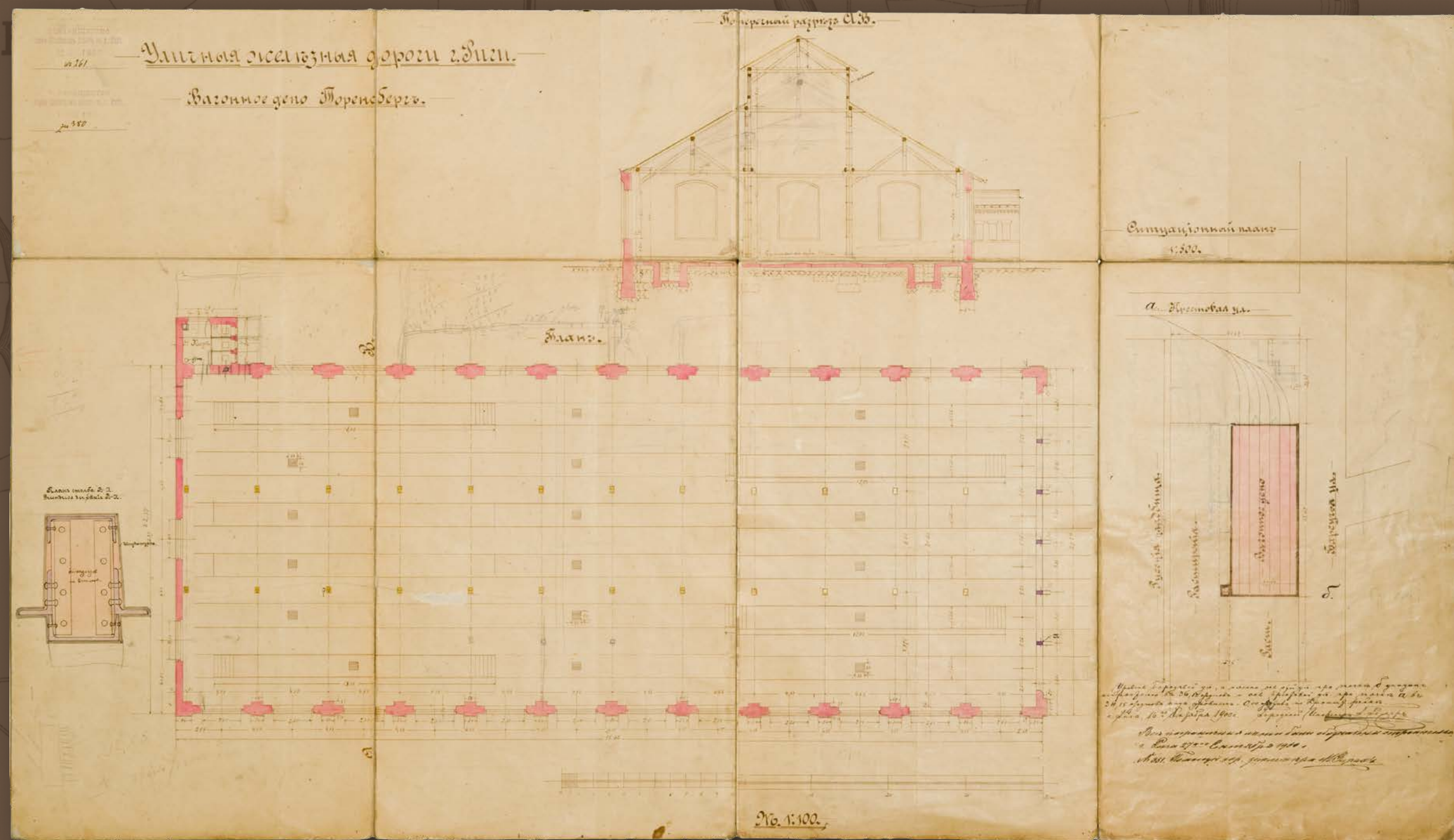


4. tramvaju depo vēsture



Torņkalna tramvaju depo vagonu halles projekta zīmējumi. Ēkas plāns un griezumus. Griezumā ar zīmuli ieskicēta jumta konstrukcijas pārbūve, ko izstrādāja 1905. gadā. Arhitekts Pauls Mandelštams, 1900. g. Plāns no "Rīgas satiksmes" Infrastruktūras daļas krājuma.

4. tramvaju depo, pagājušā gadsimta pirmajā pusē saukts par Torņkalna depo, būvēts pēc arhitekta Paula Mandelštama 1900. gadā izstrādātā projekta eklektisma stilā. Krusta (tagad Tipogrāfijas) ielā izvietotajā ēku kompleksā sākotnēji ietilpa vagonu šķūnis (55,6 x 22,4 m) ar sešiem sliežu ceļiem, katlumāja ar dūmeni un dzīvojamā ēka, kurā atradās kantoris, depo priekšnieka un sarga dzīvoklis. Depo ēku būvē gan par konstruktīvo, gan dekoratīvo apdares materiālu izmantots dzeltenais māla ķieģelis.

Lai gan daļa Torņkalna depo ēku uzbūvēta jau 1901. gadā, depo pabeigts un aktīvu darbību sācis reizē ar tramvaja līnijas «Daugavmala–Armitsteda bērnu slimnīca» atklāšanu 1903. gada 9. novembrī. Pēc diviem gadiem saistībā ar automātisko ugunsdzēsšanas iekārtu uzstādīšanu veikta vagonu šķūņa jumta rekonstrukcija, bet 1909. gadā vagonu halle pagarināta, piebūvējot tai platību 24 tramvaja vagonu novietošanai.



Arhitekts Pauls Mandelštams (1872 - 1941), portrets. Arhitekta pases fotogrāfijas reprodukcija no privātas kolekcijas, tās autors un turētājs Dr. habil. arch. RTU profesors Jānis Krastiņš.



Rīgas elektriskā ielu dzelzceļa darbinieki formas tērpos pie Torņkalna depo, 1907. gads. Fotogrāfijas autors nav zināms.

Šajā pašā gadā līdzās vagonu hallei uzbūvēta ēka lokālās dīzeļa dzinēja elektrības spēkstacijas vajadzībām. 1912. gadā šī ēka paplašināta, lai spēkstacijas jaudas palielināšanai varētu uzstādīt otru dīzeļgeneratoru. Projekta autors – Rīgas Tramvaju akciju sabiedrības inženieris Karls Filroze (Carl Vielrose).



Inženieris Karls Filroze (Carl Vielrose) (1878 - 1926) savā darba kabinetā. Karls Filroze bija Rīgas ielu dzelzceļa diplomēts inženieris no 1901. līdz savai nāvei 1926. gadā. Fotogrāfija no Filrozē dzimtas arhīva, autors nav zināms.



Pastkarte elektriskie tramvaji un citi transportlīdzekļi Daugavmalā, 11. novembra krastmalā, apmēram 1930. gads. Fotogrāfijas autors nav zināms.

1915. gadā pēc militāro iestāžu pavēles notiek vara vadu, cita gaisvadu tīkla aprīkojuma un dzelzceļa tipa sliežu rekvizīcija visās ārpilsētas līnijās. Tā skar arī līnijas "Daugavmala–Armitsteda slimnīca (Torņkalns)" un "Armitsteda slimnīca–Binhofa" (Bišumuiža). Uz Krieviju aizved arī vienu Torņkalna depo dinamo mašīnu.

Pēc Pirmā pasaules kara un brīvības cīņām depo darbība var atjaunoties tikai pēc līniju izbūves un tramvaju satiksmes uz Torņkalnu atjaunošanas. Satiksme līnijā Nr. 7 no Daugavmalas līdz Armitsteda bērnu slimnīcai tiek uzsākta 1922. gada februārī. 1926. gada vasarā tiek izbūvēta viensliežu līnija no Armitsteda bērnu slimnīcas uz Bišumuižu, kurā sāk kursēt 7.a maršruta tramvaji. Nākamajā gadā uz Bišumuižu ievieš tiešo satiksmi, maršruts iegūst 10. numuru.



Pastkarte motorvagens Nr. 145 7.a maršruta galapunktā Torņkalnā, 1930. gadi. Pie tramvaja stāv apkalpe, tostarp galapunkta tējas vāriņtāja. Fotogrāfijas autors nav zināms.



Pastkarte elektriskā tramvaja motorvagens Nr. 153 un piekabvagens Nr. 14 ar apkalpi 7. maršruta galapunktā, 1920. gadi. Vagons būvēts un rekonstruēts Krievu-Baltijas vagonu fabrikā (KBVF) 1901. – 1904. gadā. Fotogrāfijas autors nav zināms.

4. tramvaju depo vēsture

Ar 1951. gada 1. janvāri, veicot pārkārtojumus tramvaja maršrutos, depo ierastā 7. maršruta vietā sāk apkalpot 5. maršrutu "Rūpnīca Aldaris-Torņkalns", kas rodas, apvienojot vienā 6. un 7. tramvaja maršrutu. Savukārt 10. tramvaja maršruts tolaik un līdz pat mūsdienām paliek uzticīgs galapunktam Bišumuižā.



Tramvaja apgriešanās loks Katlakalnā (Bišumuižā), sliežu būve 1952. gada jūlijā. Fotogrāfiju autors nav zināms.

1962. gadā depo administrācijas ēkai tiek piebūvēts otrais stāvs, un celtniekiem gan būvmateriālu sagatavošanā, gan ķieģeļu padošanā aktīvi palīdz paši depo darbinieki depo priekšnieka Eduarda Jakubovska vadībā. Stāvā iekārto zāli, kurā notiek sapulces, depo drāmas pulciņa lugu izrādes.



4. tramvaju depo darbinieki tīrīšanas talkā, 1960. gadu pirmā puse. Fotogrāfijas autors: Harijs Antonovičs



4. depo administrācijas ēkas otrā stāva būvniecība, 1962. gada septembris. Fotogrāfijas autors: Harijs Antonovičs

Rīgas pilsētas izpildkomiteja 1974. gada 30. janvārī pieņem lēmumu par 4. depo slēgšanu tuvāko desmit gadu laikā, jo plānots tramvaju daļēji aizvietot ar metro, bet teritoriju iekļaut jaunbūvējamā Ziepniekkalna dzīvojamajā masīvā. Lēmums netiek realizēts, depo turpina pastāvēt, taču netiek attīstīts.



TTP 4. tramvaju depo vagonu halle Tipogrāfijas ielā 1, tajā novietoti RM tipa tramvaji, 1986. gads. Fotogrāfijas autors: Andris Biedriņš

5. maršruts "Torņkalns-Mīlgrāvis" pastāv līdz 1988. gada februāra beigām, kad līdz ar Brīvzemnieka ceļa pārvada slēgšanu remontam tiek pārvirzīts uz Ilģuciemu. Savukārt 10. maršruts kādu laiku ir sadalīts divās daļās: daži vagonu sastāvi kursē starp Katlakalnu un Torņkalnu, paliekot 4. depo, bet pārējie pārvadā pasažierus starp Mīlgrāvi un Ilģuciemu vai tiek pārvirzīti uz citām līnijām. Šajā laikā Klijānu ielā pie Tramvaju un trolejbusu pārvaldes tiek izbūvētas pagaidu sliedes 4. depo tramvaju novietošanai. Vēlāk 5. tramvaja maršruts uz Torņkalnu vairs netiek atjaunots.



RM tipa tramvaji uz pagaidu sliedēm Klijānu ielā, 1988. gads. Fotogrāfijas autors: Alberts Pušpurs



RM tipa tramvaji uz pagaidu sliedēm Klijānu ielā, 1988. gads. Fotogrāfijas autors: Alberts Pušpurs

1995. gada naktī no 6. uz 7. martu 4. depo izceļas ugunsgrēks. Vagonu halle deg kopā ar visiem tajā uz nakti novietotajiem vagoniem. Iekšlietu ministrijai paziņojums par ugunsgrēku:

"Paziņojums par ugunsgrēku Centrālajā ugunsdzēsības sakaru punktā tika saņemts 7. martā plkst. 2.24. Ierodoties pirmajai ugunsdzēsības un glābšanas daļai, dega Tramvaju un trolejbusu pārvaldes darbnīcas 3500 kvadrātmetruplatībā. Tika izziņots paaugstināts ugunsgrēka rangs, un 2.30 notikuma vietā tika koncentrēti galvenie dzēšanas spēki, 3.00 - visi spēki ugunsgrēka dzēšanai. Kopumā ugunsgrēka vietā strādāja 28 ugunsdzēsības tehnikas vienības un 98 ugunsdzēsēji. Uz ugunsgrēka vietu tika izsaukti Gāzes dienests, 3 ātrās palīdzības mašīnas un policija.

Ugunsgrēks tika lokalizēts 4.06.

Dzēšanu apgrūtināja ēkas koka pārsegums, kas dzēšanas laikā iegruva. Kopumā sadega 40 tramvaju vagoni un darbnīcas koka konstrukcijas. No uguns tika norobežota degvielas noliktava.

Par varbūtējo ugunsgrēka cēloni var uzskatīt tehnisku iemeslu, kas radies remontdarbu laikā."

Tramvaju un trolejbusu pārvaldes darbinieki ugunsgrēkā necieta. Depo atjaunoja jau tajā pašā gadā. Vagonu hallei tiek izveidota jauna jumta konstrukcija.



4. tramvaju depo halle pēc ugunsgrēka, 1995. gads. Fotogrāfijas autors: Alberts Pušpurs

4. tramvaju depo vēsture

20. un 21. gadsimtu mijā 4. tramvaju depo tiek labiekārtotas un modernizētas ēkas, uzbūvēta moderna vagonu mazgāšanas iekārta, kompresoru telpa un T-3A tramvaju apkopes cehs, taču vagonu hallē joprojām nav apkures.



4. tramvaju depo, 2008. gads
Fotogrāfijas autors: Aleksandrs Grigorjevs

Aktīvai darbībai 4. depo slēdz 2010. gada 1. novembrī uzņēmumā notiekošās reorganizācijas laikā. Turpmāk depo tiek izmantots norakstīto un rezerves tramvaju, darba jeb speciālo vagonu novietošanai.



Darba tramvajs sniega tīrīšanai GS-4, 2016. gads.
Fotogrāfijas autore: Maruta Auziņa.



Darba tramvajs sniega tīrīšanai GS-4, 2005. gads
Fotogrāfijas autors: Alberts Pušpurs



Darba tramvajs sniega tīrīšanai GS-4, 2015. gads.
Fotogrāfijas autors: Ilmārs Znotiņš



Darba tramvajs sliežu laistīšanai uz RM tipa vagona bāzes.
Fotogrāfijas autors: Alberts Pušpurs



Darba tramvajs ar kravas platformu uz Tatra T-3M bāzes, 2015. gads.
Fotogrāfijas autors: Ilmārs Znotiņš

4. tramvaju depo ēku kompleksā vizuāli līdz mūsdienām saglabājies daudz no vēsturiskā veidola. Tas glabā arī plašākai publikai ikdienā nepieejamo "Rīgas satiksmes" vēstures materiālu krājumu, kurā ietilpst gan senie transportlīdzekļi, kurus nākotne iecerēts atjaunot, gan dažāds aprīkojums, fotogrāfijas un dokumenti par sabiedriskā transporta attīstību pilsētā.

Rīgas satiksme



Ekspozīcijā izmantoti nenoskaidrotu autoru vizuālie darbi, ja Jums ir zināms autors vai autora tiesību mantiniek, lūdzam sazināties ar mums un sniegt par to informāciju e-pastā info@rigassatiksmelv.