

1.IEVADS	2
2. ĪSS BŪVVĒSTURES APSKATS	3
3. INVENTARIZĀCIJAS REZULTĀTI	5
3.1. Apjoms, konstrukcijas, fasādes	
3.2. Plānojums	
3.3. Logi	
3.4. Vārti	
4. SLĒDZIENS	8
5. FOTOATTĒLI	
1. Ēkas ZR fasādes austrumu gals. Apmetās fasādes daļas zonā 20.gs.sāk. demontēta sākotnēja piebūve un izbūvēta rampa un metāla konstrukcijas nojume. Aiz metāla vārtiem saglabājušies 20.gs.sāk. koka vārti.	
2. Skats uz ēkas galu A virzienā. Apmetās fasādes daļā zudusi sākotnējā piebūve.	
3. Skats uz 20.gs.sāk. nojumi ZR fasādē. A – zuduši sākotnējie logi, esošās vērtnes sekundāras.	
4. Skats uz DR (gala) fasādi. Sekundārs logs zeltiņa apaļajā ailā.	
5. Skats uz DR fasādi ar 20.gs. sākumā izbūvētajiem sākotnējām vārtu ailām.	
6. DR fasādes aizmūrētās aillas malā saglabājušies oriģinālie vārtu viru kāši.	
7. Skats uz DR fasādes zeltiņi un 4.tipa logiem 20.gs.sāk. aizmūrētajās sākotnējās vārtu ailās.	
8. Sākotnējā vārtu aila ar 4.tipa loga augšdaļu skatā no telpas.	
9. Skats uz DA fasādi. Rampa, nojume, vārti un esošie logailu gabarīti - 20.gs.sāk.	
10. DA fasādes A gals. Vārti un esošie logailu gabarīti izveidoti 20.gs.sāk.	
11. DA fasādes R gals ar 20.gs.sāk. vārtiem.	
12. Skats uz 20.gs.sāk. izbūvētajiem sākotnējiem vārtiem un logailu ēkas A galā.	
13. 1.tipa loga ārskats. Ap 1868.g.	
14. 1.tipa loga iekšskats.	
15. 2.tipa loga ārskats. 20.gs.sāk.	
16. 2.tipa loga iekšskats. 2.līmeņa pārseguma sija balstīta uz sekundāri izmantotām tērauda sliedēm, datētām ar 1879.gadu.	
17. 3.tipa loga ārskats. 20.gs.sāk.	
18. 4.tipa loga ārskats. 20.gs.sāk.	
19. 20.gs. sākuma vārti.	
20. 20.gs.sāk. vārti skatā no telpas.	
21. Skats no 2.līmeņa uz likvidētām 1.tipa loga ailām. Esošie vārti sekundāri.	
22. Skats D virzienā telpā depo vidusdaļā. Domājams, ka 2.līmenis un balstu betona pamatnes izbūvēti 20.gs. sākumā.	
23. Skats uz sekundārām kāpnēm telpā depo vidusdaļā.	
24. Telpā depo vidusdaļā. Skats 2.līmenī. Kāpnes sekundāras.	
25. 2.līmenis. Skats uz ēkas ZA sienu (gala) no telpas. A – sākotnējo vārtu ailu vietas.	
26. Sākotnējās jumta metāla konstrukcijas un, domājams, 20.gs.sāk. dēļu griestu apšuvums	
27. Skats uz sekundārām šķērssienām depo 2.līmenī.	
28. Skats uz 20.gs.sāk. izbūvētu rampu ēkas DA fasādē. A – 20.gs. sākumā aizmūrēta logailas apakša.	

6. RASĒJUMI

AMI – 1 Inventarizācijas rezultāti un fotofiksācijas shēma.

1.1. Vispārējie dati.

2015. gada jūnijā pēš arhitekta Jura Pogas projektēšanas biroja pasūtījuma veikta arhitektoniski mākslinieciskā inventarizācija depo ēkai Rīgā, Akmeņu ielā 21A (kadastra Nr.01 000490 132 013). Apskatāmais objekts ir bijušā Rīgas - Jelgavas dzelzceļa depo ēka un daļēji iekļaujas Rīgas vēsturiskā centra aizsardzības zonas teritorijā.

Inventarizācijas uzdevums bija iegūt informāciju paredzamo rekonstrukcijas darbu projektēšanai. Lai maksimāli ierobežotu vēsturiskās substances zudumus, lokalizēt oriģinālās būves daļas, dot to arhitektoniski māksliniecisko raksturojumu, fiksēt arhitektoniski nozīmīgus elementus.

Darbs tika veikts, pamatojoties uz vizuālo apsekošanu un pieejamo vēsturisko materiālu analīzi. Tā kā ne būves īpašnieku, ne projektētāja un šī darba veicēju rīcībā nav būves inventarizācijas plāns, tikai vēsturisks ēkas projekts, tad inventarizācijas kartogramma shematiskā veidā sagatavota uz tā. Kartogrammā nav atspoguļots pašreizējais telpu dalījums, jo visas iekšsienas ir sekundāras, būvētas, sākot no 20.gs.2.puses.

Izpēti veica SIA "Arhitektoniskās izpētes grupa" arhitekte Daiga Lēvalde un mākslas vēsturniece Vija Strupule.

Atskaite noformēta vienā sējumā 4 eksemplāros, no kuriem divi nodoti pasūtītājam, viens - Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijā, viens - kopā ar rasējumu oriģināliem glabājas SIA "Arhitektoniskās izpētes grupa" arhīvā.

2. INFORMĀCIJA PAR BŪVVĒSTURI

Informācijas iegūšanai par celtnes būvvēsturi apsekots VKPAI PDC arhīvs, Dzelzceļa muzeja materiāli, izmantoti Valsts A/S "Latvijas dzelzceļš" īpašumā esošie materiāli no Krievijas Valsts vēstures arhīvā Sanktpēterburgā (Fonds – 350, apraksts – 38, lietas Nr. 469 un 521; Fonds – 350, apraksts – 38, lietas Nr.519) un apzināta interneta vietnēs pieejamā informācija.

Inventarizācijas laikā par depo kā konkrētu būvi ziņas nav iegūtas. Pēc citiem materiāliem, kas saistīti ar dzelzceļa infrastruktūras attīstību, noskaidrota tikai pastarpināta informācija. Tas skaidrojams ar dzelzceļa kā pastāvīga saimnieciska uzņēmuma darbību, kur dažādu objektu pārbūves vai reorganizācija darbi, kas saistīti ar tā iekšējo struktūru, netiek publiski atspoguļoti.

Latvijas teritorijā sliežu ceļu būve un vilcienu transporta kustības strauja attīstība sākās 1860. gados līdz ar Krievijas Impērijas rūpnieciskās ražošanas apjomu pieaugumu, kas prasīja ērtas preču transportēšanas iespējas no valsts vidienes uz Baltijas piekrastes ostām. 1860. gadā cauri Rēzeknei un Daugavpilij tika atklāta Pēterburgas – Varšavas līnija. Tikai gadu vēlāk tika uzbūvēta Rīgas – Daugavpils līnija.

1868.gadā Rīgas Jelgavas dzelzceļa sabiedrība uzbūvēja dzelzceļa līniju Torņkalns - Jelgava (41 km)¹ ar Rīgas Mītavas staciju starp Akmens ielu un tagadējo Uzvaras bulvāri (skat.7.att.). Šobrīd stacijas ēka saglabājusies daļēji un ir pārveidota par dzīvojamo ēku.

Domājams, ka ap šo laiku tika uzcelta arī lokomotīvu depo ēka. Konkrētās depo ēkas projekts nav atrasts. Grāmatā, kas atrodas Krievijas Nacionālajā bibliotēkā Sanktpēterburgā «Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог» (Сост. И.И.Волгунов. Вып. 1. М., лит. Стрельцова, 1872)² ir parādīts depo ēkas projekts, kas paredzēts Rīgas – Jelgavas dzelzceļa līnijai (skat.1.att.). Spriežot pēc redzamās ēkas plāna konfigurācijas un 1873. un 18875.gada Rīgas – Jelgavas (Mītavas) dzelzceļa Rīgas stacijas plāniem (skat.4.,5.att.), var pieņemt, ka apsekojamais depo ir celts pēc šī projekta, iespējams, bez izmaiņām.

Rīgas pilsētas plānos, kas datēti ar 1876. un 1884.gadu, ēka nav attēlota, parādīts tikai stacijas ēkas izvietojums; skat.2.,3.att..

1 www.ldzb.lv dzelzceļa tīkla vēsture

2 Informācija no VA/S „Latvijas dzelzceļš“

1872.gadā pēc dzelzceļa tilta uzbūvēšanas pār Daugavu Mitavas stacija zaudēja savu līdzšinējo nozīmi un tika pārdēvēta par Rīgu III, vēlāk par Rīgas III Preču staciju, kas tika iekļauta apvienotajā Torņkalna stacijā³.

1885.gada Rīgas pilsētas plānā depo ēka redzama tās sākotnējā plānā (skat.6.att.).

Par kādreizējās Mitavas stacijas teritorijā esošajām ēkām t.sk. arī apsekojamo depo, ziņas, kas attiecināmas uz būvvēsturi 20.gs., nav iegūtas. Zināms, ka ēkā 20.gs.beigās bijušas izvietotas dažādas noliktavas, uz ko arī pašreiz norāda izkārtnes un telpu dalījums.

Šobrīd depo ēka, kopā ar citām teritorijā ietilpstošām būvēm, ir piešķirta Dzelzceļa muzejam ekspozīcijas paplašināšanai un fondu glabāšanai.

3 www.wikipedia.org_dzelzceļa līnija Rīga Jelgava

3.1. Apjoms, fasādes, konstrukcijas

Depo ēka gruntsgabalā novietota ZA - DR virzienā. Plānā tā ir taisnstūra formas vienstāva ēka ar samērā lēzenu divslīpju jumtu (skat.1.,2.,9.fotoatt.). Ēka neapmesta, mūrēta no sarkaniem dedzinātiem māla ķieģeļiem kaļķu javā. Fasādes veidotas vienkāršā ķieģeļu arhitektūrai raksturīgā manierē ar izmūrētām ailu pārsedzēm, dzegu un dekoratīvu noformējumu ēkas gala fasāžu zeltiņos (skat.4.,7.fotoatt.). Mūris sākotnēji bijis izšuvots ar reljefu dekoratīvu šuvi, kam šķērsriezuma profils valnīša veidā.

Sākotnējais apjoms ēkai saglabājies tikai daļēji. ZR fasādē zudusi nedaudz zemākā piebūve ar vienslīpnes jumtu, kas redzama arhīvā esošajā projektā. Fasāde šajā zonā jau pēc piebūves nojaukšanas ir apmesta (skat.1.,2.fotoatt.). Apjoma vizuālas izmaiņas nosaka arī rampas un to sedzošās nojumes abās garenfasādēs. Domājams, ka visas iepriekš minētās izmaiņas datējamas ar 20.gs. sākumu un ir saistītas ar depo sākotnējās funkcijas maiņu, pārbūvējot to par noliktavu (datējums hipotētisks, pieņemts pēc līdzīgām būvdetaļām 20.gs. sākumā būvētai preču stacijas noliktavai Hanzas ielā 16a).

Būtiskas izmaiņas šī pārbūve atstājusi fasāžu arhitektūrā, īpaši DA fasādē, kur sākotnēji vienā ritmā kārtotās liela izmēra logailas ar apaļloka pārsedzēm daļēji nomainītas pret plašām vārtu ailām, bet logi, kas ir saglabāti, saīsināti, aizmūrējot to apakšējo daļu (skat.7.fotoatt.). Šajā laikā likvidētas arī aillas abās gala fasādēs (skat.5.-8.fotoatt.). ZR fasādē nojauktās piebūves vietā, līdzīgi kā DA fasādē, izbūvēti vārti un jaunas logailas ar taisnu pārsedzi. Abas nojumes veidotas vizuāli vieglas, konstrukcijai izmantojot metāla konsoles ar nedaudz izliektu apakšējo detaļu (skat.3.fotoatt.). Konsoles stiprinātas mūrī trijos punktos, t.sk. arī dzegā.

Lai radītu koloristiski vienotu ēkas izskatu pēc apjoma demontāžas ZR fasādē un citām pārbūvēm, kas fasāžu apdarē atstājušas labojumu pēdas, visa ēka, domājams, ir pārkrāsota sarkanā tonī. Krāsojums vēl joprojām fragmentāri redzams gan uz apmetuma, gan ķieģeļiem un šuvojuma (noteikts vizuāli).

Ēkai saglabājušās sākotnējās jumta konstrukcijas – metāla fermas, kas ļauj izveidot liela laiduma pārsegumu bez starpbalstiem (skat.25.,26.fotoatt.). Nav saglabājušās tehnoloģiski nepieciešamās gaisa nosūces caurules, kas redzamas depo projekta griezumā. Pašreiz griesti apšūti ar profilētiem dēļiem, kas, visticamāk, attiecināmi uz ēkas pārbūves laiku 20.gs. sākumā. Sākotnējais jumta segums nav saglabājies, jumts iesegts ar vilņotām azbestcements loksniem. Domājams, ka nojumēm saglabājies oriģinālais skārds.

3.2. Plānojums

Sākotnēji pamatapjomā bijusi tikai viena liela telpa ar diviem vārtiem abos galos. DA garenienā bijuši 9 plaši logi, bet pretējā sienā durvis uz mazākām telpām piebūvē un pa vienam logam pamatapjomā abpus piebūvei. Telpā visā tās garumā, iepretim vārtiem, atradušās divas montāžas bedres.

Šobrīd iepriekš aprakstītais plānojums pilnībā zudis. Nav iespējams arī noskaidrot, vai ēkas funkcijas maiņas laikā 20.gs. sākumā telpa tikusi pārdalīta vairākās daļās vai saglabājusies viena liela telpa ar vairākiem vārtiem. Šajā laikā izbūvēts 2.līmenis. Tā izveidošanai sākotnējās telpas centrā uzbetonētas trapeceveida pamatnes koka balstiem (skat.22.fotoatt.) un logailās šķērsām iebūvēta atkārtoti izmantota tērauda sliede, lai atbalstītu siju galus. Vienā no logiem konstatējama ar 1879.gadu datēta sliede (skat.16.fotoatt.) Pašreiz viss apjoms ar atšķirīga materiāla šķērssienām ir sadalīts daudzās dažāda izmēra telpās, kas izvietotas tikai vienā stāvā vai arī divos līmeņos (skat.22.-25.fotoatt.). Esošās kāpnes uz 2.līmeni, domājams, sekundāras.

Telpās uz grīdas vizuāli kvalitatīvs 20.gs. sākuma betona segums. Esošais segums atbilst rampu līmenim.

No ārpuses pie abām garenfasādēm uz metāla un koka konstrukcijas (daļēji izmantojot sliedes) izbūvēta paaugstināta rampa. Rampa iesegta ar dēļiem (skat.28.fotoatt.).

3.3. Logi

Oriģinālie depo logi saglabājušies tikai ZR fasādes ailās virs kādreizējās piebūves. Pārējie ir 20.gs. sākuma, kā arī 20.gs.2.puses logi.

1. tips – nelieli logi, izgatavoti ap 1868.g. groplogu konstrukcijā ar apaļloka pārsedzi (skat.13.,14.fotoatt.). Logam viena no ārpuses ieliekama vērtne kas dalīta 6 rūtīs un aplodā nofiksēta ar pieliektām naglām. Rāmja mala bez profila ar gludu noslīpinājumu. Sākotnēji stikli fiksēti ar ķīti. Šobrīd zudušās ķītes vietā izmantotas koka listītes. Logailās no iekšpuses iestrādātas metāla restes.

2. tips – domājams, 20.gs. sākuma logi, kas ievietoti DA fasādes logailās pēc to saīsināšanas (skat.15.,16.fotoatt.). Logi izgatavoti groplogu konstrukcijā ar apaļloka pārsedzi un divām vērtņēm (bez šķērša). Apakšējā taisnstūra formas vērtnes dalījumā imitēts divvērtņu logs ar 4 rūtīm katrā "vērtņē". Augšējā vērtne izgatavota apaļloka pārsedzes formā, dalīta 4 rūtīs ar šauriem vertikāliem spraišļiem. Aploda paredzēta divām vērtņu kārtām, kas ieliekamas no ārpuses, jo no telpas puses ailā iestrādātas metāla restes. Vērtnes rāmja malā iefrēzēts vienkāršs profilējums. Vērtnes nav veramas, aplodā nostiprinātas ar pieliektām naglām.

3. tips – domājams, 20.gs. sākuma logs, kas ievietots ZR fasādes logailā pēc piebūves demontāžas (skat.17.fotoatt.). Taisnstūra formas logs izgatavots kā vienkārtas groplogs ar profilētu šķērsi, kam vērtnes neveramas, aplodāieliekamas no ārpuses un nostiprinātas ar pieliektām naglām. Apakšējās vērtnes dalījums imitē divas vērtnes. Vērtņu oriģinālais rūtojums nav saglabājies. Iestrādātais vēdlodziņš sekundārs. Augšējā vērtnē bez dalījuma, iespējams, mainīta. No iekšpuses logam sekundāras restes, izgatavotas no stiegrojuma stieņiem.

4. tips – domājams, 20.gs. sākuma logi, kas ievietoti depo gala fasādēs pēc ailu aizmūrēšanas (skat.8.,18.fotoatt.). Taisnstūra formas logi izgatavoti kā vienkārtas groplogi ar profilētu šķērsi, kam vērtnes aplodā iestiprināmas no ārpuses. Augšējā vērtnē dalīta 8 kvadrātveida (4x2)rūtīs, apakšējā – 8 (4x2) vertikālās taisnstūra rūtīs. Vērtnes rāmja malā iefrēzēts vienkāršs profilējums, analogs 2.tipa logiem. Vērtnes nav veramas, aplodā nostiprinātas ar pieliektām naglām. No telpas puses ailā iestrādātas metāla restes.

3.4. Vārti

Sākotnējie vārti ēkas gala fasādēs nav saglabājušās. ZR fasādes vārti izgatavoti 20.gs. sāk. un saglabājušies visās trijās ailās. Divās no tām fasādes plaknē uzmontēti jauni metāla vārti. 20.gs. sākuma divvērtņu vārti izgatavoti rāmja konstrukcijā ar dubultu dēļu aizpildījumu, veidojot no abām pusēm gludu plakni (skat.19.,20.fotoatt.). Vārtiem no fasādes puses dēļi likti rāmī pa diagonāli pretējos virzienos, vizuāli veidojot rombu, no iekšpuses vertikāli. Vārtu vērtnes ir horizontāli bīdāmas. Augšējā sliede izgatavota no slokšņdzelzs ar uz augšu atliektiem galiem. Pa sienā iestiprināto sliedi bīdās skrituļos iekārtas vērtnes. Apakšā sliede iestrādāta grīdā.

ZR fasādē viena augšējo logu pāra vietā 20.gs.2.pusē, ievietoti nelieli divvērtņu vārti, kas izgatavoti rāmja konstrukcijā ar vertikālu dēļu apšuvumu tikai no ārpuses. Vārti verami. Šobrīd no telpas puses ailai priekšā novietota metāla reste.

4. SLĒDZIENS

Apsekojamā celtne Rīgā, Akmeņu ielā 21a, celta ap 1868. gadu kā Torņkalna – Jelgavas dzelzceļa stacijas lokomotīvu depo ēka pēc Krievijas dzelzceļa būvēm izstrādāta tipveida projekta. Savu sākotnējo funkciju depo pildījis, domājams, tikai līdz 20.gs. sākumam, kad tas pārbūvēts par noliktavu. Šajā laikā būtiski izmainīts ēkas apjoms, fasāžu arhitektūra, kas saglabājusies līdz mūsu dienām, kā arī mainīts plānojums un gandrīz visi sākotnējie būvgaldniecības izstrādājumi.

Laika gaitā ēkas tehniskais stāvoklis ir pasliktinājies – atsevišķās zonās vērojami izsāļojumi un notikusi fasāžu ķieģeļu mūra erozija. Lielā apjomā zudis sākotnējais šuvojums, redzamas fasādes koptēlu degradējošas vēlāku bojājumu labojumu zonas. ZR fasādes rampas koka elementi aktīvas izmantošanas rezultātā nolietojušies (izstaigātas virsmas, salūzuši), metāla detaļām novērojama korozija. *Tomēr, arhitektoniski un konstruktīvi salīdzinoši vienkāršā ēka ietilpst industriāla mantojuma kategorijā, jo ir daļa no vēsturiskā dzelzceļa infrastruktūras.*

- Ēkā saglabājies 20.gs. sākumā pārveidots ap 1868.gadu būvētais apjoms un fasāžu arhitektūra, kas kā vēsturiska liecība būtu saglabājama un atjaunojama;
- Sākotnēji ķieģeļu fasāde nekrāsota, izšuvota ar pelēka toņa reljefu šuvi. 20.gs.sāk. ZR fasādes daļa, kur demontēta piebūve, apmesta un, domājams, visa ēka nokrāsota sarkana. Ēkas rekonstrukcijas gadījumā būtu nepieciešams atkārtoti izmantot šo risinājumu, lai pēc iespējas saglabātu vēsturisko veidolu un iegūtu vizuāli vienotu ēkas koptēlu (jāatjauno arī reljefais šuvojums);
- 20.gs.sāk. mainīts depo plānojums, izbūvējot jaunas vārtu ailas abās ēkas garsienās un uzbūvējot 2. līmeni. Nav zināms, vai sākotnējā telpa šajā laikā bijusi pārdalīta vairākās daļās;
- Ēkai saglabājusies 20.gs.sāk. rampa un metāla konstrukcijas nojume ar skārda iesegumu, kas uzskatāmas par nozīmīgām 20.gs. sākuma apjoma detaļām un ir piemērotas ēkas izmainītās funkcijas eksponēšanai;
- ZR fasādes augšējā līmenī saglabājusies lielākā daļa sākotnējo vienkārtas groplogu;
- saglabājušies gandrīz visi 20.gs. sākuma bīdāmie noliktavas vārti un to mehānismi;
- saglabājušies lielākā daļa 20.gs. sākuma groplogi un metāla restes logailās. Visi minētie būvgaldniecības izstrādājumi saglabājami un atjaunojami

lietošanas kārtībā;

- vizuāla apmierinošā stāvoklī atrodas 20.gs.sāk. betona grīda, ko vēlams saglabāt un izmantot ēkas turpmākajā ekspluatācijā;

Šobrīd visam iepriekš minētam ir iespējas tikt saglabātam un atjaunotam atbilstoši mūsdienās praktizētai kultūras mantojuma saglabāšanas filozofijai un metodikai.

Pašlaik fasādēm ir daudz vēlāku papildinājumu, kā arī tās nav pienācīgi uzturētas. Tas degradē priekšstatu par vēsturisko izskatu (apmetuma labojuma zonas, strāvas kabeļi, u. tml.). Šie papildinājumi būtu noņemami. Nākotnē plānojot ēkas atjaunošanu un aktīvu izmantošanu, rekomendējams atrast tādu risinājumu, lai telpā būtu eksponējamas apjomīgās jumta metāla konstrukcijas un bīdāmo vārtu konstrukcijas, kā arī jācenšas saglabāt visas vēl esošās vēsturiskās būvgaldniecības detaļas, t.sk. stiklojumu.

Plānojot atjaunošanas pasākumus, kādreizējā depo ēka var šķist samērā vienkāršs objekts, tomēr rekomendējams uzmanīgi attiekties pret katru oriģinālo elementu, jo to kopums veido ēkas neatkārtojamo individualitāti veidojošo autentiskumu.