika norauti, jo bija problēmas ar celtniekiem un materiāliem. Es kā frontē komandēju, jo tiklīdz vajadzēja nodot ekspluatācijā, tā visi uzņēmumi sūdzējās par mani. Es uzstāju un lūdzos, lai dod kaut 5 cilvēkus dienā, bet lai dzīvokļi tiktu uzbūvēti. Bērnudārzu arī vajadzēja uzcelt, bet tad es jau biju aizgājis. Dzīvokļus daudz uzbūvēja. [...] Jelgavā jau dzelzceļnieku bija diezgan daudz no kopējās iedzīvotāju masas."

Kā Padomju laikā varēja īstenot sapni par savu dzīvokli? Apskatīsim jaunā speciālista (darbinieka) situāciju. Pirmkārt, lai varētu uzsākt jebkādas darba gaitas – bija vajadzīgs pieraksts (zīmogs pasē) vai norīkojums darbā. Ja darba vieta nodrošināja, tad bija iespēja dzīvot kopmītnēs un iestāties dzīvokļu rindā, ja ne - tad tika irētas gultasvietas, istabiņas un dzīvokļi un arī gaidīta rinda uz dzīvokli. Īpašā situācijā bija PMS 90 darbinieki, kuri nebija tieši pakļauti Jelgavas nodaļai, līdz ar to viņiem netika būvēti dzīvokļi. PMS 90 darbiniekiem no Lielupes tilta līdz upes krastam stāvēja vagoniņi, kuros ierīkotas pastāvīgas dzīvesvietas. Dzīvoja gan viena, gan divas ģimenes – katra savā galā. Bet vagoniņi bija nenosiltināti. Viens no šiem vagoniņiem tagad atrodas dzelzceļa muzejā Rīgā.

Ja paveicās ar statusu, varēja tikt kādā no prioritārajām rindām. Ja dzīvoklis tika sagaidīts kādā no jaunbūvējamajām ēkām, tad bija jāpiedalās ēkas būvniecības procesā noteiktu stundu skaitu. Kad pirmais dzīvoklis saņemts un ir sagaidīts ģimenes pieaugums, varēja pieteikties rindā uz labāku

(plašāku) dzīvokli vai mēģināt mainīties ar dzīvokļiem, precēties, šķirties, kāpt pa karjeras kāpnēm, u.tt. kamēr izdodas sasniegt kāroto.



3.3.1. Dzīvokļa piešķiršana

Dzīvoklis tika piešķirts uz darba laiku dzelzceļā. Augstākiem amatiem pienācās labāki dienesta dzīvokļi, kas tika nodoti lietošanā tikai uz laiku, kamēr ieņēma attiecīgo amatu, mainot amatu, bija jāmaina arī dzīvesvieta. Šie nosacījumi veicināja darbinieku lojalitāti dzelzceļam un darba attiecības visa darba mūža garumā.

Pēckara laikā tika būvētas daudzdzīvokļu mājas Jelgava II teritorijā (iesākumā tie bija dzīvokļi bez ērtībām), dzīvojamo māju kvartāls Lielajā ielā (pašā pilsētas centrā) un nelielu dzīvokļu mājas Stacijas ielā, pēc tam jau veikta izbūve Pasta un Zirgu ielas rajonā un 80-to gadu beigās Aspazijas ielā. Atsevišķas dzelzceļnieku daudzdzīvokļu dzīvojamās mājas uzbūvēja arī Svētes ielā un Dobeles šosejā. Dzelzceļnieki stāsta, ka pašiem nācies nostrādāt būvobjektos noteiktu skaitu stundu, lai palīdzētu tapt dzīvokļiem. Jelgava II teritorijā uzbūvētajām mūra mājām iedzīvotāji paši izbūvēja ērtības 80.-90.ajos gados. Aspazijas ielas daudzdzīvokļu mājas bija modernākās un daudzi dzelzceļnieki no Jelgava II, pasta un Zirgu ielas arī saņēma labākus dzīvokļus šajā masīvā, priekšroka esot bijusi ģimenēm ar bērniem.

Vietējie speciālisti parasti dzīvoja pie vecākiem vai īrēja istabu (dažkārt gultasvietu), atbraukušie jaunie speciālisti tika izmitināti kopmītnēs, bija speciālisti, kas brauca katru dienu uz darbu, piemēram, no Rīgas vai kādas citas tuvākas apdzīvotas vietas. Un arī otrādi - Jelgavas ģeogrāfiskais novietojums netālu no Rīgas ļāva saglabāt dzīvesvietu Jelgavā pat, ja karjeras laikā darba vieta tika mainīta uz Rīgu. Uz darbu Rīgā parasti arī devās ar vilcienu. Kā stāsta laikabiedri, dzelzceļa resorā bija vairākas mājokļu rindas – gan "parastā" rinda, gan jauno speciālistu rinda, gan rinda karā kritušo ģimenēm, gan arī ģimenēm ar bērniem. Priekšnieki saņēma konkrētus dzīvokļus, piemēram, bija Jelgavas stacijas priekšnieka dzīvoklis, Jelgavas nodaļas priekšnieka savrupmāja, u.tml.

"Kad es iestājos darbā, man priekšnieks teica, ka man piešķirs dzīvokli. [...] Arodbiedrība iedošot dzīvokli, lai tikai es strādāju. Sākumā viņi mani pārbaudīja. Es trīs mēnešus nostrādāju, un teicu, ka es nemāku ar autogēnu metināt. Teica, ka iemācīs. [...] Pēc pusgada mani šeit iemitināja. Man bija viena istabiņa. Tualetes nebija, krāsns apkure. Es ar sievu te atnācu dzīvot. Kad mums piedzima trešais bērns, tad mūs no šejienes izlika un uztaisīja remontu, jumtu uzlika. Uztaisīja normāli. Tad jau mums karstais ūdens bija un viss." (Vladimirs, metinātājs)

Kā stāsta pētījuma dalībnieki, Dienesta dzīvoklis primāri ir pienācies jaunajiem speciālistiem, kas Latvijā nokļuvuši no citām Padomju republikām. Primāri dzīvokļu rindā priekšroka bijusi šiem jaunajiem speciālistiem un pēc tam arī vietējiem dzelzceļa darbiniekiem. Ja jaunajiem speciālistiem pie dzīvokļa izdevās "tikt" samērā ātri "2 gadi kopmītnē un gatavs!" (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste), tad vietējiem darbiniekiem tie varēja būt pat vairāki gadi.

[...] tie bija jaunie speciālisti. Speciāli priekš viņiem bija rinda, [...]. Tur atsūtīja cilvēkus, un bija norādījums pirmām kārtām viņiem dot, neskatoties uz to, ka vecais dzīvokļu fonds nekur nederēja. Vispirms viņiem, un tad kaut kad pēc 5 gadiem iedeva vienreiz tiem, kas stāvēja rindā." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

"(Aspazijas ielā) Pirmkārt, deva tiem, kam ir bērni. Tur jau ne tikai no kopmītnēm deva. Dzīvokļus dabūja arī tie, kas agrāk dzīvoja pilsētā Hruščova mājās. Tie daudzi arī pārgāja uz Aspazijas ielu, kur trīs lielas 5-stāvu mājas uzbūvēja. Tās visas bija ar dzelzceļniekiem. Kaut kāds procents toreiz bija pilsētai jāatdod no tiem dzīvokļiem, bet tas bija ļoti maz [...] Lielākā daļa ģimeņu no kopmītnēm arī pēc tam pārcēlās un Aspazijas ielā dzīvoja. Toreiz visa tā dzīvokļu rinda gāja caur uzņēmuma kadru daļu un arodbiedrību. Tie visu koriģēja. Tad jau skatījās. Pirmkārt, tavus darba rezultātus skatījās. Otrkārt, ģimenes stāvokli. Un tad jau pieņēma lēmumu." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

80-tajos gados jau dzelzceļnieki kļuva "izvēlīgāki", nevēlējās dzīvot dzīvokļos bez ērtībām, savukārt jaunie speciālisti, kurus nebaidīja papildu rūpes, ar prieku pieņēma šos dzīvokļus (jo citas iespējas nav bijis). Jelgava II mikrorajons tika uzskatīts par laukiem, bija dzelzceļnieki, kas bēdējās, ka dzīvoklis piešķirts tik nomaļā vietā un bez pienācīgām ērtībām, kā arī nesakārtotu infrastruktūru (dubļainas un bedrainas ielas). Tiem, kas strādāja turpat Jelgavas depo un Jelgava II teritorijā izvietotajās struktūrvienībās, kā pozitīvais faktors bija darba tuvums.

"Kad dzīvokli piešķīra, es laikam biju piektais rindā, kuram vajadzēja saņemt. Tie, kuri stāvēja pirms manis, atbrauca uz šejieni apskatīt dzīvokli. Te pirms manis nāca gados vecāki cilvēki. Dzīvoklis bija labs, viņi jau gribēja ņemt, bet tad attapās, ka tualete un ūdens nebija iekšā. Ūdens bija no sūkņa pagalmā, tualete ārā. Viņiem tādu nevajadzēja. Viņi parakstījās, ka tādu neņems. Tad arī man piešķīra. [...] Kad es šo dzīvokli saņēmu, mums te nebija ne ūdens, nekā. Mēs ūdeni nesām no āra. Tur, kur mums tagad ir dušas kabīne, tur stāvēja liels trauks. Es principā katru dienu to uzpildīju ar ūdeni. [...] Ja ģimene ir izveidota, piedzimst viens bērns, otrs bērns – kur tu dzīvoši? Labi, ka aizgāju strādāt uz dzelzceļa, jo pēc gada saņēmu vismaz tādu dzīvokli, kaut bez ūdens." (Pāvels, dzelzceļa celtna vadītājs)

Kāda Jelgava II ekspedīcijas laikā satiktā kundze stāsta, ka abi ar vīru gribējuši dzīvokli pilsētas centrā, taču piešķirts – Cepļu ielā (Jelgava II). Sākumā pārdzīvojuši, ka nonākuši laukos, pat raudājuši, ka tagad būs te jādzīvo, taču beigu beigās pieraduši, iedzīvojušies un saka, ka patīk šeit dzīvot. Nupat abi ar vīru izremontējuši dzīvokli. Kopumā ir apmierināta ar vietu – svaigs gaiss, dārziņš tepat pie mājas, sūdzas tikai par nama apsaimniekotāju – ēkas netiek pienācīgi uzturētas

un teritorija sakopta. Kundzei patīk, ka ir jauki un atsaucīgi kaimiņi. Pakāpeniski gan nomainās – vecie aiziet uz dzīvokļiem ar centrālapkuri vai nomirst, nāk vietā jauni (no pētnieka piezīmēm).

Laikabiedri vēl arvien lieto apzīmējumus – dzelzceļa dzīvoklis un pilsētas dzīvoklis, kas raksturo dzīvokļa izcelsmi – vai tas ir savulaik dzelzceļa resora projektētais un būvētais, vai jelgavas pilsētas.

3.3.2. Dzīvokļu maiņa ceļā uz labākiem apstākļiem

Dzelzceļnieks gandrīz visu savu darba dzīves laiku stāvēja rindā uz labāku dzīves vietu. Sākumā pirmās dzīves vietas gaidās, bet paplašinoties ģimenei, aizvien lielākās dzīvojamās platības gaidās. Vienmēr bija jābūt acīgam un aktīvam izmantot jebkuru iespēju, bet arī gana attapīgam, lai nepieņemtu zemākas kvalitātes dzīvokli, ja vien bija cerības tikt pie labāka.

Dzīvokļu maiņa bija populārs veids, kā uzlabot savus apstākļus. Dzīvokļi tika mainīti, piemēram, no diviem vienistabas dzīvokļiem uz vienu divistabu, vai trīsstabu dzīvoklis uz vienistabas un divistabu dzīvokli. Kā tiek stāstīts, organizācijā bija cilvēki, kas prata izkārtot labākos darījumu variantus. Bija nepieciešamas īpašas prasmes, lai izdevīgi samainītos un maiņas darījumā nezaudētu. Svarīga bija informācija par citiem – kas un ko plāno, kurš drīzumā pārcelsies, kuru paaugstinās amatā un piešķirs citu dzīvokli u.t.t. Šāda informācija bija ļoti vērtīga un, kā tiek stāstīts, bija arī izpalīdzīgi cilvēki.

“Vienu laiku tajā dzelzceļa nodaļā strādāja latvietis, tāds Krūmiņš. Viņš kaut kā mācēja [mainīt]. Aizej pie viņa, iedod bišķīt ķepā un ņem, ko tu gribi, un dari, ko tu gribi!” (Nadežda, vagonu apskatītāja)

Dzīvokļus mainīja gan dibinot ģimenes un sagaidot ģimenes pieaugumu, gan tad, kad bērni izauga un vajadzēja viņiem izkārtot savu no vecākiem atsevišķu dzīvesvietu.

“Dzīvokļus arī deva arodbiedrība. [...] Braucām skatīties pa dzīvokļiem, kā viņi dzīvo, kuri stāv dzīvokļu rindā. Mums bija mehāniķis, kurš strādāja uz līnijas. [...] Viņi dzīvoja kopmītnēs. Te ir 3 vai 4 mājas. Tur ir mazi dzīvokļi – 12 un 18 m². Viņi dzīvoja laikam 16 m². Bija vīrs ar sievu, viņiem bija pieci bērni un tēvs un māte vēl. Visi tajā vienā istabā! Virtuves arī nebija. Tur nav virtuves. Tur vienkārši ieej iekšā un stūrī ir plīts un krāns. Daudzi mums tādi bija. Tur strādāja prasti strādnieki, vienkārši, un viņi prasīja arī dzīvokļus. [...] Kaut ko iedeva. Prestižus dzīvokļus nedeва. Ja cits priekšnieks pārgāja uz lielāku, tad viņiem atkal to veco dzīvokli iedeva. Lielākoties tā mainījās. Deva jau dzīvokļus cilvēkiem, cik varēja, lai viņi dzīvotu. Uz līnijas, piemēram, deva, kad kaut kur stacijā vajadzēja kādu montieri. Ja viņš nāca strādāt, tad viņam tur iedeva, jo parasti jau stacijās, līnijās dzīvokļi bija.” (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

Ceļš uz labākiem dzīves apstākļiem veda caur arodbiedrību, labiem darba rādītājiem un, protams, sabiedriski derīgu darbu topošās dzīvojamās dzelzceļnieku mājas. Lielāku dzīvokli 80-tajos gados varēja saņemt, ja bija abu dzimumu bērni, ja viena – tad bija pieņēmums, ka var iztikt ar vienu istabu, piemēram, 2 meitas vai 2 dēli. Esot arī bijušas normas – 9m² uz cilvēku, kas ņemtas vērā, lai noteiktu tiesības uz dzīvokļa apstākļu uzlabošanu.

“Mums abiem tiešām arī darba rādītāji bija labi. Tā mēs tikām pie tā dzīvokļa. Protams, pirms tam nācās pielikt rokas. Ja nemaldos, 60 stundas abiem bija jāatstrādā sabiedriski derīgais darbs būvē, kad būvēja to māju. [...] Kad es pirmajā dienā aizgāju, tad dzīvokli lika grīdas iekšā. Apakšā lika tādus kokus, un tiem kokiem vajadzēja mizu drāzt nost. Iedeva cirvi un – dāvai! Pēc tam vajadzēja betonu uz 3. stāvu spainītī stiept augšā. Bija diezgan pasmagi. Visādi bija tie darbi. Elektriķiem

piepalīdzēt kaut ko. Kā kuru reizi, bet viss tika uzskaitīts. Tās stundas visi godīgi atstrādāja.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

3.3.3. Dzelzceļnieku mikrorajoni – pilsēta pilsētā

Lai papildinātu dzīvesstāstu intervijas un noskaidrotu, kā dzīve rit bijušajos dzelzceļnieku mikrorajonos, tika organizētas vairākas ekspedīcijas uz Jelgava II mikrorajonu, Pasta un Zirgu ielas kvartālu, Aspazijas ielu. Ekspedīciju laikā pētnieki komunicēja ar vietējiem iedzīvotājiem, kas lielākoties izrādījās kādā veidā saistīti ar dzelzceļa jomu – paši ir vai bija dzelzceļnieki, ir dzelzceļnieku bērni vai dzīvesbiedri vai kādreiz strādājuši dzelzceļniekus apkalpojušajās struktūrvienībās.

“Es šajā rajonā dzīvoju kopš 1959. gada, kad mēs ievācāmies dzelzceļnieku mājā. Mums Jelgavā ir ļoti daudz dzelzceļnieku rajonu. [...] Šis (Jelgava II) bija pirmais dzelzceļnieku rajons, kur dzīvoja tieši dzelzceļnieki. Dažādu profesiju pārstāvji, arī mašīnisti. Otrs dzelzceļnieku rajons ir pretī stacijai. Trešais rajons ir pretī autoostai. Tur ir Gulbja laboratorija. Tur arī ir 2-stāvēgas dzeltenas mājas. Pretējā pusē līdz kinoteātrim “Jelgava” arī ir dzelzceļnieku rajons. Tas ir uz Svētes ielas jeb Gagarina ielas. Es tos vecos ielu nosaukumus atceros. Tur dzīvo visi mūsu mašīnisti paaudzēs. Uz Aspazijas ielas, braucot pa Dobeles šoseju, visas ir dzelzceļnieku mājas. Tur, kur ir krustojums pie ceļu policijas, tālāk arī ir dzelzceļnieku rajons ar piecstāvenēm.” (Svetlana, grāmatvede, ekspedīcija Jelgava II)

Sastaptie iedzīvotāji izstāstīja interesantus stāstus gan par savu pieredzi saistībā ar dzelzceļu, gan stāstīja par kaimiņiem-dzelzceļniekiem, kā arī stāstīja par mikrorajona tapšanu. Par mikrorajona tapšanu gan tika uzklautā pretrunīga informācija. Interesanti, ka ekspedīcijas sākumā sastaptie cilvēki mēdza stāstīt, ka mikrorajonā dzelzceļnieki jau vairs nedzīvo, bet turpinot sarunas ar satiktajiem cilvēkiem, izrādījās, ka tie lielākoties ir dzelzceļnieki!

Jelgava II

Jelgava II apmeklējām vairākkārtīgi un katru reizi atklājām, ko jaunu par šo mikrorajonu. Tuvāk dzelzceļam ir Alekseja Prohorova iela ar koka ēkām, nedaudz tālāk Ceļu iela ar divstāvu mūra ēkām (tapušas 50-80-tajos gados), ko būvējuši paši dzelzceļnieki. Tālāk ir privātmāju rajons, kas tika saistīts ar rūpnīcu “Būvdetaļa”. Iedzīvotāji stāsta, ka dažās mājās tika izmitināti mašīnisti, dažās tikai elektriķi, vienā no pēdējām uzceltajām – arī depo vadošie darbinieki. Kādreiz šeit dzīvoja daudzi Jelgavas depo darbinieki un vietas lielā priekšrocība – bija tās tuvums darbam – 5 min – un esi jau darbā. Piemēram, darbinieki, kuri bija “nozīmēti” kā dežurdarbinieki, dzīvoja tuvu darba vietai – viņus varēja izsaukt uz darbu pat naktī.

[...] es 15 gadus strādāju pēc izsaukuma, jo man labi padevās metināšana. Ja lokomotivei kāda caurule bija plīsusi, tad es to uzreiz sametināju. Es biju kā dežurējošais metinātājs.” (Vladimirs, metinātājs, ekspedīcija Jelgava II)

“Es guļu ar sievu, bet man pie durvīm naktī klauvē, jo vajagot cauruli sametināt.” (Vladimirs, metinātājs, ekspedīcija Jelgava II)

“Nevarēju atteikt. Mums bija tāds darbā izsaucējs. Viņš ar mašīnu piebrauca vai ar kājām te atnāca. Te vienmēr viņa mašīna stāvēja, žigulis. Vienmēr bija nakts maiņas. Viņiem kaut ko vajadzēja, bet metinātāja nav. Tāpēc mani izsauca.” (Vladimirs, metinātājs, ekspedīcija Jelgava II)

Mikrorajons sarunās visbiežāk tiek saukts par laukiem, te ir “lauki”, bet uz pilsētu / Jelgavu ir jābrauc. Arī kā viena no dzīvesvietas priekšrocībām tiek minēts, ka šeit ir kā laukos – maz un zināmi kaimiņi (kā mīnuss tiek minēti nepatīkamie jaunie kaimiņi – kā paši ekspedīcijā sastaptie iedzīvotāji stāsta “čigāni” jeb romi), svaigs gaiss, neliels dārzs, privātums, miers. Kā trūkums ir ilgstoši

nesakārtotā infrastruktūra (neasfaltētie vai sliktas kvalitātes ceļi, gāzesvads, komunālie pakalpojumi), kuros pakāpeniski tiek ieviesti uzlabojumi un ir iedzīvotāji, kas uzskata, ka šīs vietas vērtība tuvākajos gados tikai augs. Tuvumā tiekot būvētas jaunas dzīvojamās mājas un, iespējams, arī kāda ražotne.

Pirmssākumos dzelzceļnieku dzīvokļi bijuši bez ērtībām, taču gadu gaitā iedzīvotāji paši veikuši uzlabojumus un visas nepieciešamās ērtības pievilkuši un uzlabojuši savu mājokļu kvalitāti.

Tur gar upi divas lielas personības ir iegādājušās gruntsgabalus pie Lielupes un ceļ mājas, jo komunikācijas ir pievilktas. Te jau nebija komunikācijas. [...] Man (agrāk) šis likās kā degradējis rajons, jo bija ļoti piemēslots, visas kanalizācijas tecēja. Tagad pa diviem gadiem šim rajonam ļoti pieauga vērtība. [...] Jūs esat pilsētā, bet tajā pašā laikā jūs neesat pilsētā. Autobusa pietura ir tepat mājas galā. Līdz centram no depo ir pavisam ātri. Tur tajā veikalā ir vairāk tāda dzelzceļa valsts sajūta. Tur ir dzelzceļnieku mājas, bet arī tur vairs nav visi strādājušie. Tur viena daļa ir degradējušies (Skaidrīte, Jelgava II iedzīvotāja)

"Agrāk 6. autobuss gāja ik pēc 30 minūtēm. Tagad reti. Kad nebija vispār autobusu, tad ar kājām gāju, bet toties veselība bija labāka. Vēl uztaisīja to pludmalī. [...] Ar autobusiem ir traki – stāvi aukstumā, putenī un gaidī. Varēja arī neatnākt, ja sabojājās. Tad ar kājām gāju, bet ir traki, jo ir dubļi, netīrs, mitrs. Vasarā gan ir skaisti. Atver logu, lakstīgalas krūmos dzied... Tagad tos krūmus izcirta, jo grib rūpnīcu celt. Nezinu, vai uzcels, jo ir paklusuši, bet toties labu, tīru ceļu uztaisīja tagad. Tagad nevar žēloties par dubļiem. Gāzi mūsu mājai pievilka. Mums ir apkures katls. Katrs pats sev kurina vai nu ar elektrību, vai nu ar malku. Boileri ir. Tā arī kurinām. Esam pieraduši. Citi jau ir ievilkuši gāzi, citi vēl nē." (Tatjana, Jelgava II iedzīvotāja)

"Kādreiz te (Jelgava II, Prohorova iela) visi dzelzceļnieki bija, kas te dzīvoja. Pēc tam, kad uzcēla mājas Aspazijas ielā, tad visi ar prieku, ka nevajag kurināt, prom uz pilsētu, bet tagad daudzi, kad satieku, saka, ka viņi labprāt atgrieztos atpakaļ, jo esot jau apnicis pilsētā. (Nadežda, vagonu apskatītāja) [...] Daži, kas mācēja, ņēma te pa diviem dzīvokļiem, un tad viņi paši remontu taisīja un izremontēja tā, ka no diviem dzīvokļiem palika tikai viens dzīvoklis. Pārtaisīja viņi visu. Te pat mazmājiņas nebija no sākuma. Mazmājiņa bija ārā. Kanalizācijas nebija. Cilvēki paši visu ievēda. Te tāds vecītis dzīvoja. Viņš pat vannu uztaisīja. Man vanna ir. Galvenā vaina ir tā, ka te ir 3,40 m griesti! Tos nevar sakurināt. Viss siltums augšā paceļas. Ļoti daudzi te ir nolaiduši griestus uz 2,60-2,70 m kā pilsētā. Kad es no sākuma atnācu, apgūlos uz divāna un man likās, ka es pagrabā guļu." (Nadežda, vagonu apskatītāja, dzīvo Jelgava II no 70to gadu beigām)

Pasta un Zirgu iela

Agrākais Zirgu ielas nosaukums ir Borisa Fjodorova iela, kas izveidota 60-to gadu vidū. Vieta tiek raksturota, kā ļoti laba dēļ sava izvietojuma – viss nepieciešamais ir blakus – gan dzelzceļa stacija un darba vietas, gan klubs, gan bērnu dārzi un veikali. Viss ir vienuviet un veido pirmo dzelzceļnieku "pilsētu pilsētā".

Šajā mikrorajonā savulaik atradusies arī dzelzceļnieku kopmītne un Stacijas ielas "Hruščova" mājas no baltiem ķieģeļiem, ar ļoti maziem dzīvokļiem. Par šīm vecākajām mājām Stacijas ielā tiek pausta pretrunīga informācija – lielākoties tiek stāstīts, ka mājas ir būvējis dzelzceļa resors, bet ir zinātājs, kas stāstīja, ka tās savulaik esot būvējis Linūzis (Linu kombināts). Mikrorajona ilggadējs iedzīvotājs Aivars stāsta:

"Kādreiz 90tajos gados bija te bandītu rajons (starp Stacijas un Mātera ielu) – reketeri, dzērāji un huligāni tajās vecākajās mājās dzīvoja. Vispār sauc tās par Linūža mājas. Saka, ka šajās mājās deva

dzīvokļus bijušajiem cietumniekiem. Ļoti mazi dzīvokļi, tagad pārsvarā studenti te ir. Te var pa kapeikām arī dzīvokļi nopirkt.

Stāsta par Mātera ielas ēkām, kas uzbūvētas pirms 120-130 gadiem. Tagad dzelzceļa sanitāro preču veikala (ORS) vietā ir stāvlaukums, pašas ēkas vairs te nav.

Bērniņu pavadījis šajā rajonā. Viss te izskatījās dažādi – ieliņa bija šaura, bija upīte, ābeļdārzs, dīķis (kurā vizinājās ar laivām) – tur kur tagad bērnu laukums. Cilvēki diezgan nomainījušies, šķiet, ka dzelzceļnieki jau apmiruši, jaunie nāk vietā.” (pētnieka piezīmes, ekspedīcija Pasta un Zirgu ielā)

Zirgu ielas mājas būvētas 60-to gadu 2. pusē. Mikrorajona iedzīvotāja Mārīte stāsta:

“Strādāju tepat netālu, varēja redzēt, kā mājas tika būvētas. Par vecajām mājām – tās visas ir dzelzceļa mājas, celtas 67.-68. gadā. Vispirms uzbūvēja 3. numuru, tad 5. numuru iekšpagalmā, tad 7. paneļa māju. Pēc tam 9. māju, bet 1. māju pašu pēdējo. Šeit bija jaunāki projekti, lielākas istabiņas. Jelgavā jau visur bija ļoti mazi dzīvokļi, burtiski tādi mazi kambarīši un vēl bez ērtībām. Te jau bija ērtības, karstais ūdens, apkure, labierīcības un citas ērtības. Tās kādreiz bija ļoti iekārojama dzīvesvieta Jelgavā. Kopmītnēs dzīvoja pārsvarā jaunākie speciālisti, savā starpā sapazinās un precējās, tad nāca bērni un vajadzēja arī viņiem dzīvokļus. Tiem tad deva, bet vietējiem iedzīvotājiem sanāca švakāki apstākļi. Tiem Jelgavas pamatiedzīvotājiem jau nebija kur dzīvot.

Dzelzceļā bija labi darbi un šeit mums bija kā sava pilsēta – kultūras nams izpriecām (notika arī banketi, pasākumi, koncerti). Svinējām dzelzceļnieku dienu, 8. martu - tad kultūras namā bija lieli pasākumi. Tagad var tikai atcerēties, cik tas bija labi.” (pētnieka piezīmes, ekspedīcija Pasta un Zirgu ielā)

Dzelzceļam bija sava celtnieku organizācija. Paši cēla mājas. Mēs stāvējām rindā un saņēmām dzīvokļus. Iesniegums bija un saņēmām dzīvokli. Mēs apvienojām un atnācām uz šo 4-istabu dzīvokli. Laikam 2-3 gadus stāvējām rindā. Dzelzceļš daudz mājas uzcēla. Tur ir vesels kvartāls, pie pasta ir vesels kvartāls, uz Aspazijas ielas ir vesels kvartāls un pie dzelzceļa.” (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

Jauno speciālistu kopmītnes atradās pašā dzelzceļnieku dzīves “epicentrā” – bija gan tuvums darbavietām un sadzīves pakalpojumu sniegšanas vietām, kā arī kopmītnes bija laba vieta, kurā nolūkot sev dzīvesbiedru.

“Kopmītnes bija tieši Jelgavas depo teritorijā. Tās piederēja Jelgavas lokomotīvu depo. Toreiz tur daži mašīnisti dzīvoja un vairāki mašīnistu palīgi, it sevišķi praktikanti, kas nāca pie mums praksē. Pēc tam, kad uzbūvēja jauno, tur jau bija no visa dzelzceļa mezglā speciālisti, ceļinieki, sakarnieki... Tagad tās vairs nav, jo tā par sociālo māju pārtapa. Kopmītnes bija pilnas. Principā visu dzelzceļa profesiju pārstāvji tur dzīvoja. Pamazām tur izveidojās ģimenes. Arī es apprecējos, kad tur dzīvoju. Pēc tam, kad sāka būvēt dzelzceļnieku mājas, mēs Aspazijas ielā dabūjām 2-istabu dzīvokli. Lielākā daļa ģimeņu no kopmītnēm arī pēc tam pārcēlās un Aspazijas ielā dzīvoja.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Aspazijas iela / Dobeles šoseja

Šis ir jaunākais (uzbūvēts 80-to gadu 2. pusē) dzelzceļnieku būvētais mikrorajons ar visiekārojamākajiem dzīvokļiem. Salīdzinoši ērts plānojums, blakus skola un bērnudārzi, kā arī veikali, līdz dzelzceļnieku darbavietām vidēji 15 minūtes ejot. Satiktie mikrorajona iedzīvotāji stāsta, ka mājokļi ir ērti un silti (izņēmums – stūra dzīvokļi), kā arī pagalmi salīdzinoši labā stāvoklī, ir sakopti bērnu laukumi un pagalmos manāms salīdzinoši daudz bērnu un jauniešu.

Daudzi gaidīja rindu uz šo mikrorajonu, kā iespēju uzlabot savus sadzīves apstākļus, bija divas rindas – uz dzīvokli (pirmo mājokli) un uz paplašināšanos:

"Aspazijas ielā 29 sākās būvniecība. Tur bija bijušās siltumnīcas, apkārt zirgi ganījās. Tur uzcēla 4 kāpņu telpas. Es jau pats arī biju vietējā komitejā. Zinu, ka būs dzīvokļu dalīšana. Man jau rinda trīs reizes bija garām aizgājusi. [...] Normatīvs bija 9 m² uz vienu cilvēku. Viņi ņēma vērā visu dzīvojamo platību. [...] Pienāca dalīšanas diena, bet dzīvokļu dalīšana jau notika pilnīgi slepeni. Tepat mums nodaļa bija. Gāju uz nodaļu pie vecā K. no arodbiedrības. [...] : Divas meitas. Šiki nevar dzīvot. Viņas var gulēt blakus (vienā istabā). Ja ir brālis ar māsu, tad (varēja dabūt dzīvokli ar papildu istabu)... Tajā pašā mājā K. no ceļu distances sievasmāte bija. Viņai divas meitas, tā paša vecuma. Viņai tajā pašā kāpņu telpā 5. stāvā bija 3-istabu dzīvoklis, bet man 2-istabu, jo viņa skaitījās pie tā tirdzniecības OPC. OPC darbiniekiem arī iedalīja dzīvokļus. Viņiem deva 3-istabu, bet mums uz lokomotīvēm 2-istabu. Jelgavā vien bija 460 darbinieki. Lai kāds tas dzīvoklis bija, bet tas bija par velti iedots, lai gan mēs gājām atstrādāt kaut kādas 150 stundas. Par to jau neviens neprasīja nevienu kapeiku. (Ivars, atslēdznieks, remonta ceha brigadieris, priekšnieka vietnieks remontu jautājumos)

Aspazijas ielas rajons ir jaunākais un līdz ar to arī tiek uzskatīts par iekārojamāko dzelzceļnieku rajonu. Tajā ir pārdomāta infrastruktūra (bērnudārzs un skola turpat blakus), kā arī ērts dzīvokļu projekts.

Jaunais rajons ir Aspazijas ielā, pie Dobeles šosejas. Tagad jau tur labi ja puse dzelzceļnieku vēl ir. Visi ir samainījušies. Agrāk jau bija tā, ja tu strādā uz dzelzceļa un dzelzceļa dzīvoklī dzīvo, tad tev arī tur ir jādzīvo. Ja tu ej prom no dzelzceļa, tad tev ir jāatbrīvo tas dzīvoklis. (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

Pirmkārt, deva tiem, kam ir bērni. Tur jau ne tikai no kopmītnēm deva. Dzīvokļus dabūja arī tie, kas agrāk dzīvoja pilsētā Hruščova mājās. Tie daudzi arī pārgāja uz Aspazijas ielu, kur trīs lielas 5-stāvu mājas uzbūvēja. Tās visas bija ar dzelzceļniekiem. Kaut kāds procents toreiz bija pilsētai jāatdod no tiem dzīvokļiem, bet tas bija ļoti maz. (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Kāda pagalmā satikta sieviete dalās savos bērņības iespaidos – ģimene esot bijusi ļoti priecīga, ka drīzumā saņems dzīvokli Aspazijas ielā. Meiteni toreiz sajūsmināja doma, ka abām ar māsu būs atsevišķa istaba, jo iepriekš visa ģimene bijusi izmitināta vienā istabā. Ar sajūsmu stāstīja, ka gājušas palīgā tētīm atstrādāt noteiktās stundas dzīvokļa apdares veikšanai un sapņojušas, kā dzīvos jaunajā mājā. Sieviete arī piebilst, ka bērnu laukums vēl ir saglabājies no māju uzbūvēšanas laika.

Kā stāsta iedzīvotāji, mikrorajonā vēl arvien mīt liels skaits dzelzceļnieku un viņu atvašu. No jauna ienākušie iedzīvotāji gan neko daudz nezina stāstīt par dzelzceļniekiem un šī mikrorajona izcelsmi. Kā jau ierasts iepriekšējās ekspedīcijās – saņemam atbildi, ka te jau vairs daudz dzelzceļnieku nav.

Turpinot ekspedīciju, nolemjam uzrunāt kādu gados jaunu iedzīvotāju un trāpam atkal uz dzelzceļnieku! Šoreiz tas ir jaunais dzelzceļnieks sakarnieks, kas apguvis profesiju paklausot savu vecvecāku pamudinājumam. Un tepat mikrorajonā dzīvo daudzi viņa kolēģi.

4. KĀ STRĀDĀJUŠI DZELZCEĻNIEKI?

4.1. Kā kļuva par dzelzceļnieku?

Dzelzceļnieku dzīvesstāstos iezīmējas vairāki ceļi, kā tika izvēlēta ar dzelzceļa nozari saistītā izglītība – gan pārdomāta prestižas un stabilas nozares izvēle, gan tuvinieku pamudinājums un piemērs, gan apstākļu sakritība – dodas studēt līdz draugam/draudzenei, vai uzrunā nejauši pamanīts dzelzceļa mācību iestādes sludinājums par uzņemšanu, vai pat mācību iestādes izvēle "uz labu laimi". Dažkārt pirms izvēles izdarīšanas nav bijis nekāda konkrēta priekšstata par dzelzceļa nozari un attiecīgajām profesijām, bet bijusi vēlme studēt inženierzinātnes, kas tika uzskatītas par perspektīvām un stabilām nozarēm.

Dažādie ceļi, kā kļuva par dzelzceļnieku un sāka darba gaitas Jelgavā, iezīmēti konspektīvā shēmā, kas turpmākajā tekstā papildināti ar konkrētiem stāstiem.

Izglītība	Darbs	Jelgava
<ul style="list-style-type: none">• prestižas un stabilas nozares izvēle• tuvinieku pamudinājums un piemērs• apstākļu sakritība un izvēle "uz labu laimi"• pārkvalifikācija• pašizglītība	<ul style="list-style-type: none">• jauno speciālistu norīkojums• tuvinieku pamudinājums un piemērs• tuvinieki vai paziņas iekārto darba vietā• motivējošs darba sludinājums ar piesolītu dzīvokli	<ul style="list-style-type: none">• jauno speciālistu norīkojums• dienesta norīkojums vadošiem amatiem• Jelgavas un apkārtnes iedzīvotāji• Rīgas tuvums• Vēlme pārcelties no laukiem uz pilsētu

4.1.1. Izglītības izvēle un mūžizglītība

Izglītība tieši dzelzceļa nozarē bija retajam, tomēr visus vieno interese par inženierzinātnēm un tehniskām lietām. Dzelzceļniekam, ja vēlējās mainīt profesiju, bija jāspēj mācīties un būt atsaucīgam un ieinteresētam dažādos piedāvātajosursos. Arī labas krievu valodas zināšanas kalpoja par iespēju apgūt papildus zināšanas arī ārpus Latvijas.

Izglītība bija viens no veidiem, kā uzlabot savus dzīves apstākļus un nodrošināt pārtikušu turpmāko dzīvi, tāpēc vecāki centās savus bērnus mudināt studēt stabilās nozarēs, t.sk. ar inženierzinātnēm, lauksaimniecības mehanizāciju un elektroapgādi, iegūt labu izglītību un iespēju pārtikušai dzīvei, tādējādi, dzelzceļu izvēlējās arī jaunieši, kam iepriekš nebija saskarsmes ar nozari. Savukārt jaunieši, kas uzauga dzelzceļnieku vidē, uzskatīja par pašsaprotamu izvēli strādāt dzelzceļa jomā. Sevišķi pievilcīga bija mašīnista profesija, kas tika asociēta gan ar izcilām

profesionālajām prasmēm, gan interesantu darbu, gan augstākiem ienākumiem. Dažkārt jauniešiem neizdevās iestāties nolūkotajā augstskolā un dzelzceļa jomā nonāca apstākļu sakritības dēļ – iestājās kopā ar draugu/draudzeni vai pa ceļam uz nolūkoto augstskolu ieraudzīja pievilcīgāku mācību piedāvājumu dzelzceļa jomā, tomēr vienojošais šiem jauniešiem bija tas, ka viņi jau lielākoties bija nolūkojuši “tehniskas” profesijas – iepriekš vēlējās kļūt par ķīmiķi, inženieri.

Pētījuma dalībnieki bija studējuši šādās izglītības iestādēs: Rīgas Elektromehāniskajā tehnikumā, Rīgas dzelzceļa skolā mašīnistiem, Daugavpils dzelzceļnieku tehnikumā, Gomeļas dzelzceļnieku institūtā, Kauņas dzelzceļnieku skolā, kuršos, kurus rīkoja Daugavpils dzelzceļnieku tehnikums, bet noritēja Jelgavā (arī eksāmenu kārtot bija iespējams Jelgavā) u.c. Sarunās tika minētas arī augstskolas Ļeņingradā, Maskavā un Tomskā, kuru absolventi tika norīkoti darbā Jelgavā.

“Pēc vidusskolas beigšanas es spēros uz LU Ķīmijas fakultāti. Ķīmija patika, bet pirmajā eksāmenā es jau izkritu. Draudzene bija jau iesniegusi [dokumentus] Rīgas Elektromehāniskajā tehnikumā. Tur tika sagatavoti [darbinieki] priekš VEF kādreiz, bet tur bija speciālisti-pasniedzēji, kuri pamatlīmenī sagatavoja arī priekš dzelzceļa. Mēs bijām laikam pirmie uz vadu sakaru aparatūru dzelzceļam. Mana sirdsraudzene iet, un es arī uz to. Pēc vidusskolas 2,5 gadi mācībās. 1958. gadā mēs beidzām vidusskolu un 1961. gada martā/aprīlī bija jau kursa darba aizstāvēšana. Es izvēlējos fototelegrāfu.”(Lidija, sakaru montiere, mehāniķe)

“Pamanīju avīzī, kurā bija reklāma par jauno Dzelzceļa institūtu, kas darbojas Gomeļā. Tur bija apraksts, kādi tur ir speciālisti un kādas ir perspektīvas beidzot. Es padomāju un nolēmu, ka braukšu uz turieni.” (Jegors, dzelzceļa inženieris, stacijas priekšnieks)

“Centos iestāties Minskā un Odesā uz aktieriem, bet nekas nesanāca. Māte un tēvs pieļāva jebkuru iespēju – mācīties tālāk vai palikt kolhozā strādāt. [...] Tēvs man teica, ka ir jāiet kaut kur mācīties. Māte teica, lai es ejot govīs ganīt kolhozā. [...] Bet tad tēvs pasta nodaļā piezvanīja uz Daugavpils dzelzceļnieku tehnikumu. Viņi teica, ka vajag ierasties, analīzes nodot un iestājeksāmenus nokārtot. Es aizbraucu, nodevu analīzes, noliku iestājeksāmenus un iestājos tehnikumā. Man nebija nekādas nojēgas par dzelzceļu tajā brīdī.” (Vitālijs, dažādu struktūrvienību vadītājs)

“Gribējās, protams, gan par mašīnistu būt, gan par mašīnista palīgu, bet es ieguvu tiesības un aizgāju vadīt autobusu. Ar mašīnu jau nav tik viegli braukt – tur pa labi, pa kreisi, bet pa dzelzceļu tikai skaties uz sliedēm un viss. Tā arī paliku strādāt par šoferi. Beigās 50 gadus šoferi nostrādāju uz dzelzceļa. Protams, ka smagi bija.” (Ruslans, automobiļu vadītājs un elektromontieris)

Nereti liela nozīme ir bijusi ģimenes “dzelzceļnieku dinastijas” faktoram, tādējādi lielākā vai mazākā mērā ietekmējot nākamo paaudžu izvēli strādāt tieši šajā jomā. Arī kopējai interesei par tehniku bijusi izšķiroša nozīme darba vietas izvēlē. Piemēram, vienā no ekspedīcijām pa dzelzceļnieku dzīvojamajiem rajoniem, sastaptā Marina stāsta, ka no darba cukurfabrikā aizgājusi strādāt uz dzelzceļa par apkopēju, jo tur vīrs strādāja uz ceļamkrāna. Viņa norāda, ka vīrs izvēlējies darbu dzelzceļā, jo jau kopš mazotnes braucis ar traktoru, bijis traktorists un vēlāk pabeidzis kursus, lai strādātu uz ceļamkrāna.

“Mans tēvs ir visu mūžu bijis dzelzceļnieks. [...] Mamma arī visu mūžu bija dzelzceļniece. [...] Mamma smējās, ka pirmais, ko es iemācījos pateikt bija – es būšu mašīnists. [...] Es jau par lokomotīvēm biju tādā sajūsmā, ka es izdzirdēju tās svilpienu, un es jau varēju pateikt, kāds lokomotīves numurs nāk! Tā es no tā mērķa neatkāpos. Mācoties vidusskolā, kaut kur 7. klasē, bija tāds slavens vilciens Liepāja-Vaiņode, kuru pēc tam “nokoda” un lieli skandāli bija. Es iepazinās ar vienu mašīnistu Vasiliju Novikovu. Viņš ik pāris vakarus ar to vilcienu brauca līdz Vaiņodei. Es regulāri ar viņu, kad viņš brauca, braucu līdz Vaiņodei un atpakaļ līdz Priekulei. Pateicoties tam, es ļoti labi uzzināju,

kāds ir mašīnista un mašīnista palīga darbs. Zināju, kā ir jākopj lokomotīve, kas ar viņu ir darāms. Pabeidzu vidusskolu 1966. gadā, un 23. augustā pieteicos Liepājas lokomotīvu depo par darbinieku. Viņi mani paņēma momentā. Mani jau zināja un to, cik man tā vēlēšanās ir liela.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Tāpat arī liela nozīme bija jau reāli iegūtām zināšanām vēl pirms reālas izglītošanās tehnikumā, kas biežāk bija iegūtas ļoti motivētiem un mērķtiecīgiem jaunajiem talantiem.

“Kad es mācījos tehnikumā, tad šad tad gadījās pasniedzēji, sevišķi par instrukcijām un dzelzceļa ekspluatāciju, kuri tīri vai no manis baidījās, jo es jau biju praktiķis, bet instrukcija ir instrukcija.”

“Protams, es nezināju tik daudz teorijas no visa tā, bet praktiku es visu jau zināju.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Jelgava II ekspedīcijā satiktais mašīnists Sergejs stāstīja, ka dzimis un uzaudzis dzelzceļnieku mikrorajonā un ka iedvesma profesijas izvēlei bija turpat kaimiņos dzīvojošie mašīnisti.

“Man nebija nekādas izglītības. Aizgāju uz kursiem. Sākumā par mašīnista palīgu. Pabeidzu tos kursus, pastrādāju par palīgu kaut kādu laiku, tad aizgāju uz mašīnistu kursiem, pabeidzu tos un pēc kaut kāda laika izturēju pārbaudes laiku. Kļuvi par mašīnistu. Pēc tam nokārtoju 3., 2. un 1. kategoriju tehnikumā. [...] Visi kaimiņi strādāja [dzelzceļā]. Blakus mašīnists dzīvoja. Augšā mašīnista palīgs dzīvoja.” (Sergejs, mašīnists, Jelgava II ekspedīcija)

“Ļoti daudz bija tādu ģimeņu, kur bērni aizgāja vecāku pēdās. Pirmkārt, alga bija stabila. Mašīnisti un viņu palīgi saņēma vairāk nekā citos uzņēmumos pilsētā. Bija ceturkšņu un gada prēmijas. Dēļ tā cilvēki nāca uz dzelzceļa strādāt.” (Gaļina, ORS veikala pārdevēja, ekspedīcija Jelgava II)

Tiem, kas jau bija uzsākuši darba gaitas dzelzceļā bija iespēja gan pārkvalificēties, gan apgūt izglītību neklātienē ar ļoti pretimnākošiem nosacījumiem – mācībspēki pasniedza gan Rīgā, gan lielākajās darba vietās – vajadzējis tikai savu iniciatīvu un krievu valodas zināšanas. Jāatzīmē, ka dzelzceļa nozarē bija gana populāra arī pašmācība, pašizglītošanās, dažādi iekšējie kursi.

“Mēs tad dzīvojām Krustpīlī. Mana pirmā izglītība ir bērnudārza audzinātāja. Es beidzu pedagoģisko skolu. Kad visi [Krustpīlī] sāka mācīties Ļeņingradas dzelzceļa institūta neklātienē, tad Vitālijs [vīrs] teica: “Ejam mēs arī!” [...] Kad meita sāka iet 1. klasē, tad mēs pabeidzām to institūtu. Sasteidzām mācības, lai neesam tik aizņemti, kad meita jau ies skolā. [...] Rīgā taču arī bija institūta filiāles. Viņi (pasniedzēji) brauca uz Krustpīli un lekcijas lasīja. Uz Ļeņingradu mazliet vēlāk, pēc 2. vai 3. kursa, braucām uz lekcijām un eksāmenus likt. Diplomu arī tur saņēmām.” (Vitālija dzīvesbiedre, ekonomiste)

Lai izglītos un kļūtu par, piemēram, mašīnistu, bija nepieciešama reāla darba pieredze dzelzceļā kā mašīnista palīgam, kā arī bija jāgaida depo rindā uz 9 mēnešu apmācībām Kauņā, jo tajā laikā tā bija vienīgā mašīnistu skola, kur brauca izglīties no visa Baltijas dzelzceļa. Pēc tam arī tika turpināta kvalifikācijas “celšana” tehnikumā, nokārtojot 3., 2. un 1. kategorijas mašīnista tiesības.

“Toreiz bija tikai Kauņā mašīnistu skola. Tur no visa Baltijas dzelzceļa brauca mācīties. [...] citur nebija. [...] Kauņā jau bija tikai tvaika lokomotīvu mašīnistu skola. Vajadzēja 9 mēnešus mācīties. Depo bija rinda, kurus uz to skolu sūtīja. Pirmkārt, man bija palīga stāžs. Prasība bija, ka vismaz 2 gadus ir jānostrādā par mašīnista palīgu. Es jau biju nostrādājis vairāk – 5 gadus. Pēc skolas es vēl 1,5 gadu nobraucu par palīgu, bet tad jau es braucu par mašīnistu, jo sākās tas posms, kad bija tā saucamā paaudžu maiņa, un tad jau diezgan strauji tas process notika līdz tam momentam, kad viss tika nomainīts, un tad atkal klusums.”

"Apmācības procesi bija, sākot no pašiem pamatiem [...] Par bremsēm ir jāzina diezgan perfekti visas tās sistēmas, jo nāca jaunas lokomotīves, kam jau bija savādāka bremsu sistēma, [...] Protams, vajadzēja pašam arī gribēt, jo bija jau arī tādi brāļi, kas "ka tik dabūt tiesības", bet tas ir cits jautājums. Man jau veicās vēl arī ar to, ka diezgan daudziem bija izstāstīts par bremsēm, bet viņi nesaprata. Tad es vakaros pa kādām 4-5 istabiņām staigāju un visiem klārēju vienu un to pašu, un man pašam, protams, tas uzreiz palika galvā uz ilgu laiku." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Tiek pausta pretrunīga informācija par latviešu iespējām iegūt augstāko izglītību dzelzceļa jomā – daļa pauž viedokli, ka iespējas bija mazas, savukārt, tie, kas uzņēmās papildu darbu mācību slodzi un labi zināja krievu valodu, izmantoja iespēju mācīties. Tiek stāstīts, ka Ļeņingradas institūta filiāle ir bijusi arī Rīgā un tika izraudīta liela pretimnākšana dzelzceļniekiem, lektori pat esot braukuši uz darba vietām. Iespējams, ka iespējas iegūt izglītību šajā jomā mainījās, laikam ejot un, ja vēl 50tajos gados izglītību iegūt Krievijā nevarēja, tad jau 70tajos un vēlākā laikā tas bija iespējams.

"Ja bija kādi amati, tad atsūtīja no Ļeņingradas institūta vai no Maskavas institūta, un tā viņi arī palika. Nekur neaizbrauca. Kad pamazām viss pilnveidojās, tad Signalizāciju centralizācijas bloķēšanas apkalošanā bija vajadzīgi jauni. No ielas nevar ņemt, kam nav tehniskā izglītība." (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

Šķiet, ka izglītojoties un veidojot karjeru dzelzceļa resorā bija priekšrocība tiem, kam bija labas prasmes rakstītajā krievu valodā, tātad tiem, kas jau bija pamatskolā vai vidusskolā mācījušies krievu valodu. Nozīme bija arī katra cilvēka uzņēmībai, motivācijai un neatlaidībai izmācīties savu profesiju krievu valodā.

4.1.2. Ierobežotā izvēle labām darbavietām

Darbs dzelzceļā bija viena no labākajām pieejamajām darba izvēlēm 50-70tajos gados Jelgavā un plašākā apkārtnē. Savām fiziskajām spējām un izglītības līmenim atbilstošu darbu dzelzceļā varēja atrast katrs, kurš gribēja strādāt atbildīgi.

Jāatzīmē, ka 50-60. gados notika intensīvāka iedzīvotāju migrācija no laukiem uz pilsētām un, atkarībā no ģimeņu iespējām, tika izvēlētas gan studijas tehnikumos un institūtos, gan cilvēki bija gatavi strādāt mazkvalificētu darbu dažādās organizācijās. Salīdzinoši ar iespējām, ko sniedza kolhozs, lauktehnika, linu pārstrādes kombināts, daudziem strādniekiem dzelzceļš šķita labāka izvēle.

Karjera uz dzelzceļa drīzāk ir praktisku motīvu vadīta un sakritības rezultāts, retāk mērķtiecīgs, no bērnības izsapņots solis. Dzelzceļa resors bija pievilcīga darba vieta gan tāpēc, ka tas bija liels (varens) un stabils, gan tāpēc, ka bija iespēja samērā ātri jaunam speciālistam saņemt dzīvokli vai iestāties dzīvokļa rindā un atdalīties no vecāku mājsaimniecības.

Vajadzība pēc pastāvīgas darba vietas radās jau pēc vidusskolas vai pat pamatskolas beigšanas, kā arī gadījumos, kad vīrietis atgriezās no obligātā militārā dienesta. Dažkārt nozīmīgs izradījās darba vai mācību sludinājums avīzē vai skrejlapā, kas rosināja izvēlēties darbu dzelzceļā.

Darba sludinājuma piemērs: "8. ceļu distancei pastāvīgā darbā vajadzīgi ceļu montieri Jelgavas un līniju stacijās. Strādājošie līniju stacijās saņem bezmaksas dzīvokļus un var izmantot visas priekšrocības, kas paredzētas dzelzceļa transporta darbiniekiem. Pieteikties ceļu distances kadru daļā Jelgavā, Stacijas ielā 4." (Darba uzvara, Nr.32., 26.02.1971.)

"Pēc armijas es taču mammai nesēdēšu uz kakla. Dzīvoklis arī nebija nekāds sevišķi liels, un tad es izlasīju toreiz avīzē "Zemgales Komunisti", ka dzelzceļš piedāvā darbu un dzīvokli. Dzīvoklis ir par brīvu. Protams, elektrība par naudu bija. Par to bija jāmaksā. Tā es kaut kur 1970. gada rudenī iestājos uz dzelzceļa. No tā laika es visu laiku te esmu uz dzelzceļa. [...] Tā 8. ceļa būves distance saucās. Aldziņa bija maza (piez. 100 rubļi), bet dzīvokli man iedeva." (Armands, sliežu meistars, brigadieris)

Lai gan bija ierobežotas izvēles iespējas labas darba vietas atrašanai Jelgavā, arī uz dzelzceļa trūka labu un uzcītīgu darbinieku. Tā, piemēram, ekspedīcijas laikā sastaptais metinātājs Vladimirs, kurš dzīvo blakus depo, stāsta, ka gadu dzelzceļā nav bijis labs metinātājs, tāpēc tika aicināts strādāt.

"Savervēja, jo tur [dzelzceļā] darbinieku trūka. Tā arī atbraucu. Sieva dzīvoja uz Pavasara ielas privātmājā. Viņu knapi te pierakstīja tolaik. Es apprecējos ar viņu, gāju darbā iekārtoties uz Сельхозтехника, bet tur teica, lai nāku pēc nedēļas. Tas bija 1979. gads novembris. Mums kā reiz 24. novembrī bija kāzas. Es uzreiz pēc kāzām gāju darbā iekārtoties. Gāju garām dzelzceļam. Tur arī dzēra cilvēki kā traki! Visi metinātāji dzēra kā nelabie. Viens metinātājs nomira darba laikā. Es kā no debesīm pie viņiem nokritu. Es nedzēru. Vienreiz tikai. Priekšnieks ieraudzīja, ka esmu dzēris, un prasīja meistaram: "Ko ar viņu darīsīm?" – "Atstāsim!" Es kā padotais teicu, ka vairs nedzeršu, ka tikai pamēģināju." (Vladimirs, metinātājs)

[...] es labi strādāju. Gadu metinātāja nebija. Es viņiem biju vajadzīgs. Es biju uzticams cilvēks. Tolaik vispār lokomotīves lūza. Es guļu ar sievu, bet man pie durvīm naktī klauvē, jo vajagot cauruli sametināt. Es nakts vidū gāju metināt cauruli. Tas bija murgs! Visi metinātāji, kas tur strādāja, svētdienā bija piedzērušies. Četri cilvēki strādāja. Es jau arī lamājos, nebiju nekāds svētais, bet es sestdienās un svētdienās vienmēr biju skaidrā. Protams, ka es gāju." (Vladimirs, metinātājs)

"Es divus gadus atpakaļ uz Daugavpili braucu, jo tur vagonu depo grieza visus vagonus. Palūdza man kā pensionāram palīdzēt. Es tur arī parādīju klasi. Teica, ka es esmu malacis. Mums darbā arī bija jaunāki par mani, bet viņi neizturēja, jo vajadzēja strādāt 6 stundas bez pārtraukuma." (Vladimirs, metinātājs)

4.1.3. Iekārtošana darbā caur paziņanos

Ja bija vēlēšanās, darbu dzelzceļā varēja dabūt. Tomēr grūtāk bija tikt pie iekārotā amata, jo tos varēja dabūt caur paziņanos. Bieži amatos tika iekārtoti paziņas un radnieki, bet pie darba vietām vadošajos amatos tika Krievijā institūtos beigušie, kuri Latvijā nonāca pēc nosūtījuma.

Ierasti ceļš uz darbu dzelzceļā sākās ar kāda tuvinieka vai drauga, kurš jau strādāja dzelzceļa nozarē ieteikumu, ka ir brīva darba vieta dzelzceļā un darba sarunāšanu. Tāpēc lielākoties amats dzelzceļā, ar kuru tika sākta karjera, bija nejauši izvēlēts, nevis pārdomāts un balstīts iepriekš apgūtajā. Un tikai ar laiku, ja pats bija apsviedīgs un ieinteresēts, amatu un dzelzceļa struktūrvienību bija iespēja mainīt.

"Gadu nostrādāju Lauktechnikā, jo sieva teica, ka viņas onkulis dzelzceļā strādā, ka tur ir laba alga, viss būs normāli un pat dzīvokli drīz iedos. Tā jau arī bija. Citas izejas nebija. es gadu nostrādāju Lauktechnikā un uzrakstīju iesniegumu, lai uzliek mani vismaz (dzīvokļu) rindā, bet tur pateica, ka vajag 5 gadus nostrādāt, un tikai pēc tam var ielikt rindā. Bet tur vēl bija tik daudz cilvēku! Kad vēl tas dzīvoklis būs, nebija zināms." (Pāvels, dzelzceļa celtna vadītājs)

Iespējas nokļūt strādāt dzelzceļā bija mazas, ja bija izvēlēta profesija konkrētā amatā, jo galvenokārt darbā varēja tikt caur paziņanos. Citādi bija tiem, kuri studēja dzelzceļa tehnikumos un institūtos (pamatā Krievijā, Baltkrievijā). Viņiem bija jārēķinās, ka pēc studiju pabeigšanas tiks

norikoti darbā kādā konkrētā vietā. Tiek stāstīts, ka tiem, kas mācījušies teicami, bija iespēja izvēlēties norīkojuma vietu. Toreizējos apstākļos darba vieta Baltijas dzelzceļa resorā tika uzskatīta par ļoti labu iespēju un veiksmi, jo Baltija tika uzskatīta par attīstītu un "modernu" vietu. Tādējādi daudzi jaunie speciālisti nonāca arī Jelgavā. Lielkoties gan vēme ir bijusi nonākt darbā Rīgā, bet, ja vakances nebija, tad Jelgava izvēlēta kā Rīgai tuvākā vieta un bieži tas arī bijis tikai starpposms pirms darba Rīgā. Tiek teikts, ka vadošā amatā varēja nokļūt tikai tie, kas bija pabeigušu institūtu, tāpēc vadošajos posteņos pamatā bija iebraucēji no Krievijas.

"Mēs iebraucām 23. decembrī no turienes un iebraucām Rīgā 5. janvārī no rīta. [...] Es iesēdos vilcienā un atbraucu pie radnieka uz Jelgavu. Paskatījāties pastkastītē, bet tur bija, ka ir vajadzīgi Jelgavas depo mašīnista palīgi uz tvaika lokomotīves. Tad jau pirmās dīzeļlokomotīves ļoti maz bija. Viss notika ar tvaika lokomotīvēm. Jelgavas cehs skaitījās galvenais, bet Ventspilī un Liepājā skaitījās kā palīgcehi. Aizbraucu pie mammas un pateicu, ka pamēģināšu. [...] Aizgāju uz kadru daļu: "Kas jūs atsūtīja? Jums paziņas ir?" Ja paziņas ir, tad tikai pieņemšot. Es teicu, ka nav. Labi, lai rakstot iesniegumu. Uzrakstīju iesniegumu. Vispirms biju kurinātājs mēnesi uz tvaika lokomotīves. Pēc tam nokārtoju eksāmenus, un sāku strādāt par mašīnista palīgu." (Ivars, atslēdznieks, remonta ceha brigadieris, priekšnieka vietnieks remontu jautājumos)

"Pēc tam es nokļuvu pie remontniekiem. Es zināju, ka taisīs pacelšanas remontus tepat Jelgavas cehā. Tas ir tāds vidējs remonts lokomotīvēm. Viņi jau nolika virpas, kur riteņus virpot, bija sagatavoti domkrati, jāsāk strādāt, bet strādnieku nav! Man uzreiz tajā momentā piedāvāja, ka varbūt es esmu ar mieru pastrādāt kādu mēnesi tajā cehā, kur tās lokomotīves remontē, par vidējo algu. Es parēķināju, ka vidējā alga palīgam, protams, ir lielāka nekā atslēdzniekam cehā. Es piekritu. Uzrakstīja rīkojumu. Man atstāja manu vidējo algu." (Ivars, atslēdznieks, remonta ceha brigadieris, priekšnieka vietnieks remontu jautājumos)

Darbs dzelzceļā tika uzsākts arī vēlākos darba gadus, ne tikai jaunībā. Tas bija saistīts gan ar kādas citas darba vietas likvidāciju, īpaši 90tajos gados vai esošās darba vietas maiņa pret labāku – labāki darba apstākļi un labāks atalgojums. Īpaši tas ir raksturīgs ģimenēs, kur vīrietis jau strādā dzelzceļā un palīdz dzīvesbiedrei iekārtoties, tādejādi nodrošinot labākus apstākļus visai ģimenei. Sievietes arī pašas dzīvesbiedru ietekmē izvēlas dzelzceļu, lai būtu kopā un lai vieglāk organizēt ģimenes dzīvi.

4.2. Karjera dzelzceļa resorā

Šī pētījuma ietvaros, dalībnieki pārsvarā bija ilggadīgie dzelzceļnieki, tāpēc daudziem no viņiem dzelzceļa resors bija vienīgā vai ilglaicīgākā darbavieta. Daudzu amatu ietvaros bija iespēja uzlabot savu kvalifikāciju (kategorijas) un tādējādi arī pieauga atalgojums, cita iespēja bija uzņemties neliela kolektīva vadību – kļūt par brigadieru, meistarū vai apmācīt citus darbiniekus un kļūt par instruktoru. Speciālistiem ar augstāko izglītību bija iespējas vadīt lielākus kolektīvus un struktūrvienības, kā arī veidot labu karjeru resora ietvaros.

Intervijās tika pausts novērojums, ka daudziem jaunajiem speciālistiem no Ļeņingradas, Tomskas un Gomeļas institūtiem Jelgavas nodaļa bijusi kā mācību pakāpiens pirms nozīmīgāka (prestīžāka) amata piešķiršanas Rīgā.

Tradicionāli sievietes varēja strādāt dažās profesijās, biežāk, sakarnieki un signalizācijas speciālisti, dispečeri, grāmatveži, kasieres, konduktori, pavadones, darbinieces kadru daļā, u.c., bet smagos darbos tika nodarbinātas retāk, piemēram, sliežu uzturēšanā, vagonu apskatīšanā, smērēšanā,

u.tml. Dzelzceļnieces stāsta, ka smagajos vienkāršajos darbos sāka pieņemt sievietes, jo acīmredzot vīrieši vairs šajos darbos nav pieteikušies. Bijis arī grūti iedzīvoties vīriešu kolektīvos, kaut vai rupjās lamāšanās dēļ. Daudzas nāca un mēģināja, bet darbs bijis par smagu, netīru un nav iepaticies kolektīvs.

Arī atkarībā no darba specifikas, kolektīvi bija vai nu ar izteiktu vīriešu vai sieviešu pārsvaru. Sieviešu darbi un sieviešu kolektīvi veidojās, piemēram, signalizācijas un sakaru distancē, telegrāfā, bet darbs ceļu daļā vai lokomotīvu depo bija vairāk vīriešu darbs, kur tikai administratīvajā sektorā strādāja sievietes.

"Mums jau sievietes vispār nebija. Grāmatvedība mums īpaši liela nebija. Kādas trīs un ekonomiste. Kādas 10 sievietes uz visu depo bija. Jelgavā bija kādi 460 [darbinieki depo]. Kadru daļā jau arī bija sievietes. [...] Nu 10-12 kantorī bija. Un tad degvielas noliktavā bija kādas. Vēl bija, kas mainās gāja. Nu kādas 20-30 no 400." (Ivars, atslēdznieks, remonta ceha brigadieris, priekšnieka vietnieks remontu jautājumos)

"Mans tēvs mājās nelamājās ar rupjiem vārdiem. [...] Kad es strādāju linūzī, tur neviens nelamājās. Nu bija sievas, kas lamājās, bet kaut kā tam visam nepiegriezām vērību. Lai viņas lamājas! Bet, kad es atnācu uz dzelzceļa strādāt, es domāju, ka es sagaidīšu vietu dārziņā un iešu projām, ka es tur nestrādāšu ne par kādu naudu! [...] Kad nebija vilcieni, tad dažreiz pat 40 minūtes bija pārtraukums. [...] Nu un tur stāvēja garš galds uz dzelzs stieņiem, un viņi spēlēja šahu. Un tā lamājās! Kādi vārdi tur tik neleca! Viņi kā suņi lamājās. Viņiem taču bija dusmas, kad kāds paspēlēja. Laida visu vaļā." (Nadežda, vagonu apskatītāja)

"Visi draudzīgi dzīvoja. Neviens pat neatcerējās, ka tu esi sieviete. Kādreiz, kad bija lielas dusmas, tad gan pateica: "Kur tu savu bābas degunu bāz!" (Nadežda, vagonu apskatītāja)

Nu sieviete tālāk par finanšu departamenta vadību neies. Sievietēm uz dzelzceļa nav tādu amatu. Sastāvus viņas neved, ceļus viņas neliek... Lokomotīvu saimniecībā sieviešu nav, jo nav sievietes-mašīnistes. Manam dēlam signalizācijas un sakaru distancē ir daudz sieviešu-vadītāju. Dzelzceļa pārvaldē arī ir priekšnieces un nodaļu vadītājas. [...] Mums kaut kādā laika posmā bija 168 mašīnisti un trīs sievietes – cilvēks, kurš izsauc mašīnistus uz darbu, noliktavas pārzīne un pārmijniece. [...] ne lokomotīves, ne vilcienus sievietes nevadīja. Pēc kara vienai kolēģei mamma bija mašīnista palīdzē uz tvaika lokomotīves, bet uz dīzeļlokomotīves es vairs nezīnu nevienu. Pie mums noteikti nebija. Pat vagonu saimniecībā nevienas nebija, izņemot inženieres. Lokomotīvu saimniecībā nekad sieviešu nav bijis. Nekad. Sievietes pārsvarā bija staciju priekšnieces (Svetlana, grāmatvede, ekspedīcija Jelgava II)

Runājot ar vienkāršo amatu darītājiem, tika akcentēts, ka šajos amatos tomēr reti kurš nostrādāja ilgu laiku (5-6 gadus) vai līdz pensijai, pārsvarā bijusi augsta kadru mainība – nereti darbā tika pieņemti cilvēki, kas nostrādāja (izturēja) vien pāris mēnešus vai līdz pirmajai avansa vai algas izmaksas dienai, ilglaicīgākie darbinieki bija brigadierī.

"Tādi viņi (ceļu strādnieki) bija – kurš pusgadu, kurš mēnesi. Bieži mainījās. Tādus ilgus strādniekus es lāga neatceros. Bija, kas 5-6 gadus strādāja. Es atceros, ka bija tāds brigadieris Bērziņš - tas gan vēl tagad strādā. Vēl vienu atceros. Tagad jau visi turas pie darba. Algas ir diezgan stabīlas. Te jau teica, ka ir diezgan labi. Kamēr vilcieni iet, tikmēr darbs būs, un alga arī kaut kāda būs." (Armands, sliežu meistars, brigadieris)

Dzelzceļniekiem visu laiku bija jāuztur kompetences, jāapgūst jaunumi, tāpēc daļa no atmiņām saistīta ar dažādiem kvalifikācijas kursiem. Vienkāršo profesiju pārstāvji gan pauž viedokli, ka šajosursos tika mācīts viens un tas pats, pat viss zināmais, taču būtiska motivācija piedalītiesursos

bija tas, ka tas bijis patīkams pārrāvums smagajā ikdienas darbā – bija iespēja atpūsties no smagā darba, pabūt patīkamā vidē – gluži kā neliels atvaļinājums, kas nomaina smago ikdienas rutīnu.

"Bija tvaika lokomotīves, dīzeļlokomotīves. Pēc tam lokomotīvēm modernizāciju veicām. Katru gadu metinātāju eksāmenu kārtojām. Man jau bija apnicis braukāt. Vienreiz vispār uz divām nedēļām vajadzēja aizbraukt. Vienmēr bija 3-4 metinātāji. Pēc 1995. gada līdz 2000. gadam es viens pats paliku." (Vladimirs, metinātājs)

Karjeras virzību vai pāreju uz vieglāku darbu (sarunās – kantora darbu) traucēja izglītības trūkums un sliktas krievu valodas rakstības prasmes.

"Kam negribējās runāt, runāja krieviski, jo visi saprata krieviski toreiz. Toreiz jau viss bija krievu valodā. Man piedāvāja kantora darbu. Ko es iešu, ja man nav gramatikas krievu valodā? Es nezin ko tur vēl sarakstīšu! [smejas] Tā es neaizgāju uz kantori strādāt. Es taču stājos grāmatvedības tehnikumā, bet krievu valodā diktātu uz 2 uzrakstīju." (Nadežda, vagonu apskatītāja)

Karjeras virzībā nozīmīga loma bija paša cilvēka motivācijai gan apgūt profesionālo krievu valodu, gan intensīvi pašam mācīties un pilnveidot savas darba prasmes. Speciālisti lepojās, ka bija spējuši paši apgūt tādu profesionālo zināšanu un prasmju līmeni, ka varēja arī pamācīt un ievadīt darbā jaunus speciālistus no Ļeņingradas institūta.

"Pie manis ļoti bieži ir griezušies darba kolēģi jautājumos par tulkošanu specifiskās instrukcijās, jo es principā visas savas zināšanas esmu apguvis krievu valodā, un man ir salīdzinoši viegli to visu pārtulkot latviešu valodā. Bija vagonu saimniecības inspektors Dmitrijevs. Tas arī ar to ļoti aizrāvās. Viņš pat ir izveidojis pirmo latviešu-krievu dzelzceļa terminu vārdnīcu. Kad viņš to darīja, viņš pastāvīgi konsultējās ar mani. Viņš pat šodien man vairākas reizes jau ir zvanījis, vai es nevarot palīdzēt pārtulkot." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Tāpat vērojams, ka strauja karjeras izaugsme bija iespējama ļoti motivētiem, uz mērķi tendētiem dzelzceļniekiem, "apgāžot" uzskatu, ka latviešiem "kāpšana par karjeras kāpnēm" dzelzceļā nebija iespējama.

"Pabeidzu vidusskolu 1966. gadā, un 23. augustā pieteicos Liepājas lokomotīvu depo par darbinieku. Viņi mani paņēma momentā. Mani jau zināja un to, cik man tā vēlēšanās ir liela. Pieņēma mani par centrālās apkures kurinātāju[...] Tā paša gada 9. septembrī es jau kļuvu par mašīnista palīgu. Daudzi jautāja, kā tik pēkšņi, bet man tā profesija bija pazīstama jau ļoti labi. Es jau zināju diezgan daudz visādas dzelzceļa instrukcijas un noteikumus. Kad es liku eksāmenu uz mašīnista palīgu, toreiz depo priekšnieks bija Burenkovs. Viņš nosmējās, ka vecie palīgi, kas bija pazemināti amatā, nezināja tik daudz, cik zināju es. Tā sākās mana biogrāfija uz dzelzceļa." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Dažkārt struktūrvienību vadītāji noskatīja potenciālos darbiniekus citās struktūrvienībās un aicināja ieņemt vakantos amatus. Daži dzelzceļnieki stāsta, ka nekad nav centušies mērķtiecīgi virzīt savu karjeru – viss noticis it kā pats no sevis – darbinieks ir pamanīts un piedāvāti arvien interesantāki un atbildīgāki amati.

"Es izaugu līdz tam līmenim, jo mani vienkārši bīdīja visur. Es nedomāju ne par ko tādu. Kam man tas ir vajadzīgs? Jauns vēl biju, vajadzēja vēl uzdzīvot. Kam man tas? Bīdīja un bīdīja. Un galvenais, ka visur dzīvokli piedāvāja." (Vitālijs, dažādu struktūrvienību vadītājs)

Nodaļu vadītāji bija acīgi un savai nodaļai piemērotus darbiniekus meklēja ne tikai savas nodaļas ietvaros, bet arī citur. Ja darbinieks bija talantīgs un apsviedīgs, tad par viņu bija konkurence dažādās struktūrvienībās un viņu mēģināja pārvilināt uz citu nodaļu, solot lielāku algu, atbildību

un arī materiālos labumus. Izvēloties darbiniekus savai nodaļai, ne vienmēr bija būtiskas prasmes, drīzāk kopējās kompetences, kas cilvēkam piemita, savukārt darbam nepieciešamās prasmes tika apgūtas jau darba procesā. Ja darbu piedāvāja, tas bija jāpieņem, jo "viss jau bija izlemts tavā vietā" un liela loma šāda lēmuma pieņemšanā bija arī arodbiedrībai un partijai. Arī celties pa karjeras kāpnēm, neesot partijā, īsti nebija iespējams. Izaugsme karjerā bija saistīta ar dalību partijā un tikai pēc neatkarības atgūšanas notika virzība, balstoties uz latviešu valodas zināšanām un piemērotību amatam. Atsevišķos gadījumos tiek norādīts, ka paaugstinājumi amatā nereti ir izraisījuši problēmas ģimenē – te pienākumu maiņa, te nepieciešamība pārcelties uz citu pilsētu.

"Sakaru distances priekšnieks mani noskatīja darbā stacijā un aicināja uz sakaru distancei. Es biju cītīga un izdarīga, to laikam pamanīja. Es daudz nedomāju un piekritu. Toreiz man bija apnicis un nogurdinājis tas, ka stacijā bija maiņu darbs, arī naktīs jāstrādā. Bija grūti izturēt. Kā arī es apprecējos un tad jau vīrs arī negribēja, ka jāpaliek mājās vienam. Vīrs arī bija dzelzceļnieks, strādāja arī Sakaru distance, bet tikai citā iecirknī." (Māriete, sakarniece, ekspedīcija Zirgu, Pasta un Stacijas ielā)

"Iegāju kabinetā, un viņš prasīja, vai gribu strādāt pa dienu. Es jau nezināju, ko viņš man dos. Es teicu, ka gribu pa dienu. Tā viņš mani pārveda uz tehnisko dokumentāciju. Toreiz bija tāds konstruktoru birojs. Mēs zīmējām visas un taisījām to visu automātisko centralizāciju, kas tagad ir tie signāli. Tur vajadzēja zīmēt shēmas. Tas jau bija atbildīgs darbs, jo tie kontaktiņi ir gan ieslēgti, gan atslēgti. Nedrīkstēja nokļūdoties. Tur vajadzēja atbildību. [...] Kad mani pārveda uz tehnisko daļu, mums inženiere bija no Tomskas, un viņa gāja dekrētā pēc pāris nedēļām. Kad es atnācu, es vispār neko nezināju. Es nebiju redzējusi ne principiālās shēmas, ne montāžas shēmas. Es neko nezināju. Mums bija tāds liels skapis, kur katram bija atvilktnīte, un katrai stacijai bija sava atvilktnīte. Viņa man noskaitīja visas stacijas, un viss! Un aizgāja! Un es paliku sēžot! Ko man bija darīt? Man bija jāmacās!" (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre).

"Es nekad neesmu centies kaut kur uzlīst augšā un ieņemt kādu vadošu amatu kaut kur. Kaut vai par to pašu instruktoru – depo priekšnieks izsauca un pateica skaidri un gaiši, ka es tagad strādāšu par mašīnistu instruktoru bez liekām runām, neprasot ne piekrišanu, neko. Man pat neienāca doma pretoties. [...] Protams, es domāju, ka kaut kāda apspriešana kaut kur bija, bet es jau par to nezinu un nedzirdēju, jo ne jau tikai viens pats depo priekšnieks to nolēma. Toreiz bija sava teikšana arī partijas organizācijai un arodbiedrībai. Noteikti, ka kaut kur tā tēma tika apspriesta." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

4.3. Subordinācija un disciplīna

Dzelzceļa resorā svarīgs bija komandas darbs, kurā ir nozīmīgs katrs elements un tie ir savstarpēji svarīgi, tomēr vienlaicīgi atbildība gulstas arī uz katru darbinieku individuāli. Sistēmas darbu nodrošināja subordinācija un disciplīna, kas tiek salīdzināta arī ar armijas disciplīnu. Par nolaidīgu darbu tika piemēroti sodi, kas lielākoties bija prēmijas neizmaksāšana.

Dzelzceļniekam jāveic savs darbs jebkuros laika apstākļos, jānodrošina, lai tehnika un infrastruktūra ir pienācīgā kārtībā visu laiku, jāpilda priekšnieku rīkojumi bez ierunām un diskusijām, kā arī jāievēro dažādas instrukcijas. Dažādu pārkāpumu un avāriju gadījumā notika rūpīgas izmeklēšanas, lai noteiktu vainīgo. Un vainīgie tika sodīti atkarībā no nodarītā apmēra – nereti tika sodīti arī attiecīgā struktūrvienība, piemēram, noņemot prēmijas, darbiniekam varēja samazināt kategoriju un līdz ar to samazināt arī atalgojumu, kā arī izteikt rājienu un nopietnākos

gadījumos atlaist no darba vai pat sodīt ar brīvības atņemšanu. Darbinieki atceras dažādus gadījumus, kad dažkārt bija vainīgs "pārmijnieks" vai arī struktūrvienības priekšnieks.

Uz dzelzceļnieku pleciem gulstas liela atbildība, it īpaši gadījumos, kad par mata tiesu izdodas novērst avārijas vai īpaši bīstamus negadījumus. Piemēram, atšķirībā no mūsdienām, mašīnistiem kādreiz jebkādā veidā bija jānovēd vilciena sastāvs uz staciju, ja ceļā bija atgadījies kas nopietns. Par īpaši labu darbu ārkārtas situācijās novēršanā varēja saņemt uzslavu ar ierakstu Goda grāmatā vai prēmiju mēnešalgas apmērā.

"Bija tā saucamie goda dzelzceļnieki, kam bija nozīmes. Tiem bija diezgan lielas privilēģijas. Viņi nemaksāja ne par dzīvokli, ne par telefonu. Viņiem bija kaut kādas deficīta preces ar atlaidēm. Es zinu, ka bija tāda lieta. Man līdz tam goda dzelzceļniekam palika viens solis, bet izjuka. Nepaspēju saņemt.

Par sevišķiem nopelniem. Deva goda dzelzceļnieku arī tad, ja kaut kādu smagu negadījumu esi novērsis. Tur jau arī bija sava veida spēles visvisādas." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Dzelzceļnieki pauž, ka priekšniecības teiktais netika apšaubīts un katram jādara, kas viņam uzdots. Tiek teikts, ka, ja katrs dara savu lietu apzināti un ar atbildību, tad avārijām nebūtu jābūt un visam jāstrādā kā plānots.

"Man bija tāds gājiens, ka es novērsu smagu negadījumu, kas varēja ļoti slikti beigties. Gadījums bija uz Klaipēdu, braucot ar dīzeļlokomotīvi. Es strādāju par mašīnistu instruktoru, un pārbaudīju jauna mašīnista [...] nepieciešamās zināšanas. [...] Bija agrs pavasaris. Vēl svaigs sniegs gulēja. Ja ir svaigs sniegs, tad sastāvam, lielā ātrumā ejot, tas ceļ viņu gaisā un praktiski nevar neko redzēt. Vēl bija noteikums, ka posmā divreiz ir jāatskatās, kādā stāvoklī ir sastāvs, bet tu tur vari skatīties vai neskatīties, tāpat neko neredzēji.

Mūs glāba tas, ka, izbraucot cauri Priekulei, bija laba krēsla, nebija gaišs. Izbraucot tieši no Priekules, palīga pusē bija likums. Es paskatījos – viss kārtībā izskatās. Mēs nobraucām 9 km no Priekules, un es nezinu, kas man tajā momentā lika paskatīties atpakaļ, kad es pēkšņi ieraudzīju, ka sastāva vidū ir tāda blāzma, ka liekas, ka nezin kas tur deg! Es devu mašīnistam komandu apstāties. Lai apstātos, tur bija sava veida bremzēšana. Man liekas, ka tas bija sastāva vidū - 23. vai pat 25. vagoni. Aizgājām uz notikuma vietu, pacēlām augšā bukses vāku, bet tur tas ass kakliņš tik spilgts, ka uz to pat nevarēja paskatīties. Acis žilba. Nokarsis. [...] No tā ass kakliņa pilnīgi kā no brīnumsviecītes dzirksteles skrēja. Tādu no vietas kustināt nevar.

Es aizgāju atpakaļ uz lokomotīvi, noziņoju dispečeram, ka ir tāda lieta un ka mēs stāvam, jo mums ir jāatdzēsē. Mēs nevaram pagaidām nekur braukt [...] Kāda pusotra stunda pagāja, un viņš jau palika tāds gandrīz bezkrāsains, bet es skatos, ka no tā karstuma, tas ass kakliņš ir saliecies. Toreiz bija tādi noteikumi – kaut vai četrpārus, bet sastāvs ir jāved uz staciju, lai atbrīvotu posmu.

Tagad mašīnisti ir izlaidušies – ja kaut kas vagonam notiek, viņi apstājas posmā, un stāv, kamēr atbrauks speciālisti. Toreiz tā nebija. Tev bija jebkādā veidā jādabū tas sastāvs ārā uz staciju. Nu ko? Jebkurā gadījumā ir jābrauc! Toreiz arī dispečers nostrādāja brīnumus, jo nākošā stacija aiz Priekules ir Skoda, Lietuvā jau. No Priekules mēs bijām 9 km, līdz Skodai – 12 km, bet viņš mūs dzina uz Skodu. Viņš mūs neļāva braukt atpakaļ uz Priekuli. Palīgam eļļas kanniņa rokā, iet blakus, un es ar ātrumu 3 km/h braucu. Mēs braucām līdz Skodai tos 12 km gandrīz 7 stundas, vēl apstājoties ik pa brīdīm. Pirms Skodas stacijas ir dzelzceļa pārbrauktuve. Kamēr mēs līdz turieni aizbraucām, tikmēr no Liepājas darbinieki bija atskrējuši un revizori visādi sabraukuši. [...] Visi teica, ka nevar braukt stacijā iekšā [...]. Man toreiz viss apskrējās, un es pateicu, ja jau mēs tik tālu nobraucām, tad vēl 1,5 km mēs aizvedīsim. Tad viņi atkabināja to pārējo sastāvu nost, es ar to slimo

cisternu iebraucu Skodā, atkabināju un noliku to uz blakus ceļa, tad atbraucu, paņēmu pārējo sastāvu, un tad mēs braucām tālāk. Toreiz bija tāds Baltijas dzelzceļa priekšnieka vietnieks Derkačs. Baigi šerpais vīrs! Tas jau mani Skodas stacijā izsauca pie selektora. Prasīja, kas par lietu? Vajadzēja izskaidrot visus lietas apstākļus.

Man jau veči klapēja pa plecu, ka būs Goda grāmata, bet nekādu Goda grāmatu es toreiz nedabūju. Es dabūju mēnešalgas apmērā prēmiju.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Atceroties spriedzes momentus darba dzīvē, kā vienu no tiem dzelzceļnieki min katru gada 31. decembri. Šis datums ik gadus bija noteikts kāda tobrīd aktuāla plāna izpildei. Un plānam bija jābūt izpildītam un, galvenais, nodotam/pieņemtam līdz 31. decembrim. Un tā kā galvenais uzdevums bija pabeigt darbu, tad kvalitāte cieta. Pēc darbu nodošanas tika labotas nepilnības un kļūdas. Arī citos gadījumos, kad vajadzēja kādu darbu pabeigt līdz konkrētam datumam, dzelzceļnieki strādāja bez brīvdienām un vairākās maiņās. Tiesa, lai arī darbs bija nogurdinošs šādos apstākļos, tomēr to pievilcīgāku darīja iespēja nopelnīt piemaksu par virsstundām.

“Bija uz katriem svētkiem cilvēki izdalīti, kam iedeva prēmijas un tās nozīmītes. Tie, kas labi strādāja un plānus izpildīja, jo plāni jau vienmēr bija, ko bija jāizpilda. Sevišķi jau, kad taisīja to automatisko centralizāciju pa stacijām. Tur vajadzēja izpildīt. Parasti jau tajās stacijās to elektrisko centralizāciju palaida gada beigās, uz Jauno gadu, un tad jau tur varēja dienu un nakti strādāt, ka tik padarīt līdz galam. Nāca komisija - lai varētu palaist to staciju, lai tā strādā. Pēc tam jau labojām visas tās kļūdas, jo vienmēr jau kļūdas bija. Nekad nebija tā, ka kļūdu nav.” (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

“Ja nav priekšnieka, tad ir vietnieks. Ja nav vietnieka, tad ir mehāniķis. Pie viņiem vajadzēja vērsties, un viņi jau tad lēma. Vienalga vajadzēja strādāt, lai gan darba laiks bija beidzies. Paliec, kamēr viss darbojas, jo nedrīkst iet mājās. Pēc stundas var piezvanīt, ka ir jābrauc uz avāriju, bet tev ceļamkrāns nestrādā. Nedrīkst iet mājās. Uzreiz zvanījām uz Rīgu, ka mēs vēl paliekam strādāt. Kad viss darbs bija padarīts, tad vajadzēja paziņot, ka viss ir kārtībā. Ja kaut kas nesanāca, kā vajag, ja vajadzēja kādas 2-3 vai pat 4 dienas, tad zvanījām uz Rīgu un teicām, ka darbs būs pēc 4 dienām pabeigts. Tad mūsu vilciens tika atstāts rezervē. Citi mūs aizvietoja. Labi, ja nav avārijas, tad viss normāli, bet, ja bija avārija, tad mēs braucām tikai kā darbaspēks, lai kaut ko palīdzētu, jo mums ceļamkrāns nebija salabots.” (Pāvels, dzelzceļa celtna vadītājs)

“Daudzi instruktori pēc tam kļuva par depo priekšniekiem, jo tos jau bieži atlaida, bet ne jau viņu vainas dēļ. Ja mašīnists kaut ko sadara, tad priekšniecību atlaiž. Par pārkāpumiem atbild vadītājs.” (Svetlana, grāmatvede, ekspedīcija Jelgava II)

Savukārt, pārkāpumu sistēma tiek vērtēta kā ļoti savdabīga, kas ne vienmēr dzelzceļā strādājošajiem šķita objektīva – vienmēr bija jābūt kādam vainīgajam, uz kuru “novelt” vainu negadījuma situācijā.

“Ļoti savdabīga bija pati pārkāpumu sistēma un gadījumu izskatīšanas sistēma. Bija tāds moments, ka notika kaut kāds negadījums, un bija tendence vainot visā lokomotīves brigādē. Es strādāju arī par mašīnistu instruktoru, kura atbildībā ir 50 lokomotīvu brigādes, par kurām viņš dienu un nakti nes atbildību. Ja mans mašīnists kaut kādas ziepes sastrādā, tad dažreiz bija ļoti grūti viņu aizstāvēt, jo bija pat tā - es teicu, tāpat tā ir! Ja uz ceļa gadās negadījums, tad pirmie vaininieki ir lokomotīves brigāde un otrie ir ceļinieki. Skatījās - kuram brāķu mazāk, tam pierakstīja. Objektīvi tiešām līdz istajam iemeslam ne katru reizi nonāca.”

"Toreiz tāda tā sistēma bija, jo katrā negadījumā obligāti bija jābūt vaininiekam. Nebija tā, ka varēja ierakstīt izmeklēšanas protokolā, ka iemesli nav noskaidroti. Vainīgajam bija jābūt. Ja bija nolemts, ka lokomotīves brigāde ir vainīga, tad tu varēji nezin cik punktus no instrukcijām pārskaitīt, pierādot, ka viņš nav vainīgs, bet - es pateicu, un tā būs! Viss!" (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Runājot par subordināciju un disciplīnu, jāmin tas, ka uzraudzība no vadības puses varēja notikt arī slepeni, iepriekš par to neinformējot pašu darbinieku.

"Vēl bija viens interesants gadījums no Ventspils braucot. Mēs 2:00 naktī braucām ārā. Pienāk pie lokomotīves neliela auguma vīrelis ādas jakā, labi ģērbies, un saka, ka esot "Latvijas dzelzceļš" darbinieks, vai mēs nevarot viņu paņemt līdz Jelgavai. Labi. Dokumentus, protams, mēs neiedomājāmie uzprasīt. Kaut kā toreiz tā lieta nebija sevišķi pieņemta. Braucam, šādas tādas anekdotes par Brežņevu pastāstām viens otram... Iebraucam Tukumā, bet tur pirms pusgada bija notikusi nopietna avārija. Kad no Jelgavas brauc iekšā Tukumā, tur ir ļoti ass līkums, un tajā līkumā nogāja vagoni no sliedēm. Bija ugunsgrēks, lieli dzēšanas darbi. Es viņam stāstu, ka te bija tāda lieta. Jā, viņš esot dzirdējis. [...] Paiet pāris nedēļas un pēkšņi mani sauc uz transporta prokuratūru Jelgavā [...]. Es atnācu ar pavēsti, iegāju iekšā un – johaidi! Tur tas vecītis sēž. Es domāju, ka nu man būs par tām Brežņeva anekdotēm un tā tālāk. Nē! Viņš mani sāk prašņāt - es bieži braukājot uz Ventspili, vai es esmu jutis, ka tajā līkumā ir spējš grūdiens, kad iet iekšā. Es teicu, ka jā, protams, jo ne jau es viens, bet visi to jūt. Bija tāda mašīnistu piezīmju grāmatiņa lokomotīvu depo, kur par visām šīm nekārtībām un visu ko mašīnistiem bija jāieraksta pēc reisiem. Paldies Dievam, ka es biju pāris reizes ierakstījis, jo tas pēc tam tika pārbaudīts. Tad no manis atšuvās, jo meklēja vainīgo, kāpēc tas spēcīgais grūdiens savlaicīgi netika novērsts. Tas grūdiens patiešām bija spēcīgs, jo mans palīgs gandrīz no sēdekļa vienreiz izlidoja ārā." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

4.3.1. Biedru tiesa

Dažu informantu stāstos tiek atainots tas, kā disciplīna tika ieturēta pastarpināti – caur "biedru tiesām". Ar to jāsaprot, ka bija izveidota īpaša komiteja, kuras uzdevums bija iekšējā darbinieku "audzināšana", kas, kā norāda sieviete, kura bija biedru tiesas priekšsēdētāja 15 gadus, pamatā bija saistīta ar ģimenes lietām, nevis darbu.

"Nu tās jau nebija tādas tiesas. Principā nekādu tādu pārkāpumu nebija saistībā ar darbu. Biedru tiesas bija par visādiem ģimenes... Tur izsauca, mēs pārrunājām un palamājām." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

Lai arī bija dažādi pārkāpumu, ieskaitot pārmērīgu alkohola lietošanu, tiek norādīts, ka biedru tiesa nekad nelēma par darbinieku atlaišanu no darba. Nereti tika risinātas tādas ģimenes problēmas kā vēlēšanās šķirties no laulātā partnera u.tml., kas norāda ne tikai uz "pieskatīšanu" darbā un pilsētā, bet arī uz iejaukšanos privātajā dzīvē. Rūdītus dzērājus mēģināja ārstēt, bet atminās, ka nebijis jēgas.

"Jā, audzināšanas metode tāda. Viens lietuvietis tur sataisījās šķirties. Arī braucām un vilkām ārā. Meita strādāja par pārdevēju. Viņa teica, lai atbraucam ar tēti parunāt. Atbraucām, parunājām: "Kāpēc gribat šķirties?" – "Viņš dzer." Personīgā māja, viss ir – ko vēl vajag? Vai tiešām nav kauna? Nu, labi. Piedeva, bet tāpat turpināja. Darbā viņš nebija piedzēries. Viņš pēc darba. Man jau ir atbildība par to, kas darbā notiek. Pēc darba jau – kā gribat!" (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

"[...] vairāk bija pilsētā. Tur es skrēju gandrīz katru nedēļu, jo man darbs bija tāds, ka es varu atstāt vietu un aizskriet." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

Kad kolektīvā radās aizdomas, ka kāds no kolēģiem krāpj vīru vai sievu, tad tā kļuva par visa kolektīva problēmu, jo tādas lietas nedrīkstēja notikt. Kāds dzelzceļnieks atminas, kā kolektīvā bijusi sieviete, kura savos centienos pavest noskatīto vīrieti bija neatlaidīgi. Lai no risinātu, sarkanajā stūrītī tika sasaukta arodbiedrības padome un šī sieviete aicināta izklāstīt situāciju. Lai arī parasti biedru tiesa neko nevar pielemt, tomēr ir bijuši gadījumi, kad vainīgais par līdzīgu nodarījumu pazemināts amatā. Priekšnieks uzzinājis par sānsoli un izdzina no augsta amata uz zemākas kvalifikācijas amatu.

4.4. Darba vide un apstākļi

4.4.1. Smagais darbs

Darbs dzelzceļā kopumā tiek raksturots kā smags – grūts tas bijis gan mašīnistiem, īpaši tvaika lokomotīvu laikā, gan fiziskā, vienkāršā darba darītājiem. Smagākā fiziskā darba darītājiem parasti bija arī zemāks izglītības līmenis, kas lielākoties arī nav ļāvis mainīt kvalifikāciju visā darba mūža laikā. Tomēr laikam ejot, uzlabojās arī darba apstākļi, jo parādījās aizvien jaunas un modernākas iekārtas un tehnika.

Vienkāršo profesiju strādnieki uzsver, ka darbs bijis smags, jebkuros laika apstākļos (salā, vējā, lietū), netīrs (eļļās, dubļi, neiztīrāms darba apgērbs, zābaki), maz apmaksāts un šādu profesiju un darba mūžu nevienam jauniešiem vairs nenovēlētu. Daudzie gadi, kas nostrādāti smagajā darbā, ir radījuši arī veselības problēmas. Vienkāršā darba darītāji bieži vien bija izmācījušies tikai pamatzglītību (nereti tas notika ģimenes apstākļu dēļ), agri sāka strādāt (jau no 16 gadiem), nereti ģimenei nebija resursu atbalstīt turpmākās mācības un jauniešiem bija pašam sevi jānodrošina. Profesiju apguva jau strādājot darba vietās, piedaloties profesionālajās apmācībās.

Turpinot darbu vienkāršajā profesijā, reizēm māca pārdomas par darba vietas vai profesijas maiņu, taču tas nozīmētu būtiski mainīt dzīves rutīnu, kā arī zaudēt dienesta dzīvokli. Dažkārt arī darbs mainās tika minēta kā priekšrocība, jo ļāva sabalansēt privāto un darba dzīvi. No otras puses – darbs mainās arī bieži minēts kā traucēklis ģimenes dzīvē, jo saruka iespēja būt klāt visos ģimenei svarīgos brīžos un svētkos. Runājot par intensīvu un fizisku darbu, arī mašīnista profesija, kas gan tika uzskatīta par salīdzinoši prestižu, ir vērtējama kā ļoti smags darbs.

"Jāstrādā bija ļoti intensīvi. Es atceros, ka mans rekords bija 11 naktis pēc kārtas reisā. Tad es beidzot pateicu : "Viss! Pietiek! Vairāk es nevaru." Kaut gan tajos laikos problēmu nebija – aizgāju, nodancoju balli pa nakti, sēdos uz lokomotīvi un braucu."

"Pirmkārt, uz tvaika lokomotīves ir ļoti smags fizisks darbs. [...] Lokomotīve ir jātīra pēc katra reisa obligāti. Ārā -20 grādi vai +30 grādu karstums, bet lupatiņa rokā un visu no augšas līdz apakšai divatā ar palīgu. Arī katru reizi visi sīkie bojājumi, kur ir stiprinājumi atslābuši un tā tālāk, bija jālabo pašiem. Nācās svīst arī karstās kurtuvēs iekšā. Lokomotīvei katls ir iekšā, un visam katlam iet cauri garas svelmes caurules. Tās ir nevis piemetinātas, bet apvalcētas. Šad tad, it sevišķi vēsākā laikā, valcējums paliek vaļīgāks, tās sāk kurtuvē šļākt iekšā tvaiku un ūdeni. Tad lokomotīve vairs nevar tvaika spiedienu un noturēt, ir degvielas patēriņš diezgan liels... Ar to visu ir nepatīkšanas. Kad lokomotīve ir atdzisusi un tvaika spiediens ir nokrities no 13 atmosfērām uz 5, tad pufaiciņu mugurā, ausaini galvā, valce un cimdi rokās, katlā iekšā un valcē tās caurules ciet. Tas jau, protams, savu

iespaidu ir atstājis. Kaut gan man ar veselību, salīdzinot ar vienu otru no maniem kolēģiem, principā nekādu problēmu nav.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Atsevišķās darba vietās ir bijis iespējams arī nedaudz paslinkot (loderēt), īpaši, tas izmantots, ja nav bijis steidzamu, obligāti izdarāmu darbu un kādā dienā nebija priekšnieka uzmanības lokā. Piemēram, ja ir bijis jāiet inspicēt sliedes vai veikt kādu rutīnas pārbaudes darbu kādā attālākā vietā, tad varēja šo darbu “pagarināt” uz visu dienu un daļu laika izmantot, lai vienkārši pagulētu saulītē. Intervijās tika stāstīts, ka bijis grūti izturēt darba rutīnu un tā vienveidīgumu, bet vienlaicīgi saglabāt modrību un pievērst uzmanību detaļām.

Pētījuma ietvaros sarunājāties ar tiem vienkāršā darba darītājiem, kas dzelzceļā nostrādāja vairākas desmitgades – tātad izturēja gan darba smagumu, gan spēja noturēt uzmanību. Šie cilvēki stāsta, ka tas bija iespējams pateicoties viņu pienākuma apziņai, spēcīgai atbildības sajūtai un spītīgam, nepiekāpīgam raksturam vai tieši otrādi – spējai samierināties ar situāciju.

Jāatzīmē, ka laikam ritot, arī darba apstākļi uzlabojās – parādījās jauni, modernāki un līdz ar to arī vieglāki darba instrumenti un arī paši vilcieni kļuva vieglāk apkopjami un uzturami. Bet intervijās bijušie darbinieki secina, ka, līdz ar fiziskā darba smaguma atvieglošanu, mazinājusies darbinieku spēja un vēlme to veikt – ar visiem pieejamiem palīgīdzekļiem darbs netiek paveikts iespējami īsākā laika posmā.

Kā pozitīvo strādnieki min, ka tika nodrošinātas darba drēbes (formas apģērbs), kas spēja nodrošināt pret laika apstākļiem un pietiekami regulāri tikai mainītas. Tomēr, kad drēbes kļuva netīras, tās bija jāmazgā pašiem mājās, bet ar laiku parādījās dzelzceļa darbiniekiem paredzētās ķīmiskās tīrītavas, kur formas varēja nodot un saņemt atpakaļ tīras. Savukārt, pēckara gados dzelzceļā dotās uniformas bija būtisks atspaidis ģimenei, jo citādi uz darbu velkamās drēbes iegādāties bija sarežģīti, jo to piedāvājumā nebija.

“Smags un netīrs darbs. Mācieties labāk, lai beigtu kādu institūtu un tiktu kaut kur labākā vietā nevis par strādnieku, un te ar dzelžiem krāmēties.”(Armands, sliežu meistars, brigadieris)

“[...] deva specapģērbu – vatētās bikses un puķaikas bija. Tagad jau vairs nedod tādas puķaikas ar utu ceļiem. Nekas sevišķs.”(Armands, sliežu meistars, brigadieris)

“Mans vīrs tieši no arodskolas uz dzelzceļu aizgāja, un tā viņš nostrādāja 49 gadus. Kādas bija drēbes cilvēkiem! No tā mazuta spīdēja pilnīgi! Pilnīgi garoza bija uz tām drēbēm. Tādi cilvēki strādāja.”(Nadežda, vagonu apskatītāja)

“Mums jau nebija pēc kara, ko vilkt mugurā. Kas bija, tas bija. Es biju plika un nabaga. Man nekā nebija! nu plika jau nebiju, apģēbusies biju, bet formas bija labas. Tumši zilas vilnas kleitas. Šinelis bija. Uz darbu nācām formās. Kurpes bija vienkārši melnas. Gājām pāri dzelzceļam uz noliktavu uzmērīt. Sauca, lai mēs ejam – kuram nu kas der. Jā, un sēdējām ar visiem uzplečiem!” (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

“- Vienkārši agrāk uz dzelzceļa bija smagāk strādāt. Pārsvarā tas bija fizisks darbs. Visa gulšņu celšana bija ar rokām. Ja vajadzēja stabu uzstādīt, tad ar rokām vajadzēja izrakt bedri. Tagad ir tehnika, bet agrāk tas viss bija smags darbs. Tāpēc pārsvarā uz dzelzceļa gāja cilvēki, kuri atbrauca Baltijas valstīs strādāt.

- Melnstrādnieki.

- Viņi domāja, ka te ir labi, ka te iekārtosies darbā. 1969. gadā bija stipra vētra, un tāpēc uz šejieni atbrauca ļoti daudzi no Rietumukrainas. Ukraiņi tīrīja mežus, bet pēc tam te palika, īsāk sakot.

Varbūt tādām smagam darbam trūka cilvēku vai neviens negribēja iet. Daudzi atbrauca no Ukrainas arī vākt bietes. Pārsvārā uz kolhozu "Nākotne". (Irina (aizsardzības līdzekļu pārbaudes mehāniķe laboratorijā, Remontu cehs) un Ruslans (automobiļa vadītājs un elektromontieris, Ceļu daļa)

4.4.2. Atbildīgs un bīstams darbs

Darbs dzelzceļā ir ļoti atbildīgs un katrs dzelzceļnieks uzsvēra, ka visas profesijas dzelzceļā ir svarīgas. Lai arī pastāvēja zemāk un augstāk apmaksātas profesijas un prestižākas un vienkāršas, tomēr atbildība uz katru dalībnieku gūlās vienāda. Ja gadījās kāda avārija, par to zināja visi uz dzelzceļa strādājoši un izjuta spēcīgu līdzpārdzīvojumu.

Par to, ka darbs dzelzceļa nozarē ir atbildīgs, sarunās stāstījuši visu līmeņu darbinieki, akcentējot, ka kļūdas darbā var radīt avārijas un apdraudējumus. Katrs varēja minēt situācijas, kurās kāds bija kļūdījies un tāpēc notika lielāka vai mazāka avārija. Situācijas tika izmeklētas un piespriesti sodi – gan prēmijas noņemšana, 13. algas samazināšana, atlaišana no darba un kriminālsods.

Dzelzceļnieki stāsta, ka 70.-80. gados dažādas avārijas situācijas nebija retums. Nereti radās bīstamas situācijas, bet nekādas avārijas nenotika. Teju katrs dzelzceļnieks varēja izstāstīt situācijas saistībā ar avārijām, darba drošības noteikumu pārkāpumiem un riskantām situācijām, kas piedzīvotas. Riskantās situācijas gan radīja paši darbinieki, piemēram, šķērsojot sliežu ceļus zem vilcienu sastāviem, gan neprecīzi saplānojot darbu gaitu vai neinformējot atbildīgos darbiniekus par veicamajiem darbiem.

Būtiski minēt, ka dzelzceļā, kas labi var darboties tikai tad, ja visi tā elementi darbjas vienlīdz precīzi, teju lielākais atbildības slogs gūlās uz vienkāršākā un fiziski smagākā darba darītājiem, kas arīdzan bija zemāk atalgotie.

"Braškos sliežu savienojumus vajadzēja mainīt. It kā vilciens nav plānots. Tikko attaisījām vaļā, noņēmām uzliktņus nost, redzam, ka nāk smagais kravas vilciens, bet sliedes gali nav sastiprināti, saskrūvēti! Nekas nenotika. Pārgāja pāri. [...] Es tur paliku dzelzceļa malā, bet tie pārējie vīri bija aizskrējuši krūmos pat iekšā! [...] (Armands, ceļu meistars, brigadieris)

"Toreiz to izolēto sliedi bija jāmaina. Tagad ir tādas līmētas, bet agrāk bija izjauktā veidā. Mēs bijām trijatā toreiz. Vienā vietā nomainījām sliedi. Kas tad tur ko 12,5 m nomainīt? Nāca jau uz pusdienlaiku, un vasaras laikā, bet izrādās, ka mēs nenomērijām to jauno sliedi, vai tā ir īsāka vai garāka. Tādai viņai ir jābūt, un droši vien, ka ir, bet pusdienlaikā viņas saspiežas, kad nāk karstais laiks. Mocījāmies ar to jauno sliedi! Nu nevar ielikt iekšā! Par garu. Mēģinājām tā un šitā. Es saku: "Dava! metam ārā un liekam veco iekšā!", lai vismaz būtu sliede vietā. Tad jau nebija kā tagad, kad dienām neiet vilcieni. Katras 20 minūtes gāja. 20 minūtēs ir jāpaspēj, kamēr no Līvberzes līdz Jelgavai aiziet vai otrādi. ... Nu paspējām iebāzt un pienaglot. Nu tad jau no rīta agrāk, kamēr nav karsts laiks, jo karstā laikā sliedes briesmīgi izplešas. Tās 25 m garās vēl varēja izlocīt (to vēderu ārā, galus saliek iekšā, pieskrūvē un tad to vēderu iestumj atpakaļ iekšā. [...] Man vajadzēja rakstīt telegrammu, lai izdod vilcieniem brīdinājumu. Zīmes ir jāsaliek, lai samazina ātrumu. To vajadzēja tajā telegrammā rakstīt, lai brīdinājumu izdod mašīnistiem. Tā man vajadzēja pēc instrukcijas, bet toreiz nepaspēju izdarīt." (Armands, ceļu meistars, brigadieris)

"[Kad biju] smērētāja - nesu apaļu kanniņu ar vāciņu, rokturīti un radziņu. No tā radziņa lija eļļu. Tur gāja iekšā 8-10 litri. Tādu bija jānēsā. Fakts – cik reizes esmu bijusi nāves galiņā! Vilciens iet, bet tu rāpo līdz. Nu negribas iet [apkārt garajam sastāvam]. Tie vagoni ir nezin kur – nu līdām cauri, bet tu taču neredzi, vai tas ies. Pastāvēju, padomāju – ai, līdīšu! Cik reizes to kannu atstāju, ka tik dzīvai izlekt ārā. [...] Visi darija! Beigās inženieris teica, ja viņš vēl mani redzēs, ka es lienu

zem vagona, tad lai es zinot, kas mani gaida! Viņam dēls dzīvs sadega lokomotīvē iekšā, kur Glūdā bija avārija. Viņi sasiņās piere ar pieri. Viņu tā sasīta, ka viņš nevarēja izlīst. Dzīvs sadega.” (Nadežda, vagonu apskatītāja)

4.4.3. Darba valoda

Dzelzceļā darba valoda bija krievu valoda, ko lietoja gan profesionālajos terminos, gan kā sarunvalodu starp kolēģiem. Izmaiņas bija pēc neatkarības atgūšanas, kad par darba valodu kļuva latviešu valoda. Tomēr attiecības starp kolēģiem runāšana krievu valoda neesot ietekmējusi negatīvi.

Intervijās pārsvarā tika pausts, ka darba valoda bija krievu valoda, visi darba dokumenti bija jāraksta krievu valodā. Tomēr vienkāršā darba darītāji pauž, ka darbā sarunās varēja lietot gan latviešu, gan krievu valodu – pēc izvēles. Savukārt speciālistu amatos ikdienā bija jārunā krievu valodā, arī, ja darba kolektīvā bijuši vairāki latvieši, darba laikā un darba vietā savā starpā sarunājās krievu valodā. Dažkārt tas bija atkarīgs arī no kolektīva – ja krievu valodā runājošie kolēģi bažījās, ka latviski runājot, citi kolēģi tos aprunā, tad uzstāja, ka arī latviešiem savstarpēji jārunā krievu valodā.

[...] bet es pēc armijas, kad atnācu, mana vieta jau bija aizņemta Baltkrievijā. Man teica, ka var mēģināt Latvijā. Es, jauns būdams, aizbraucu uz Latviju. Aizgāju strādāt uz rūpnīcu Сельхозтехника. Es tur būtu iemācījies latviešu valodu, ja būtu strādājis, bet uz dzelzceļa vieni krievi bija. Kāda tur latviešu valoda? Nē, es kaut ko saprotu. Visi mani bērni ir pilsoņi un visi zina latviešu valodu.” (Vladimirs, metinātājs)

Latvieši speciālisti stāsta, ka savulaik bija jāvelta lielākas pūles, lai iemācītos krievu valodā visu speciālo terminoloģiju (arī mūsdienās joprojām daļa terminu tiek saukti to krievu valodas apzīmējumos), toties atjaunojoties Latvijas neatkarībai, pakāpeniski darba vidē atgriezās latviešu valoda un dokumenti bija jāraksta latviešu valodā, un nu viņi bija padomdevēju un vidutāju lomā, palīdzot kolēģiem, kas nebija apguvuši latviešu valodu. Kāda dzelzceļniece atceras, ka viņa, lai arī jau pensijas gados, pēc neatkarības atgūšanas vēl ilgi strādājusi, jo viņas latviešu valodas zināšanas bija neizvietošanas.

Bija arī situācijas, kad latviešu personvārdi tika pārdēvēti no latviešu valodas – krievu un savus īstos vārdus cilvēki “atguvuši” tikai reizē ar Latvijas neatkarību.

Latvieši atzīmē, ka Atmodas laikā dzīvojuši dažādās informatīvās telpās un miera labad ar kolēģiem – cittautiešiem nav pārrunājuši politiskos jautājumus, tā kādu laiku ir bijusi “sprādzienbīstama” tēma.

Tomēr kopumā valoda netiek minēta kā šķērslis savstarpējām attiecībām – neatkarīgi no dzimtās valodas kolektīvi bija draudzīgi un kolēģi netika “šķiroti” pēc valodas, kurā runā.

“[...] visi brīvi runāja gan latviski, gan krieviski. Reti kurš nevarēja runāt. Man laikam tikai vīrs nerunāja latviski. Dēls arī nerunā latviski [mācījās krievu skolā].” (Nadežda, vagonu apskatītāja)

Mēs visi gājām kārtot latviešu valodu uz konkrētu kategoriju, lai būtu dokuments. Priekšniekam vajadzēja uz augstāko kārtot. Priekšniecībai vajadzēja ar mums runāt latviešu valodā. Labi, ka pie mums neviens nenāca, bet uz depo gan bija atnākuši. Pie mums ne reizi nebija. (Pāvels, dzelzceļa celtna vadītājs)

"Nu saprast viņi saprot, bet runāt nē. Visi jau runāja tikai krieviski uz dzelzceļa. Tur vari darīt, ko gribi! Latviski nerunāja. Viņi saprot, jo jāstrādā ir, dokumentus raksta un visu ko dara, bet savā vidē visi tikai krieviski runā." (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

"Mūsu kolektīvs sašķēlās neatkarīgi no tautības. Nu mums jau pārsvarā krievi bija, bet vienalga sašķēlās. Vieni bija par, citi pret. Nevis pret, bet kaut kā negribēja. Gājām uz demonstrācijām. Vieni bija interfrontē, otri – tautas frontē, bet visi gājām uz darbu un kopā strādājām. Mums nebija nekāda naida vienam pret otru. Viens otram palīdzējām iemācīties latviešu valodu. Mums bija divi latvieši. Viens bija izglītots, inteligents. Es pati pie viņa gāju. Piegāju klāt un lūdzu, lai palīdz. Viņš man parādīja, pastāstīja. Varbūt citās organizācijas bija kaut kas, bet pie mums nekas. Vienmēr viens pie otra gājām un palīdzējām." (Irina, mehāniķe)

"[Darba valoda bija] protams, krievu. Es domāju, kāpēc man krievu valodā dežūru žurnālā rakstīt? Es pamazām latviski rakstīju – dežūru pieņēmu, dežūru nodevu. Visus bojājumus rakstīja krievu valodā tikai. Kad sākās brīvvalsts, tad jau es sāku latviski rakstīt. Pie aparatūras arī centos uzrakstīt, lai gan tie vecie vīri visi bija latvieši, bet pēc tam parādījās tādi inženiera līmeņa, kas ir beiguši Ļeņingradas Dzelzceļa institūtu. Arī kad apsveica un sanāksmes bija krievu valodā."(Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

4.4.4. Izmaiņas 90-tajos

90-tie gadi nāca ar neatkarības atjaunošanu un izmaiņām dzelzceļā – par darba valodu kļuva latviešu valoda, parādījās speciālistu trūkums, īpaši tehniskajās profesijās. Pamazām tika samazināti un likvidēti sadzīviskie "dzelzceļnieku labumi".

Būtiskas izmaiņas dzelzceļa struktūrās nāca līdz ar Latvijas neatkarības atgūšanu, kas iezīmējās ar Baltijas dzelzceļa likvidāciju un VU "Latvijas dzelzceļš" nodibināšanu 1992. gada 1.janvārī. Izmaiņas saistītas gan ar darba apjoma samazināšanos, gan ar jaunas likumdošanas ieviešanu un līdz ar to arī darba valodas maiņu no krievu valodas uz latviešu. Pakāpeniski samazinājās kravu plūsmas un pārvadājumu apjoms; notika darbinieku atlaišana. 90-to sākumā dzelzceļā kā valsts organizācijā vēl esot bijusi zināma stabilitāte un regulāra algu izmaksa, salīdzinājumā ar citām organizācijām. Daļa, īpaši vadošos amatos esoši darbinieki, atgriezās savās dzimtajās vietās ārpus Latvijas. Bija amati, kuros varēja strādāt tikai ar valsts valodas zināšanām, kas noveda pie darbinieku atlaišanas vai rotācijas. Tie darbinieki, kuri labi zināja latviešu valodu strādāja vēl ilgi pēc pensijas gadu iestāšanās, jo nebija, kas viņus nomaina. Dzelzceļnieki pauž, ka kadru mainība negatīvi ietekmēja arī dzelzceļa pārvaldību, jo trūka speciālistu ar tehniskām zināšanām. Tas pierādās arī sarunā ar metinātāju Vladimīru, kuru priekšnieks pierunāja palikt strādāt dzelzceļā – no priekšnieka puses tika piedāvāta ievērojama naudas summa, lai izskolotu bērnus.

"Mainījās jaunie, kuri neizturēja. Vajadzēja izturēt 2-4 gadus. Es varu saskaitīt 20 metinātājus. Es jau gribēju iet prom. Kad sākās pārmaiņas, sievas vecāki jau sagatavoja dokumentus uz Ameriku. Sievastēvs gribēja pierunāt mani arī braukt. Mums tad bija jau septiņi bērni. [...] Jā, man priekšnieks Stabiņš teica, ka iedos man naudu, lai bērnus varu izskolot. Viņš iedeva 500 latus. Tā arī paliku." (Vladimīrs, metinātājs)

Darba spēka trūkums noveda arī pie situācijām, kur, piemēram, struktūrvienības finansu daļā strādājošas sievietes pienākumos bija izmaksāt algu, bet, lai to saņemtu, vajadzēja pašai bez apsardzes doties tai pakal un vest uz struktūrvienību pat ar sabiedrisko transportu.

"Jā, braucu pakal naudai. Atvaļinājuma nauda bija 2000 lati. Braucu viena pati. Neviens nebrauca. Es braucu ar 15. trolejbusu. Es naudu biju sabāzusi visur kur, jo teica, ka somu var pārgriezt. Man

bija jāiet pāri tam gaisa tiltam, kas ir Daugmalē. Bija jāiet pāri uz depo. Bailes, ja kāds nāk, bet gāju viena pati.” (Jāņa S. dzīvesbiedre)

“Mēs arī nebijām nabadzīgi 90-jos. Algas izmaksāja laikā. Es pati biju kasiere. Mēs maisiem izmaksājām repšikus. Pat naudas maiņa mums noritēja ļoti mierīgi. Es to skaidri atceros, jo ar šiem jautājumiem nodarbojos es. Mums nebija nekādu problēmu.”Svetlana, grāmatvede, ekspedīcija Jelgava II)

“Mums, dzelzceļniekiem, algas bija labas. Apkopējai nē, bet visiem mašīnistiem un kantora darbiniekiem bija 130 rubļi pensija plus 12 rubļi par to, ka tu nostrādāji. 142 rubļi – tā bija zelta dzīve priekš tiem laikiem. Ja par dzīvokli vajadzēja maksāt kaut kur 2-3 rubļus, nu tad iedomājieties...” (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

“Diemžēl brīvās Latvijas laikā arī pārvaldē dzelzceļa speciālistu bija palikuši samērā maz, un bija ļoti grūti runāt ar cilvēkiem, kam par dzelzceļu sajēga bija maza, bet viņi vadīja dzelzceļu. Tad saprotat paši, kā viņi brīžiem strādāja. Jā, viņi varbūt bija lieliski organizatori pa kravas kustību un menedžmentu, bet ar tehnisko grūti bija.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Pēc neatkarības atgūšanas pamazām tika likvidētas arī dzelzceļniekiem pienākošas atlaides, īpašie sadzīves pakalpojumi. Piemēram, bezmaksas biļetes braucieniem ar vilcienu tika aizstātas ar atlaidēm un pamazām arī tās tika likvidētas. Tika likvidēts Dzelzceļnieku klubs, jo tika pārtraukts finansējums, līdz ar to beidzās piedāvājums dažādiem bērnu ārpuskolas aktivātēm. Dzelzceļnieku slimnīcas un poliklīnikas nonāca pašvaldības pārziņā vai tika likvidētas.

Attiecības starp kolēģiem īpaši neesot mainījušās, esot bijuši draudzīgi arī pēc neatkarības atgūšanas, vienīgi valodas lietojuma maiņa. Izmaiņas skāra arī attiecības kolektīvā pamatā ar latviešu valodas ienākšanu ikdienas darbā – bija nepieciešams tulkot dokumentus, ar citām iestādēm sazināties latviski.

“Padomju laiki jau drīz beidzās. Mēs visi gājām kārtot latviešu valodu uz konkrētu kategoriju, lai būtu dokuments. Priekšniekam vajadzēja uz augstāko kārtot. Priekšniecībai vajadzēja ar mums runāt latviešu valodā. Labi, ka pie mums neviens nenāca, bet uz depo gan bija atnākuši. Pie mums ne reizi nebija. [...] Nāca un pārbaudīja zināšanas. [...] Jā, bet tagad arī it kā raksta latviešu valodā, protams, bet krievu valodā arī.” (Pāvels, dzelzceļa celtna vadītājs)

“Pēc tam nāca 90-tie gadi, un latviešu nebija. Visu vajadzēja latviski, bet viņi jau nemācēja. Mūsu priekšniekam tā Irēna bija pa pusei latviete. Nebija īsti tīra latviete. Viņa bija no izsūtījuma. Viņa jau runāja latviski. Viņš saprata un runāja. Viņš mani pārveda par sekretāri uz turieni. Es 12 gadus tur nosēdēju. Man tā nepatika tur! [...] Jāsēž pie priekšnieka un jāvaktē. Toreiz jau nāca tās kontroles latviešu valodā. Nāca pārbaudīt. Viņš man teica, lai es pasaku, ka viņa nav. Es sēžu, atnāk tā komisija, un es saku, ka priekšnieka nav, bet nodomāju, ka viņš taču var piecelties un nākt ārā. Ko tad es darišu? Es domāju, kaut viņš tur sēdētu un nenāktu ārā! Nepatīkami vienkārši. Es sēžu un meloju tur. Visādi mums tur gāja. Šausmas! Mehāniķi visādi bija. Neviens jau negribēja mācīties. Inženieris man pasaka, ka viņš nemācīsies šo suņu valodu! Tā man pateica. Kad vajadzēja un kad piespieda, tad viņš atnāca un prasīja, vai varot ar mani parunāt piecas minūtes latviski? Es prasīju, kāpēc 5 minūtes? Es varu runāt visu dienu! Tagad viņš man ir liels draugs. Vēl jau dzīvo.” (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

Runājot par politiskajiem procesiem un Atmosdas kustību, pētījuma dalībnieki lielākoties reflektē, ka viss ir noticis mierīgi un pašsaprotami. Par iespējamo šķelšanos darba kolektīvā arī netiek minēts – pat, ja tā ir bijis, tad īslaicīgi un tas bijis vairāk pēc pārliecības, nevis tautības (arī krievu tautības kolēģi iebilda pret stāšanos interfrontē).

"Nekādu piketu nebija. Mums arī nebija laika ar to pat nodarboties. Nebija tam pamata, jo mums gandrīz visiem ir jauktās laulības. Neviena nešķīrās. Līdz šodienai neviens nav izšķīries. Tieši otrādi – tikai apprecējušies. Varbūt piketēja tie, kam nebija, ko darīt, bet mūsējie strādāja un darīja savu darbu. mēs audzinājām bērnus un ne par ko nepārdzīvojām." (Svetlana, grāmatvede, Jelgava II ekspedīcija)

"Nekādu starpību nejutu. Dzelzceļš paliek dzelzceļš. Divas sliedes tāpat ir. Trešo nepielika klāt!"(Armands, sliežu meistars, brigadieris)

"Mūsu kolektīvs sašķēlās neatkarīgi no tautības. Nu mums jau pārsvarā krievi bija, bet vienalga sašķēlās. Vieni bija par, citi pret. Nevis pret, bet kaut kā negribēja. Gājām uz demonstrācijām. Vieni bija interfrontē, otri – tautas frontē, bet visi gājām uz darbu un kopā strādājām. Mums nebija nekāda naida vienam pret otru. Viens otram palīdzējām iemācīties latviešu valodu. Mums bija divi latvieši. Viens bija izglītots, inteliģents. Es pati pie viņa gāju. Piegāju klāt un lūdzu, lai palīdz. Viņš man parādīja, pastāstīja. Varbūt citās organizācijās bija kaut kas, bet pie mums nekas." (Irina, mehāniķe)

Dažādu amatu līmeņu darbinieki izjuta pārmaiņas citādi. Vienkāršo darbu darītāji biežāk reflektēja, ka nekas nemainījās – darba pienākumi palika tie paši, cilvēki tie paši, "sliedes tās pašas", arī atalgojums tika izmaksāts. Vadītāji stāsta, ka tas esot bijis ļoti sarežģīts laiks, kad nācās "sadalīt" Baltijas dzelzceļu, ieviest jaunas organizatoriskās struktūras un procesus.

"Pirmkārt, pati pāreja bija līdzīga, kā Putins Krimu ieņēma – bez kaujas, bet spriedze bija. Staņislavs Boiko vadīja to procesu ļoti labi. Pats pārejas periods bija ļoti sarežģīts, jo labprātīgi savu daļu neatdeva ne igauņi, ne Kaļiņingrada, ne Lietuva... Tā bija pāreja uz jaunu valūtu. Algām naudas nebija. Lokomotīvu brigādēm nebija ekipējuma. Tie bija visgrūtākie laiki, bet kaut kā viss pats par sevi noklusa."(Vitālijs, dažādu struktūrvienību vadītājs)

4.4.5. Struktūrvienības un darba kolektīvi

Dzelzceļnieki lielāku kopību un ikdienas sakarus, tai skaitā brīvā laika pavadīšanu, uzturēja struktūrvienības ietvaros, nevis pilsētas ietvaros. Tāpēc ciešākas attiecības bija starp inženieriem Liepājā un Jelgavā, nevis dažādu struktūrvienību kolēģiem vienā pilsētā.

Katra struktūrvienība tika pārvaldīta atsevišķi – katrā bija savi pārvaldības un darba principi, nereti saskarsme starp struktūrvienībām bija ļoti formāla. Atsevišķas struktūrvienības bija ļoti lielas – ar vairākiem simtiem darbinieku un bija izvietotas pa visu Latviju. Līdz ar to, piemēram, Signalizācijas un sakaru distancei ciešāks kontakts un kolēģiālas attiecības bija starp struktūrvienības kolēģiem no Jelgavas un Liepājās, nevis turpat Jelgavā esošajiem mašīnistiem vai dzelzceļa darbiniekiem ceļu distancē.

Jelgavas mezglā strādāja vairākas struktūrvienības ar dažādiem pārvaldības modeļiem un specializāciju. Sarunās visbiežāk minēti lokomotīvistu, mašīnisti, ceļinieki, enerģētiķi, sakarnieki un signalizācijas speciālisti, palīdzības vilciens, ORS. Veidojās spēcīgāka piederība tieši savam specializētajam kolektīvam un to veicināja gan kopīgas ārpusdarba aktivitātes, gan dzīvesvietu ierādīšana vienam otra tuvumā.

Arī tas, kas attiecās uz dažādu svētku svinēšanu, dalību sporta sekcijās un ar kultūru saistītos pulciņos, bija kopīgs struktūrvienībai, nevis visiem pilsētā esošajiem dzelzceļā strādājošajiem darbiniekiem. Piemēram, tikt uz dzelzceļa rīkotajām ballēm uz Rīgu bijis grūti, jo nebija atbilstoša transporta, ar ko tikt atpakaļ.

4.5. Kolēģi svētkos un ikdienā

Atceroties labos un interesantos brīžus dzelzceļnieka karjerā, prātā nāk svētki. Atceroties svētkus, tos var nosacīti dalīt divās kategorijās: obligāti svinamie un tādi, kurus gaidīja un svinēja ar prieku. Bieži intervijās spontāni minētās atmiņas par priecīgiem un jautriem brīžiem saistās ar bagātīgi klātiem galdiem un alkohola lietošanu. Svētki tika svinēti visiem kolēģiem kopā, nešķirojot tautību – svinēja visa nodaļa vai dzelzceļa daļa, jo kopība un piederība tika veidota caur piederību kādai konkrētai dzelzceļa struktūrvienībai.

4.5.1. Kolektīva draudzība

Kolektīvs dzelzceļniekam bijis kā otra ģimene un arī bieži gan strādājuši vienuviet, gan dzīvokļi bijuši blakus. Arī brīvais laiks pavadīts kopā. Dzelzceļnieku kolektīvs Jelgavā atmiņu stāstos parādās īpaši pozitīvā gaismā, jo īpaši no tiem, kuriem ir bijusi iespēja strādāt ārpus Jelgavas.

"Liepājas depo bija ļoti savdabīgs kolektīvs. Tur bija tādi mazliet tā kā skaudīgi. Mīlēja pasekot, ko tu dari, kas tu esi, un tad pēc tam parunāt ne to, ko vajag. Kad es atnācu uz Jelgavas depo, te bija pavisam cita noskaņa kolektīvā. Šeit nebija skauģi. Šeit visi mani pieņēma tādu, kāds es esmu, lai arī biju jaunatnācējs. Nekādu problēmu nebija." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Uzsākot darbu dzelzceļā, nereti tā bija arī vienīgā darba vieta un amati tikai mainīti tikai dzelzceļa struktūras ietvaros, bet bija gadījumi, kad tā arī viss darba mūžs tika nostrādāts vienā amatā. Līdz ar to veidojās ļoti ciešas attiecības starp darba biedriem, un kolektīvs bija kā otrā ģimene. Ja abi dzīvesbiedri strādāja dzelzceļā, bet katrs savā struktūrvienībā, tad attiecības starp kolēģiem "pārklājās", tomēr kopumā bija ierasts, ka kolēģu attiecības veidojās struktūrvienības iekšienē. Tā kā arī mājas tikai būvētas speciāli dzelzceļā strādājošiem, tad kolēģi nereti bija arī kaimiņi. Tāpēc arī svētki tika svinēti kopā ar ģimenēm un draudzības tika veidotas (veidojās) "uz mūžu". Tāpat dzelzceļnieki pulcējās uz dažādiem pasākumiem ne vien Jaunajā gadā, Maija svētkos, Oktobra svētkos, bet arī koncertiem un citiem kultūras pasākumiem Dzelzceļnieku klubā. Kā paši atzīst – tad "Kultūras dzīve bija nostādīta diezgan labā līmenī toreiz." Kolēģi draudzīgās attiecības turpina arī aizejot pensijā – gan turpinot dalību dzelzceļnieku arodbiedrībā, gan uzturot attiecības privāti.

Kā lieli svētki un kopā sanākšanas atmiņā palikušas lielu, apaļu jubileju svinēšana un kāda kolēģa aiziešana pensijā – lieli notikumi karjeras laikā.

Kopīgi tika svinētas arī ikgadējās dzimšanas dienas gan pašam dzelzceļā strādājošajam, gan ģimenes locekļiem.

"Kopmītnēs bija visādi piedzīvojumi. Jautri mums tur gāja. Pats interesantākais bija tas, ka mēs divatā dzīvojām tajā istabiņā, un Oļegam bija dzimšanas diena. Mēs zinājām, ka vakarā puisi atnāks, uzklājām galdu... Nu kopmītnēs alkoholu lietot nedrīkstēja, bet tajos laikos bija pieņemts, ka vienmēr uz galda stāvēja ūdens karafē. Mēs to ūdeni ārā un šņabi karafē, glāzīte blakus. Pēkšņi mums piezvanīja, ka pie mums nāk pārbaude – depo priekšniecība un komjaunatnes komitejas pirmā sekretāre. Tagad viņa ir Spīdolas ģimnāzijas direktore. Mēs fiksi visu galdu pa malām, kur tik varēja sagrūst, bet uz galda palika karafe ar glāzīti. Mums istaba, starp citu, bija ļoti kārtīga. Pie mums šad tad veda kā paraugu rādīt puisiem. Depo priekšnieks, partijas komitejas šefs, arodbiedrība un viņa arī tai skaitā. Visiem patika, jo mums pat puķes bija, bet pēkšņi viņa pieiet pie tā galda, paņem glāzi, attaisa karafi un pusglāzi pielej. Mēs ar Oļegu saskatāmies. Viņa varonīgi to pusglāzi izdzēra, paskatījās uz mums un: "Velns, ūdens gan jums labs!", un aizgāja visa komisija. Tādi humora gājienu ir bijuši." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Tomēr ir arī atmiņā tādi gadījumi, kur no ģimenes, kur abi partneri strādā dzelzceļā, svētkos piedalās tikai viens, jo otram vienmēr jābūt darbā maiņā (piemēram, mašīnistu var izsaukt uz darbu jebkurā brīdī un jābūt gatavam, vai arī kāds mašīnists atrodas reisos).

Kopējās talkas un braucieni pēc ogām.

Kā kopīgas kolektīva aktivitātes dzelzceļnieku vidū bija braukšana ogot, dalība talkās un kopīga dzelzceļam piederīgo ēku būvniecība (vairāk raksturīgs 50-60tie gadi).

Par dalību talkās dzelzceļniekiem ir divejādas atmiņas – gan kā jautri kolektīva izbraucieni, gan kā grūts un obligāts darbs, gan kā kopīgi jautri pasākumi kolektīvam.

“Varētu atzīmēt to, ka toreiz ļoti modē bija tie *subotņiki*. Principā toreiz tie tiešām kolektīvam bija kā darba svētki. Uz subotņikiem visi ļoti labprāt nāca, visi strādāja, visi saprata, ko viņi dara un kāpēc viņi to dara. Tas bija diezgan emocionāli, jo vienmēr skanēja vienkārši mūzika vai kāds ansamblis atbrauca. Visi jautri smējās, priecājās. Tie bija sava veida darba svētki.”

“Tie saucamie *subotņiki* jeb talkas, latviski sakot, arī ir sava veida dzelzceļnieku tradīcija, ko tādā veidā atzīmēt. Krievu laikos jau arī braukāja fotokorespondenti un visādas intervijas ņēma. Bet cilvēki tiešām jautri un pacilāti nāca uz tiem svētkiem. Nebija tā, ka tev bija jābūt. Drīzāk uz tām maija parādēm bija vairāk jāspiež nākt nevis uz tiem *subotņikiem*.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Atmiņas par talkām ir atkarīgas arī no pieredzes – vai kolhozā, uz kuru nodaļa tika norīkota, pasniedza labas un bagātīgas pusdienas, vai deva kā algu līdz kartupeļus, kā arī tas, kādos laikapstākļos parasti notika talkas. Uz talkām vajadzēja braukt visiem un tās bija “brīvprātīgi obligātas”. Tomēr atsevišķu profesiju pārstāvji talkās nebrauca vai brauca reti – piemēram, darba specifikas dēļ mašīnisti un lokomotīvu brigādēm bija jābūt uz vietas darba vietā un pieejamām visu laiku. Kolektīvu dalīja maiņās, lai darbs uz dzelzceļa neapstātos, bet dalība talkā bija brīvajā laikā – parasti nedēļas nogalēs.

Talkas, īpaši 60tajos -70tajos gados notika arī pie ēku celtniecības un teritorijas uzkopšanās. Talkās aicināja piedalīties tos, kuriem paredzēts dzīvoklis attiecīgajā mājā, tomēr parasti dalību talkā ņēma arī citi, piemēram, dzelzceļnieku ģimenes locekļi.

4.5.2. Ikgadējie svētki un svinamās dienas

Dzelzceļnieki mīlēja svinēt svētkus, labi pavadīt laiku. Kā nozīmīgākie svētki gada griezumā minēti Dzelzceļnieku diena, Jāņi, Jaunais gads. Un tiek pieminētas arī obligātās svinamās dienas kā 1. maijs un oktobra svētki. Svētki pamatā tika svinēti ģimenes un draugu (kolēģu) lokā dzīvokļos vai kādreiz arī irējot telpas ēdnīcā. Svētkos nekad nekas nav trūcis – vienmēr rastas iespējas visu sagādāt.

Dzelzceļnieku diena (sakarnieku, enerģētiķu, ...)

Dzelzceļnieku diena, kas tiek svinēta augusta pirmajā svētdienā ir vieni no galvenajiem svētkiem, kas nāk prātā, atceroties dažādu svētku svinēšanu. Dzelzceļnieku dienas svētki atmiņās saglabājušies kā svētku diena ar divām daļām – oficiālā ar atzinības izteikšanu darbiniekiem, diplomu un prēmiju pasniegšanu un otrā daļa, kur dažādās kompānijās pavadīja vakaru pie bagātīgi klātiem galdiem. Svinības tika rīkotas gan privāti dzīvokļos, gan resora ēdnīcā. Dzelzceļnieku dienas noslēgumā tika rīkotas arī balles gan sākotnējo Dzelzceļnieku kultūras namā, gan stadionā un Uzvaras parkā (atkarībā no desmitgades).

Vadītāji atceras, ka rīkojuši pasākumus, paši domājuši, kas un kā notiks, organizējuši dažādus suvenīrus un pasākumus. Pasākumi parasti tika rīkoti lokāli vai pa atsevišķām struktūrvienībām. Piemēram, savas tradīcijas bija Rīgā, savas Daugavpilī, savas Jelgavā.

"Pats galvenais, ka mēs Dzelzceļnieka dienu atzīmējām. Kad es strādāju Rīgas nodaļā, tad Dzelzceļnieka dienu svinēja Mežaparkā. Tur bija bufete. Svinēja ļoti lielā mērogā. [...] Kad es pārgāju uz Jelgavu, mēs (Stabiņš, Vētra, Rjabinkina) domājām, kā to visu noorganizēt. [...] Mēs svinējām Lokomotīves stadionā. Pēc tam svinējām Liepājas, Ventpils mezglā. [...] Mēs kaut kādus savus suvenīrus taisījām. [...] Savulaik bruņuvilciens atnāca no Omskas, kuru remontēja mūsu Jelgavas lokomotīvu depo. No Ukrainas noorganizēja kara dalībnieku salidojumu, kuri ar to bruņuvilcienu bija karojuši un nonākuši līdz Jelgavai. Viņi bija atbraukuši uz nedēļu. Es pats jutu, ka vajag kaut ko darīt. Man palīdzēja kravas nodaļas priekšnieks Meļņiks, Getkins un ekonomiste Rjabinkina. Es jutu viņu atbalstu, un kopā kaut kas arī sanāca." (Vitālijs, struktūrvienību vadītājs)

"Dzelzceļnieku svētkus vienmēr svinējām. Tur, kur tagad taisās tirgu celt, tur bija stadions, kur bieži atzīmējām Dzelzceļnieku svētkus, arī Uzvaras parkā. Visi mašīnisti ar sievām un ģimenēm, visi palīgi un strādnieki savācās kopā un svinēja svētkus." (Ekspedīcijas intervija)

"Viņi bija latvieši, bet dziedāja ukraiņu, krievu un latviešu dziesmas. Ļoti skaisti dziedāja! Viņiem tādas balsis bija! Jebkuros laikos, kad vēl esi jauns, tu dzīvo. Pat kara laikā cilvēki atrada laiku, lai iemīlētos un dzīvotu." (Ekspedīcijas intervija)

"Kā kuru reizi. Deva visādus diplomus un prēmijas. Vispirms bija sapulce, bet pēc tam iedzeršana. Bija vakari klubos vai ēdnīcā te augšā. Tajā dzelzceļnieku mājā bija ēdnīca, un tur jau pastāvīgi rīkoja visādas jubilejas."

Dzelzceļnieku diena saistās arī ar sporta sacensībām starp sakarniekiem, signalizācijas speciālistiem un lokomotīvniekiem, kur galvenokārt bijušas vieglatlētikas sporta disciplīnas, taču speciāla gatavošanās šīm sacensībām iepriekš nav notikusi.

"Pārsvārā jau viss notika tā – ja vajag, tad uz priekšu! Uz dzelzceļnieku svētkiem pastāvīgi šeit stadionā bija sporta sacensības mums, bet neatceros, ka kāds būtu speciāli trenējies uz tām sacensībām."

"Visiecientākā bija vieglatlētika. Protams, bija futbola fani. Tāda lieta bija."

"Dzelzceļnieku dienās bija starp sakarniekiem un lokomotīvniekiem."

"Bija augstlēcšana, tāllēcšana, arī futbolu spēlēja savu reizi." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

8. marts

8. marta svinības tiek minētas līdzās citām svināmām dienām un saistās ar tradicionālo lomu izkārtojumu šai dienai – vīrieši apsveica savas nodaļas sievietes ar ziediem, savukārt, sievietes klāja galdus. 8. marts tika svinēts arī ēdnīcās, līdzīgi kā citas svinības. Par godu 8. martam sievietēm tika arī izmaksātas prēmijas.

Kā vietu, kur bieži tika īrētas telpas svinībām min kafejnīcu "Jurate", kas atrodas Pasta ielā 51.

Kāds remonta ceha strādnieks atceras gadījumu, kad blakus esošajā Kalnciema vīna ražotnei vajadzējis izpalīdzēt ar transportu un pārņemt mazutu uz Valgundi. Par to savukārt jau martā

par pārpumpēšanu atbildīgais darbinieks devies uz Valgundi pēc tulpēm. Par maksu vai nē nav zināms, bet citādi tulpes dabūt nav bijis viegli. Arī 20l vīna (ābolu vīns) tikuši klāt un depo sasēdinātas visas sievietes un sveiktas ar tulpēm un vīnu.

Ziemassvētki un Jaunais gads

Ziemassvētku svinēšana Padomju laikā nebija atļauta, bet tomēr starp dzelzceļniekiem bija tādi, kuri Ziemassvētkos gāja baznīcā un arī atzīmēja mājās. Līdzīgi kā 18. novembri, arī Ziemassvētkus dzelzceļnieki svinēja, publiski paužot, ka tiek svinēta dzimšanas diena, kas sagādīšanās pēc ir tajā pašā datumā. Tāpat Ziemassvētki gan agrāk, gan arī mūsdienās, tika apvienoti ar Enerģētiķu dienu, kas ir 22. decembrī un arī Jauno gadu.

Ziemassvētku svinēšana kolektīvā atkarīga bija arī no tā, cik pretimnākošs ir attiecīgā sadaļas vadītājs un vai viņš pieļauj svinēšanu.

"Es atceros, ka priekšnieks pats pateica, ka var iedzert 2-3 glāzītes, bet tas arī viss." (Pāvels), gan "Mēs arī Ziemassvētku eglīti vienmēr rīkojām savā šaurajā [kolektīvā]. Mēs 3. stāvā bijām tie atraktīvākie sakarnieki. 2. stāvā bija tehniskie darbinieki, kas pie papīriem sēž. ... arī piedalījās, bet tik tiešām tā Ziemassvētku eglīte tik smuki bija izrotāta ar visiem sakaru kondensatoriem un vadiņiem, pretestībām. Tas sākās ar to eglīti, kad jau varēja. Pirms Jaunā gada bija brīvs. Uz eglīti sauca 3. stāvs." (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

Savukārt Jaunā gada svinības atmiņās palikušas kā vērienīgas svinības, kuru svinēšanai īrētas pirtis (katrā struktūrvienībā tāda bija veidota) un telpas ēdnīcās vai arī ballītes tika rīkotas dzīvokļos, lielā draugu (lielākoties tie bija kolektīva kolēģi) kompānijā. Kopīga svētku svinēšana bija raksturīga tieši dzelzceļniekiem un uz kolektīvo svinēšanu tika ņemti līdzīgi dzīvesbiedri, kuri strādāja citos uzņēmumos. Otrāda situācija netika minēta.

Ar Jauno gadu asociējas arī papildus pārtikas izdāle, piemēram, mandarīni, ko citādi dabūt nevarēja.

Līgo un Jāņi

Jāņi un Līgo ir svētki, kurus padomju gados oficiāli nesvinēja. Tomēr starp dzelzceļniekiem bija daudz vīriešu vārdā Jānis un Jāņos bija vēlēšanās tos godināt. Kolektīvi arī lepojās, ka viņiem pašiem savs vai pat vairāki Jāņi. Jāņu svinības notika kā "pasēdēšana" draugu lokā, bet nākamajā dienā brīvdienas nebija un uz darbu jāiet. Tāpēc jau laikus tika runāta brīvdienā un daļas, nodaļas vai ceha priekšniekam tika prasīta brīvdiena. Arī paši tolaik vadītāji atminas, ka respektējuši Jāņu svinības un ļāvuši ņemt brīvas dienas, ļaujot tās atstrādāt sestdienā. Ja nu tomēr brīvas dienas nav dotas, Jāņu svinības netika izlaistas, bet otrā diena darbā bijusi mokoša.

Lai gan Jāņi ir tādi latviski svētki, dzelzceļnieki atceras, ka tos labprāt svinējuši arī ieobraucēji – īpaši patikusi dziedāšana Jāņos un "pasēdēšana" pļavā, dabā.

"Tiem krieviem pat vairāk patika svinēt nekā latviešiem. Priekšnieks mums atļāva. Viņš jau zināja, ka otrajā dienā pēc Jāņiem neviens jau nestrādās. Es pati atceros, ka visu nakti līgojām. Kas es otrā dienā par strādnieci!? Es atnācu, bet man miegs nāk. Es eju ārā koridorā, staigāju no viena gala līdz otram, atnāku, apsēžos, bet atkal nāk miegs. Tad atvēlēja tomēr pēc tiem Jāņiem brīvdienu." (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

Vitālijs atceras, kā kopš bērnības vienmēr ir svinēti Jāņi un arī, uzsākot darba gaitas jaunos kolektīvos, kolēģi pauduši prieku, ka nu viņiem kolektīvā ir savs Jānis svētku svinēšanai.

"Kad strādāju Šķirotavā, tad visi priecājās, ka [...] var Līgo svētkus svinēt. Rīgas pasažieru stacijā tas pats bija. Mēs vienmēr ar kolektīvu un visu administrāciju braucām uz Juglu Līgo svētkos. Šķirotavā mēs pat braucām uz Krustpili svinēt. Iesēdāmies vilcienā un braucām. Ārprāts! Krustpili vispār tas vilciens nepietur, bet apturēja mazliet, un mēs visi lecām ārā. [smejas] Visādi piedzīvojumi bija." (Vitālijs, dažādu struktūrvienību vadītājs)

Obligātie svētki, kas saistījušies ar pienākumu

1. maijs "Darba svētki" un 7. novembris "Lielā oktobra sociālistiskā revolūcija", Oktobra svētki

Ar 1. maija svinībām saistās obligātā dalība parādē, uz kuru nevarēja neiet, jo par neiešanu parādē tika atņemta prēmija, kas citādi pienācās gandrīz visiem (tā bija jau paredzēta bez īpašiem nopelniem ārpus saviem tiešajiem darba pienākumiem). Iepriekš tika plaucēti bērzu zari un katra no dzelzceļa daļām gāja parādē. Dzelzceļa daļām, kurās bija savs orķestris, tas gāja līdz ar savu daļu. Katru gadu bija ierasts maršruts un dalība bija obligāta, lai vai kādi togad bija laika apstākļi. Parādē katra dzelzceļa nodaļa gāja kopīgi, netika praktizēta individuāla dalība parādē. Pēc parādes darba diena turpinājās kā ierasts un nav īpaši spilgtu atmiņu par svinībām pēc darba dienas beigām.

Kā tos dzelzceļnieki intervijās dēvē – oktobra svētki – līdzīgi kā 1. maija svētki tika atzīmēti, jo tā bija obligāta prasība. Atmiņās diena palikusi kā iešanā gājienā un salšana, tomēr nekādu svinību turpmāk nesekoja.

"Bija jānāk visiem uz distanci, uz darbavietu, un visi kolektīvi ar karogu pa priekšu gāja. ... Vienu gadu tieši centrālajā laukumā mēs nestāvējām neviens, bet tur Akadēmijas ielā pie aptiekas tajā galā. 7. novembris – putenis bija, auksts. Mēs tur caurvējā stāvējām. Viņš tur kaut ko runāja centrā mikrofonā. ... Gar tribīni bija jānoiet un jānobļauj "urrā", un gāja mājās visi vai uz krogu. Kur nu kurš gribēja iet." (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

"Ne 1. maiju, ne 7. novembri zālē nesvinējām, bet bija gājienā obligāti jāiet. Nu gājām un pavinājām [tos atribūtus]. Bildes tur ir." (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

Īpaši obligāta prasība apmeklēt obligātos svētkus bija partijas biedriem, kas bija liela daļa no kolektīva.

"Ja tu biji partijas biedrs, tad tu varēji dabūt kārtīgus piparus, bet pārējiem arodbiedrība tur kaut ko [draudēja] – atcerēsimes, kad tev dzīvokli vajadzēs, kad tev dārziņu vajadzēs... Tādā veidā." (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

Komjauniešu diena

Komjauniešu dienu svinēja komjaunatnē esošie jaunieši. Parasti šajā dienā organizēja talku, lai savāktu metāllūžņus un nodotu. Metāllūžņus nodeva pret naudu un naudu pārskaitīja komjaunatnes organizācijai par godu komjaunatnes dzimšanas dienai. Balle tika rīkota cukurfabrikas ēdnīcā. Arī tie, kuri nebija komjaunatnē varēja uz to tikt (ja kāds paaicināja līdzi).

Bēres

Dzelzceļnieki ar saviem kolēģiem un bijušajiem kolēģiem ir bijuši kopā ne tikai priecīgos un jautros notikumos, svētkos, bet arī atbalstījuši sērās. Tā, piemēram, Laima stāsta par bijušo kolēģu labajām iezīmēm un attiecību uzturēšanu vēl ilgi pēc tam, kad darba attiecības oficiāli beigušās – kad liels paziņu un kolēģu kolektīvs atnācis uz viņas mamma bērēm.

Dzelzceļnieki atzinīgi novērtē, ka nozarē ir pieejams bērū pabalsts, kas vēlreiz apliecina cieņu ilggadīgajiem dzelzceļniekiem.

"Es jums saku – draudzīgi, saprotoši. Kas ir, tas ir. Kad man mamma nomira, es aizgāju pie priekšnieka. Es teicu, ka es negribu redzēt daudzus cilvēkus bērēs. Es gribēju pati pabūt, bet puse Jelgavas atnāca. [...] Man gribas ar savu cilvēku pabūt, bet es paskatos – puse Jelgavas atnāca! Man taču ir pažiņu šausmīgi daudz. Tādi atsaucīgi bija. Sen jau nestrādājām kopā, bet tāda atsaucība bija. Man brālis arī teica: "Cik tev daudz cilvēku! Jaunajiem tik daudz cilvēku uz bērēm nenāk, bet tev pie mammas. Ne jau tu nomiri." Es saku: "Nu ja!" Tāpēc es saku, ka man sliktu nav, ko teikt. Varbūt kādam ir dusmas par kaut ko, bet man personīgi nav." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

4.6. Arodbiedrība

Dzelzceļnieku arodbiedrības funkcijas laika gaitā mainījušās, bet vislabākās atmiņas ir par arodbiedrības organizētajiem braucieniem un ekskursijām. Arodbiedrību organizētās rindas saistās arī ar necaurspīdīgumu.

Šķiet, ka laika gaitā arodbiedrības loma un ietekme mazinājās. Ja 60.-70. gados tiek akcentēts, ka arodbiedrība intensīvi darbojās, dzelzceļniekiem bija pieejami dažādi arodbiedrības nodrošinātie labumi, tad 80-to gadu vidū un vēlāk arodbiedrība tiek uztverta kā formāla organizācija. Sākotnējā arodbiedrības darba laikā tā tika uzskatīta par organizāciju, kas aizstāv darbinieku intereses un uz to var paļauties dažādu strīdu risināšanā.

Daži pētījuma dalībnieki arī sirmā vecumā ir palikuši uzticami arodbiedrības biedri un piedalās tās pasākumos. Daļa dzelzceļnieku ļoti intensīvi izmantoja dažādus arodbiedrības piedāvātos labumus un guva priekšrocības arodbiedrības organizētajās labumu sadalēs (automašīnas rinda, dzīvokļu rinda, ceļazīmes, brīvbiļetes, ekskursijas, tā apmaksāja apaļās jubilejas dzelzceļniekiem). Lai pie šiem labumiem tiktu, bija jāstāvē arodbiedrības organizētajā rindā. Tomēr daži atminās, ka arodbiedrību rinda nebija caurspīdīga un virzīšanās rindā uz priekšu notika caur blata sistēmu.

"Dzelzceļnieki vienreiz gadā varēja izrakstīt biļeti. Tā ir tālākā vieta, kur varēja tikt. No dzelzceļa arodbiedrības tas tika apmaksāts. [...] Visi tie kalni [alpīnisma ekspedīcijas] tika organizēti no Latvijas Tūrisma padomes, un tad vienmēr izrakstīja ceļazīmes, ko arodbiedrība apmaksāja. Iespēja bija. Esi tikai gribošs un fiziski izturīgs.[...] No Latvijas republikāniskā tūrisma kluba, kad tūriādes rīkoja, izrakstīja ceļazīmes, lai darbavieta arodbiedrības atbalstītu un būtu ar mieru apmaksāt. Man arī mūsu arodbiedrība apmaksāja. Prasīja: "Kāpēc tik dārgi?" – "Nu tālu jālido." Pārējie brauca ar vilcienu, bet es kā grupas vadītāja ar lidmašīnu, lai ātrāk tiktu, jo ar vilcienu ilgi bija līdz Maskavai un tālāk vēl." (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

"Arodbiedrības bija. Pats galvenais bija arodbiedrības, kas organizēja to visu. Arodbiedrības maksāja. Tās arī aizstāvēja visus darbiniekus. Nevienu jau nevarēja atlaist bez arodbiedrības. Neko nevarēja. Dzīvokļus arī deva arodbiedrība. Arodbiedrība brauca skatīties. Es arī biju arodbiedrībā. Braucām skatīties pa dzīvokļiem, kā viņi dzīvo, kuri stāv dzīvokļu rindā." (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

"Tur tā rinda tikai pa blatu laikam bija. Telefonistes jau bija prestižākas. Ja labi satika, tad telefoniste pa blatu iedeva kādu draudzenīti, kur varēja piezvanīt komutatorā. Tā jau pa telefonu nekur nevarēja piezvanīt. Man jau nekas nebija. Man nebija nekādu blatu. Es nekā nevienam nevarēju

iedot. Arodbiedrība jau bija stingra. Viss gāja caur arodbiedrību. Šajos laikos arī bija distancē arodbiedrība, bet pēdējā laikā laikam jau vairs nebija." (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

Sliežu meistars atceras, ka viņa sieva kādu laiku bijusi vietējās arodbiedrības organizācijas vadītāja, bieži braukusi uz sapulcēm Jelgavā, brīvdienās gatavojusi runas sapulcēm. Pratusi noformēt dokumentus, līdz ar to sievas zināšanas bija svarīgas, lai varētu uzlabot mājokļa apstākļus, samainīt dzīvokli uz labāku.

"Šogad es aizgāju [uz arodbiedrības sapulci] un mēs 6 sievietes tikai atnācām, kas vēl maksāja to arodbiedrības naudu. Nav vairs neviena!" (Nadežda, vagonu apskatītāja)

"[Padomju laikos] Bija arodbiedrības sapulces, pārvēlēšanas. Tikai krievu valodā viss bija. Tad jau mūsu brīvvalsts laikā ievēlēja par arodbiedrības priekšnieku vecāko mehāniķi Rumpi. Viņš ir zvērināts latvietis. Tagad darba kolektīvā atkal viss ir krievu valodā. Nav jau vairs latvieši palikuši, kas bija. Pamazām viss dzelzceļam aiziet. Bēdīgi ir. Viss tiek nojaukts, aparatūras nav. Labi, ka es vairs nestrādāju, jo citādi būtu jāraud. Skumji..." (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

"Es no arodbiedrības jau darba kolektīvā izstājos. Ņēma tik lielu arodbiedrības maksu! Es gāju uz baseinu peldēt, bet pēc tam to celiņu noņēma. Ko tad? Ceļojumos es arī nebraukšu. Sen jau. Pēc 2000. gada. Es tāpat pa visu Latviju braukāju ar orientēšanos." (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

"Biju [arodbiedrības biedrs], bet tagad gandrīz vairs neviens tur nestājas, jo arodbiedrība jau pakļaujas priekšniecībai, risinot kaut kādu jautājumu. Nekas netika atrisināts [darbinieku labā]. Vienīgais, ja vajadzēja kādu kredītu, tad bija vajadzīgs papīrs no arodbiedrības, ka esi arodbiedrības biedrs. Citi iestājās, kredītu paņēma un aizgāja [...] Stipri liela jēga [arodbiedrībai] nebija, bet bija brīvbiļetes un kredītu varēja paņemt." (Pāvels, dzelzceļa celtna vadītājs)

4.7. Par ko agrāk nerunāja (slepenās lietas)

Telegrāfā strādāja no Padomju savienības iebraukušās sievietes, jo bija ar atbilstošu izglītību un krievu valodas zināšanām. Vēlākos gados situācija mainījās un strādāt varēja arī latvietes, bet kadru mainība bija maza, jo kā sāka, tā strādāja līdz pensijai. Telefonistes latvietes bija vairāk, salīdzinājumā ar telegrāfistēm. Savukārt telefonistes, atšķirībā no telegrāfistēm, varēja noklausīties, ko runā pa telefonu (kas sastrīdējies, kas uz līnijas notiek, kas ar ko uz randiņiem gāja). Varējā arī ietekmēt to, vai laist sievu/vīru iziet vai nē, jo zināja vai plāno iet uz kādu randiņu. Noklausīšanās bija aizliegta.

Bijušais Jelgavas stacijas priekšnieks pastāstīja, ka savulaik bija atsevišķas sakaru līnijas – ikdienas sakariem un slepenajiem sakariem "ar Maskavu". Slepeno sakaru nodaļā varēja strādāt tikai īpaši uzticami un pārbaudīti darbinieki, kā arī komunistiskās partijas biedri. Kad Jegors tika pārcelts darbā vadīt Jelgavas nodaļu, tad viņa dzīvesbiedrei tika piedāvāts darbs Slepeno sakaru nodaļā Daugavpilī.

"Dabīgi, ka katrai valstij bija savas slepenās tēmas. Tāpēc bija atsevišķa saziņa. Uz galda stāvēja divi aparāti – viens parastais, bet otrs sarkans vai melns, uz kuru zvanīja no Maskavas, no Rīgas. Pie tiem sakariem pieeja bija tikai tiem, kam bija pieeja noslēpumiem. Tāda sistēma. Viņiem [slepenajiem sakarniekiem] bija savs priekšnieks." (Jegors, inženieris, stacijas priekšnieks)

“Es arī aizbraucu [uz Daugavpili], jo jābrauc ir līdzī revolūcionāra sievai. [smejas] Nu, protams, ka tur sakaru distancē strādāt. Kur tad es cīturu? Es aizgāju pie priekšnieka – kas un kā? Mani nozīmēja un paņēma uz slepeno sakaru nodaļu. Ja jau priekšnieks ieliek, tad jau ir uzticama, bet es nebiju partijas biedre. Man lika [stāties], bet es kaut kā izlocījos. Es taču neiešu mācīties tos partijas statūtus. Tur tādā amatā drīkstēja strādāt tikai, ja tu esi komunistiskās partijas biedrs. Tie visi puīši bija.” [...]

[...] “Mums apakšējā stāvā montēja un uzstādīja sakaru aparatūru puīši, kuri armijā bija strādājuši. Viņi bija speciāli sagatavoti. Vienam bija inženiera izglītība. Es prasīju: “Ko jūs tur darāt?” Mēs nekad neko nezinājām. Mums uz augšu nāca tikai tie vadi.” [...]

[...] “Tas jelgavnieks, kas tur apkalpoja, teica: “Nu, beidzot, uzzināji, ko es tur daru?” Tā nodaļa bija turpat pretī stacijai 2-stāvu koka-mūra ēkā. Tad es arī uzzināju, kas tajos kabinetos ir. Tur tikai vīri bija strādājuši. Es atkal tāpat kā Jelgavā biju pirmā sieviete, un arī tur. Un divi veidi – dzelzceļa un šifrētie sakari, kas tur notiek. Abus divus apguvu. Rīgā eksāmenu vēl noliku. Ak, šausmas! Man vēl tagad tie šifri pa galvu iet. Tas viss bija interesanti. Arī 12 stundas pa dienu bija un nākamās pa nakti. Pārbaudīja kabinetā, vai kāds nav lidis iekšā tajā aparātā sarkanajā krāsā.” (Lidija, montiere, mehāniķe, sakarniece)

Vitālijs dalās ar atmiņām, ka strādājot Krustpilī bijis ļoti aktīvs sabiedriski un sācis intensīvi darboties komjauniešu organizācijā, pratis saorganizēt cilvēkus uz dažādiem pasākumiem, izveidot sporta komandas uz sacensībām un ticis pamanīts arī VDK (Valsts drošības komitejā) un aicināts uz vervēšanas pārrunām. Vitālija dzīvesbiedre gan piebilda, ka Vitāliju jau tāpat būtu izbrāķējuši, jo viņa nāk no represēto ģimenes.

“Tad es sāku darboties “Komjauniešu Prožektors”. Tur bija enerģētiskis Vētra, kurš zīmēja. Viņš man sāka karikatūras zīmēt. Es visādas tēmas tur cilāju, un par “Komjauniešu Prožektors” uzreiz sāka visi runāt. Es komjaunatnes rajona komitejā ieņemu augstu vietu. Mums ar Vasju kopā bija komjauniešu kāzas. Pēc tam mani iecēla par komjaunatnes rajona komitejas otro sekretāru Jēkabpilī. Vēl mani gribēja VDK iesaistīt. [...] VDK izsauca mani, un viens tāds [biedrs] ar rētu, kaut kāds bijušais armijas pulkvedis sāka mani apstrādāt. Es nodomāju, ka man tas nav vajadzīgs. Es pateicu, ka man mugura sāp, ka man neko nevajag, [ka gribu strādāt tikai savā profesijā].” (Vitālijs, struktūrvienību vadītājs)

Jāņa aktīvā sabiedriskā darbība tika pamanīta arī LPSR Komunistiskās partijas Centrālajā komitejā (CK) un viņu apciemoja arī partijas instruktors pieredzes apmaiņas ietvaros.

“Pēc tam viss aizgāja pat līdz Latvijas KP centrālajai komitejai. Viņu instruktors bija atbraucis. Es savas sapulces parasti novadīju sarkanajā stūrītī. Novācāmies pie galda, kafija bija. Es nemaz nezināju, ka tā arī vajag darīt. Nezinu, kāpēc, bet es tieši tā arī darīju. Neviens mani nebija mācījis. Mani uzaicināja uz LKP centrālās komitejas plenārsēdi. Man uzdāvināja mehānisko bārdas skuvekli, lai gan tas praktiski nedarbojās. [smejas] Ar komjaunatnes ceļazīmi es biju aizbraucis arī uz VDR. No Latvijas tur bija 24 komjaunieši. No Maskavas bija 600 komjaunieši. Pēc gada es ar komjauniešu vilcienu uz Budapeštu aizbraucu. Vācijā bija Brīvās vācu jaunatnes savienība, bet Ungārijā – komjaunieši. Es biju īsts komjaunietis. Kaut ko vajadzēja darīt. Tā mani bīdīja.” (Vitālijs, struktūrvienību vadītājs)

Intervijās dzelzceļnieki stāstīja, ka PSRS laikā biežāk notikuši dažādi nelaimes gadījumi un avārijas, par kurām publiski nekas nebija ziņots sabiedrībai.

“[60-to gadu sākumā] Armijā es sākumā mācījos par ceļu brigadieru, lai tikai tiktu prom no Sibīrijas tur, kur ir siltāks. Es varēju strādāt arī par ceļinieku, bet mana oficiālā izglītība bija ceļu

ekspluatācija. Es strādāju par Sajanskas stacijas dežurantu. Tur bija jaunceltne. Tur visu tikai būvēja. Tur jau vairāk visu sabojāja nekā būvēja. Tur bija tik daudz avāriju! Lokomotīves uzsprāga. Viens [personīgi pazīstams] igaunis stiprus apdegumus guva avārijā. Daudzi zaldāti gāja bojā. "(Vitālijs, struktūrvienību vadītājs)

Tiek stāstīts, ka dažādas kravas vicienu avārijas notikušas samērā bieži, taču cilvēku upuri nav bijuši vai bijuši (par laimi) ļoti reti.

"Padomju laikos [80-tajos] bija daudz avāriju. Tagad avārijas reti gadās – varbūt viena vai divas pa gadu. [...] Pienāk sastāvs Jelgavā, bet viens ritenis nokrīt un tas noiet no sliedēm. Braucam [ar Palīdzības vilcienu] un ceļam augšā. Toreiz priekšniecība laikam negribēja par katru avāriju ziņot.[...] Kad bija avārijas, tad tur visi sabrauca. Ugunsdzēsēji nekad ar mums nesadarbojās. Viņiem ir savs darbs. Elektriķi visas elektrolīnijas apkalpoja. Nu padomju laikos avārijas notika bieži. Ja Daugavpilī vai Liepājā notika avārija, tad uz turieni brauca divi palīdzības vilcieni, kas viens otram palīdzēja. Nekad nebrauca viens vilciens. Vienmēr bija, kas vēl palīdzēs. [...] Šodien var nebūt avārija, bet ceļamkrānam un visam pārējam ir jābūt vienmēr gatavam. Tam ir jābūt darba kārtībā. Nedrīkst būt tā, ka tu aizbrauc uz avāriju, bet tev kaut kas nedarbojas." (Pāvels, dzelzceļa celtņa vadītājs)

"[Padomju laikā] Avārijas bija, un briesmīgas avārijas. Ļoti briesmīga avārija bija 70-jos gados, kad gāja bojā ļoti daudz jaunu cilvēku, kuri brauca no Minskas uz Ļeņingradu. Daugmalē un Jāņavārtos bija briesmīga avārija, kad vagoni ietriecās vagonos. Tagad avāriju nav, jo arī sastāvu tik daudz nav. Varbūt arī cilvēki vairāk ievēro visu." (Svetlana, grāmatvede, ekspedīcija Jelgava II)

Vagonu apskatītāja stāsta, ka tad, kad vēl strādājusi par smērētāju, viņas apkoptajam vilcienam notikusi avārija Torņakalnā, no pārdzīvojumiem par notikušo un bailēm nonākt cietumā, darbiniece ir pat saslimusi.

"Man pašai Torņakalnā nolūza ritenis. Tagad es noteikti būtu cietumā. Otrajā dienā es braucu pie dēla uz Siguldas sanatoriju. Tas, ko es redzēju, nevar izstāstīt. Tur viss bija sajucis. Noteikti ātrums bija tam vilcienam. Kā viņš neredzēja, ka bukses jau ir sākusi degt ar ugunīm? Kad Torņakalnā iebrauc, turpat iet tilts pāri, un tur ir divas zaļas mājiņas, kur strādnieki dzīvoja. Tā bija laime, ka tie vagoni vēl pirms tām aizgāja, jo tur būtu visi cilvēki bojā gājuši. Galvenais, ka es stāvēju pie tās bukses. Nu atslēdznieks bija tāds jocīgs. Kādi 98 vai 99 gadi viņam bija. Tāds jocīgs bija, bet komisiju izgāja un strādāja. Es pati tur biju klāt. Smērētāja atnesa jaunu birsti, salēju jaunu eļļu, un aizgāju tālāk, bet tas aiziet līdz Torņakalnam un nolūzt! [...] Un tad no Maskavas komisiju izsauca. Ko tu atradīsi? Un tur bija tādi akmentiņi... Tur viss bija sajucis. Ko tu tur vairs atradīsi, kurš ir vainīgs, ja tur viss ir putrā!? Vienos naktī mani izsauca uz darbu. Pēc tam es no darba gāju uz mājām saliekusies un uztraukusies. [...] Es domāju, ka cietumā būs jāsež. Nu ko? Nogrieza prēmiju un algu par to mēnesi." (Nadežda, vagonu apskatītāja)

Sabiedrība tiek regulāri informēta par drošību dzelzceļu tuvumā, taču dzelzceļnieki savā darba ikdienā mēdz saskarties ar nepatīkamām situācijām, saistībā ar bojā gājušiem cilvēkiem. Ceļu meistars stāsta, kāpēc negadījuma nācies vākt bojā gājušā cilvēka ķermeņa daļas, mašīnistiem ik pa laikam nākas piedzīvot šoku saistībā ar neuzmanīgiem pārbrauktuvju šķērsotājiem vai pat pašnāvniekiem.

"Man pašai vīrs iekļuva avārijā. Viņš vadīja lokomotīvi kopā ar dēlu. Viņi brauca uz Rīgu. Pie Olaines un Jaunolaines ir tāds vecs ceļš. Tur tagad vēl ir sliedes ar barjeru, bet tur ir uzbērta priekšā liela smilšu čupa. [...] tur mašīna pārbrauca pāri barjerai un ietriecās lokomotīvē. Pirmkārt, tā barjera norāva abiem galvas, un tās galvas uzkrita virsū lokomotīvei. Viņš izgāja, bet tur divas galvas karājas. Protams, pēc tāda stresa viņus abus uzreiz aizveda, lai to neredzētu. Kas vainīgs avārijā? –

Automašīna. Glūdā arī meitene ietiecās lokomotīvē. Arī gāja bojā, jo neapstājās pie pārbrauktuves. Tādas avārijas bija. Mūsu ministrs [toreiz] vēl teica, ka tādas sadursmes starp lokomotīvēm un automobiļiem tik bieži notiek tāpēc, ka laikiem mašīnisti piedzērušies braukā!”(Svetlana, grāmatvede, Jelgava II ekspedīcija)

Pieredzējušākajiem un prasmīgākajiem mašīnistiem ir nācies arī vest bīstamas kravas, piemēram, kodolieročus. Pārvadājums tika īpaši organizēts, tajā piedalījās tikai augstākā līmeņa speciālisti un tika nodrošinātas augstākā līmeņa drošības prasības.

“Man ir nācies redzēt arī dzīvu atombumbu savā mūžā. [...] Bija speciāli tādi bagāžas vagoni. Tas izskatījās kā pasažieru vagoni. Tam taisījās vaļā gala durvis. Nāca ārā tāda platforma, un uz tās platformas virsī bija tā bīstamā krava. Tas viss process notika tā, ka mani sūtīja uz Tukumu ar kravas vilcienu. Toreiz es biju mašīnistu instruktors. Tukumā mani izsēdināja ārā. Tukumā bija pastāvīgi manevru lokomotīve. Mašīnistu – mājās, maiņa viņam tika atcelta. Es uz lokomotīvi par mašīnistu. Pavadītājs man bija Tukuma stacijas priekšnieks. Pirms tā darba uzsākšanas, atnāca mūsu dzelzceļa VDK un armijas pārstāvis. Viņi jau mani kuru reizi bija redzējuši, pazīst pēc ģimja, bet vienlga bija jāuzrāda dienesta apliecība jebkurā gadījumā. Tikai tad mēs sākām kaut ko darīt. Tad stūma to sastāvu iekšā tajā karjerā. Tur nāca 6-8, vienreiz pat 12 vagoni. Vienu vagonu izkrāva, to pavilka, un atbrīvoja vietu nākamajam vagonam, lai varētu kraut. Tādā veidā mēs strādājām.

“[...] ik pēc 20 m stāvēja zaldāts ar automātu, rācija viņam bija. Visapkārt bija apsardze. Tur netālu, kādus 200 m no tās izkraušanas vietas gāja grants ceļš. Kaut kur ap 3:00 naktī es redzu, ka motociklists brauc, tad nodziest tā uguns, bet pēc kāda laika atkal iededzas un pabrauc. Un es skatos, ka no krūmiem armijas bobiks ārā uz tā ceļa. Nezinu, kas tur notika, bet es tikai redzēju, ka uguns iedegas un mocis pazūd lielā ātrumā no tās vietas. Tur tādā ziņā bija ļoti stingri.”

“Bija pat bīstama situācija. Kad visu to veda ārā, tas arī notika tādā pašā garā – ar lielu noslēpumainību. Tonakt 12 vagonus krāvām. Es izvilku to sastāvu ārā uz Tukuma staciju, un no Jelgavas jau bija atnākusi vilciena lokomotīve, kura ņems un vedīs tālāk tos vagonus. Mēs abi divi ar to VDK pārstāvi ieejam pie stacijas dežuranta, un sēžam un gaidām, kad noformēs dokumentus uz to sastāvu. Tos dokumentus formēja tikai stacijas priekšnieks. Citam nevienam pielaide nebija tiem dokumentiem. Atnesa dokumentu paketi, cauri bija plomba, un vilciena svars un vagonu skaits. Viss! Vairāk nekā - ne stacija, uz kuriem ies, nekā nebija norādīts. Tie dokumenti uz lokomotīves tika pārvadāti. Mēs tagad saņemam tos dokumentus, un tas VDK pārstāvis arī brauca ar mūsu lokomotīvi uz Jelgavu. Sastāvs ar vilciena lokomotīvi stāvēja uz 6. ceļa, bet mēs gājām gar pirmo. Neko ļaunu nedomājot, griezām tā šķērsām nost, lai ietu uz lokomotīvi. Uzreiz: “Stāvi! Šaušu!” Apsardze. Es dzirdu, ka noklākšķ aizslēgs - automāts ir sagatavots šaušanai. Tas VDK pārstāvis bļauj, bet tas neko nedzird, jo viņam rācija bija uz ausīm. Tad kaut kā sazinājāmies, atnāca apsardzes priekšnieks, un tas mūs uzreiz palaida, lai mēs ejam uz lokomotīvi, bet jušana nebija diez ko patīkama, godīgi sakot. Visi tajā apsardzē tiem “stiprajiem” vilcieniem, kā mēs tos saucām, bija melnie čurkas, šķibacainie. Neviena latvieša, krieva vai baltkrieva nebija. Tikai šitie, bet tie jau nesaprot – ja bēg, tad viņi šauj. Tā kā joki bija mazi.” (Pēteris, mašīnists, instruktors, depo vadītājs)

5. KĀ MĪLĒJUŠI DZELZCEĻNIEKI?

5.1. Dzelzceļnieku dzimtas stāsti

Dzelzceļnieku dzimtas veidojušās sākotnēji nejauši izvēloties dzelzceļnieka profesiju un pēc tam atrodot dzīvesbiedru starp dzelzceļniekiem vai atvedot darbā uz dzelzceļu. Pēc tam bērni bieži pat neapsver citas profesijas un turpina karjeru dzelzceļnieka profesijā. Atšķirībā no vecākiem, bērni parasti apgūst dzelzceļnieka profesiju profesionālajā izglītības iestādē.

Dodoties ekspedīcijā uz Jelgava II satikām vairākas dzelzceļnieku dzimtas, kurās jau 2-3 paaudzēs ģimenes locekļi ir izvēlējušies kādu no dzelzceļa profesijām, pārstāvjus.

Īpaši zīmīgi ir tas, ka izstaigājot Alekseja Prohorova ielu (līdz 1967. gadam tā bijusi Sesavas iela) un uzklusot leģendu par varonīgo dzelzceļnieku Prohorovu, kas bijis lokomotīves mašīnists Jelgavas dzelzceļa nodaļā no 1951. gada un kas 1966. gadā ziedoja savu dzīvību, lai novērstu nopietnu dzelzceļa katastrofu, sastapām Alekseja Prohorova radnieci. Šīs kundzes tante ir Alekseja māsa, kas nu jau ir 86 gadus veca un pirms pāris gadiem ir apmeklējusi arī Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeju Jelgavā un ar interesi izpētījusi stendu par Alekseju Prohorovu.

Kundze stāsta, kā aizsākušās viņas dzimtas darbošanās dzelzceļa jomā. Pirmais dzelzceļnieks ir kundzes tēvs, kurš pēc demobilizācijas no Padomju Armijas, uzsāka darbu kā vilcienu apskatītājs Jelgavas depo, savukārt māte strādājusi dzelzceļa noliktavā. Abiem ir divi bērni, no kuriem viens – minētā kundze, izmācījusies Daugavpils Dzelzceļa tehnikumā par ekonomisti, pēc tam apprecējusies ar mašīnistu un arī dēls ir izvēlējies mašīnista profesiju. Savukārt dēls arī apprecējies ar dzelzceļnieci. Vidējais mazdēls (13 gadi) arī vēlas kļūt par mašīnistu. Kundzes brāļa dēls arī izvēlējies dzelzceļnieka profesiju.

Es esmu dzelzceļnieku pēctecis. Man gan mamma, gan tētis strādāja uz dzelzceļa. Man rados visi ir vai nu dzelzceļnieki, vai nu autovadītāji. Citu profesiju nav. Mans vīrs ir mašīnists, mans dēls ir mašīnists. Vedekla man ir dispečere. Es jau esmu pensijā, bet biju grāmatvede Jelgavas lokomotīvu depo. Mēs visi savulaik esam beiguši Daugavpils Dzelzceļa tehnikumu.” (Svetlana, ekspedīcija Jelgava II)

Situācija veidojas tāda, ka savējie iesaka viens otram darba vietu dzelzceļā un arī palīdz iekārtoties darbā, tādējādi veidojas paziņu, draugu un radu “tīkli”, kas izvēlējušies darbu dzelzceļa nozarē.

Kāds ilggadējs Palīdzības vilciena darbinieks stāsta, ka savulaik iekārtots darbā ar sievas tēvoča palīdzību, kā arī kolektīvā strādā gan tēvoča dēls, gan vēl vairāki citi tuvinieki. Ar smaidu saka, ka kolektīvs ir izveidojies gluži kā “ģimenes uzņēmums” (semejnjij podrjad), kurā viens otru labi pazīst un var uzticēties.

“Mūsu mehāniķis te netālu dzīvo. Viņš joprojām strādā. Viņam vēl 2 gadi ir palikuši, ko strādāt, līdz pensijai. Viņu ievilka viens biedrs uz dzelzceļa. Mums bija tādas kā strādājošās ģimenes. Es ar to onkuli strādāju. Viņa sievastēvs arī strādāja uz dzelzceļa. [...] Tur bija ne tikai paziņas, bet tēvs un dēls strādāja. Tēvs strādāja un dēlu ievilka. [...] Visi kopā strādāja. Tāpēc mums tā sanāk, ka kopā strādājam un kopā atpūšamies.”

Šķiet, ka ir veidojušās mašīnistu dzimtas, kā stāsta pētījuma dalībnieki, tad mašīnistu dēli samērā bieži arī izvēlas mašīnista profesiju un dažkārt pat ir bijuši pārinieki darbā – tēvs mašīnists un dēls – mašīnista palīgs.

Mašīnists Sergejs stāsta, ka viņš izaudzis dzelzceļnieku mikrorajonā, māte strādājusi dzelzceļa noliktavā, un viņš, iedvesmojoties no tuvākajiem kaimiņiem, arī izvēlējies mašīnista profesiju. Viņam pašam ir meitas, kas izvēlējušās citas profesijas.

Tiek minēts arī tas, ka tēva vai vecvecāku ietekmē tika izvēlēta dzelzceļnieku profesija. Kā galvenie argumenti tika minēti - dzelzceļš ir stabila organizācija, tajā vienmēr būs darba vietas un regulāri izmaksās atalgojumu.

Vairāki Jelgava II ekspedīcijā sastaptie dzelzceļnieki stāsta, ka dzīvojuši šajā rajonā jau kopš bērnības – kāds no vecākiem ir bijis dzelzceļnieks un kaimiņos arī dzīvojuši visi dzelzceļnieki. Tā viens mašīnists stāsta, ka kaimiņu dzīvokļos dzīvojušas mašīnistu ģimenes un viņam jau no bērnības šķitis, ka jāizvēlas mašīnista profesija, tas bijis pašsaprotami.

"Izvēlējos dzelzceļu, jo visi kaimiņi tur strādāja. Blakus mašīnists dzīvoja. Augšā mašīnista palīgs dzīvoja. [...] Es pat neko citu negribēju. Dažreiz bija vēlme aiziet un nodarboties ar kaut ko citu, bet tas bija 90-jos gados. [...] Darbs bija stabils, vienmēr algas tika izmaksātas." (Sergejs, ekspedīcija Jelgava II)

Jāatzīmē, ka tās pārmaiņas, kas norit Latvijas dzelzceļa nozarē, ir ietekmējušas arī dzelzceļnieku dzimtu pēctecību – darba vietu un darba intensitātes sarūkuma dēļ, daudzi bijušie mašīnisti ir mainījuši profesiju un darbības nozari vai izbraukuši no Latvijas.

"Mans dēls arī strādāja par mašīnistu. [...] Aizgāja uz celtniecību. [...] Sāka maz maksāt. Vienu brīdi maz maksāja. Cik tad viņi tur izbrauc!? Divreiz, trīsreiz nedēļā vai pat vienreiz nedēļā. Dažs negrib iet prom, jo ir žēl un pierasts. Viss ir pagalam. [...] Avīzē mūsu ministrija ir pateikusi, ka mums dzelzceļš nav vajadzīgs. Glābs tikai lidostu." (Nadežda, vagonu apskatītāja)

"Mūsu dēls arī strādā uz dzelzceļa. Pabeidza Rīgas Dzelzceļnieku tehnikumu. Otrs arī pabeidza tehnikumu. Viņš atnāca strādāt uz dzelzceļa. Viņam alga bija 300 eiro. Būtu strādājis, bet viņš negribēja. Izbrauca uz Angliju. Viņš nebija pilsonis." (Vladimirs, metinātājs)

Ruslans un Irina abi visu karjeru aizvadīja dzelzceļā un darbu tajā turpina arī dēls. Paralēli darba dzīvei abi ļoti novērtēja dzelzceļa arodbiedrības sniegtās iespējas doties ekskursijās un atpūtā. Tas ir devis iespēju kopīgi atpūsties un pavadīt brīvo laiku.

Lai arī ir dzimtas, kurās arī ceturta paaudze plāno kļūt par dzelzceļnieku, tomēr stāstos ieskanas arī nožēla, ka, samazinoties kravu apjomam, samazinās arī darba vietas dzelzceļā un arī dzelzceļa kā karjeras iespējas prestižs.

Liela ietekme dzelzceļnieku dzimtas turpinājumam ir priekštečiem, kuri, apzinoties dzelzceļa kā struktūras stabilitāti, tā virzienā ir arī "bīdījuši" savus bērnus.

"Visi, kas strādāja un 90-jos gados gāja pensijā, viņi visi mācījās Ļeņingradas Dzelzceļa institūtā. Uz šejieni visi tika nosūtīti. Viņu bērni jau neko citu bez dzelzceļa nav redzējuši - atkal uz Ļeņingradas institūtu. Tad parādījās Rīgā tā filiāle."

"tā bija mana ietekme. Tas ir 1994.-1995. gads, kad sākās viss. Manam [red.piez.] Puikam bija 16 gadi. Tad jau bija visa tā tirdzniecība, mafija, narkotikas... Nodomāju, ka ir jāņem zem sava spārna. Paņēmu viņu strādāt uz to pašu НГЧ, civilbūves distancē." (Ruta, strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste)

5.2. Dzelzceļnieku romantika un ģimenes dibināšana

Kā stāsta laikabiedri, jaunie speciālisti bieži satikās un ieskatījās viens otrā vai nu darba vietā, vai kopmītnēs, vai ārpusdarba pasākumos – sportojot, pašdarbības kolektīvos, u.c. aktivitātēs. Dažkārt laulība nebalstījās romantiskās attiecībās, bet gan ļoti praktiskos apsvērumos – divatā ir vieglāk nodrošināt ērtāku dzīvi un mājokli.

No dažādām vietām jaunie speciālisti tika norīkoti savās jaunajās darba vietās un tur arī iepazinās. Satikās cilvēki, kas varbūt citos apstākļos nemaz nesatīktos. Arī mūsu pētījuma dalībnieku vidū bija pāri, kas dalījās ar saviem iepazīšanās stāstiem. Tika stāstīts, ka kopmītnes bija vieta, kurā varēja nolūkot gan iecerēto vīru, gan sievu. Un daži laikabiedri stāsta, ka personīgi pazīst daudzus pārus, kas ieskatījās viens otrā tieši kopmītnēs. Kopmītnēs ir notikuši arī izklaides pasākumi, piemēram, dejas, vēlākos gados pat diskotēkas.

Meitene no Kurzemes tika norīkota darbā Krustpils dzelzceļa nodaļā, puisis no Aglonas puses arī tika norīkots darbā Krustpils stacijā, abi tur arī satikās un nodibināja ģimeni, nosvinot tolaik tik populārās "komjauniešu kāzas".

"Krustpilī mums bija komjauniešu kāzas. [...] Es toreiz uz darbu gāju [armijas] galifē biksēs, jo nebija, ko citu īpaši vilkt. Mans draugs Vasja gāja uz dejām dzelzceļnieku kultūras namā Krustpilī. [...] Pēc tam Vasja atnāca un teica, ka tur esot viena jauka meitene...." (Vitālijs)

"Jā, un tur [dejās] [Vasja] iepazinās ar manu kolēģi [bērnu dārza audzinātāju], ar kuru mūs aizsūtīja strādāt [uz Krustpilī]. Es biju [vakarā, kad notika dejas] aizbraukusi pie vecākiem. Atbraucu atpakaļ, bet [kolēģe] Aņa saka, ka tādi jauki puisi esot atbraukuši no dienesta! Viņa saka: "Ejam uz staciju! Vienkārši tāpat. Iziesim cauri, varbūt satiksīm." Gājām, un satikām Vitāliju. Viņš tā vienkārši pagāja garām, bet, par cik viņš bija tajā formā, jo viņam nebija, ko vilkt, tad viņš tāds nosarcis pagāja garām." (Jāņa dzīvesbiedre)

Meitene no Tukuma nonāca darba vietā Jelgavā un aizrāvās ar slēpošanu. Puisis no Baltkrievijas tika norīkots darbā Jelgavā un arī aizrāvās ar slēpošanu. Abi iepazinās slēpojot un nodibināja ģimeni, arī nosvinot komjauniešu kāzas.

"Kad atnācu uz Jelgavu, man ļoti patika sportot. Tukumā es no draudzenes brāļa slēpes ņēmu. Lokomotīves sporta organizācijas instruktors uzreiz grāba cieta tos, kas kaut ko sportoja, skrēja vai darīja. Tos piesaistīja. Tā mēs iesaistījāmies, un tajā pašā ziemā jau uzreiz notika dzelzceļa sacensības. Tad mēs bijām Baltijas dzelzceļš. Braucām uz Viļņu, un Igaunijā notika slēpošanas sacensības. Tas jau bija Baltijas mērogā. Sākumā jau bija tikai Latvijā. Salasījās komanda. Tur bija arī no sakaru distances. Viens puisis man palīdzēja slēpes smērēt un aiznesa arī līdz startam. Sāka izrādīt uzmanību slēpotājam." (Lidija)

"Nu galvenais, ka pirmais skūpstis bija vilcienā Ventspils-Rīga, kad no Tukuma braucām. Slēpojām Tukumā un braucām uz Jelgavu vienā kupejā." (Lidijas dzīvesbiedrs)

"Maijā-jūnijā mēs kopīgi uz Batumi 1963. gadā aizbraucām. [...] pirmoreiz vasara pie jūras. Tas bija tikai atvaļinājums. Laikam 2 nedēļas. Tad mēs vēl tikai cerējāmies, saskatījāmies. (rāda albumu ar ielīmētām divām biļetēm) Te vēl ir datums, kurā tā biļete ir izsniegta – 1963. gada 15. aprīlis." (Lidija)

Pāris ziemas sākumā nosvinēja komjauniešu kāzas, kurās, kā izrādās, bija savas īpašās līgavas zagšanas tradīcijas ar līgavas aizvešanu uz signalizācijas un sakaru distances ēku.

"Tajā klubā vienmēr tika rīkotas svinības, kam ir 50, vienkārša tauta tur precējās. Lai mičotu, mani nospēra un aizveda uz veco 2-stāvīgo ēku, kur mums bija sakaru distance. To ēku bija būvējuši vācu

gūstekņi. Blakus tās divas ēkas uzbūvēja Dzelzceļa Jelgavas nodaļa. Tur mani aizveda, lai vīrs mani meklē. Tāds paradums bija. Pati labprātīgi arī aizgāju” (Lidija)

“Mums [kāzās] dāvanas nesa, bet Lokomotīves instruktors mums slēpju pāri uzdāvināja. Es baltā kleitā stāvu ar slēpēm rokā. Tā simboliski. Ir vēl bildīte. Katram savu pāri slēpes, tāpēc ka mēs bijām slēpotāji. Lokomotīve apgādāja ar inventāru – slēpēm, zābakiem. Tie zābaki ilgi – 20 gadus - kalpoja. Vilnas sporta tērps joprojām ir. Dārzā var valkāt.” (Lidija)

“Mums bija ziemas laikā, decembrī, kāzas, jo nākamā diena, 5. decembris, bija brīva. Tā bija PSRS Konstitūcijas diena. Mums bija 4. decembrī, lai iekristu vairākas brīvdienas.” (Lidija)

Kad Lidijas jaunais vīrs bija jau kļuvis par Jelgavas stacijas priekšnieku, to novērtēja arī Lidijas struktūrvienības vadītājs. Kā stāsta Lidija, viņš teica, lai obligāti nosauc savu uzvārdu! *“Tu sauc savu uzvārdu, lai uzreiz bijāšana ir!”* Viņš gribēja parādīt, ka te tāda strādā sakaros! Jaunais uzvārds ir palīdzējis veiksmīgi risināt dažādus jautājumus ar kolēģiem citās struktūrvienībās.

Protams, ne visu dzelzceļnieku laulības bija uz mūžu. Cilvēki mēdza precēties un šķirties un precēties vēlreiz. Arī nākamie dzīvesbiedri nereti tika noskatīti darbā vai kopmītnēs. Kā viens no šķiršanās iemesliem tika minēts arī maiņu darbs, tas, ka abiem dzīvesbiedriem darba grafiks traucējis veidot ģimenes dzīvi un attiecības izjukušas. Kā arī visbiežāk veidojušās situācijas, kad sievietēm papildu darba pienākumiem bija pilnībā jāuzņemas rūpes par mājas darbiem un bērnu audzināšanu un ne visi pāri bija uz to gatavi.

“Bija problēmas. Viņai darbalais bija no 8:00 līdz 17:00. Kurai sievietei patīk, ka vīrs diennaktīm nav mājās? Un nav tā, ka tu atbrauc, un tad 3-4 dienas esi mājās. Ļoti bieži bija tā, ka diennakti neesi bijis, 12 stundas pagulī, un atkal projām uz diennakti, jo kustība gāja ļoti intensīvi. Mums garākais bija Jelgava-Klaipēda – 230 km. Tur mazāk par diennakti turp-atpakaļ nekādi nesanāca, jo Klaipēdā noteikti bija jāiet gulēt, atpūsties pēc reisa. Atpūtai bija jābūt ne mazākai par pusi no darba laika, bet darbalais uz Klaipēdu bija 9 stundas. 4,5 stundas obligāti bija jāguļ. Parasti jau 4,5 stundas ļoti reti sanāca gulēt. Pat ir bijušas 12 stundas, jo pēkšņi nebija vilciena, ko vest atpakaļ. Guli un gaidi! Tas viss ļoti ievilkās. (mašīnists)

Savukārt citiem dzelzceļnieku pāriem maiņu grafiks palīdzējis, piemēram, pašiem uzaudzināt bērnus, jo vietas bērnudārzā nav bijušas, bet atļauties algot auklīti nav varējuši.

Dažkārt attiecību pamatā nav bijušas dziļas romantiskas jūtas, bet gan vēlme dzīvot ērtāku dzīvi kopā. Arī šādas attiecības ir bijušas noturīgas, dzīvesbiedri viens par otru rūpējušies, dalījuši mājas un saimniecības pienākumus uz abiem, kā arī abi kopā varēja izkārtot labāku dzīvoklīti.

“Viņa [sievā] bija strādīga, normāla saimniece. Mājās vienmēr viss kārtībā bija. Ļoti laba. [...] Mēs dzīvojām kopā un sarakstījāmies tikai vēlāk. Uzreiz nē. Kādu gadu laikam vai vairāk [nodzīvojām]. Kāzas arī nerīkojām.[...] Katrs savā uzvārdā palikām. Ko tur mainīs pasi atkal? Liekas problēmas.” (meistars)

Irina un Ruslans iepazinās jau Jelgavā, Ruslans bija dzelzceļnieks jau otrajā paaudzē, bet Irina bija atbraukusi pie onkuļa un abi iepazinās. Pēc tam Irina pabeidza kursus uz dispečeriem un staciju dežurantiem, un abi ar Ruslanu kopīgi dzelzceļā nostrādāja vairāk kā 40 gadus.

“Es pati esmu no Ukrainas. Stājos Medicīnas institūtā Ukrainā, bet netiku. Te man dzīvoja onkulis. [...]. Te es iestājos. Nomācījos 3 gadus, bet 4. kursā satiku šo vīrieti. Viņš man sagrozīja galvu, un es apprecējos ar viņu. Man ir nepabeigta medicīniskā izglītība. Tas, protams, bija stulbi. Ja būtu bijuši vecāki un onkulis būtu dzīvs, tad varbūt būtu savādāk, bet tajā gadā mans onkulis nomira un tā sanāca, ka es apprecējos. Tobrīd man bija vidējā izglītība.” (Irina)

Par aprēķina laulībām dzelzceļnieki nerunā vai arī izvēlas atbildēt izvairīgi – šķiet, ka šīs profesijas pārstāvji, kas sevi apzīmē kā tādus, kas cieši turas kopā, draudzīgi un nenodod viens otru, arī pēc vairākām gadu desmitēm tur doto vārdu. Tiek norādīts, ka pazīstamo lokā nezina nevienu, kas, apprecoties vai šķiroties, izmantojis kādas viltības, lai tiktu pie lielākas dzīvokļa platības.

Dienesta romāni nebija dzelzceļnieku ikdiena, bet tomēr reizi pa reizei gadījās. Par dienestu romāniem dzelzceļnieki runā nelabprāt un bija intervijas, kur jau pēc vairāku desmitu gadu noilguma kāda dzelzceļniece no citas uzzināja par savas labas draudzenes sānsoli. Dienesta romāni nereti tika glabāti noslēpumā kā privātā lieta, tomēr gadījās arī, ka, ja darba vietā priekšnieks pieķēra laulības pārkāpšanā, tad pārkāpēju pazemināja amatā. Tas tika darīts, lai cienītu ģimenes vērtības un saglabātu tās. Nav gan zināms, vai tas līdzēja.

5.3. Dzelzceļnieku sievu stāsti

Bieži bija tā, ka ģimenes labklājības nodrošināšanai un ceļšanai dzelzceļā strādājošais vīrs iekārtoja tajā strādāt arī sievu. Tomēr saspringtais darbs grafiks, abiem strādājot dzelzceļā, bija grūti savienojams ar ģimenes dzīvi un sievietēm nācās uzņemties dubulto slodzi – gan darbu dzelzceļā, gan darbu mājās.

Vairākos uzklautajos dzīvesstāstos uzzinājām, ka vīrs dzelzceļnieks ir bijis tas, kas iekārtojis savu dzīvesbiedri darbā dzelzceļā vai rosinājis mainīt specializāciju. Motivācija pārsvarā saistīta ar darba stabilitāti, iespējām uzlabot sadzīves apstākļus un gūt papildus labumus no resora abiem.

"Mēs tad dzīvojām Krustpilī. Mana pirmā izglītība ir bērnudārza audzinātāja. Es beidzu pedagoģisko skolu. Kad visi sāka tur [Leņingradas Dzelzceļa institūta neklātienē] mācīties, tad Vitālijs teica: "Ējam abi"! Viņš teica: "Cik ilgi tur ar lellēm krāmēsies bērnudārzā?" (dzelzceļnieka dzīvesbiedre)

Sievas iekārtošana darbam dzelzceļā bija aktuāla arī pēc neatkarības atjaunošanas, kad citas darba vietas Jelgavā un tās apkārtnē tika likvidētas un līdz ar to arī ģimenes apstākļi pasliktinājās.

"Kad 1992. gadā viss pajuka, es kā kasīere paliku bez darba, jo visi pārgāju uz krājbankām. Tad viņš mani iefūrēja depo kompresoros. Tur bija gaisu jāpumpē. Man pilnīgi bail bija, bet iegājās. [...] Beigās galvenā grāmatvede prasīja, vai es negribu nākt par kasieri? Es teicu, ka labi, bet 2000. gadā atkal viss pajuka. Tur palika remontnieki, bet mašīnisti atsevišķi visi aizgāja. Tad man piesolīja Rīgā mašīnistiem algas maksāt. Es braukāju. Un 2003. gadā atkal viss pajuka. [...] Aizgāju uz dzelzceļnieku slimnīcu garderobē strādāt. Aizvilka mani tur, bet tur bija pa 12 stundām divas dienas jāstrādā. Es to nevarēju izturēt. [...] Beigās viņiem no depo aizgāja apkopēja dekrētā. Tad es tur aizgāju. Nostrādāju no 2007. līdz 2010. gadam. Viņu palaida pensijā, un viņš pateica, ka vairs nevadās mani. Tad es arī tiklīdz 60 gadi palika, tā aizgāju priekšlaicīgajā pensijā." (dzelzceļnieka dzīvesbiedre)

Maiņu darbs tika uzskatīts gan par priekšrocību, gan trūkumu. Dažkārt pateicoties maiņu darbam varēja sabalansēt ģimenes dzīvi – piemēram, nodrošināt mazu bērnu pieskatīšanu uz maiņām (daudzas ģimenes izjuta vietu trūkumu bērnudārzos), bet dažkārt tas bija traucēklis, jo kāds no pāra nebija apmierināts ar šādu dzīves ritmu, jo bija jāpavada vakari un dienas vienam pašam.

"Priekšnieks pieņēma mani, un tā mēs gājām – vīrs uz mājām, es uz darbu. Tā mēs ilgi gājām. Pēc pusotra gada, es nezinu, kā tur sanāca, ka mēs paņēmām manus vecākus no Latgales šurp. Tad mammīte skatījās meitu. [...] Tā mēs audzinājām. Dēlu tiešām audzināja mamma, bet mēs gājām

un strādājām. Tā uz maiņām visu laiku. Pēc tam vienā maiņā strādājām. Mājās kopā un darbā kopā.” (Nadežda)

Kāda sieviete stāsta, ka būt mašīnista sievai nozīmē to, ka visos nozīmīgajos pasākumos viņa piedalās viena – bez vīra, jo vīrs vienmēr reisā kaut kur brauc, nav iespējams paļauties uz vīra atbalstu ikdienā.

”Nezinu. Nevar teikt, ka tas ir labs, ja tu ej ciemos pie saviem draugiem 25 gadus, bet viņi nezina, kā izskatās tavs vīrs, jo viņa nekad nav pie galda. Jaunais gads – viņš ved sastāvu, dzimšanas diena – viņš ved sastāvu, atvaļinājums vasarā viņam bija reizi četros gados. Piemēram, ja kabinetā strādā četri cilvēki, visi nevar aiziet atvaļinājumā jūnijā vai jūlijā. Ja arī ir divi bērni, tā nav nekāda privilēģija. Visi iet pēc kārtas kaut vai uz divām nedēļām. Viņiem tā nebija. Viņiem deva atvaļinājumu uz mēnesi. Ne velti mašīnisti gāja pensijā 55 gadus. Viņi arī šobaltdien var iet pensijā 55 gadus. Vēl 35 vai 45 gadus pensijā iet balerīnas un radiologi tikai. Es visu mūžu ciemos esmu gājusi viena. Viņa nekad nebija. Atvaļinājumā dažreiz braucām, bet tas bija reizi četros gados, jo, ja ir decembrī, kur tad tu brauksi? Agrāk jau uz Ēģipti aizbraukt nevarēja.” (mašīnista dzīvesbiedre)

Arī viens no mašīnistiem stāsta, ka savulaik darbā strādājis garas stundas un bērnu audzināšana un mājsaimniecības rūpes bija sievai vienai pašai. Arī vadītāja sieva stāsta, ka bija jāreķinās ar to, ka vīrs ļoti vēlu vakaros nāca no darba mājās un viņai pašai bija jāuzņemas visas rūpes par bērnu audzināšanu un mājas soli.

”Man bija dežūra 12 stundas oficiāli. Man ļoti patika tāds darba ritms. Pa dienu 12 stundas un nākamā pa nakti, un tad 2 dienas ir brīvas. Tāpēc varēju slēpot, varēju darīt visu ko. Tad vēl 1970. gadā mums sākās tūrisms krietni. Mūsu Lokomotīves komandu pat nosūtīja uz vissavienības mēroga sacensībām. Priekšnieks (vīrs) jau nevar nekur tikt! Viņam bija pārnēsājama radio pat uz jahtas līdz. Ar jahtām braucām no Jelgavas uz Lielupi PSRS Jūras kara flotes dienā.”(priekšnieka dzīvesbiedre)

Dzelzceļnieki savā starpā bija ļoti draudzīgi un visi svētki tika svinēti arī ar kolēģiem. Piemēram, ja sieva nestrādāja dzelzceļā, tad vīra dzelzceļa kolektīva draudzība jau tā saspringtajā ikdienā, kurā laulātie neredzās bieži, varēja negatīvi ietekmēt saskaņu ģimenē.

Ņemot vērā toreizējās sakaru iespējas, no mūsdienu skata izaicinoša šķiet ģimenes situāciju risināšana. Piemēram, palīdzības vilciena darbinieks stāsta, ka izsaukuma gadījumos viņš atstāja sievai uz virtuves galda zīmīti, savukārt, sieva atgriežoties no darba jau skatās – palīdzības vilciens nav stacijā, tātad vīrs ir izsaukumā. Parasti arī nav bijis iespēju piezvanīt uz mājām un informēt ģimenes locekļus par savu atrašanās vietu un atgriešanās brīdi.

”Jā, skrien uz vilcienu un brauc, un nezini, cik ilgi tur būs jāstrādā un kad atgriezīsies.[...] Mums jau nebija padomju laikos mobilo telefonu. Nebija arī laika, lai zvanītu. Atbraucām un vajadzēja strādāt.[...] Mājas telefons bija, bet vajadzēja iet pie priekšniecības un lūgt atļauju, lai piezvanītu uz mājām, bet priekšniecība tur sēdēja un plānoja visus darbus. Nu labi vēl, ka zīmīti paspēju uzrakstīt, ka aizbraucu. Toreiz te vēl 6. autobuss brauca līdz mums. Kad tas te atbrauca, tad jau [sieva] varēja redzēt – ja vilciena nav, tātad viss skaidrs, ka esam kaut kur aizbraukuši.” (Pāvels)

5.4. Dzelzceļnieku bērnības stāsti

Dzelzceļnieku bērni ar sajūsmu atceras tos savus bērnības brīžus, kad varēja doties līdz uz darbu tētim (retāk mammai – mammām bija “garlaicīgāki” darbi). Bija arī gadījumi, kad bērnam netika

nodrošināta vieta bērnu dārzā un tā bija ikdiens – doties līdz kādam no vecākiem uz darbu. Tēta darba vieta, piemēram, Jelgavas depo, tika uztverta ar sajūsmu – bijis interesanti tur visu apskatīt.

Lai arī bērnu atrašanās dzelzceļa teritorijā nebija atļauta, Padomju laikos tas tika pieļauts un vadība "pievēra acis" uz šiem pārkāpumiem.

Kundzes tēvs arī ir bijis dzelzceļnieks, nostrādājis 33 gadus "uz dzelzceļa". Tēvs strādāja no 1962. gada līdz pensijai. Tēva darbavieta bija СМП - структурально-монтажный поезд 363. Atceras, ka bērnībā braukusi kopā ar tēti komandējumos. Tas bija tā, jo Garozā nebija bērnudārza. Viņas bērnudārzs bijis pie tēta uz drezīnas. Tētis iekārtojās īpašu matraci, uz kā sēdēt. Un tā izbraukāta visa Latvija krustām šķērsām. Tā kā bērnudārza nebija, bērnu nebija, kas pieskata, priekšnieks "aizvēra acis" uz šo un ļāva tētīm bērnu vadīt līdz. Ļoti patika bērnībā kopā ar tēti braukt šajos komandējumos – zināja visas stacijas, kādi kurā āboli – kur tie garšīgākie! Viņa bijusi ļoti paklausīga – zināja, kad, kur drīkst vai nedrīkst kāpt vai iet. Iemācījās arī dzelzceļa signālus un zināja, kad drīkst/nedrīkst braukt, jāpalaiž vilcieni. Kundzes māte arī bijusi dzelzceļniece, dežūrēja uz pārbrauktuves – viņa nevarēja bērnu paņemt līdz, tur bērnam nebija, ko darīt, bija garlaicīgi. (pētnieka piezīmes, ekspedīcija Jelgava II)

Tāpat tika stāstīts, ka bija jādodas tētīm palīgā labiekārtot topošo dzīvokli. Tas ir bijis gan interesanti, gan sajūsminājusi doma, ka drīz būs iespēja dzīvot savā atsevišķā istabā. Kā arī jaukākās bērnības atmiņas saistās ar iešanu tētīm līdz uz darbu.

"Bērnībā gāju līdz uz tētīm uz darbiem, varēja uz parovoza uzkāpt, tāda īpaša smarža, tādi varenī vīri strādāja. Man toreiz ļoti patika. Bija garāžas sabūvētas pie Prohorova ielas, tur bija arī pagrabā ierīkotas. Tur arī braucu tētīm līdz darboties. Kādreiz pārgājām no Zirgu ielas vienistabas dzīvokļa uz divistabu dzīvokli sēit (Aspazijas ielā) un man 13 gadu vecumā bija sava istaba un vēl ar lodžiju! Dzīvokli bija pat atsevišķa tualete." (pētnieka piezīmes no ekspedīcijas uz Aspazijas ielu)

Dzelzceļniekiem bērnībā un pusaudža gados reti ir bijis sapnis nokļūt šajā jomā. Protams, lielāka iespēja ir bijusi tad, ja vecāki ir strādājuši dzelzceļā un sliedes bijušas acu priekšā – "kad tas ir viss, ko tu redzi".

"Mans tēvs ir visu mūžu bijis dzelzceļnieks. Ūdens pumpētavas mašīnists. Viņš lokomotīvēm ūdeni gādāja līdz pensijai. Mamma arī visu mūžu bija dzelzceļniece. Priekules stacijā strādāja par biļešu kasieri. Mamma smējās, ka pirmais, ko es iemācījos pateikt bija – es būšu mašīnists. Mēs dzīvojām Priekules stacijā, 2. stāvā. Es jau par lokomotīvēm biju tādā sajūsmā, ka es izdzirdēju tās svilpienu, un es jau varēju pateikt, kāds lokomotīves numurs nāk! Tā es no tā mērķa neatkāpos. Mācoties vidusskolā, kaut kur 7. klasē, bija tāds slavens vilciens Liepāja-Vaiņode, kuru pēc tam "nokoda" un lieli skandāli bija. Es iepazinos ar vienu mašīnistu Vasīliju Novikovu. Viņš ik pāris vakarus ar to vilcienu brauca līdz Vaiņodei. Es regulāri ar viņu, kad viņš brauca, braucu līdz Vaiņodei un atpakaļ līdz Priekulei. Pateicoties tam, es ļoti labi uzzināju, kāds ir mašīnista un mašīnista palīga darbs. Zināju, kā ir jākopj lokomotīve, kas ar viņu ir darāms." (Pēteris)

Ne visi ilggadējie dzelzceļnieki bērnībā vai jaunībā gribējuši kļūt par dzelzceļniekiem. Sapņi ir bijuši dažādi – dažiem sapnis bijis apgūt interesantu un mūsdienīgu profesiju, kas nodrošinās arī turīgāku dzīvi pretstatā savu vecāku iespējām, kāds redzējis pilsētas vilinājumu un gribējis iegūt labo dzīvi pilsētā, kāds atkal sapņojis būt par nopelniem bagātu aktieri, bet īstenojis veiksmīgu karjeru dzelzceļa resorā. Tālāk neliels ieskats bērnības un jaunības sapņos.

Laukos uzaugusi meitene sapņoja par dzīvi pilsētā:

"Sāku strādāt jau 17 gados kolhozā. Pieņēma mani tur. Man bija paziņas kolhozā. Te bija atbraukusi (ciemos) un Jelgavā dzīvoja mammas māsa. Viņa te ļoti sen jau bija dzīvojusi. Nezinu, kas man ienāca prātā, bet es teicu, ka es kaut vienreiz dienā tik ēdīšu, bet te (kolhozā) es nedzīvošu! Es dzīvošu pilsētā! Es savācu mantiņas, un mani pavadīja mans mīļākais onkulis, tēta brālis. Viņš teica: "Varbūt nebrauksi? Padomā!" Kad es biju mazāka, viņš uz balalaikas spēlēja, bet es dejuju. Viņam vairs nebija, kam spēlēt. [smejas] Augustā es atbraucu, bet decembrī man palika 18 gadi. Faktiski mani tante piemānīja: "Brauc, brauc, viss būs, pie manis pierakstīsies! Ko tu tur vazājies pa tām pļavām?" Atbraucu, bet ne es pierakstīties varēju, ne linūzī strādāt. Neko! Braukt atpakaļ nevaru, jo tur būs vairāk runāšanas nekā labuma. Sāku pati savu dzīvi veidot. [..]

No sākuma man latviešu valoda bija ar akcentu, bet es vienalga centos runāt. Skola arī daudz ko deva. Pēc kara man latviešu skolā bija jāiet, jo līdz tai bija 2 km, bet līdz krievu skolai – 12 km. Pusdienās man līdz bija ābols un maizes gabaliņš. Tās bija manas pusdienas. Vakarā mamma kaut ko uztaisīja no kartupeļiem vai putrainiem. Labāk mēs sākām dzīvot, kad kolhozs sākās.

Tā es gribēju uz pilsētu. Kā es teicu – vienreiz dienā ēdīšu, bet dzīvošu pilsētā! Vienkārši ienāca man tajā laikā prātā un - iepūt, un neviens nevarēja pierunāt. " (Nadežda)

Laukos uzaudzis puisis sapņoja kļūt par inženieri lauksaimniecības jomā:

"Es piedzimu 1939. gadā, Baltkrievijā. Līdz skolas beigām es nekur neizbraucu. Dzelzceļu nekad neredzēju. Mums bija sava māja, tolaik (50-to gadu sākumā) tikai elektrība tika ievilkta, ikdienā mums bija petrolejas lampa. ... Bija vējš, un norāva nulles vadu. Tajā privātmājā bija pagrabs, kur kartupeļus uzglabājām. Es tur savienoju vadus un - gaisma iedegās! Visi kaimiņi brīnījās: "Kā tā!? Mums nav, bet jums ir gaisma!" Kopš tā laika es aizrāvos ar elektrību. Es pabeidzu skolu un gatavojos iestāties akadēmijā, lai studētu lauksaimniecības elektrifikāciju un mehanizāciju. Es skolu pabeidzu mūsu armijas daļā. Man tur bija pat bez eksāmeniem.

Man vecāki neko neieteica.... es ieraudzīju avīzi, kur bija reklāma par jauno Dzelzceļa institūtu, kas sāka darboties Gomeļā. Tur bija apraksts, kādi tur ir speciālisti un kādas ir perspektīvas beidzot. Es padomāju un nolēmu, ka braukšu uz turieni.

Bija konkurss tikai starp medaļu ieguvējiem. Vajadzēja nokārtot divus eksāmenus matemātikā – mutisko un rakstisko. Pirmais bija rakstiskais, un es dabūju 3. Otrajā dienā bija mutiskais. Dabūju 5. Kopā man bija 4, un es tiku iekšā!"(Jegors)

Laukos uzaudzis puisis sapņoja kļūt par aktieri, bet tēvs pieteica Daugavpils Dzelzceļnieku tehnikumā:

"Es (bērnībā) 10 km no Aglonas dzīvoju. Mana māte bija poliete. Mana māsa arī ir poliete. Es esmu latvietis. Sieva prasa, kāpēc mana māsa ir poliete? Es nezinu. Mani Aglonas baznīcā iesvētīja. To es atceros. Mēs vēl pa Aglonas apkārtni staigājām apkārt. Mēs ar zirgu un ratiem braucām tur kaut ko pārdot un kaut ko nopirkt – cūciņu vai zirgu. [...] Es Grāveros pabeidzu četras vai piecas klases. Pēc tam vajadzēja kaut kur mācīties tālāk pēc piecām klasēm. 1953. gadā Staļins nomira. Tur bija latviešu skola, bet 8 km tālāk krievu skola. Transporta nebija es ar kājām gāju tos km. Ziemā es internātā tur dzīvoju. Pēc tam tēvs nopirka velosipēdu. Es braucu ar velosipēdu. [...]

Es gāju krievu skolā. Pēc tam visur bija krievu valoda – tehnikumā, armijā, uz dzelzceļa... 9. klasē man bija drāmas pulciņš. Mans vācu valodas pasniedzējs ieinteresēja mani vācu lugās. Vidusskolā vācu valoda bija oficiāls priekšmets. Kaut ko es sapratu. Es kaut kādas lomas spēlēju. Tur vajadzēja pat skūpstīties. Es nevarēju skūpstīties, bet kaut kā jau tur sanāca. 10. klasē es sala tēvu tēloju. Mēs dažādas lugas iestudējām. Braukājām pa kolhoziem. Uzzīmējām biļetes. Neatceros, kādas bija

cenās. Nu lētas biļetes, bet, pa kolhoziem braukājot, kaut kādu naudu nopelnījām. Neatceros, kur mēs to naudu tērējām. Es daudzās lugās spēlēju.

Mums bija viens ārsts, ambulances vadītājs. Viņš nāca pie mums 10. klasē un stāstīja, kur iet mācīties. Viņš man uzdāvināja kādas 4-5 grāmatas ar aktieru fotogrāfijām. Viņas kaut kur mājas bēniņos stāvēja. Viņš man teica, lai eju uz aktieriem. Es nezinu, kāpēc? Atceros, ka bija izlaidums. Man mugurā bija tēva uzvalks un kaklasaite, jo nebija īpaši, ko vilkt. Tolaik drēbju nebija. Tā arī viss beidzās. Centos iestāties Minskā un Odesā uz aktieriem, bet nekas nesanāca.....

Māte un tēvs pieļāva jebkuru iespēju – mācīties tālāk vai palikt kolhozā strādāt. Tēvam bija 4. klašu izglītība. Tiem laikiem tā bija normāla izglītība. Viņš bija dzimis 1901. gadā. Viņš man teica, ka ir jāiet kaut kur mācīties. Māte teica, lai es ejot govīs ganīt kolhozā. Tā mēs spriedām. Tas bija normāli, nekā slikta tur nebija. Bet tad tēvs pasta nodaļā piezvanīja uz dzelzceļnieku tehnikumu. Viņi teica, ka vajag ierasties, analīzes nodot un iestājeksāmenus nokārtot. Es aizbraucu, nodevu analīzes, noliku iestājeksāmenus un iestājos tehnikumā. Man nebija nekādas nojēgas par dzelzceļu. Es atceros, ka mēs ar māti un tēvu ar vilcienu braucām līdz Daugavpilij. Tur mēs pirkām gaļu, maizi... Tik garšīga maize bija! Kamēr gaidījām stacijā vilcienu, tikmēr pusi batona apēdām. Toreiz jau mājās cepa maizi. Nu tā es iestājos tehnikumā. " (Vitālijs)

6. DZELZCEĻA MUZEJA RAŠANĀS

Dzelzceļa muzejs Jelgavā šobrīd atrodas Stacijas ielā 3. Tas ir pašu dzelzceļnieku veidots un kalpo kā apliecinājums lielajai pašu dzelzceļnieku iesaistei un mīlestībai pret dzelzceļu un darbu. Pie muzeja izveides sākts darbs jau kopš 1981. gada (un iespējams, pat ātrāk), bet pašu muzeju atklāja 1982. gada 24. decembrī. Muzejs veidots, balstoties uz pašu dzelzceļnieku ideju par tā nepieciešamību un dzelzceļnieku kopienas iesaisti. Pie tam tas viss noticis brīvprātīgi un bez finansiāla atbalsta. Muzejs bija savdabīga iespēja ne vien komunicēt ar sabiedrību, bet arī būt sabiedriski aktīvam un klātesošam dzelzceļā arī pēc darba gaitu beigām, jo tā pirmie darbinieki un aktīvisti bija veterāni.

Par muzeja rašanos interviju dalībniekiem ir dažādas atmiņas. Tie, kuri bijuši klāt pie muzeja pirmsākumiem vai dāvājuši kādas lietas muzejam, arī interviju laikā atminas un stāsta par to. Tie, kuri intervijas sniedza muzeja telpās, ar interesi aplūko esošos eksponātus un salīdzina ar to kā bija kādreiz.

Dzelzceļa muzejs savu atrašanās vietu mainījis vairākkārtīgi. Kā atminās cita dzelzceļa darbiniece, sākumā muzejs bija Dzelzceļa kluba (Kultūras nams) Sarkanajā stūrīti un tikai vēlāk ieguvis esošās telpas. Esošā muzeja ēka Stacijas ielā 3 agrāk bija dzīvojamā ēka, kurā bija trīs dzīvokļi un dzīvoja trīs ģimenes. Pēc tam tajā darbojies Jauno dzelzceļnieku klubs. No kultūras nama dzelzceļa muzejs tika pārcelts tāpēc, ka kultūras namā bija auksti.

Kā viens no muzeja pamatlicējiem tiek minēts Jāzeps Vētra, kurš aizrāvās ar informācijas vākšanu, apkopošanu un izvietojumu muzejā. Citu atminās palicis, ka muzeja idejas autori un aizsācēji ir Georgijs Faļko un Grigorijs Gektins, kuri ir bijuši vadībā ap to dzelzceļa muzeja daļu, kas bāzējās Kultūras namā. Vēl tiek minēts Jāzeps Vētra, kurš, savukārt, vairāk iesaistījies Jauno dzelzceļnieku kluba darbībā (atradās esošā muzeja telpās Stacijas ielā 3). Vēlāk pievienojies arī Leons Skandats. Jāņa Račko galvenā nozīme muzeja attīstībā ir bijusi kā organizatoram, jo viņš bija nodaļas vadītājs un bijis tas, kurš no Jūrmalas atveda (nopirka) bērnu dzelzceļu (~1985. g.), kas bija arī viens no pirmajiem eksponātiem šajās telpās. Šķetinot atmiņas, jāsecina, ka katrā no muzeja veidošanās posmiem, kāds bijis aktīvāks un vairāk pievērsies kādai konkrētai lietai.

Sākotnēji par muzeju daudzi nezināja un esot bijuši tikai "pāris raksti Dzelzceļniekā". Bet ar laiku, muzejam paplašinoties parādījās informācija un bijušie un esošie darbinieki sāka nest eksponātus un bildes. Viens no pirmajiem eksponātiem bijis bērnu dzelzceļš, ko sagādāja Jāzeps Vētra. Muzeja ekspozīcija tika veidota pakāpeniski, savācot ar dzelzceļu saistītās lietas un nododot muzejam. Bieži šie piederumi citādi būtu izmesti kā savu laiku nokalpojuši. Tā arī Jelgavas muzejā apskatāmā rakstāmmašīna ir kādas distances inženieres dāvinājums. Savukārt kāds sliežu meistars atceras, kā uz muzeju nesa detaļu no rokas pārmijas.

Interesants ir stāsts par stacijas pulksteni, kas apskatāms muzejā – tas ir paņemts no Majoru vecās dzelzceļa stacijas un noskrūvēts–naktī, kamēr neviens neredz. Par muzeju tā pirmsākumos labi vārdi nākuši arī no Maskavas augsti stāvoša dzelzceļa priekšnieka, kurš teicis, ka: *"tādu fundamentālu muzeju viņš nekur vēl neesot redzējis! Viņš pat pateicības grāmatā atstāja atsaukumi, ka viņam ļoti patika muzejs."*

Arī citiem muzeja krājumā esošajiem priekšmetiem ir īpašs stāsts. Tā, piemēram, lokomotīves 2M62 0001 nokļūšana Jelgavā stāsts – tā bijusi Rīgas depo lokomotīve, kas stāvēja Ieriķos bāzē. Laikā, kad notika eksponātu pārceļšana, Rīgai bija 47 rezerves tvaika lokomotīves, kas stāvēja kā rezerve kara laikam. Kad sadzina tur arī vagonus, tad pa naktīm sargu nebija un vagonus regulāri

uzlauza un demolēja. Tad arī lokomotīvi atdzina uz Jelgavas lokomotīvu depo, kur šobrīd atrodas vairāki muzeja krājumā esoši ritekļi. Kādu laiku atsevišķa ekspozīcija bija izveidota arī maršala bagrmjana dienesta vagonā, kurš arī šobrīd glabājas bijušajā Jelgavas lokomotīvu depo.

"Pēc tam viņš teica, ka vajag labāku bērnu dzelzceļu nopirkt. Es prasīju, kur tad tāds ir? Viņš teica, ka Jūrmalā ir kaut kāds pionieru nams. Mēs aizbraucām ar Vētru uz turieni. Un tiešām tur bija liels dzelzceļš. Neatceros kam tur bija tā prēmija, bet mēs nopirkām to lielāko dzelzceļu par 150 rubļiem." (Vitālijs)

"Gektins un Meļņiks aizbrauca uz Rīgu, uz Vēstures muzeju, lai izpētītu un paskatītos, kā stendus veidot, jo materiāli jau sāka krāties. Izrādījās, ka tur bija remonts, un tad viņi aizbrauca uz VEF kultūras namu, lai redzētu, kā tur viss ir organizēts. Paskatījās, pastaigāja pa to muzeju, un pēc tam sāka. Gekstins savās darbnīcās noorganizēja dažādu skapju izveidi. Kad vēl bija kultūras namā, tur tos skapjus izlika un kaut kā iekārtoja. Tā tas aizgāja. Kaut kādas fotogrāfijas parādījās. Gekstins un Vētra nodarbojās ar to visu kādus 5 gadus, bet bija auksti un telpas nepiederēja pašiem. Muzeju varēja uz ielas izlikt kādu dienu, jo sākās 1992. gads, kad visu iztirgoja. Tad teica, ka it kā esot viena māja, kas pēc lieluma mūs apmierināja. Tad mēs sākām domāt par pārvākšanos, kad radās šis variants. Tā mēs pārcēlāmies. Pēc 10 gadiem jumtu vajadzēja nomainīt." (Vitālijs)

"Datoru man iedeva 1998. gadā laikam. Pirms tam man bija elektroniskā rakstāmmašīna. Viņa bija te muzejā. Es nezīnu, kur tā palika. Es atstāju to muzejam. Viņa stāv kabinetā. Jā, tā ir mana mašīna. Es strādāju ar to. Tā jau bija laba, jo varēja automātiski nodzēst nost, kad ir nepareizi." (Laima, telegrāfiste, inženiere, sekretāre)

Dodoties ekspedīcijās, uzrunājām cilvēkus atsaucoties uz muzeju un tā bija mums "durvju atslēga", kas radīja cilvēku uzticēšanos un reizē nelielu neizpratni – kāpēc mūs interesē cilvēku dzīves stāsti un notikumi nevis lietas, kas varētu kļūt par muzeja eksponātiem. Daudzi dzelzceļnieki ir apmeklējuši muzeju, veduši mazbērnus un apmeklējuši Muzeju nakts pasākumus. Teju katram ir kaut kas, ko piebilst par muzeja ēku un pašu muzeju.

"Es tur esmu bijusi ar mazdēlu. Viņš tā interesējās par tām visām lokomotīvēm! Žēl, ka to lokomotīvi, kas te stāvēja, laikam Vācijai pārdeva." (Jelgava II iedzīvotāja)

"Tēvoča Ļošas (A.Prohorova) māsa ir mana tante. Viņai ir 86 gadi. Viņai ir laba atmiņa. Pirms diviem gadiem mēs bijām uz muzeju, kad bija atvērto durvju dienas. Viņa tur izlasīja visu stendu par savu brāli. Bija interesanti. Mēs arī bērnus vedām uz jūsu muzeju Muzeju naktī. (Jelgava II iedzīvotāja)

Muzejs ir pierādījums tam, cik ļoti liela nozīme Jelgavas dzelzceļā bijusi īpašām personībām, jo idejas par muzeja veidošanu bija arī citur, bet īstenojās tikai šeit.

7. PIELIKUMI

1. PIELIKUMS

Dzīvesstāstu interviju dalībniekus raksturojošā informācija

Vārds Uzvārds	Amats un struktūrvienība	Darba gadi, stāžs	Darba vietas	Ģimene
Armands	Sliežu meistars, brigadieris no 80-tajiem gadiem, 8. ceļu būves distance	1970.-1999. gadam, 29 gadi Pensijā no 55 gadu vecuma	Līvberze Brašķi	Tagad atraitnis, bija precējies ar dzelzceļnieci – ceļu strādnieci, pārbrauktuves dežuranti, nodzīvoja kopā 40 gadus.
Nadežda	Smērētāja, vagonu apskatītāja, Jelgavas depo	No 1965. gada līdz 1996. gadam	Jelgava II	Tagad atraitne, vīrs bija dzelzceļnieks un iekārtoja Nadeždu darbā dzelzceļā.
Pāvels	Dzelzceļa celtna vadītājs Jelgavas palīdzības vilcienā	No 1985. gada līdz 2017. gadam	Jelgava II	Tuvinieki vēl turpina strādāt dzelzceļā.
Irina (Ruslana dzīvesbiedre)	Aizsardzības līdzekļu pārbaudes mehāniķe laboratorijā, Remontu cehs	1974.-2020. gads (46 gadi). Pensijā no 2020. gada	Jelgava II	Vīrs pensijā, strādāja par šoferi un elektromontieri. Dēls strādā Dzelzceļa remontu cehā par elektromehāniķi.
Ruslans (Irinas dzīvesbiedrs)	No 1972. gada par automobiļa vadītāju un elektromontieris, Elektroapgādes distance	1972.-2017. gads (45 darba gadi) Pensijā no 2017. gada	Jelgava	Pabeidzis Dzelzceļa tehnikumu Rīgā. Sieva strādāja remontu cehā par aizsardzības līdzekļu pārbaudes mehāniķi. Tēvs strādāja par arodbiedrības priekšsēdētāju Jelgavā, Liepājā, Ventspilī. Dēls strādā Dzelzceļa remontu cehā par elektromehāniķi.
Ruta	1951.-1968. – telegrāfs, telegrāfiste 1968.-2001. Inženiere Distances daļā 1991. gada sekretāte Distances daļā	1951.-2001. gads. Pensijā no 1988. gada (55 gadi), bet darbs turpināts uz pusslodzi. 12 gadi sekretāres amatā, jau esot pensijā pēc 1991. gada	Jelgava	Tagad atraitne, vīrs nav bijis saistīts ar dzelzceļu. Dēls nav saistīts ar dzelzceļu. Krusttēvs Meļķis Rūdolfs strādāja distancē par pulksteņmeistaru. Tēvs strādāja par pārmijnieku neilgu laiku līdz 1940. gadam

Vārds Uzvārds	Amats un struktūrvienība	Darba gadi, stāžs	Darba vietas	Ģimene
				Tēva brālis, Anstrāts Ludvigs strādāja pēc kara.
Ivars	1968.-1971. gads - mašīnista palīgs 1971.-1976. gads Remonta ceha, lokomotīvu remontnieks, atslēdznieks No 1976. gada Remonta ceha brigadieris, 1992.-2000. g. Remonta ceha priekšnieka vietnieks remontu jautājumos	1968.-2000. g.	Jelgava II	Dzelzceļā strādāja jau vecvecāki. Sieva no 1992.-2000. g. sākotnēji Remonta daļā kompresijas cehā, pēc tam par kasieri. Vienā no intervijām piedalījās arī Jāņa dzīvesbiedre.
Lidija (Jegora dzīvesbiedre)	No 1961. gada montiere, mehāniķe, sakarniece Jelgavas Sakaru un Signalizācijas distancē	1961. gads	Tukums, Jelgava Daugavpils Jelgava	Ģimeni nodibināja ar dzelzceļnieku, iepazīs arodbiedrības sporta pasākumos.
Jegors (Lidijas dzīvesbiedrs)	No 1962. gada: stacijas dežurants, stacijas inženieris, stacijas spriekšnieka vietnieks, Jelgavas stacijas priekšnieks no 1964. gada līdz 1977. gadam; dzelzceļa arodbiedrības priekšsēdētājs Kurzemes un Zemgales reģionā, Daugavpils nodaļas vadītājs 6 gadus, Rīgas pārvaldē 3 gadus.	1962.-1999. gads	Jelgava Daugavpils Rīga Jelgava	1962. gadā pēc augstskolas pabeigšanas nosūtīts darbā uz Jelgavu.
Pēteris	Mašīnists; mašīnistu instruktors; Liepājas vagonu depo priekšnieks; Jelgavas ekspluatācijas iecirkņa priekšnieka vietnieks; Rīgas kravu pārvadājumu pārvaldes vagonu daļas galvenais specialists; vagonu ekspluatācijas daļas vadītājs	1966.-2016.	Liepāja Jelgava II Rīga	2x šķīries, 4 meitas. 2. sieva saistīta ar dzelzceļu
Vitālijs	1961. gadā pabeidza Daugavpils dzelzceļa tehnikumu Šķirotavas stacijas priekšnieka vietnieks, Rīgas pasažieru stacijas priekšnieks, Jelgavas nodaļas priekšnieks, Baltijas dzelzceļa ceļu drošības revidents,	44 gadi dzelzceļa nozārē dažādos vadošos amatos	Krustpils Šķirotava Rīga Jelgava Rīga	Intervijā piedalījās arī Jāņa dzīvesbiedre.

Vārds Uzvārds	Amats un struktūrvienība	Darba gadi, stāžs	Darba vietas	Ģimene
	Latvijas dzelzceļa priekšnieka vietnieks.			
Laima	ORS nodaļa, civilbūves distance	25 gadi <i>OPC</i> un 23 gadi civilbūves distancē	Jelgava	strādājusi ORS nodaļā un civilbūves distancē, ekonomiste

2. PIELIKUMS

Ekspedīcijās intervēto dzelzceļniekus un viņu ģimenes locekļus raksturojošā informācija

Pseidonīms	Saikne ar dzelzceļu	Ekspedīcija
Tatjana	60+ gadi. Strādājusi par ORS veikala vadītāju 80-tajos gados. Dzīvesbiedrs un vecāki ir bijuši dzelzceļnieki.	Jelgava II
Sergejs	60+ gadi/ Mašīnists, pensijā jau divus gadus. Dzelzceļā nostrādājis 33 gadus. Dzimis un uzaudzis Jelgava II dzelzceļnieku mikrorajonā, jau no bērnības sapņojis par mašīnista darbu, jo kaimiņos dzīvojuši daudzi mašīnisti.	Jelgava II
Vladimirs	66 gadi. Metinātājs, Šī gada pavasarī tika atlaists no darba štatu samazināšanas dēļ. Nostrādājis 40 gadus dzelzceļā (no 1979. gada). Šobrīd dzīvo ēkā, kas Ulmaņa laikos kalpoja kā stacija. Divi dēli pabeiguši studijas Rīgas dzelzceļa tehnikumā, viens šobrīd turpina strādāt dzelzceļa nozarē.	Jelgava II
Sarmīte	60+ gadi. Sociālais pedagogs. Nav saistīta ar dzelzceļa nozari, iegādājusies dzīvokli Jelgava II, bijušajā dzelzceļnieku mājā.	Jelgava II
Galina	70+ gadi. Bijusi vilciena pavadone, konduktore, pēc tam pārdevēja ORS veikalā, dežurante mašīnistu dienesta viesnīcā, strādājusi līdz 1993. gadam. Dzīvesbiedrs arī bijis dzelzceļnieks.	Jelgava II
Svetlana	60+ gadi. Bijusi grāmatvede un finanšu vadītāja dzelzceļa organizācijā. Dzīvesbiedrs bijis mašīnists.	Jelgava II
Aiva	60+ gadi. Tālbraucējs Valgas depo līdz 90-tajiem gadiem, pēc tam strādāja Rīgā. Dzimis un audzis mikrorajonā, atceras, kā te viss izskatījās pirms dzelzceļš uzbūvēja daudzdzīvokļu namus.	Pasta, Zirgu, Stacijas iela
Mārīte	80 gadi. Sakarniece. Strādājusi dzelzceļā no 60-tajiem gadiem. Dzīvesbiedrs arī strādājis dzelzceļa resorā par sakarnieku.	Pasta, Zirgu, Stacijas iela
Ritvars	25+gadi. Sakarnieks. Nesen sācis darba gaitas dzelzceļā, vecvecāki ļoti ieteikuši izvēlēties profesiju dzelzceļa jomā.	Aspazijas iela
Inese	45+ gadi. Dzelzceļnieka meita.	Aspazijas iela