

1901

# Rīgas tramvajam 120

19. un 20. gadsimta mijā Rīga bija industriāli attīstīta lielpilsēta, un tās galvenais sauszemes sabiedriskā transporta veids – zirgu tramvajs – vairs neapmierināja rīdzinieku prasības. Pilsētai vajadzēja modernāku, ātrāku un tīrāku transporta veidu. Tāds bija elektriskais tramvajs, kura satiksmi atklāja Aleksandra (tagad Brīvības) ielā 1901. gada 11. jūlijā (pēc Jūlija kalendāra, pēc Gregora kalendāra tas būtu 1901. gada 25. jūlijs).

Gatavojoties ielu dzelzceļu elektrifikācijai, ar tramvaja vagonu ražotāja izvēli Rīgas ielu dzelzceļu akciju sabiedrības vadībai problēmu nebija, jo Rīgā atradās divi lielākie cariskās Krievijas mašīnbūves uzņēmumi: Krievu - Baltijas vagonu fabrika (Russo-Balt) un Fēnikss (vēlāk Vairogs, Rīgas Vagonbūves rūpnīca). Kad ar Pirmo pasaules karu saistīto rekvizīciju dēļ šo uzņēmumu darbība tika pārtraukta, tramvaja vagonus Rīgā izgatavoja Beļģijas akciju sabiedrība Usines Ragheno. Līdz ar 1950. gadu sākumu tramvaji tapa Rīgas Vagonbūves rūpnīcas un Tramvaju un trolejbusu tresta (no 1962. gada – Tramvaju un trolejbusu pārvalde) sadarbībā, turpinot tramvajnieku jau 1930. gados apgūto māku pašiem rekonstruēt un pārbūvēt tramvaja vagonus. Rīgas maršrutu tīklā laika gaitā izmantoto tramvaja modeļu skaits pārsniedz divus desmitus, taču, piemēram, visu Galvenajās vagonu remonta darbnīcās izgatavoto vagonu pamatā bija tikai divi Rīgas Vagonbūves rūpnīcā sērijveidā ražotie tramvaja modeļi: MTV-82 (1947.–1961.) un RVR-6 (1961.–1966.). Šo modeļu vagoni TTT/TTP darbnīcās tika sašaurināti, piemērojot



Pastkarte zirgu tramvaja un armāzju kalju ielā, 18. gadsimta beigās. Fotogrāfijas autors Kārlis Hārģis Hilberņšpēteris



Pastkarte elektriskais tramvajs uz tilta Suvorova ielā (mūsdienās Krievijas Barona ielā) pie Rīgas Galvenā pasta ēkas. Tēlnāta būvēti (mūsdienās Krievijas bulvārī 6, 20. gadsimta sākums). Fotogrāfijas autors nav zināms.

turpina izdzīvot savu otro mūžu Rīgas tramvaja sliežu ceļos. Kopš 2010. gada Rīgas tramvaja pasažieri pārvietojas modernajos trīs un četru sekciju Škoda zemās grīdas tramvajos, kas arī ražoti Čehijā. Aizvadīto 120 gadu laikā Rīgas tramvaja ritošais sastāvs līdz nepazīšanai mainījies gan tehnoloģiju, gan dizaina, gan ērtību ziņā. Tas labi redzams, salīdzinot Retro vagoniņu ar jaunajiem zemās grīdas tramvajiem. Lai gan līdztekus tramvajam vēstures gaitā pasažierus pārvadājuši un turpina to darīt arī citi sabiedriskie transportlīdzekļi, tramvajs tomēr vienmēr bijis un turpina attīstīties kā Rīgas sabiedriskā transporta mugurkauls.

## Pirmās elektrisko tramvaju sērijas

Pirmo elektriskā tramvaja vagonu sēriju – simt motorvagonu – Rīgas Ielu dzelzceļu akciju sabiedrībai izgatavoja Krievu-Baltijas vagonu fabrika (KBVF). Tai tika pasūtīta arī Rīgas zirgu ielu dzelzceļa vagonu pārbūve par elektriskā tramvaja piekabināmajiem vagoniem un motorvagonu pārbūve, palielinot platformas lielāka pasažieru skaita uzņemšanai.



Tramvajnieku grupa I. tramvaju depo (mūsdienās S. tramvaju depo Brīvības ielā 181), 1920. gadā. Fotogrāfijas autors nav zināms.



Pastkarte Krievijas-Baltijas vagonu fabrikā būvētais elektriskais tramvajs 6 marīnūš un 21 marīnūša autobuss uz pontonu tilta virzienā uz Pārtaugavu, 1930. gadā. Fotogrāfijas autors nav zināms.



Pastkarte "Fēnikss" fabrikā būvētais elektriskais tramvajs, svīnīgā ielājas atklātana uz Smeri, 1927. gada 12. augusts. Fotogrāfijas autors nav zināms.

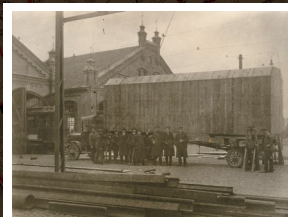
1904. gadā pirmo pasūtījumu tramvaja motorvagonu izgatavošanai saņēma arī vagonu un mašīnfabrika Fēnikss. Tās būvētie tramvaji bija nedaudz garāki un ietilpīgāki. Novitāte bija ratiņu riteņu no velmētiem diskiem izmantošana spieķu riteņu vietā. Turpmākajos gados līdz Pirmajam pasaules karam galvenais ritošā sastāva izgatavotājs bija KBVF. Tā kā tramvaju vagoni tika būvēti pēc noteiktiem rasējumiem, atšķirīgu izgatavotāju vagoni bija ļoti līdzīgi.

## Piekabināmie vagoni

Jaunos piekabināmos vagonus Rīgas ielu dzelzceļu vajadzībām izgatavoja gan Fēnikss, gan Krievu-Baltijas vagonu fabrika, gan dažus arī vagonu fabrika Dvigoteļ Rēvelē (Tallinā).

## Beļģu tramvaji

Rīgas tramvaju saimniecība tika izputināta 1915. gadā Pirmā pasaules kara ietvaros, kad tika rekvizēti un uz Krieviju evakuēti gandrīz visi jaunākā izlaiduma tramvaji. Tādējādi pēc Pirmā pasaules kara Rīgā kursēja gandrīz tikai vecākie, gadsimta sākumā būvētie, tramvaji. 1920. gados to skaitu papildināja beļģu akciju sabiedrībā Usines Ragheno tapušie tramvaji. Daļa to pienāca izjauktā veidā un tika montēta Rīgas ielu dzelzceļa uzņēmuma remonta darbnīcās



Jauno tramvaju vagonu sagatavošana no beļģijas Rīgas ielu dzelzceļu akciju sabiedrības pagarinā (Irušdienā 1. tramvaju depo Būvības nr. 34). Motorvagonu atvērta uz automašīnu ražošanas. 1919. gads. Fotografēja no Inčēnieva Karlo Filozov izdevās arhīvs, autors nav zināms.



Pastkarte Krievijas-Baltijas vagonu fabrikā būvētais elektriskais tramvajs Nr. maršrutā un 21. maršruta autobuss uz portonu tilta virzienā uz Pārtaugavu, 1930. gads. Fotografējis autors nav zināms.

1920. gadu nogalē tramvaju saimniecību papildināja Fēniksa būvēti motorvagoni un Liepājas Karostas darbnīcās tapuši piekabināmie vagoni.

1931. gadā līdz ar koncesijas līguma beigām tramvajs no privātuzņēmējiem – Rīgas ielu dzelzceļu akciju sabiedrības – pārgāja Rīgas pilsētas valdes pārziņā, un turpmāk vagonu parka atjaunināšana notika pašu tramvajnieku spēkiem, remonta darbnīcās veicot vagonu rekonstrukciju, iebūvējot jaunus elektroiekārtas un modernizējot dizainu.



Pastkarte, jaunā parauga tramvajs ar plūdinājas formas jumtu un iekārtas Elektrotehniskās fabrikas (EKF) motoriem un elektroskārdēm - trīs vagonu tramvaja sastāvs kāpaka buvdarī pie Krīģļa Valdemāra ielas, 1936. gadu otrā pusē. Fotografējis autors nav zināms.

## RT-46

Arī pēc Otrā pasaules kara Rīgas Satiksmes un transporta tresta galvenajās darbnīcās tika veikta nolietoto vagonu rekonstrukcija, pārbūve kustībai vienā virzienā, rasti inovatīvi risinājumi tramvaju ietilpības un ērtības palielināšanai. Pievienojot jaudīgākus dzinējus, tapa savienotie jeb "ermonīku" veida eksperimentālie tramvaji, tautā saukti par "čūsķiņām". To vizuālais izskats daļēji sasaucas ar mūsdienu tramvajiem. Pirmais savienotais tramvajs Nr.500 ieguva abreviatūru RT-46, kas nozīmē "Rīgas tramvajs, 1946. gada modelis". Otrais savienotais eksperimentālais tramvajs - Nr.128 - tika samontēts no norakstītu autobusu Leyland virsbūvēm.



Jaunas konstrukcijas trieburvju četraxu RT-46 tramvaja vagoni Nr.500, abstrucot no deģa, 1946. gads.  
Foto: @līgas autors nav zināms.

## RT-47

Autobusu virsbūves tika izmantotas arī nākamā trīssekciju tramvaja Nr.200 tapšanā.

Tas ieguva apzīmējumu RT-47.



Rīgas pilsētas Satiksmes un transporta tresta darbināks no autobusu virsbūvēm būvētais RT-47, piesurvēts pie Brīvības pieminekļa, ap 1947. gadu.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.



Tramvaja RT-47 kabins, ap 1961. gadu.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.



Tramvaja RT-47 vidējās durvis iekāpšanai; labi redzama Rīgas pilsētas Satiksmes un transporta tresta logotips.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.



Rīgas pilsētas Satiksmes un transporta tresta darbināks no autobusu virsbūvēm būvētais RT-47, piesurvēts pie Brīvības pieminekļa, ap 1947. gadu.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.

## RT-48

1949. gadā tika nodota lietošanā pirmā RT-48 modeļa vagonu partija. Šie vagoni bija būvēti no nolietotiem KP sērijas tramvaja piekabvagoniem, kas bija saņemti no Krievijas, taču liela daļa detaļu un iekārtu bija pašu Rīgas tramvajnieku izgatavotas.

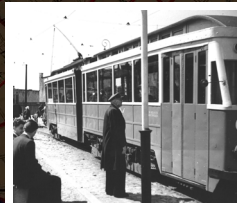
RT-48 tramvajs spēja uzņemt līdz pat 150 pasažieriem.



No piekabvagona būvēts elektriskais tramvajs RT-48 piesurvēts 4. maršrutā, 1962. gada maijs.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.

## RT-52

Interesants bija nākamā modeļa - RT-52 - trīsasu tramvajs, kurā motorvagonš ar plēšu veida savienojumu tika apvienots ar piekabināmo vagonu, un abas sastāvdaļas sākotnēji saglabāja savus iepriekšējos numurus.



Tramvajs RT-52 piesurvēts, 1962. gadā.  
Šī modeļa tramvaju būvēti tika izmantoti daudz no iepriekšējiem tramvajiem, piemēram, daļa virsbūves tika ņemta no 1960. gadu pēdējās formas tramvajiem, bet vadītāja kabīnes elementi - no RT-48 modeļa.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.

## RT-54



Vēlā eksponāts Rīgas Satiksmes un transporta tresta darbināks izbūvētais tramvajs RT-54, 2000. gadu otrā pusē.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.

## MTV-82

1950. gadu sākumā no Rīgas Vagonbūves rūpnīcas (RVR) pienāca jaunie četrasu motorvagoni ar metāla sekciju karkasu MTV-82, kurus tramvajnieki Galvenajās vagonu remonta darbnīcās (GVRD) sašaurināja, vagona labajā pusē visā garumā izgriežot ap 30 cm platu joslu un vagona daļas atkal sametinot kopā, jo Rīgas sliežu ceļu izvietojumam vajadzēja vagonus ar šaurākām virsbūvēm. Lai gan kopumā tika saņemti un sašaurināti vairāki desmiti šādu vagonu un piegādes turpinājās, tramvaju augošajai Rīgai joprojām trūka.

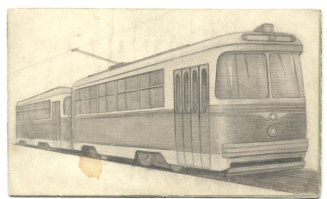


Sašaurināts virsbūves MTV-82, šejā 7. maršrutā, 1962. gada maijs.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.



## RT-56

Izmantojot no RVR saņemtos virsbūvju karkasus un veco vagonu ritošo daļu, GVRD darbnīcās tika uzsākta MTV-82 dizainā līdzīgu tramvaju RT-56 izgatavošana. Laikā no 1956. līdz 1961. gadam abu uzņēmumu kopdarbībā, bremžu un elektroiekārtas iepērkot no citiem piegādātājiem, TTT darbnīcās tapa 117 RT-56 tramvaju, kuru abreviatūra laika gaitā gan mutiskajā lietojumā, gan tehniskajā dokumentācijā un pārskatos nomainījās uz RM-56, kur RM nozīmē "Rīgas motorvagns".



Zīmējums tramvaja vagona RVR-6 980-61.  
Zīmējuma autors nav zināms.

## RT-62

1962. gada otrajā pusē GVRD aizsākās RT-62 (RM-62) modeļa tramvaju izgatavošana, izmantojot no RVR saņemtās RVR-6 vagonu virsbūves un vēlāk arī ratiņus. Nākamo triju gadu laikā tika izgatavots vairāk nekā 60 šādu vagonu. Līdz 1980. gadu vidum TTP inventārā bija arī RM-62A un RM-62B vagoni.



Tramvajs RM-62 pagājuši tramvaja loka korroziņpunktā Iļģucienā pie jaunie galotāzācijas ēkas, 1973. gada aprīlis.  
Fotogrāfijas autors: Kārlis Kokalis



Tramvajs RM-62 ar sociālo reklāmu uz sāna – "Pie glāzes noplūdes zvaniet 64", 1960. gadu vidus.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.

## RM-65

1966. gadā GVRD sākās pakāpeniska Maskavas pasažieru transporta pārvaldes Rīgai bez atlīdzības nodoto 13 lietotu RVR-55 un RVR-57 eksperimentālo sēriju motorvagonu pārbūve par RM-65 tipa tramvajiem, taču jau nākamajā gadā daļu to atkal rekonstruēja par RM-66 motorvagoniem, vienu – par RM-68.



Tramvajs RM-65 satiksmē, 1960. gadu vidus.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.

## RM-66

RM-66 motorvagoni tika būvēti no lietotiem RVR-55 un RVR-57, RVR-6 vagoniem un jaunajiem no RVR saņemtajiem vagonu karkasiem un ratiņiem. Pirmajam šīs sērijas tramvajam Nr.66 bija trīs durvis – jaunums tam laikam. Pavisam izgatavoja 24 RM-66 modeļa tramvaju, taču drīzumā – līdz 1973. gadam – gan šie, gan daļa RM-62 un RM-66 modeļa tramvaju pārtapa par RM-68 motorvagoniem.



Tramvajs RM-66 pieturvietā 13. maršrutā, 1971. gada 25. marts.  
Fotogrāfijas autors: Kārlis Kokalis

## RVR-6

1962. gada augustā Tramvaju un trolejbusu pārvalde (TTP) saņēma divus RVR-6 tramvaju, kurus nesen bija sākusī ražot RVR, nākamajā gadā vēl vienu. Arī šīs sērijas tramvaji oriģinālā veidā nebija piemēroti Rīgas sliežu ceļiem un bija jāsašaurina. Saīdzinājuma ar iepriekšējo modeļu tramvajiem RVR-6 vagoniem bija daudz priekšrocību, tai skaitā līganāka un klusāka gaite, ko nodrošināja jaunā ratiņu konstrukcija un gumijas amortizatori.



Mazgāšanas iekārtai tramvaja depo cauri brauc 11. maršruta tramvajs RM-56, 1967. gads.  
Fotogrāfijas autors nav zināms.



Tramvajs RM-66 satiksmē Kompleksatveicē krastmalā Iņģucienā 13. novembra krustojumā, 1968. gads.  
Fotogrāfijas autors: Cēds Rancis

## RM-67

No 1967. līdz 1973. gadam nolietotie MTV-82 vagoni, kam vecās virsbūves tika nomainītas pret RVR-6 virsbūvēm, pārtapa par RM-67 modeļa tramvajiem. Vagoniem tika saglabāta vecā numerācija



Tramvajs RM-67 satiksmē, 1960. gads beigās.  
Fotogrāfijas autors: nav zināms



Tramvajs RM-68, 1970. gada sākums.  
Fotogrāfijas autors: nav zināms

## RM-68

1969. gada aprīlī RM-66 vagoniem sākās jauna pārbūve – līdz 1970. gada beigām 23 no šiem vagoniem pārtapa par RM-68. Par šī modeļa tramvajiem tika rekonstruēti vēl arī citi – kopskaitā 47 – motorvagoni.

## RP

RM-56 motorvagoni, sākot ar 1964. gadu, pakāpeniski tika pārbūvēti par piekabināmajiem vagoniem, iegūstot RP-61, RP-66 un RP-69 nosaukumu, kurā abreviātūra RP nozīmē "Rīgas piekabvagoni". Četrusu piekabvagoniem bija sava numerācija, kas sākās no 500.

## RM-56A un RM-56B

1973. gadā no inventārā vēl atlikušajiem RM-56 motorvagoniem izveidoja piecus divu vagonu sastāvus, kuru komplektējošajiem vagoniem tika piešķirta abreviātūra RM-56A un RM-56B. Tie pārvadāja pasažierus līdz 1980. gadu pirmajai pusei.

## Tatra T-3

Pirmos divus firmas ČKD PRAHA ražotos Tatra T-3 tramvajus Rīga saņēma 1974. gada oktobrī. Turpmāk katru gadu tika piegādāti 20 jauni Tatra T-3 tramvaji, skaits nedaudz samazinājās piegāžu pēdējos gados. Pavisam līdz 1987. gadam tika saņemti un pasažierus pārvadāja 241 šī modeļa tramvajs.



Tatra T-3 tramvajs darba vagonā Zviedrskā, 1992. gads.  
Fotogrāfijas autors: Igors Kļičevs



Tatra T-3 tramvaji novietoti rindās depo teritorijā, 1986. gada sākums.  
Fotogrāfijas autors: Kiberts Pulgars

## Tatra T-3M

1989. un 1991. gadā tika piegādāti arī 62 jauna modeļa Tatra T-3M (T6B5) tramvaja vagoni.



Tāko saņemtie jaunie Tatra T-3M tramvaji novietoti depo, 1989. gads.  
Fotogrāfijas autors: nav zināms



Tāko saņemtie jaunie Tatra T-3M tramvaji novietoti depo, 1989. gads.  
Fotogrāfijas autors: nav zināms

## TR-1

No 1990. līdz 1996. gadam TTP pārvadāja pasažierus ar RVR konstruētu un izgatavotu ātrgaitas eksperimentālo tramvaju TR-1. Šis tramvajs vizuāli daļēji atgādināja tramvajnieku pēc Otrā pasaules kara konstruētos, no vecajiem tramvajiem būvētos savienotos tramvajus ar lokāmo daļu starp vagoniem. Tas bija pirmais PSRS rūpnieciski uzbūvētais trīs sekciju tramvajs.



Vēsturiskā eksperimentālā izmēģinātāi Rīgas Vagonbūves rūpnīcā būvētais tramvajs TR-1, 1988. gada jūlijs.  
Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs

## T-3 tramvaju renovācija par T-3A

1990. gadu beigās Rīgas tramvaju tehniskais stāvoklis bija kritisks, līdzekļu jaunu vagonu iegādei nebija, un vienīgā izeja tikt pie drošākiem pārvietošanās līdzekļiem bija rekonstruēt un modernizēt esošo ritošo sastāvu. Līgums par 66 T-3 vagonu modernizēšanu par Pasaules bankas kredīta līdzekļiem ar Itālijas – Ungārijas firmu Ganz-Ansaldo Electric Ltd. tika parakstīts 1998. gada februārī. Vagonu virsbūvju atjaunošanas darbos tika iesaistīta arī RVR, kas apstrādāja vagonu virsbūvi ar smilšu



Tramvaji Tatra T-3 renovācijas procesā, 2002. gads.  
Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs



Neuārstētais tramvajs Tatra T-3A satiksmē 6. martā, 2005. gads.  
Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs

strūklū, piemētināja pilnībā izrūsējušās vietas un vagonus nogruntēja. No 1998. gada novembra līdz 2002. gadam TTP Galvenajās darbnīcās tika modernizēti 190 tramvaja vagoni. Tramvaja modeļa nosaukums T-3 pārtapa par T-3A, kur burts A nozīmē "atjaunotais".

## T-3M tramvaju renovācija par T-3MR

Pēc T-3 renovācijas radās iespēja atjaunināt arī Tatra T-3M tramvajus. Konkursā par 30 iekārtu piegādi tramvaju T-3M modernizēšanai uzvarēja ungāru firma Ganz Transelektro. Šā projekta ietvaros Elektrotransporta darbnīcās tika rekonstruēti 30 tramvaja vagoni, no kuriem pirmie divi tika prezentēti 2005. gada 16. novembrī. Pēc atjaunošanas T-3M ieguva nosaukumu T-3MR, kur burts R nozīmē "renovētais".



Tatra T-3M tramvaja renovācijas procesā ar jaunu krāsojumu, 2005. gada oktobris.  
Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs



Renovētie Tatra T-3MR un Tatra T-3A vagoni 3. tramvaju depo teritorijā, 2014. gada 19. decembris.  
Fotogrāfijas autors: Maruta Audija

## Zemās grīdas tramvaji Škoda 15T un Škoda 15T1

Zemās grīdas tramvaju Škoda Transportation a.s. rūpnīcā Pilzenē būvēja speciāli Rīgas tramvaju sistēmai. Pirmais no pasūtītajiem Škoda 15T trīssekciju tramvajiem tika piegādāts 2010. gada 30. martā. No speciālās treilera platformas to nolaida tieši uz 5. tramvaju depo sliežu ceļa.



Tramvaji Tatra T-3 renovācijas procesā, 2002. gads.  
Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs



Neuārstētais tramvajs Tatra T-3A satiksmē 6. martā, 2005. gads.  
Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs

2011. gadā Škoda Transportation pabeidza visu divdesmit pasūtīto trīs sekciju tramvaju piegādi, un nākamajā gadā "Rīgas satiksme" sāka saņemt Škoda 15T1 četru sekciju tramvajus.



## Darba jeb speciālie vagoni

Jau kopš 1901. gada, kad Rīgā atklāja elektriskā tramvaja satiksmi, līdzās tramvajiem, kas pārvadā pasažierus, pastāvējuši arī dažādi darba jeb speciālie vagoni. Sniega tīrītāji, agrākos laikos saukti par sniega arkliem, ziemās nodrošina tīrus sliežu ceļus. AP-1-6150 Vasarās par sliežu tīrību rūpējas laistāmie vagoni. Tramvaju liganu gaitu pa gludām sliedēm nodrošina sliežu slipēšanas vagoni.



Darba tramvajs sliežu slipētājam, 2015. gada 26. janvārī.  
Fotogrāfijas autors: Imāns Znotiņš



Darba tramvajs sliežu laistīšanai, izbūvēts 2014. gadā uz Tatra T-1H vagona bāzes, 2015. gada 26. janvārī.  
Fotogrāfijas autors: Imāns Znotiņš



Darba tramvajs ar kravas platformu, veidots uz Tatra T-1 tramvaja bāzes, 2001. gads.  
Fotogrāfijas autors: Alberts Pulgurs



Darba tramvajs sliežu laistīšanai uz BM tipa vagona bāzes, 1994. gads.  
Fotogrāfijas autors: Igors Klučņevs



Darba tramvajs sliežu laistīšanai, izbūvēts uz Tatra T-3M tramvaja bāzes, 2014. gada 6. septembrī.  
Fotogrāfijas autors: Marats Aulija

Darba tramvajs ar platformu palīdz Ceļu saimniecības darbiniekiem sliežu posmu un citu smagumu pārvietošanā. Lai atvilktu uz depo salūzušu tramvaju, vienmēr bijis vajadzīgs īpaši jaudīgs darba vagonis. Savi specifiski uzdevumi ir mācību tramvajiem un vēl citiem darba vagoniem.



Darba tramvajs kravu pārvadīšanai uz Tatra T-2 vagona bāzes, 2004. gada novembrī.  
Fotogrāfijas autors: Alberts Pulgurs





Mācību tramvajs Nr.5-2146, izveidots kuzībai gan ar pantogrāfu, gan kontaktstabi, testētajā brīdī tas ir līdz 191. 2008. gada 24. augusts. Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs

## Retro tramvajs

1982. gadā, gatavojoties atzīmēt Rīgas tramvaja satiksmes simtgadi, TTP Avārijas un remonta dienestā tika uzbūvēts Retro tramvajs. Tas tika izgatavots pēc senām fotogrāfijām, no vairākiem avotiem iegūtām oriģinālām detaļām un mezgliem.

Lietošanai tie lielākoties vairs nebija derīgi, toties kalpoja par paraugu jaunu izgatavošanā gan TTP darbnīcās, gan citos Rīgas uzņēmumos. Tramvajam tika izmantoti TTP saglabājušies divasu tramvaja ratiņi, ļoti līdzīgi 20. gadsimta sākuma oriģinālajiem tramvaja ratiņiem. Kopumā Retro tramvajs vizuāli atbilda Krievu-Baltijas vagonu fabrikā pēc 1910. gadā apstiprinātā rasējuma būvētajiem tramvaja motorvagoniem. Turpmāko gadu laikā vagoniņam tika veikti uzlabojumi, lai to padarītu drošāku satiksmes plūsmā.

2007. gadā Elektrotransporta darbnīcās tika veikta Retro tramvaja rekonstrukcija, to pārveidojot par Rīgas kā jūgendstila pilsētas popularizētāju. Tramvajs tika izrotāts ar jūgendstila elementu attēliem un nokrāsots zilos toņos.

Nākamo atjaunošanu Retro tramvajs piedzīvoja 2013. gadā, kad atguva savas vēsturiskās krāsas – dzeltenu un sarkanu, līdz ar to arī lielāku līdzību senajiem tramvajiem.

2018. gadā, par godu Latvijas valsts simtgadei, Retro tramvajs atkal piedzīvoja vizuālā izskata maiņu. Uz tā sāniem tika izvietotas vēsturiski nozīmīgas fotogrāfijas.

2021. gadā Retro tramvaja vizuālā izskata atjauninājumam izmantotās fotogrāfijas saistītas ar Rīgas elektriskā tramvaja 120. gadskārtu.



Uz koka tornīša blāns 2007. gadā būvētais gaikasvada remonts tornis ar pacelamo platformu, 2005. gada 26. janvāris. Fotogrāfijas autors: Imārs Žvutijs



Retro tramvajs 1982. gadā izveidotajā dizainā. Tramvaja vada līnijas tramvaja vadītājs Laimonis Vilksis, 1980. gadu beigās. Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs



Retro tramvajs 1995. gadu beigu dizainā pie Ceļu dienesta ēkas, 1996. gads. Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs



Retro tramvajs 2000. gadu sākuma reformējumā. Fotogrāfijas autors: Imārs Žvutijs



Retro tramvaja dizains 2007. gadā. Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs



Retro tramvajs 2006. gada dizainā. Fotogrāfijas autors: Alberts Puļpurs



Retro tramvajs Latvijas 100. gadu jubilejas reformējumā, 2018. gada 26. aprīlis. Fotogrāfijas autors: Imārs Žvutijs



Retro tramvajs 2021. gada reformējumā, 2021. gada 18. maijs. Fotogrāfijas autors: Imārs Žvutijs



Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde

Ekspozīcija veidota

Eiropas kultūras mantojuma dienu 2021 ietvaros sadarbībā ar Nacionālo kultūras mantojuma pārvaldi.

Rīgas satiksme



Ekspozīcijā izmantoti nenoskaidrotu autoru vizuālie darbi, ja Jums ir zināms autors vai autora tiesību mantnieks, lūdzam sazināties ar mums un sniegt par to informāciju e-pastā [info@rigassatiksme.lv](mailto:info@rigassatiksme.lv).