

Latvijas Dzelzceļnieku Biedrības VĒSTIS

2025. gada 23. marts

Nr. 13

Godātie Latvijas Dzelzceļnieku biedrības biedri!

Esat jau pamanījuši – rit 2025. gads! Dažiem no mums tas ir iespaidīgs mērs laika rituma novērtēšanai, dažiem profesionālā dzīve tikai tagad sākas. Es ar pietāti pieņemu mūsu senāko biedru piedalīšanos biedrībā, pat no tālā 1991. gada, un ar ne mazāku cieņu novērtēju pēdējo gadu jaunāko kolēģu lēmumu būt par mūsu biedriem – pieņemt, atbalstīt, piedalīties Latvijas Dzelzceļnieku biedrības misijas karoga nešanā un darbības uzdevumu izpildē.

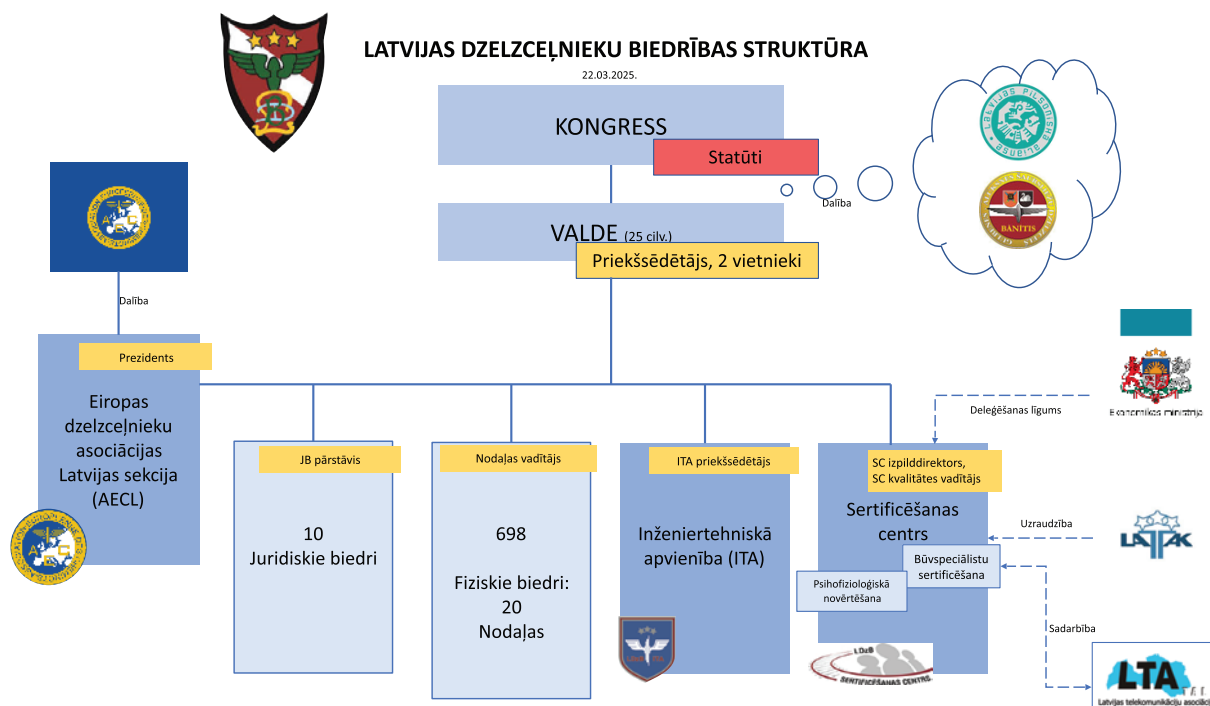
Šogad aprit 105 gadi kopš Latvijas Dzelzceļnieku biedrības dibināšanas. Lai gan laikā no 1940. līdz 1991.

gadam biedrība aktīvi nedarbojās, tomēr tās aktīvā darba laiks jau sverams smagākajā svaru kausā.

Nedaudz atkārtosu jau agrāk teikto – Latvijas Dzelzceļnieku biedrība kopš tās izveidošanas tālajā 1920. gadā, tāpat kā mūsu Latvija, ir piedzīvojusi dažādus laikus un attīstības likločus. Vēl pirms biedrības dibināšanas jau 1918. gada sākumā Vitebskā tika dibināta Latviešu Dzelzceļnieku savienība, kuras dalībnieki veica ļoti patriotisku un sarežģītu darbu, veicinot latviešu dzelzceļnieku atgriešanos Latvijā. Un tas notika periodā, kad Latvijas teritoriju vēl bija okupējis vācu karaspēks. Vēl viena Latviešu Dzelzceļnieku

savienība (līdzīgi jau pieminētajai Krievijā pastāvošai Latviešu Dzelzceļnieku savienībai) tika nodibināta 1920. gada sākumā jau pēc Latvijas valstiskās neatkarības pasludināšanas. Šis organizācijas viens no pirmajiem pasākumiem bija dzelzceļnieku streiks, kas no saimnieciska pārtapa par kreisi orientētu politisku arī pēc tam, kad valdība jau bija izpildījusi saimnieciskās prasības. Kā pretspēks kreisi noskaņoto dzelzceļnieku organizācijai 1920. gada 25. augustā tika dibināta Latvijas Dzelzceļnieku biedrība. Sarežģīti, vai ne? Tādi bija laiki. 100 gadus vēlāk 2020. gada 25. augustā mūsu biedrības biedru grupa, godinot biedrības

Šobrīd Latvijas Dzelzceļnieku biedrība izskatās šādi:



dibinātājus, atjaunotājus, visus biedrus, mūsu kopīgos centienus un mūsu karogu, nolika ziedus pie Brīvības pieminekļa. Arī šogad aicināsim jūs uz patriotisma un kopības brīdi. Ballīte sekos.

Pārskata periodā kopš iepriekšējā kongresa esam strādājuši šādi:

- LDzB kongress martā.
- Izdevums "LDzB vēstis".
- Sadarbībā ar Rīgas valsts tehnikumu organizēts pedagogu profesionālās pilnveides programmas seminārs "Dzelzceļa kontakttikla sistēmu apkalpošana, uzturēšana un remonts".
- Bērnu zīmējumu konkurss "Izkrāso dzelzceļu".
- Divi kāršu spēles turnīri "Piķa kungs".
- LDzB Sporta svētki Vanzāres salā Tīreļos augustā.
- Dzelzceļa inženieru diena oktobrī.
- Vairākkārtēji semināri studentiem un tehnikumu audzēkņiem par psihofizioloģisko novērtēšanu;
- Prakses nodrošināšana psiholoģijas maģistrantiem no Baltijas Starptautiskās Akadēmijas un Daugavpils universitātes.
- Vairākkārtējas diskusijas par dzelzceļa nozari un Rail Baltica projektu.
- Vairākkārtēji sniegti atzinumi par normatīvo aktu projektiem saistībā ar dzelzceļa nozari.
- LDzB Certificēšanas centrs nodrošinājis būvspeciālistu kompetences

novērtēšanu un pastāvīgās prakses uzraudzību, personāla psihofizioloģisko pārbaudi, izieta LATAK uzraudzības procedūra, noslēgts deleģēšanas līgums ar Ekonomikas ministriju uz 10 gadiem.

- LDzB Inženiertehniskā apvienība organizējusi apmācības būvspeciālistiem.
- LDzB Jaunā gada balle.
- LDzB Centra nodaļa organizējusi divus pārgājienus pa dzelzceļa objektiem Jelgavā un Rīgā (2025).

Mēs visi – lai kurā nozares uzņēmumā strādātu, vai esot pelnīti aktīvā atpūtā, vai ar interesi un attieksmi sekojot notikumiem, varbūt uz tiem reaģējot – mēs esam savas nozares patrioti, ar vēlmi, lai tieši dzelzceļa transports loģiski un ar lielu nozīmi iekļautos Latvijas transporta sistēmā, Latvijas tautsaimniecībā un ekonomikas izaugsmē. Šobrīd nav vieglākie laiki dzelzceļa nozarei – kravu pārvadājumu apjomi krituši, infrastruktūras attīstības projekti pasažieru pārvadājumu ērtībām kavējas, Rail Baltica piebremzējies, nozares restrukturizācija kaut kur tur – aiz likuma. Draugi, jūs, transporta nozares pārstāvji, noteikti zināt – pirms likuma vēlams piebremzēt. Daudzi noteikti jautās, ko mēs kā sabiedriska organizācija varam piedāvāt, kas mūsos klausās? Atbildes nav: "JĀ/NĒ", "Pa labi / Pa kreisi", "Atpakaļ taču" vai "Gāzi grīdā". Daudziem, iespējams, šķiet, ka ir taču zināms, ko vajag

darīt. Kāds "padomdevējs" kādreiz teica: "vajag tikai pundamentu ieliet". Tomēr bieži nav atbildes – KĀ to izdarīt? Atbildes sarežģītu uzdevumu risinājumiem ir pārliecībā par pareizo risinājumu vai komunikācijā, risinājumu variantu salīdzināšanā, pieņemamo lēmumu nevilcināšanā. Varam diezgan droši prognozēt, ka vienprātība ir gandrīz neiespējama un ka nākamie noliegs iepriekšējos. Tomēr bailes no nākotnes nedrīkst paralizēt rīcību šodien. Dzelzceļa lokomotīve ir jādarbina un riteņiem ir jāgriežas. Mūsu biedrības spēks ir mūsu ilggadējā pieredze, zināšanas daudzos aspektos, viedokļu apmaiņa, plašā pārstāvniecība. Reizēm mūsu viedokli ieklausās, reizēm nenovērtē mūsu iespējas, reizēm notikumi sāk notikt tā, kā tika runāts pasen iepriekš. Pilnīgi noteikti – nozares turpmākās attīstības lēmumu pieņēmēji pieņems savlaicīgus un pareizus lēmumus visos sarežģītajos jautājumos. Atrodīs profesionālus īstos vadītājus, kas uzņemsies atbildību, nodrošinās nozares un uzņēmumu attīstību, stabilitāti, prognozējamību – darbiniekiem, klientiem, partneriem, sabiedrībai, Latvijai! Ar pārliecību un godprātīgi darīsim savu darbu. Tikai tā mēs kopā sasniegsim vairāk, veidosim savu un mūsu bērnu dzīvi labāku mūsu Latvijā. Vivat, Crescat, Floreat, Latvijas Dzelzceļnieku biedrība!

Māris RIEKSTIŅŠ

LDzB valdes priekšsēdētājs

Latvijas Dzelzceļnieku biedrības Certificēšanas centrs

Sertificēšanas centrs veiksmīgi pildīja un pilda savas funkcijas daudzu gadu garumā. Notiek būvspeciālistu sertificēšana, novērtēšana un uzraudzība.

Un tagad par paveikto:

1. 2024. gada 28. novembrī LDzB ar Ekonomikas ministriju noslēdza deleģēšanas līgumu uz 10 gadiem ar darbības termiņu līdz 31.12.2034.

2. 2024. gada 06.11.–30.11. noritēja iekšējais audits. Tā vispārējā slēdzienā teikts, ka kopumā LDzB Certificēšanas centra izveidotā kvalitātes vadības sistēma funkcionē atbilstoši LVS EN ISO/IEC 17024:2013 (ISO/IEC 17024:2012) standarta, Būvniecības likuma, MK

Noteikumu Nr. 169 un Noteikumu Nr. 47, kā arī citu ārējo normatīvo aktu, kas saistoši Latvijas Dzelzceļnieku biedrības Certificēšanas centra prasībām, taču nepieciešami atsevišķi pilnveidojumi.

3. 2024. gada 28. jūnijā "Latvijas Nacionālais akreditācijas birojs" (LATAK) veica LDzB Certificēšanas centra ikgadējo uzraudzības vizīti ar mērķi noteikt Institūcijas atbilstību standarta LVS EN ISO/IEC 17024:2013 (ISO/IEC 17024:2012) standarta, Būvniecības likuma, MK Noteikumu Nr. 169 un piemērojama jām LATAK prasībām. LATAK uzraudzības rezultātā tika saglabāta LDzB SC akreditācija. Certificēšanas centra akreditācijas

periods ir no 12.05.2020. līdz 11.05.2025., tāpēc tagad, 2025. gada sākumā, ir intensīvs darbs pie dokumentu pārskatīšanas atkārtotam akreditācijas procesam.

4. Certificēšanas centrs 16.02.2024. nosūtīja LATAK iesniegumu ar lūgumu atcelt akreditāciju nereglamentētajās jomās, jo tās vairs nav aktuālas un nepieciešamas, un reglamentētajā jomā – elektrotehniskā personāla (elektrodrošības grupas A, Bz, B, Cz un C) sertificēšana, jo nav pieprasījuma apjoma.

Ņemot vērā 01.01.2024. saņemto informāciju no būvspeciālistu reģistra, var teikt, ka aktīvo būvspeciālistu skaits, kuri sertifikātu saņēmuši LDzB SC ir 631,

tā skaitā 18 īslaicīgā pakalpojuma sniedzēji.

Sākot ar 01.01.2024. tika izslēgta būvdarbu būvuzraudzības joma. Sfēra tagad atkal ir būvdarbu vadīšana un būvuzraudzība, tā nederīgi kļuva 278 sertifikāti. Tādā veidā tika samazināts aktīvo sertifikātu un jomu skaits.

Pildot deleģēšanas līgumā noteikto uzraudzības funkciju, patstāvīgās prakses uzraudzības ietvaros tika pārbaudīti 74 būvspeciālisti no 525 kopējā skaita, padziļinātās pārbaudes ietvaros 7 būvspeciālisti.

18 pretendenti nokārtoja profesionālās kvalifikācijas pārbaudi, vienam ārzemju speciālistam atzīta profesionālā kvalifikācija.

Īslaicīgu profesionālo pakalpojuma atļaujas pagarinātas 16 ārzemju būvspeciālistiem, un 7 būvspeciālistiem ir izsniegtas jaunas atļaujas uz vienu gadu.

Aktīvi notiek darbs personāla psihofizioloģiskās profesionālās piemērotības novērtēšanā. Ir novērtēti šādi speciālisti:

Vilces līdzekļu vadītāji	200
Vilces līdzekļu vadītāju palīgi	16
Staciju dežuranti	17
Dispečeri	3
Kopā:	236

Lai nodrošinātu atgriezenisko saiti, pretendenti un būvspeciālisti pēc eksāmena aizpilda sertificēšanas procesa novērtējuma aptaujas anketu. Anketās ir atzīmētas labas atsauksmes par procesa organizēšanu. Viennozīmīgi pozitīvi novērtē konsultāciju esamību un arī savstarpējo komunikāciju, gan skaidrojot prasības, gan atgādinot par nepieciešamo pienākumu izpildi. Sertificēšanas centra eksperti ir zinoši un pieredzējuši būvspeciālisti, kuri, balstoties uz savu pieredzi, risina dažādus jautājumus.

Vēlos izteikt pateicību visiem grupu vadītājiem un ekspertiem, kuri, strādājot savā tiešajā darbā, aktīvi veica arī eksperta pienākumus profesionālās kvalifikācijas novērtēšanā. Katrs pārbaudītais būvspeciālists un sagatavotais akts ir ieguldījums kopīgā darba rezultātā.

Mūsu ikdienas darbā ir daudz darāmā un jādoma arī par citiem pasākumiem. Dzelzceļa sfērā ir zinoši profesionāļi, tāpēc turpmāk intensīvāk ir jāizmanto viņu potenciāls, piesaistot vadīt seminārus. Sadarbībā ar Inženier tehnisko apvienību vairāk jāorganizē semināri būvspeciālistiem un citiem interesentiem.

Tikai darbojoties kopā, var sasniegt labus rezultātus un īstenot plānus!

Lai mums visiem ir veiksmē un darba spars!

Antonija KOKINA
LDzB SC kvalitātes vadītāja

Psihologa pārskats par 2024. gadu



2024. gadā psihofizioloģiskās profesionālās piemērotības novērtēšana (PPPN) LDzB Sertificēšanas centrā noritēja veiksmīgi. Tika novērtēti 236 dzelzceļa speciālisti, no tiem 216 mašīnisti un to palīgi, 17 stacijas dežuranti un 3 vilciena dispečeri. Pirmo piemērotības grupu no viņiem saņēma 71 %, otro – 25 % un trešo – 4 % (trešā grupa – tas nozīmē, ka nav piemērots darbam).

Psihofizioloģiskās metodes, t. i., kognitīvās, psihomotoriskās, uzvedības un personības metodes ļauj identificēt stiprās un vājās puses, palīdzot ne tikai atlasīt piemērotākos kandidātus, bet arī veicināt darbinieku profesionālo izaugsmi un darba efektivitāti.

Ar profesionālo piemērotību saprot tās psiholoģiskās un psihofizioloģiskās īpašības, kas darbiniekam ļauj efektīvi

pildīt savus pienākumus, saglabājot darbaspējas un veselību pat lielas slodzes un stresa apstākļos.

Dzelzceļa nozarē īpaši nozīmīgi ir atlasīt visatbilstošākos kandidātus, lai nodrošinātu darba drošību un efektivitāti.

Š. g. 11. decembrī pie mums viesojās 26 Rīgas Valsts tehnikuma 1. kursa studenti, topošie vilces ritošā sastāva vadītāja (mašīnista) palīgi un vēlāk vilces ritošā sastāva vadītāji (mašīnisti). Viesošanās laikā tika pastāstīts un parādīts, kā notiek šī novērtēšana. Tika pastāstīts, kādas profesionāli nozīmīgas īpašības ir ļoti svarīgas mašīnista un mašīnista palīga profesijai. Daži audzēkņi izmēģināja un trenēja šīs profesionāli nozīmīgās īpašības ar īpašo treniņtrenažiera "Horizonts" programmu. Studenti ar interesi iepazīs ar iespējām un paņēmieniem, kā var trenēt savas profesionāli nozīmīgās īpašības.

2023. gada rudenī, 2024. gada pavasarī un rudenī LDzB SC praksi izgāja 16 maģistranti psihologi no Baltijas Starptautiskās Akadēmijas un Daugavpils universitātes. Prakses mērķis bija apgūt iemaņas psiholoģiskās izpētes metodes individuālu, grupu un organizāciju izpētei un novērtēšanai. Prakses uzdevumu izpildes laikā studenti pilnveidoja individuālās un grupas psiholoģiskās izpētes vadīšanas prasmes atbilstoši profesionālās ētikas prasībām, attīstīja spēju apkopot saņemto informāciju un izdarīt secinājumus. Ieguva zināšanas un jaunu

pieredzi psihodiagnostiskās profesionālās piemērotības novērtēšanai. Viņi ir apguvuši prasmi izvēlēties konsultēšanas un psihodiagnostikas metodes, kā tās veikt, aprakstīt, apstrādāt un analizēt iegūtos datus. Prakses laikā studenti lietoja teorētiskās apmācības laikā iegūtās profesionālās zināšanas, prasmes un iemaņas un ieguva reālu pieredzi.

2024. gada 15.02. un 28.02. notika nodarbības, kur apguva vienu no pašpalīdzības mākslas terapijas veidiem – nei-rografiku. Tā dod iespēju apgūt prasmi, kā ātri nomierināties, atgūt līdzsvaru. Pilnveidojot šīs prasmes, iespējams atbrīvoties no bailēm, stresa, gūt mieru, pašapliecināties, prognozēt savu nākotni, gūt prieku par radošo procesu un krāsaino gala iznākumu.

Rudens psihologu dienas ietvaros LDzB Sertificēšanas centrs piedāvāja visiem LDz darbiniekiem un citiem interesētiem divas nodarbības. Pirmā – iepazīties ar universālām psihokinezioloģijas metodēm, paņēmieniem ātrai un efektīvai organisma aizsardzībai no stresa un psihoemocionālas pārslodzes sekām. Un otrā – nei-rografikas nodarbība "Ierobežojumu noņemšana", kas palīdz mazināt trauksmi un maina dzīves situāciju pozitīvā virzienā.

Individuālās konsultācijas iespēju izmantoja 5 cilvēki.

Rita OSIPOVA
LDzB SC psiholoģe

LDzB Rail Baltica nodaļa turpina strādāt pie Rail Baltica projekta ieviešanas Latvijā

Starp LDzB Rail Baltica nodaļas biedriem ir gan visās projekta ieviešanas organizācijās nodarbinātie profesionāļi, gan projekta entuziasti no citām ar dzelzeļa nozari saistītām darbavietām. Tas ļauj nodaļas iekšienē regulāri veikt diskusijas un viedokļu apmaiņas gan par aktualitātēm dzelzeļa nozarē Latvijā un Eiropā, gan par Rail Baltica projektā notiekošo.

Šo diskusiju rezultātā ir iegūta ne tikai biedru kompetenču izaugsme nodaļās un uzlabota projektā iesaistīto organizāciju savstarpēja sadarbība ekspertu līmenī, bet arī sadarbībā ar Latvijas Arhitektu savienību tapusi kopīga projekta ieviešanas atbalsta un priekšlikumu vēstule.

Tāpat arī nodaļas biedri turpināts saņemt priekšlikumus normatīvā

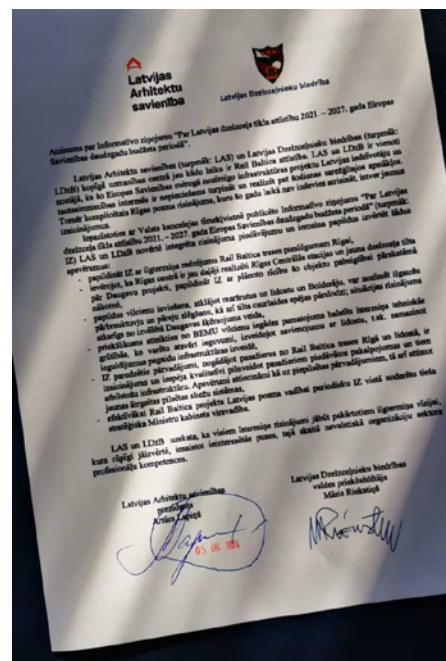
regulējuma izmaiņām un MK lēmumiem un noteikumiem, kas varētu atbalstīt gan Rail Baltica projekta ieviešanu Latvijā, gan Latvijas dzelzeļa nozares izaugsmi.

Pirmo gadu nodaļa piedalījās LDzB Inženieru dienās, kuru ietvarā gan tika noorganizēta LDzB biedru vizīte uz Rīgas Centrālās Stacijas projektu, gan arī nodaļas biedri varēja pierādīt savas zināšanas saistībā ar dzelzeļa nozari un tās ietekmi uz vidi.

Nemot vērā lielos Rail Baltica projekta izaicinājumus, nodaļa regulāri meklē veidus, kā atbalstīt projektu ar savām zināšanām, pieredzi un entuziasmu.

Kristaps RUDZIS

LDzB Rail Baltica nodaļas vadītājs



Inženieru dienas 2024. gadā

11. oktobrī tika aizvadīti kārtējie Dzelzeļa inženieru svētki, kas notika nu jau 23. reizi, tradīcijai aizsākoties 2003. gadā (tikai vienu gadu pasākums netika organizēts, un tas notika pandēmijas uzlikto ierobežojumu dēļ).

Šogad dalībai pasākumā pieteicās 6 komandas – superkomandas no Liepājas – 7 VĒJOS un no Rīgas – KAIMIŅI, kas jau ilgus gadus rezultatīvi piedalās un aktīvi startēja arī tad, kad pasākumam bija jāgatavo mājasdarbi un ar tiem jāuzstājas, Rīgas komanda AS-MENS, kas vairākus gadus turas labāko komandu trijniekā, Rīgas Valsts tehnikuma komanda, komanda no Latgales un Rail Baltica nodaļas komanda.

Dzelzeļa inženieru diena iesākās ar ekskursiju Rail Baltica būvobjektā – Centrālajā stacijā Rīga. Būvnieku BERERIX Izpildedirektors Guntis ĀBOLTIŅŠ-ĀBOLIŅŠ uzrunāja pasākuma dalībniekus, demonstrēja vēsturiskus kadrus par kādreizējo stacijas izskatu, būvniecības laikā sasniegto. Lai gan jēdziens "drošība" ir dzelzeļa speciālistu darbības pamats, tomēr bez instruktāžas par drošību būvlaukumā neiztikt – to atgādināja Jānis GOLDŠTEINS. BERERIX pārstāvji Andis LINDE

un Arnis SKRASTIŅŠ izrādīja viesiem jau uzbūvētās konstrukcijas, izstāstīja par izaicinājumiem, ar kādiem jāskaras celtniecības laikā, kā arī deva ieskatu turpmākajos celtniecības plānos. Tā bija fantastiska iespēja apskatīt unikālo celtniecības objektu no iekšpuses, pastaigājoties pa nākotnes platformām un pasažieru uzgaidāmajām telpām, iztēlojoties, kā tās izskatīsies, kad būs gatavas. Neskatoties uz

šī brīža sarežģīto situāciju būvdarbu tupināšanai, būvspeciālisti veic savu darbu, lepojas par paveikto un ir pārliecības pilni, ka objekts tiks veiksmīgi pabeigts.

Pēc ekskursijas notika arī pasākuma oficiālā daļa LDz telpās. Tika apbalvoti 2024. gada labākie inženieri:

- Jevgenijs SKULOVIČS – SIA "LDZ CAR-GO" Satiksmes drošības uzraudzības galvenais inspektors.



- Aleksejs BAIKOVŠ – Valsts dzelzceļa tehniskās inspekcijas būvinspektors. Apzinoties ilgspējas jautājumu aktualitāti, konkursa programmas tematika šogad tika izvēlēta tieši no šīs jomas – komandām bija jāatbild uz dažādiem ar vides aizsardzību un sociālajiem aspektiem saistītiem jautājumiem. Vislabāk tas izdevās Rail Baltica nodaļas komandai, kura, piedaloties pasākumā pirmo reizi, izcīnīja 1. vietu. Otrajā vietā pēc iegūto punktu skaita ierindojās Rīgas Valsts tehnikuma komanda, bet ceļojošo kausu par trešo vietu šogad aizveda līdzī komanda

ASMENS. Taču ieguvēji noteikti ir visi komandu dalībnieki, jo uzzināja daudz interesantu faktu, kas, iespējams, tiks arī aizdomāties par mūsu ikdienas paradumiem un attieksmi pret apkārtējo pasauli.

Lai pasākums notiktu, savu mājasdarbu bija izpildījusi organizatoru komanda – Ārijs TUNĶELIS, Māris RIEKSTIŅŠ, Dmitrijs SOLOVJOVS, Romans JEFANOVŠ, Jevgeņijs PUČINSKIS, Jevgeņijs SKULOVIČŠ un Natalja SOLOVJOVA. Latvijas Dzelzceļnieku biedrība izsaka pateicību par atbalstu Teikai LAPSAI un Tomam KALNĪTIM no VAS

“Latvijas dzelzceļš” Komunikācijas direkcijas, Vasīlijam GIGELAM no Drošības direkcijas, kā arī BERERIX komandai.

Dzelzceļa inženieru diena ir lieliska Latvijas Dzelzceļnieku biedrības tradīcija, kuru organizē Inženiertehniskā apvienība, kas apvieno dzelzceļniekus no dažādām struktūrām un pilsētām un arī citus ar dzelzceļa nozari saistītus speciālistus. Turpināsim to un tiekamies nākamgad!

Natalja SOLOVJOVA
LDzB ITA sekretāre

LDzB 1989–1991

20. gadsimta 80.–90. gadu mijā maz bija tādu, kas kaut ko zināja par šo ietekmīgo pirms Otrā pasaules kara (1939–1945) laika dzelzceļnieku organizāciju.

Tas mani kā vēsturnieku (1987. gadā, studējams neklātienē, pabeidzu Latvijas Universitāti, iegūdams vēsturnieka, vēstures un sabiedrisko priekšmetu pasnie dzēja kvalifikāciju) rosināja pētīt dziļāk pirmskara laika norises Latvijas dzelzceļos. Valsts bibliotēkas specfondos kāri lasīju *Dzelzceļu Vēstnesi* – žurnālu, kas sastāvēja no oficiālās un neoficiālās daļas, kā arī Latvijas Dzelzceļnieku biedrības (LDzB) žurnālus *Dzelzceļnieks* un *Semafor* (krievu valodā). Iegūto informāciju papildināju un precizēju arhīvos. Mani toreiz pārsteidza, cik spēcīga un ietekmīga var būt tāda sabiedriska organizācija, cik ļoti tā atbalstījusi dzelzceļnieku intereses. Rezultātā uzrakstīju referātu “Latvijas Dzelzceļnieku biedrība 1920–1940”, ko nolasīju Latvijas Tautas frontes (LTF) Dzelzceļnieku nodaļas dibināšanas konferencē bij. Dzelzceļnieku kultūras pili 1989. gada 23. septembrī. Delegāti uzskatīja, ka LDzB darbība ir jāatjauno, un nobalsoja par biedrības atjaunošanas komitejas izveidošanu.

Ilgi lauzījām galvu, kā iepazīstināt dzelzceļniekus ar mūsu ideju, kā to labāk realizēt. Nonācām pie pārliecības, ka ar avīžu starpniecību varam vislabāk izskaidrot mūsu mērķus, vienlaicīgi uzrunājot latviešu un krievu lasītājus. Sākotnēji darbojās daži entuziasti – Ilga ANDREJEVA (Rīgas lokomotīvu depo), kurai bija zināšanas poligrāfijas jomā un tāpēc viņa pieteicās darboties ar avīžu izdošanu, Jevgeņijs BIBARCEVS, kurš strādāja Rīgas Krasta stacijā un vēlējās celt dzelzceļnieku sociāli ekonomiskās



Jevgeņijs BIBARCEVS

pārstāvības līmeni, un PSRS Baltijas dzelzceļa priekšnieka vietnieks Edvīns LAZDIŅŠ, kurš 1990. gada vasarā pārgāja strādāt uz Latvijas Satiksmes ministriju, kļūdams par pirmo Dzelzceļa departamenta direktoru. No jaunajiem ar lielu interesi iesaistījās dzelzceļu vēstures pētnieki – entuziasti Toms ALTBERGS un Armands GRANTS.

Saistībā ar avīžu izdošanas vēlmi bija kuriozs gadījums. Kādā no LTF Rīgas pilsētas pasākumiem satikos pārtraukumā ar PSKP Rīgas Maskavas rajona komitejas pirmo sekretāru Valfrīdu OZOLIŅU. Uz viņa jautājumu, kā sokas dzelzceļniekiem, atteicu: “Gribam atjaunot biedrību, izdot avīzes...” Īsi painteresējies, kas tā par biedrību un kāpēc biedrības dokumenti atrodas specfondos, piebilda: “Avīzes bez īpašas atļaujas tipogrāfijas var atteikties drukāt.” Ilga Andrejeva smējās un mani

pamācīja, ka avīzi pilnīgi noteikti nevajagot saukt par avīzi, jo tad mēs nekādu atļauju nedabūšot. To varot mēģināt dēvēt par informatīvo biļetenu. Tā izdarījām, un pēc trim dienām es bez iepriekšējas pieteikšanās ierados V.OZOLIŅA pieņemamajā telpā. Par pārsteigumu man un sekretārei V.OZOLIŅŠ paņēma manu vēstuli, pārlaida tai ašu skatienu un, būdams apmierināts, ka papīrs uzrakstīts krieviski, lika sekretārei tūlīt pat piedrukāt apakšā “Soglasovano”, parakstīja un uzspieda trīsstūra zīmogu. Tiesa, šim saskaņojumam vairs nebija noteicošas lomas, jo tikai vienas tipogrāfijas direktors mums par to pajautāja.

Avīžu izdošana ir stipri piņķerīga lieta, īpaši bez naudas un tikai no darba brīvajā laikā. Vajadzēja no valsts saņemt licences, par tām bija jāmaksā nodeva, bet vienīgais ieņēmumu avots mums bija ziedojumi.

Kādā nejaušā tikšanās reizē ar Andri ZORGEVICU (bij. VAS Latvijas dzelzceļš (LDZ) valdes priekšsēdētāju, ģenerāldirektoru) 1990. gada sākumā, kurš bija institūta *Agroprojekts* arodbiedrības komitejas priekšsēdētājs, izstāstīju par mūsu ieceri atjaunot Dzelzceļnieku biedrību un finansiālajām problēmām, izdodot avīzi. A.ZORGEVICS piedāvājās mēģināt palīdzēt. Pēc viņa ierosinājuma rakstijām lūgumu Agroprojekta arodkomitejai, un 1990. gada 24. maijā tapa šāda satura vēstule: “Lūdzam rast iespēju finansiāli palīdzēt Latvijas Dzelzceļnieku biedrības atjaunošanas komitejai, kura atjauno no 1924. gada Latvijas Republikā iznākošos preses izdevumus *Dzelzceļnieks* un *Semafor*. Palīdzība nepieciešama 600 rubļu apmērā – 2 x 300 rubļu licenču saņemšanai apvienībā Litta (...) par izdevējdarbības reģistrāciju.” Drīz tiku uzaicināts

uz Agroprojekta arodkomitejas sēdi. A.ZORGEVICS mūsu lūgumu pasniedza tā, ka nevienam neradās nekādi iebildumi, un komiteja nobalsoja par naudas piešķiršanu sēdes dalībniekiem pilnīgi nezināmai biedrībai. Toreiz šie 600 rubļi bija svarīgi, un mēs bijām patiesi pateicīgi par negaidīto atbalstu. A.ZORGEVICS bija tik ļoti iedziļinājies arodbiedrību darbībā visas republikas mērogā, ka neviens nespēja iedomāties, ka dažus gadus vēlāk viņš kļūs par LDZ valdes priekšsēdētāju, ģenerāldirektoru.

Pirmie abu atjaunoto avīžu numuri 2000 eksemplāru lielā tirāžā iznāca 1990. gada vasaras beigās. Tās sagatavojām mašīnrakstā, tad vedām uz Saldus tipogrāfiju salikt, bet no turienes uz Valmieru drukāt. Papīru avīzēm nācās griezt Vecrīgā.

Ievadrakstā "Gaitu turpinot" bija vārds: "Piecdesmit gadus bibliotēkās un privātās kolekcijās gulējušie "Dzelzceļnieka" komplekti nu ir sagaidījuši savu turpinājumu. Tiesa, mūsu izdošanas iespējas šodien ir stipri ierobežotas. Jaunajā redakcijā ir daudz vairāk entuziasma un gribēšanas kā prasmes un varēšanas, tomēr esam pārliecināti, ka "Dzelzceļnieks" spēs izdzīvot kopā ar demokrātiskiem progresīviem cilvēkiem, kuri stimulēs tāda valsts dzelzceļa radīšanu, kas iekļausies vienotā dabas un atjaunotās Latvijas tautsaimniecības aprīvē."

Tā nu, tēlaini izsakoties, rakstītais vārds gāja pa priekšu mūsu vēlmei atjaunot LDzB. Tas deva iespēju cilvēkiem iegūt informāciju, pārdomāt un izvēlēties. Laikrakstus izplatījām ar paziņu un dzelzceļa darbinieku starpniecību, nosūtījām

uz visiem dzelzceļu mezgliem, kā arī izlikām pārdošanai dažādos pasākumos.

1990. gada rudenī LDzB atjaunošanas komiteja organizēja aptauju par laikrakstu tematiku, rubrikām, formātu un lasītāju vēlmēm. Aptaujā bija iekļauts arī jautājums *Vai Jūs atbalstāt LDzB juridisku atjaunošanu?* Rezultāti pārsteidza: no vairākiem simtiem anketu tikai trijās nebija atzīmēta izvēle *Atbalstu*.

Pēc 1991. gada janvāra barikāžu posma LDzB atjaunošanas komiteja nolēma gatavot biedrības juridisko atjaunošanu paātrinātā tempā. Pēc Jevgeņija BIBARCEVA iniciatīvas tika sagatavota lapiņa latviešu un krievu valodā "Aicinājums dzelzceļniekiem", ievietoti reklāmas sludinājumi laikrakstos, televīzijā un radio. LDzB statūtu 1939. gada redakcija tika valodnieciski un juridiski pieslīpēta, līdz ar to sagatavošanas darbi bija pabeigti.

Biedrības atjaunošanas konference notika 1991. gada 11. maijā Rīgas Dzelzceļnieku skolas zālē Abrenes ielā 2. Tur bija ap 100 cilvēku – no Rīgas, Daugavpils, Jelgavas, Liepājas, Rēzeknes, Ventspils, Krustpils, Valmieras. Ieradās kāds īpašs viesis – LR Augstākās Padomes (AP) deputāts Kārlis LIEPIŅŠ (no Ogres), kurš kādā avīzē lasījis sludinājumu par LDzB atjaunošanu, nolēmis uzdāvināt 30. gados izdotas grāmatas par Latvijas Dzelzceļnieku biedrību no savas privātās kolekcijas. Viņš laipni palīdzēja arī konferences redakcijas komisijai statūtu projekta slīpēšanā, jo lieliski noderēja AP deputāta pieredze darbam ar normatīviem dokumentiem.

Konferences gaisotne bija pacilāta, klātesošie ar gandarījumu un prieku

balsoja par LDzB atjaunošanu, dziedāja "Dievs, svētī Latviju" un vēlēja viens otram izturību, spēku un panākumus. Kā parasti, lietišķs un nosvērts bija Edvīns LAZDIŅŠ, dedzīgi un aizrautīgi bija dzelzceļa vēstures un tehnikas pieminekļu pētnieki Toms ALTBERGS un Armands GRANTS, nedaudz lēnīgs, bet ļoti aizkustināts Vecbiedrs Jāzeps VĒTRA, konstruktīvi darbojās Baltijas dzelzceļa pārvaldes pārstāvji Viktors BUKOVSKIS, Jānis KERUSS un Sergejs FEODOROVŠ, no Ļeņingradas bija ieradies Dzelzceļa transporta inženieru institūta students Jānis EIDUKS; konferences gaitu labi vadīja Zaslauka lokomotīvu depo pārstāvis Valdis GIRVIČS.

Par biedrības priekšsēdētāju ievēlēja Edgaru ELKSNI, par priekšsēdētāja vietnieku Jevgeņiju BIBARCEVU. Biedrības darba koordinācijas funkcijas uzņēmās Jānis LAPSA no Zaslauka lokomotīvu depo; sekretāres, lietvedes un kasieres pienākumus Antonija KOKINA no Rīgas Dzelzceļnieku skolas. Biedrības valdē tika ievēlēti 13 delegāti – bez četriem tikko minētiem arī Toms ALTBERGS, Armands GRANTS, Leonards KAPTĀNS (Rīgas lokomotīvu depo), Vecbiedrs Jānis ROZĪTIS (pensionārs), Bērnu dzelzceļa instruktors, Vecbiedrs Jāzeps VĒTRA (no Jelgavas), Baltijas dzelzceļa Daugavpils nodaļas plānu daļas priekšnieks Staņislavs KLODĀNS, Ilmājas stacijas priekšniecība Malda KĀRKLĪŅA, Rēzeknes ceļu distances ceļu meistars Nikolajs PILDIGOVIČS un Valmieras lokomotīvu apgrozības depo mašīnists Uģis KICS. Par revīzijas komisijas priekšsēdētāju tika ievēlēta Anna KRASIŅA no Rīgas Preču vagonu depo, par locekļiem – Jānis BUDKĀNS no Automātikas, telemehānikas un sakaru laboratorijas, Jāzeps SMAGARS no Zaslauka lokomotīvu depo, Dzidra VANADZIŅA no Baltijas dzelzceļa Rīgas bērnu poliklīnikas un Elmārs AUZIŅŠ no Baltijas dzelzceļa Rīgas nodaļas Kravas dokumentu apstrādes tehnoloģiskā centra.

Uzreiz pēc atjaunošanās biedrības valdes galvenais darba lauks bija saistīts ar nepieciešamību iespējami vairāk palīdzēt Latvijas Republikas valdībai atjaunot LDz kā neatkarīgu uzņēmumu. Pārējie jautājumi bija vairāk vai mazāk pakārtoti šim mērķim.

Tas bija izvēles laiks, bija jānostājas vienā vai otrā barikāžu pusē. 1990./1991. gadā es biju ievēlēts arī LTF Domē. 1991. gada vasarā kādā no LTF Domes sēdēm darba kārtībā bija iekļauti jautājumi par Latvijas valsts atjaunošanas koncepciju, LR ekonomisko politiku



Latvijas Dzelzceļnieku biedrības dibināšanas kongress. Stāvs Edgars ELKSNI, sēž Valdis GIRVIČS



Edgars ELKSNIS

un tas realizēšanas gaitu. Ziņoja Uldis AUGSTKALNS un Ivars GODMANIS. Viens no apakšpunktiem bija definēts kā PSRS pakļautības uzņēmumu statusa noteikšana un pakļaušana Latvijas Republikas jurisdikcijai. Es aizsūtīju prezidijam zīmīti ar jautājumu par Baltijas dzelzceļa nākotni. Mans jautājums laikam noklīda, tāpēc uzrakstīju vēl vienu zīmīti tieši GODMANIM. Viņš uz vairākiem jautājumiem atbildēja, bet uz manējo ne, lika zīmītes kabatā, pēc brīža ņēma ārā un lika atkal uz galda, tad es pacēlu roku, lai runātu no vietas (sēde notika LU Lielajā aulā), un I.GODMANIS pēkšņi, ieturējis nelielu pauzi, teica: "... te bija vēl par dzelzceļu... Dzelzceļa izveidošana Latvijā nav nozaru jautājums, tas ir politisks jautājums!" Pusdienu pārtraukumā izteicu I.GODMANIM neizpratni, viņš rekomendēja runāt ar Ilmāru BIŠERU, kurš tajā laikā vadīja sarunas Maskavā. Vēlāk mēs šo situāciju apspriedām ar E.LAZDIŅU, LR Satiksmes ministru Jāni JANOVSKI un LR premjerministra padomnieku transporta un sakaru jautājumos Juri VĀRPIŅU. Kā E.LAZDIŅŠ, tā J.VĀRPIŅŠ un J. JANOVSKIS bija ļoti enerģiski, atsaucīgi vadītāji, kuri neliedza savu padomu, dalījās pieredzē un spēja talantīgi noteikt prioritātes.

Bija svarīgi modelēt dažādu situāciju attīstības variantus nākotnē, jo prognozēt notikumus bija ļoti grūti. Lai arī savās sirdīs mēs bijām par Latvijas pilnīgas valstiskas neatkarības atjaunošanu, taču īsti droši par šī mērķa ātru sasniegšanu nejutāmies. Atcerēsimies, ka bija vairāki varianti, arī tā saucamais Savienības līgums, kurā republikas uz līguma pamata paliek Savienības sastāvā. Mēs redzējām



Latvijas Dzelzceļnieku biedrības dibināšanas kongress.
Jautājumu no zāles uzdod Nikolajs PILDIGOVIČS

Latvijas dzelzceļu atsevišķi. Tam mums bija savi argumenti, un viens no tiem – Ņikitas HRUŠČOVA laikā Latvijas dzelzceļš funkcionēja kā patstāvīga struktūra. Tolaik augstākajiem vadītājiem tas bija pieņemamāks variants nekā atsaukšanās uz Latvijas neatkarības laika dzelzceļu. Hruščova laika modeli ņēmām par pamatu, un, ja Latvijas Republiku neizdotos atjaunot, mēs ieteiktu Baltijas dzelzceļu transformēt atsevišķos dzelzceļu uzņēmumos.

Kad 1991. gada augustā izgāzās pučs Maskavā, notikumi sāka ritēt ļoti strauji. Dažu dienu laikā nāca valdības vadītāja Ivara GODMAŅA rīkojums, kuram sekoja attiecīga satiksmes ministra Jāņa JANOVSKA pavēle par valsts uzņēmuma **Latvijas dzelzceļš** izveidošanu. LDzB bija ieguvusi uzticību valdībā, un biedrības pārstāvjus uzaicināja, lai apspriestu iespējamās LDZ vadītāja kandidatūras. Izskatīja vairākas, taču par nopietnām varēja uzskatīt trīs: 1) pats Edvīns LAZDIŅŠ, kurš jau bija pametis darbu Baltijas dzelzceļa pārvaldē; 2) Baltijas dzelzceļa galvenais inženieris Staņislavs BAIKO; 3) Baltijas dzelzceļa Rīgas nodaļas priekšnieks Mihails JAGODKINS. Ministra izvēle apstājās pie Staņislava BAIKO kandidatūras, jo E.LAZDIŅŠ uzskatīja, ka LDZ ir jāvada gados jaunākam enerģiskam un gudram dzelzceļa profesionālim, kurš ir vadījis nodaļu (S.BAIKO ir bijis Daugavpils nodaļas priekšnieks) un labi pārzin visu kopējo saimniecību. Valdības sēdē ministra argumenti tika atzīti par labiem, un tā S.BAIKO kļuva par valsts uzņēmuma Latvijas dzelzceļš pirmo ģenerāldirektoru.

Aktīvākās sekcijas sākotnēji bija profesionālās izglītības un valsts valodas sekcija Ērika INDRIKSONA (Jelgavas signalizācijas un sakaru distances vecākais elektromehāniķis) vadībā, kura īsā laikā sagatavoja plašu starpresoru seminārspriedi "Kadru sagatavošana dzelzceļa transportam un valsts valodas ieviešana Latvijas Republikas dzelzceļa transporta uzņēmumos sakarā ar Valodu likuma stāšanos spēkā", un vēstures un tehnikas pieminekļu izpētes sekcija Toma ALTBERGA vadībā, kura apkopoja arhīvu materiālus par Latvijas Valsts dzelzceļu (LVD) dibināšanu 1919. gadā, kas lieliski nodevēja, lai oficiāli atgrieztos pie 5. augusta svinēšanas, atzīmējot Latvijas dzelzceļa kā uzņēmuma dzimšanas dienu. To pirmo reizi atjaunotajā Latvijā atzīmēja 1992. gada 5. augustā stadionā "Lokomotīve" Rīgā un citos dzelzceļu mezglos (org. komiteju vadīja LDZ komercdirektors Jānis RAČKO).

1994. gada 5. augustā par godu LDZ 75. gadadienai pēc LDzB ierosinājuma un pamatojuma pie Ģenerāldirekcijas ēkas Gogoļa ielā 3 svinīgi atjaunoja piemīņas plāksni 1919. gada nacionālās atbrīvošanās cīņās kritušajiem dzelzceļniekiem. Pasākumā piedalījās satiksmes ministrs Andris GŪTMANIS, LDZ prezidents Vitolds KŪLIŅŠ, LDZ ģenerāldirektors Staņislavs BAIKO, daudzi LDzB biedri un Ģenerāldirekcijas darbinieki.

Edgars ELKSNIS
LDzB Centra nodaļas vadītājs

2024. gada sporta svētki Vanzāres salā



10. augustā "Tireļos", Valgundes pagastā, Jelgavas novadā, norisinājās ikgadējie Latvijas Dzelzceļnieku biedrības Sporta svētki.

Ši bija pirmā reizi kopš 2018.gada, kad Sporta svētki notika citā vietā, iepriekšējos piecus gadus Sporta svētkus rīkojām atpūtas kompleksā "Grantiņi". Sacensībām pieteicās sešas komandas. Pirmo reizi pieteicās un piedalījās tādas komandas, kā TEK BALTIC (LDzB jaunais juridiskais biedrs), SLIEŽU CEĻU PĀRVALDE (SCP) no Daugavpils (iepriekšējo reizi komanda no Daugavpils piedalījās 2014.gadā, kad sacensībās startēja Daugavpils Tehnikums). Pēc četr

gadu prombūtnes LDzB Sporta svētku aprīte atgriezās A/S "Pasažieru vilciens" komanda ar nosaukumu RITOŠAIS SAŠTĀVS. Svētku norisi kuplināja kā arī ilggadējie LDzB Sporta svētku dalībnieki – komandas: KUSTĪBA, EP LOKOMOTĪVE un ĪPAŠI SPORTISKIE CILVĒKI (vienīgā komanda, kura no 2011.gada ir piedalījusies visās sacensībās).v

Kā jau ierasts, komandas sacentās sešās disciplīnās, t.i. Dambrete, Futbols, Tautas bumba, Volejbols, Šautriņu un gumijas zābaka mešana un Stafete. Par iegūto pirmo vietu kādā no disciplīnām piešķīra 8 punktus, par otro vietu 6 punktus, par trešo vietu 4 punktus, par

ceturto - 3 punktus, par piekto - 2 punktus un par sesto - 1 punktu.

Dambretē pirmo vietu izcīnīja EP LOKOMOTĪVE komanda, otro vietu – SCP komanda, trešo vietu – komanda KUSTĪBA.

Futbolā pirmo vietu izcīnīja SCP komanda, otro vietu – komanda KUSTĪBA, trešo vietu – EP LOKOMOTĪVE komanda.

Tautas bumbā pirmo vietu izcīnīja SCP komanda, otro vietu – komanda KUSTĪBA, trešo vietu – TEK BALTIC komanda.

Volejbolā pirmo vietu izcīnīja SCP komanda, otro vietu - komanda RITOŠAIS SAŠTĀVS, trešo vietu – EP Lokomotīve komanda.

Šautriņu un zābaka mešanā pirmo vietu izcīnīja Sliežu ceļu pārvaldes komanda, otro vietu – EP LOKOMOTĪVE komanda, trešo vietu – komanda KUSTĪBA.

Stafetes skrējienā pirmo vietu izcīnīja SCP komanda, otro vietu – TEK BALTIC komanda, trešo vietu – komanda KUSTĪBA.

Kopvērtējumā, iegūstot piecas pirmās vietas un vienu otro vietu, ļoti pārliecinoši uzvarēja un par 2024.gada Sporta svētku uzvarētāju kļuva SCP komanda. Otrā vieta kopvērtējumā komandai KUSTĪBA, bet trešo vietu negaidīti izcīnīja EP LOKOMOTĪVE komanda.

Visi Sporta svētku dalībnieki (arī līdzjutēji) varēja izmēģināt savus spēkus individuālajās disciplīnās: Basketbola soda metieni, Tāllekšana no vietas, Šautriņu mešana, Gumijas zābaka mešana, Svāra bumbas celšana, Makšķerēšana un kāršu spēlē Zole.

Basketbola soda metienos šogad tika fiksēti fantastiski rezultāti, vīriešu konkurencē trāpīt 9 no 10 uzvarēja Sergejs BELIJS, sieviešu konkurencē trāpīt 10 no 10 uzvarēja Anželina ČIKINA.

Šautriņu mešanā sieviešu konkurencē uzvarēja Anžela VAŅINA 64 punkti, vīriešu konkurencē uzvarēja Edijs SKOROMKO 67 punkti.

Gumijas zābaku mešanā sieviešu konkurencē uzvarēja Anžela VAŅINA, aizmetot zābaku 24,5 m tālumā, vīriešu konkurencē uzvarēja Edgars BUTĀNS, aizmetot zābaku 35,5 metrus.

Tāllekšanā no vietas sieviešu konkurencē uzvarēja Arina BORISOVA aizlecot 2,49 metrus, vīriešu konkurencē uzvarēja Arnis BOGDANOVŠ aizlecot 2,60 metrus.



Ļoti spraigi izvērtās sacensības Svāra bumbas (16 kg) celšanā, jo neviens negribēja sākt un būt pirmais, jo tad citi zinās viņa rezultātu un centīsies to pārspēt. Vīriešu konkurencē uzvarēja Arnis BOGDANOVŠ paceļot svāra bumbu 60/60 (ar katru roku pa 60 reizēm), sieviešu konkurencē, paceļot 16 kg svāra bumbu ar abām rokām 30 reizes, uzvarēja Olga BITE.

Divas individuālās sacensības, kā ierasts, notika otrās dienas rītā - svētdienā. Makšķerēšanā šogad nebija pieteicies neviens dalībnieks, līdz ar to šajā disciplīnā uzvarētāja nav. Kāršu spēlē Zole dalībnieku pulkā bija arī daļā dzimuma pārstāve, kura lika konkurentiem arī intensīvāk padomāt. Šajā spēlē uzvarēja Edijs SKOROMKO.

Milzīgs paldies tiesnešiem Sergejam BELIJAM un Guntaram BRODERAM, kuri ziedoja savu brīvo laiku un jau piektdienas vakarā ieradās Sporta svētku norises vietā. Divatā sagatavoja visus laukumus, lai sacensības varētu notikt veiksmīgi.

Paldies visiem tiesnešiem - Dambretes tiesnesim Ārijam TUNĶELIM, Volejbola tiesnesim Patrikam MARKĒVIČAM, Futbola tiesnesim Guntaram BRODERAM, Tautas bumbas tiesnesim Sergejam BELIJAM, Šautriņu un Zābaka mešanas tiesnesim Kārlim DZĒRVEM, Basketbola soda metienu tiesnesim Sergejam VINOGRADOVAM, Tāllēkšana no



vietas tiesnesim Aleksejam KONSTANTINOVAM un Fotografam Jānim VEILANDAM.

Paldies arī komandai ĪPAŠI SPORTISKI CILVĒKI, kuri uzņēmās un parūpējās par siltām pusdienām visiem Sporta svētku dalībniekiem.

Paldies visiem un tiekamies nākamgad!

Artūrs BITE

LDzB sporta svētku galvenais tiesnesis

Pīķa kungs 2024

Par tradīciju kļuvušais Latvijas dzelzceļnieku biedrības inženier-tehniskās apvienības čempionāts "Pīķa kungs" norisinājās 2024. gada 30. maijā un pulcēja sporta veida dzelzceļa entuziastus.

Kāds no šī pasākuma aizgāja apbalvots un izcīnīja godalgotu vietu diploma un/vai pārsteiguma balvas formātā, kādam dalībniekam tas bija galvas izvēdināšanas pasākums, vēl kāds aizgāja tikai ar pieredzi.

III vieta – Reinis KALNBĒRZIŅŠ
II vieta – Artūrs BITE
I vieta – Ojārs BESERIS

Apsveicam godalgoto vietu ieguvēju un uz tikšanos 2025. gada "Pīķa kunga" čempionātā, kas plānots ceturtdien, 2025. gada 24. aprīlī.

Ārijs TUNĶELIS

Sacensību organizators,
 LDzB ITA priekšsēdētājs



Zīmējumu konkurss "IZKRĀSO DZELZCEĻU"

Krāsai vientulība nepiestāv. Tai vienmēr vajadzīga kompānija. Krāsas, ko redzam dabā, nav nejaušība. Sākot ar gulbja balto spalvu un beidzot ar saulrieta mirdzumu mežā vai jūrā. Patiesība par skaistumu ir daudz dziļāka, nekā to redzam virspusē.

Katrs krāsojums ir arī zināms pētījums, jo bērni ir mudināti izpētīt figūru kombinācijas, laukumu noklāšanu un tā iezīmēšanu. Bērni varēs ne tikai ar aizrautību krāsot, bet arī iepazīt dzelzceļam raksturīgās vietas.

Krāsojot zīmējumus, bērns vai jauniešis attīsta iztēli un uztveres spējas, mazākie vingrina pirkstiņus un trenē precizitāti. Katrs zīmējums ir neatkārtojams un unikāls, jo tas ir paša mākslinieka redzējums.

Galvenais ir ļauties radošai izpaušmei! Tā tika rakstīts konkursa nolikumā un tā tika aicināti piedalīties!

Šajā gadā nolēmām piesaistīt dalībniekus arī Sporta svētku laikā. Daudzi centās vienkārši pakavēt laiku un zīmēt, kas labāk padodas, bet citi centās iekļauties konkursa noteikumu ietvaros un atstāt savu zīmējumu

vērtēšanai. Kopā bija 15 dalībnieki ar 23 zīmējumiem. Vairāki bērni uzzīmēja pat divus zīmējumus, bet Lauris Samburs pacentās pārsteigt ar 5 zīmējumiem.

Katram dalībniekam tika izteikta pateicība, bet pašiem veiksmīgākajiem piešķirta nominācija:

1. Ralfs BUTĀNS (11 gadi) – par īpašo redzējumu.
2. Lauris SAMBURS (12 gadi) – par dažādību un sauli piekabē.
3. Arvita TUŅĶELE (16 gadi) – par vasarīgo noskaņu.

Ārpus konkursa piedalījās:

1. Marta RUDĀNE – 7 gadi.
2. Jekaterina RASJUKA – 7 gadi.
3. Jekaterina BABKINA – 9 gadi.
4. Daniela NAGLE – 12 gadi.
5. Arina BORISOVA – 16 gadi.
6. Roberts RUDĀNS – 6 gadi.
7. Igors RASJUKS – 9 gadi.
8. Arsēnijs VAŅINS – 9 gadi.
9. Ričards BITE – 8 gadi.

Pēc konkursa noteikumiem zīmējumi bija jāiesūta līdz 15. augustam. Kad pienāca noteiktais termiņš, tika konstatēts, ka ir atsūtīti 12 zīmējumi no 11 dalībniekiem.

20. septembrī Latvijas dzelzceļa vēstures muzejā notika zīmējuma konkursa noslēguma pasākums. Tas bija neierasti, jo zīmējumi bija izvietoti divos elektrovilciena vagonos. Vienā konkursam gatavotie darbi, otrā – ārpus konkursa darbi. Tā visi pasākuma dalībnieki redzēja zīmējumus un arī muzeja vēsturiskos eksponātus. Tepat uz vietas arī varēja pacienāties ar sarūpētiem saldumiem.

Dalībnieku sarakstā ir atrodami jau zināmi uzvārdi, bet ir arī tie, kas piedalās pirmo reizi.

4–6 GADU GRUPA Par labāko zīmējumu

Adelina STRODE – par krāsainību zīmējumā.
Dāvids ŠORECS – par krāsainību zīmējumā.
Natalja RASJUKA – par kluso dabu un zilajiem mākoņiem.

7–9 GADU GRUPA Par labāko zīmējumu

Deniss ŠORECS – par krāsainajām sliedēm un to precizitāti.
Amēlija VJURKOVA – par dzīvi blakus dzelzceļam un krāsām.
Armands STRODS – par redzējumu "Skats no augšas".
Igors RASJUKS – par ātrgaitas vilciena krāsām.
Jekaterina RASJUKA – par skaisto mazo bānīti.

10–13 GADU GRUPA Par labāko zīmējumu

DĀRTA Kroiče – par izdomu un noformējumu "Pieaugušais vilciens atskatās un bērniību".
Markuss Karkoss DZENIS – par fili-grāno tehniku zīmējumā.
Artūrs STRODS – par nopietno jaunā vilciena redzējumu. Paldies visiem dalībniekiem par ieguldīto darbu un atsaucību, gan zīmējot konkursam, gan sporta Svētku laikā!
Tiekamies jau 2025. gada pasākumos un aktivitātēs!

Antonija Kokina

Zīmējumu konkursa komisijas priekšsēdētāja



Centra nodaļas ziņas

2024. gadā LDzB Valde nolēma apvienot Vecbiedru nodaļu un Centra nodaļu zem kopīgā nosaukuma Centra nodaļa, un aicināt LDzB Goda biedru Edgaru ELKSNI kļūt par tās vadītāju. Tiktāl informācija no LDzB Valdes priekšsēdētāja. Par turpmāko informē Centra nodaļas vadītājs.

2024. gada maijā devāmies tematiskā pārgājienā "Jelgavas dzelzceļa mezgla vēsture". Pārgājiens sākās Dzelzceļa muzeja Jelgavas ekspozīcijā, kur klātesošie apskatīja kā muzejaiekārtas, tā āra ekspozīciju, dalījās atmiņās par savu dzelzceļā nostrādāto

laiku, dažādieminteresantiem notikumiem un atgadījumiem, tas turpinājās Jelgavas stacijas pasažieruuzgaidāmajā zālē, kur no uzgaidāmajā zālē izvietotajām lielformāta fotogrāfijām sīkāk uzzinājām par stacijas ēkām un pirmo Jelgavas dzelzceļu izbūvi, attīstību, dramatisko vēsturi 20. gadsimtā, t. sk. Pirmā un Otrā pasaules karu laikā un pēckaru posmos. Soļojot pa Sliežu ielu un taciņu gar sliedēm, redzama tagadējo dzelzceļa struktūrvienību attīstība.

Sevišķu interesi dalībniekos raisīja Toma Altberga stāstītais par dzelzceļa tiltu pār Lielupi vēsturi, Prohorova

ielas vēsturisko dzelzceļnieku koka arhitektūras dzīvojamo māju kompleksa un bij. lokomotīvu brigāžu atpūtas nama apskate. Pārgājiens noslēdzās pie bij. Jelgava-2 pieturas punkta pasažieru perona, kur agrāk apstājās Jelgavas–Krustpils maršruta vilcieni, un bij. Jelgavas lokomotīvu depo, kur pie griezuļa notika kopēja fotografēšanās. Tie, kuri bija ieradušies ar elektrovilcienu, devās pa Pārmiju ielu uz Cukurfabrikas pieturas punktu.

Savukārt 2025. gada februārī notika pārgājiens uz bijušo lokomotīvu depo Rīga (Šķirotavas depo), kur atrodas vēsturiskās Dzelzceļa muzeja ritošā sastāva vienības.

Pārgājiena dalībnieki satikās uz pieturas punkta Šķirotava perona, kur ekskursijas vadītājs Toms ALTBERGS iepazīstināja ar Šķirotavas stacijas un bijušās stacijas ēkas vēsture aspektiem, levdējot visas nepieciešamās drošības prasības, pārgājiena dalībnieki ieradās LDZ Rīgas Ugunsdzēsības un glābšanas vienībā (UGV-1), kur viņus sagaidīja UGV-1 meistars, priekšnieka pienākumu izpildītājs Pjotrs SOKOLOVS. Pjotrs iedvesmojoši komentēja uzticēto saimniecību un izrādīja ugunsdzēsības vilciena, bijušā palīdzības un atjaunošanas vilciena iekārtas, tehniku, celtnus, sūkņus, bonas, laivu u. c., kā arī iepazīstināja ar darbinieku darba specifiku un sadzīves apstākļiem.

Otra pārgājiena daļa notika bijušajā lokomotīvu depo Rīga (Šķirotavas depo) teritorijā un cehā, kur tagad atrodas vairākas Dzelzceļa muzeja ritošā sastāva vienības (lokomotīves, vagoni). Tās pārvestas no bijušā Jelgavas lokomotīvu depo, kura ēkas atrodas avārijas stāvoklī. UGV-1 priekšnieka p. i. P. SOKOLOVS ar saviem kolēģiem aktīvi palīdzējis muzeja darbiniekiem ritošā sastāva drošā novietošanā. Dalībnieki ar lielu interesi aplūkoja veco tvaika tehniku, celtni, divsekciju maģistrālo dīzeļlokomotīvi 2M62 u. c. Jauki, ka šī vēsturiskā tehnika var atrasties zem jumta.





Bet jau pavisam drīz – sestdien, 12. aprīlī plkst. 10.00, visi biedri un visi atbalstītāji tiek aicināti uz talku LDzB biedra Dāvja Buša vadītajā Baložu kūdras bānītī!

Paredzētie darbi – aptuveni 100 m gara vecā sliežu posma demontāža uz purva – jācērt koki un krūmi, kas saauguši virs sliežu ceļa, jāskrūvē vaļā sliežu savienojumi un jārauj arī kabas, demontējot visu veco un sagatavojot vietu jauna sliežu ceļa ieklāšanai. Instrumenti, darba cimdi, kā arī instrukcija par darba metodēm tiks sniegta uz vietas, galvenais apbruņoties ar laikpatīkliem piemērotu darba apģērbu, tā skaitā gumijas vai arī mitrumizturīgiem zābakiem. Tomēr, ja iespējams, noderētu papildu motorzāģi krūmu un koku izzāģēšanai.

Kā atsevišķa brigāde no talciniekiem tiks sakomplektēta pavāru brigāde, kas autentiskā kūdras dzelzceļu ēdnīcas vaгонā gatavos talciniekiem pusdienas

(pārtikas produktus pusdienām un dzelzceļu ūdeni dalībniekiem jāņem līdzi pašiem)!

Talkas dienas plāns:

1. Plkst. 10.00 pulcēšanās, īsa ievadlekcija par kūdras purvu veidošanos, bānīša atjaunošanas vēsturi un darba aizsardzības instruktāža (aptuveni 1 stunda).
2. Darbs uz purva, demontējot sliežu ceļus (aptuveni 3 stundas).
3. Pusdienas (parasti ap plkst. 14.00, bet atkarīgs no, cik ātri būs strādājuši pavāri).
4. Pēc pusdienām izbrauciens ar bānīti visā līnijas garumā, depo apskate.
5. Ja kādam vēl būs spēks, varēsim turpināt darbu arī pēc pusdienām un ekskursijas vai arī novāksim instrumentus un dosimies mājās.

Tikšanās vieta – pie bānīša iekāpšanas perona. To var atrast, braucot pēc navigācijas “Dārzu iela 14A, Baloži”. Ja brauc ar 23. autobusu, tad jāizkāpj pieturā “Baložu skola”, jāpaiet atpakaļ līdz Skolas un Rīgas ielu krustojumam un jāatrod krustojumā pirmā norāde “Kūdras bānītis”. No turienes tālāk jāiet aptuveni 15–20 minūtes., katrā nākamajā krustojumā sekojot norādēm.

Interesentus lūdz obligāti iepriekš pieteikties pa tālruni 29531005, vai rakstot uz edzus51@inbox.lv

Edgars ELKSNIS
LDzB Centra nodaļas vadītājs

Laikraksts **LATVIJAS DZELZCEĻNIEKU BIEDRĪBAS VĒSTIS**

Redaktors Toms ALTBERGS (tāl. 2206 0603)

Maketētāja Inese JARGANE

Pasta adrese: Dzirnauva iela 147/3, Rīga, LV-1050

Interneta adrese: www.ldzb.lv

E-pasts: ldzb@ldzb.lv

Drukāts SIA *McAbols* meistari