



No Latvenergo koncerna Enerģētikas muzeja krājuma

Kopskats uz Ķeguma HES, tiltu un aizsprostu 1940. gada 12. janvārī. Eduarda Krauca foto

Ūdensvīrs

**AS "Latvenergo" 2019. gada balvas
par nozīmīgu devumu enerģētikā
laureāts HARIJS JAUNZEMS**

 **Latvenergo**

Balvu pasniegšanas reizē stādīts priekšā kā Latvijas enerģētikas vēstures pētnieks, Harijs Jaunzems īstenībā ir Latvijas hidroenerģētikas legenda, kura viss darba mūzs – vairāk nekā 40 gadi – ir saistīts ar Daugavu. No Latvijas Valsts universitātes diplomu vēl neieguvuša remontatslēdznieka Ķeguma HES līdz Pļaviņu HES celtniecības direkcijas galvenajam inženierim un Daugavas HES kaskādes ilggadīgam direktoram. Par šo savu "karjeru", liekot to pēdiņās, pats Harijs Jaunzems raksta: "Manā saprašanā – karjeras klasiskajā izpratnē vispār nav bijis, ir bijis normāls darbs savā profesijā, savā līmenī. Galvenais inženieris – tas vispār ir smags, atbildīgs, bet radošs darbs, kaut arī bieži vien laiks izkusa sīkumos. Direktors – tas ir nepateicīgs amats, jo pārsvaru nem mūžam neatrisināmie saimnieciskie, sociālie, finansiālie jautājumi."

Harijs Jaunzems ir sarakstījis vairākas grāmatas, kas veltītas Ķeguma HES vēsturei. Arī mūsu tikšanās notiek Ķegumā, un viņš ir apņēmies mani iepazīstināt ar pilsētas "senās godības" pēdām – kā nekā ar Ķeguma Valsts elektrostacijas iedarbināšanu 1939. gada 15. oktobrī (burti VES joprojām grezno Ķeguma HES fasādi!) un Valsts Elektrības uzņēmuma "Ķegums" nodarbināšanu 22. decembrī aizsākās šodienas Latvenergo koncerns, kura 80. jubileju mēs tikko nosvinējām.

Harijs Jaunzems ved mani savā automašīnā no skaistās Ķeguma dzelzceļa stacijas uz latviešu un zviedru stādīto aleju (viennā brauktuvē pusē kokus stādīja latvieši, otrā – zviedri, jo spēkstacijas būvniecība bija latviešu un zviedru kopprojekts), kas kādreiz savienoja dzelzceļa staciju ar spēkstaciju un skaisto arku tiltu uz dambja pār Daugavu. Pa ceļam parāda zviedru būvēto divstāvu "pagaidu" inženiermāju, kas stāv joprojām (kā zināms, nekas nav pastāvīgāks par pagaidu) un kuras istabā ar numuru 13 dzīvoja jaunais speciālists Harijs Jaunzems, līdz viņam, tad jau ģimenes cilvēkam, piešķīra divistabu dzīvokli vienā no vecajām "zviedru" mājām. Arī tai mājai joprojām nav nekādas vainas. Abi dodamies uz Latvenergo koncerna Enerģētikas muzeju Ķeguma HES-2 teritorijā Daugavas kreisajā krastā. Mūs sagaida muzeja speciāliste Ginta Zālīte, kura mums izrāda pastāvīgo ekspozīciju, un tad jau varam pie kafijas tases ierīkoties nesteidzīgai sarunai.

Top elektriķis

– Jūs esat sevi nosaucis par "ūdensvīru". Vai tādēļ, ka visu darba dzīvi esat pavadījis pie Daugavas, vai arī esat dzimis Ūdensvīra zīmē?

Gan, gan. Esmu dzimis 1928. gada 21. janvārī, tātad – Ūdensvīra zīmē. Jau skolā biju zināmā mērā orientēts uz enerģētiku, 12. klasē skolēnu zinātniskajā pulciņā nolasīju referātu par elektropiegādi Padomju Savienībā. Vidusskolu beidzu 1947. gadā, un ceļš bija viens – uz Rigu, uz Latvijas Valsts universitāti, kur tajā laikā darbojās Mehānikas fakultāte ar divām nodaļām – mehāniķiem un elektriķiem. Es, protams, uz elektriķiem. Konkurss četri uz vienu vietu. Piecos iestājeksāmenos dabūju 22,5 punktus no 25 iespējamiem, jo biju vājš krievu valodas pratējs. Ar 22 punktiem iekša netika, diezgan daudz gaišu prātu palika "aiz borta". Diezgan daudzi studenti bija nākuši no tehnikumiem, ar praktiskā darba pieredzi. Viņi gudri runāja par oscilogrammēm un oscilogrammām, ko paši taisījuši. Pēc otrā kurga mēs izlīdzinājāmies, jo viņiem grūtāk gāja ar teorētiskajiem priekšmetiem, fiziku un matemātiku. Pirmsdiploma praksē mēs, trīs puiši, pabijām Ķeguma hidroelektrostaciju, un galvenā inženiere Krūmiņa valsts sadales komisijai pieprasīja mūs norikot uz Ķeguma HES. Vēl nezinot, kāds būs komisijas lēmums, 1952. gada februārī sāku strādāt par turbīnu atslēdznieku, jo man vēl nebija inženiera diploma. Izrādījās, ka uz Ķeguma HES norīkojumu jūlijā no mums trijiem dabūju tikai es viens. Tā nu kopš 1952. gada no šejiennes neesmu izkustējies ārā.

– Visos darbos strādādams, Jūs esat palicis ķegumietis. Krūmiņa bija Krievijas latviete. Vai viņa prata latviski?

Perfekti. Viņa ar Ķeguma HES direktoru Lepinu, to pašu latviešu Liepiņu, bija pilnīgi dažādi cilvēki. Liepiņš latviski prata, bet nerunāja. Interesanti, ka Krievijā jau bija sagatavota komanda Ķeguma atjaunošanai, kas nāca līdzī armijas pirmajām daļām. Kad Sarkanā armija ieņēma Ķegumu, Krūmiņa un Liepiņš jau bija Jaunjelgavā. Visa organizācija, kurai bija jāatlāuno Ķegums, tika atsūtīta uzreiz. Kā stāstīja vecie darbinieki, otrajā dienā pēc armijas ienākšanas sapulcējās tie, kas bija palikuši, jo daudzi aizbrauca. Palicējiem pirmajā vietā bija Ķegums, nevis politiskā iekārtā. Viņi griebēja atjaunot Ķegumu, un viņus visus pieņēma darbā – nešķirojot. Spēkstaciju atjaunoja trīs gados. Trīs gadus cēla, un trīs gadus atjaunoja pēc sagraušanas.

– Arī Jūs kļuvāt par Ķeguma patriotu un sākāt savu "Daugavas ūdensvīra karjeru"?

Pēc turbīnu atslēdznieka biju mašīnzāles dežurants. Kad saņēmu diplomu, tad jau strādāju pulti – par dežurējošo elektriķi, dežūrinženieri. Lai tiktu par dežūrinženieri, vajadzēja vismaz pāris gadu nostrādāt, jo, kad tu dežurē, tad esi stacijas saimnieks, atbildi par visu, jo neviena cita nav.

– Brīvdienās, naktī?

Visas 24 stundas. Tajā laikā visi vadošie darbinieki dzīvoja uz vietas Ķegumā. Arī sestdienās un svētdienās vismaz viens no vadītājiem noteikti bija uz vietas. Ja viens aizbrauca, otram bija jāpaliek. Ja es, dežūrinženieris, braucu kaut kur projām, pateicu Krūmiņai, lai viņa norīko kādu



Foto no H. Jaunzema personīga arhīva

Harijs Jaunzems 20. gadsimta astoņdesmitajos gados

citu. Disciplīna bija nesalīdzināma ar to, kas ir šodien. Nav nekāds brīnums – Ķeguma HES tolaik bija vienīgā, kas Latvijai deva strāvu, ja neskaita termoelektrostaciju Rīgā, Andrejsalā. Latvijas energosistēma, kurai nupat nosvinējām 80 gadus, tolaik bija maza, notika svārstīgas jaudu izmaiņas, slodzes izmaiņas, līdz ar to arī frekvences, sprieguma izmaiņas. Strādāt toreiz bija nesalīdzināmi grūtāk nekā šodien, visu vajadzēja redzēt ar savu aci, pašam izskriet cauri mašīnzālei, ja nepieciešams. Toreiz piedzīvoju vienu no savām pirmajām avārijām, ko pats *savārīju*. Dispečers zvana: "Man vajag vienu agregātu klāt." Nav problēmu, palaižu agregātu, pēc pāris minūtēm tas ir iegriezies, viss notiek. Pašam jāsynchronizē no rokas, bet mainās slodze – tā, salīdzinot ar agregātu jaudu, ir ļoti liela un to ļoti ietekmē. Nevaru vien piesynchronizēt. Atkal zvana dispečers: "Ko tu čammājies, slēdz klāt!" Trāpu tajā momentā un pieslēdzu, bet atskan liels būkšķis. Tātad ir kaut kāds īsais. Es momentā slēdzu atpakaļ. Zvana dispečers: "Kādēļ neslēdz klāt aggregātu?" Taisnojos, ka slēdzu, bet kaut kas atgadījies. Dispečers saka: "Ir avārijas situācija, mums to aggregātu vajag kā ēst!" Bet es to esmu atslēdzis nost. Ieradās komisija, pētīja, atveda no Rīgas oscilogrammas. Izrādījās, ka tajā bridi, kad es slēdzu iekšā aggregātu, kaut kur notika īsslēgums – tas izraisīja to būkšķi, nevis es. Bet es atslēdzu aggregātu nost. Ja būtu atlājis ieslēgtu, tas glābtu sistēmu no avārijas. Agregāts uzņemtu jaudu, un to, kas tur atslēdzās nost, pat nejustu.

– Pieredzes trūkums?

Automātiska reakcija uz to būkšķi. Bet tikai tādā veidā jau tā pieredze nāk. Tagad ir automātiskā sinhronizācija, automātiskā sprieguma regulācija, dežūrinženieris sēž, kājas sakrustojis.



Ķeguma HES celtniecība 1939. gada 2. novembrī. Eduarda Krauca foto

No Latvenergo koncerna Enerģētikas muzeja krājuma



Otrā pasaules kara postijumi Ķeguma HES 1944. gada oktobrī. Fotogrāfs nezināms

Pirms vairāk nekā 100 gadiem

– Idejas par Daugavas hidroresursu izmantošanu jau ir vecas kā pasaule. Mūsu žurnālā "Enerģija un Pasaule" var atrast daudz interesantu liecību, kaut vai par Doles hidrostacijas projektu, ko sāka īsteno Stučkas valdības laikā 1919. gadā. Gan valdībai, gan projektam bija īss mūzs.

Pirmsākumi saistīti ar ideju par Daugavas-Dnepras kuģamo kanālu, kas savienotu Rīgu ar Hersonu. Tas bija 1906. gadā. Doles aizsprosts būtu vajadzīgs, lai varētu braukt ar kuģiem augšā pa Daugavu. Nezinu, vai 1919. gadā sākto Doles hidroelektrostaciju arī uzceltu, bet domāju, ka nopietna atgriešanās pie Daugavas hidroresursu izmantošanas īstenojās pēc 1931. gadā izdotās grāmatas "Latvijas elektrifikācijas pamati", kurā bija apkopoti esošie resursi un prognozēta elektroenerģijas ražošana nākamajiem 20 gadiem, līdz 1950. gadam. Jau 1930. gadā varēja paredzēt, ka Latvijas tautsaimniecība augstādos tempos, ko nespēs apgādāt Rīgas termoelektrostacija.

– Jāiesaista Daugava?

Uz Daugavas līdz Trepei pie Jersikas bija paredzēts būvēt septiņas hidroelektrostacijas: Doles HES, Ķeguma HES, Aizkraukles HES, Kokneses HES, Pļaviņu HES, Krustpils HES un Trepes HES. Protams, ne jau tik lielas kā tagadējā Pļaviņu HES, jo tās nebija domātas galotņu režīmam. Tagad ir cita tehnika, cita tehnoloģija un cits patēriņš. Pļaviņu HES tapa kā lielas PSRS Ziemeļrietumu energosistēmas sastāvdaļa. Rita un vakara energijas patēriņa maksimumi bija lieli, naktīs slodzes nav.

– Pļaviņu HES tika celta galotņu režīmam?

Ari Rīgas HES, Ķeguma HES. Visa Daugavas kaskāde strādā galvenokārt galotņu režīmā.

– Piedodiet, bet kas tad mums ražo elektro bāzes režīmā?

Abi Rīgas TEC. Bāzes režīmā vēl strādā degakmens termostacijas Igaunijā, kur vecās, savu laiku nokalpojušās jaudas jau tiek "palaistas pensijā". Līdzīgi ir mūsu kaimiņiem dienvidos – Lietuvā ir izveidojies jaudu deficitis, kuru sedz ģenerācijas imports no Krievijas, Skandināvijas. Pirms slēgšanas bāzes jaudu nodrošināja Ignalinas AES.

Latvija kā teritorija

– Gan Pļaviņu, gan Rīgas HES projekti tapa Maskavā, institūtā "Hidroprojekts". Viņiem Latvija bija tikai teritorija, republikas intereses netika ķemtas vērā. Jūs rakstījāt, ka nespējāt ietekmēt pat tādu sīkumu kā spēkstacijas nosaukums. Gribējāt to nosaukt par "Spīdolu", bet "pēc darbaļaužu vēlēšanās" to nosauca par V.I. Leņina Pļaviņu HES, tāpat Aizkraukles vietā "pēc darbaļaužu vēlēšanās" tapa Stučka.

"Hidroprojekts" projektēja spēkstacijas visā pasaulē, arī Asuānu Ēģiptē un hidroelektrostaciju Sirijā. Tajā strādāja pasaules līmeņa speciālisti, gudri cilvēki. Citu projektētāju vispār nebija.

– Vai, vērtējot ar savu šodienas pieredzi un skatījumu, kaut ko toreiz varēja darīt labāk vai citādāk? Pļaviņu HES 40 m augsts aizsprosts tika uzbūvēts uz mālsmilts un smilšmāla gruntīm.

Uz tādām pat gruntīm ir uzbūvēta Kauņas HES, tikai tur ir 20 m kritums. Te – 40. Uz Volgas Saratovas HES arī, bet kritums tikai 8 metri. Es nezinu par Ameriku – tur vien ir apmēram 80 000 HES; kādas kurā vietā ir gruntis, kas lai to zina. Zinu tā, ka visas hidroelektrostacijas ar lielu kritumu ir uzbūvētas uz klints. Ja runājam par Pļaviņu HES, es uzskatu, ka risinājums bija pareizs. Mazliet mēs būtu kaut ko zaudējuši, bet arī kaut ko ieguvuši, ja būtu uzbūvētas divas stacijas. Pašā sākumā projekta bija paredzēts būvēt vienu staciju pie Miemēniem, tagadējā HES vietā, un otru pie Pļaviņām ar kopējo kritumu 40 m.

– Vai applūdināmās teritorijas būtu mazākas?

Jā, protams.

– Izvēlējās būvēt vienu, jo bija lētāk?

Jā, par apmēram 40% lētāk.

– Un ideja par apvadkanālu? Tolaik sabiedrībā par to tika daudz diskutēts, jo tad izdotos glābt Staburagu, Vigantes parku, Olinkalnu un citas sirdij mīlas vietas.

Lai laistu ūdeni pa derivācijas kanālu, Daugava būtu jāslēdz ciet, bet to mēs nevaram darīt, jo mums jālaiž ūdens Daugavas ekoloģiskās sistēmas dēļ. Turklat mēs zaudētu jaudu. Otrs – kanāla krasta stiprinājumi. Tas, kas notiek Jūrkalnē, ir dabas procesi – jūra skalo krastus. Lai apvadkanāls nodrošinātu normālu stacijas darbību, kanāla straumes ātrumam būtu jābūt tādam kā Daugavas krācēs. Lai neizskalotu kraslus, viss kanāls būtu jāliek betonā. Šis projekts ekoloģisko un finansiālo iemeslu dēļ bija neizdevīgs. Tādās vietās, kur derivācijas kanāls ir tikai kilometru garš, šis problēmas var atrisināt. Pēdējais jautājums, protams, ir par lediem. Līdz šim mums bija ziemas, kad upe aizsalst. Ja kanāls aizsalst, tad kādi sastrēgumi būs pavasari!

– Vai Jūs paspējāt atvadīties no Staburaga?

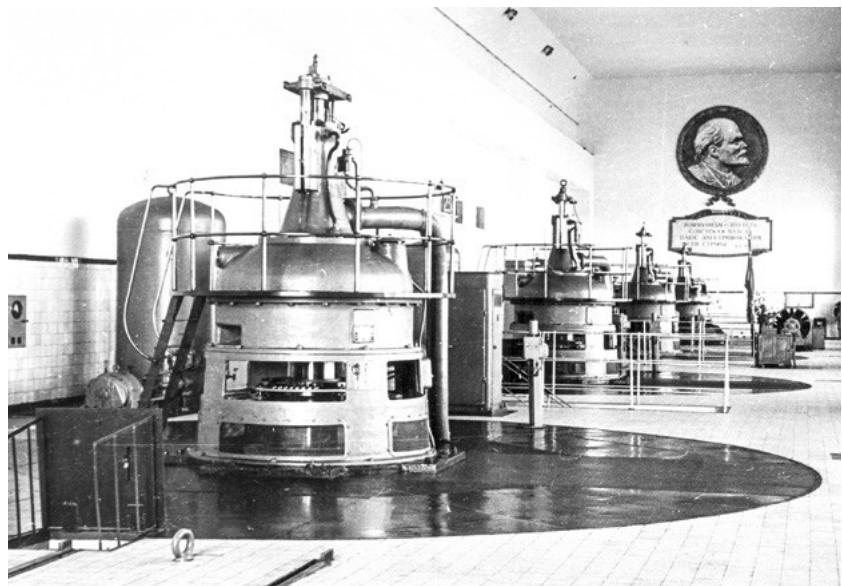
Pēdējā gadā, proti, 1965. gadā, pirms applūdināšanas nobraucām ar laivu gar Staburagu, gar Pērses tiltu, ko nospridzināja. Pērses ūdenskritums 1965. gadā jau dabiskā ceļā bija noskallots, palikusi tikai asa krāce. Visu apskatījām. Es teikšu tā: kad mājai ir viens saimnieks, viņš nosaka prioritātes. Ja vajag uzlikt mājai jumtu, tad pārējais tiks nolikts nost un tiks taisīts jumts. Ja saimnieks redzēs, ka prioritāte ir uztaisīt bērnam rotāju laukumu, viņš neliks jumtu. Ir jānosaka prioritāte, ko man šodien pirmām kārtām vajag. Valdība ir valsts saimnieks, tai jānosaka prioritāte: vai tā ir enerģētika vai daba. Es runāju par Daugavpils HES.

– Krievu valodā ir teiciens: *Ne hlebom jeginim živ čelovek* jeb "ne no dienišķās maizes vien dzīvojam".

Es vēlreiz sakु: ir jānoteic prioritāte. Ja tev ir rublis kabatā, kur tu to lietosi? Te vai tur? It īpaši, ja to rubļu kabatā nav daudz. Mēs neesam Norvēģija vai Saūda Arābija. 2002. gadā Ministru kabinets noteica, uz kādām upēm nedrīkst būvēt aizsprostus. Daugavā augšpus Jēkabpils nedrīkst būvēt. Punkts. Līdz ar to mēs esam noteikuši prioritāti.

Smilšu grauds nevieta

– Pāršķirstot vecos žurnālus, 2007. gada E&P numurā atradu diskusiju par Pļaviņu HES avārijas pārgāznes būniecības projektu. Diskusija notika AS "Latvenergo" telpās, un tajā kā eksperts piedalījāties arī Jūs. Tika pieminēta



Ķeguma HES mašīnāle 20. gadsimta 70.–80. gados. Fotogrāfs nezināms



Kursabiedru tikšanās 20. gadsimta sešdesmitajos gados. Pirmais no kreisās: Harijs Jaunzems

avārijas situācija Pļaviņu HES 1980. gadā, kad lejasbjefā pamanija smiltis. Kas toreiz notika?

O, tas bija ļoti smags periods. Pļaviņu spēkstacijā ir betona grīda, bet, lai tā būtu stabila no hidrotehniskā viedokļa, ir ierikoti 1 x 1 m lieli "logi", piebērti ar akmeņiem, un virsū uzlikts kārtīgs siets, lai akmeņus neskalo laukā. "Logi" iet cauri betonam līdz pamatam. Tie nepieciešami, lai izlīdzinātu gruntsūdeņu spiedienu no apakšas ar to spiedienu, kas nāk no augšas. Pēkšņi redzam, ka no vairākām akām nāk ārā smiltis. Tātad no apakšas spiediens ir lielāks. Kas noticis? Visi kājās. Spēkstacijas ēkā, inspekcijas galerijā ir desmit reversie atsvari, kur pludiņš norāda, vai apakša "staigā" vai "nestaigā". Redzu, ka vienā vietā lejas enkurs ir noslīdējis kādus centimetrus uz leju, tātad neapšaubāmi grunts ir slidējusi uz leju. Tam ir izskaidrojums – visu laiku ūdens nes ārā kaut kādas smilts daļinās, ļoti maz, kādus 20 miligramus uz litru, bet visu laiku nes. Zem mālsmilts slāņa ir smilts slānis, kas, kā ģeologi ir izpēti juši, nāk kaut kur no Amatas slāniem. Lielais spiediens nāk no



turienes, mums tas ir jānobloķē. Bet tur parādās smiltis. Kas noticis? Steidzīgi prasām Maskavas projektētājiem, ko šādā situācijā darit. "Mēs sasauksim apspriedi, padomāsim un rīt dosim atbildi." Bet es nevaru gaidīt, kaut kas ir jādara uzreiz! Un neviens nevar pateikt priekšā. Ko tu pats izdomāsi, tas būs. Es labi apzinājos, ka tas, ko izdomāšu, būs uz manu atbildību. Ja kaut kas saies grīstē, es sēdēšu "ķurķi". Ja būs labi, tad būs labi. Izdomājām. Projektētāji otrajā dienā deva tos pašus priekšlikumus, ko mēs jau bijām paveikuši. Pagājuši 40 gadi, un vairāk tādas lietas nav notikušas.

Nēzdodziņš un betona laboratorija

— Kādreizējais Ķeguma HES celtniecības ūdenslīdējs Valentīns Pāvuls savos ASV publicētajos memuāros raksta, ka vīrus ar spaini, skrāpi un suku nosūtīja būvbedres dibenā, lai viņi Daugavas mālaino dolomītu notīrtītu tik tiru, ka inspektors, klinti noslaukot, neredzētu nekādus traipus uz baltā mutautiņa. Par pēckara laika celtnieku darba tikumu tādu ilūziju nav. Paši zinām, kā bija ar plāniem, pretplāniem, sociālistisko sacensību, "racionālizāciju" (izvairīšanos no grūtākiem risinājumiem) utt.

Viss atkarīgs no cilvēkiem. Darba kvalitāte un stacijas kvalitāte Pļaviņu HES bija stipri atkarīga no būves galvenā inženiera Ļevšina. Viņš bija hidrotehnīkis ar lielo burtu. Viņa pakļautībā, neatkarīgi no būves apakšstruktūrām, bija betona laboratorija, ko vadīja Ivanovs. Katru bloku pirms betonēšanas pieņēma komisija. Tājā bija pasūtitāja pārstāvis, direktijas pārstāvis, paši būvētāji un obligāti laboratorija. Betona stipribas pārbaudei paņēma kubiņu, un Ivanovs strādāja ļoti patstāvīgi, viņu neviens nevarēja ietekmēt. Galvenais inženieris Ļevšins viņu visu laiku aizstāvēja. Atceros, kādā operatīvā sanāksmē, kad nebija iebetonēti pāris bloki (jo kaut kas nebija izdarīts, kaut kas nebija pieņemts), "Daugavhesbūves" priekšnieks teica: "Man būvē trūkst viena buldozera, lai es to laboratoriju nostumtu būvbedrē!" Laboratorija atradās pašā būvbedres krastā. Šodien es neteiku, ka Pļaviņu HES betons ir slikts. Piekritu, tas nav tādā kvalitātē kā Ķegumā, kur betons tika liets veidīs no falcētiem un ēvelētiem dēliem. Pļaviņu HES dēli bija kā daždien dēli. Paskats uzreiz pilnīgi cits,

bet betona stiprība ir atkarīga no sastāva, sajaukšanas un, galvenais, no liesinātāja, inertiem materiāliem. Arī Ķegumā inertajos materiālos ieksā ir daudz dolomīta, nav tikai granīta šķembu kā zviedru stacijās. Bet stāv Ķegums, stāv Pļaviņu HES un Rīgas HES. Ja spēkstacijas ir nostrādājušas 50 un vairāk gadu un nav būtisku problēmu, tad domāju, ka tās strādās vēl tikpat ilgi, ja vien neizdomās kādu jaunu enerģijas veidu.

No saviem kolēgiem gribētu pieminēt arī galveno hidrotehnīki Induli Šakaru un hidroceha priekšnieku Jāni Knoku.

Sagrūst Ķeguma HES tilts

— Jūsu vārdiem sakot, "ķurķis" Jums gāja secen 1980. gadā, bet pēc sešiem gadiem, 1986. gadā, pārbaudes laikā pārsložes dēļ sagruva Ķeguma HES tilta septītais laidums, aiznesot līdz 11 dzīvības. Tajā sestdienā Jūs nebijāt Ķegumā, bet vienalga vainojāt sevi, kaut arī visus aprēķinus bija veikuši un pamatojuši Rīgas Politehniskā institūta speciālisti. Pārbaudes vadītājs docents Salcēvičs bija viens no bojāgājušajiem.

Neviens vairs viņam nevarēja paprasīt, kādēļ viņš tiltam bija aprēķinājis tik lielu slodzi – 270 t, bet reāli visas 14 automašīnas, kas atradās uz tilta garā septītā pārlaiduma, bija pārkrautas par liekām piecām tonnām katra. Uz katras mašīnas ar kritu bija uzrakstīts tās faktiskais svars. Vai Salcēvičs bija tik pārliecināts par saviem aprēķiniem? Uz tilta viņam piegāja klāt Ķeguma HES vadītājs Filipovs un teica: "Skaties, uz tilta rodas plaisa tur, kur septītais pārlaidums saduras ar balstu", bet Salcēvičs pateica: "Tā tam vajag būt." Pamēģināja otro reizi laist virsū četrpadsmito mašīnu, un tilts nogruva, paraujot sadragātajām mašīnām virsū metāla arku.

— Ko Jūs būtu varējis darīt? Stāvēt tilta galā izplestām rokām un nelaist mašīnas ar lieko svaru virsū?

Mēs ar galveno inženieri varejām paņemt iepriekšējās, 1971. gada, pārbaudes aprēķinus, ar kādu slodzi tilts tika pārbaudīts, un jautāt, kādēļ šoreiz slodze ir palielināta līdz 270 tonnām. Vēlāk izrādījās, ka pieļaujamā slodze bija 182 tonnas, taču arī tās 270 tonnas tilts būtu izturējis. Hipotēzes jau toreiz tika izteiktas visādas, piemēram, ka pārbaude bija vajadzīga armijai, lai zinātu, ka var laist pāri tankus. Taču toreiz lielākais tanks bija T-76,



Ķeguma HES 2013. gadā. Andreja Zihiča foto

No Latvenergo koncerna Enerģētikas muzeja kājuma

tā svars ir apmēram 80 t. Oficiāli tolaik drīkstēja tiltam laist pāri atsevišķas kravas līdz 60 t. Tātad varēja būt runa par to, ka pacel slodzes līdz lielākā tanka svaram, bet kāpēc viņš uzlika 336 tonnas? To neviens nezina. Programmu bija apstiprinājusi RPI. Tiltu būves katedra. Pāris cilvēku nodeva tiesai, bet attaisnoja, mūs ar galveno inženieri noņēma no darba.

Nenotikušais vimbu ceļojums

– Būvējot Rīgas HES, sanāca kuriozs ar zivju pārvietošanas projektu, par kuru tā autori saņēma Valsts prēmiju, kaut gan reāli nekāda pārvietošana nenotika.

Rīgas HES projektā bija paredzēts zivju ceļš līdzās ūdens pārgāznei, lai zivis, galvenokārt vimbas, varētu tikt uz nārsta vietām augšpus aizsprosta. Nē, vimbas neverēšot zivju ceļu atrast. Speciālisti ieteica sadzīt lejpus Dolei zivju "mamas" konteinerā, bet ... šīs neiet! Tad radās ģeniāls projekts – pārvilk Daugavai pāri elektroaizsprostu, atstājot brīvu ieeju zivu savācējā. Zivis iezīmēja un skatījās, ko šīs darīs. Zivis pienāca pie aizsprosta, pagriezās un aizgāja atpakaļ. 20 tonnu smago konteineru, protams, pilnu ar vimbu vaisliniecēm, bija paredzēts pievest krastā, kur Ķekavas pusē bija uzcelta piestātne ar celtni konteinera pacelšanai uz autotreilera, lai vimbu "dāmas" aizvizinātu uz Ogres upi, kur tās nārstos. Mēs parēķinājām – no 1000 ikriem izaug divas trīs vimbas. Lai atražotu to apjomu, kādu projekta autori bija paredzējuši, vajadzēja uz Ogni aizvest 50 – 60 t vimbu. Bet šīs neiet konteinerā iekšā! Taču Valsts prēmiju par jaunas tehnikas izstrādi autori dabūja.

– Ne tikai neizbūvēja Rīgas HES zivju ceļu, bet nolikviņa arī jau esošo Ķeguma HES zivju ceļu. Kādēļ?

90. gados, kad Ķeguma HES taisija remontu, mēs sanācām kopā un spriedām – vecais zivju ceļš ir ar izdrupušām sienām, to vajadzētu atjaunot. Citi teica – ko tur atjaunot, ja Rīgas HES zivis nelaiž augšā. Reiz ir objekts, reiz ir elements – zivju ceļš, lai tas būtu normāls, kā vajag. Ko tas maksā? Pie visa mūsu lielā remonta tās ir kapeikas. Atjaunojām zivju ceļu kā no jauna, pārsedzām ar drāšu sietu, lai zivis nelec laukā. Zivju ceļš ir ideālā kārtībā, lai tik strādā. Aizrakstījām vēstuli uz Zemkopības ministriju, ka zivju ceļš ir atjaunots un

mēs uzskatām, ka to vajadzētu laist valā. Saņēmām atbildi – Zemkopības ministrija uzskata, ka esošā vimbu populācija ir pazaudējusi savu orientāciju, nezina, kurp iet, un ministrija nerekomendē atvērt zivju ceļu. Tā tas stāv.

– Vai tad starp Rīgas HES un Ķegumu vimbu nav?

Ir, tikai nav tās kvalitātes, kāda vimbām ir tad, kad tās iet uz jūru, tur barojas un aug un pēc tam atgriežas upē nārstot. Vimba vairs tāda nav. Arī augšpus Ķeguma ir daudz vimbu, bet nav tās kvalitātes.

Globālā sasilšana

– Redzat, kāda ziema. Klimats mainās, ziemas vairs nav tik sniegotas, vasaras sausas. Kā klimata pārmaiņas ietekmēs hidroelektrostaciju darbu?

Ir pierādījumi, ka pēdējo gadu klimata pārmaiņas mūsu hidroelektrostacijām ir nākušas tikai par labu. Kad ir lieli sali, Daugava aizsalst un pavasarī ir lieli plūdi un liels daudzums ūdens tiek pārmests pāri neizstrādāts. Pēdējos gados mēs neesam metuši pāri nevienu kubikmetru, viss ir izstrādāts. Plūdu laiku caurplūdes ir izdalījušās pa gadu. Ja šoziem lietus vietā būtu snidzis, mums būtu metru bieza sniega kārta, kas kustu martā, aprīlī. Tagad viss šīs ūdens jau aiziet uz Daugavu un spēkstacijas strādā ideālā režīmā.

– Bet vasarā, kad ir sauss un ūdens līmenis Daugavā zems?

Vasarā nav tāda elektrības patēriņa. Tad tas tik smagi neatsaucas.

– Cik daudz cilvēks var klimatu ietekmēt?

Cikliskās pārmaiņas ir neizbēgamas. Esam ceļā no ledus laikmeta uz siltāku. Kādreiz Latvijā taču ir bijis tropiskais klimats. Zinātnieki var pateikt, cik strauji šis process notiks un cik daudz cilvēks var tajā iejaukties, bet Daugavas notece, vismaz tuvākajā laikā, krasī nemainīsies. **E&P**

Ar Hariju Jaunzemju tikās Zaiga Kipere

Redakcija pateicas Latvenergo koncerna Enerģētikas muzeja direktorei **Inai Lastoveckai** un muzeja speciālistei **Gintai Zālītei** par atsaucību un atbalstu raksta tapšanā.