

Laima Kota "Istaba" (2016)

Iesēdušies žigulī, bijušie karotāji brauca pa rudenīgi dzeltējošo koku skauto šoseju cauri Ogresi. Izrādījās, ka pārcelties no Ķeguma pāri Daugavai nebija iespējams. Gar šoseju stāvēja milicija, cilvēku, ka biezs. Uz šosejas rūcināja smagās mašīnas, saklaigājās dežuranti ar rācijām, autoinspektori vicinājās ar zižļiem, organizēja braucējus doties pa apkārtceļu. Tilts vieglajām automašīnām bija slēgts. Gājējiem tilts bija slēgts.

“Varbūt braucam apkārt?” ierunājās kāds no brataniem. Žigulī sēdošie uz viņu nosodoši paskatījās: “Nobijies, ja? Laiku zaudējam, tepat pāri Daugavai, un tad miers.”

Viņi sadalījās pa smagajām mašīnām. Pārbiedējot līdz nāvei ar granti piekrauto MAZ šoferi, Afgānis ar bratanu iesēdās blakus: “Klusu un bez čivināšanas. Pārvedīsi pāri! Vajag, un viss!”

“Traki esat? Tilta pārbaude. Braucu tikai līdz vidum,” izsaucās pārbiedētais šoferis. Ieraudzījis Afgāņa rokā nazi, aplkusa.

“Paldies par to pašu,” Afgānis nosmīnēja. Viņš nevienam nedraudēja, pie rīkles nelika, tikai rokā turēja nazi. Tiks līdz vidum, pāries pāri kājām, tad smuki aizies, kur vajag, nodarīs lietu un atgriezīsies. Neviens viņus pa jukām nebūs pat pamanījis. Tilta pārbaude notiek īstajā laikā, Afgānis bijis priecīgs par apstākļu sakritību.

Klusi un nemanāmi abi ar bratanu sēdēja kabīnē un vēroja, kā uz hidroelektrostacijas tilta uzstāda mērinstrumentus. Automašīnas pa divām, četrām, astoņām nostājās pārbaudes vadītāja norādītajās vietās. Sākās slogošana. Ar granti pilnais KrAZ lēnām uzrūcināja uz tilta. Varēja redzēt, kā no Daugavas kreisā krasta tilta vidum tuvojas tādas pašas ar granti pārlādētas mašīnas. Tilts uzvilkās kā stīga. Afgānis sastinga. Tāltālu atskanēja smalksmalka bungošana. Metāla sīkšanu un vieglu skaidiņu bungošana viņš sajuta vibrējam savā ķermenī. Skanēja kā metāla granulu grabēšana. Ritmiski metāliski trokšņi kā tālas bungas, kuru skaņas rezonē asinīs kā viļņi. “Paklau, vai nav par daudz?” Afgānī pamodās instinkts. Viņš bija pacēlies sēdus, un viss viņa ķermenis sāka atbildēt metāla bangu skaņu radītai dunai. Tas bija neizsakāmi sāpīgi.

“Septītais, septītais ...” viņam iedunēja galvā. Kas bija šis sasodītais septītais, ne viņš zināja, ne spēja izskaidrot.

“Uz tilta ir seši pārlādēti krazi, viens kamazs un seši mazāki, bet arī pārlādēti mazi,” izsaucās Afgānis un piebakstīja šoferim. “Vai nav par daudz smagi?”

“Vai nu zinātnieki nezina, ko dara?” slēpdams satraukumu, cik vien rāmi varēdams, atbildēja šoferis. Viņam sasodīti gribējās uzpīpēt. Nebija atļauts. “Četrpadsmit

automašīnas. Tikpat, cik tilta pārbaudē pirms sešpadsmit gadiem. Mērinstrumenti kārtībā. Viss pa gostiem.”

“Nedzirdi krakšķienus? Tilts vaid.”

“Zviedru pirmskara tērauds, gan izturēs.”

“Pēc kara atjaunojot, krievi ielika īstu tēraudu? Neticu! Gan jau arī laidumu konstrukciju novienkāršoja.” Afgānis ar matu galiem juta neizskaidrojamas bailes ne tikai savai drošībai.

Inženierzinātnē pieņemts, ka, pārbaudot tiltu, neizmēģina katru laidumu, bet nosaka vājāko. Tāds bija Ķeguma tilta astoņdesmit metru garais, pēc kara atjaunotais septītais laidums. Četrpadsmit automašīnas nostājās uz septītā laiduma: septiņas pārbrauca Daugavas kreisajā krastā, septiņas palika labajā. Automašīnu kopējais svars bija ne plānotās 270, bet 336,1 tonna. Pārrēķināšanās aritmētikas uzdevumā. Azarts riskēt? Izskatījās, ka tilts slodzi iztur, bet Afgānim galvā iedūcās smacējošs klusums. Vēlreiz uzšalca asiņu vilnis. Varbūt tas ir Romāna pieminētais septītnieks? “Dulli esat? Re, re, tērauds jau tek!” Asfaltā starp tilta balsta un laiduma konstrukciju izpletās dziļas plaisas.

Pārbaudes vadītājam radās šaubas, vai pēdējā automašīna nostājusies paredzētaajā vietā. Pēc viņa rīkojuma tā nobrauca no septītā laiduma, un šoferis, cenzdamies precīzāk ievērot slogojuma shēmu, gatavojās uzbraukt vēlreiz. “Septītais!” Afgānim skaitlis iesitās acīs kā spoža gaisma. “Vecīt, nebrauc. Sūdi būs.”

Kad kraza priekšējie riteņi rātni uzrāpoja uz pārbaudāmā laiduma, desmit metrus virs brauktuves pie tilta ar drošības jostu piesaistītais tilta pārbaudes darbinieks ieraudzīja, ka tenzometra rādītājs pēkšņi pārsniedz skalas galējās atzīmes.

“Stāvi! Stop!” Afgānis atvēra mašīnas durvis, izlēca ārā un sāka skriet kā bēgošs zvērs. Karsts metāla skaidiņu skanu vilnis plēsa bungādiņas kā pīķi. Troksnī sauciens palika nesadzirdēts. Septītais laidums iebruka pēc pāris sekundēm.

Lūstot desmit metru augstajām tilta loku tērauda konstrukcijām, pāris sekundēs Ķeguma aizsprosta aizvaru pakājē izbetonētajā, trīs metrus dziļajā krītakā vienuviet samalās tilta septītā laiduma drupas un ievainotie cilvēki. Vietām virs ūdens pacēlās izbirusī grants, bija redzami saspiesto automašīnu jumti, ievainotie varēja noslīkt. Afgānis vilka ievainotos šoferus un pamirusos bratanus ārā no ūdens, novietoja uz grants kaudzēm un steidzās vilkt no ūdens ārā citus.

Ticis mājās, viņš salika pudeles četros tīkliņos un nonesa lejā pagalmā pie atkritumiem. Atstāja visu — gan pilnās ar kandžu, gan tukšās. Pārskaitīja naudu par lauku mājās satecināto kandžu. Salika somā. Naudu, kas nesagāja, salika plastikātā maisiņā ar uzrakstu “Marlboro”. Viņš bija izlēmis, ko darīs ar naudu, un sāka rīkoties.

Septiņas dienas pēc pabūšanas Daugavā viņš uzstīvēja mugurā izbalējušo kareivja šineli. To viņš bija sajutis kā savu otro ādu. Lieliem soļiem viņš devās pa Barona ielu tik uz priekšu. Nostājies pie Katedrāles klostera vārtiem, viņš nometās ceļos un sāka

dziedāt zemzemākajā basā, kāds vispār jelkad bija dzirdēts: “*Господи помилуй, Господи помилуй, Господи помилуй...* Ņemiet mani kaut par korazēnu ...”, kamēr bāķuškā no klostera izsauca miliciju: “*Хулигана заберите!*”

Afgānis piecpadsmit dienas smaidīgs un apmierināts ar dzīvi tīrīja un slaucīja Rīgas ielas, un piecpadsmit naktis nogulēja kroņa maizē. Padzīvoja uz sūkām. Dzīve atturībā pie maizes un ūdens viņa pārliecību par izvēles patiesumu bija tikai vairojusi. Viņš bija izlēmis, kā tālāk vadīs savu dzīvi. Viņš uz visu notiekošo jau spēja skatīties ar piedošanu, sapratni un mīlestību.

ĶEGUMA TILTS NEIZTURĒJA

PA TRAGISKĀ NOTIKUMA PĒDĀM

Šajās dienās redakcijā atskanēja daudzi telefona zvani. Mūsu lasītāji vēlējās uzzināt sīkāk, kas isti noticis uz tilta pāri Daugavai pie Ķeguma HES, kādi ir traģiskā notikuma apjomi.

Jau ziņots, ka izveidota valdības komisija, ko vada Latvijas PSR Ministru Padomes priekšsēdētāja vietniece Ņina Deņisenko. «Cīņas» korespondents tikās ar šīs komisijas locekli, mūsu republikas Ministru Padomes Lietu pārvaldes transporta un sakaru nodaļas vadītāju Romualdu Aleksņinu. Viņš nupat bija atgriezies no Ķeguma. Stāsta ROMUALDS ALEKSŅINS:

– Tilts pāri Daugavai pie Ķeguma HES, kā zināms, būvēts trīsdesmitajos gados. Lielā Tēvijas kara laikā tas tika sagrauts. Šo hidrotehnisko būvi atjaunoja pēc kara.

Ikviens tilts pēc noteikta laika jāpārbauda. Šoruden kārtā bija pienākusi arī Ķeguma tiltam.

KĀ NORITĒJA PĀRBAUDE?

Daugavas HES kaskādes vadība, kuras pārziņā letilpst Ķeguma tilts, bija noslēgusi līgumu ar Rīgas Politehniskā institūta speciālistiem. Tika kopīgi sastādīta un akceptēta īpaša pārbaudes programma.

Darbi notika aizvadītajā sestdienā – 20. septembrī. Uz viena no tilta posmiem – 81 metru garas tērauda fermas – uzbrauca astoņas automašīnas, kas bija piekrautas ar smagām šķembām. Speciālisti ar īpašu aparāturu pārbaudīja posma ieliekuma pakāpi, lai konstatētu, kāda ir tā izturība, cik daudz nolietojies metāls. Šajā brīdī tika nolemts slodzi vēl palielināt, tāpēc uz tilta posma no katras puses uzbrauca vēl trīs automašīnas ar šķembām.

Tātad pavisam uz 81 metru garās metāla fermas atradās 14 automašīnas ar ļoti smagu kravu.

KAS NOTIKA TĀLĀK?

Posms šādu svaru neizturēja. Sekoja avārija – tilta ferma kopā ar 14 automašīnām iegāzās Daugavā. Tas notika sestdien pulksten 13 un 50 minūtēs. No tilta līdz ūdens līmenim bija apmēram seši metri. Daugavas dzelme šajā vietā izrādījās ne nārāk dziļa. Dažām mašīnām kabiņu jumti palika virs ūdens.

KĀDAS ORGANIZĀCIJAS PIEDALĪJĀS GLĀBŠANAS DARBOS?

Ļoti daudz. Operatīvi tika darīts viss iespējamais, lai glābtu cilvēku dzīvības. Pašreizējā avārijas vietā strādāja republikas Celtniecības ministrijas, tiltu būvorganizāciju, Latvijas PSR Galvenās enerģētikas un elektrifikācijas ražošanas pārvaldes un citi specializētie kolektīvi. Palīgā ieradās Baltijas kara apgabala apakšvienības. Aizvadītajās dienās notikuma vietā strādāja vairāki simti cilvēku, kā arī specializētā tehnika.

Grūtību bija ārkārtīgi daudz. Vajadzēja pārzāģēt Daugavā iekritušos metāla posmus, izcelt dzelmē nogrimušās automašīnas. Lai izvairītos no jauniem negadījumiem, speciālisti neriskēja celtnus novietot uz pagaidām neskartajām tilta daļām.

CIK DAUDZ IR UPURU?

Desmit cilvēki gājuši bojā, četrpadsmit atrodas slimnīcā.

VAI AVĀRIJAS LIKVIDĒŠANAS DARBI TURPINĀS ARĪ PAŠREIZ?

Notikuma vietu apmeklēja Latvijas PSR Ministru Padomes priekšsēdētājs Juris Rubenis, Latvijas Komunistiskās partijas Centrālās Komitejas otrais sekretārs Vitālijs Sobolevs, Centrālās Komitejas senretārs Jānis Oherins un citas oficiālas personas.

DAUDZI «CĪŅAS» LASĪTĀJI VĒLAS UZZINĀT TRAGISKĀ NOTIKUMA IEMESLUS.

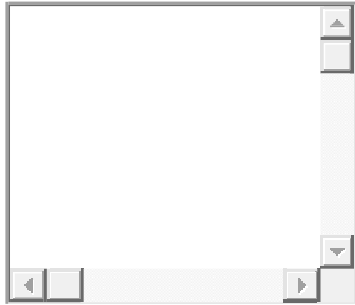
Pašreiz tos sīki izdibina valdības komisijas locekļi, starp kuriem ir arī prokuratūras darbinieki. Pagaidām, neiedziļinoties detaļās, varu paskaidrot, ka gan pārbaudes programmas sastādīšanā, gan arī šo darbu norisē tika pieļautas rupjas tehniskas kļūdas.

K. PAKALNS

(Cīņa, Nr. 222 (25.09.1986))

[\(Avots\)](#)

1. Kas norāda uz konkrēto laika posmu atainotajā leksikā, reālijās, kultūras faktos, zīmēs, simbolos?



saglabāts

Pabeigt

•

•

•

•

•

•

•

- Atkārtoti izmantot
- legult