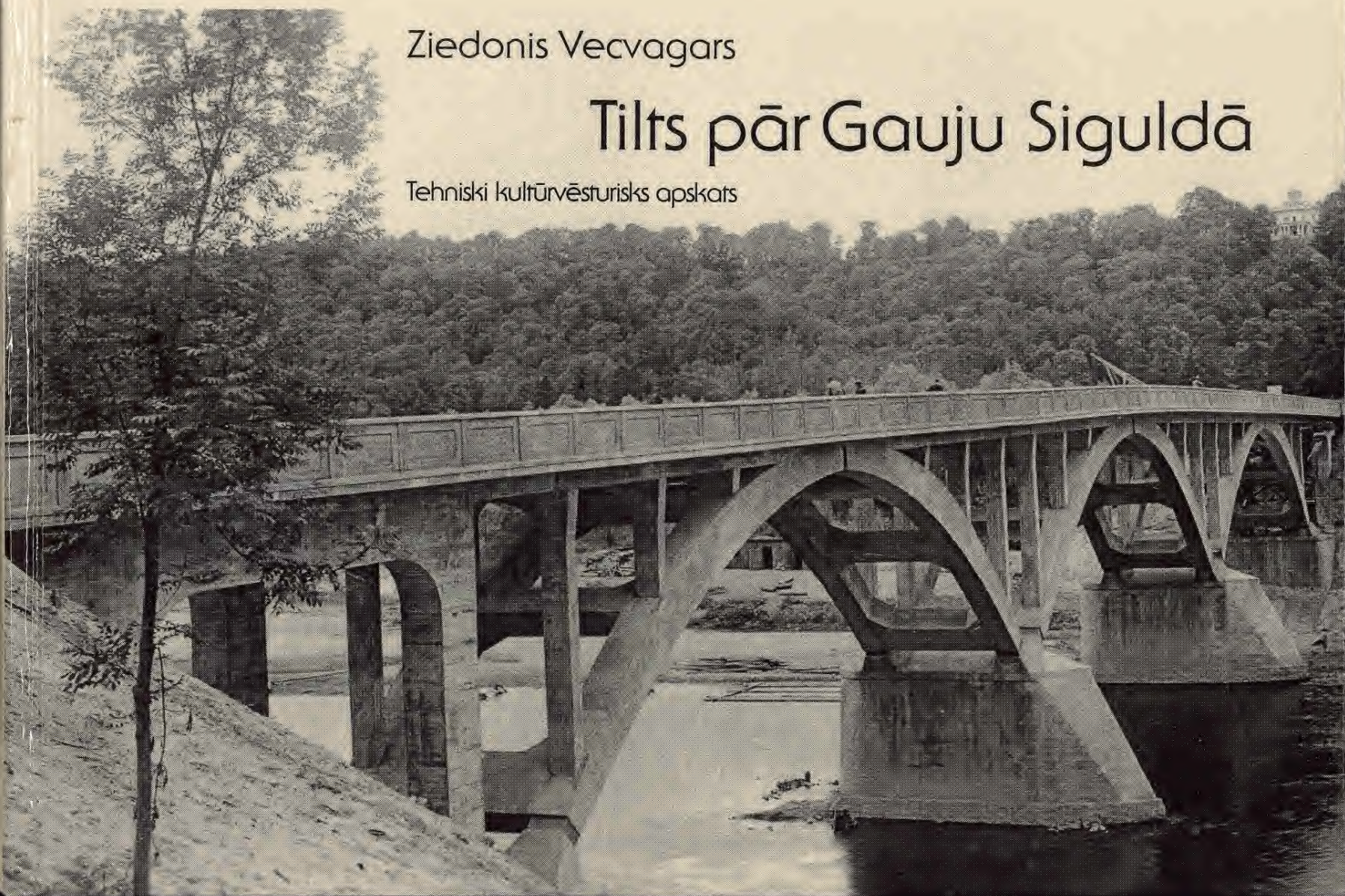
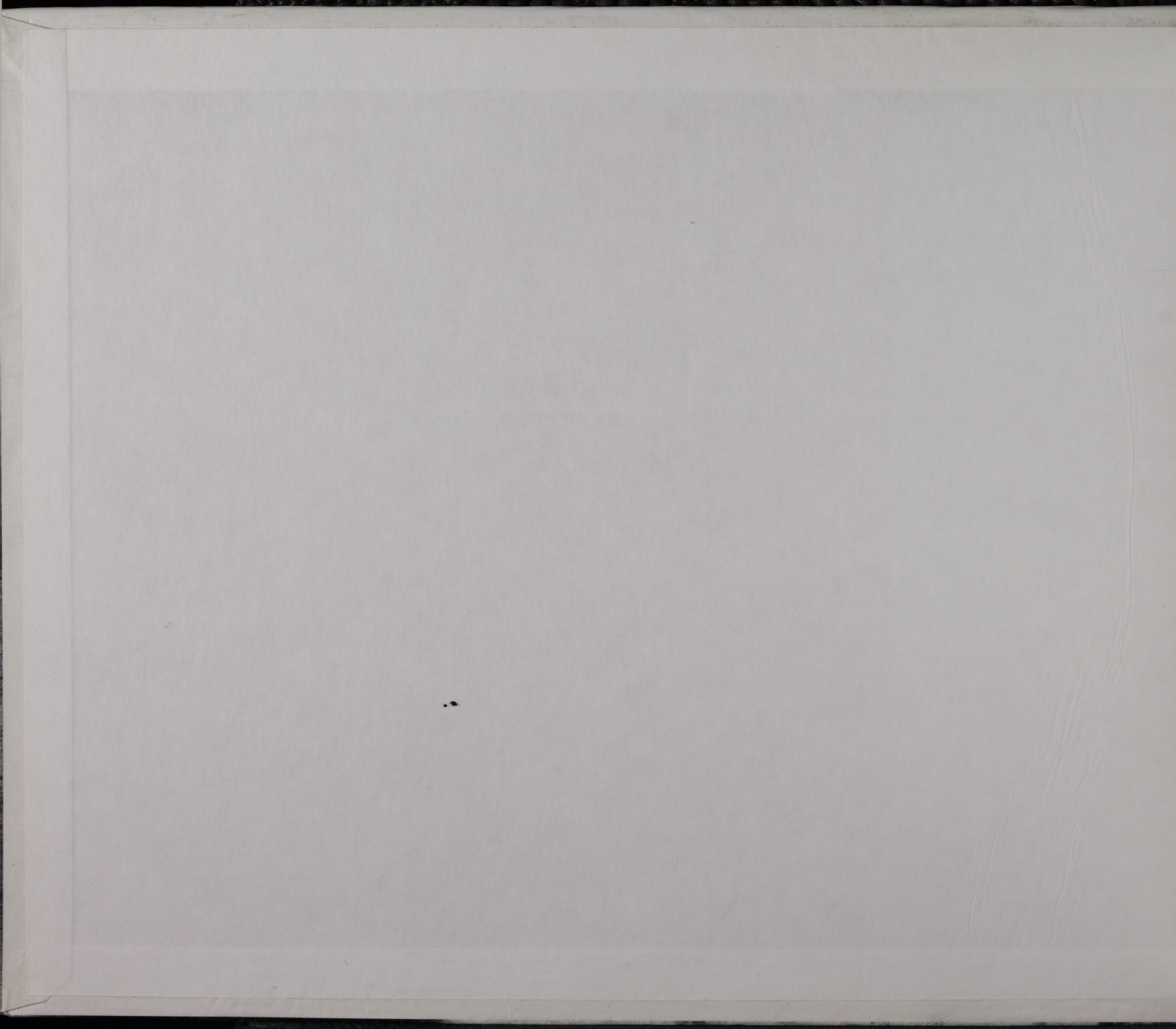


Ziedonis Vecvagars

Tilts pār Gauju Siguldā

Tehniski kultūrvēsturisks apskats





1917

Ziedonis Vecvagonis
Tilts pār Gauju Siguldā

Ziedonis Vecvagars
Tilts pār Gauju Siguldā

ISBN 9984-9032-3-0



Latvijas Autoceļu direkcijas izdevums

Izdevējs: izdevniecība CEĻI, Rīgā, Torņa ielā 7/9

Iespiests: tipogrāfijā BORGES, Rīgā, Tallinas ielā 36

98-3

L 421

L
624

Ziedonis Vecvagars

Tilts pār Gauju Siguldā

tehniski kultūrvēsturisks apskats

Izdevniecība CEĻI

Rīga

1997

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA

~~98 10031~~
0503064243



Par autoru un grāmatu

Ziedonis Vecvagars par tiltinieku sācis mācīties 1938. gadā, kad iestājies Rīgas Valsts tehnikuma Ceļu celtniecības nodaļā. Viņa mācības pārtrauc iesaukums leģionā un tam sekojošais izsūtījums uz ogļraktuvēm Tulas apgabalā. Par raktuvēm vēl tagad atgādina veselība. Pēc atgriešanās no izsūtījuma Z. Vecvagars studē Latvijas Valsts universitātes Inženierzinātņu fakultātē tiltu un tuneļu specialitātē.

Studiju beigšanai un speciālistu sadalei seko darbs tiltu būvdarbos Arhangeļskas-Mežeņas-Kaņina pussalas dzelzceļa trasē. Te jaunais inženieris iepazīstas ar tiltu būvēšanu visprimitīvākajos apstākļos, bez piemērotas apgādes un pārējā nodrošinājuma darbam un pašam.

No 1953. līdz 1958. gadam Ziedonis Vecvagars ir tiltu projektēšanas un uzraudzības vecākais inženieris Latvijas Šoseju pārvaldē. Tas ir laiks, kad notiek karā nopostīto tiltu atjaunošana. Te lieti noder Ziemeļos gūtā darba pieredze un zināšanas, ko šīs grāmatas autors sistemātiski papildina vadošajās tiltu organizācijās un projektēšanas institūtos.

Nodibinoties Latvijas Ceļu projektēšanas organizācijai, kas vēlāk izaug par institūtu "Ceļuprojekts", Ziedonis Vecvagars 1958. gadā sāk tur strādāt par Tiltu daļas vadītāju. Sākas visstraujākās pastāvīgo tiltu būvēšanas laiks Latvijas vēsturē. Strādājot projektēšanas un izpētes grupās, pašam projektējot, darbā ievadot jaunus speciālistus, studējot speciālo literatūru krievu un vācu valodā, Ziedonis Vecvagars tiltu nozarē kļūst par neapstrīdamu autoritāti, ko atzīst arī toreizējo PSRS vadošo institūtu speciālisti. Asā un bieži vien nesekmīgā cīņā pret politiskās kampaņas vārdā uzspiestajiem nepārdomātas konstrukcijas un vajadzības saliekamajiem tiltiem autors meklē iespēju arī šajos apstākļos dot tiltu būvniecībai saprātīgus risinājumus. Projektējot tiltus kā transporta būves, Ziedoņa Vecvagara vadītie speciālisti nekad neaizmirst to estētisko nozīmi iedērbu Latvijas ainavā. Par spīti kampaņām, peticīgajam pieprasījumam un "ekonomistiem", kas ieteic skaisto Lorupes gravu ceļa vietā aizbērt, institūtā top tāds tolaiku tiltu būvniecības šedevrs kā projekts - Lorupes viadukts. Te pirmo reizi toreizējā lielvalstī lieto dzelzsbetona sijas garenuzbīdīšanu laidumā pa fluoroplasta slīdošajām balstīklām. Lokanie balsti, saspriegošanas, montāžas, ainaviskās izpētes, ekoloģiskās pieejas metodes un pati būvniecība, kurā, gatavodami oriģinālas palīgierīces, piedalās daudzi ceļu uzņēmumi, ir liela skola visai tiltinieku saimei. Ir arī sarūgtinājumi. Kaut vai tas, ka viadukta brauktuvi neatļauj izbūvēt vajadzīgajā platumā un vēlāk par to jādzird braucēju pārmetumi. Varbūt Z. Vecvagara biogrāfija vainīga, ka Lorupes objekts neņem pēc speciālistu domām pelnīto valsts atzinību, bet tajā pašā laikā daudzi jaunumi, kas atklāti un izmantoti viadukta

projektēšanā un būvēšanā, klusi un bez autora ziņas tiek ieteikti instrukcijās, ieviesti citu republiku tiltu būvniecībā un projektēšanā.

Likdams lietā sev raksturīgo prasījumu, kritiski raudzīdamies uz savu darbu, uz citu padarīto un uz darītājiem, Ziedonis Vecvagars institūtā izveido līdz 30 speciālistiem lielu Tiltu daļas kolektīvu, kas tiltus spēj projektēt - kā tagad teiktu - Eiropas līmenī. Gadās, ka citu resoru būvētāji, konservatorisms un vieglas peļņas kāre liek arī atkāpties no progresīvām iecerēm. Bet tur, kur pašu nozares tiltu būvētāji ar interesi uzņem jaunumus, rodas tādi objekti kā tilts pār Ventu pie Zlēkām, kājnieku tilts pār Gauju Valmierā, Siguldā pie Velna alas un citi. Kopš 1990. gada Ziedonis Vecvagars ir pensionārs. Daudzajām publikācijām par mākslīgo būvju problēmām Latvijas un PSRS tehniskajā periodikā, mācību grāmatai, kas kopā ar citiem autoriem sarakstīta 1964. gadā, pievienojas grāmatas par Latvijas tiltiem. Pirmā grāmata "Latvijas zemesceļu tilti" izdevniecībā AUTOCEĻI iznākusi 1994. gadā. Bez liekas daiļrunības tajā rakstīts par raksturīgākajiem Latvijas zemesceļu tiltiem, to projektētājiem un būvētājiem. 1996. gadā iznāca grāmata "Rīgas tilti un satiksmes pārvadi" (izdevniecība AUTOCEĻI), kurā Z. Vecvagars lasītājiem nodeva ilgi krātos un sakopotos materiālus par Rīgas tiltiem, aizmirstams no aiziešanas nebūtībā daudzus vērtīgusd materiālus, autors ar šo grāmatu uzcēlis savdabīgu pieminekli daudziem cienījamiem Latvijas tiltiniekiem un viņu darbiem.

Grāmata "Tilts pār Gauju Siguldā" izdošanai sagatavoja izdevniecība CEĻI, kas ir izdevniecības AUTOCEĻI mantiniece. Šī grāmatā uzrakstīta 1997. gadā. Uzrakstīta tilta jubilejas gadā, sešdesmitajā gadā pēc tilta pirmās uzcelšanas. Tā ir grāmata par tiltu un tā likteni, kas raksturo arī Latvijas tiltiniekus pašus - viņu drosmi ķerties pie tik liela darba, veikt to pašu spēkiem, bez atbilstoša tehniskā nodrošinājuma. Viņu patriotisms, kas lika atteikties no vieglāka, šauri tehniska risinājuma, par labu sarežģītākam inženierestētikas risinājumam, kas papildinās un grezno Siguldas ainavu.

Tā ir grāmata par Latvijas tiltinieku profesionālo lepnumu un spītu, atjaunojot tiltu jau pirmajos pēckara gados, tādu pašu kā sagrautais, atjaunojot apstākļos, par kādiem tagad sacītu, ka strādāt nav iespējams. Grāmatā par Siguldas tilta mūžu lasāmi it kā daudzu Latvijas tiltu likteņi, to celšana, sagraušana, atjaunošana. Tajā, lasot par tīri tehniskiem jautājumiem, kur nav nekādas poēzijas, var sajust tās tiltinieku tradīcijas, kas liek tiem meklēt iespējas strādāt, nevis iemeslus, lai nogaidītu. Starp rindām par tehniskajām grūtībām var saskatīt tiltinieku morāli, kas lika un ļāva tās pārvarēt.

Ceru, ka šī grāmata būs kā laipa, pa kuru pāri saimnieciskās krīzes ielejai pāries vecās tradīcijas pie jaunās paaudzes tiltiniekiem par svētību tiltiem un Latvijai.

Vilnis Andrejsons, ceļu inženieris



1. attēls. 1937. gada 23. jūlijs. Tilta pār Gauju atklāšana.



1.a attēls. 1937. gada 23. jūlijs. Tiltā pār Gauju atklāšana.

1937. gada 23. jūlijā visa Sigulda bija karogota. Valdības pārstāvji, Šoseju un zemesceļu departamenta vadība, Siguldas pilsētas un tuvējo pašvaldību pārstāvji, apkaimes iedzīvotāji, 7. Siguldas kājnieku pulka karavīri pulcējās Gaujas lejā, kur, zaļumu vītņēm rotāts, pāri Gaujai slējās todien atklājamais tilts. Tilta atklāšanas akta dalībnieki redzami 1. un 1a attēlā. Jaunās tilta pārejas galā bija uzcelti godavārti ar vēl tagad aktuālu uzrakstu - **“Darbs mūsu dzīvība, drosme un brīvība”**.

Toreizējais satiksmes ministrs inženieris Bernhards Einbergs (1893-1945 Vācijas koncentrācijas nometnē Štuthofā), atklājot tiltu, starp citu, teica: “Sigulda un Gaujas senleja pieredzējušas daudz svarīgu notikumu mūsu tautas pagātnē. Augstajos Gaujas krastos ienācēji būvējuši sev pilis, lai noturētos pie varas iekarotos apvidos. Jaunais tilts atrodas trīs šo veco piļu pakājē. **Piļu drupās raugoties, jāmācās saprast, ka daudz stiprākas par bieziem mūriem un augstiem vaļņiem ir bijušas mūsu tautas saites ar savu dzimto zemi, pie kuras, neatlaidīgi turēdamās, tā varējusi pārciest visas grūtības, lai atkal paceltos spēcīgāka un varenāka.** Mēs varam būt lepni, ka šai vēsturiskā vietā īsā laikā radītas divas celtnes, kas kalpo kultūrai un labklājībai - Rakstnieku pils un tilts pār Gauju.”

Tiltu iesvētīja Krimuldas mācītājs Jānis Baumanis un Siguldas mācītājs Frīdrihs Brēdermanis. Tilta iesvētīšana redzama 2. attēlā. Aiz mācītāja gaišā uzvalkā stāv Šoseju un zemesceļu departamenta direktors (1932-1940) inženieris Jānis Melnalksnis (1888-? Gulagā), kas pēc iesvētīšanas sniedza pārskatu par tilta būvdarbu gaitu.

Faktiski gan 60 gadu jubileja (1997. gada 23. jūlijā) attiecināma tikai uz tilta pāreju, jo pašu tiltu (atskaitot krastu pieslēguma estakādes) bēgošā Sarkanā armija 1941. gada vasarā iznīcināja. Tiltu iepriekšējā veidā atjaunoja pēc Otrā pasaules kara - 1950. gadā.

Lai gan Sigulda ir tikai neliela Rīgas rajona pilsēta, tā ir tūristu visvairāk apmeklētā vieta Latvijā. Katru gadu te ierodas ap miljons tūristu, ko saista gleznainā Gaujas senleja, kā arī daudzie kultūras pieminekļi.



2. attēls. Tiltu iesvētēja Krimuldas mācītājs Jānis Baumanis un Siguldas mācītājs Frīdrihs Brēdermanis.

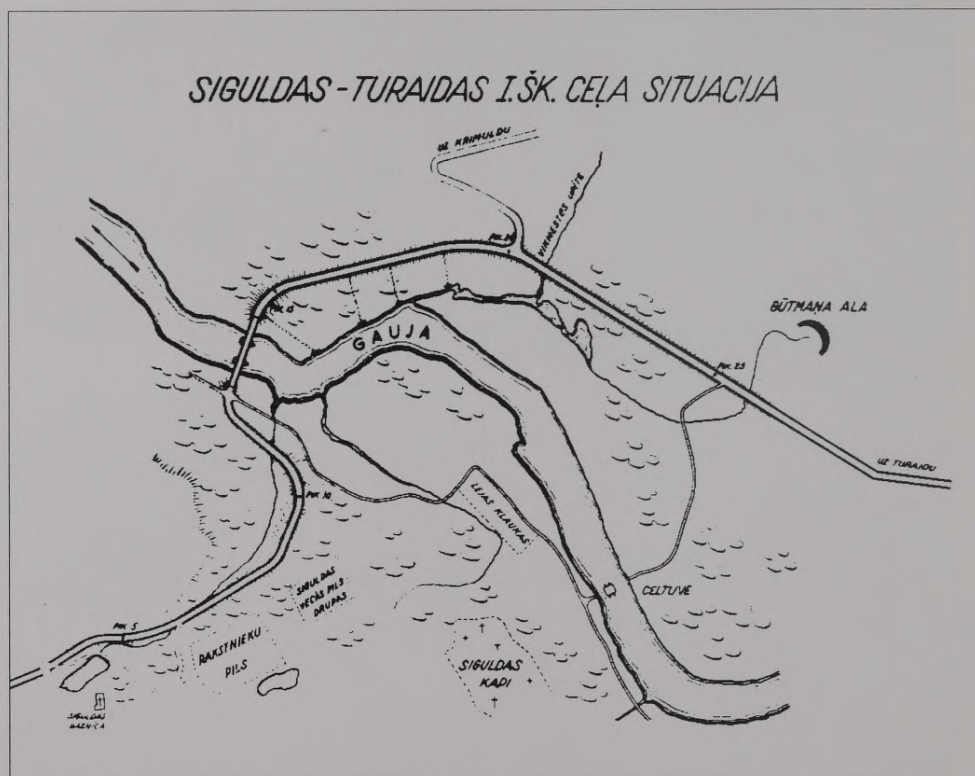


3. attels. Celtuve pāri Gaujai.

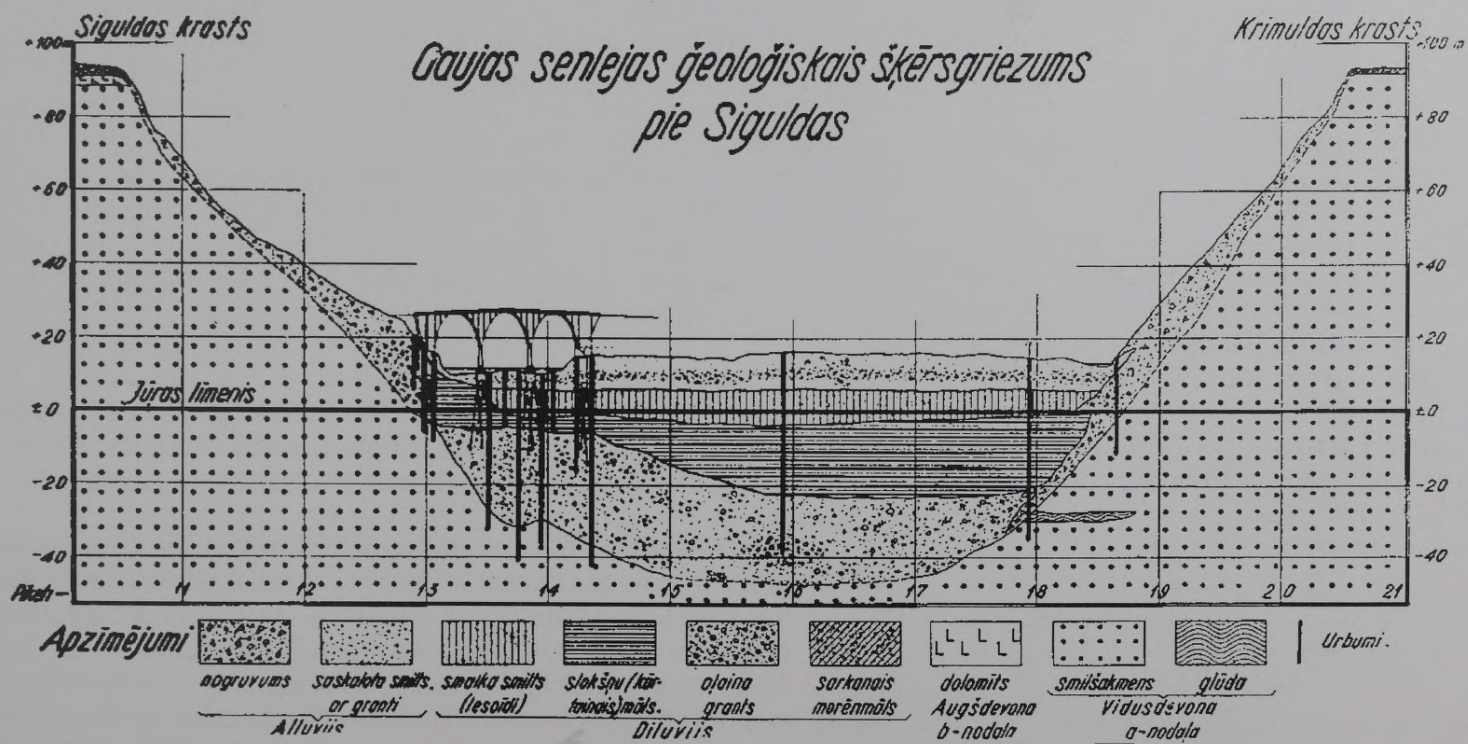
Liels traucēklis Siguldas iedzīvotājiem, ceļotājiem un tūristiem ilgus gadus bija pārklūšana pāri Gaujai. Sākumā pāri upei cēlās ar plostiem un laivām, vēlāk ierīkoja celtuvi, kas Latvijas foto vecmeistara Roberta Johansona (1877-1959) skatījumā redzama 3. attēlā. Tās novietne plānā redzama 4. attēlā.

Celtuve (prāmis) ir ļoti neizdevīga kā tehniskā, tā arī saimnieciskā ziņā. Tās darbība jāpārtrauc plūdu un palu laikā. Uz celtuvi vedošais pārejas tiltiņš, kā arī troses izstiepums jāregulē atkarībā no ūdens līmeņa svārstībām. Tā kā celtuve neapmierināja iedzīvotāju un tūristu pieaugošās vajadzības, jau pirms Pirmā pasaules kara aktuāls kļuva jautājums par pastāvīga tilta būvēšanu. Jau 1914. gadā izstrādāja vairākus projektu variantus. Sākoties Pirmajam pasaules karam, visas runas par tilta būvēšanu apklusā.

Latvijas brīvvalsts laikā jautājumu par tilta celtniecību jau divdesmitos gados no jauna ierosināja Siguldas pilsēta, apkārtejo pagastu pašvaldības, kā arī Sarkanais Krusts, kam bija nepieciešama stabila satiksme ar Krimuldas sanatoriju.



4. attēls. Celtuves novietne plānā.



5. attēls. Gaujas senlejas ģeoloģiskais profils.

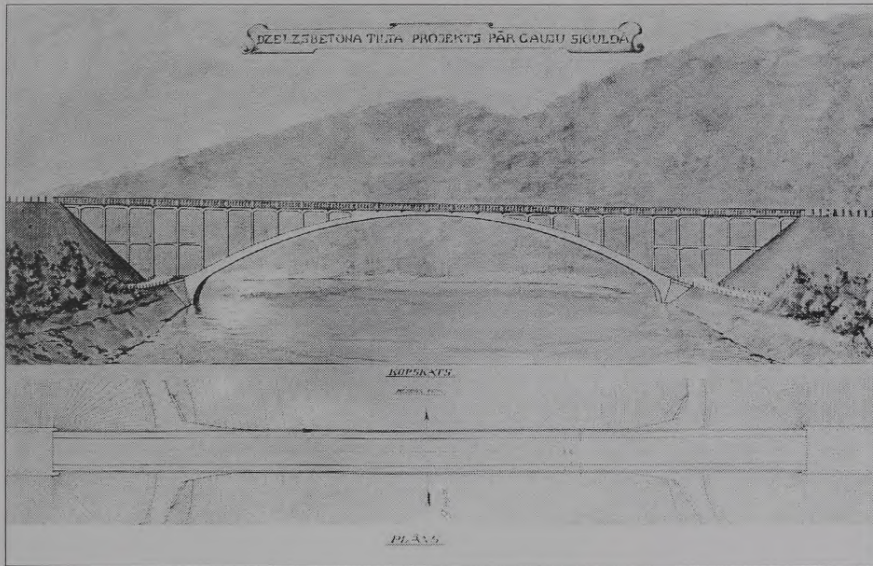


Tilta celtniecības priekšdarbus Šoseju un zemesceļu departaments sāka 1927. gadā. Grunts īpašību noskaidrošanai Gaujas senlejā departaments veica pavisam 31 dziļurbumu. Daļu no tiem veica vispārējās izmeklēšanas laikā, bet pārējos - jau balstu pamatu būvēšanas laikā. Gaujas senlejas ģeoloģiskais profils sniegts 5. attēlā. Kopumā tas ir ļoti nelabvēlīgs tilta pamatņu būvēšanai. Virspusē līdz apmēram 10 m dziļumam ir aluviālu smilšu un grants slānis, kurā atrodamas arī vecas siekstas, kas ļoti traucē pamatņu būvēšanu. Zem šā slāņa atrodas diluviālas ļoti smalkas, nedaudz mālainas smiltis un kārtaina māla slānis, kas tilta ass tuvumā ir līdz 11,5 m, bet senlejas vidū - līdz 29 m biezs.

Dziļāk sākas grants ar oļiem 20-30 m biezā slānī, kas piesātināts ar artēzisko ūdeni, kas spēj uzspiesties līdz 7 m augstāk par Gaujas ūdens līmeni. Artēziskā ūdens izspiešanās aina no urbuma redzama 6. attēlā.

Zem grants un oļu slāņa atrodas smilšakmens, kas senlejas malās sākas 20 m zem zemes, bet senlejas vidū vēl nav atrodams 55 m dziļumā. No 16 mēģinājumburbumiem tilta asī smilšakmeni sasniedza tikai seši. Šādas ģeoloģiskās struktūras gadījumā visracionālāk senleju šķērsot ar vienu 90-100 m tilta laidumu bez starpbalstiem. Par šādu versiju vēlākos gados personiskā sarunā izteicās arī toreizējais Šoseju un zemesceļu departamenta tiltu daļas vecākais inženieris,

6. attēls. Artēziskā ūdens izspiešanās no urbuma.



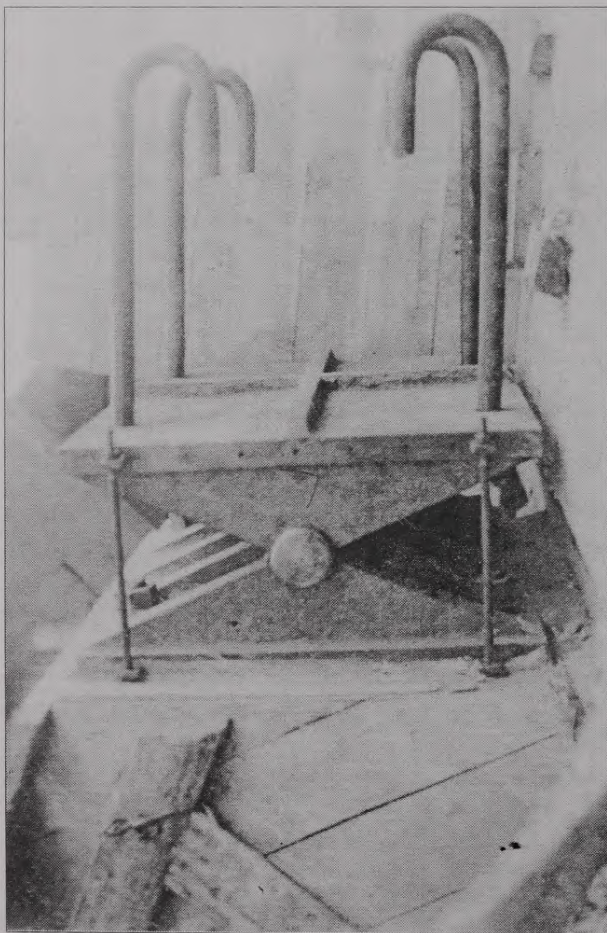
8. attēls. Tilta mets.

vēlākais LVU, RPI un RTU profesors Kārlis Gailis (1901-1994). Viņš arī ir Siguldas tilta virsbūves projekta autors.

Ka šāda doma par lielu laidumu eksistējusi, pierāda 8. attēlā redzamais tilta mets, kura autors droši vien ir pats profesors. Kā teica K. Gailis, toreizējie departamenta vecās paaudzes inženieri tik drosmīgam solim morāli nebija gatavi. Tādēļ par tilta ģenerālvariantu pieņēma 3 trislocīklu dzelzsbetona lokus pēc shēmas 36+37+36 m



7. attēls. Kārlis Gailis (1901-1994).



9. attēls. Liepājas drāšu fabrikā gatavotā locikla.



10. attēls. Iebūvētās lociklas fragments.

ar 19 m pārejas rāmjeida estakādēm katrā krastā. Trīslociklu lokam no konstruktīvā viedokļa gan ir daudz trūkumu - sarežģīta lociklu uzstādīšana, novērošana un kopšana. Tomēr šādas statiski noteicamas sistēmas pieņemšanu diktēja ļoti nelabvēlīgie hidroģeoloģiskie apstākļi un sagaidāmā balstu sēšanās.

Tilta lociklas un veltnus gatavoja Liepājas drāšu fabrikā. Tur gatavotā locikla redzama 9. attēlā. Iebūvētās lociklas fragments redzams 10. attēlā.

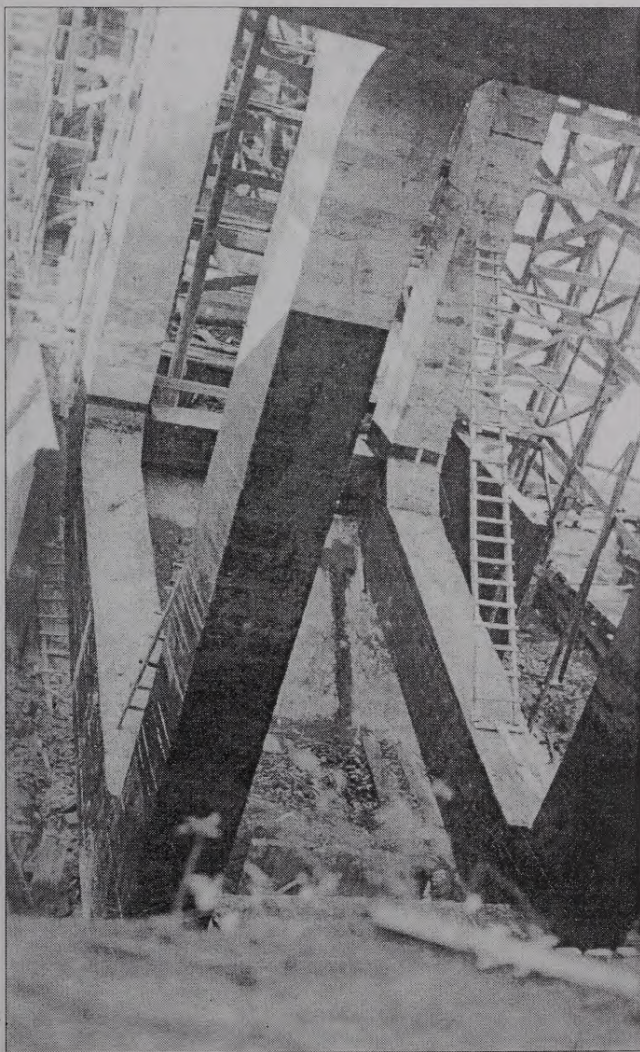
Tilta projektēšanu sāka vecākais inženieris K. Tomels. Līdz savai nāvei 1936. gadā viņš pabeidza tilta pamatņu un balstu projektēšanu. Tālāko tilta virsbūves projektēšanu veica vecākais inženieris K. Gailis.

Dzelzsbetona loku tilta konstrukcijas attīstība Siguldas tilta projektēšanas laikā jau bija stabilizējusies, t. i., pats loks atdalīts no virsbūves, no kurienes slodze tiek pārnesta uz loka atsevišķiem punktiem ar statņu starpniecību. Zemes klātne uz tilta ir pārtraukta. Pārejai uz krastu katrā tilta galā izveidotas iepriekš minētās rāmjeida estakādes. Dzelzsbetona estakāde pirms apbēršanas redzama 11. attēlā. Ar zemi saskarošā estakādes virsma pārklāta ar hidroizolāciju. Toreiz par izolējošu materiālu lietoja t. s. bitomolīnu aukstā veidā un bitoplastu karstā veidā.

Ievērojot ļoti sarežģītos tilta pārejas hidroģeoloģiskos apstākļus, bija gaidāms, ka balstu pamatņu būvēšana būs saistīta ar dažādiem neparedzētiem starpgadījumiem. Tādēļ, lai nesadārdzinātu tilta būvi kopumā, pamatņu būvi nolēma veikt saimnieciskā kārtā.

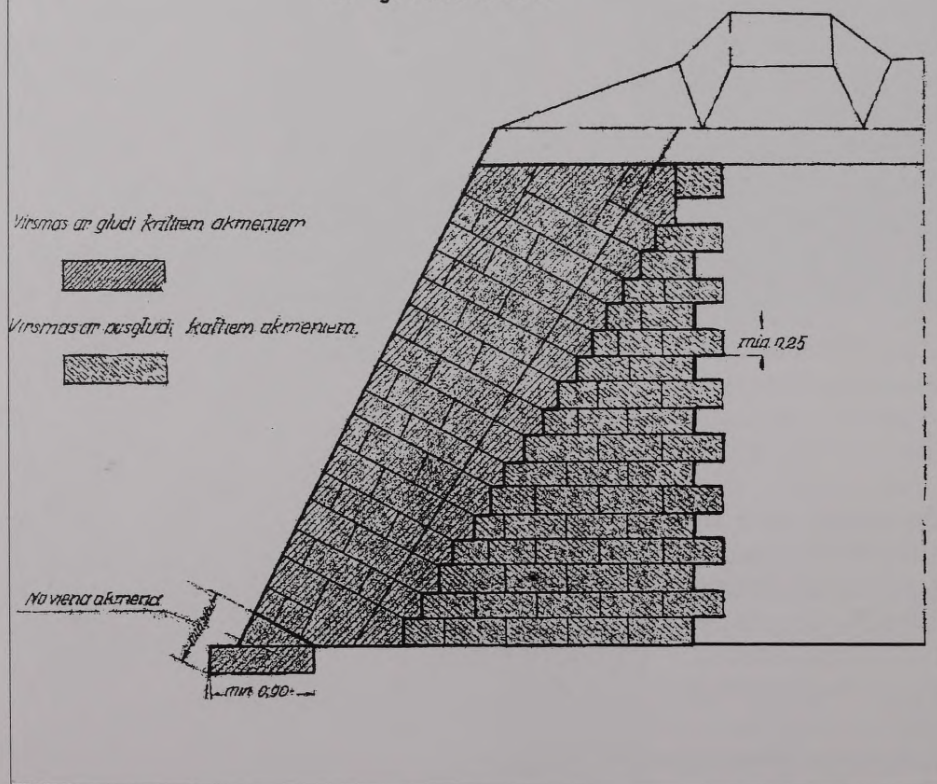
Pamatnes uzbūvēja no 1934. gada 23. septembra līdz 1935. gada 11. decembrim. Pamatnes un balstus būvēja Šoseju un zemesceļu departamenta 1. (Rīgas) rajona inženieris M. Robežgruntnieks (1883-1943). Pēc departamenta direktora inženiera J. Melnalkšņa atstādīšanas no amata 1941. gada maijā un deportācijas

11. attēls. Dzelzsbetona estakāde pirms apbēršanas.



*Pielikums tehniskiem noteikumiem
dzelzbetona tilta kūvei pār Gauju Siguldā. (372)*

Ledgriežu skice.



jūnijā viņš līdz mūža beigām bija Soseju un zemesceļu departamenta (vācu okupācijas laikā - Latvijas Ceļu direkcijas) direktors.

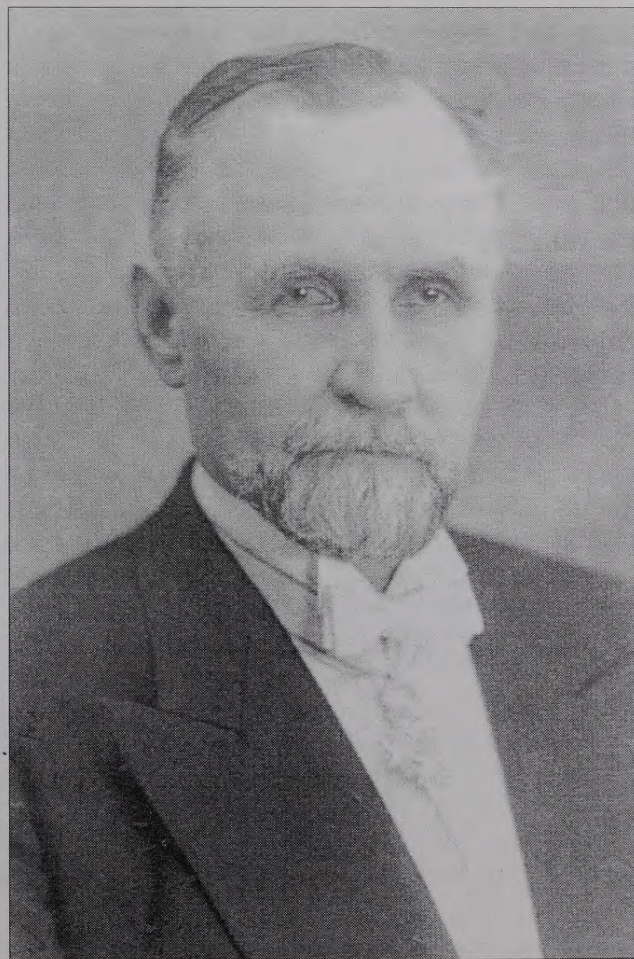
Visi tilta, kā arī estakāžu balsti balstīti uz dziļām koka pāļu pamatnēm. Pavisam pamatnēs iedzīti 463 koka pāļi. No pāļiem smilšakmeni sasniedza vienīgi kreisā krasta balstu pāļi, veidojot statpāļus. Zem pārējiem balstiem vājās grunts dēļ veidojās tikai berzes pāļi. Pāļu iedziļināšanas dziļums bija ļoti liels, daži no tiem iedzīti 27 m zem Gaujas normālā ūdens līmeņa.

Kā jau varēja paredzēt, pamatņu būvdarbi norisa ar lielām grūtībām un dažādiem starpgadījumiem. Galvenie būvdarbu traucēkļi bija artēziskā ūdens darbība, kā arī uzduršanās līdz pat 0,75 m diametra ozola siekstām. Tilta balstus būvēja no betona, un to biezums apakšā ir 3,2 m, augšā - 2,8 m. Balstu ledgriežus ietērpa gludi apstrādātā granītā. Tilta starpbalsta sānskats redzams pievienotā attēlā.

Lai arī tilta virsbūves darbu veikšanai netrūka pretendentu no sīkākām Latvijas būvfirmām, Ministru kabinets ar 1936. gada 5.maija lēmumu atļāva Satiksmes ministrijai tilta virsbūves darbus uzticēt firmai komanditsabiedrībai "L.Neiburgs un Ko", kas toreiz neapšaubāmi bija spēcīgākā Latvijā. Firmas īpašnieks Ludvigs Neiburgs (1871-1948) redzams 12. attēlā. Viņš pieder pie tās latviešu censoņu paaudzes, kas, pagājušā gadsimtā krītot dzimtbūšanas važām, ar pastalām kājās ienāca Rīgā, iemācījās amatu un pakāpeniski kļuva par lielu būvfirmu īpašniekiem.

No L.Neiburga laikabiedriem vēl atzīmējami būvuzņēmējs Krišjānis Ķergalvis (1856-1936), - namdaru firmas īpašnieks Mārtiņš Pagasts (1851-1923), kā arī plaši pazīstamais būvētājs un mecenāts Kristaps Morbergs (1844-1928). Par šās paaudzes centieniem un dzīvi (gan ne būvniecībā) rakstnieks Augusts Deglavs (1862-1922) stāsta romānā "Rīga".

L.Neiburga firma Latvijā būvējusi daudzus civilos un rūpniecības objektus, kā arī tiltus. No svarīgākiem objektiem jāmin Latvijas cukurfabriku būve, Finanšu ministrijas jaunbūve Vecrīgā, ļoti ātrā tempā - 1,5 gados - uzbūvētā Vidzemes tirgu aptverošā blokēka, ļoti sarežģītos hidroloģiskos apstākļos būvēti tilta balsti jauktas satiksmes tiltam starp Krustpili un Jēkabpili un daudzi citi objekti. Tādēļ Ministru kabineta izvēle uzticēt Siguldas tilta virsbūves būvdarbus tieši šai firmai nebija nejauša. Būvdarbus vadīja pieredzējis ilggadējs firmas



12. attēls. Ludvigs Neiburgs (1871-1948)

darbu vadītājs, kas plašāk pazīstams ar savu darbību hidrotehnisko būvju (ostu) celtniecībā, inženieris Konstantīns Zaharovs (1882-? Rīgā), kas redzams 13. attēlā.

Lai loka laidumam piešķirtu vēlamo formu, vispirms vajadzīga tai atbilstošu turu būve. Turu būvju attīstība ir tikpat veca kā pašu dzelzsbetona loku tiltu vēsture. Pie liela laiduma lokiem, izlietojot milzīgu daudzumu kokmateriālu, inženieri radīja komplicētas konstrukcijas, kas pēc sava apveida bija vizuāli pat iespaidīgākas nekā uz tām veidotais tilts. Paša loku tilta ekonomiskums lielā mērā atkarīgs no tā, cik racionāla ir turu konstrukcija, kuras būvizmaksa sasniedz 25-30% tilta kopējās izmaksas.

Ievērojot šos apstākļus, L. Neiburgs turu projektēšanu uzticēja ievērojamam tālaika tiltu inženierim profesoram Pāvilam Pāvulānam (1883-1956). Turu kopskats redzams 14. attēlā.

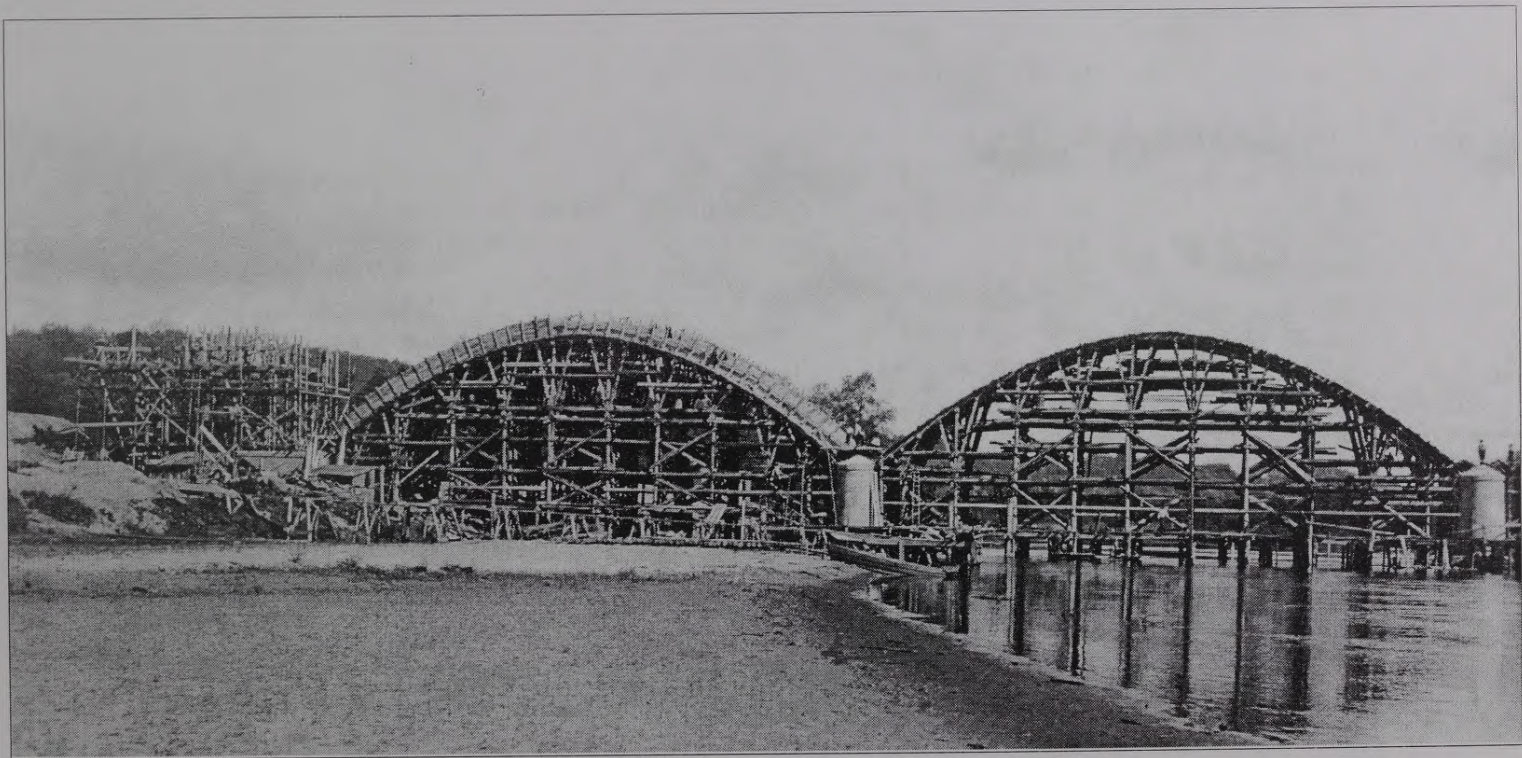
Traģisks ir projektētāja P. Pāvulāna liktenis. Pēc kara viņu politisku iemeslu un intrigu dēļ padzina no LVU un izslēdza no Latvijas tiltu pēckara aprites.

Visi tilta būvdarbi notika departamenta, Valsts kontroles un bankas stingrā tehniskā un finansiālā kontrolē. 16. attēlā bez projekta autora (pa kreisi) būvlaukumā redzami gan neatšifrēti šo institūciju pārstāvji. Dažādas tehniski nevēlamās uzņēmēja iniciatīvas (ko vēlākos okupācijas gados nereti sauca par "racionalizāciju") ierobežoja.

Ieskatam redzams kāds departamenta raksts, kurā uzņēmējam stingri noteikta loku betonēšanas kārtība.



*13. attēls. Konstantīns Zaharovs
(1882 - ? Rīgā)*



14. attēls. Turu kopskats.

S. M.

Šoseju un zemes ceļu departaments.

TECHNISKĀ PĀRVALDE

Uzņēmējam K/S. "L. N e i b u r g s un K^O",

R Ī g ā, Brīvības ielā 4/6.

1936 g. „ oktobrī.

N^o B/

RĪGĀ, GOGOĻA IELĀ 3.

Uz 381.Nr.

Saskaņā ar Jūsu rakstā uzrādīto atlikušo darbu veikšanas kārtību tilta būvē pār G a u j u Siguldā Jūs esat paredzējuši betonēt tilta lokus katru atsevišķi, kas nesaskan ar tehnisko noteikumu 9. un 62.§§ prasībām, jo nav izslēgta varbūtība, ka balstos no vienpusīgas slodzes rastos stiepes spriegumi.

Jūsu priekšā liktai loku betonēšanas kārtībai departaments varētu piekrist tikai tad, ja Jūs iesniegtu pierādījumus, ka tehnisko noteikumu 9. un 62.§§. prasības tiks izpildītas vai arī uzņemtos pilnīgu atbildību par šādas loku betonēšanas kārtības varbūtējam nelabvēlīgām sekām.-

D i r e k t o r s,
inženieris

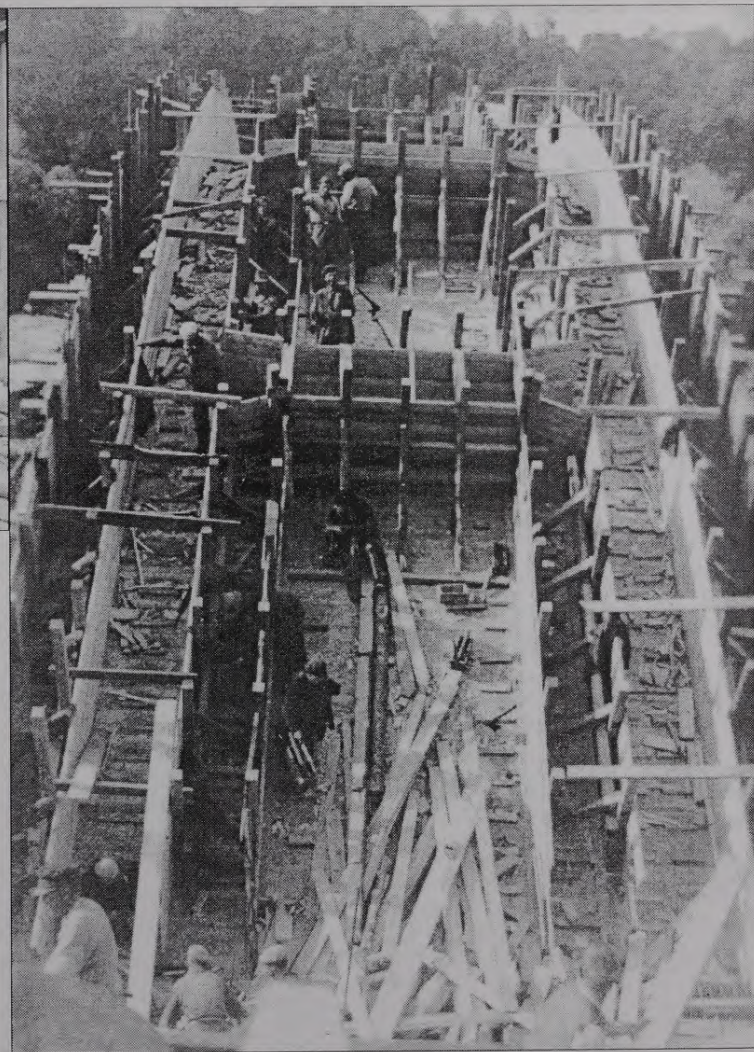
Parvaldes priekšnieks,
inženieris

Tt.

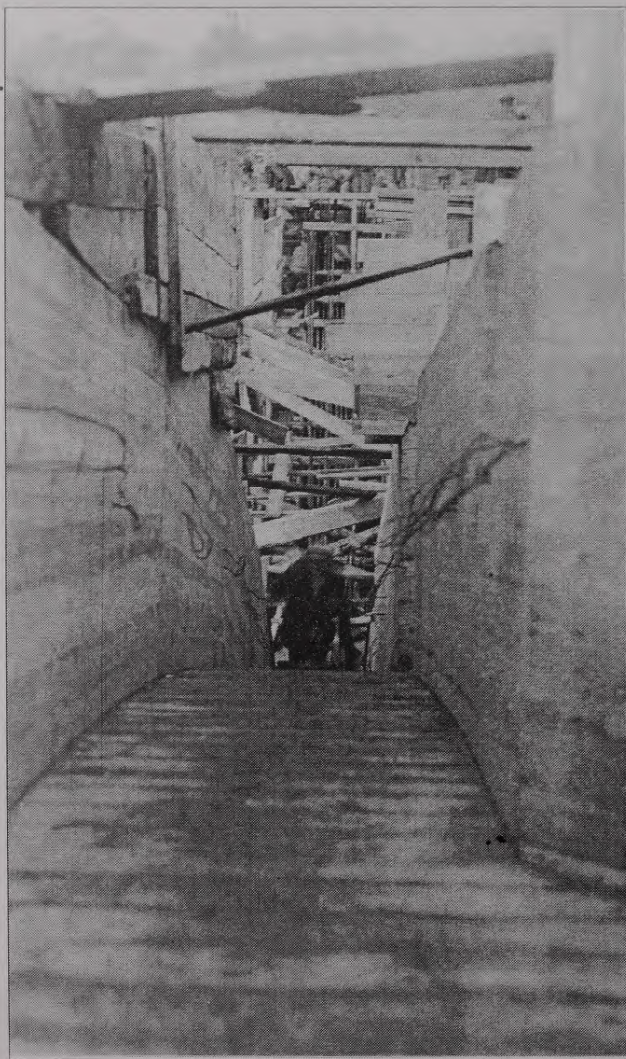
15. attēls. Kāds departamenta raksts, kurā uzņēmējam stingri noteikta loku betonēšanas kārtība.



16. attēls. Bez projekta autora (pa kreisi) redzami neatsifrēti augstākstāvošu institūciju pārstāvji.



17. attēls. Uz turām būvēto abu loku veidņi kopplānā.



Dažādos arhīvos saglabājušie attēli, kuros redzamas tilta palīgbūvju konstrukcijas. Raksturīgākās no tām ir šādas:

17. attēls - uz turām būvēto abu loku veidņi kopplānā;

18. attēls - loku veidņu iekšpuse pirms stiegrojuma likšanas;

19. attēls - nosietais loku nesošais stiegrojums, kas veidots no $d = 38$ un $d = 32$ mm stiegrām.

Personiskos un valsts arhīvos saglabājušies arī attēli, kuros redzama tilta būvdarbu tehnoloģija:

20. attēls - pāļu dzīšana tilta turām;

21. attēls - stiegrojuma gatavošana;

22. attēls - kreisā krasta balsta būvbedres rakšana;

23. attēls - tilta brauktuves betonēšana;

24. attēls - tas pats process no citas pozīcijas;

25. attēls - betonmasas gatavošana.

Tilta betonēšanai lietoja vienīgi Latvijā ražotus materiālus. Lai betons sasniegtu iespējami lielāku izturību, tā sastāvdaļu pārbaudei un pareiza sastāva noteikšanai

18. attēls. Loku veidņu iekšpuse pirms stiegrojuma likšanas.

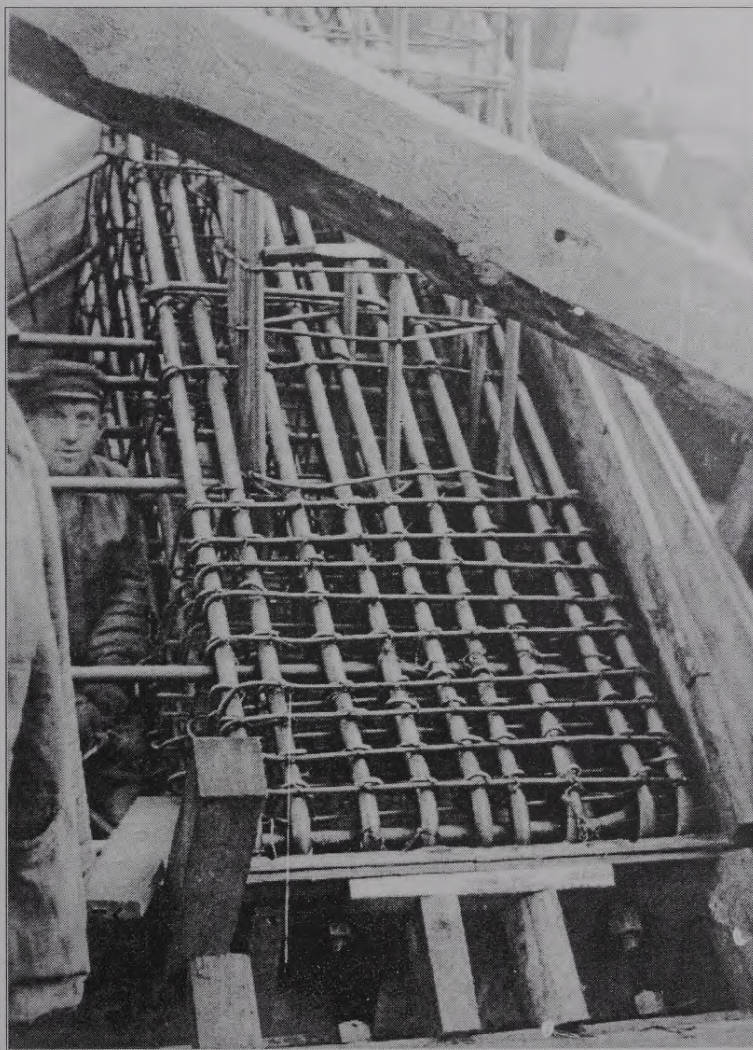
pastāvīgi sekoja ar vislielāko rūpību un šīm vajadzībām būvvieta bija ierīkota speciāla laboratorija.

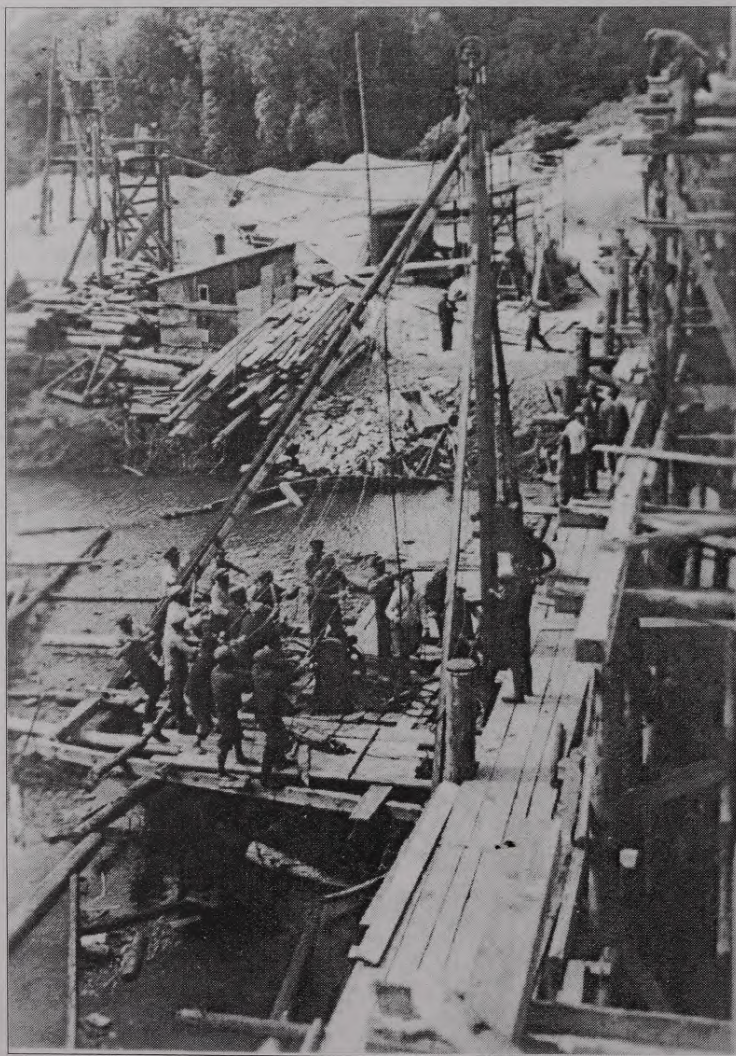
Vērojot būvdarbu tehnoloģiju, pārņem dalītas jūtas. No vienas puses, nomāc acīm redzamais primitivisms. Sevišķi nepatīkamu iespaidu atstāj 21. attēlā redzamā stiegru liekšana ar rokām, kā arī 20. attēlā redzamā paļu dzišana turām ar aizvēsturisku rokas pāldzini.

No otras puses, izjūtu lepnumu par savu priekšteču darbaspējām un uzņēmību. Nemeklējot palīdzību dārgās ārzemju firmās vai lienant kādās savienībās, bet ar pašu spēkiem, fiziski gan ļoti smagā darbā, atrisināt savu problēmu, galvenokārt ar savā valstī iegūstamiem būvmateriāliem - uzbūvēt tiltu pār Gauju Siguldā. Ir ziņas ka studenta gados par strādnieku tilta būvdarbos bijis nākamais ilggadējais Latvijas ceļinieku saimes tehniskais vadītājs inženieris E. Vikmanis (1914-1993).

Vienlaikus ar tilta būvi bija jārekonstruē arī tā pieejas aptuveni 3 km kopgarumā no Siguldas baznīcas līdz Gūtmaņa alai, lai tās plānā un profilā atbilstu auto satiksmes vajadzībām.

19. attēls. Nosietais loku nesošais stiegrojums, kas veidots no $d = 38$ un $d = 32$ mm stiegrām.





Sevišķas grūtības radās, rekonstruējot tilta kreisā krasta pieeju, kur esošais 22% kāpums bija jāsamazina līdz 8%. Sarežģīta bija arī augsto ierakumu nogāžu nostiprināšana, ierīkojot tajās vertikālo drenāžu. Pavisam pieejās iebūvēts 20 maza diametra caurteku, bet labā krasta pieejā pār Vikmestē upīti - viena liela ar 3,5 m spraugu. Tiltā pieejas projektējis Šoseju un zemesceļu departamenta vecākais inženieris K. T. Sirmāis (1892-1975 Lielbritānijā).

26. attēlā redzama tilta kreisā krasta pieeja ar ierakumu nogāzēs ierīkoti vertikālās drenāžas lokiem. 27. attēls - redzamo tiltu vēl apņem palīgbūves. 28. attēls - tilts jau bez palīgbūvēm pirms nodošanas ekspluatācijā.

Visa tilta pārejas būvizmaksa bija 740 000 latu, no kuriem tilta būvei izlietoti 444 000 latu.

Tilti spilgti liecina par inženierzinātņu sasniegumiem, tāpēc ar tiem lepojas ikviena valsts. Tūrisma prospektos, skatu kartītēs, suvenīros, numismātikā un filatēlijā starp citiem vēstures un arhitektūras pieminekļiem vienmēr var atrast arī kāda tilta attēlu.

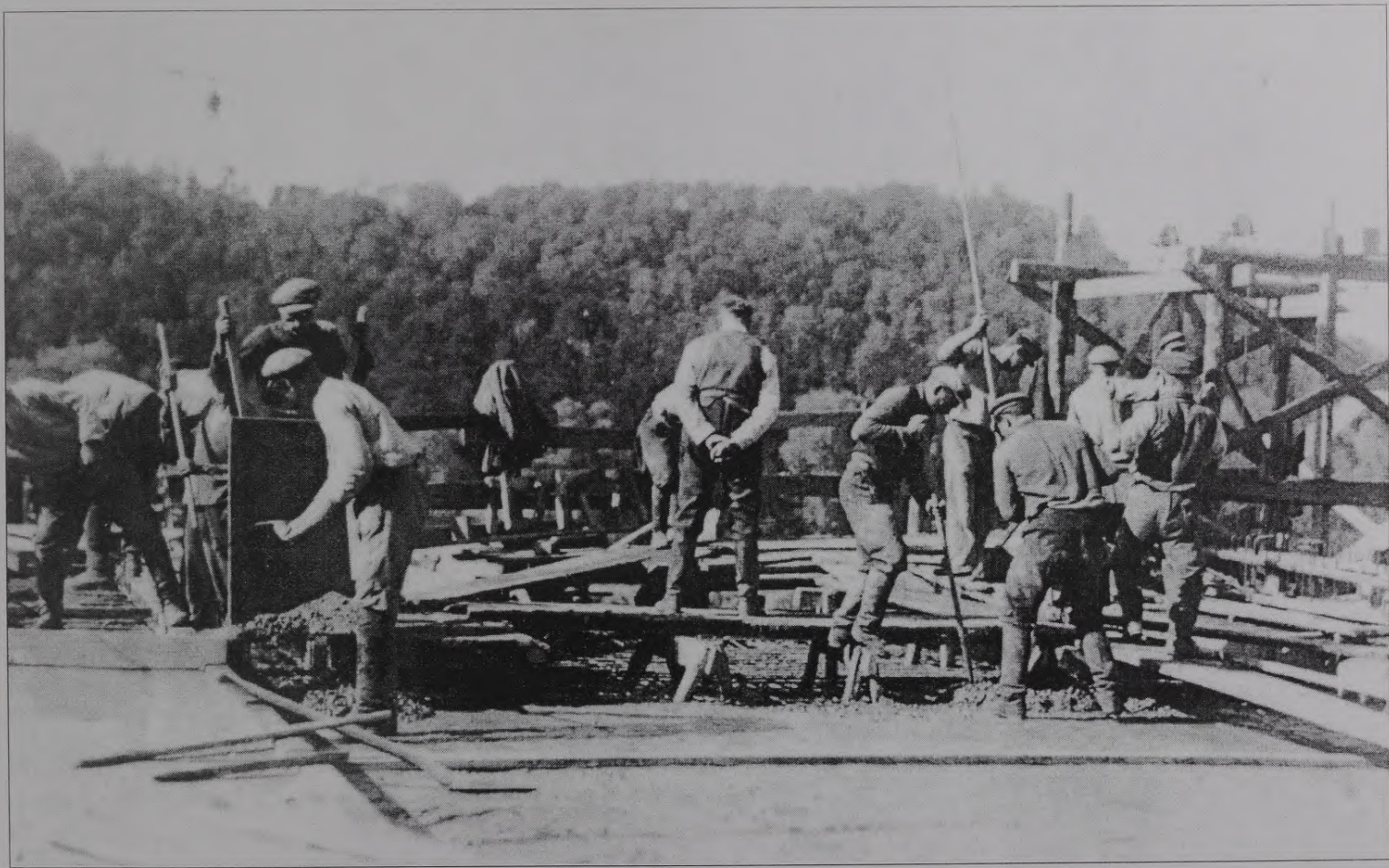
20. attēls. Pāļu dzīšana turām ar aizvēsturisku rokas pāldzini.



21. attēls. Stiegrojuma gatavošana.



22. attēls. Kreisā krasta balsta būvbedres rakšana.



23. attēls. Tilta brauktuves betonēšana.



24. attēls. Filta brauktuves betonēšana.

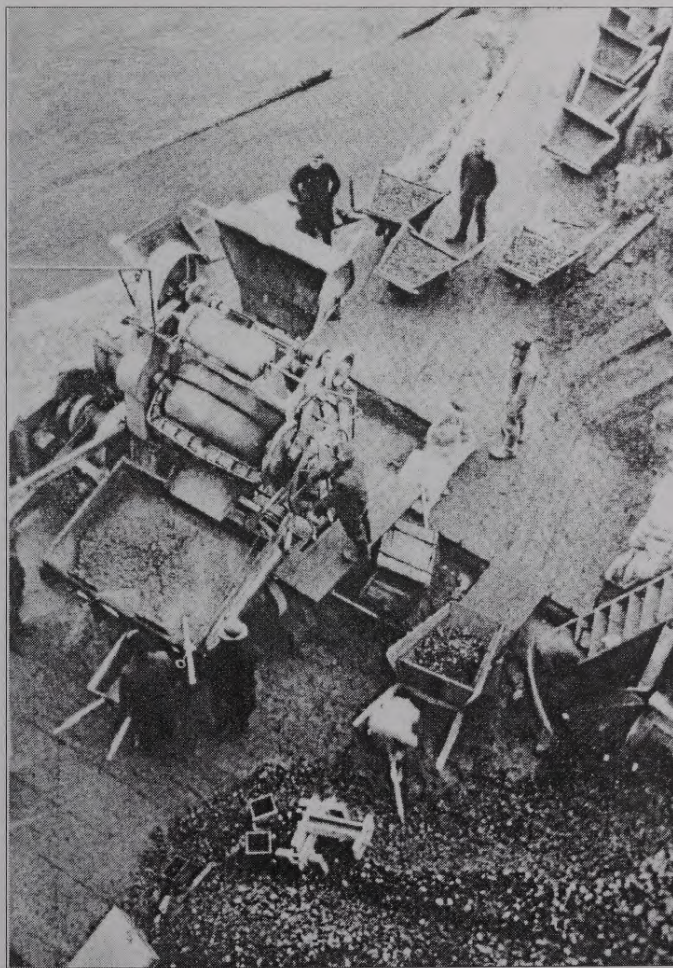
Ja tuvāk papēta dažu cilvēkus fascinējošu tiltu šedevru rašanos Latvijai līdzīgās otrās šķiras valstīs, piemēram, Gabonā, Rodēzijā, pirms Kastro režīma Kubā un it sevišķi Venecuēlā, jāsecina, ka šie tilti šedevri tikai ģeogrāfiski atrodas šajās valstīs. To projektēšanu un būvēšanu veikuši citu valstu augsti kvalificēti inženieri un firmas.

Tilts Siguldā ir atceres vērts tādēļ vien, ka tā projektēšanu un celtniecību veikusi latviešu tauta tikai saviem spēkiem un līdzekļiem, bez nekādas Austrumu vai Rietumu firmu un savienību līdzdalības.

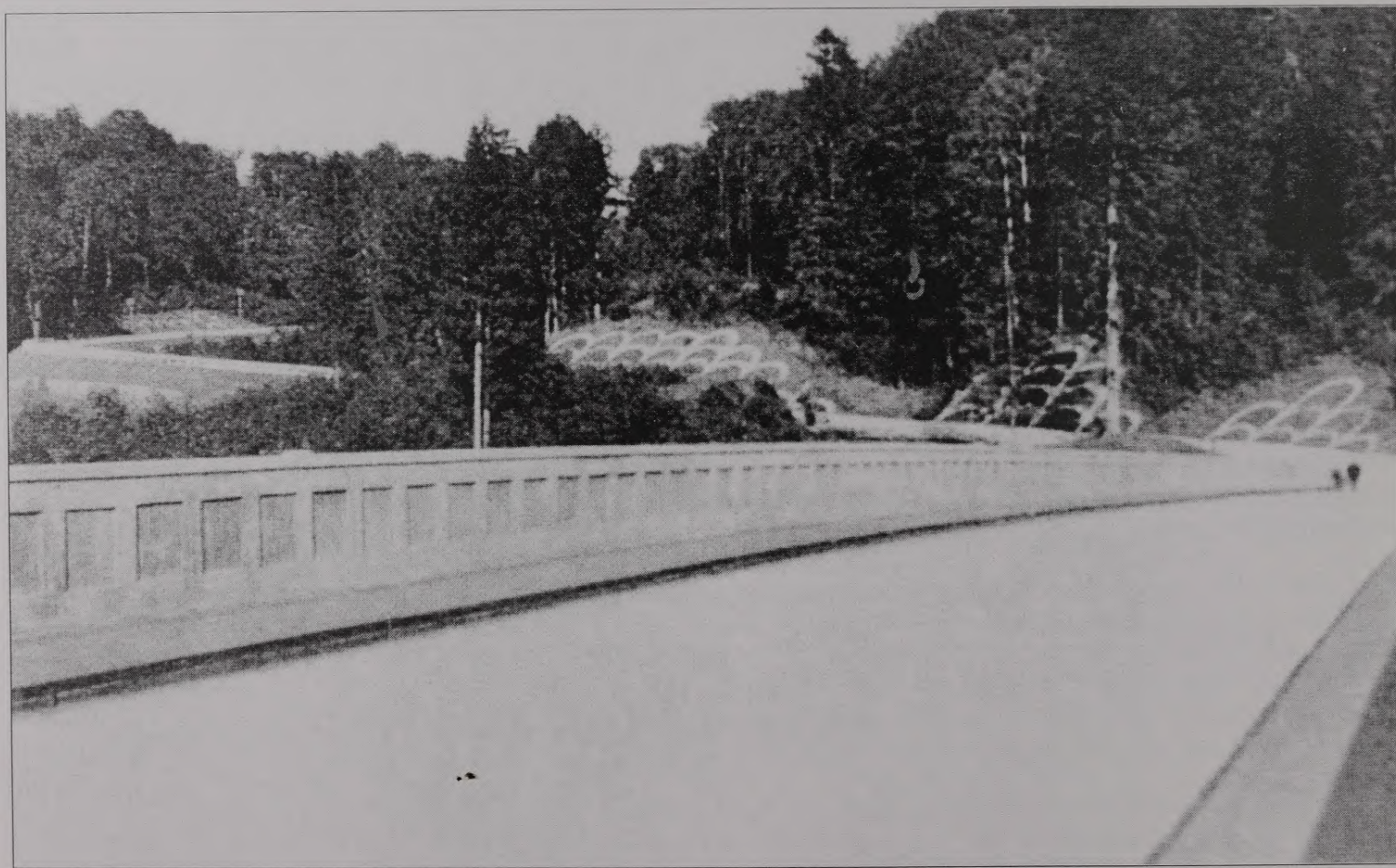
Siguldas tilts ir lielākais monolītais dzelzsbetona tilts Latvijā kā tā būvēšanas laikā, tā arī vēl tagad. Atmiņai par tilta atklāšanu izgatavota speciāla grāmatzīme, kas redzama 29. attēlā.

Lai gan tilts neatradās kādā svarīga virziena ceļā, bēgošie sarkanarmieši 1941. gada vasarā nolēma vienu tilta laidumu uzspridzināt. Par pārsteigumu pašiem spridzinātājiem, sabruka viss tilts (sk. 30. attēlu). Pastāv aizdomas, ka, veicot ļauno darbu, bojā gāja arī pati spridzinātāju komanda.

Šāds stāvoklis tikai viena laiduma spridzināšanas dēļ radās tāpēc, ka inženieris K. Tomels balstus nebija rēķinājis uz vienpusīgu balstbīdi. Ir inženieri, kas vēl šobrīd uzskata, ka tā ir kļūda. Rodas jautājums, kādai slodžu kombinācijai tiltam īsti jāatbilst.



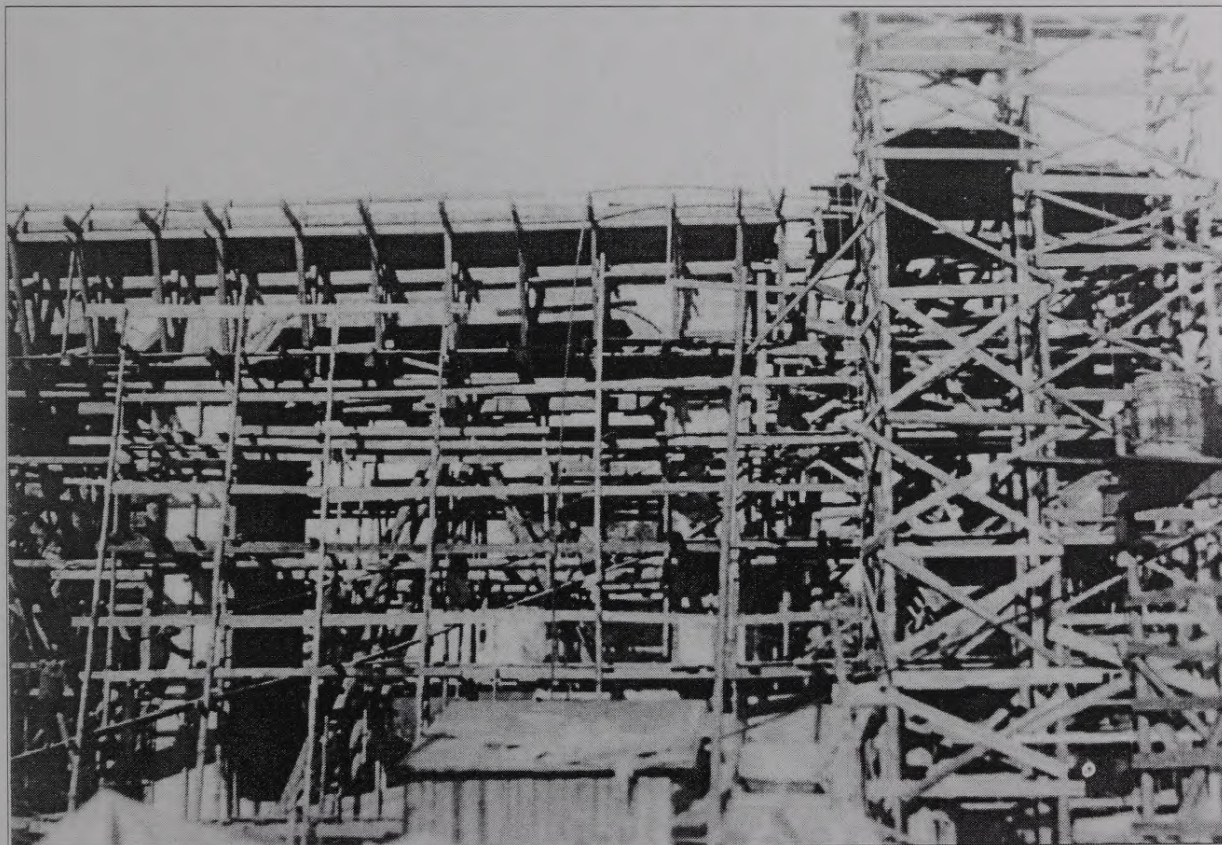
25. attēls. Betonmasas gatavošana.



26. attēls. Tilta kreisā krasta pieeja ar ierakumu nogāzēs ierīkotiem vertikālās drenāžas lokiem.

Es uzskatu, ka tiltu būvē jāņem vērā tikai dabas spēku(hidrometeoroloģiskie un tektoniskie) ekstremālie gadījumi. Ekstremālo gadījumu maksimums jānosaka valsts likumdošanā. Tiltu būvē nebūtu jāņem vērā cilvēku nenormālas rīcības sekas, piemēram, slodzēšana ar virsnormatīvu slodzi, dedzināšana un spridzināšana.

Kādas sekas izraisa pārlieta centība jau iepriekš atvieglot cilvēku nenormālu rīcību, aplūkots pielikumā, kam gan nav nekāda sakara ar tiltu pār Gauju Siguldā.



27. attēls. Tiltu vēl apņem palīgbūves.



GAUJAS TILTA ATKLĀŠANA SIGULDĀ
1937. GADA 23. JŪLIJĀ

28. attēls. Tilts jau bez palīgbūvēm pirms nodošanas
ekspluatācijā.

29. attēls. Gaujas tilta atklāšanai veltītā grāmatzīme.



30. attēls. Bēgošo sarkanarmiešu uzspridzinātais tilts 1941. gada vasarā..

Otrā pasaules karā stipri cieta Latvijas tilti un ceļi: Savienības nozīmes ceļos (pēc PSRS pieņemtā iedalījuma galvenās maģistrāles, ko pārvaldīja PSRS Iekšlietu ministrijas speciāla pārvalde ar filiālēm visās republikās, arī Latvijā, saīsināti no krievu valodas saukta "Ušosdor") no 838 tiltiem 10, 933 km kopgarumā bija uzspriecināti 376 tilti 6, 072 km kopgarumā. No Republikas ceļu pārvaldes (Latvijas PSR Ministru Padomes sastāvā) pārziņā esošiem tiltiem, pie kuriem pieder arī Siguldas tilts, bija sagrauti 149 tilti 2129,8 m kopgarumā.

Latvijas ceļus hitleriskās okupācijas laikā ekspluatēja intensīvāk nekā parasti, bet neremontēja praktiski nemaz. Tāpēc no 3171 km Savienības ceļu labā stāvoklī bija tikai 92 km (3 %). Tas pats jāsaprot arī par republikas nozīmes ceļiem.

Lai gan bija ļoti daudz sagrautu tiltu, izpostītu ceļu un valdīja vispārējs saimnieciskais sabrukums, vienu no pirmiem nolēma atjaunot vislielāko un tehniski vissarežģītāko tiltu pār Gauju Siguldā. Jāņem vērā, ka Siguldas - Turaidas ceļam, kura trasē atradās tilts, līdz sešdesmitos gados veikta rekonstrukcijai bija tikai Gaujas krastus savienojoša funkcija.

Jau 1948. gadā Republikas ceļu pārvalde Komunālās saimniecības ministrijas Rīgas projektu trestam (vēlākā institūta "Pilsētprojekts" agrīnam priekštecim) pasūtīja izveidot jaunu tilta projektu.

Pilnīgi loģiski var uzdot jautājumu - kāpēc? Ir doma, ka šādu tiltu atjaunošanas secību noteica apstākļi, ka bijusi Rakstnieku pils tolaik bija pārvērsta par visaugstākā ranga PSRS vadoņu atpūtas bāzi. Domājams, ka viņiem nebija patīkami no savas rezidences logiem vērot Siguldas tilta drupas uz senlejas gleznainā fonā. Par tilta atjaunošanas ierosinātājiem min Georgiju Maļenkovu (1902-1988) un Vjačeslavu Molotovu (1890-1986). Dokumentāli pierādījumi nav atrasti, un diez vai vispār tie pastāv. Katrā ziņā līdz mūsu dienām saglabājusies tikai viena Projektu trestā sastādītā tilta atjaunošanas projekta lapa. No tās izriet, ka grupas inženieris tolaik bijis T. Vitkus, kas bija Krievijas latvietis un mācījies Harkovā. Tā kā viņa brālis (bijušais sūtnis Itālijā) bija nošauts 1938. gadā, T. Vitkus bija izslēgts no partijas un līdz pat aiziešanai pensijā institūtā nekādus administratīvus amatus neieņēma. Viņš bija sava veida fanātiķis, kas nepārtraukti centās uzlabot pasaulslavenu zinātnieku A. Štrasnera un citu teorijas loku tiltu racionālas ass noteikšanā. Viņš neietekmēja

neveiksmes un avārijas (tilts pār Lētižu Skrundas apkaimē; pār Driksu Jelgavā un citur). Viņš izaudzināja uzticīgu savas lietas turpinātāju, nākamo docentu Valentīnu Salcēviču (1938-1986), kas arī fanātiski turpināja racionālas loka ass pētījumus. Tie 1986. gadā beidzās traģiski, saārdot Langeras sistēmas kopni Ķegumā. Avārijā gāja bojā arī pats pētnieks.

No lapas stūra zīmoga vēl redzams, ka projekta autora funkcijas veicis bijušais LU profesors Pāvils Pāvulāns. Pēc padzīšanas no Inženierzinātņu fakultātes viņš līdz savai nāvei strādāja šai institūtā par galveno konstruktoru. Domāju, ka tieši viņa amats un erudīcija kā metāla, tā arī dzelzsbetona tiltu teorijā un praksē nodrošināja normālu tilta atjaunošanas projekta sastādīšanu, bez jebkādiem eksperimentiem un avantūrām. Galvenā problēma bija, izmantojot saglabājušās pamatnes, izveidot jaunām krievu slodzēm, kā to vērtē pašreizējie tilta saimnieki, H-13 un H.G-60 atbilstošus loku laidumus. Iepriekšējais 1937. gadā atklātais tilts bija projektēts tikai 15 t smaga veltna un 9 t smagu automobiļu rindas slodzei. Ir ziņas, ka tilta konstrukciju pārrēķināšanā aktīvi piedalījušies arī iepriekšējā tilta projekta autors profesors K. Gailis un inženieris, vēlākais RTU profesors Georgijs Kunnoss (1922-1993). Par profesora P. Pāvulāna mūža gājumu un darbu interesenti var iepazīties manās publikācijās žurnālā "Autoceļi" 1991. gada 1./2. numurā, monogrāfijās "Latvijas zemesceļu tilti" un "Rīgas tilti un satiksmes pārvadi", kā arī ziņojumā, ko esmu iesniedzis Rīgas vēstures un kuģniecības muzejā.

Ja loku laidumos elementu šķērsriezumu un stiegrojumu atbilstošus jaunām, daudz lielākām slodzēm varēja izvēlēties brīvi, tad sarežģījumi bija ar saglabājušām estakādēm abos upes krastos. Kā redzams dabā un arī tilta kopskata lapā, starp estakādes rāmja riģeļiem ievietoti 3 dzelzsbetona spraišļi, stipri samazinot plātnes laidumu. Par stiegrojuma maiņu šai sakarā ziņu nav.

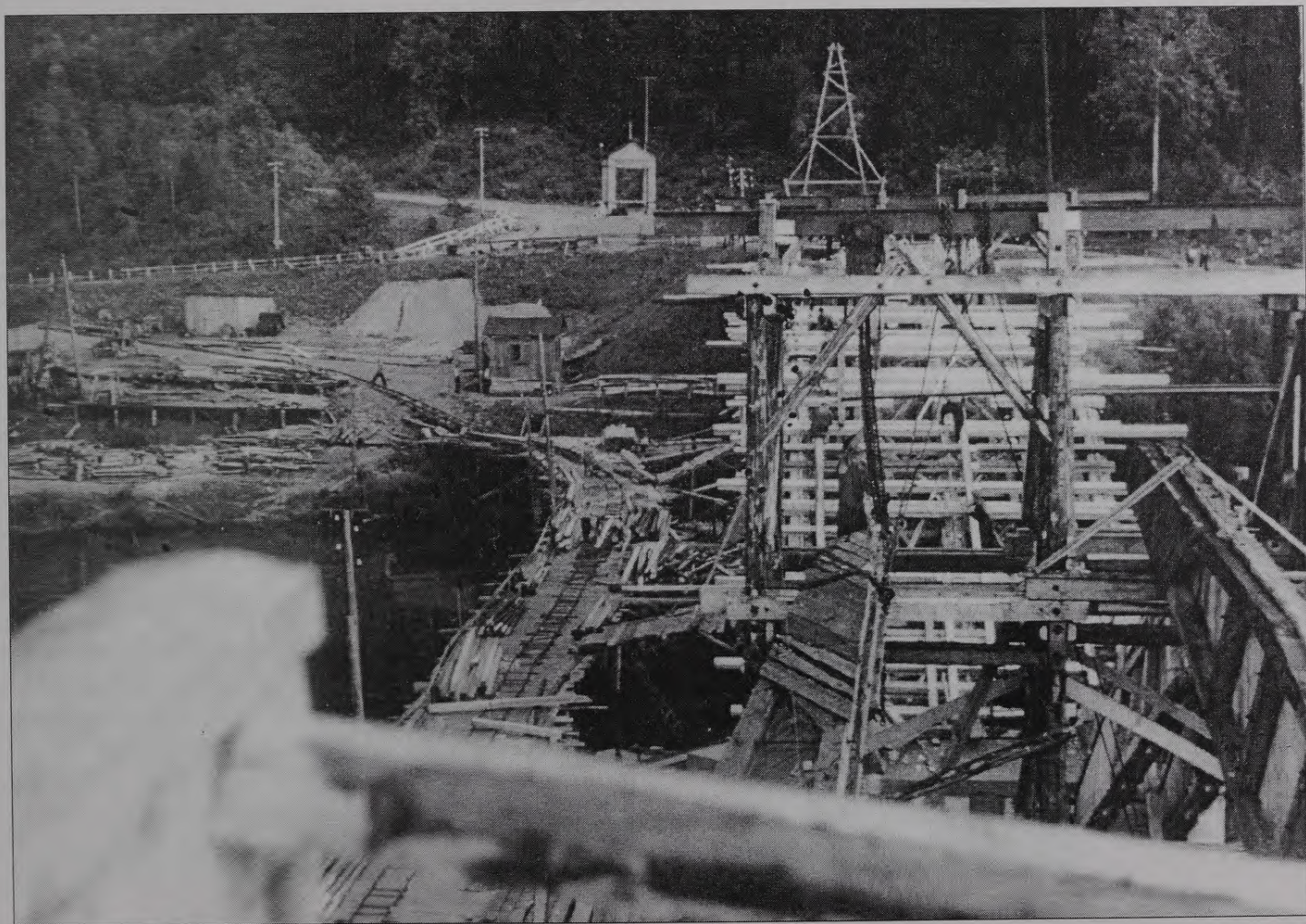
Tilta atjaunošanas projekta nodošanas termiņš Republikas ceļu pārvaldes dokumentos nav fiksēts. Acīmredzot tas noticis 1948. gada pavasarī vai vasarā, jo 1948. gada 22. oktobrī būvlaukumā jau ieradās būvdarbu vadītājs Gustavs Janovskis (dz. 1909). Kad grūtajos pēckara gados bija jāatjauno Siguldas tilts, ievērojot G. Janovska enerģiju un organizatora talantu, tieši viņu izvēlējās par darbu vadītāju.

Atjaunot Siguldas tiltu laikā, kad trūka ne tikai transporta, elektroenerģijas, celtnu un vibrotehnikas, bet arī daudz kā ikdienai nepieciešamā, tiešām bija ļoti grūts uzdevums. Faktiski tiltu atjaunoja visa ceļinieku saime. Katrs ceļu iecirknis uz mainām tilta atjaunošanai sūtīja cilvēkus. Maksimumlaikā (betonēšanas darbos) dienā strādāja ap 700 cilvēku. Parasti uz tilta strādāja 50-60 cilvēku. Lielas problēmas sagādāja viņu izvietošana un ēdināšana. Šim nolūkam atjaunoja karā sagrautās mājas, bet sabiedriskās celtnēs, piemēram, kultūras namā, ugunsdzēsēju depo un citur, ierīkoja speciālas kopmītnes un ēdnīcas.

Materiālu sagāde bija ļoti sarežģīta, jo trūka transporta. Šķembas drupināja turpat būvlaukumā. Iepriekšējā tilta paliekas vilka krastā ar traktoru. Kokmateriālus gatavoja Allažos. Tilta locīklas atlēja Tukumā.

Tuvojās 1949. gads. Latviešu tautai tas bija sevišķi smags. Martā notika masveida deportācija, kam sekoja piespiedu kolektivizācija. Bez tam bija jāieklaujas vispārējā psihozē, ko radīja gatavošanās vadoņa J. Staļina 70. dzimšanas dienai 21. decembrī. Katram jaunradītam kolhozam, vissīkākai rūpnīcai vai citam kolektīvam bija jāveic kaut kas "virs plāna" par godu šai dienai. Tālaika avīzes mudž no uzsaukumiem, vēlējumiem un tiešiem draudiem kaut ko veikt par godu vadonim. Domāju, ka šis apstāklis stipri iespaidoja arī tilta atjaunošanas būvdarbu tempus. Pēc G. Janovska stāstījuma, tikko aprīlī izgāja ledus, pāri upei uzbūvēja darba tiltu un sāka būvdarbus. To apjoms tiešām bija liels: bija jāuzbūvē turas un veidņi (aptuveni 1250 m³ apmērā), jāgatavo un jāieliek stiegrojums (aptuveni 181 tonnu) un jāiebetonē ap 1200 m³ betona. Betonmasu gatavoja turpat krastos divpadsmit 500 l jaudas betonmaisītājos. Tā kā vibrotehnikas nebija, betonmasu iestrādāja ar rokām. Katram strādniekam uzticēja savu atbildīgo konstrukcijas iecirkni. Bez pārtraukuma betonēja 9 dienas. Pēc G. Janovska stāstījuma, būvlaukumā šad un tad iegriezās betona un dzelzsbetona teorētiķis un praktiķis LVU profesors Artūrs Tramdahs (1884-1970), kas tolaik bija LVU Tiltu katedras vadītājs.

Un vēlamo efektu, strādājot vairākās maiņās, sasniedza - tieši vadoņa dzimšanas dienā, 21. decembrī, tiltu nodeva ekspluatācijā, tiesa gan, bez pārbaudes un segas, kas tehniski, ievērojot tālaika niecīgo kustību, bija pieļaujams. Jāatzīmē būvē nodarbināto strādnieku un amatnieku devums. Viņu apziņu



31. attēls. Tikko apvīti izgāja ledus, pāri upei uzbūvēja darba tiltu.

vēl nebija saēdusi sociālisma bezatbildības rūsa un darba tikuma degradācija. Daudzo ceļu rajonu priekšnieki savus ļaudis uz būvi sūtīja labprāt, bez strīdiem un atrunām. Te viņi apguva profesiju, kas lieti nodereja, atjaunojot tiltus pašu rajonos.

Centrālā Latvijas prese par šo ievērojamo "dāvanu" biedram J. Staļinam nebilda ne vārda. Lai gan šis devums bija nesalīdzināmi lielāks par presē plaši aprakstītiem "varoņdarbiem". Domāju, ka šādu nostādni, radot ap tiltiem nepamatotu slepenības plīvuru, radīja t.s. "Glavļits" (cenzūras organizācija, kas apstiprināja grāmatu iespiešanas plānus, noteica, par ko rakstīt, kā arī vēlamo autoru loku).

Siguldas tilta atjaunošanā darba gaitas sākuši daudzi vēlākie latviešu tiltu būvdarbu vadītāji un amatnieki. Var minēt inženieri E. Grunti (1909-1990), kas vēlāk patstāvīgi vadīja daudzu Latvijas tiltu un pārvadu būvēšanu, arī viadukta pār Lorupes gravu būvdarbu sākumperiodā - stiegrošanas meistarū Pēteri Osīti (1906-1991), kas vēlāk sagatavojis un sakārtojis stiegras daudziem desmitiem tiltu un pārvadu. Jāatzīmē arī namdaris Antons Valainis (dz. 1932) un īpatnējais tiltu būvēšanas autodidakts Fricis Zoltners (1907-1994), kas agrāk saucās Jansons.

Siguldas tilta atjaunotāja Gustava Janovska turpmākais mūžs nesaraujami saistīts ar Latvijas transportbūvēm, un viņu pilnā nozīmē varētu saukt par pēckara perioda Latvijas tiltu būvēšanas patriarhu. Ilgus gadus G. Janovskis vadīja arī Smiltenes un Rīgas ceļu un tiltu būvniecības kolektīvus, kas viņa vadībā uzbūvējuši desmitiem tiltu pār visām Latvijas upēm (atskaitot Daugavu), kā arī ļoti daudz pārvadu un viaduktu pār Lorupes gravu Vidzemes šosejā.



32. attēls. Gustavs Janovskis uz atjaunotā Siguldas tilta fona (70. gadu vidus).

32. attēlā Gustavs Janovskis redzams uz atjaunotā Siguldas tilta fona. Uzņēmums tapis 70. gadu vidū. No tilta atjaunošanas būvdarbiem saglabājušies daži fotoattēli: 33. attēls - loku turu un segmentveida kopņu pacelšana; 34. attēls - tilta loku turu kopskats; 35. attēls - tilta sastatnes un loka veidņi tuvplānā; 36. attēls - Tukuma rūpnīcā gatavotās loku locīklas; 37. attēls - viens no tilta atjaunotājiem, inženieris E. Grunte (vēlākos gados).

Tilta atklāšana sakarā ar vadoņa dzimšanas dienu 1949. gada 21. decembrī notika lielā steigā bez speciālas pārbaudes un pat segas. Tādēļ, pabeidzot segas būvi un veicot statisko un dinamisko pārbaudi, notika tiltu būvniecības praksē rets gadījums - otrreizēja tilta atklāšana. Pirms tilta atklāšanas 1950. gada aprīlī LVU Inženierzinātņu fakultātes docenti Žanis Mēness (1909-1991) un I. Melderis (1912 - ? Rīgā) kopā ar studentiem veica tilta statisko un dinamisko pārbaudi. Ja 1937. gadā uzbūvēto tiltu pārbaudīja ar trim 15 t smagiem veltniem un deviņiem kravas automobiļiem ar aptuvenu kopmasu 90 t, tagad, vizuāli spriežot (sk. 38. attēlu), tā bija daudz lielāka.

39. attēlā redzama tilta dinamiskā pārbaude, kurā izmanto Geigera vibrogrāfu. Pa labi sānskatā redzams docents Ž. Mēness, aiz viņa toreizējais Inženierzinātņu fakultātes dekāns, nākamais LPSR Zinātņu akadēmijas prezidents Aleksandrs Mālmeisters (1911-1996).

40. attēlā redzama tilta pārbaudītāju grupa. No labās: būvdarbu vadītājs G. Janovskis, tālāk nākamais inženieris A. Mucenijs (1922-1997, vēlāk tiltu nozari pameta), tagadējais RTU docents G. Šmits (dz. 1928) un nākamais inženieris P. Vilcāns (dz. 1929). No kreisās: nākamais inženieris H. Lapainis (1925-1969), viņam blakus J. Liniņš (dz. 1928). Vidū ar paceltu roku norādījumus dod docents Ž. Mēness.

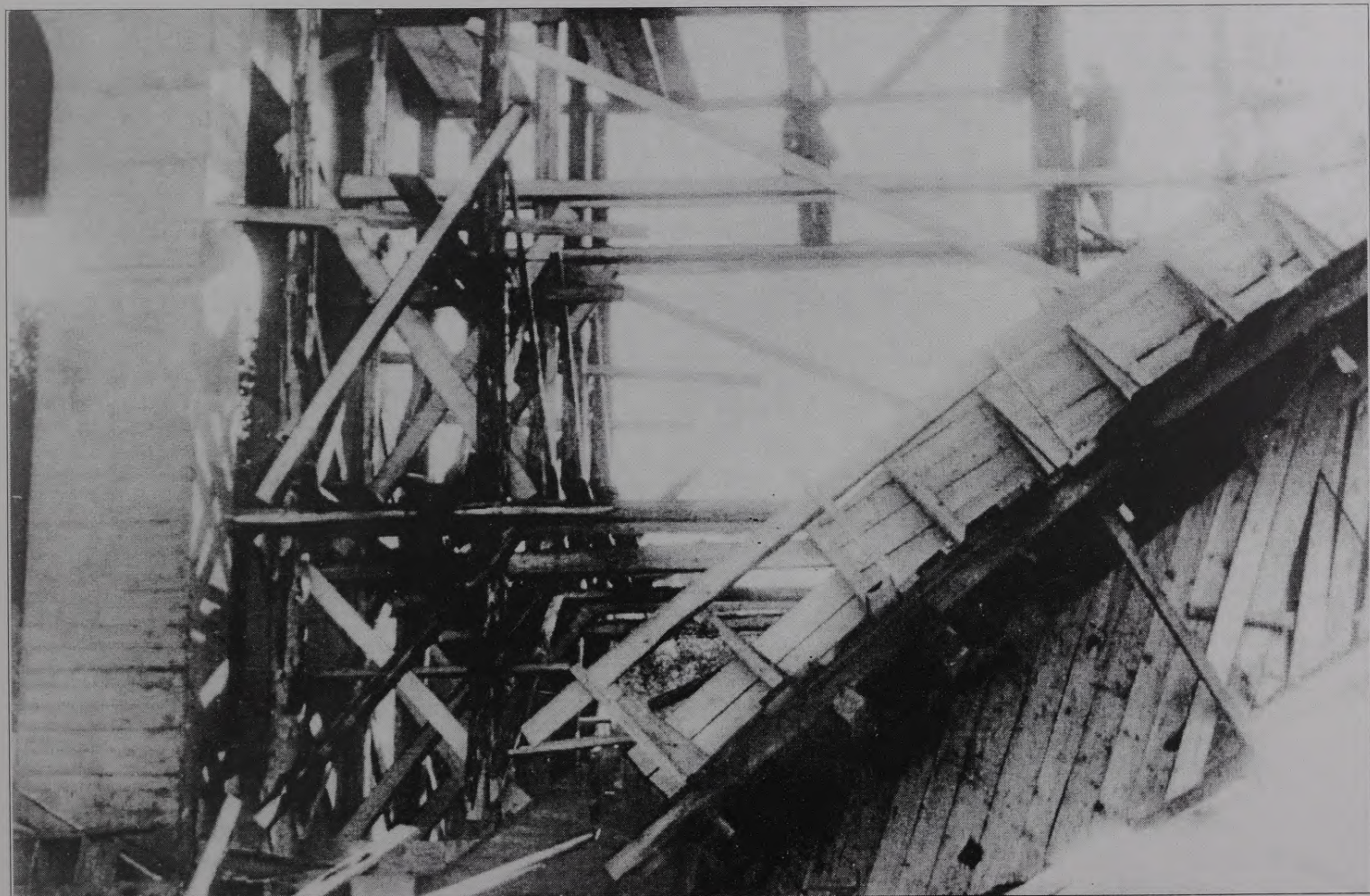
Kā tolaik bija pieņemts, tilta atklāšanai bija jāizvēlas zīmīgs datums. Par tādu atzina 1950. gada 1. maiju. 41. attēlā redzama tilta atklājēju grupa, kuras vidū gaišā mētelī stāv toreizējais Republikas ceļu pārvaldes priekšnieks Jānis Gustsons (1906), ievērojams LKP funkcionārs, CK loceklis jau 1940. gadā, bija pagrīdnieks, vēlāk krita nežēlastībā sakarā ar nacionālistiska rakstura novirzēm no partijas kursa, 1988. gadā Latvijas Rakstnieku savienības paplašinātajā plēnumā teica objektīvu runu par notikumu faktiskajiem apstākļiem Latvijā 1940. gadā; no viņa pa labi toreizējā Siguldas rajona



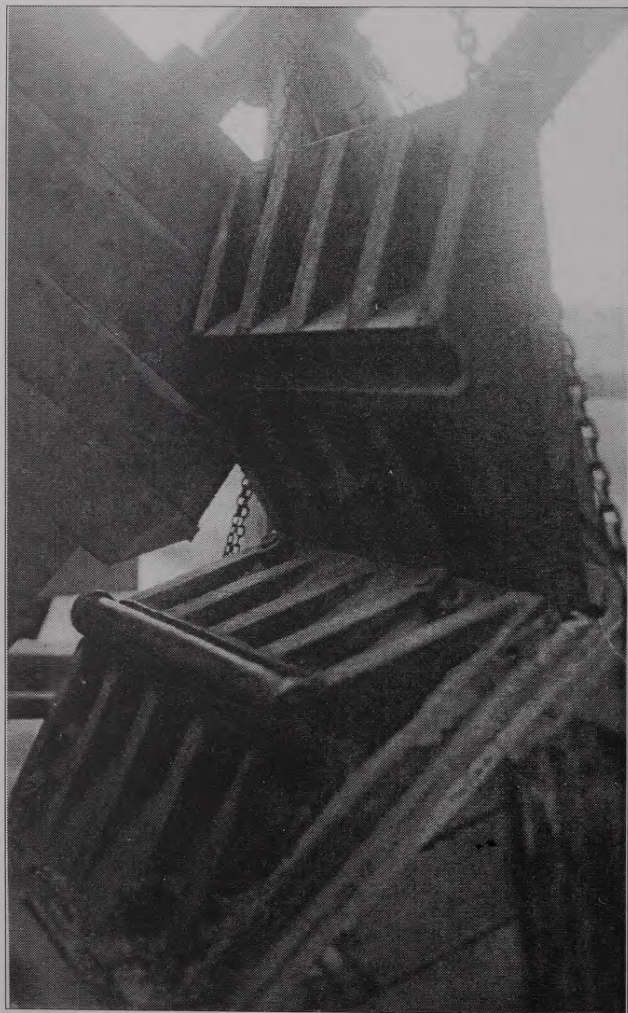
33. attēls Loku turu un segmentveida kopņu pacelšana



34. attēls. Tiltā loku turu kopskats.



35. attēls. Filta sastatnes un loka veidņi turplānā.



36. attēls. Tukuma rūpnīcā gatavotās loku locīklas.



37. attēls. Viens no tilta atjaunotājiem, inženieris Ē. Grunte.



38. attēls. Tilta statiskā un dinamiskā pārbaude 1950. gada aprīlī.



39. attēls. Tīlta
dinamiskā pārbaude, kurā
izmanto Geigera
vibrogrāfu.

Pa labi sānkatā redzams
docents Z.anis Mēness, aiz
vīna toreizējais
Inženierzinātņu
fakultātes dekāns,
nākamais LPSR Zinātņu
akadēmijas prezidents
Aleksandrs Mālmeisters.



40. attēls. Tilta pārbaudītāju grupa. No labās: G. Janovskis, A. Mucenieks, G. Īmits, P. Vilcāns. No kreisās: H. Lapainis, J. Liniņš, vidū ar paceltu roku Z. Mēness.



44. attēls. Tiltā atklājēju grupa. Vidū - gaišā mēteli stāv toreizējais Republikas ceļu pārvaldes priekšnieks Jānis Gustsons, no viņa pa labi - toreizējā Siguldas rajona partijas komitejas pirmā sekretāre Līna Zaļkalne.

Atklāts jaunais Siguldas tilts

1. Maijs Siguldas rajonam bija divkārša svētku diena. Šai dienā Sigulda saņēma mūsu būvtechniķu un būvstrādnieku lielo dāvanu — skaistu tiltu, kas savieno Gaujas krastus starp Siguldu un Krimuldu. Skaistajā Gaujas lejā, kur vēl gadu atpakaļ upes vidū rēgojās vāciešu sagrautā tilta drupas, tagad stāv jauns, skaists dzelzbetona tilts.

Uz šo tiltu, kura projektu izstrādājis prof. Pavulans, 1. Maijā plūda karogotais Siguldas iedzīvotāju demonstrācijas gājiens, lai sveiktu un cildinātu lepnā tilta cēlētājus un piedalītos tilta atklāšanā.

Pār tiltu plīvo liels transparents ar uzrakstu: «Zem Ļeņina karoga, Staļina vadī-

bā — uz priekšu, uz komunisma uzvaru!»

Tiltu atklājot, runāja Siguldas rajona izpildu komitejas priekšsēdētājs b. Jeņins, LK(b)P Siguldas rajona komitejas sekretare b. Zaļkalne, LPSR Galvenās ceļu pārvaldes priekšnieks b. Gustsons, būvdarbu vadītājs b. Janovskis, techniķi un strādnieki — tilta cēlēji.

Kolchoza «Dzirkstele» brigadieris b. Pālēns, sveikdams tilta būvētājus, teica: «Līdzīgi šim skaistajam dzelzbetona tiltam, arī mēs, kolchoznieki, savā darbā ceļam stipru un drošu tiltu — tiltu uz komunismu. Nekad neviens vairs nesagraus mūsu darbu. Padomju vara devusi mums tiltu uz nākotni, kas mūs aizva-

dīs uz laimīgu dzīvi — komunismu.»

LPSR Augstākās Padomes Prezidija priekšsēdētāja vietniece b. Auguste izsniedza 39 labākajiem tilta cēlētājiem — inženieriem, techniķiem un strādniekiem LPSR Augstākās Padomes Prezidija Goda rakstus. Apbalvoto vidū ir darbu vadītājs b. G. Janovskis, betonētājs b. P. Osītis, Galvenās ceļu pārvaldes priekšnieks b. J. Gustsons, inženieris b. K. Kazāks, vec. inženiere A. Šauro, strādniece b. T. Michailova u. c.

Biedrs Gustsons pārgrieza lentu, un karogotais 1. Maija demonstrācijas gājiens devās pāri jaunajam siguldiešu lepnumam — Gaujas tiltam.

”Siguldas Kolchoznieks”, 1950. gada 5. maijs.

Tāpat kā 1949. gadā, arī tagad Latvijas centrālā prese par tilta atklāšanu klusēja. Vienīgi vietējās avīzes "Siguldas Kolchoznieks" 1950. gada 5. maija numurā publicēts raksts par tiltu. Protams, šī vietējā rajona avīze bija domāta šauram lasītāju lokam, un slēpt no viņiem, ka šāds tilts radies, būtu vienkārši muļķīgi. Intereses pēc pievienoju šā raksta kopiju.

Rakstā ir arī dažas kļūdas un neskaidrības. Rupjākā no tām, ka iepriekšējo tiltu sagrāva nevis vācieši, bet gan krievi (sarkanarmieši). P. Osītis nosaukts par betonētāju. Lai gan šo darbu, protams, viņš arī prata, vairāk gan viņš pazīstams kā stiegrošanas meistars.

Tā kā nav tilta projekta, trūkst pierādījumu par inženiera K. Kazaka un vecākā inženiera A. Šauro ieguldījumu tilta atjaunošanā. Domāju, ka viņi ir projektu tresta darbinieki.

42. attēlā redzams tilts pār Gauju Siguldā mūsu dienās. Pašreiz tam nepieciešama restaurācija. Katrā ziņā ne rekonstrukcija ar pastiprināšanu un paplašināšanu.

Tilts jā saglabā pirmatnējā formā kā tehnikas piemineklis, kas liecina par latviešu inženieru, amatnieku un strādnieku darba prasmi, pamatīgumu un uzticību dotā uzdevuma izpildei vissmagākos apstākļos 1937. gadā, bet it sevišķi 1950. gadā.

Atzīmējot tilta atklāšanas **60. gadadienu**, pie tā 1997. gada 23. jūlijā ieradās Latvijas Autoceļu direkcijas ģenerāldirektors Olafs Kronlaks ar direkcijas darbiniekiem, Ojārs Spilva un I. Rīgas ceļu pārvaldes ļaudis, Siguldas pilsētas Domes priekšsēdētājs Tālis Puķītis ar darbiniekiem, profesora Kārļa Gaiļa meitas, tilta atjaunošanas darbu vadītājs Gustavs Janovskis, šīs grāmatas autors un citi profesora Kārļa Gaiļa skolnieki, bija arī tilta atjaunotāji un apkārtnes iedzīvotāji. Svinīgi atklāja tilta margām piestiprināto plāksni ar tilta būves un atjaunošanas datiem.

GAUJAS TILTA 60 GADU JUBILEJĀ

TILTA PROJEKTA AUTORS: PROFESORS KĀRLIS GAILIS

TILTU BŪVĒJA: FIRMA "L. NEIBURGS & CO"
no 1936. līdz 1937. gadam

TILTU ATKLĀJA: 1937. gada 23. jūlijā

TILTU ATJAUNOJA: LATVIJAS CELINIEKI no
1949. līdz 1950. gadam

Gaujas tilta 60 gadu jubilejā 1997. gada 23. jūlijā atklātā piemiņas plāksne.



Gustavs Janovskis un grāmatas autors pie piemiņas plāksnes uz tilta pār Gauju Siguldā 1997. gada 23. jūlijā.



42. attēls. Tilts pār Gauju Siguldā mūsu dienās.

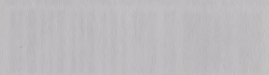
PIELIKUMS (nav saistīts ar tiltu pār Gauju Siguldā)

Padomju Savienībā aukstā kara dvingā pēc kara būvētos tiltu balstos ierīkoja speciālas šahtas, kas paredzētas spridzekļu ievietošanai. Būvētāju un ekspluatētāju nolaidības dēļ šahtās iekļuva ūdens, kas sasilstot sagrauva balstus bez speciālas spridzināšanas jau miera laikā. 1956. gada februārī par skandalozāko atzina notikumu, kas saistīts ar Padomju Savienības vadoņu Ņikitas Hruščova (1894-1971) un Nikolaja Bulgaņina (1895-1975) vizīti Lielbritānijā. Pēc ieceres ceļš no Maskavas līdz Kaļiņingradai, kur tos gaidīja kreiseris "Kirov", bija jāveic vilcienā. Ceļojuma laikā iepriekš minēto apstākļu dēļ uzsprāga kāda pārvada balsts Lietuvā. Tā kā speciālvilcienu apturēt nedrīkstēja, sastāvu novirzīja uz sliedēm, kas atradās tālāk no sagrautā balsta puses. Vilciena mašīnists, nesaprazdams, kādēļ sastāvs nonācis uz blakus (kreisās puses) sliedēm, vilcienu tomēr apturēja, līdz ar to saceldams lielu paniku un sajukumu PSRS augstākajās aprindās.

Ilgu laiku Latvijas inženieri šo notikumu uzskatīja par pārspīlētu leģendu. Bet dažas dienas pirms 1959. gada Jaungada nakts leģenda kļuva par realitāti arī Latvijā. Proti, iepriekš minēto apstākļu dēļ uzsprāga tilta pār Gauju pie Carnikavas starpbalsts. Radās ļoti liels sajukums. Bēgot no VDK darbinieku aktivitātēm, kuri uzskatīja, ka notikusi sabotāža, toreizējie tiltu lietu pārzinātāji A. Afanasjevs un N. Federenko atzina sevi par slimiem un pārcēlās uz slimnīcu. Beigās sprādziena cēloni tomēr noskaidroja. Ledu šahtās izkausēja, ūdeni atsūknēja, veidņus izdedzināja un šahtas aizpildīja ar betonu. Cietušo balstu ietērpa dzelzsbetona apvalkā. Šis piemērs vēlreiz pierāda, ka tilti nav jāgatavo cilvēku nenormālai rīcībai.

Līdz ar Carnikavas notikumu "speciālo šahtu" lieta Latvijā beidzās. Tas ir vēl viens apstiprinājums, ka vecākais inženieris K. Tomels rīkojies pareizi.

OBLIGATAIS
KASĖNAS

1.13
ATVIRIŲ ĮMONIŲ REKORDAI

03030642-49

FIBLIKUMS (nav saistīts ar tītu pār Gauju Sigulā)

Padoņņu Savienībā aukstā kara dvingā pēc kara būvētos tītu balstos izstrādāta speciālas shēmas, kas paralizētas spridzekļu ievietošanai. Būvētāju un ekspluatētāju noteikšanas nolūkiem šajā laikā izstrādātas šādas shēmas, kas paredz sagrāva balstus bez speciālas apzināšanas jau miera laikā. 1956. gada februārī bija skandalozāko atzina notikumu, kas saistīts ar Padoņņu Savienības vadoni Nikolas Kruščova (1956-1971) un Nikolaja Bulganina (1905-1975) vizīti Lielbritānijā. Pēc leņģu ceļi no Maskvas uz Kalmiņgradai, kur tos gaidīja kremlis "Kirov", bija jāveic viklerā. Ceļojuma laikā iepriekš bija apstākļu dēļ uzsprāga kāda pārvaža balsta Lietuvā. Tā kā speciālvienīmu apturēt neizdevās, tad bija jāveicēja uz šķēršni, kas atradās tālāk no sagrātā balsta puses. Vienā no mašīnām, nesapņūstot, ka kādā sastāvā nonācis uz bīkpus (kreisās puses) šķēršni, vilcienu tomēr apturēja, līdz ar to sagrātā balsta palu pānkū no sajuktumā PDRS augstākajās aprindās.

Ļau laikā Latvijas inženieru šo notikumu uzskatīja par pārpilētu legendu. Bet daļas dienas pirms 1968. gada Jaungada nakts legenda kļuva par realitāti arī Latvijā. Protī, iepriekš minēto apstākļu uzsprāga tika pār Gauju pie Carnikavas starpbalsts. Radās joti liels skaņums. Bēgot no VPS darbinieku aktivitātem, kuri uzskatīja, ka notikums saistīts, toreizējie tītu lietu pārzinātāji A. Stānagļeva un N. Federenko atzina sevi par šķēršni un pārējie uz šķēršni uz šķēršni. Bet šo aprādiana cēloņus vēl neapzināja. Ledu šāhtās izkausēja, ūdeni atstājēja, veidus izdodzināja un sahtas atpūstās ar betonu. Gauju balstu ietērpā dzelzsbetona apvalkā. Šis piemērs vēlētais pierādis, ka tītu nav jāveido citādu nenormālai rīcībai.

Līdz ar Carnikavas notikumu "speciālo šāhtu" lieta - Latvijā balstās. Tas ir vēl viens apstāprindgums, ka vecākais inženieris K. Tomela rīcīnes parvāzi.

OBLIGĀTAIS
EKSEMPĻĀRS

1.02

LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTEKA



0303064243

98-3
L 421