

LATVIJAS UNIVERSITĀTE VĒSTURES UN  
FILOZOFIJAS FAKULTĀTE  
LATVIJAS UN AUSTRUMEIROPAS JAUNO  
UN JAUNĀKO LAIKU VĒSTURES KATEDRA

Gints PUTIĶIS

**DZELZCEĻA TRANSPORTA  
ATTĪSTĪBA LATVIJĀ 1918 – 1940:  
PROBLĒMAS UN RISINĀJUMI**

Promocijas darbs

**Zinātniskais vadītājs  
Dr. hist., LU profesors  
ILGVARS BUTULIS**

**Rīga 2012**

## SATURS

Ievads.....	3
Avotu un literatūras apskats .....	10
<b>1.nodaļa.</b> Latvijas dzelzceļa transporta izveidošanās no 1859. gada līdz 1919. gada 5. augustam	
1.1. Dzelzceļa transporta sistēmas attīstība Latvijas teritorijā no 1859. gada līdz Latvijas Republikas proklamēšanai.....	38
1.2. Latvijas Republikas Pagaidu valdības organizatoriskie pasākumi dzelzceļa transporta ekspluatācijas nodrošināšanai (1918. gada 18. novembris - 1919. gada 5. augusts).....	64
<b>2.nodaļa.</b> Dzelzceļa transports Latvijas Republikā no 1919. gada 5. augusta līdz 1940. gada 14. augustam	
2.1. Latvijas dzelzceļa administratīvās pārvaldes sistēma.....	77
2.2. Jaunu dzelzceļa līniju izbūve 20. gs. 20.-30. gados: problēmas un risinājumi.....	93
<b>3.nodaļa.</b> Dzelzceļa politika Latvijā no 1918.gada līdz 1940.gadam	
3.1. Likumdošanas akti un starptautiskās konvencijas kravu un pasažieru pārvadājumiem iekšzemes un starptautiskajā satiksmē.....	137
3.2. Valsts un dzelzceļa resora intereses dzelzceļa transporta politikā.....	147
<b>4.nodaļa.</b> Latvijas dzelzceļa saimnieciskā darbība un sociālo pakalpojumu nodrošināšana no 1918.gada līdz 1940. gadam.	
4.1.Latvijas dzelzceļa pārvadājumu tarifi un dzelzceļa pakalpojumu pieejamība.....	175
4.2. Latvijas dzelzceļa veiktie kravu un pasažieru pārvadājumi.....	190
Secinājumi.....	219
Izmantoto avotu un literatūras saraksts.....	226
Anotācija.....	240
Pielikums	

## IEVADS

Eiropā un Latvijā 21. gadsimta sākumā pēc straujas aviosatiksmes un autotransporta attīstības 100 gadiem Eiropas sauszemes transporta satiksmes infrastruktūras vēsturē, dzelzceļa transports piedzīvo savu atjaunotni kā videi draudzīgs, ekonomiski izdevīgs, kā arī ērts un drošs pārvietošanās līdzeklis. Latvijas Republikai atgūstot neatkarību, kopš 1991. gada dzelzceļa transports bija, ir un būs būtisks satiksmes infrastruktūras elements valsts ekonomikā un transporta ģeogrāfijā, kura galvenos konkurentus – autotransportu un aviotransportu ierobežo lielās izmaksas par kravu un pasažieru pārvadājumiem, pat salīdzinoši nelielos attālumos.

Mūsdienu Latvijas ekonomikas akumulācijas centru un iedzīvotāju blīvuma struktūra ir cieši saistīta ar vairāk kā nekā pirms 150 gadiem<sup>1</sup> izbūvēto dzelzceļu<sup>2</sup> un 19. gs. 2. pusē modernizēto Latvijas ostu tīklu, kas izveidojās savstarpēji mijiedarbojoties tobrīd diviem transporta satiksmes infrastruktūras spēcīgākajiem elementiem ar augstu pievienoto ekonomisko vērtību un sociālo funkciju, kuru 20. gadsimtā papildināja autotransporta un aviotransporta ieviešana kravu un pasažieru pārvadājumu jomā. Eiropā saskaņā ar transporta attīstības tendencēm 21. gadsimtā, dzelzceļa transporta pakalpojumi uzskatāmi par vienu no nākotnes perspektīvākajiem sauszemes transporta veidiem gan no drošības, gan ekoloģiskā viedokļa. Pārvadājumos pa dzelzceļu Latvijas Republikā tranzītā tiek pārvadāti aptuveni 85% no visām pa to transportētajām kravām (2010. gada dati), galvenokārt no Krievijas un Baltkrievijas uz Latvijas ostām (*Austrumu - Rietumu tranzīta koridors*).<sup>3</sup> Latvijas dzelzceļa kravu pārvadājumi no 2005. līdz 2010. gadam svārstās no 48mlj. tonnu līdz

---

<sup>1</sup> Pirmā dzelzceļa līnija, kas savienoja Pēterburgu un Varšavu, 1860.gadā šķērsoja Latgali posmā Rītupe – Abrene (Pitalova) – Kārsava – Rēzekne - Daugavpils. Latvija 19.gadsimtā: Vēstures apceres. – Rīga, 2000, 254.lpp.

<sup>2</sup> Dzelzceļš - transporta sistēma, kas paredzēta vilcienu satiksmei. Dzelzceļš sevī ietver dzelzceļa infrastruktūru, ritošo sastāvu un tā ekspluatācijai nepieciešamās ēkas, personas, kuras veic dzelzceļa pārvadājumus, pārvalda dzelzceļa infrastruktūru un rūpējas par kravu un pasažieru drošu pārvadāšanu. Pēc nozīmes izšķir vispārējās lietošanas, rūpniecisko un pilsētas dzelzceļu (tramvaju satiksmi), pēc sliežu platuma – platsliežu un šaursliežu dzelzceļu, pēc izmantojamā vilces veida – dzelzceļi ar tvaika, dīzeļmotora, gāzturbīnas un elektriskās vilci (dzelzceļu elektrifikācija, elektriskais vilciens). Avots: Latvijas enciklopēdija. 2.sēj.- Rīga, 2003, 324.-325.lpp.//Promocijas darbā apskatāmajā laika periodā tiek analizēta Latvijas dzelzceļa infrastruktūra un saimnieciskie pārvadājumi, kuros nebija elektriskās un dīzeļa vilces vilcieni, kas Latvijā tika ieviesti pēc 2.pasaules kara jau citas politiskās sistēmas ietvaros.

<sup>3</sup> Sk. <http://www.transport.lv/?sadaļa=106> (05.10.2011.)

54mlj.tonnu gadā,<sup>4</sup> bet pasažieru pārvadājumi no 20mlj. līdz 27mlj.pasažieru gadā.<sup>5</sup> Latvijas valsts dzelzceļu līniju kopējais garums 2010. gadā bija 1897 kilometru<sup>6</sup> sliežu ceļa.

Latvijas dzelzceļu transporta vēsture aizsākās 1859. gadā ar dzelzceļa sliežu ceļa Rītupe – Daugavpils būvniecību (tika nodota ekspluatācijā 1860. gadā). Šī dzelzceļa līnija bija Krievijas dzelzceļa maģistrāles Sanktpēterburga – Varšava posms Latvijas teritorijā.

Kopumā Latvijas dzelzceļa vēsturē var nošķirt piecus attīstības ciklus:

1. Dzelzceļa transporta attīstība un funkcionēšana cariskās Krievijas laikā (1859-1914).
2. Latvijas teritorijā izbūvētais dzelzceļš un tā darbība 1. pasaules kara gados (1914- 1918).
3. Latvijas valsts dzelzceļš (1918-1940).
4. Latvijas dzelzceļš padomju un vācu okupācijas gados (1940 – 1945).
5. Dzelzceļa sistēma padomju okupācijas gados (1945 - 1991).
6. Latvijas valsts dzelzceļa darbība kopš neatkarības atjaunošanas 1991. gadā līdz mūsdienām.

Latvijas valsts dzelzceļš (1918 – 1940) mantoja cariskās Krievijas laikā izbūvēto dzelzceļa tīklu, kuru papildināja ar jaunām dzelzceļa līnijām. Tika pārkārtota dzelzceļa administratīvās pārvaldes struktūra, veidota jauna, nacionālās valsts interesēm atbilstoša dzelzceļa politika, kravu un pasažieru pārvadājumi orientēti uz valsts reģionu ekonomisko un sociālo integrāciju transporta pakalpojumu pieejamības jomā.

Dzelzceļa transporta vēstures pētniecība ir aktuāla pasaulē, par ko liecina vairākas publikācijas<sup>7</sup> Vācijā, Lielbritānijā, ASV un Krievijā, kur ir industriālās

<sup>4</sup> Latvijas Statistikas gadagrāmata 2011. Statistical Yearbook of Latvia. - Rīga, 2011, 376.lpp.

<sup>5</sup> Turpat,377.lpp.

<sup>6</sup> Turpat,376.lpp.

<sup>7</sup> Helme M. Narrow-gauge Supply Railways in Estonia 1895-1975. Estonia, 2010// Loog J. History of railway rolling stock in Estonia. Part one 1870 – 1918 Period of Russian empire. Vali Press , 2009.// Weightman G. The industrial revolutionaries. The making of the modern world, 1776 – 1914. New York, 2007. // Davidson F.P., Brooke L.K. Building the world. An Encyclopedia of the Great Engineering Projects in History. Volume I. London, 2006.// Helme M. Fortress railways of the Baltic shores. Great Britain, 1994.// Westwood J. The historical atlas of world railroads. London, 2009.// Neil Schlager, Josh Lauer. Science and Its Times. Volume 5. 1800 – 1899. USA, 2000.// The Great Trains. Morgan B. New York, 1973.//Fogel R. The Union Pacific Railroad: A case in Premature Enterprise. New York, 1960.//Fogel R. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. New York, 1964. //Hesselink G.H., Tempel N. Eisenbahnen im Baltikum. Münster, 1996.// Elfriede Rehbein. Klassiker des Schienen – Stranges. Leipzig, 1986.// Knipping A. Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg. Freiburg, 2004.// Gottwaldt A.B. Heeres Feldbahnen. Stuttgart, 1998.// Neumann. H.

vēstures, tai skaitā dzelzceļa transporta vēstures pētniecības tradīcijas. Galvenās tendences dzelzceļa vēstures pētniecībā pasaulē ir šādas: dzelzceļa transporta ietekme uz politiskajiem un ekonomiskajiem procesiem 19. gs., kad Eiropā un Amerikā norisinājās dzelzceļa būvniecības „bums” un konkrētas valsts dzelzceļa transporta vēstures pētniecība, ko sīkāk nošķir kā zinātniski pētniecisko interesi par dzelzceļa tehnoloģiskā parka (lokomotīves, vagoni, sliežu ceļi) attīstību un inženiertehnisko būvju kultūrvēsturisko mantojumu valsts industriālā mantojuma kontekstā. Historiogrāfijā par dzelzceļa transporta vēsturi pārsvarā ir apkopojoši pētījumi ar vispārzināmu faktu kompilāciju, bet maz vai tikpat kā nav pētījumu par kravu un pasažieru pārvadājumiem pa dzelzceļu, konkurence ar autotransportu 20. gs. 20. – 30. gados un jaunu dzelzceļa līniju izbūves ekonomiskais pamatojums 20. gs. 20. – 30. gados, jeb 20. gs. starpkaru periodā Eiropā.

Latvijas historiogrāfijā pētījumiem par dzelzceļa transporta vēsturi ir fragmentārs raksturs. Modernās transporta sistēmas vēsture Latvijā atspoguļota apkopojošos pētījumos par aviācijas transportu<sup>8</sup>, autotransportu<sup>9</sup> un jūras transportu,<sup>10</sup> bet literatūrā par dzelzceļa transporta vēsturi ir tikai atsevišķi zinātniski pētījumi<sup>11</sup> par šauru tēmu loku, kas kopumā neatspoguļo visu Latvijas Republikas dzelzceļa sistēmas daudzpusīgo darbību un ietekmi uz valsts ekonomiku apskatāmajā laika periodā.

Promocijas darba tēmas **aktualitāte** ir nepieciešamība pēc jauna pētījuma, kas turpinātu padziļinātu Latvijas transporta vēstures izpēti, jo kopš L.Malahovskas pētījuma „Latvijas transporta vēsture. 19. gs. 2. puse – 20. gs. sākums”<sup>12</sup> par dzelzceļa

---

Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten. Leipzig, 1988.// Autorenkollektiv unter Leitung vom Prof. Dr. Elfriede Rehbein. Deutsche Eisenbahnen 1835 – 1985. Berlin, 1985.//Claudia A. Bismarcks Eisenbahngesetzgebung. Ein Beitrag zur „inneren” Reichsgründung in den Jahren 1871 – 1879. O.j., 1994.//Fremdling R. Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840 – 1879. Dortmund, 1975.//Gall O., Pohl M. Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart. München, 1999.//Косаковский Г.И. Железные дороги Литвы. Вильнюс, 1975.//Тищенко В.Н. Паровозы железных дорог России (1837-1890). Москва, 2008.// Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. Москва, 1993.// Вульффов А. Повседневная жизнь Российских железных дорог. – Москва, 2007.// Никольский А. Паровозы. Серия С. – Москва, 1997.// Железные дороги России. История и современность в фотодокументах. Санкт – Петербург. 1996,286с. Богатко С.А.// 100 лет железных дорог Эстонии. Гусарова В., Карма О., Лукин. Издательство ЭЭСТИ РААМАТ, Таллинн, 1970.// География путей сообщения. Под. ред. Н.Н.Козинского. Москва, 1975. 240с.

<sup>8</sup> Brūvelis E. Latvijas aviācijas vēsture. 1919.-1940. - Rīga, 2003.

<sup>9</sup> Andrejsons V. Ceļi Latvijā. -Rīga, 2009.// Liepiņš E. Automobiļu vēstures lappuses. - Rīga, 1983.// Liepiņš E. Rīgas auto. Rīga, 1997.// Liepiņš E. Rīgas auto. - Rīga, 2002.// Liepiņš E., Seregins J. No Leitnera līdz Ērenpreisam. Velosipēdu rūpniecība Latvijā 100 gados. - Rīga, 2008.

<sup>10</sup> Latvijas jūrniecības vēsture. 1850-1950. - Rīga, 1998.

<sup>11</sup>Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Latvijas dzelzceļi. - Rīga, 2009.//Altbergs T. Latvijas dzelzceļu lokomotīves. - Rīga, 2005.

<sup>12</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture. 19.gs.otrā puse – 20.gs. sākums. - Rīga, 1998.

transporta un ostu izbūves vēsturi cariskās Krievijas laikā nav neviena apkopojošā zinātniska darba par dzelzceļa transporta vēsturi Latvijas Republikā no 1918. līdz 1940. gadam, kā arī tā vēstures avotu kompleksas analīzes. Šī problēma bija saistīta ar dzelzceļa transporta statusu LPSR laikā, kad tam bija izteikta militāri stratēģiska nozīme, kas ierobežoja pētniecības iespējas un piekļuvi dzelzceļa transporta vēstures avotiem padomju okupācijas laikā līdz 1991. gadam.

Tādējādi Latvijas dzelzceļa transporta vēstures izpētes pārrāvums no 1918. līdz 1940. gadam sociāli ekonomiskajā un politiskajā dzīvē tieši saistīts ar promocijas darba tēmas aktualitāti.

Latvijas Republikā mūsdienās dzelzceļa vēstures izpētes centrs ir *Latvijas dzelzceļa vēstures muzejs*, kas nodrošina dzelzceļa transporta vēstures pētniecību un pētījumu publicitāti. Pietiekami labi apkopots faktiskais materiāls par atsevišķu dzelzceļa infrastruktūras elementu ekspluatācijas un izbūves vēsturi – lokomotīvu vēsturiskā attīstība<sup>13</sup> un Latvijas dzelzceļa staciju vēsturiskie nosaukumi un to izbūves vēsture,<sup>14</sup> kā arī pētīta šaursliežu dzelzceļa vēsture<sup>15</sup> Vidzemes reģionā (mūsdienās Gulbenes – Alūksnes līnija). Tāpat uzmanība tiek pievērsta dzelzceļa transporta funkcionēšanai pēc 1945. gada, kas pašlaik nav aprobēta publikācijās.

Darba **tēmas izvēle** saistīta ar līdz šim apzināto vēstures avotu izpēti par Latvijas Republikas dzelzceļa transporta vēsturi un nepieciešamību no mūsdienu viedokļu skatupunkta izklāstīt dzelzceļa transporta vēsturi Latvijas Republikā 20. gs. 20. – 30. gados. Daļa no autora pētījuma aprobēti zinātniskos izdevumos<sup>16</sup> tēmas

<sup>13</sup> Altbergs T. Latvijas dzelzceļu lokomotīves. - Rīga, 2005.

<sup>14</sup> Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Latvijas dzelzceļi. - Rīga, 2009.

<sup>15</sup> Altbergs T., Biedriņš A. Vidzemes bānītis. Stukmaņi – Vecgulbene – Alūksne – Valka., Rīga, 2000.// Altbergs T., Biedriņš A. The Vidzeme railway. - Rīga, 2008.

<sup>16</sup> Putiķis G. Jaunu dzelzceļa līniju izbūve Zemgales reģionā starpkaru periodā. *Jelgavas muzeja Raksti III. Starptautiskās zinātniskās konferences „Lielupes upes baseins: kultūrvēsturiskā nozīme un ģeogrāfiskais faktors, kopīgais un atšķirīgais” referāti.* - Jelgava, 2007. – 46. -56.lpp. Putiķis G. Dažādas nacionālās tautsaimniecības attīstības koncepcijas Latvijas Republikā 20.gs. 20. – 30.gados un to izvērtējums 20.gs. 90.gadu nacionālajā historiogrāfijā. *Latvijas Vēsture - 2007.* – Nr.4. – 93. – 104.lpp. Putiķis G. Dzelzceļu politika Latvijas Republikā 20.gs.20.-30.gados. *Keruss J., Misāns I.Jaunas idejas un pieejas vēstures izpētē II. Latvijas vēstures studentu otrās konferences raksti. Daugavpils: Daugavpils universitātes Akadēmiskais apgāds „Saule”, 2007.* – 99. – 115.lpp. Putiķis G. Dzelzceļu saimnieciskā darbība Latvijas Republikā no 1920.gada līdz 1940.gadam. *Jelgavas muzeja Raksti V. Starptautiskās konferences „Zemgales vēstures lappuses pārļapojojot” materiāli.* Jelgava, 2008. – 38. – 46.lpp. Putiķis G. Organizatoriskie pasākumi dzelzceļa infrastruktūras funkciju nodrošināšanai Brīvības cīņu laikā. *Soms H., atb. red. Vēsture: avoti un cilvēki. XVIII zinātniskie lasījumi. Vēsture XII. Daugavpils: Daugavpils universitātes Akadēmiskais apgāds „Saule”, 2009.* – 157. – 162.lpp. Putiķis G. Jaunu dzelzceļa līniju izbūve un valsts dzelzceļu politikas aspekti 20.gs.20.-30.gados Latgales reģionā. *Oļehnovičs D., sast. Daugavpils Universitātes 50.starptautiskās zinātniskās konferences materiāli. Daugavpils: Daugavpils universitātes Akadēmiskais apgāds „Saule”, 2009.* – 268. – 272.lpp. Putiķis G. Latvijas Republikas dzelzceļa transporta attīstības aspekti no 1920.gada līdz 1940.gadam. *Starptautiskā zinātniski pētnieciskā konference. Latvijas dzelzceļi: pagātne, tagadne,*

izpētes ietvaros. Dzelzceļa transporta nozīme katras valsts ekonomikā bija atšķirīga, bet Latvijas Republikā apskatāmajā laika periodā dzelzceļš bija nozīmīgākais transporta veids, kura pārvadājumu apjoma iespējas no reģionālajiem centriem uz perifēriju bija ārpus konkurences salīdzinot ar citiem transporta veidiem. Atšķirībā no pārējiem transporta veidiem, Latvijas dzelzceļa transports bija vienīgais transporta veids, kas varēja kursēt visu gadu neatkarīgi no Latvijas teritorijā esošajiem klimatiskajiem laika apstākļiem.

Promocijas darba tēmas izvēlētie hronoloģiskie ietvari no 1918. līdz 1940. gadam izvēlēti ar apsvērumu, ka nacionālā dzelzceļa izveidošana un ekspluatācijas nodrošināšana bija viena no Latvijas Pagaidu valdības mērķiem 1918. gadā. Savukārt pētāmās tēmas hronoloģijas beigu gads - 1940. gads izvēlēts tāpēc, ka 1939. Gada notikumi Eiropā - sākās 2. pasaules karš un 1940. gada jūnijā zaudētā valsts neatkarība, neatgriezeniski mainīja Latvijas ekonomikas funkcionēšanu un tai pakārtoto dzelzceļa transporta darbību un tā perspektīvo attīstību.

Šī **pētījuma mērķis** ir analizēt valsts dzelzceļa transporta problēmas un risinājumus Latvijas Republikas sociāli ekonomiskās dzīves kontekstā no 1918. līdz 1940. gadam.

Lai sasniegtu izvirzīto mērķi, noteikti vairāki darba uzdevumi:

1. Raksturot dzelzceļa transporta vēsturisko attīstību Latvijā no 1859. līdz 1918. gadam un Latvijas Republikas Pagaidu valdības īstenotos pasākumus dzelzceļa transporta ekspluatācijas<sup>17</sup> nodrošināšanā pēc 1. pasaules kara un Brīvības cīņu postījumiem.
2. Izpētīt Latvijas Republikas dzelzceļa transporta un dzelzceļa infrastruktūras attīstību, analizējot dzelzceļu pārvaldes sistēmas – Dzelzceļa virsvaldes izveidošanu un tās īstenoto metodisko dzelzceļa nozares vadību un jaunu dzelzceļu izbūvi 20. gs. 20.-30. gados.
3. Novērtēt Latvijas Republikas likumdošanas un starpvalstu noslēgtos tiesību aktus (konvencijas) attiecībā uz dzelzceļa transporta nozari un

---

*nākotne. Rakstu krājums. Sast. Ieva Pētersone. – Rīga, 2009. – 41. – 44.lpp. Putiķis G. Valsts dzelzceļa konkurence ar autotransportu: saimnieciskie pārvadājumi 20.gs.20. 30.gados. Saleniece I. atb.red. Vēsture: Avoti un cilvēki. XXI zinātniskie lasījumi. Vēsture XV. Daugavpils, 2012. – 278. – 281.lpp.*

<sup>17</sup> Dzelzceļa ekspluatācija - darbība, kas nodrošina dzelzceļa funkcionēšanu, arī dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, uzturēšanu, attīstību un ritošā sastāva lietošanu.

Latvijas dzelzceļa dalību starptautiskajās dzelzceļa transporta nozares organizācijās, analizēt valsts varas un Latvijas dzelzceļa īstenoto dzelzceļa politiku Latvijas Republikā no 1918. līdz 1940.gadam valsts transporta satiksmes sistēmas kontekstā un pieaugošās autotransporta konkurences apstākļos, novērtēt kopīgās un atšķirīgās pamatnostādnes.

4. Atspoguļot Latvijas dzelzceļa ekonomisko un sociālo ietekmi Latvijas Republikas ekonomikā un iedzīvotāju nodrošināšanā ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem un to pieejamību visiem Latvijas reģioniem.

Darba struktūra veidota pēc tematiskā principa atbilstoši izvirzītajam darba mērķim un ievērojot Latvijas dzelzceļa svarīgākos vēstures pagriezienu punktus. Promocijas darba **pirmajā nodaļā** raksturota Latvijas dzelzceļa transporta vēsture no 1859. līdz 1918. gadam un Latvijas Republikas Pagaidu valdības pasākumi dzelzceļa transporta sistēmas ekspluatācijas nodrošināšanā izteikti sarežģītajā politiskajā un militārajā situācijā. **Otrajā nodaļā** sniegts Latvijas dzelzceļa administratīvās pārvaldes sistēmas izveidošanas un funkcionēšanas vērtējums, kā arī jaunu dzelzceļa līniju izbūves vēsturiskie aspekti 20. gs. 20. – 30.gados Latvijas Republikā, atspoguļojot dzelzceļa faktoru valsts politiskajā dzīvē. Darba **trešajā nodaļā** izvērtēti Latvijas Republikas un starptautiskie dzelzceļa transporta nozari regulējošie juridiskie akti preču un pasažieru pārvadājumu nodrošināšanai dzelzceļa transporta iekšzemes un starptautiskajā satiksmē. Analizēta valsts dzelzceļa kopīgi un atšķirīgi realizētā transporta politika pieaugošās autotransporta konkurences apstākļos. Promocijas darba noslēdzošajā – **ceturtajā nodaļā** atspoguļota dzelzceļa transporta ietekme valsts ekonomikā un sociālo pakalpojumu nodrošināšanā sabiedriskā transporta pieejamības jomā Latvijas Republikas iedzīvotājiem un starptautiskās sadarbības partneriem preču un pasažieru pārvadājumos.

Promocijas darba autors lieto atšķirīgu pieeju zinātniski pētnieciskajā darbā par Latvijas dzelzceļa transporta vēsturi, akcentējot un analizējot Latvijas dzelzceļa attīstības cēloniskās likumsakarības dzelzceļa transporta tīkla paplašināšanā un darbībā valsts transporta sistēmas attīstības kontekstā, kā arī pievēršoties dzelzceļa ekonomiskajai un sociālajai ietekmei Latvijas Republikā. Latvijas dzelzceļš bija sazarots transporta uzņēmums ar plaša profila darbības spektru, tāpēc autors promocijas darbā no visas dzelzceļa daudznozaru sistēmas pēta Latvijas dzelzceļa administratīvās pārvaldes sistēmas izveidošanu, jaunu dzelzceļa līniju izbūvi, valsts dzelzceļu politiku, autotransporta un dzelzceļa savstarpējo konkurenci, dzelzceļa



pakalpojumu pieejamību, kā arī atspoguļo kravu un pasažieru pārvadājumu rezultatīvo rādītāju analīzi no 1918. līdz 1940. gadam.

Promocijas darba izstrādē lietotas vairākas vēstures zinātnes pētījumu metodes: **Sinhronā metode** – sinhronizācijai ir pakļauti vēstures avoti, kas radīti konkrētā laikā promocijas darba tēmas hronoloģiskajos ietvaros. **Salīdzinošā metode** izmantota, lai parādītu atšķirības valsts dzelzceļa politikā, kur savu viedokli pauž valsts institūcijas, sabiedrība un Latvijas dzelzceļš. **Sistēmu – struktūru metode** – Latvijas dzelzceļa sistēmu veidoja vairāki strukturāli elementi, kuru savstarpējā mijiedarbība parāda visas dzelzceļa sistēmas funkcionēšanu, savstarpējo procesu ietekmi un dzelzceļa politikas principus. **Diahronā metode** ļauj apskatīt valsts dzelzceļa politiku un to ietekmējošos cēloņus attīstības procesā. **Statistiskās apstrādes metode** pēta dzelzceļa rezultatīvo rādītāju vai procesu struktūru, dinamiku vai savstarpējās sakarības.

Promocijas darba pielikumā ievietota Latvijas dzelzceļa sistēmā lietotā terminoloģija (sk.1.Dzelzceļa terminu skaidrojošo vārdnīcu), darba autora veidotās dzelzceļa tīkla shematiskās kartes un ekonomisko, sociālo un citu dzelzceļa ekspluatācijas analizēto rezultatīvo rādītāju tabulas, lai atspoguļotu un vizualizētu promocijas darbā ietverto materiālu par Latvijas dzelzceļa tīklojumu valsts mērogā un dzelzceļa saimniecisko darbību, promocijas darbā minēto saīsinājumu (sk.2.Saīsinājumi) uzskaitījums, kā arī tekstā minēto mērvienību (sk.3.Mēri un sviri) skaidrojums.

Promocijas darba pielikumā pievienotas 25 tabulas, 13 kartes un 3 shēmas. Tabulas, kurās norādīti dažādi analītiskie dati par dzelzceļa transporta darbību atspoguļojošajiem rezultatīvajiem rādītājiem ilgākā laika posmā (piem., 1918 – 1940) ievietoti promocijas darba pielikumā. Savukārt tabulas, kurās apkopota informācija par nelielu laika periodu vai kādu īslaicīgu ekonomiska, sociāla vai cita veida parādību, izveidotas un iekļautas promocijas darba tekstuālajā daļā. Autors izmantoja šādu pieeju, lai tabulas veidotu tiešu sasaisti ar tekstu.

## **Avotu un literatūras apskats**

Promocijas darba izstrādē izmantoti Latvijas Republikas dokumentārā mantojuma glabāšanas institūciju (arhīvi, bibliotēkas, muzeji) vēstures avotu krājumi. Dokumentārais mantojums ir zinātniskā bāze promocijas darba izstrādē nepieciešamo darba mērķa un uzdevumu sasniegšanai.

Promocijas darba avotu bāzi veido nepublicētie un publicētie vēstures avoti. Promocijas darba izstrādē izmantotie nepublicētie vēstures avoti atrodas Latvijas Valsts Vēstures arhīvā (turpmāk tekstā LVVA). Nepublicētie avoti, kas pieejami Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā par Latvijas dzelzceļa vēsturi no 1859. gada līdz mūsdienām veidoja otru nepublicēto vēstures avotu bāzi promocijas darbam. Nozīmīgi vēstures avoti promocijas darbā ir publicētie avoti un atmiņas, kas atspoguļo valsts dzelzceļa politiku, Latvijas dzelzceļa saimniecisko darbību, jaunu dzelzceļa līniju būvniecību, kravu un pasažieru pārvadājumus. Minēto avotu grupu pārstāv dzelzceļa speciālistu publikācijas Latvijas dzelzceļa resora izdevumos, valsts statistiskie gada pārskati un dzelzceļa darbības gada pārskati, valsts ekonomiskās politikas problēmu, risinājumu un attīstības gaitas valsts iestāžu finansētajos žurnālos par situāciju Latvijas tautsaimniecībā apskatāmajā laika periodā, kā arī ekonomikas speciālistu un Latvijas Republikas tautsaimniecības speciālistu publikācijas periodikā 20. gs. 20. – 30. gados. Literatūrā par dzelzceļa vēsturi nav izstrādāta vienota koncepcija, kas atspoguļo dzelzceļa vēstures attīstības tendences Latvijā. Visu autoru darbiem par dzelzceļa vēsturi 20. gs. 20. – 30. gados piemita būtisks trūkums – tiem nav raksturīgs komplekss skatījums uz dzelzceļa vēstures kopējām attīstības tendencēm, bieži vien akcentējot lokālo un specifisko vai autora personīgas ieinteresētības pamatotus dzelzceļa vēstures izpētes atsevišķus aspektus. Jaunāki pētījumi par Latvijas dzelzceļa vēsturi 20. gs. 20. – 30. gados vēl nav tapuši. Vienīgā apkopjošā grāmata par Latvijas dzelzceļa darbības 20 gadiem izdota 1938. gadā – „Latvijas dzelzceļi 1918 – 1938”, kas pievēršas resora 20 gadu darbības lielāko sasniegumu akcentēšanai Latvijas Republikas proklamēšanas 20. gadadienā. Vērtējot visu dzelzceļa vēstures pētnieku devumu, jāteic, ka pētījumi ir atšķirīgi un šo darbu autoriem ne vienmēr bija pieejami nepieciešamie vēstures avoti. Pētnieki bija atkarīgi no attiecīgās tēmas izpētes stāvokļa, subjektīvi noteiktu viedokļu dažādības, kā arī no pētījumā izvirzītā mērķa.

Promocijas darba izstrādē izmantotie preses izdevumi un literatūra atspoguļo Latvijas Republikas ekonomikas vēstures fonu un tā interpretācijas 20. gs. 20.-30. gados, dzelzceļa politiku un dzelzceļa saimniecisko darbību to laikabiedru vērtējumā, Latvijas PSR vēsturnieku pētījumus par ekonomikas vēsturi, trimdas latviešu pētījumus par dzelzceļa vēsturi un mūsdienu nacionālās historiogrāfijas nostādnes par ekonomikas vēstures jautājumiem Latvijas Republikā 20. gs. starpkaru periodā. Atbalsta funkcijas nepublicētajiem un publicētajiem vēstures avotiem un literatūrai pilda izziņu literatūra (enciklopēdijas un tehnisko terminu vārdnīcas), kā arī atsevišķu dzelzceļa vēstures speciālistu publikācijas periodikā un citos izdevumos Latvijas PSR laikā un kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas 1991. gadā līdz mūsdienām.

### **1.Nepublicētie avoti.**

Vēstures avoti par dzelzceļa transporta sistēmas vēsturi Latvijas Republikā 20. gs. 20. - 30. gados ir atrodamī Latvijas Valsts Vēstures arhīva 13 fondos,<sup>18</sup> no kuriem daļa attiecināma uz Latvijas dzelzceļa transporta vēsturi 19. gs. otrajā pusē – 20. gadsimtā sākumā. Dokumenti, kas atrodas LVVA un attiecas uz izpētes problemātiku, nodrošina pētāmās problēmas objektīvu izpēti, vienlaicīgi sniedzot iespēju zinātniskajā aprītē ieviest līdz šim nepublicētus avotus. Avotu un literatūras apskatā analizēti dzelzceļa vēstures avoti, kas attiecas uz promocijas darba tēmas hronoloģiskajiem ietvariem.

Latvijas Valsts Vēstures arhīvā kā nozīmīgākais Latvijas dzelzceļa vēstures pētniecībā ir minams „Dzelzceļu virsvaldes fonds” Nr.4592, kurā pieejami dokumenti par laikposmu no 1919. līdz 1945. gadam. Plašāka materiāla par dzelzceļa darbību Latvijas teritorijā no 1859. gada līdz Latvijas Republikas nodibināšanai 1918. gadā Latvijas arhīvu sistēmā nav vai tas ir ļoti fragmentārs. Lielākā daļa no dzelzceļa vēstures avotiem par šo laika periodu atrodas Baltkrievijas Republikas un Krievijas Federācijas valsts arhīvos. Detalizēta informācija Latvijas Valsts Vēstures arhīvā ir pieejama arī par divu privāto dzelzceļa sabiedrību – Valmieras Šaursliežu piedevceļu sabiedrības un Liepājas – Aizputes šaursliežu dzelzceļa darbību.

<sup>18</sup> Latvijas Valsts vēstures arhīvs – 1308.f. (Valsts statistiskā pārvalde.1919 – 1940)// LVVA – 1313.f. \*Ārlietu ministrija. 1917 – 1940.)// LVVA – 1691.f. (Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera. 1932 – 1940.)// LVVA, 2575.f. (Latvijas diplomātiskās un konsulārās pārstāvniecības ārzemēs. 1918 - 1941)//LVVA – 2751.f. (Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrība 1923. – 1937.)//LVVA – 3143.f. (Rīgas Biržas komiteja. 1816 – 1917)//LVVA – 3298.f. (Andrieva Niedres Pagaidu valdība1918 – 1919)//LVVA – 3593.f. (Armijas kara satiksmes pārvalde (Rīga) 1919 – 1921)// LVVA - 4589.f. (Управление Риги – Орловской железной дорогой, 1898 – 1917.)//LVVA – 4592.f. (Dzelzceļu Virsvalde 1919 – 1944)//LVVA – 4595.f. (Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Tirdzniecības un rūpniecības departaments. 1919 – 1943)LVVA – 4596.f. (Akciju sabiedrība „Liepājas – Aizputes šaursliežu dzelzceļš” (Liepāja) 1896 – 1939)//LVVA – 6824.f. (Finanšu ministrija 1918 – 1940).

Latvijas Republikā no 1919. līdz 1940. gadam dzelzceļa administratīvo un saimniecisko pārvaldi īstenoja Satiksmes ministrijas pakļautībā esošā „Latvijas Dzelzceļa Virsvalde”, kas tika izveidota 1919. gada 5. augustā. Dzelzceļa virsvaldes dokumenti ir apkopoti 4592. fondā,<sup>19</sup> kurā ietilpst dzelzceļa darbinieku personāla lietas, dažādi rīkojumi dzelzceļa funkcionēšanas nodrošināšanai, sarakste ar citām valsts institūcijām un tiešās pārvaldes organizācijām, tehnisko komisiju atzinumi, instrukcijas, dažādi priekšlikumi, kurus ir ierosinājuši Latvijas Republikas iedzīvotāji un dzelzceļa darbinieki, līgumi ar juridiskām un fiziskām personām par materiālu iegādi, algu saraksti, komandējumu dokumenti, vilcienu kustības tehniskie saraksti, dzelzceļu izbūvei atsavināto zemju plāni. Latvijas Dzelzceļa virsvaldes fonds vēsturisku iemeslu dēļ ir nepilnīgs,<sup>20</sup> jo lielākā daļa no „Latvijas dzelzceļa” darbību atspoguļojošiem dokumentiem neatgriezies tika iznīcināti, vai citādi nozaudēti 2. pasaules kara laikā, vācu okupācijas gados. Latvijas Vēstures arhīvā epizodiska rakstura dokumenti par „Latvijas dzelzceļa” darbību ir saglabājušies citos fondos kā konkrētas valsts vai privāto institūciju (t.sk. privātpersonu) sarakste ar „Latvijas dzelzceļa” virsvaldi vai dzelzceļa resora struktūrvienībām.

4592. fondā pieejamie dokumenti ir svarīgs vēstures avots par Latvijas dzelzceļa virsvaldes administratīvo darbību, bet tie neparāda dzelzceļa saimniecisko darbību. Dokumenti kopumā atspoguļo institūcijas iekšējo darbību, bet šajā fondā ir ietverti arī vairāki dokumenti, kas parāda dzelzceļa politikas aspektus Latvijas Republikā 20. gs. starpkaru periodā. Atsevišķas fonda lietas parāda problēmas Dzelzceļa Virsvaldes darbībā un pakļautajās institūcijās komunikācijā ar dzelzceļa darbiniekiem un sabiedrību, kuras dažkārt nevarēja atrisināt dzelzceļa pārvaldes institūcijā un tāpēc darbinieku vai iedzīvotāju iesniegumi un vēstules nereti tika adresētas Satiksmes ministrijai vai citām valsts pārvaldes institūcijām.<sup>21</sup> Vienlaicīgi tas parāda, ka Dzelzceļa virsvaldei savā darbībā nozīmīgākie lēmumi komunikācijā ar

---

<sup>19</sup> LVVA – 4592.f. (Dzelzceļu Virsvalde.1919 – 1944).

<sup>20</sup> Исторические справки и предисловия к фондам за 1945 – 1991 год.//Nepublicēta izziņa par dzelzceļa lietvedības mantojuma izmantošanas vēsturi. 1937.gadā tika izveidots Latvijas dzelzceļu centrālais arhīvs, kurā bija apkopoti visi dzelzceļu direkciju un nodaļu arhīvi un tas atradās Dzelzceļu virsvaldes telpās Rīgā, Gogoļa ielā 3.Vācu okupācijas laikā karaspēka daļām atstājot Rīgu 1944. gada rudenī daži dokumenti tika izmesti uz ielas, daļa no materiāliem aizgāja bojā ugunsgrēka laikā Gogoļa ielā 3.1946. – 1947. gadā tika parakstītas 33 202 arhīva lietas, no kurām 27 033 lietas tika nodotas pārstrādei papīrfabrikai. Centrālajam iekšlietu ministrijas arhīvam tika nodotas 6 138 arhīva lietas. Minētās arhīvu lietas satur informāciju par Dzelzceļa virsvaldes sēžu protokoliem (nepilnīgs skaits), finanšu atskaites, tehniskie materiāli, daži Satiksmes ministrijas lietvedības materiāli, lielākā daļa no kopējo vienību skaita – 3 791 lieta ir Latvijas dzelzceļu darbinieku pensijas lietas. *Izziņa nav publicēta. No promocijas darba autora personīgā arhīva.*

<sup>21</sup> LVVA, 4592.f., 11.apr., 39.l.

sabiedrību bija jāpieņem augstākstāvošām valsts institūcijām. 4592. fondā ietilpst zemes grāmatu akti, izraksti un plāni zemes gabaliem, kurus atdalīja Jelgavas, Tukuma un Kuldīgas apriņķī Liepājas – Glūdas dzelzceļa vajadzībām (20. gs. 30.- 40. gadi),<sup>22</sup> Liepājas – Glūdas dzelzceļa līnijas vajadzībām atsavinātās zemes korroborācijas līgumu un attiecīgo plānu saraksts un lietas,<sup>23</sup> Zemesgrāmatu aktu izraksti un plāni zemes gabaliem, kurus atdalīja Jelgavas, Bauskas un Jēkabpils apriņķī Ventspils – Zilupes dzelzceļa vajadzībām 1904. – 1928. g.,<sup>24</sup> zemes grāmatu aktu izraksti un plāni zemes gabaliem, kurus atdalīja Rīgas, Liepājas un Jelgavas apriņķī Rīgas – Reņģes – Liepājas dzelzceļa vajadzībām. 1929.-1935. gads.<sup>25</sup>

Dzelzceļa virsvaldes fonda materiāli nav visaptverošs dokumentu klāsts par DZV darbību no 1919. līdz 1940. gadam, bet, salīdzinot un konfrontējot to ar publicētajiem avotiem, var izdarīt secinājumus par Latvijas dzelzceļa darbības būtiskākajiem aspektiem no 1918. līdz 1940. gadam. Publicētie avoti, kas attiecas uz DZV izdotajiem rīkojumiem par valsts dzelzceļu ekspluatācijas jautājumiem un problēmām, ir precīzāki nekā arhīva materiālos konstatētā informācija, kur bieži vien ir rīkojuma vai dokumenta darba versija, kas savu juridisko rīcības pilnvaru iegūst, publicējot konkrēto dokumentu no 1919. līdz 1940. gadam dzelzceļa turpinājuma izdevumos.<sup>26</sup>

Dzelzceļa transportā nozīmīgs bija militārais faktors, jo atsevišķus dzelzceļa rīcības dokumentus attiecībā uz dzelzceļa transporta funkcionēšanu un jaunu dzelzceļa līniju izbūvi vajadzēja saskaņot ar Latvijas Republikas Kara ministriju. Nereti Latvijas Dzelzceļa virsvalde ieņēma iedzīvotāju priekšlikumiem par dzelzceļa satiksmes uzlabojumiem labvēlīgu pozīciju, bet sarakste ar Kara ministriju ieviesa savas korekcijas šo priekšlikumu realizācijas veidam. Piemēram, 20. gs. 30. gadu beigās pastāvēja alternatīva, ka Gulbenes – Abrenes dzelzceļa līnijas pievedceļu Pakalnieši – Kūdupe pagarina līdz Kaceniem, bet šo Kacenu pagasta valdes iniciatīvu stratēģisku iemeslu dēļ noraidīja Kara ministrija, jo Dzelzceļa Virsvalde konceptuāli bija piekritusi šāda dzelzceļa atzara būvniecībai kokmateriālu izvešanai no to sagataves vietām šajā reģionā, bet militārais faktors bija nopietnāks arguments nekā ekonomiski

<sup>22</sup> LVVA, 4592.f, 4.apr., 8.l.

<sup>23</sup> LVVA, 4592.f., 4.apr., 7.l.

<sup>24</sup> LVVA, 4592.f., 4.apr., 4.l.

<sup>25</sup> LVVA, 4592.f., 4.apr., 9.l.

<sup>26</sup> Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis. – 1919. – 1920.; Satiksmes ministrijas vēstnesis. – 1920.; Dzelzceļu Virsvaldes Rīkojumu Krājums. – 1920. – 1925.; Dzelzceļu Vēstnesis. – 1926. – 1940. (oficiālā un neoficiālā daļa).

pragmatiskie mērķi.<sup>27</sup> Kopējā ministrijas un pašvaldību sarakstes dokumentu tendence ir LR Kara ministrijas nevēlēšanās risināt konkrētās pašvaldības ekonomiskās problēmas, samērojot tās ar valsts drošības prasībām.

Latvijas Apsardzības<sup>28</sup> ministrijas Kara satiksmes pārvaldes (Rīga) fonds<sup>29</sup> hronoloģiski aptver laika posmu no 1919. līdz 1921. gadam. Fondā iekļautie dokumenti ir sadalīti pēc piederības Kara satiksmes pārvaldes nodaļām – Kanceleja, Tieslietu nodaļa, Satiksmes nodaļa, Aprēķinu, Saimniecības, Būvniecības un Tehniskā nodaļa. Nozīmīgākie dokumenti ir apkopoti Satiksmes nodaļas lietvedības sagatavotajos dokumentos – bruņoto vilcienu štatu saraksts, ziņas par pārvadātajiem karavīriem, telefonogrammas par vilcienu kustību, sarakste ar Dzelzceļa virsvaldi, pieprasījumi par vagonu izsniegšanu lokomotīvēm.

Analizējot fondā ietvertos dokumentus par saraksti ar Dzelzceļa virsvaldes pakļautībā esošajām struktūrvienībām, var secināt, ka lietvedības dokumenti ir nepilnīgi un neregulāri. Dokumentiem nav pievienotas sarakstes adresāta atbildes uz Kara satiksmes pārvaldes pieprasījumiem, bet atkārtota pieprasījumu nosūtīšana adresātam liecina par nenovērstām problēmām dzelzceļa infrastruktūras darbībā.

Latvijas armijas Satiksmes nodaļa neadekvāti saasināti uztvēra citu valsts iestāžu un to pakļautībā esošo tiešās pārvaldes iestāžu vēršanos pie Dzelzceļa virsvaldes par dažādu dzelzceļa pakalpojumu izmantošanu.<sup>30</sup> Šajā avotā dokumentos parādās savstarpējā LR Satiksmes un Apsardzības ministrijas savstarpējā konkurence par tiesībām regulēt dzelzceļa ekspluatācijas jautājumus. Pēc 1921. gada šāda asa diskusija par valsts iestāžu savstarpējo pakļautību un tiesisko pašlēmību vairāk netika konstatēta vēstures avotos, izņemot militārus jautājumus no valsts drošības viedokļa jaunbūvējamo dzelzceļa līniju izbūves gaitā.

Fondus, kuros apkopoti Latvijas armijas Kara pārvaldes un komandantūras lietvedības dokumenti, papildina 3593. fonds,<sup>31</sup> kurā ietverti dokumenti, kas tika pārraidīti caur Kara telegrāfu 1920. gadā. Šajā fondā glabājas Apsardzības ministrijas

<sup>27</sup> LVVA, 4592.f., 11.apr., 39. lieta, 12.lp.

<sup>28</sup> Latvijas Apsardzības ministrija no 19.11.1918. līdz 26.01.1924., no 27.01.1924. līdz 20.06.1940. – Latvijas Republikas Kara ministrija.

<sup>29</sup> LVVA, 3593.f., 1.apr.

<sup>30</sup> LVVA - 3593.f., 1.apr., 164.l., 107.lp. „Latvijas armijas Satiksmes daļas ziņojums Galvenā štāba priekšniekam (1921. gada 7. novembris) - Satiksmes daļa vērs uzmanību uz to, ka šai daļai ir piekritīgi visi valsts iestāžu un kara resora iesniegtie pieprasījumi par satiksmes, tai skaitā dzelzceļa izmantošanu, bet nereti konkrētās iestādes vēršas pa tiešo pie satiksmes ministrijas un dzelzceļu virsvaldes risinot konkrētus jautājumus.”

<sup>31</sup> LVVA, 3593.f., 1.apr.

telegrammas, rīkojumi, telefonogrammas un pieprasījumi par vilcienu sastāvu organizēšanu.

Latvijas Republikas Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas pakļautībā esošā Tirdzniecības un rūpniecības departamenta darbības dokumenti<sup>32</sup> apkopoti 4595.fondā, kur atrodas avoti par valsts ikgadējo budžetu projektiem un budžeta grozījumiem, kas skar tirdzniecības un rūpniecības segmentu valsts ekonomikā. Šie dokumenti ir attiecināmi arī uz dzelzceļa transporta izpēti, tāpēc ka būtiska Latvijas Republikas valsts dzelzceļa transporta ieņēmumu daļa veidojās no rūpniecības attīstības un iekšējās/ārējās tirdzniecības pieauguma. Latvijas dzelzceļam paredzētais gada budžetu parasti veidoja, ņemot vērā dzelzceļa paša ieņēmumu prognozi nākošajam gadam, izņemot situācijas, kad tika būvētas jaunas dzelzceļa līnijas, kurām tika piesaistīts valsts garantēts aizņēmums. Dokumenti, kas ir attiecināmi uz Latvijas dzelzceļa saimniecības budžeta prognozi, ir sastādīti valsts uzņēmumā „Latvijas dzelzceļš” un nereti tie atšķiras no Saeimā apstiprinātā valsts budžeta, jo politiskie procesi un ekonomiskā situācija ienesa savas korekcijas plānotajos Latvijas dzelzceļa ieņēmumos un nodokļu ieskaitījumos Latvijas Republikas Valsts kasē. Dokumentos atspoguļota „Latvijas dzelzceļš” vēlme investēt finanšu līdzekļus no pašu ieņēmumiem dzelzceļa saimniecības attīstībā perspektīvajos plānos, bet dažkārt to neļāva darīt valsts pārvaldes institūcijas, kas bija atbildīgas par valsts budžeta veidošanu.

Dokumenti 4595. fondā hronoloģiski aptver laika posmu no 1919. līdz 1943. gadam, un pārsvarā šeit ir dokumenti ar bagātu statistikas materiālu, kas ir vērtīgs vēstures avots, jo parāda dzelzceļa transporta lomu iekšzemes un tranzīta kravu pārvadājumos. LR gada budžeta projekti atsedz tās problēmas, ar kurām saskārās dzelzceļa transporta finanšu plānošana nākamā gada budžetam, jo nereti dažas no dzelzceļa administrācijas plānotajām inovācijām dzelzceļa transporta modernizācijai Saeimā tika noraidītas, apspriežot nākamā kalendārā gada budžetu, aizbildinoties ar apstākli, ka dzelzceļa transports pats sevi var atpelnīt un vēl daļu no peļņas ieskaitīt valsts pamatbudžetā, tādējādi atvieglot valsts finanšu sistēmas iespējas palīdzēt citām sociālajām institūcijām ar budžeta līdzekļu piešķiršanu. Fonda materiālos nav pietiekami atspoguļota valsts institūciju savstarpējā sarakste par budžeta sagatavošanu un citiem rīcības dokumentiem, kas labāk paskaidrotu statistikas materiālu. Statistikas materiāls daļēji ir dublēts „Latvijas statistiskajā gada grāmatā”, jo Tirdzniecības un

---

<sup>32</sup> LVVA, 4595.f.,1; 3;4;5.apr.

rūpniecības departaments vienlaicīgi sagatavoja statistikas atskaiti par sev pakļautajām institūcijām, kas apkopojā datus.

Statistikas gada pārskati par Latvijas Republikas tautsaimniecības rezultātiem rādītājiem, t.sk. dzelzceļa transporta uzrādītājiem saimnieciskās aktivitātes rādītājiem, ir apkopoti 1308.fondā,<sup>33</sup> kurā liela daļa no iekļautā materiāla dublējas ar Latvijas Republikā publicētajiem statistikas ikgadējiem pārskatiem laikā no 1920. līdz 1940. gadam. Statistikas materiāls par dzelzceļa darbību 1308. fondā ir epizodisks un fonda materiāls promocijas darbā pilda tikai papildus informācijas funkcijas neskaidrību novēršanā statistikas materiāla atšķirīgu datu zinātniskajā apstrādē. Dokumentu raksturs pārsvarā ir vienvēidīgs – iesniegtie statistikas dati melnrakstā ar labojumiem un papildinājumiem.

Vidutāja lomā starp valsts iestādēm un sabiedrības pārstāvjiem uzņēmējdarbības jomā no vienas puses un Dzelzceļa virsvaldes no otras puses bija piederīga Latvijas Tirdzniecības un Rūpniecības kamerai (LTRK), kuras darbība ir atspoguļota 1691. fondā.<sup>34</sup> Fonda materiālos ir ziņas par dažādu dzelzceļa saimniecisko uzņēmumu problēmām komunikācijā ar sabiedrību, ziņojumi par jaunu dzelzceļa līniju un jaunu staciju būvi Rīgas dzelzceļa mezgla robežās. Tāpat LTRK risināja autotransporta konkurences jautājumus starp autotransporta uzņēmējiem un to pārstāvjiem no vienas puses un DZV no otras puses. Šī fonda materiāli ir vienīgais avots, kas sniedz dokumentāras liecības par dzelzceļa un autotransporta konkurences jautājumu risināšanu likumdošanas līmenī, kad valstī vairs nebija parlamenta. Autotransporta statistika un konkurences problemātika dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu jomā ir ļoti labi atspoguļota, jo pārējos vēstures avotos un statistikas materiālā ir tikai rezultatīvie rādītāji par autotransporta saimniecisko darbību, bet maz vērtēti jaunā dzelzceļa transporta konkurenta juridiskās darbības aspekti un samērojāmība ar dzelzceļa tiesībām un pienākumiem pret sabiedrības vēlmēm izmantot gan dzelzceļa, gan autotransporta pakalpojumus.

Andrieva Niedras valdības darbību un attieksmi pret dzelzceļa saimniecības ekspluatēšanas nodrošināšanu 1919. gada pavasarī atspoguļo 3298. fonds,<sup>35</sup> kurā atrodas materiāli no A. Niedras valdības sēžu protokoliem. Attiecībā uz dzelzceļu risināti tikai saimnieciskie jautājumi un daži nenoīmīgi jautājumi vispārējā

---

<sup>33</sup> LVVA,1308.f. – (Valsts statistiskā pārvalde 1919 – 1940).

<sup>34</sup> LVVA - 1691.f. (Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera 1932 – 1940).

<sup>35</sup> LVVA – 3298.f. (Andrieva Niedras Pagaidu valdība 1918 – 1919).



saimnieciskā sabrukuma apstākļos par metriskās sistēmas maiņu vai tās lietošanu valsts dzelzceļā. Attiecībā uz dzelzceļa transporta nozari ilgtermiņa lēmums bija A. Niedras valdības apstiprinātie tarifi Latvijas dzelzceļā īstenotajos kravu un pasažieru pārvadājumos, kas 1919. gadā tika lietoti arī Latvijas valsts dzelzceļā, līdz tos nomainīja Latvijas Pagaidu valdības pieņemtie preču kravu un pasažieru pārvadājumu tarifi.

Privātā dzelzceļa saimniecisko un administratīvo darbību atspoguļo 2751. fonds<sup>36</sup> (Ainažu – Valmieras – Smiltenes privātā šaursliežu dzelzceļa līnija) un 4596. fonds<sup>37</sup> (Liepājas – Aizputes privātā šaursliežu dzelzceļa līnija), kuros ietverti arī šo sabiedrību statūti, statūtu grozījumi, gada pārskati, valdes sēžu protokoli, sarakste ar valsts institūcijām un sabiedrības pārstāvjiem. Salīdzinot ar valsts dzelzceļa saimnieciskās un administratīvās pārvaldes darbības atspoguļojumu nublicētajos vēstures avotos, privātā dzelzceļa lietvedības dokumentu saglabātības pakāpe un hronoloģiskā sakārtojuma princips ievērošana ir labāka.

1. pasaules kara ietekmi uz cariskās Krievijas dzelzceļa saimniecisko darbību parāda 3143. fonds,<sup>38</sup> it sevišķi Rīgā, kurā atspoguļota dzelzceļa normālas funkcionēšanas problemātika vispārējā saimnieciskā un ekonomiskā sabrukuma un haosa laikā kopš 1915. gadā īstenotās rūpniecības evakuācijas no Latvijas teritorijas un Krievijas iekšējiem rajoniem.

Nublicētajos avotos Latvijas valsts dzelzceļa 20. gs. 20.-30. gados veiktajiem dzelzceļa izbūves darbiem savās atmiņās bija pievērsies Glūdas – Liepājas dzelzceļa būvdarbu vadītājs – inženieris J. Leimanis.<sup>39</sup> Viņš savās atmiņās apraksta katras jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas ekonomisko pamatojumu, būvdarbu gaitu, veiktos inženiertehniskos darbus, kā arī atsedz atsevišķas problēmas darbu organizācijā. J. Leimaņa atmiņas ir vienīgās apzinātās Latvijas valsts dzelzceļu vadošo inženieru atmiņas pēc sava apjoma un ietvertā materiāla vispusīgās analīzes.

<sup>36</sup> LVVA – 2751.f. (Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrība 1923 – 1937).

<sup>37</sup> LVVA – 4596.f. (Akciju sabiedrība „Liepājas – Aizputes šaursliežu dzelzceļš (Liepāja)” 1896 – 1939).

<sup>38</sup> LVVA – 3143.f. (Rīgas Biržas komiteja 1816 – 1917).

<sup>39</sup> Leimanis J. – 11 burtnīcas. LDzM 3282. Rokraksts. //LDzM 3355. Rokraksti. J. Leimanis. Jauno dz.-c. izmeklēšana Latvijā 1922. – 1924. g.//LDzM 3356. Rokraksti. J. Leimanis. Liepājas-Glūdas dzelzceļa būves norise.//LDzM 3357, 3357/1. Rokraksti. J. Leimanis. Liepājas-Glūdas dzelzceļa būve. LDzM 3358. Rokraksti. J. Leimanis. Liepājas-Glūdas dzelzceļa būve.//LDzM 3359. Rokraksti. J. Leimanis. Norēķināšanās par Liepājas-Glūdas dzelzceļa būvi.//LDzM 3360. Rokraksti. J. Leimanis. Rīga-Ērgļi, Sita-Rēzekne, Ērgļi-Madona, Madona-Lubāna dzelzceļu būves piezīmes.//LDzM 3361. Rokraksti. J. Leimanis. Piezīmes par Latvijas republikas desmit pastāvēšanas gadiem 1918. – 1928. g.//LDzM 3362. Rokraksti. J. Leimanis. Piezīmes par Latvijas dzelzceļiem 1918. – 1938. g.

Jāņem vērā, ka J. Leimanis savās atmiņās izmantoja primāros vēstures avotus, jo viņš pats bija autors vairākām inženiertehniskajām līnijas būves skicēm, kā arī pārstāvēja Latvijas dzelzceļa viedokli diskusijās Latvijas Saeimā un publikācijās Latvijas Republikas presē. Latvijas dzelzceļa darbinieku izsūtīšana 1940./1941. gadā, vācu okupācija un vadošo dzelzceļa darbinieku došanās trimdā 1944. gadā ļoti ierobežoja iespējas sagatavot memuārus par Latvijas valsts dzelzceļa ekspluatāciju no 1918. līdz 1940. gadam.

Dzelzceļa vēstures izpētei pieejamā un apzinātā vēstures avotu bāze ir daudzveidīga un dokumentārās bāzes atsevišķas problēmas atrisina publicētie vēstures avoti, jo Latvijas dzelzceļa administratīvo darbību atspoguļoja publicētie Dzelzceļu virsvaldes rīkojumi, bet dzelzceļa saimniecisko darbību valsts dzelzceļa izdotie pārskati un valsts statistikas gada grāmatās ietvertie rezultatīvie rādītāji.

## **2.Publicētie avoti**

Šai avotu grupā ietilpst statistikas avoti par dzelzceļa saimniecisko darbību un tā kopējo ietekmi valsts ekonomikā, kā arī transporta satiksmes nozares periodiskie izdevumi, kuros bija oficiālo dokumentu publikācijas un raksti par Latvijas Republikas tautsaimniecības aktuāliem jautājumiem, problēmām, risinājumiem un ekonomisko procesu izvērsta analīze. Satversmes sapulces<sup>40</sup> un Saeimas stenogrammas atspoguļo Saeimas sesijās notikušās deputātu diskusijas, pieņemtos lēmumus un likumus attiecībā uz Latvijas dzelzceļa saimniecisko darbību un dzelzceļa satiksmes infrastruktūras funkcionēšanu. Šis vēstures avots parāda Latvijas dzelzceļa lomu valsts politiskajā dzīvē, jo attiecībā uz Latvijas dzelzceļu pieņemtie lēmumi tieši ietekmēja arī pārējos tautsaimniecības procesus, kas bija atkarīgi no dzelzceļa satiksmes infrastruktūras ekonomiskās kapacitātes un sociālo funkciju izpildes iespējām valstī kopumā. Stenogrammas ļauj spriest par dzelzceļa transporta nozīmi Latvijas politiskajā dzīvē, kā arī parāda dažādu politisko spēku attieksmi pret dzelzceļa transporta nozari valsts ekonomikas attīstības kontekstā.

Publisko debašu rezultātā Satversmes sapulce un Saeima nereti mainīja jaunbūvēto dzelzceļa sliežu platumu, daļēji virzienu un finansējumu. Saeima sākotnēji visus dzelzceļus, izņemot Liepājas – Glūdas dzelzceļa līniju, bija iecerējusi kā šaursliežu dzelzceļus 750mm sliežu platumā, attiecīgi lūdzot sagatavot konkrēto tehnisko projektu DZV, bet politiskās retorikas, DZV īstenotās dzelzceļa politikas un citu valsts iestāžu iebilžu rezultātā vienmēr atbalstīja platsliežu dzelzceļa būves

---

<sup>40</sup> Satversmes sapulces un Saeimas stenogrammas pieejamas publicētas.

projektus. Politiskā diskusija parāda arī sarežģīto un neviendabīgo parlamenta attieksmi saistībā ar dzelzceļa politikas īstenošanu no likumdevēja puses un Latvijas dzelzceļu skatu punkta.

Latvijas Republikā normatīvie akti (likumi un Ministru kabineta rīkojumi) nevar stāties spēkā, iekams tie nav oficiāli izsludināti, tāpēc oficiālās informācijas publicēšanas funkciju valstī veica oficiālais laikraksts „Valdības Vēstnesis”.<sup>41</sup> Laikrakstā tika publicēti dzelzceļa un transporta nozarei kopumā svarīgi tiesiskie akti (likumi, rīkojumi un cita veida tiesiskās atbildības akti), kas bija saistoši visiem dzelzceļa transporta nozarē strādājošajiem un juridiski regulēja valsts, sabiedrības un valsts dzelzceļa tiesiskās attiecības. Dzelzceļa nozares vispārējā likumdošana bija sasītoša arī privātā dzelzceļa pārvaldītājiem – šaursliežu dzelzceļa sabiedrībām.

Likumi un Ministru kabineta rīkojumi publicēti arī „Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājumā” (Pagaidu valdības noteikumu un likumu krājums 1919.-1920.), kurā ietverts svarīgākais transporta nozari regulējošo normatīvo aktu kopums.

Paralēli šiem izdevumiem Latvijas dzelzceļa nozarē strādājošajiem bija pieejami Valsts dzelzceļu tipogrāfijas izdotie starptautiski noslēgto konvenciju, dzelzceļa līniju attālumu, tarifa joslu u.c. nozarei specifiski izdevumi, kas bieži bija pārpublicējumi no valsts institūciju izdoto normatīvo aktu oficiālajām publikācijām.

Statistikas gada grāmatas sniedz dzelzceļa ekspluatācijas daudzpusīgu raksturojumu no 1919. līdz 1938./1939. atskaites gadam. Izmantojot komplicētus aprēķinus Latvijas Republikas 20. gs. 20. - 30. gados izdotajās statistikas gada grāmatās un gada pārskatos par dzelzceļa saimniecisko darbību, atspoguļoti atsevišķu un nozīmīgu dzelzceļa saimniecības struktūru ekspluatācijas statistikas rādītāji statistikas atskaites gada ietvaros (atskaites periods - iepriekšējais gads – 1. aprīlis, kārtējais gads - 31. marts). Statistikas avotiem kā apkopojošiem rezultātiem rādītājiem ir būtiska pierādījumu loma promocijas darbā izteiktajiem apgalvojumiem un secinājumiem par dzelzceļa darbības ietekmi uz valsts ekonomiku un valsts sociālo funkciju pastarpinātu pildīšanu attiecībā uz valsts iedzīvotājiem.

Latvijas dzelzceļa sagatavotajos ikgadējos un apkopojošos pārskatos par valsts dzelzceļa darbību atspoguļoti gandrīz visi dzelzceļa ekspluatācijas rezultatīvie aspekti,

---

<sup>41</sup> Valdības Vēstnesis. - 1918 - 1940 Rīgā, Latvijas valdības oficiāls izdevums, iznāca ikdienas, izņemot svētdienas. Red: 1918 J.Stumbergs, 1919-1920 O.Nonācs, 1920 - 1937 Āronu Matīss, 1937 - 1940 J.Ozols. (avots: 2552lpp., Latvju Enciklopēdija. Red. Arveds Švābe, Trešais sējums, apgāds "Trīs zvaigznes", Stokholmā 1953 - 1955, faksimilizdevums 2005.g., izdevniecība 1922 - 2879lpp. "Antēra").

kuru skaits gan samazinās 20. gs. 30. gadu otrajā pusē, publicējot tikai svarīgākos datus par valsts dzelzceļa darbību ( ritošais inventārs, vagonu nobraukums, pasažieru un kravu pārvadājumi, ekspluatācijas ieņēmumi un izdevumi, personāls u.c.).

Latvijas dzelzceļa sagatavotajos ikgadējos un apkopojos pārskatos<sup>42</sup> par valsts dzelzceļa darbību atspoguļoti gandrīz visi dzelzceļa ekspluatācijas rezultatīvie aspekti, kuru skaits gan samazinās 20. gs. 30. gadu otrajā pusē, publicējot tikai svarīgākos datus par valsts dzelzceļa darbību ( ritošais inventārs, vagonu nobraukums, pasažieru un kravu pārvadājumi, ekspluatācijas ieņēmumi un izdevumi, personāls u.c.).

Publicēto valsts dzelzceļa vēstures avotu grupa ietver arī Latvijas dzelzceļa resora izdevumus<sup>43</sup>(tos iespieda Latvijas dzelzceļa tipogrāfijā),<sup>44</sup> Latvijas Republikas likumdevēja izdotos likumus un tiesību aktus<sup>45</sup> (tarifi)<sup>46</sup> par dzelzceļa nozares tiesībām

---

<sup>42</sup> Latvijas valsts dzelzceļi. Darbības pārskats. 1919/20-1938/39. R., Valsts dzelzceļu izdevniecība., 1923-1939.(19 izdevumi)// Latvijas valsts dzelzceļi. Dzelzceļu virsvaldes darbība. 1919.5/VIII - 1924. 5/VIII. R., 1924.S.M. Valsts dzelzceļi.// Latvijas valsts dzelzceļi. Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados. 1918. - 1928. R., 1928.// Latvijas valsts dzelzceļi. Staciju komerciālā darbība (1923 - 1928) . R., DZV tipogrāfija, 1925 - 1929.// Latvijas valsts dzelzceļi. Staciju komerciālā un tehniskā darbība. 1933/34. - 1939. R., Valsts dzelzceļu izdevniecība, 1934 - 1940. (piezīme: 1939.gadā aprēķināja no 1.janvāra līdz 31. decembrim.

<sup>43</sup> Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis. – 1919. – 1920.; Satiksmes ministrijas vēstnesis. – 1920.; Dzelzceļu Virsvaldes Rīkojumu Krājums. – 1920. – 1925.; Dzelzceļu Vēstnesis. – 1926. – 1940. (oficiālā un neoficiālā daļa)// „Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis” – (1919 – 1920), iznāca Rīgā, 1919.gadā vienu reizi nedēļā, 1920.gadā 2 reizes nedēļā, no 1920.gada Satiksmes Ministrijas Vēstnesis. Redaktors – A.Šteins, vēlāk M. Cepurītis, M. Kalcenavs, J. Štengels, R. Kroders. Izdevējs – Satiksmes un Darbu ministrija, 1920.gadā Satiksmes ministrija. Kopējais visu izdevumu apjoms 972lpp., metiens – nav zināms. 1920.gadā tā vietā sāka iznākt Dzelzceļu Virsvaldes Rīkojumu Krājums. „Dzelzceļu Virsvaldes Rīkojumu Krājums” – (1920 – 1925), iznāca Rīgā reizi nedēļā. redaktors – nav. Izdevējs – Satiksmes ministrija. Metiens – nav zināms. 1925.gadā žurnālu pārtrauca izdot, no 1926.gada Dzelzceļu Vēstnesis – oficiālā un neoficiālā daļa. „Dzelzceļu Vēstnesis” oficiālā daļa (1926 – 1940), iznāca Rīgā reizi nedēļā. Redaktors – sākotnēji bez redaktora paraksta, no 1936.gada – P.Kociņš, vēlāk P.Upesleja, M.Ozols. Izdevējs – Dzelzceļu virsvalde. Metiens – nav zināms. „Dzelzceļu Vēstnesis” neoficiālā daļa (1926 – 1940), iznāca Rīgā reizi 2 nedēļās. Redaktors – K.Spriņģis, vēlāk A.Rode, J.Stenders, P.Kociņš, K.Upesleja, M.Ozols. Izdevējs – Dzelzceļa virsvalde. Metiens – nav zināms.

<sup>44</sup> 1920. - 1924.gada oktobris - SM izdevniecība. 1924. gada oktobris - 1935. gada oktobris DZV spiestuvē. 1935.gada oktobris - 1936.gada augusts Valsts dzelzceļu spiestuve.No 1936.gada augusta - Valsts dzelzceļu izdevniecība (apkopots 134 - 135lpp.) Avots: Latviešu periodika. 3.sējums. 1920 - 1940. 1.daļa./ Ā.Brempele, Ē.Flīgere, D.Ivbule, L.Lāce, M.Lazdiņa; Atb.red.J.Kokts, R: Zinātne,1988. - 734lpp.

<sup>45</sup> Valdības Vēstnesis. – 1918. – 1940.; Pagaidu valdības Likumu un rīkojumu krājums. – 1919. – 1920.; Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1920. -1940.

<sup>46</sup> Latvijas valsts dzelzceļi. Pagaidu noteikumi un tarifs preču pārvadāšanai pat Latvijas dzelzceļiem. Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1926. g. 15. jūnijam.// Latvijas valsts dzelzceļi. Pagaidu noteikumi un tarifs preču pārvadāšanai pat Latvijas dzelzceļiem. Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1924. g. 20. februārim. - Rīga, 1924.// Latvijas valsts dzelzceļi. Pagaidu noteikumi un tarifs preču pārvadāšanai pat Latvijas dzelzceļiem. Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1922. g. 15. februārim. - Rīga, 1922.// Latvijas valsts dzelzceļi. Pagaidu tarifs un noteikumi Nr.27 pasažieru un bagāžas pārvadāšanai pa Latvijas dzelzceļiem un šo tarifu un noteikumus paskaidrojošie Dzelzceļu virsvaldes rīkojumi un aizrādījumi. Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1924.g. 1.aprīlim. - Rīga, 1924.//

un pienākumiem attiecībā uz valsts pilsoņiem un starptautiskajiem sadarbības partneriem (konvencijas, līgumi)<sup>47</sup> dzelzceļa transporta pakalpojumu nodrošināšanā. LR Satiksmes ministrijas pakļautībā esošais Latvijas valsts dzelzceļš bija vienīgā ministrijas institūcija, kuras būtiskākie lietvedības dokumenti par dzelzceļa ekspluatāciju un personālu bija atspoguļoti oficiālos izdevumos, kuriem bija juridiski saistošs statuss visiem valsts dzelzceļa transportā strādājošajiem. Pirmais izdevums iznāca 1919. gada rudenī - "Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis",<sup>48</sup> no 1920.

---

Latvijas valsts dzelzceļi. Tabula pa dzelzceļiem pārvadājamo preču sūtījumu veduma maksas aprēķināšanai. Derīga no 1928.gada 1.septembra. - Rīga, DZV, 1928.// Latvijas valsts dzelzceļi. Tarifs ekspresstūtījumu un preču sūtījumu piegādei no dzelzceļu stacijām saņēmējiem mājās vai līdz valsts dzelzceļu transporta kantoriem, un arī no nosūtītāju mājām vai transporta kantora līdz tuvākai dzelzceļa stacijai. -Rīga, 1937.// Latvijas valsts dzelzceļi. Valsts dzelzceļu pasažieru, bagāžas un ekspresstūtījumu tarifs. Spēkā ar 1937.g.1.jūniju. 4.izdevums. - Rīga, 1937.// Latvijas valsts dzelzceļi. Valsts dzelzceļu pasažieru, bagāžas un ekspresstūtījumu tarifs. Spēkā ar 1932.g.1.janvāri. (Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1934.gada 1.augustam). - Rīga, 1934.// Latvijas valsts dzelzceļi. Valsts dzelzceļu preču tarifs. Spēkā ar 1938.g. 1.jūliju. 1.-2.d. - Rīga, 1938.// Tarifs preču pārvadāšanai starp Polijas dzelzceļu stacijām, no vienas puses, un Latvijas dzelzceļu stacijām, no otras puses, tranzītā caur Latviju. Spēkā ar 1937.gada 15.februāri. 4.d.// Tarifs preču pārvadāšanai tiešā satiksmē starp Polijas un brīvpilsētas Dancigas teritorijā esošām dzelzceļu stacijām no vienas puses un 1)Latvijas dzelzceļu stacijām, kā arī 2)Igaunijas dzelzceļu stacijām tranzītā caur Latviju no otras puses. Spēkā ar 1934.g. 1.aprīli, 3.daļa. - Rīga, 1934.// Tarifs preču pārvadāšanai starp Polijas dzelzceļu stacijām, no vienas puses, un 1)Latvijas dzelzceļu stacijām, 2)Igaunijas dzelzceļu stacijām, tranzītā caur Latviju un, 3)Helsinki ostu, tranzītā caur Latviju un Igauniju, no otras puses. Spēkā ar 1938.gada 15.decembri. 5.d. R., Valsts dzelzceļu izdevniecība, 1938.// Latvijas - Lietavas - Latvijas - Igaunijas tiešā satiksme. Nolīgums. Tarifs pasažieru un bagāžas pārvadāšanai. Ekspresstūtījumu tarifs. - Preču tarifs. Spēkā no 1928. gada 1. novembra. - Rīga, DZV, 1928.

<sup>47</sup> Dzelzceļu konvencija starp Latviju un Esti /Igauniju/. - Rīga, 1921.// Latvija. Līgumi. Konvencija starp Sociālistisko Padomju Republiku Savienību, Latviju un Igauniju par dzelzceļu tiešu pasažieru un preču satiksmi līdz ar tās pielikumiem. Spēkā no 1925.g.1.dec. - Rīga, 1925.// Latvija. Līgumi. Starptautiskā konvencija pasažieru un bagāžas pārvadāšanai pa dzelzceļiem. - Rīga, Valsts. tip., 1926.// Līgumi. Starptautiskā konvencija preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem. - Rīga, Valsts. tip., 1926.// Latvija. Līgumi. Starptautiskā (Bernes) konvencija preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem no 1890.gada 14.oktobra; ar 1895.g. 16.jūlija, 1898.g. 16.jūnija un 1906. g. 19. septembra papildus līgumos paredzētajiem pārgrozījumiem un papildinājumiem, 1908. g. 22. decembra izdevumā un starptautiskās transporta komitejas papildu noteikumi. Tulk. A.Bilkins. R., SM grāmatspiestuve, 1922.// Mezglu līgums starp Latvijas dzelzceļu virsvaldi un Lietavas dzelzceļu pārvaldi par pasažieru, bagāžas, preču un vagonu pārņemšanas kārtību Lietavas dzelzceļu stacijās Mažeikiai un Luše. Spēkā ar 1934.g.20.dec.// Mezglu līgums starp Latvijas Dzelzceļu virsvaldi un Lietavas Dzelzceļu pārvaldi par pasažieru, bagāžas, preču un vagonu pārņemšanas kārtību Latvijas dzelzceļu stacijā Priekule// Latvijas valsts dzelzceļi. Līgums par savstarpēju preču vagonu lietošanu bezpārkrāušanas satiksmē starp Polijas, Latvijas, Igaunijas un Čehoslovākijas dzelzceļiem (K.B.B.). Spēkā ar 1931.g. 3.janv. (ar visiem papild. un groz. līdz 1933.g.1.janv.). - Rīga, 1932.// Preču vagonu savstarpējās lietošanas reglaments starptautiskajā satiksmē (R.I.V.). Spēkā ar 1935.g.1.janv. Stokholmas izdevniecība. - Rīga, 1934.// Latvijas valsts dzelzceļi. Līgums par krievu tipa preču vagonu savstarpīgu lietošanu satiksmē starp SPRS, Latvijas, Igaunijas un Lietavas dzelzceļiem. Spēkā no 1.augusta 1926. g. R., 1926.// Latvijas - Lietavas - Latvijas - Igaunijas tiešā satiksme. Nolīgums. Tarifs pasažieru un bagāžas pārvadāšanai. Ekspresstūtījumu tarifs.// Vācijas un Lietuvas - Latvijas un Igaunijas dzelzceļa savienība. - Rīga, 1933. 2. daļa.

<sup>48</sup> "Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis" - iznāca 1920.gadā, pirmais numurs 1919. gada 8. oktobrī, iznāca neregulāri, ar 1920. gada 19. jūniju nosaukums "Satiksmes Ministrijas Vēstnesis", redaktori A.Šteins, ar Nr.11, 1920. gada 2. martu M.Cepurītis, ar Nr.34 1920. gada 2. jūniju J.Kalcenavs, ar Nr.61 1920. gada 8. septembri J.Štengels. Izdevējs - Satiksmes un darbu ministrija, ar Nr.39, 1920.gada 19.jūniju SM. Žurnāla izdošanu pārtrauca līdzekļu trūkuma dēļ 1920. gada 15. oktobrī un tā vietā sāka iznākt ar 1920. gada 21. oktobri "Dzelzceļu Virsvaldes Rīkojumu Krājums"

gada "Satiksmes Ministrijas Vēstnesis". Minēto divu izdevumu kontinuitāti saglabāja "Dzelzceļu Virsvaldes Rīkojumu Krājums" (1920 – 1925),<sup>49</sup> kurā turpināja publicēt Dzelzceļu virsvaldes un satiksmes ministra rīkojumus un cita veida juridiski saistošos nozares iekšējos normatīvos aktus.

Kopš 1926. gada janvāra vēlreiz mainījās dzelzceļa turpinājuma izdevuma nosaukums. Tagad to dēvēja par „Dzelzceļa Vēstnesi”,<sup>50</sup> tas saglabāja iepriekš minēto tradīciju līdz pat 1940. gadam, bet kopš pirmā numura „Dzelzceļa Vēstnesim” bija divas daļas – oficiālā un neoficiālā,<sup>51</sup> kurām bija atsevišķi redaktori un dažāds informācijas raksturs.

Žurnāla oficiālajā daļā publicēja Saeimas un Ministru kabineta izdotos normatīvos tiesību aktus, Dzelzceļu virsvaldes rīkojumus un Satiksmes ministrijas izdotos rīkojumus, kas attiecināmi uz dzelzceļa transporta funkcionēšanu, bet neoficiālajā daļā bija publikācijas par dzelzceļa transporta vēsturi, politiku, dzelzceļa pārvadājumu statistiku, dzelzceļa tehnoloģijām un citiem dzelzceļa ekspluatācijas jautājumiem. Oficiālā daļa bija valsts un DZV oficiālā dokumentācija un pastarpināti valsts dzelzceļu politikas atspoguļojums, bet neoficiālā daļa sniedza informāciju par dzelzceļa nozares aktualitātēm un kalpoja arī kā metodiskais materiāls dzelzceļa nozarē strādājošiem.

Līdz 1934. gadam žurnāla publikācijās atspoguļoti dažādi viedokļi par dzelzceļa politikas jautājumiem un publikācijas dzelzceļa vēstures jautājumos, bet kopš K. Ulmaņa autoritārā režīma izveidošanas krasi samazinājās analītiskie raksti par dzelzceļa saimniecību un statistikas informācija; tā vietā auga oficiālās daļas dzelzceļam saistošo dokumentu apjoms un neoficiālajā daļā vispārējo dzelzceļa saimnieciskās darbības raksturojumā lielāks uzsvars tika likts uz dzelzceļa ekspluatācijas tehnoloģisko parametru atspoguļošanu. Dzelzceļa politikas jautājumos, tajos atsevišķajos rakstos, kas tika publicēti „Dzelzceļu vēstnesī”, nereti svarīgs pēc 1934. gada kļuva patoss un atsauces uz K. Ulmaņa viedokli par

<sup>49</sup> Kopš 1920. gada 21. oktobri "Dzelzceļu Virsvaldes Rīkojumu Krājums".

<sup>50</sup> "Dzelzceļu Vēstnesis" - 1926 - 1940. Ar 1940. gada 5. oktobra Nr.38 nosaukums "Dzelzceļa vēstnesis" - oficiālā daļa, līdz 1940.gada 24.augustā izdotajam NR.32 DZV oficiāls izdevums, ar 1940.gada 5.oktobra Nr.38 PSRS Latvijas dzelzceļa pārvaldes oficiāls izdevums (žurnāls), iznāca reiz nedēļā. Redaktors: (līdz 1936.gada Nr.27 bez redaktora paraksta), no 1936.gada 18.jūlija Nr.27 - P.Kociņš, ar 1936. gada 8. augustu Nr.30 - K.Upesleja, ar 1938. gada 3. decembrī izdoto Nr.49 - M. Ozols.

<sup>51</sup> "Dzelzceļa vēstnesis" - neoficiālā daļa, iznāca reiz divās nedēļās, 1926 - 1940. Izdevējs DZV. Redaktori: 1926.gada janvāris - 1926.gada maijs - K.Spriņģis, ar 1926.gada 8.maijā izdoto Nr.17 - A. Rode, ar 1931. gada 24. oktobrī izdoto Nr.20 - K.Spriņģis, ar 1933. gada 4. novembrī izdoto Nr.21 - J.Stenders, ar 1935. gadu P.Kociņš, ar 1936. gada 15. augustā izdoto Nr. 16 - K. Upesleja, ar 1938. gada 17. decembrī izdoto Nr.25/26 - M. Ozols.

Latvijas tautsaimniecības kompleksa attīstības problemātiku un dzelzceļa transporta nozīmi tajā.

Dzelzceļa transporta jautājumiem pievērsās arī dzelzceļa darbinieku sabiedrisko organizāciju (dzelzceļnieku savienība, dzelzceļnieku arodbiedrība) izdevumi – „Dzelzceļnieku Domas”,<sup>52</sup> „Latvijas Dzelzceļnieku Vēstnesis”<sup>53</sup> un „Dzelzceļnieks”,<sup>54</sup> kuros bija raksti par nozarei aktuāliem jautājumiem.

Dzelzceļa transporta publicēto avotu bāze bija arī laikraksti un žurnāli, kuros bija publicēti dzelzceļa nozarei nozīmīgi rīkojumi un atspoguļota sabiedriskā diskusija par dzelzceļa transporta attīstības jautājumiem un šādi laikraksti bija

---

<sup>52</sup> „Dzelzceļnieku Domas” – (1932 – 1934), Latvijas Dzelzceļnieku arodbiedrības izdevums (žurnāls), iznāca Rīgā reizi mēnesī. Redaktors – Ā.Pālens. Izdevējs – Latvijas Dzelzceļnieku arodbiedrība. Apjoms: 12 – 22lpp., metiens – nezināms.

<sup>53</sup> „Latvijas Dzelzceļnieku Vēstnesis” – (1924 – 1934), Latvijas Dzelzceļnieku savienības žurnāls, iznāca reizi mēnesī, no 1932.gada reizi nedēļā. Redaktors – P.Zeibolts, vēlāk A.Vartuss. Izdevējs – Latvijas Dzelzceļnieku savienība, apjoms: 12 – 32lpp., metiens: 3500 – 9400 eksemplāru.

<sup>54</sup> „Dzelzceļnieks” – (1924 – 1940), Latvijas Dzelzceļnieku biedrības izdevums (žurnāls), iznāca Rīgā 2 reizes mēnesī. Redaktors – K.Upītis. Izdevējs – Latvijas Dzelzceļnieku biedrība, apjoms: 12 – 48lpp., metiens: 2800 – 10200 eksemplāru.

Līdums”,<sup>55</sup> „Latvijas Sargs”,<sup>56</sup> „Jaunākās ziņas”,<sup>57</sup> „Latvijas Vēstnesis”,<sup>58</sup> „Rīts”,<sup>59</sup> „Rīgas Ziņas”,<sup>60</sup> „Pēdējā Brīdī”,<sup>61</sup> „Laukstrādnieks”,<sup>62</sup> „Latvijas Tirgotājs”.<sup>63</sup>

Dzelzceļa satiksmes jautājumi tika apspriesti arī reģionālajā presē - „Auces Ziņas”,<sup>64</sup> „Kurzemes Vārds”,<sup>65</sup> „Kurzemnieks”,<sup>66</sup> „Kurzemnieks”.<sup>67</sup>

Latvijas presē 1919. gadā pirmās publikācijas par dzelzceļu bija A. Niedru atbalstošajā avīzē „Līdums”, kur tika publicēti viņa vadītās valdības pieņemtie pagaidu tarifi dzelzceļa pārvadājumiem.

---

<sup>55</sup> „Līdums” – (1913 – 1919), iznāca Rīgā (1915.gadā Valkā) 2 reizes nedēļā, 1914.gadā katru dienu, 1915.gadā 6 reizes nedēļā, ar 1918.gadu katru dienu, 1919.gadā katru dienu, izņemot svinamās dienas; redaktori – K. Ducmanis, vēlāk O. Ozoliņš, O. Nonācs un J.Stumbergs, J. Ansbergs. Izdevējs: V. Skubiņš, no 1914. gada E. Bauers, vēlāk „E. Bauers un biedri”, ar 1917 .gadu Latviešu zemnieku savienība, ar 1919. gadu – J. Ansbergs; apjoms 2-10lpp., metiens – nav zināms.// 1919. gada 26. jūnijā iznāca pēdējais avīzes „Līdums” numurs ko noteica arī A. Niedras valdības darbības izbeigšana. Tā kā avīze „Līdums” bija A. Niedras valdības atbalstītāja, tā publicēja arī valdības izdotos rīkojumus un likumus. Būtībā tā pildīja tādas pašas funkcijas kā Latvijas pagaidu Valdības Likumu un Rīkojumu Krājums. Avots: Treijs R. Latvijas Republikas prese 1918 – 1940. – Rīga: Zvaigzne ABC, 1996. 47.lp.

<sup>56</sup> „Latvijas Sargs” – (1919 – 1934), iznāca Liepājā, no 1919.gada jūlija Rīgā. Redaktors - A.Kroders, J. Bankavs, R. Kroders, ar 1920. gada martu sabiedrība „Latvijas Sargs”, vēlāk K. Augenbergs – Ezerietis, E. Blanks, H. Asars, E. Strautnieks, K. Polis, K. Vanags, D. Miesiņš, O. Hofmanis. Izdevējs: sabiedrība „Latvijas Sargs” (locekļi – A. Kroders, T. Hermanovskis, M. Valters, E. Strautnieks. Apjoms – 2 - 6lpp., metiens: 5000 – 52 000 eksemplāru, 1920.gadā 9000 – 40 000 eksemplāru, 1922. – 1928.gads 3000 – 15 000 eksemplāru.

<sup>57</sup> „Jaunākās ziņas” – (1920 – 1940), sabiedriski politisks laikraksts, iznāca 6 reizes nedēļā Rīgā. Redaktors – A.Benjamiņš, vēlāk J.Kārkliņš, E.Elka, J.Kārkliņš, N.Šiliņš, J.Kārkliņš, E.Runcis – Arnis, J.Kārkliņš, E.Benjamiņa, P.Aigars, H.Lūkins. Izdevējs – E.Elka, apjoms: 6 – 64.lpp., metiens 20000 – 200 000 eksemplāru.

<sup>58</sup> „Latvijas Vēstnesis” – (1920 – 1925), politisks un literārs laikraksts, iznāca Rīgā 6 reizes nedēļā. Redaktors – K. Skalbe un J. Akmens, vēlāk A. Kārkliņš, A. Grasis, A. Austriņš, E. Blanks, R. Lazdiņš, A. Zalts, A.Grasis, J. Vesmanis. Izdevējs – „B. Dīriķis un biedri”, apjoms:4 – 12lpp., metiens – nav zināms.

<sup>59</sup> „Rīts” – (1934 – 1940), sabiedriski politisks laikraksts, iznāca katru dienu, izņemot pirmdienas Rīgā. Redaktors – A.Grīns, vēlāk Ē. Raisters, A. Klāvsons, V. Lukss, K. Grīnvalds. Izdevējs – sabiedrība „Rīts”, apjoms:6 – 52lpp., metiens – aptuveni 100 000 eksemplāru.

<sup>60</sup> „Rīgas Ziņas” – (1924 – 1925), sabiedriski politisks un literārs laikraksts, iznāca 6 reizes nedēļā Rīgā. Redaktors – A. Tupiņš, vēlāk J. Banlavs un E. Blanks, N. Džonsons, A. Gulbis, A. Zalts. Izdevējs – izdevniecība „Rīgas Ziņas”, apjoms: 4 – 16lpp., metiens – 15 000 eksemplāri.

<sup>61</sup> „Pēdējā Brīdī”- (1927 – 1936), ilustrēts dienas laikraksts, iznāca Rīgā darba dienās, no 1927.gada novembra katru dienu, izņemot pirmdienas un pēcsvētku dienas, ar 1934. gadu katru dienu 2 reizes dienā, izņemot pirmdienas un pēcsvētku dienas, ar 1934. gada oktobri katru dienu, izņemot pirmdienas un pēcsvētku dienas. Izdevējs – a/s „Brīdis”, apjoms: 6 – 32lpp., metiens: no 5000 līdz 72 000 eksemplāru.

<sup>62</sup> „Laukstrādnieks” – (1920 – 1929), sociāldemokrātiskas ievirzes bezzemnieku interešu pārstāvošs laikraksts, iznāca Rīgā reizi nedēļā. Redaktors – R. Lindiņš, vēlāk T. Rudzītis, R. Lindiņš, V.Holcmanis. Izdevējs – Latvijas Laukstrādnieku savienība, no 1923. gada sabiedrība „Lauki”, ar 1929. gadu – M. Skujenieks. Apjoms: 2 – 6lpp., metiens: 6000 – 8000 eksemplāru.

<sup>63</sup> „Latvijas Tirgotājs”- (1920 – 1932), Latvijas Tirgotāju savienības laikraksts, iznāca Rīgā reizi mēnesī, ar 1930.gadu – neregulāri. Redaktors – J. Kukurs, J. Kukurs un J. Šteinbergs, J. Kukurs un G. Džiengels. Izdevējs – J. Kukurs, vēlāk a/s „J. A. Kukurs”, apjoms: 8 – 64lpp., metiens – nav zināms.

<sup>64</sup> „Auces Ziņas” – (1927 – 1928), nedēļas laikraksts, izdots Aucē. Redaktors – F. Emulis, vēlāk A. Antons, F. Emulis, A. Antons. Izdevējs – J. Grievalds, ar 1928. gada augustu – A. Antons. Metiens – nav zināms.

<sup>65</sup> „Kurzemes Vārds”- (1918 – 1940), sabiedriski politisks un literārs laikraksts, iznāca katru dienu, izņemot pirmdienas Liepājā. Redaktors – E. Ekšteins, citi K.Grāmatnieks, J. Miķelsons, M. Lēģers, E.



Sabiedrības un atsevišķu valsts un pašvaldības iestāžu viedokli atspoguļo Latvijas Republikas daudzveidīgā prese, kas pieskaras tādiem jautājumiem, kā jaunu dzelzceļa līniju būvniecība, tarifu politika, dzelzceļa ekonomiskais un sociālais faktors valsts tautsaimniecībā un valsts transporta satiksmes infrastruktūrā, dzelzceļa transporta konkurence ar autotransportu un aviotransportu. Latvijas Republikas preses izdevumos atrodams vērtīgs un dažkārt unikāls materiāls par Latvijas dzelzceļa darbības jomām.

Publikācijas par dzelzceļa attīstības jautājumiem un problēmām visvairāk ir attiecināmas uz 20. gs. 20.-30. gadiem, kad dzelzceļa resora ekspluatācija dokumentēta vai apspriesta „Latvijas dzelzceļu” izdevuma „Dzelzceļu Vēstnesis” oficiālajā un neoficiālajā daļā, dzelzceļa nozares darbinieku žurnālā „Dzelzceļnieks” (Dzelzceļu savienība) un kreisi orientētajā avīzē „Dzelzceļnieku Domas” (Dzelzceļnieku arodbiedrības izdevums). Dzelzceļnieku vidū sabiedriskajās aktivitātēs bija viedokļu dažādība, kuru publiskajā un nozares telpā pārstāvēja divi atšķirīgi preses izdevumi – „Dzelzceļnieks” kā Dzelzceļnieku biedrības domu un viedokļu atspoguļotājs un „Dzelzceļnieku Domas” – arodbiedrības viedokļa paudējs publiskajā telpā. Abu izdevumu savstarpējais konflikts tikai uzskatāmi parāda, kā dzelzceļnieku vidē norisinājās savstarpēja cīņa par materiālajiem resursiem, ko varēja piedāvāt dzelzceļa nozares visai labie finanšu ienākumi pretstatā citām valsts iestādēm. „Dzelzceļnieks” aizstāvēja savas nozares aktualitātes un vienmēr centās būt lojāls nozares vadības pieņemtajiem lēmumiem un kopējai valsts dzelzceļa politikai, bet „Dzelzceļnieku Domas” bija izteikti politiski kreisi orientētā dzelzceļa proletariāta viedokļa paudējs, kurš vienmēr savās publikācijās kritizēja nozares normatīvos aktus un rīcības politiku attiecībā uz satiksmes infrastruktūras pakalpojumu pieejamību un nodrošināšanu, meklējot kļūdas un paviršības DZV struktūrvienību darbā un apšaubot nozares vadības lēmumus un atalgojumu par viņu darbu un ieguldījumu dzelzceļa vispārējā saimnieciskajā darbībā. Ne velti pēc 1934. gada 15. maija valsts apvērsuma laikrakstu „Dzelzceļnieku Domas” vairs neizdeva, jo tas bija ar izteiktu sociālisma

---

Blanks, A. Ozoliņš, V. Zonbergs. Izdevējs – sabiedrība „Kurzemes Vārds”, apjoms: 2 – 8lpp., metiens: 7000 – 8000 eksemplāri.

<sup>66</sup> „Kurzemnieks” – (1922 – 1923), saimniecisks un sabiedriska laikraksts, iznāca reizi nedēļā Kuldīgā. Redaktors – J. Graudiņš, R. Sotaks. Izdevējs – sabiedrība „Kurzemnieks”, apjoms – 4lpp., metiens – nav zināms.

<sup>67</sup> „Kurzemnieks” – (1929 – 1934), nedēļas laikraksts, iznāca Kuldīgā. Redaktors – J. Pļaviņš, citi M. Ozols, I. Pļaviņa. Izdevējs – J. Pļaviņš, no 1932. gada I. Pļaviņa. Apjoms – 4lpp., metiena skaits nezināms.

ideju pārņemts sabiedriskais izdevums, kas jaunajā politiskajā situācijā tika uzskatīts par kaitniecisku un valsts sociālajai politikai neatbilstošs izdevums.

Kopumā dzelzceļa nozares domas pauda 3 izdevumi – „Dzelzceļnieks” (Dzelzceļnieku biedrība), „Dzelzceļnieku Domas” (dzelzceļnieku arodbiedrība) un „Dzelzceļu Vēstnesis” (DZV oficiozs), tā kā nozares darbinieku viedokļi un pretrunas bija atspoguļoti publiskajā vidē, iespējams, labāk nekā tas bija citos resoros.

Publikācijas par dzelzceļa nozares jautājumiem bija arī satiksmes nozares žurnālā „Ceļš un Satiksme”.<sup>68</sup> Dzelzceļa transportam saistošā likumdošana bija publicēta Latvijas Republikas oficiālajā laikrakstā „Valdības Vēstnesis”.<sup>69</sup> Savukārt žurnālos „Economists”<sup>70</sup> un dažās publikācijās „Mērniecības un Kultūrtehnikas Vēstnesī”<sup>71</sup> bija publicēti analītiski raksti par dzelzceļa transporta lomu valsts ekonomikā. Žurnālā „Economists” salīdzinājumā ar citiem periodiskajiem izdevumiem, kurus neizdeva Latvijas dzelzceļš vai Satiksmes ministrijas pakļautības iestādes, bija daudz dzelzceļa nozares darbinieku rakstu par dzelzceļam aktuālām problēmām, kā arī žurnāla redakcijas personāla raksti, kas zināmā mērā ietekmēja visu dzelzceļa politiku tieši vai pastarpināti, paužot no dzelzceļa attīstības skatupunkta vienādus vai maksimāli pietuvinātus viedokļus par kopējām Latvijas valsts transporta politikas aktualitātēm 20. gs. 20. – 30. gados.

Latvijas Republikas centrālie preses izdevumi un reģionālie preses izdevumi atspoguļo Latvijas valsts dzelzceļu, sabiedrības, valsts un pašvaldību savstarpējo diskusiju par dzelzceļu darbības politiskajiem un ekonomiskajiem aspektiem.

---

<sup>68</sup> „Ceļš un Satiksme” oficiālā un neoficiālā daļa - (1938 – 1940), LR Satiksmes ministrijas Šoseju un zemesceļu departamenta izdevums, iznāca Rīgā 2 reizes mēnesī – oficiālā daļa un reizi mēnesī neoficiālā daļa. Redaktors oficiālajai daļai – A. Lepers, vēlāk P.Jansons, neoficiālajai daļai A. Silenieks. Izdevējs – LR Satiksmes ministrija. Metiens – nav zināms.

<sup>69</sup> „Valdības Vēstnesis” – (1919 – 1940), 1919. gadā Latvijas Pagaidu valdības oficiālais laikraksts, no 1920. gada jūnija Latvijas valdības oficiālais laikraksts. 1919. gadā iznāca katru dienu, izņemot pirmdienas un pēcsvētku dienas, no 1920. gada aprīļa katru dienu, izņemot svētdienas un svētku dienas. Redaktors – O. Nonācs, vēlāk M. Ārons, J. Janovskis – Janševskis, J. Ozols, K. Eliass. Apjoms: 4 – 60 lpp., metiens – nav zināms.

<sup>70</sup> „Economists” – (1920 – 1940), Finanšu, tirdzniecības, rūpniecības, lauksaimniecības, apgādības un kooperācijas jautājumiem veltīts žurnāls, iznāca Rīgā 2 reizes mēnesī. Redaktors – V. Vītols, vēlāk J. Rapa, A. Kārklīšs, J. Bokladers, A. Zalts, E. Ziemeļis, J. Zālītis. Izdevējs – LR Finanšu ministrija, apjoms: 560 – 1728 lpp., metiens: 800 – 1000 eksemplāru.

<sup>71</sup> „Mērniecības un Kultūrtehnikas Vēstnesis” – (1923 – 1936), Latvijas mērniekiem veltīts izdevums, iznāca Rīgā neregulāri. Redaktors – E. Daugulis, vēlāk E. Daugulis un V. Ducmanis, A. Millers un J. Zariņš, E. Daugulis un V. Ducmanis. Izdevējs – Latvijas Mērnieku un zemes tehniķu savienība, no 1925. gada – Latvijas Mērnieku un kultūrtehniķu biedrības žurnāls. Apjoms (gadā): 128 – 198 lpp., metiens – nav zināms.

Trimdā iznākušajos latviešu žurnālos „Dzelzceļnieks Trimdā”<sup>72</sup> un „Technikas apskats”<sup>73</sup> rakstīja kādreizējie Latvijas dzelzceļa darbinieki,<sup>74</sup> kuri publicēja aprakstus par Latvijas dzelzceļa vēstures jautājumiem un atspoguļoja savas darba gaitas dzelzceļa nozarē.

Pieejamā un apzinātā vēstures avotu bāze dzelzceļa vēstures izpētei ir daudzveidīga un dokumentārās bāzes atsevišķas problēmas atrisina publicētie vēstures avoti, jo Latvijas dzelzceļu administratīvo darbību atspoguļoja publicētie Dzelzceļu virsvaldes rīkojumi, bet dzelzceļa saimniecisko darbību valsts dzelzceļa izdotie pārskati un valsts statistikas gada grāmatās ietvertie rezultatīvie rādītāji.

### Literatūra

Literatūra par valsts ekonomikas un dzelzceļa nozares vēsturisko attīstību Latvijā sākās ar vairāku cariskās Krievijas inženieru pētījumiem un vēsturiskās perspektīvas ieskicēšanu satiksmes infrastruktūras modernizācijai Baltijas guberņā kopš 19. gs. 2. puses, kad Latvijā sākās dzelzceļa būve un Latvijas teritorijā esošo ostu strauja modernizācija. Latvijas transporta vēstures izpētē nozīmīgi 19. gs. 2. puses Latvijas transporta attīstībā līdzdarbojošos inženieru V. Timonova, A. Verhovskoja publicētie darbi,<sup>75</sup> kas ļauj labāk izprast Krievijas impērijas dzelzceļa politikas pamatnostādnes saistībā ar ostu modernizāciju, kas vēsturiskajā perspektīvā ietekmēja dzelzceļa transporta attīstību arī Latvijas Republikā 20. gs. 20.-30. gados.

---

<sup>72</sup> Iznāca neregulāri 1954. – 1986. g. Latvijas dzelzceļnieku centra pagaidu vadība bāzējās Ņujorkā, kur izdeva biļetenu „Dzelzceļnieks trimdā”, kuras mērķauditorija bija aptuveni 250 līdz 300 apzinātie dzelzceļnieki dažādos gados trimdas mītnes zemēs.

<sup>73</sup> Iznāca no 1954. līdz 1998. gadam, kopš 1998.g. (Rīga). Žurnāla tematikā dominēja: Ķīmija, fizika, kodolfizika, atomenerģija un citas inženiertehniskās zinātnes, kas nodarbojās ar dabas izpēti un jaunu tehnoloģisko produktu ražošanu – galvenais vadmotīvs žurnālam. Atmiņas par Latvijas dzelzceļiem, elektrifikāciju un citām inženiertehniskajām būvēm.

<sup>74</sup> Galvenais publikāciju autors par dzelzceļa vēsturi bija inženieris J.Leimanis, kas starpkaru periodā piedalījās dzelzceļa līnijas Liepāja – Glūda izbūves darbos. Šajos rakstos autors izklāsta savu viedokli par dzelzceļa infrastruktūras attīstību Latvijas Republikā 20. gs. 20./30. gados un īsumā pārstāsta dzelzceļa satiksmes infrastruktūras vēsturi Latvijā. Interesantāki ir tie autora raksti, kas veltīti Liepājas-Glūdas dzelzceļa izbūves darbiem, kuros ir inženiertehniskā informācija par konkrētās dzelzceļa līnijas klātnes izbūvi un šo darbu sarežģīto raksturu.

<sup>75</sup> Верховской А.В. Краткая историческая справка развития и переустройства Рижского железнодорожного узла. Рига, 1905. //Верховской А.В. Отчет заведывающего работами о результатах его наблюдений при изучении железных дорог западной Европы с предположением возможного переустройства Рижского железно - дорожного узла. Рига, Г.Гемпель и Ко., 1903ю 107.стр. //Виндавский порт.- Москва: 1908.// Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Рига – Орловской железной дороги ко дню 50 – летия постройки Рига – Двинского участка как самостоятельной в свое время Рига – Динабургской железной дороги. - Рига: 1911.//Тимонов В.Е. Работы в Либавском порту.Доклад 1-му Конгрессу по морским портам. - СПб.,1891.// Тимонов В.Е. Работы по сооружению и расширению Либавского порта. СПб., 1899.

Krievijas inženieru darbos raksturīga tehniskā informācija par ostu modernizāciju un pārbūves inženiertehniskajiem aspektiem.

Latvijas Republikas ekonomikas jautājumiem un dzelzceļa satiksmes nozares attīstības un vēstures analīzei veltītais literatūras apjoms 20. gs. 20. – 30. gados ir lielākais no promocijas darbā minētās literatūras, ko nosaka valsts dzelzceļa ieinteresētība komunikācijā ar sabiedrību un Latvijas Republikas vadošo tautsaimniecības speciālistu viedokļi par valsts ekonomikas attīstību.

Latvijas Republikas dzelzceļa satiksmes infrastruktūras attīstībai no 1918. līdz 1938. gadam ir veltīts Latvijas Republikas 20 gadu jubilejai (1938) pieskaņots izdevums<sup>76</sup> „Latvijas dzelzceļi. 1918 – 1938”. Pārskats par Latvijas dzelzceļa darbu 20 gadu garumā bija vienīgais apkopojošais izdevums Latvijā 20. gs. 20./30. gados par Latvijas valsts dzelzceļa daudzpusīgo darbību. Darbā (autoru kolektīvs nezināms) galvenokārt ir analizēti Latvijas dzelzceļa tehniskie parametri, lokomotīvu, vagonu tips, īss ieskats Latvijas dzelzceļa transporta vēsturē līdz 1918. gadam, dzelzceļa ieņēmumi un izdevumi, jaunu dzelzceļa līniju būve Latvijā Republikā no 1918. līdz 1940. gadam, kuru izbūve daudzpusīgi aprakstīta, akcentējot Latvijas valsts jaunbūvējamo dzelzceļu līniju pozitīvo ietekmi uz valsts ekonomiku. Grāmatā norādīti galvenie valsts dzelzceļa sasniegumi 20 gadu laikā, neiedziļinoties problēmās, kas toreiz pastāvēja dzelzceļa transporta konkurencē ar autotransportu, kā arī nav analizēta valsts politikas ietekme uz dzelzceļa transporta saimnieciskās darbības rezultātiem.

Dzelzceļa politikas jautājumiem, infrastruktūras paplašināšanas un ekonomiskās attīstības izvērtējumam 20. gs. 20.-30. gados Latvijā ir veltītas vairākas apkopojošas publikācijas,<sup>77</sup> kas atspoguļo valsts dzelzceļa saimniecības kompleksu darbību, norādot dzelzceļa sasniegtos rezultātīvos rādītājus. Apkopojšie pārskati par Latvijas dzelzceļa darbību tradicionāli bija pieskaņoti dzelzceļa resora jubilejai (Dzelzceļu virsvaldes darbība. 1919.5.08. – 1924.5.08.) vai Latvijas valsts jubilejas „10” un „20” gadiem, kas arī noteica šo publikāciju galveno tendenci – akcentēt Latvijas dzelzceļa sasniegumus uz pārējo valsts ekonomikas nozaru fona, uzsverot specifisko un sarežģīto dzelzceļa transporta sistēmā un tā unikalitāti valsts transporta sistēmā kopumā.

<sup>76</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938.

<sup>77</sup> Dzelzceļu virsvaldes darbība. 1919.5.08. – 1924.5.08., Rīga, 1924.// Grunsteins R. Rokas grāmata. Latvijas dzelzceļi., Rīga, 1928.// Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938., Rīga, 1938.// Skujenieks M. Latvija 1918. – 1928.gados. Rīga, 1928.

Latvijas dzelzceļa sistēmu tās vēsturiskajā attīstībā Eiropas kopējā dzelzceļa tīkla kontekstā savā disertācijā<sup>78</sup> izvērtēja arī DZV direktors G. Klaustiņš, nepieskaroties Latvijas dzelzceļa transporta aktuāliem jautājumiem 20. gs. 20.-30. gados. Minētā disertācija izstrādāta, izmantojot tikai transporta nozares pētnieku izstrādātās disertācijas ārzemēs, pārsvarā vācu valodā. Latvijas valsts dzelzceļa tarifu politika analizēta M. Jākobsona disertācijā,<sup>79</sup> kur autors atsedz valsts dzelzceļa tarifu politikas izteikto sociālo raksturu. Savukārt tik aktuālajam jautājumam 20. gs. 30. gadu otrajā pusē – dzelzceļa un autotransporta savstarpējās konkurences analīzei savā disertācijā<sup>80</sup> bija pievērsies P. Sukse. Tajā P. Sukse uzsver, ka autotransporta ekspluatācija ir lētāka un perspektīvāka pārvadājumu nozare, bet dzelzceļa sistēmas ekspluatācijas unikalitāti aizstāv paša dzelzceļa resora darbinieki, kuriem to palīdz darīt neslēpts valsts protekcionisms valsts dzelzceļa transporta sistēmai.

Par Latvijas Republikas ekonomikas politiku, problēmām un to risinājumiem aktīvi rakstīja 20. gs. 20.-30. gadu tautsaimniecības speciālisti J. Bokalders, A. Ceihners, A. Aizslinieks trimdā, K. Balodis.

J. Bokalders 20. gs. 30. gados rakstīja,<sup>81</sup> ka Latvijai nevajadzētu iedziļināties Krievijas politiskajos apstākļos, jo PSRS tranzīts uz Latvijas ostām pie labām kaimiņattiecībām varētu sasniegt cariskās Krievijas laika eksporta preču apgrozījumu Latvijas teritorijā esošajās eksporta ostās. Viņš atzīst, ka rūpniecības nozarē būs grūti konkurēt Krievijas tirgū, jo industrializācijas process tur notiek sekmīgi un Latvijai rūpniecības preču noieta tirgu vajag meklēt Rietumeiropā.<sup>82</sup> 20. gs. 20. gados A. Klīve uzskatīja,<sup>83</sup> ka tieši Krievija varētu sniegt Latvijas rūpniecības precēm lielāko noieta tirgu un Rietumeiropas piesātinātajā tirgū Latvijai nav vērts konkurēt.

A. Bērziņš arī pauda viedokli, ka Rīga nepārprotami ir valsts saimnieciskais centrs<sup>84</sup> un 1934. gada 15. maija notikumi ir labvēlīgi ietekmējuši Latvijas rūpniecības un tirdzniecības attīstību, jo tikai radikāla rīcība valsts ekonomikas politiskajā

---

<sup>78</sup> Klaustiņš Gustavs disertācija (nepublicēta) „Dzelzceļa sistēmu pamatprincipi un izveidošanās”. - Rīga, 1936. gads.

<sup>79</sup> Stud. oec. Mārtiņš Jākabsons, matr. 18654. Rīga, 1938. „Latvijas valsts dzelzceļu tarifu politika”. Diplomdarbs. – Rīga, 1938.

<sup>80</sup> Stud. oec. Pēteris Sukse, matr. 4789, 1938. „Dzelzceļu un autosatiksmes politika Latvijā”. Diplomdarbs. - Rīga, 1938.

<sup>81</sup> Bokalders Jānis. Latviešu tirdzniecības un rūpniecības problēmas. - Rīga. 1932.

<sup>82</sup> Bokalders Jānis. Latviešu tirdzniecības un rūpniecības problēmas. - Rīga, 1932.

<sup>83</sup> Klīve Ādolfs. Piezīmes pie muižu saimnieciskās politikas. Saeimas runu stenogrāfisks novilkums. - Rīga, 1926, 86. lpp.

<sup>84</sup> Bērziņš Andrejs. Latviešu saimniecībai. Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras priekšsēdētāja Andreja Bērziņa runas 1934. – 1939. - Rīga, 1939, 53. lpp.

plānošanā varēja sakārtot tautsaimniecības segmentus – rūpniecību un tirdzniecību.<sup>85</sup> A. Ceihners atbalstā K. Ulmanim pēc 1934. gada 15. maija ir tiešs un lakonisks, „Kārļa Ulmaņa autoritārā valdība pēdējos piecos gados izpilda valdības galvas saimnieciskās politikas idejas un plānus; pilnīgi pārvar aso saimniecisko krīzi; dziļi reformē Latvijas saimniecisko iekārtu; izved noteiktu plānveidīgu saimniecisku politiku; rada Latvijā vēl nebijušu saimnieciskās rostības pakāpi un saimniecisko uzplaukumu”.<sup>86</sup>

Dažādi viedokļi bija Latvijas Republikas 20. gs. starpkaru perioda saimnieciskās un politiskās dzīves laikabiedriem par agrāro reformu un lauksaimniecības ekonomiskās attīstības modeļiem. Lauksaimniecībā saražotā produkcija līdzās rūpniecības precēm bija nozīmīgs dzelzceļa kravu pārvadājumu veids un ieņēmumu avots, tāpēc jaunu dzelzceļa līniju būvē atsevišķos Latvijas reģionos lielāks uzsvars bija uz lauksaimniecības preču apriti un izejvielu izstrādi, nekā uz rūpniecības preču pārvadājumiem. Jānis Bokalders rakstīja, ka pēc kara kopā ar pašnoteikšanās tiesībām uzplauka arī saimnieciskais egoisms<sup>87</sup> un Antantes valstis, savtīgu un egoistisku mērķu vadītas, nebija ieinteresētas Latvijas saimniecības uzplaukumā. J. Bokalders pozitīvi vērtēja agrāro reformu, kas pēc viņa domām bija latviešu zemniecības ne tikai ekonomiskā, bet arī garīgā atdzimšana.

Par sociāli ekonomiskajiem jautājumiem Latvijas vēsturē līdz 1. pasaules kara noslēgumam 1918. gadā publicētas vairākas zinātniskas monogrāfijas un vēstures rakstu apkopojumi<sup>88</sup> pēc 1945. gada, kas aptver bagātīgu faktoloģisko materiālu, bet ne vienmēr sniedz objektīvu sociālekonomisko norišu vērtējumu, ko nosaka izmantoto avotu veids un to pieejamība konkrētās publikācijas autoram. Dzelzceļa transporta vēstures jautājumiem šajās publikācijās ir pastarpināta loma un primārais ir saimniecības vēstures kopējās attīstības galvenās tendences.

Padomju okupācijas gados no 1940. līdz 1991. gadam dzelzceļa vēstures pētniecībai laika posmam no 1918. līdz 1940. gadam zinātniskajos pētījumos nebija pievērsta izvērstā uzmanība.

<sup>85</sup> Bērziņš Andrejs. Latviešu saimniecībai. Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras priekšsēdētāja Andreja Bērziņa runas 1934. – 1939. - Rīga, 1939, 143.lpp.

<sup>86</sup> Ceihners Alfrēds. Kārļa Ulmaņa saimnieciskā politika. - Rīga, 1939, 485.lpp.

<sup>87</sup> Bokalders Jānis (Profesors M.M.). Latvijas ekonomiski – ģeogrāfiskie pamati. Stokholma, 1947., 157.lpp.

<sup>88</sup> Aizsilnieks A. Latvijas saimniecības vēsture. 1914. – 1945. Zviedrija, 1968.// 20.gadsimta Latvijas vēsture: 1900. – 1918. - Rīga, 2000. – 1.sēj.// Крастынь Я. Очерки экономической истории Латвии 1900 – 1917. - Рига, 1968.// Стродс Х.П. Развитие сельскохозяйственного производства и торговля в Латвии. - Рига, 1985.

Dzelzceļa transporta būves jautājumi ir apskatīti A.Vermenska grāmatā<sup>89</sup> un N.Kozinska pētījumā<sup>90</sup>, kas novērtē dzelzceļa transporta vēsturi Krievijas impērijā un dzelzceļa līniju būvi Baltijas provincēs, kuru dzelzceļa transporta infrastruktūras tīkls skatīts kopējā Krievijas dzelzceļa tīkla attīstības kontekstā.

Krievijas impērijas Baltijas provinču tautsaimniecības kompleksa ekonomiskā attīstība un sakari ar atsevišķiem Krievijas industriālajiem un lauksaimniecības preču ražošanas rajoniem ir aplūkota vairāku sociāli ekonomiskās vēstures pētnieku darbos,<sup>91</sup> kas pierāda Latvijas teritorijā esošo ostu un dzelzceļa līniju izcilo nozīmi preču pārvadājumos Krievijas ārējā tirdzniecībā ar Eiropas tirgu.

1974. gadā Latvijas PSR tika izdota propagandas stilā sarakstītā grāmata „Магистраль дружбы”,<sup>92</sup> kuras autori bija Baltijas dzelzceļa darbinieki un vienīgais grāmatas uzdevums bija godināt vienotā Baltijas dzelzceļa simtgadi (1973). Šāds vienots dzelzceļa vēstures atskaites punkts Baltijas valstu vēsturē ir kritizējams, jo katras valsts dzelzceļu tīkls arī vienotās Krievijas impērijas sastāvā veidojās atšķirīgi. Konceptuāli norādītajam darbam nav zinātniskās vērtības, bet tikai populārzinātnisks Baltijas padomju republiku dzelzceļu vēstures pārstāsts. Atsevišķas darba nodaļas ir veltītas padomju dzelzceļa sasniegumiem un dzelzceļa infrastruktūras attīstībai, akcentējot atjaunošanas darbus pēc 2. pasaules kara postījumiem un piepilsētu dzelzceļa līniju elektrifikāciju pasažieru pārvadājumiem virzienā no Rīgas.

Līdzīga rakstura izdevumi bija arī Igaunijā<sup>93</sup> un Lietuvā, tomēr tie bija veiksmīgāki, jo pētījuma lielāko daļu aizņēma dzelzceļa transporta vēstures izklāsts konkrētajā valstī līdz 1940. gada padomju okupācijai. Abās monogrāfijās parādīta dzelzceļa vēstures loma valsts teritorijas satiksmes infrastruktūras attīstībā, bet trūkst sasaistes ar Baltijas teritorijā esošo Krievijas dzelzceļa tīkla funkcionēšanu, ko gan nosaka padomju laika historiogrāfijas objektīvā realitāte – atspoguļot sociālajās un ekonomiskajās attiecībās valsts līmenī saikni ar Krieviju.

---

<sup>89</sup> Верменский В.С. Возникновение железных дорог в России. - Москва, 1949.

<sup>90</sup> География путей сообщения. Под.ред. Н.Н.Козинского. - Москва, 1975.

<sup>91</sup> Очерки экономической истории Латвии 1860. - 1900./под.ред. М.И.Козина. - Рига, 1972.// Крастынь Я. Очерки экономической истории Латвии 1900 – 1917. - Рига, 1968.// Экономические связи Прибалтики с Россией. - Кишинев, 1968.// Ежегодник о аграрной истории Восточной Европы. - Ленинград, 1972.

<sup>92</sup> Магистраль дружбы. Рīga. 1974.

<sup>93</sup> 100 лет железных дорог Эстонии. Гусарова В., Карма О., Лукин. - Таллин, 1970. un Косаковский Т.И. Железные дороги Литви. - Вильнюс, 1975.

Rīgas – Orlas dzelzceļa līnijas posma Rīga – Daugavpils 130 gadu jubilejā kā pirmā Latvijas dzelzceļa vēsture ir aplūkota “Dzelzceļu tehniskās biedrības” brošūrā,<sup>94</sup> kur ietverti svarīgi fakti par dzelzceļa posma būves vēsturi, dzelzceļa līnijas tehniskie parametri un dažāda veida informācija par dzelzceļa ekspluatācijas vēsturi. Brošūrā paustas atziņas par vispārīgo dzelzceļa satiksmes ietekmi uz Baltijas provinču tautsaimniecību, nesniedzot Rīgas – Daugavpils dzelzceļa līnijas ekonomiskās darbības padziļinātu novērtējumu un dzelzceļam piegulošo rajonu sociāli ekonomiskās izmaiņas pēc dzelzceļa satiksmes atklāšanas.

Latviešu dzelzceļnieku trimdā sagatavotais izdevums „Latvijas dzelzceļi 1919 – 1940 (II daļa) un 1941 – 1945”<sup>95</sup> ir vienīgais dzelzceļa speciālistu veidotais pētījums par dzelzceļa transporta vēsturi Latvijā no 1919. līdz 1945. gadam, kurā objektīvi atspoguļota dzelzceļa ekspluatācija Latvijā, jo izdevuma autori bija Latvijas dzelzceļu darbinieki emigrācijā. Dzelzceļa transporta attīstības vērtējums balstās uz DZV vadošo inženieru E. Dravnieka, J. Leimaņa, J. Stakles vērtējumam par savu darba laiku Latvijas dzelzceļā, bet rakstu autoriem nebija pieejami dzelzceļa vēstures avoti un tādējādi publikācijās vērojams subjektīvisms un kompleksais dzelzceļa nozares redzējums, it sevišķi, par vācu okupācijas laiku (1941 – 1944). Latvijas valsts dzelzceļa vēsturei no 1918. līdz 1940. gadam atsevišķas nodaļas veltītas A. Aizsilnieka trimdā izdotajā monogrāfijā „Latvijas saimniecības vēsture. 1914 – 1945”<sup>96</sup>. Monogrāfijā autors norāda galvenās valsts dzelzceļu attīstības pamata tendences, bet, ņemot vērā, ka viņam nebija pieejami vēstures avoti par dzelzceļa ekspluatācijas jautājumiem, dzelzceļa darbības atspoguļojums bija kompilācija no pieejamiem publicētiem materiāliem par dzelzceļa darbības rezultātīvajiem rādītājiem apskatāmajā laika periodā. Tomēr A. Aizsilnieka darbā ir plašākais dzelzceļa darbības vērtējums pēc 2. pasaules kara, kas atspoguļo dzelzceļa infrastruktūras pārmaiņas divu pasaules karu rezultātā, kad Latvijas teritorijā mainījās sliežu ceļi.

Pēc Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas 1991. Gadā pirmais izdevums, kurā bija mēģinājums vērtēt dzelzceļa transporta vēsturi, pieskaroties arī Latvijas Republikas dzelzceļa transporta vēsturei kopumā 20.gs.20.-30.gados, bija T. Altberga un L. Ļubimova grāmata „Valsts valstī”.<sup>97</sup> Grāmata atbilstoši savam izmantošanas mērķim ir mācību materiāls dzelzceļa transporta

<sup>94</sup> Dzelzceļa zinātniski tehniskā biedrība. Rīgas – Dinaburgas dzelzceļam – 130 gadu. - Rīga, 1991.

<sup>95</sup> Latvijas dzelzceļi 1919-1940 (II daļa) un 1941-1945. – Florida, 1979.

<sup>96</sup> Aizsilnieks Arnolds. Latvijas saimniecības vēsture 1914. – 1945. - Zviedrija, 1968.

<sup>97</sup> Altbergs T. Ļubimovs L.Valsts valstī. - Rīga, 1992.



nozares studentiem, un nodaļa par dzelzceļa vēstures problemātiku ir konspektīvs un apkopjošs pārstāsts par dzelzceļa vēsturi Latvijā ar zinātniskās analīzes elementiem. Līdzīga rakstura izdevums<sup>98</sup> bija dzelzceļu darbinieku uzrakstītais mācību līdzeklis par dzelzceļa transporta sistēmu un tā ekspluatāciju, kurā dzelzceļa vēsture apskatīta vispārināti.

Latvijas dzelzceļa 80 gadu jubilejai VAS „Latvijas dzelzceļš” autoru kolektīvs sagatavoja jubilejas izdevumu „Latvijas dzelzceļam – 80”,<sup>99</sup> kurā pārstāsta formā atspoguļota dzelzceļa transporta vēsture Latvijā, un grāmatas lielāko daļu aizņem Latvijas dzelzceļa struktūrvienību darbības apraksts, dzelzceļa ekspluatācijas mērķi un uzdevumi. Cariskās Krievijas laikā būvētie dzelzceļi un to ekonomiskais pamatojums apskatīts uz izstrādātās disertācijas<sup>100</sup> bāzes tapušajā L. Malahovskas monogrāfijā,<sup>101</sup> kur uz bagāta vēstures avotu materiāla pamata atspoguļots Latvijas dzelzceļa transporta veidošanās sākums 19. gs. 2. pusē līdz 1. pasaules karam. Pētījuma pamatdoma – satiksmes ceļu paplašināšana Krievijā un dzelzceļa līniju būve Baltijas provincēs mijiedarbībā ar ostu modernizāciju (importa un eksporta dinamikas pieaugums) veicināja lauksaimniecības un rūpniecības attīstību Latvijas teritorijā un kopumā sekmēja Krievijas tirdznieciskos sakarus ar Eiropas tirgu. Monogrāfijā analizēta platsliežu dzelzceļa būves gaita un ostu modernizācijas procesi, kurus izraisīja strauja platsliežu dzelzceļa maģistrāļu būvniecība uz Latvijas lielākajām ostām – Rīga, Ventspils, Liepāja. Pētījumā aprakstīts līniju būves saimnieciskais pamatojums, izbūves problēmas, būvdarbu norise, dzelzceļa sabiedrību izveide, dzelzceļa kravu pārvadājumu apjoms un veids, kā arī dzelzceļa tīkla atkarība no kopējā Krievijas dzelzceļa tīkla un kravu piegādes rajoniem, kuri bija Krievijas „labības klēts” vai rūpnieciskās produkcijas piegādātāji no Maskavas un Sanktpēterburgas rūpnieciskās ražošanas rajoniem.

Pētījuma autore savā darbā analizē tikai lielo platsliežu tranzīta maģistrāļu būvi (Rīga – Daugavpils – Caricina, Liepāja – Romni un (Ribisnka) – Maskava – Ventspils) un to saimnieciskos rādītājus, kā arī lielo Latvijas ostu – Rīga, Liepāja un Ventspils modernizāciju, bet neapskata šaursliežu dzelzceļa būvi Latvijas teritorijā.

---

<sup>98</sup> Altbergs T., Balckars T., Bukovskis V., Eiduks J., Greckis V., Keruss J., Ribulis E., Sergejevs D., Smirnovs J., Voitkuns A., Zviedris A. Dzelzceļi. Vispārīgais kurss. – Rīga, 1996.

<sup>99</sup> Latvijas dzelzceļam – 80. - Rīga, 1999.

<sup>100</sup> Malahovska L. Dzelzceļu izbūve un ostu attīstība Latvijā 19.gs. otrā puse. Disertācija. – P.Stučkas Latvijas valsts universitāte. - Rīga, 1971.

<sup>101</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture 19. gs. otrā puse – 20. gs. sākums. - Rīga, 1998.

Vienīgais pētījums par Latvijas dzelzceļa ritošā sastāva vilcēj spēka - lokomotīvu tehnoloģiski vēsturisko attīstību ir Latvijas dzelzceļa muzeja speciālista sagatavotā monogrāfija „Latvijas dzelzceļa lokomotīves”.<sup>102</sup> Autors ir izpētījis lokomotīvu parka attīstību no 1858. gada, kad iegādātas pirmās lokomotīves Rīgas - Dinaburgas dzelzceļa kompānijai līdz pat šo tehnikas vēstures liecību liktenim 2. pasaules kara laikā un padomju okupācijas gados. Pētījums balstīts uz arhīvu fondu un preses materiālu studijām, dzelzceļa darbības pārskatos sniegtajām ziņām, kā arī publicētās literatūras analīzes.

Atsevišķas Latvijas transporta vēsturei veltītas nodaļas ir autoru kolektīva izveidotā pētījumā<sup>103</sup> par Latvijas vēsturi no 1900. gada līdz 1940. gadam. Dzelzceļa transporta vēstures atspoguļojumam atvēlēts ļoti mazs informatīvais lauks un šajos aprakstos ieskicētas dzelzceļa transporta attīstības galvenās tendences konkrētajā laika periodā.

Vienīgajai Latvijas Republikā 21. gadsimtā funkcionējošajai šaursliežu dzelzceļa līnijai (750mm) Gulbene - Alūksne veltītas divas grāmatas – „Vidzemes bānītis”<sup>104</sup> un „The Vidzeme Railway”,<sup>105</sup> kurās aplūkota šaursliežu dzelzceļa līnijā kā Latvijas industriālā mantojuma un kultūrvēstures elements un ieskicētas tūrisma iespējas Eiropas industriālā mantojuma apzināšanas un popularizācijas kontekstā.

Jaunākais pētījums par dzelzceļa vēsturi Latvijā ir Dzelzceļa muzeja speciālistu un VAS „Latvijas dzelzceļš” izdotais pētījums „Dzelzceļi Latvijā”<sup>106</sup> analizē dzelzceļa līniju būvi un attīstību Latvijas teritorijā no 1860. līdz 1991. gadam. Izdevuma struktūru veido īss populārzinātnisks stāsts par katru Latvijas dzelzceļa līniju hronoloģiskā to uzbūvēšanas secībā. Līdzās katras dzelzceļa līnijas aprakstam seko īss apraksts par visu dzelzceļa līniju stacijām un pieturas punktiem. Izdevumu bagātīgi ilustrē attēli, kartes un citi vēsturiskie dokumenti.

Lietuvas Republikā 21. gadsimtā iznākuši divi L. Žiemantas pētījumi<sup>107</sup> par dzelzceļa līnijām, kuras savulaik šķērsojušas Latvijas teritoriju – Sanktpēterburgas – Varšavas un Liepājas – Romnu dzelzceļa līnija. Pirmais pētījums par

---

<sup>102</sup> Altbergs T. Latvijas dzelzceļu lokomotīves. - Rīga, 2005.

<sup>103</sup> 20. gadsimta Latvijas Vēsture. Latvija no gadsimta sākuma līdz neatkarības pasludināšanai. 1900. – 1918. 1. sēj. – Rīga, 2000. // 20. gadsimta Latvijas Vēsture. Neatkarīga valsts. 1918. – 1940., 2. sēj. - Rīga, 2003.

<sup>104</sup> Altbergs T., Biedriņš A. Vidzemes bānītis. - Rīga, 2000. (atkārtoti 2008. gadā).

<sup>105</sup> Altbergs T., Biedriņš A. The Vidzeme railway. – Rīga, 2008.

<sup>106</sup> Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Dzelzceļi Latvijā. - Rīga, 2009.

<sup>107</sup> Žiemantas. L. Sankt Peterburgo – Varšuvos (nuo 1907m. Šiaures – Vakarų) Geležinkelis 1858 - 1915. – Vilnius, 2003. // Liepojos – Romnų Geležinkelis 1869 - 1915. - Vilnius, 2005.

Sanktpēterburgas – Varšavas dzelzeļu balstīts uz vēstures avotu materiālu, bet otrajā pētījumā pārsvarā izmantota iepriekš publicēto pētījumu kompilācija par dzelzeļa transporta vēsturi Lietuvā, kas arī nosaka šo pētījumu zinātnisko kvalitāti un izmantošanas iespējas.

Krievijas Federācijā apkopojosu pētījumu<sup>108</sup> par Krievijas dzelzeļa sistēmu cariskās Krievijas laikā ar bagātīgu ilustratīvo materiālu publicējis S. Bogatko, galvenokārt pievēršoties Krievijas dzelzeļa līnijām, kas ģeopolitisko pārmaiņu rezultātā atrodas tikai Krievijas sastāvā un vairs nav kādreizējās cariskās Krievijas dzelzeļa tīkla vienotajā veselumā. E. Sotņikovs apraksta<sup>109</sup> dzelzeļa vēsturi pasaulē, nošķirot dzelzeļa tīkla pieaugumu, vilciena tehnoloģiskā parka modernizāciju no dzelzeļa vēstures pirmsākumiem un tā lomu jebkuras valsts transporta sistēmas struktūrā. Pētījuma pamatdoma – dzelzeļš kopš tā būves pirmsākumiem 19. gs. sākumā 21. gadsimtā ir kļuvis par ātrāko sauszemes transporta veidu lielu kravu un pasažieru pārvadājumos, kuriem nav alternatīvas, it sevišķi, starpvalstu satiksmē.

Grāmatā „Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart. München”<sup>110</sup> aplūkota Vācijas dzelzeļa attīstība no 1919. gada līdz mūsdienām. Tomēr autoru izvēlētās hronoloģiskās robežas nav absolūtas. Viena šīs grāmatas nodaļa veltīta arī priekšvēsturei (Vorgeschichte), kas ir gandrīz 100 gadus ilgs periods pirms 1919. gada. Tas darīts ar nolūku, lai vispusīgāk un dziļāk atspoguļotu Vācijas dzelzeļa galvenās problēmas. 1919. gads Vācijas dzelzeļa vēsturē ir būtisks tādēļ, ka šajā laikā pēc 1. pasaules kara Vācijā tika izveidots valsts uzņēmums „*Deutschen Reichseisenbahnen*” un Veimāras Republikas satversmē tika noteikts, ka viss valsts dzelzeļš ir jāpārvalda centralizēti. Pirms tam dažādos Vācijas reģionos dzelzeļu pārvaldīja atšķirīgas institūcijas. Tā, piemēram, Bavārijā par dzelzeļu atbildēja „*Die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen*”, savukārt Prūsijā „*die Preußischen Staatseisenbahnen*”. Šīs grāmatas autori ir pievērsuši uzmanību ļoti plašam problēmu lokam. Pirmkārt, autori ir izvirzījuši 3 darba uzdevumus: kāds bija dzelzeļa juridiskais stāvoklis konkrētā vietā un laikā? Kā dzelzeļš tika finansēts un subsidēts? Salīdzināt dažādo dzelzeļa pārvaldīšanas stratēģiju stiprās un vājās pusēs. Otrkārt, autori ir pētījuši dzelzeļa kā darba devēja lomu vācu sabiedrībā, dzelzeļa

<sup>108</sup> Богатко С.А. Железные дороги России. История и современность в фотодокументах. - Санкт – Петербург, 1996.

<sup>109</sup> Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. - Москва, 1993.

<sup>110</sup> Lothar Gahl, Manfred Pohl. Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart. - München. 1999.

darbiniekiem piedāvātās sociālās garantijas un dzelzceļa darbinieku tēlu savās un citu acīs. Treškārt, dzelzceļa tautsaimniecisko nozīmi. Ceturkārt, dzelzceļa iekšpolitisko nozīmi, uzstādot jautājumu: cik ilgi valsts spēj pārvaldīt šādu uzņēmumu kā Vācijas dzelzceļš? Piektkārt, ir pētīta Vācijas dzelzceļa militārā un ārpolitiskā nozīme. Sākot no Versaļas miera līguma, Deivisa un Junga plānu atstāto ietekmi uz Vācijas dzelzceļa politiku un, visvairāk pievērsoties Vācijas dzelzceļam Trešā Reiha laikā, kad tas pildīja ne tikai militāras funkcijas, bet bija svarīgs faktors arī civiliedzīvotāju deportācijās un iznīcināšanā. Pēdējais jeb sestais darba uzdevums ir parādīt dzelzceļa straujo tehnisko progresu un ieviestās inovācijas aplūkotajā laikā.<sup>111</sup> Pētījums<sup>112</sup> par lokomotīvu attīstības vēsturi Vācijas dzelzceļā un dažām alternatīvajām idejām, kas nekad netika realizētas, piemēram, Vācijas iecere 1930. gadā uzprojektēt lokomotīvi „Schienenzeppelin” ar propelleriem, kas darbojas ar ūdeņradi kā degvielu un attīsta ātrumu no 182km/h līdz 230km/h. Baltijas reģiona dzelzceļam veltīts apkopojošs darbs<sup>113</sup> vācu valodā, bet ar vāju faktoloģisko materiālu.

H. Neimaņa grāmatā „Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten”<sup>114</sup> uzsver, ka 20. gs. starpkaru periodā dzelzceļa pārvadājumos bija iestājusies stagnācija ekonomiskās krīzes apstākļos, izveidojoties jaunām valstīm, augot konkurencei ar autotransportu. Savukārt J. Vestvuda izveidotajā dzelzceļa transporta atlasā<sup>115</sup> iekļauti shematiski visu pasaules valstu dzelzceļa tīkli. Attiecībā uz Latvijas Republikas dzelzceļa tīklu karti izvēle ir neveiksmīga no autora puses, jo neatspoguļo reālo situāciju Latvijas dzelzceļa transporta tīklā. Piemēram, norādīta Puikules – Daugules dzelzceļa līnija un Madonas – Lubānas dzelzceļa līnija, kas dabā neeksistē jau kopš 20. gadsimta. Tāpat arī Rīgas – Rūjienas dzelzceļā kravu un pasažieru pārvadājumi notiek tikai līdz stacijai „Skulte”, bet posms caur Limbažiem uz Rūjienu pasažieru un kravu satiksmei ir slēgts. Kartē norādīta arī stacija „Dricēni” kā nozīmīgs transporta mezgls, bet dabā šādas stacijas nav.<sup>116</sup>

---

<sup>111</sup> Lothar Gahl, Manfred Pohl. Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart. - München. 1999. S.11. – 12. Pieejams: [http://books.google.lv/books?id=jZgwxtnz8gsC&pg=PA9&hl=lv&source=gbs\\_toc\\_r&cad=4#v=onepage&q&f=false](http://books.google.lv/books?id=jZgwxtnz8gsC&pg=PA9&hl=lv&source=gbs_toc_r&cad=4#v=onepage&q&f=false) (skatīts: 26.01.2012.)

<sup>112</sup> Elfriede Rehbein. Klassiker des Schienen – stranges. - Leipzig, 1986.

<sup>113</sup> Hesselink G.H., Tempel N. Eisenbahnen im Baltikum. - Munnster, 1996.

<sup>114</sup> Neumann. H. Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten. - Leipzig, 1988.

<sup>115</sup> Westwood J. The historical atlas of world railroads. - London, 2009.

<sup>116</sup> Turpat, p.120.

ASV izdotajā B. Morgana monogrāfijā<sup>117</sup> „The Great Trains” apraksta kontinentu dzelzceļa transporta ģeogrāfiju Austrālijā, Ziemeļamerikā, Dienvidamerikā, kā arī lokālo transporta sistēmu Eiropā, atsevišķi nošķirot Lielbritānijas un Krievijas dzelzceļa tīklu.

Aviācijas transporta vēsture pētīta E.Brūveļa monogrāfijā,<sup>118</sup> kas apskata Latvijas aviācijas transporta vēsturi saskaņā ar izmantošanas veidu – 20. gs. 20./30. gados Latvijā aviāciju nošķīra pēc lietošanas veida: kara, jūras, aizsargu, satiksmes un sporta aviācijas<sup>119</sup>.

Jūras un daļēji ūdensceļu transporta vēsture atspoguļota autoru kolektīva izveidotajā enciklopēdijā<sup>120</sup>, kurā analizēta Latvijas ostu darbība, to ekonomiskie rādītāji, kuģu apkalpes, ievietotas izcilu Latvijas jūrnieku biogrāfijas, veidota vēsturiska sasaiste ostām ar dzelzceļa transporta attīstību Latvijā 19. gs. otrajā pusē.

Autotransporta vēstures izpētei veltītas E. Liepiņa grāmatas,<sup>121</sup> kas parāda autotransporta izmantošanas sākotni un tā vietu Latvijas transporta sistēmas struktūrā, galvenokārt pievēršot uzmanību autotransportam kā jaunam un ekskluzīvam transporta veidam, neapskatot tā konkurenci ar pārējiem satiksmes pārvadājumu dalībniekiem.

Vēstures npublicētie un publicētie avoti, periodiskie izdevumi un literatūra par dzelzceļa būves vēsturi un ekspluatācijas jautājumiem Latvijas sociālekonomiskās un politiskās vēstures izpētes kontekstā veido pamatu dzelzceļa transporta attīstības problemātikai starpkaru periodā 20. gs un ļauj izdarīt objektīvus secinājumus par dzelzceļa transporta ietekmi Latvijas Republikas sociālajā, ekonomiskajā un politiskajā dzīvē no 1918. līdz 1940. gadam.

---

<sup>117</sup> The Great Trains. Morgan B. - New York, 1973.

<sup>118</sup> Brūvelis E. Latvijas aviācijas vēsture. 1919.-1940. - Rīga, 2003.

<sup>119</sup> Brūvelis E. Latvijas aviācijas vēsture. 1919.-1940. - Rīga, 2003, 458. – 460.lpp.

<sup>120</sup> Latvijas jūrniecības vēsture. 1850-1950. - Rīga, 1998.

<sup>121</sup> Liepiņš E. Automobiļu vēstures lappuses. – Rīga, Zinātne, 1983.//Liepiņš E. Rīgas auto. - Rīga, 1997.//Liepiņš E. Rīgas auto. - Rīga, 2002.//Liepiņš E., Sereģins J. No Leitnera līdz Ērenpreisam. Velosipēdu rūpniecība Latvijā 100 gados. - Rīga, LIMF, 2008.

## **1.LATVIJAS DZELZCEĻA TRANSPORTA IZVEIDOŠANĀS NO 1859.GADA LĪDZ 1919.GADA 5.AUGUSTAM**

### **1.1. Dzelzceļa transporta sistēmas attīstība Latvijas teritorijā no 1859. gada līdz Latvijas Republikas proklamēšanai**

Latvijas sauszemes ceļu tīkla infrastruktūra bija izveidojusies vēsturisku apstākļu noteikta laika posmā no 13. līdz 15.gadsimtam.<sup>122</sup> Sauszemes ceļu izbūvi noteica Livonijas konfederācijas militāri stratēģiskās intereses, reģionālie saimnieciskie un administratīvās varas centri,<sup>123</sup> ostas un starptautisko sakaru nepieciešamība. Latvijas satiksmes ceļi veicināja Rīgas<sup>124</sup> kā Latvijas teritorijas vienota ekonomiskā centra izveidošanos.<sup>125</sup>

<sup>122</sup> Andrejsons V. Ceļi Latvijā. - Rīga, 2009. – 31lpp. //”13. – 15. gadsimtā bija izveidojies ceļu tīkls līdzīgs tam, kāds pastāv Latvijā tagad. Atsevišķu ceļu nozīme gan vairojās, gan mazinājās atkarībā no robežu maiņas un postījumiem karos, bet apdzīvotās vietas, gan arī tāpat postītas un atjaunotas, palika savās vietās”.

<sup>123</sup> Pavulāns V. Satiksmes ceļi Latvijā. XIII – XVII gs. - Rīga, 1971, 219lpp.//”Tā kā ceļi Latvijas teritorijā tika izmantoti tranzītam caur Rīgu, tad jāuzsver satiksmes ceļu virziena orientāciju. Rīga bija viena no galvenajām Austrumeiropas preču savāktuvēm un dabisku apstākļu dēļ izveidojās pie Daugavas kā pie galvenā Latvijas tranzīta ceļa agrākajos un attīstītajos viduslaikos. Taču Rīga ietekmēja arī sauszemes ceļu attīstības virzienus – visi lielākie Latvijas satiksmes ceļi orientējās uz Rīgu, nākot cauri latviešu apdzīvotajām teritorijām no lietuviešu, igauņu, baltkrievu, krievu apdzīvotajām zemēm”.

<sup>124</sup> Pavulāns V. Satiksmes ceļi Latvijā. XIII – XVII gs. – Rīga – 1971. – 137lpp.// „Atsevišķu Latvijas daļu – Kurzemes, Zemgales un Latgales savstarpējie sakari nebija visai nozīmīgi, jo tiem trūka ekonomiska pamata. Rīga bija vienīgā Latvijas pilsēta, kur saplūda preces no visām Latvijas malām (Kurzemes ostas apkalpoja galvenokārt Kurzemi un daļēji Zemgali). Tāpēc visi galvenie satiksmes ceļi virzījās uz šo tirdzniecības centru. Turpretim šķērscelņu tīkls bija daudz retāks. Izņēmums bija vienīgi Kurzeme, kur satiksmes ceļi saistīja iekšzemi ar turienes lielākajiem tirdzniecības centriem – Ventpili, Kuldīgu un Liepāju”.

<sup>125</sup> Pavulāns V. Satiksmes ceļi Latvijā. XIII – XVII gs. - Rīga,1971, 220lpp.

19. gs. pirmajā pusē Latvijā vienīgais pilsētu, starppilsētu un starpvalstu satiksmes līdzeklis bija zirgu pajūgs – personiskie pajūgi, pasta zirgi, diližansi, vieglie un smagie ormaņi pilsētās pasažieru un kravu pārvadājumiem un zemnieku pajūgi, kurus galvenokārt izmantoja muižu preču transportēšanai uz pilsētām un tirgiem. Otrs transporta infrastruktūras elements bija ūdenstransports, bet tam bija sezonāls raksturs iekšējo preču kravu un pasažieru pārvadājumos.

19. gs. beigās - 20. gs. sākumā tehniskajā ziņā ceļu būvniecība Eiropā, t.sk. arī Krievijā bija sasniegusi savu maksimuma punktu (nerunājot šeit par kvalitāti vai apkopes problēmām) un pieaugošās lielrūpniecības apstākļos un tai sekojošos kravu pārvadājumos ne Eiropas, ne Krievijas ceļu tīkls vairs nevarēja nodrošināt ražotāju prasības par preču piegādi patērētājam.<sup>126</sup> Nākošais soli industriālās ražošanas laikmetā tobrīd varēja būt tikai dzelzceļa satiksmes infrastruktūras būve konkrēto valstu teritorijās.

Dzelzceļam kā transporta uzņēmumam ar kravu un pasažieru pārvadājumu funkcijām piemīt divas raksturīgas īpašības:

1. Dzelzceļam jāapmierina valsts un sabiedrības prasības par saimniecisko darbību, pasažieru pārvadājumiem, valsts drošības apsvērumiem u.c.
2. Dzelzceļam kā uzņēmumam ir savas saimnieciskās intereses, kam jābūt līdzsvarā ar valsts un sabiedrības prasībām, bet saglabājot iespēju strādāt ar peļņu (saimnieciskais aprēķins).

Pirmās dzelzceļa sliedes Eiropā sāka izmantot pie dažāda profila derīgo izrakteņu raktuvēm 16. gs. vidū un tās kļuva izplatītas Lielbritānijā 18. gs.<sup>127</sup> pie ogļu ieguves raktuvēm. Pasaulē uz 18. gs. beigām bija trīs tehnoloģiskie atklājumi, veikti dažādos laika posmos – ritenis, sliedes un tvaika mašīna (Džeimss Vats patentēja 1769. gadā tvaika mašīnu), tos vajadzēja tikai apvienot vienā tehnoloģiskajā risinājumā, kas arī tika izdarīts 19. gadsimta sākumā un to nosauca par *dzelzceļu*.<sup>128</sup> Tehniskā progresa rezultātā, izmantojot sliedes, vagonus un 19. gs. 20. gados Lielbritānijā izgudroto lokomotīvi kā vilcēj spēku, bija atrisināti visi dzelzceļa būvei nepieciešamie priekšnoteikumi.

---

<sup>126</sup> Klaustiņš Gustavs disertācija „Dzelzceļa sistēmu pamatprincipi un izveidošanās”. - Rīga, 1936. 15.-16.lpp.

<sup>127</sup> The World Book Encyclopedia. Volume 16. - Chicago, 1997. p.105.

<sup>128</sup> Богатко С.А. Железные дороги России. История и современность в фотодокументах. - Санкт – Петербург. 1996, 43 с.

Dzelzceļa plaša profila saimnieciskās darbības izmantošana Eiropā sākās ar veiksmīgu tehnoloģiskā risinājuma ieviešanu, kad 1814. gadā savu konstruēto lokomotīvi izmēģināja Džordžs Stefensons un dzelzceļa ēras tehniskais risinājums bija nodrošināts, turpmākajos gados modernizējot lokomotīves tehniskos parametrus radās priekšnoteikumi dzelzceļa būvei Anglijā un kustības nodrošināšanai uz sliežu ceļiem.<sup>129</sup> Eiropā dzelzceļa kā sabiedriskā transporta un kravu pārvadājumu ēra sākās 1822. gadā Anglijā ar sliežu ceļa Stoktona – Dārlingtona būvniecību, kuru atklāja 1825. gadā.<sup>130</sup> Dzelzceļa satiksmei atvērtajam pirmajai līnijai pasaulē Dārlingtona – Stoktona bija komerciāls izmantošanas raksturs. Dārlingtonā bija ogļu ieguves vietas, bet Stoktona bija osta,<sup>131</sup> kur pa dzelzceļu atvestās ogles tika pārkrautas kuģos to tālākai tirdzniecībai.

19. gs. 30.gados dzelzceļa būvniecība norisinājās arī kontinentālās Eiropas valstīs – 1832. gadā Francijā, 1835. gadā Beļģijā un Vācijā, 1837. gadā Austrijā un citās valstīs.<sup>132</sup>

Krievijā 19. gs. 1. pusē visi preču un pasažieru pārvadājumi notika pa ūdensceļiem un sauszemē ar pajūgu transportu. Galvenā ūdensceļu satiksmes artērija bija Volgas upe, kas šķērsoja Krievijas apdzīvotākos rajonus tās Eiropas daļā.<sup>133</sup>

Atšķirībā no Rietumeiropas industriāli attīstītajām valstīm, Krievijā dzelzceļa būvniecības „bums” noritēja apmēram 20-30 gadus vēlāk nekā Rietumeiropā.

Pirmā publiskā koplietošanas dzelzceļa līnija Pēterburga – Carskoje Selo 26km garumā tika uzbūvēta 1837. gadā.<sup>134</sup> Carskoje Selo 1837. gadā uzbūvētā dzelzceļa līnija bija bez ekonomiskā pamatojuma,<sup>135</sup> bet vienlaicīgi tas bija piemērs, ka Krievijā var būvēt dzelzceļus un dzelzceļa transports bija Krievijas transporta sistēmas problēmu risinājums, kā arī viens no priekšnoteikumiem valsts ekonomikas straujai attīstībai. Laika posmā no 1837. līdz 1841.gadam Carskoje Selo dzelzceļā tika pārvadāti 2.5miljoni pasažieru, kas liecināja par minētās līnijas un jaunā transporta

---

<sup>129</sup> Weightman G. The industrial revolutionaries. The making of the modern world, 1776 – 1914. - New York, 2007. 126. – 128.p.

<sup>130</sup> 100 лет железных дорог Эстонии. Гусарова В., Карма О., Лукин. - Таллинн, 1970, 10.с.

<sup>131</sup> Neil Schlager, Josh Lauer. Science and Its Times. Volume 5. 1800 – 1899. - USA, 2000, 512.p.

<sup>132</sup> 100 лет железных дорог Эстонии. Гусарова В., Карма О., Лукин. - Таллинн, 1970, 12с.

<sup>133</sup> География путей сообщения. Под.ред. Н.Н.Козинского. - Москва, 1975, 24с.

<sup>134</sup> Turpat, 24с.

<sup>135</sup> 150 лет железным дорогам СССР :тезисы лекций [в 5 выпусках] /Министерство путей сообщения СССР. Прибалтийская ордена октябрьской революции железная дорога, Дорожный центр Научно-технической информации и пропаганды, Дорожный совет ветеранов железнодорожного транспорта, Первичная организация общества "Знание" ; составитель Я. А. Ванаг. Рига : [б.и.], 1987 (Ротапр. ДЦНТИ).1 вып. ; 21 см. 12.lpp.



veida popularitāti tikai 26km garajā posmā,<sup>136</sup> kas gan bija objektīvi noteikts ar Pēterburgas sociālās elites interesi par šo transporta veidu.

Krievijas valsts ekonomikas interesēs izmantojamā dzelzceļa vēsture sākās tikai 1842. gadā,<sup>137</sup> kad tika akceptēts projekts par pirmās komerciāli izmantojamās līnijas Maskava – Sanktpēterburga būvi. No 1843. gada būvētais un 1851. gadā atklātais Sanktpēterburgas – Maskavas dzelzceļš bija domāts kravu nogādāšanai no Krievijas centrālajiem un attālajiem rajoniem uz Baltijas jūru (Pēterburgas osta). Savukārt dzelzceļa tīkls Krievijas impērijā sāka veidoties pēc 1851. gada,<sup>138</sup> kad tika sākta dzelzceļa maģistrāles Pēterburga – Pleskava – Varšava – Vīne (1435mm) būvniecība ar Eiropas platsliežu dzelzceļam raksturīgo sliežu platumu, un tas bija pirmais dzelzceļš, kas savienoja starpvalstu dzelzceļa tīklu Eiropā. Minētās dzelzceļa līnijas savienoja Krievijas rūpniecības un tirdzniecības galveno rajonu – Maskavas ar Pēterburgas jūras ostu.<sup>139</sup>

Būtībā Krievija ieviesa dzelzceļu vienlaicīgi ar citām valstīm, tikai tās atbalsta infrastruktūra dzelzceļa transporta funkcionēšanai vēl nebija radīta uz nacionālās rūpniecības pamata atšķirībā no industrializētajām Eiropas valstīm, kas arī noteica Krievijas dzelzceļa problēmu cēloņus un turpmāko attīstību.

Pirmo dzelzceļu Krievijā sāka būvēt 19. gs. 40. -50. gados, kad lielrūpniecība tikko bija sākusi attīstīties, tādējādi ārzemēs vajadzēja nopirkt visu nepieciešamo dzelzceļa transporta funkcionēšanai – ritošo sastāvu, dažādas iekārtas, akmeņogles, kā arī izmantot ārzemju inženieru, mehāniķu un citu tehnisko darbinieku zināšanas. Lai gan varēja izmantot Krievijas dabas bagātības, dzelzceļa infrastruktūra sākotnēji pilnībā atbalstīja ārvalstu ekonomiku, neieguldot nacionālajā rūpniecībā saražoto materiāli tehnisko dzelzceļa infrastruktūras bāzi. Dzelzceļa būves sākotne Krievijā ir tikai viens no daudzajiem piemēriem, kas pierāda Krievijas nacionālās rūpniecības zemo kapacitāti un inovatīvu tehnoloģiju trūkumu rūpniecības produktu ražošanas jomā.

Savukārt Latvijas teritorijā rūpniecības apvērsums atšķirībā no pārējās Krievijas impērijas teritorijas sākās jau 19. gs. 30. gados, jo dzimtbūšanas atcelšana

<sup>136</sup> Богатко С.А. Железные дороги России. История и современность в фотодокументах. - Санкт – Петербург. 1996, 9 с.

<sup>137</sup> Weightman G. The industrial revolutionaries. The making of the modern world, 1776 – 1914. - New York, 2007. p.171.

<sup>138</sup> Davidova L.A. Sanktpēterburgas nozīme ārējā tirdzniecībā 19. – 20.gadsimtu mijā. – Starptautiskā zinātniski pētnieciskā konference. Latvijas dzelzceļi: Pagātne, Tagadne, Nākotne. Rakstu krājums. Sast. Ieva Pētersone. - Rīga, 2009, 13.lpp.

<sup>139</sup> География путей сообщения. Под. ред. Н.Н.Козинского. - Москва, 1975, 25с.

Kurzemē 1817. gadā un Vidzemē 1819. gadā<sup>140</sup> deva daudz brīva darbaspēka, un Rīga sāka veidoties par lielāko rūpniecības centru visā Baltijas reģionā.<sup>141</sup> Rīgā 1864. gadā pilsētas 92 uzņēmumos bija koncentrēti 87.2% visu Latvijas rūpniecības strādnieku<sup>142</sup> (5626 strādnieki no 6446 strādniekiem visā Latvijas teritorijā).

Veidojot tirdznieciskas attiecības ar Eiropas tirgu 19. gs. vidū un augot lauksaimniecības preču ražošanas apjomam Krievijas impērijas Eiropas daļas auglīgo zemju reģionos, aktuāls kļuva jautājums par saražoto preču transportēšanu līdz patēriņa tirgiem. Ņemot vērā Krievijas impērijas Eiropas daļas, t.sk. Baltijas provinču tuvumu Eiropas tirgiem, par ekonomiski izdevīgākajiem dzelzceļa līniju būves virzieniem perspektīvā bija virziens uz kādu no Baltijas jūras ostām<sup>143</sup> ar mērķi eksportēt lauksaimniecības produkciju. Baltijas jūrā esošajām Krievijas impērijas ostām bija atšķirīgs navigācijas periods – Sanktpēterburgas ostā – 209 dienas, Rēveles (Tallinas) ostā – 310 dienas, Rīgā – 313 dienas, Ventspilī – 334 dienas un Liepājā navigācija turpinājās visu gadu.<sup>144</sup> Krievijas impērijas Baltijas provinču esošajās Baltijas jūras ostās – Rīgā, Ventspilī un Liepājā bija ilgāks navigācijas periods un ģeogrāfiski tuvāka atrašanās vieta Eiropas preču noieta tirgum, kas noteica labāku konkurētspēju ar citām Krievijas teritorijā esošajām Baltijas jūras ostām.

Saskaņā ar A. Goļijevska 1838. gada projektu cāram Nikolajam I tika piedāvāts izbūvēt Krievijā 3 900km dzelzceļa līniju, no kurām viena plānotā Maskava – Vitebska – Viļņus – Beliajstoka – Varšava šķērsotu Baltijas guberņu teritorijas. 1839. gadā A.Safonova projekts paredzēja dzelzceļa līnijas Kurska – Rīga caur Smoļensku un Rēzekni būvi,<sup>145</sup> bet valdības līmenī abi projekti netika atbalstīti. Tai pašā laikā 1838.gadā N. N. Muravjovs piedāvāja projektu, kas paredzēja uzbūvēt Krievijā 21 000km dzelzceļa līniju, tai skaitā, Baltijas guberņās uzbūvēt dzelzceļa līnijas Pleskava – Rīga – Palanga un līniju Pēterburga – Pleskava – Viļņa – Grodņa –

---

<sup>140</sup> Bleiere D., Butulis I., Feldmanis I., Stranga A., Zunda A. Latvijas vēsture 20.gadsimts. - Rīga, 2005, 25.lpp.

<sup>141</sup> Latvijas vēsture. 20.gadsimts. - Rīga, 2005. 27lpp.

<sup>142</sup> Rīga. 1860 – 1917. - Rīga, 1978, 33.lpp.

<sup>143</sup> Rīga, Ventspils, Liepāja.

<sup>144</sup> Davidova L.A. Sanktpēterburgas nozīme ārējā tirdzniecībā 19. – 20. gadsimta mijā. – Starptautiskā zinātniski pētnieciskā konference. Latvijas dzelzceļi: Pagātne, Tagadne, Nākotne. Rakstu krājums. Sast. Ieva Pētersone. – Rīga, 2009, 15.lpp.

<sup>145</sup> 150 лет железным дорогам СССР : тезисы лекций [в 5 выпусках] / Министерство путей сообщения СССР. Прибалтийская ордена октябрьской революции железная дорога, Дорожный центр Научно-технической информации и пропаганды, Дорожный совет ветеранов железнодорожного транспорта, Первичная организация общества "Знание" ; составитель Я. А. Ваняг. Рига: [б.и.], 1987 (Ротапр. ДЦНТИ). 2 вып. 2.с.

Varšava. Minētajā virzienā no piedāvātā projekta 19. gs. 2. pusē uzbūvēja dzelzceļa līnijas Pēterburga – Varšava (1862. g.) un Pleskava – Rīga (1889. g.).

Par ekonomiski izdevīgākajām dzelzceļa līnijām Krievijā tika atzītas trīs potenciālās dzelzceļa maģistrāles - no Odesas caur Volīniju uz Liepāju, no Azovas jūras caur Harkovu uz Rīgu, no Volgas un Aizvolgas rajoniem caur Maskavu uz Pēterburgu, bet tālāk arī uz Ventspili, tādējādi paredzētajām dzelzceļa maģistrālēm vajadzēja sekmēt Pievolgas un Piedņepras apgabalos ražoto lauksaimniecības produktu noietu Eiropas tirgū.<sup>146</sup>

Dzelzceļa transporta vēsture Latvijā sākās 1859. gadā, kad tagadējo Latvijas teritoriju šķērsoja uzbūvētā līnija Sanktpēterburga - Pleskava – Viļņa – Varšava - Vīne, posmā Rītupe – Daugavpils,<sup>147</sup> tās kopējais garums Latvijas teritorijā bija 179km. Kopš 1860. gada, kad šo līniju nodeva pilnvērtīgā ekspluatācijā, Latvijas teritorija pirmo reizi vēsturē bija iekļauta globālajā Eiropas satiksmes infrastruktūras tīklā un vēsturiskā perspektīvā noteiktu iespēju attīstīt dzelzceļa būvniecību un ekonomiskos sakarus ar vēl nebijušu preču piegādes ātrumu Eiropas un vietējā tirgus patērētājiem.

Ideja par pirmās vietējās satiksmes dzelzceļa līnijas Rīga – Daugavpils (Dinaburga) būvi Latvijas teritorijā piederēja Rīgas Biržas komitejai, kurai jau 1853. gadā bija uzdots izveidot akciju sabiedrību dzelzceļa būvniecībai starp Rīgu un Daugavpili, bet neizdevās piesaistīt nepieciešamo finanšu kapitālu minētā projekta realizēšanai, un tikai 1857. gadā Rīgas tirdznieciskajām aprindām izdevās pārliecināt Krievijas valdību, ka Rīgas – Daugavpils dzelzceļš perspektīvā atbilst Krievijas vispārējām tirdzniecības interesēm - lauksaimniecības produktu eksportam caur Baltijas jūras ostām.<sup>148</sup>

Saskaņā ar sākotnējām iecerēm Rīgas – Daugavpils dzelzceļu paredzēja būvēt Daugavas kreisajā krastā caur Jelgavu un Bausku, kas vairāk atbilstu Kurzemes un Zemgales labības tirgotāju interesēm, bet stratēģisku iemeslu dēļ (Daugava kā dabīgs ūdens šķērslis militāram agresoram virzienā no Polijas caur Lietuvu kara gadījumā ar kādu no Eiropas lielvarām),<sup>149</sup> dzelzceļa līnijas virziens tika atzīts par nepareizu un Rīgas – Daugavpils dzelzceļa būves projekts tika realizēts Daugavas labajā krastā.

<sup>146</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture 19. gs. otrā puse – 20. gs. sākums. - Rīga, 1998.17.lpp.

<sup>147</sup> Latvija 19. gadsimtā. Vēstures apceres. - Rīga, 2000, 254.lpp.

<sup>148</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture 19.gs. otrā puse – 20.gs. sākums. - Rīga, 1998, 18.lpp.

<sup>149</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. – Rīga, 1938. – 499.lpp.//”Atzīmējams, ka pirmajā šā dzelzceļa projektā bija paredzēts līniju no Rīgas vilkt uz Daugavpili caur Jelgavu un Bausku, bet pēc Krievijas militāro iestāžu pieprasījuma dzelzceļš bija jāuzbūvē gar Daugavas labo krastu”.

Apstiprinātais projekts paredzēja Rīgas – Daugavpils dzelzceļa būvi Daugavas labajā krastā 3 – 5 km attālumā no Jaunjelgavas un Jēkabpils un 1 km pirms Daugavpils pilsētas. Ar laiku, ņemot vērā Daugavpils cietokšņa stratēģiskās intereses, dzelzceļa līnija tika pagarināta līdz cietoksnim, un pilsētas teritorijā uzcelta pasažieru stacija. Dzelzceļa izbūvei nepieciešamā zeme tika atsavināta uz brīvprātīgu līgumu pamata<sup>150</sup> un Rīgas pilsēta Rīgas – Daugavpils dzelzceļa būves vajadzībām uzdāvināja zemes gabalu Daugavpils dzelzceļa stacijas uzcelšanai Rīgā, kā arī zemi dzelzceļa uzbēruma būvniecībai no Rīgas līdz Ogresi. Dzelzceļa būvdarbi ritēja no 1858. gada pavasara līdz 1860. gada pavasarim, bet dzelzceļa satiksmi līnijā Rīga – Daugavpils oficiāli atklāja 1861. gada 12. janvārī.<sup>151</sup> Dzelzceļa līnija Rīga - Daugavpils bija orientēta gan uz preču, gan uz pasažieru pārvadājumiem, par ko liecina 48 pasažieru vagonu<sup>152</sup> parks.

Līdz ar ekspluatācijā 1868. gadā nodoto dzelzceļa posmu Vitebska – Orla,<sup>153</sup> dzelzceļa maģistrāle Rīga – Orla piesaistīja svarīgus Krievijas melnzemes joslas labības audzēšanas rajonus, kas atradās starp Volgas un Dņepras upi.

Krievijas dzelzceļa tīkla paplašināšanas gaitā Rīgas - Orlas dzelzceļu 1871. gadā pagarināja līdz Caricinai (Volgograda),<sup>154</sup> kā rezultātā izveidojās tieša un abpusēja preču piegāde starp Rīgas ostu un Krievijas Pievolgas un Lejaspievolgas rajonu. Preču tranzīta maģistrāles uzbūvētie posmi ārpus Latvijas teritorijas aptvēra Krievijas melnzemes centrālos rajonus, radot labvēlīgus apstākļus labības eksportam caur Rīgas ostu.

Rīgas - Daugavpils dzelzceļa posms kā noslēdzošais Rīgas – Caricinas (Volgogradas) maģistrālē, sekmēja preču apgrozījumu starp Pievolgas un Krievijas melnzemes centrālajiem rajoniem un Rīgas ostu, tādējādi veicinot vēl lielāku Krievijas tirdzniecisko sakaru nostiprināšanos ar Eiropas tirgu caur Baltijas provincēm.

---

<sup>150</sup> Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Рига – Орловской железной дороги ко дню 50 – летия постройки Рига – Двинского участка как самостоятельной в свое время Рига – Динабургской железной дороги., Рига, 1911., 2.см.

<sup>151</sup> Iekšzemes ziņas//Mājas Viesis. – 1862. – Nr.1.

<sup>152</sup> Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Рига – Орловской железной дороги ко дню 50 – летия постройки Рига – Двинского участка как самостоятельной в свое время Рига – Динабургской железной дороги. - Рига, 1911, 2.см.

<sup>153</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938, 499.lpp

<sup>154</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture. XIX gadsimta otrā puse – XX gadsimta sākums. - Rīga , 1998, 33.lpp.

Rīgas – Daugavpils dzelzceļš beidzās Rīgā aptuveni 12km no Bolderājas apdzīvotās vietas un 11km no apdzīvotās vietas Mīlgrāvis, kur daudz lielo kuģu izkrāva savas kravas. Dzelzceļa līnija Rīga – Mīlgrāvis tika atklāta satiksmei 1872. gadā un līdzās preču pārvadājumiem uz Rīgas ostas teritoriju tā pildīja arī sociālās funkcijas – apkalpoja Krievijas kara hospitāli pie mūsdienu stacijas „Brasa”.

1870. gadā pamatojoties uz Rīgas – Bolderājas līnijas aktualitāti, tika realizēts būves projekts, izstrādāti statūti, tehniskie noteikumi, zemju atsavināšanas plāni. “Bolderājas dzelzceļa sabiedrība” satiksmi pa šo dzelzceļu atklāja 1873. gadā.<sup>155</sup> Dzelzceļa garums no Rīgas dzelzceļa mezgla līdz Bolderājas miestam bija 15.658 verstis<sup>156</sup>(16.7km). 1868. gadā Rīgas - Daugavpils dzelzceļš tika pagarināts līdz Vitebskai,<sup>157</sup> kas nodrošināja Rīgas ostai preču piegādi eksportam un pilsētas pašas patēriņam no Krievijas apgabaliem.

Abas dzelzceļa līnijas: Rīga – Mīlgrāvis un Rīga – Bolderāja bija integrētas un saimnieciski orientētas uz dzelzceļa līniju Rīga – Daugavpils. Šīs dzelzceļa līnijas veidoja dzelzceļa tīklu ar nosaukumu „Rīgas mezgls” (sk.4. karti), kas pilsētai nodrošināja tās no centra attālajiem pilsētas rajoniem sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem un uzņēmējiem.

Rīgas – Daugavpils dzelzceļā tika ierīkotas 14 stacijas, no kurām 10 bija ar tipveida arhitektūru, izņemot Rīgas, Skrīveru, Krustpils un Daugavpils staciju.<sup>158</sup> Tipveida arhitektūra paredzēja plašu uzgaidāmo zāli, dežuranta telpas un 2. stāvā parasti 4 telpas stacijas darbiniekiem.

Iespējams, ka drīz pēc Rīgas – Daugavpils dzelzceļa izbūves Latvijā pirmais derīgo izrakteņu pārvadāšanai būvētais dzelzceļš 19. gadsimta otrajā pusē bija starp Salaspils dzelzceļa staciju un ģipšakmens raktuvēm netālu no Daugavas, kuram bija 1000mm platums,<sup>159</sup> bet nav vēsturisko datu par tā ekspluatācijas sākumu (pastāvēja līdz 1965. gadam).

---

<sup>155</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938, 500.lpp

<sup>156</sup> Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Рига – Орловской железной дороги ко дню 50 – летия постройки Рига – Двинского участка как самостоятельной в свое время Рига – Динабургской железной дороги. - Рига, 1911,60.cm.

<sup>157</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture. XIX gadsimta otrā puse – XX gadsimta sākums. - Rīga, 1998, 33.lpp.

<sup>158</sup> Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Dzelzceļš Latvijai. Latvija dzelzceļam. Rīga – Daugavpils 150. - Rīga, 2011, 81.lpp.

<sup>159</sup> Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Dzelzceļš Latvijai. Latvija dzelzceļam. Rīga – Daugavpils 150. - Rīga, 2011, 34.lpp.

Projekti par Rīgas – Jelgavas dzelzceļa būvi tika izskatīti jau 19. gs. 50. gados, kad nodibinājās “Jelgavas Dzelzceļu sabiedrība”, kura savas darbības sākumā vēlējās piesaistīt finanšu kapitālu ar valsts aizņēmuma obligāciju palīdzību nevis akciju veidā, bet valsts iestādes tam nepiekrita, jo obligācijas bija tikai parādzīmes, savukārt akciju kapitāls bija ar īpašuma vai valsts garantijas segumu.<sup>160</sup> Līdz 1867. gadam dažādu iemeslu dēļ neizdevās sākt Rīgas - Jelgavas dzelzceļa būvniecību, jo “Jelgavas Dzelzceļa sabiedrības” finanšu plāni un atsevišķu potenciālo investoru nesaskaņas kavēja projekta realizāciju. 1867. gadā nodibināja „Rīgas tirgotāju un Kurzemes muižnieku biedrību”,<sup>161</sup> kuras mērķis bija arī uzbūvēt Rīgas – Jelgavas dzelzceļa līniju un pagarināt to līdz krustojumam ar Kauņas – Liepājas dzelzceļu, kad pēdējais tiks uzbūvēts, bet būvniecība netika uzsākta.

Tikai 1867. gadā nodibinātā “Rīgas – Jelgavas dzelzceļa sabiedrība” sāka projekta realizāciju. Vilcienu un pasažieru satiksme dzelzceļa līnijā Rīga – Jelgava tika atklāta 1868. gada novembrī<sup>162</sup> un aktuāls bija jautājums par līnijas sasaisti ar Liepājas dzelzceļu.<sup>163</sup> 1869. gadā Liepājas - Romnu dzelzceļš virzienā no Liepājas bija savienots ar Kaišadori (Lietuva) un par reālāko krustpunktu ar Jelgavas dzelzceļu tika uzskatīts tā pagarinājums līdz Mažeīķu dzelzceļa stacijai, tādējādi dzelzceļš no Rīgas līdz Mažeīķiem vēsturiskajā perspektīvā būtu 124 verstis (132.2 km) garš.<sup>164</sup>

1872. gada martā uzsāka Jelgavas dzelzceļa pagarinājuma izbūvi līdz Mažeīķiem un to nodeva ekspluatācijā 1873. gada novembrī<sup>165</sup> un dzelzceļa līnijas Rīga – Jelgava – Mažeīķi garums bija 86.3 verstis (92km).

Kopš Jelgavas dzelzceļa izbūves, Baltijas provinču un Krievijas tirdznieciski rūpnieciskās aprindas bija ieinteresētas nogādāt preces virzienā uz Eiropas tirgu Rīgas ostas navigācijas pārtraukuma laikā (novembris – marts), izmantojot šai nolūkā Kēnigsbergas (Kaļiņingradas) ostu.

---

<sup>160</sup> Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Рига – Орловской железной дороги ко дню 50 – летия постройки Рига – Двинского участка как самостоятельной в свое время Рига – Динабургской железной дороги. - Рига, 1911, 54.см.

<sup>161</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture. XIX gadsimta otrā puse – XX gadsimta sākums. - Rīga, 1998, 38.lpp.

<sup>162</sup> LVVA, 3716.f., 1.apr., 2.l., 57.-66.lp.

<sup>163</sup> LVVA, 3716.f., 1.apr., 2.l., 57.-66.lp.

<sup>164</sup> LVVA, 3716.f., 1.apr., 2.l., 57.- 66.lp.

<sup>165</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture. XIX gadsimta otrā puse – XX gadsimta sākums. - Rīga, 1998, 38.lpp.

Jelgavas dzelzceļa tirdznieciskais rajons vairāk bija saistīts ar tam piegulošo dzelzceļa tranzīta maģistrāļu kravu pārvadājumiem, kas tika novirzīti uz Rīgas ostu un pēc Ventspils dzelzceļa izbūves (1904) daļēji arī uz Ventspils ostu, kopumā kāpinot Baltijas tranzīttirdzniecības apjomu.

Rīgas – Tukuma dzelzceļa būves darbi tika sākti 1875. gadā un pabeigti 1877. gadā.<sup>166</sup> Dzelzceļa būves darba izmaksas sadārdzināja kompensācija par zemes atsavināšanu.<sup>167</sup>

Tukuma dzelzceļa tirdznieciskais rajons nebija plašs, jo dzelzceļa ekspluatācijas sākumā ienākumus nodrošināja tikai pasažieru pārvadājumi uz populārākajām Jūrmalas atpūtas vietām. Preču pārvadāšana pa Tukuma dzelzceļu notika pārsvarā vasarā no Rīgas līdz Smārdei, jo dzelzceļš bija uzbūvēts smilšainā un purvainā apvidū, kā rezultātā sliktu pievadceļu dēļ rudenos un pavasaros bija apgrūtināta preču pievešana līdz dzelzceļam. Sliktās dzelzceļa satiksmes infrastruktūras un dzelzceļa līnijas dažu tehnisko problēmu dēļ (vilcienu tukšgaita, jo nebija vagonu un lokomotīvu griezuļa), kravu pārvadājumi pa dzelzceļu bija nelieli.

Tukuma dzelzceļš veicināja saimniecisko sakaru attīstību Kurzemes guberņā, jo vietējās tirdznieciskās aprindas varēja savas ekonomiskās aktivitātes saistīt ar dzelzceļa līnijas iespējam kravu pārvadājumos, savukārt Jūrmalas kūrvieta popularitāte nebūtu iedomājama bez pasažieru pārvadājumiem, ko nodrošināja Rīgas - Tukuma dzelzceļš.

Liepājas – Romnu dzelzceļa būvē līdzās Krievijas melnzemes guberņu tirdznieciskajām aprindām ieinteresēti bija arī Liepājas pilsētas tirgotāji, kā arī Rīgas Biržas komiteja, kurai arī ekonomiski pamatota likās ideja par Rīgas ostas eksporta operāciju alternatīvu navigācijas pārtraukuma laikā Rīgas jūras līcī. Krievijas ekonomiski aktīvās uzņēmēju daļas interese par labības piegādi un realizāciju Eiropas tirgū saskanēja ar Krievijas valdības politiku kopumā, kas centās mazināt Prūsijas ostas Kēnigsbergas nozīmi Krievijas eksporta tirdzniecībā.

Liepājas – Romnu dzelzceļa būvei svarīgi bija šādi faktori:

1. Vedot preces uz Liepāju, tās nevajadzēja pārkraut uz robežām, preču eksportieri varēja ietaupīt izdevumus un laiku.

<sup>166</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938, 501.lpp

<sup>167</sup> LVVA, 4589.f., 1.apr., 58.l., 2. – 3.lp.

2. Eksportējot preces caur Liepājas ostu, maksājumi par preču pārvadājumiem būtu atbilstoši Krievijas naudas kursam, neatkarīgi no naudas svārstībām ārzemēs.
3. Pārvadājot preču kravas no Kurskas apgabala uz Liepāju, tās tikai divas reizes būtu jānodod citai dzelzceļa pārvaldei, savukārt ceļš uz Kēnigsbergu prasītu septiņu dzelzceļa līniju un sešu dzelzceļa pārvalžu pakalpojumus.<sup>168</sup>

1869. gadā sāka Liepājas – Romnu dzelzceļa tranzīta maģistrāles būvi, un posmā Liepāja – Kaišedore satiksmi atklāja 1871. gada septembrī. 1873. gada septembrī uzbūvēja dzelzceļa atzaru no Radzivilišķiem līdz Kalkūniem uz Sanktpēterburgas - Varšavas dzelzceļa. Atlikušo posmu līdz Romniem sāka būvēt 1872. gadā un satiksmi no Liepājas uz Romniem atklāja 1874. gadā.

Kopumā Liepājas - Romnu dzelzceļa tirdznieciskais rajons bija saistīts ar Krievijas melnzemes guberņām - Kurskas, Harkovas un Poltavas, no kurām labības eksports sevišķi pieauga ziemas mēnešos, savukārt kritās vasarā, bet kopumā dzelzceļa maģistrāle bija ekonomiski izdevīga arī vasaras laikā.

Strauji attīstoties dzelzceļa satiksmei 19.gs. beigās, ar katru gadu pieauga pārvadāto preču apjoms, kā rezultātā dzelzceļa līnijām Latvijas teritorijā jūtami palielinājās noslodze. Preču pievedumam pa dzelzceļu bija sava specifika, proti, tā bija pakārtota ostu navigācijas sezonas raksturam. Piemēram, laika posmā no decembra līdz martam preču pievedums Rīgā bija minimāls, tas aktivizējās pavasarī un apgrozījuma maksimumu sasniedza oktobrī. Liepājas neaizsalstošajā ostā nevarēja pieņemt tik daudz kravas, cik piegādāja Liepājas – Romnu dzelzceļš, savukārt preču novirzīšana uz citām jau uzbūvētajām dzelzceļa līnijām nebija ekonomiski pamatota.

Ideja par dzelzceļa būvniecību Ventspils virzienā bija vietējo tirgotāju izteikta jau 19. gs. 70. gados, bet dažādu iemeslu dēļ (nelabvēlīgās sekas Krievijas valsts ekonomikā pēc krievu – turku kara 1877. – 1878. gadā, agrārā krīze pasaulē un zemās labības cenas, kā arī rūpniecības krīze Krievijā 1881. – 1882. gadā), tika novilcināta līdz pat 1897. gadam, kad “Ribinskas - Bologojes Dzelzceļa sabiedrība” saņēma koncesiju Tukums – Ventspils dzelzceļa posma kā Ventspils – Maskavas dzelzceļa tranzīta maģistrāles noslēdzošā posma būvei. 1901. gadā atklāja satiksmi posmā Tukums – Ventspils un Krustpils – Zilupe – Maskava, savukārt Daugavas

<sup>168</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture 19. gs. otrā puse – 20. gs. sākums. - Rīga, 1998, 66.lpp.



kreisajā krastā, lai izvairītos no preču vagonu sastrēgumiem, 1904. gadā atklāja dzelzceļa līniju Tukums – Jelgava – Krustpils. Minētie dzelzceļa posmi Latvijas teritorijā veidoja maģistrāles Ventspils – Maskava vietējas nozīmes tranzīta pārvadājumu maģistrāli posmā Ventspils – Zilupe caur Tukumu, Jelgavu un Krustpili.

Uzbūvētais Rīgas -Ventspils dzelzceļš ekonomiski nozīmīgs kļuva 1901. gadā, kad bija uzbūvēts Krustpils - Zilupes dzelzceļa posms un 1904. gadā atklāti divi dzelzceļa posmi Jelgava – Tukums (caur Līvberzi) un Jelgava – Krustpils<sup>169</sup> (caur Iecavu un Vecumniekiem). Ventspils – Maskavas dzelzceļš pēc saviem inženiertehniskajiem risinājumiem bija vispiemērotākais dzelzceļš kravu un pasažieru pārvadājumiem un pa to varēja attīstīt lielāku ātrumu nekā citās dzelzceļa līnijās.<sup>170</sup>

Rīgas -Ventspils dzelzceļa tirdznieciskais rajons bija svarīgs Krievijas linu, labības un kaņepāju un rūpniecības preču, to izejvielu pārvadāšanā,<sup>171</sup> bet kopš 20. gs. sākuma arī lopkopības produktu (olas, sviesta) ražošanā eksportam.

Līdzās preču kravu apjomam, ko Ventspils osta eksportēja no sava tirdznieciskā rajona, kas piegūla dzelzceļam, tā papildus eksportēja preču pārpalikumu no Baltijas jūras aizsalstošajām ostām, tādējādi netieši piesaistot sev šo ostu tirdznieciskos rajonus.

Lai gan līniju virzienu izvēle Latvijas teritorijā, piesaistot Krievijas dzelzceļa maģistrāles Latvijas lielajām pilsētām un ostām, bija veiksmīga, tomēr dzelzceļu būve valstij izmaksāja ļoti dārgi un nelabvēlīgi ietekmēja valsts budžetu.<sup>172</sup> Dzelzceļu būvei sākumā piešķirtās koncesijas<sup>173</sup> (atļauju būvēt dzelzceļu) tiesības ilgtermiņā attiecībā uz valsts dzelzceļa politiku sevi tomēr nebija attaisnojušas. Dzelzceļa sabiedrību progresējošie parādi Valsts kasei un neregulārie maksājumi dzelzceļa akciju<sup>174</sup> sabiedrību akcionāriem<sup>175</sup> noteica Krievijas valsts dzelzceļa politikas maiņu, kas noteica lielo dzelzceļa maģistrāļu izpirkšanu<sup>176</sup> no privātajām

<sup>169</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938, 504.lpp

<sup>170</sup> Вульфова А. Повседневная жизнь Российских железных дорог. - Москва, 2007, 299.c.

<sup>171</sup> География путей сообщения. Под ред. Н. Н. Козинского. - Москва, 1975, 25с.

<sup>172</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture 19.gs. otrā puse – 20.gs. sākums. – Rīga, 1998, 96.lpp.

<sup>173</sup> Latviešu konversācijas vārdnīca. – 9.sēj. Rīga, 1933. – 17265.sleja.//Akts, ar ko kāda publiska uzdevuma izpildīšanu nodod privātai personai, koncesionāram. Vienpusīgs akta un līguma apvienojums, kas nosaka koncesionāra mantiskās attiecības ar valsti, piemēram, pēc kāda laika dzelzceļa līnija nododama valstij un ko par to saņem koncesionārs (izvilkums).

<sup>174</sup> Latviešu konversācijas vārdnīca. – 1.sēj. - Rīga, 1927.-1928, 181.lpp.//”Korporācija, kuras pamatkapitāls sadalīts vienlīdzīgās daļās un biedru atbildība aprobežojās ar daļas iemaksu”.

<sup>175</sup> Latviešu konversācijas vārdnīca. – 1.sēj. - Rīga, 1927.-1928,182.lpp. //”Akciju sabiedrības biedrs”.

<sup>176</sup> 19. gs. 80. gados tikai 4% visu Krievijas dzelzceļu piederēja valstij, tad (19. gs.) 90. gados – pāri par 1/3, bet 20. gs. sākumā – jau nedaudz mazāk par 2/3. Avots: Malahovska L. Dzelzceļu izbūve un ostu

dzelzceļa sabiedrībām valstij par labu. Tikai diviem dzelzceļiem Krievijas milzīgajā teritorijā – Carskoje Selo (Sanktpēterburga) un Rīga – Daugavpils izbūves laikā nebija noteikti līgumos valdības tiesības izpirkt tos vidējā termiņā 20 gados,<sup>177</sup> kas parasti tika attiecināts uz visām jaunbūvējamajām dzelzceļa līnijām Krievijā. Tomēr valsts un dzelzceļa sabiedrību savstarpējo pārrunu rezultātā Rīgas – Daugavpils dzelzceļš 1894. gadā<sup>178</sup> pārgāja valsts īpašumā.

Tomēr vēl 20. gs. 30. gadu beigās Vācijas un Anglijas diplomātiskie pārstāvji pieprasīja Latvijas Republikai, lai tā izpērk visas vācu un angļu uzņēmējiem piederošās dzelzceļa būves obligācijas no cariskās Krievijas laika, pamatojot to ar apstākli, ka tobrīd (20. gs. 30. gadu beigās) dzelzceļa līnijas atrodas Latvijas teritorijā.<sup>179</sup>

Valstij izpērkot dzelzceļus Krievijā 19. gs. 80. gados sākās masu pasažieru pārvadājumi, līdz tam nereti bija situācija, kad no viena privātā dzelzceļa uz otru pasažieriem vajadzēja pārsēsties,<sup>180</sup> jo citādi nebija iespējams aizbraukt no viena galapunkta uz otru. Piemēram, 1896. gadā Krievijā no 50.5mlj. pasažieru 1. klasē bija pārvadāti 700 000, 2. klasē 5 100 000, 3. klasē 42 400 000 pasažieru.<sup>181</sup> Pasažieru vilcieni 20. gs. sākumā Krievijā vidēji līnijā kursēja 2-3 reizes dienā, to ātrums bija 20 – 25km/h un kopējais sastāva svars aptuveni 200 – 300 tonnas.<sup>182</sup> Vilciena ātrums zināmā mērā bija tik mazs tāpēc, ka nereti pasažieriem brauciens ar vilcienu bija arī daļa no izklaides, ņemot vērā jaunā transporta piedāvātās iespējas. Savukārt kravas vilcieni ātrums bija vidēji 70 – 90km/h stundā<sup>183</sup> un tiem bija priekšrocība attiecībā pret pasažieru vilcieni sastāviem.

Izņemot Ventpils – Maskavas dzelzceļu, kas piederēja „Ribinskas dzelzceļa sabiedrībai” (koncesija saņemta 1897. gadā),<sup>184</sup> pārējās divas Latvijas teritorijā esošās platsliežu dzelzceļa līnijas Rīga – Caricina (Rīga – Daugavpils Latvijas teritorijā) un Liepāja – Romni (Liepāja – Vaiņode Latvijas teritorijā) laika posmā no

---

attīstība Latvijā 19. gs. otrā puse. - Rīga, 1971, 89.lpp.

<sup>177</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture 19. gs. otrā puse – 20. gs. sākums. - Rīga, 1998, 98.lpp.

<sup>178</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938, 502.lpp.

<sup>179</sup> Leits A. Buržuāziskās Latvijas ekonomika un saimnieciskie sakari (1929 – 1939). Apcerējumi.- Rīga, 1958, 121. – 122.lpp.

<sup>180</sup> Вульффов А. Повседневная жизнь Российских железных дорог. – Москва, 2007, 257.с.

<sup>181</sup> Turpat,250.с.

<sup>182</sup> Никольский А. Паровозы. Серия С. – Москва, 1997, 8.с.

<sup>183</sup> Turpat, 10.с.

<sup>184</sup> Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Latvijas dzelzceļi. – Rīga, 2009. (Latvijas dzelzceļa staciju vēsturiskie nosaukumi un izbūve), 90.lpp.

1891. līdz 1896. gadam<sup>185</sup> pārgāja Krievijas valsts īpašumā. Jāpiebilst, ka pirmais Latvijas teritorijā par Krievijas valsts naudu uzbūvētais dzelzceļš 1889. gadā<sup>186</sup> bija Rīgas – Pleskavas dzelzceļa līnija (Latvijas teritorijā Rīga – Valka dzelzceļa posms). Rīgas – Pleskavas dzelzceļš caur Igaunijas teritoriju bija pirmā dzelzceļa līnija, kas savienoja tagadējo Latvijas un Igaunijas teritoriju ar dzelzceļa satiksmi.

Krievijas platsliežu dzelzceļa maģistrāles tika uzbūvētas, lai nodrošinātu tieši Krievijas labības eksportu caur Baltijas jūras ostām (Rīga, Liepāja, Ventspils). Tās bija Rīgas – Orlas līnija (Rīga – Daugavpils – Vitebska – Smoļenska – Orla – Grjazi – Caricina (*Staļingrada*→*Volgograda*), Liepājas – Romnu līnija (Liepāja – Viļņa – Minska – Bahmača – Romni) un rūpniecības produkcijas un izejvielu maģistrāle (Ribinska)<sup>187</sup> Ventspils – Jelgava – Krustpils – Rēzekne – Veļikije Luki – Rževa – Maskava.<sup>188</sup>

Līdzās platsliežu dzelzceļa līnijām ar valsts nozīmi Krievijas dzelzceļa transporta sistēmā laikā no 1859. līdz 1912. gadam (sk.5. karte un 6.tabula) tika uzbūvētas arī šaursliežu dzelzceļa līnijas, kas kalpoja lokālajām iedzīvotāju sociālajām un ekonomiskajām interesēm.

Atšķirībā no platsliežu dzelzceļa, šaursliežu dzelzceļš Eiropā sāka izplatīties 19. gs. 60.-70. gados, kad to kā „ekonomisko dzelzceļu” uzbūvēja Skotijā,<sup>189</sup> pēc tam Elzasā (Francija), Vācijā, Šveicē un Norvēģijā. Krievijā līdz 19. gs. 90. gadiem nebija izstrādāta tehniskā specifikācija šaursliežu dzelzceļa būvniecībai, kā arī nebija pieejams valsts finansējums šaursliežu dzelzceļa būvniecībai. Tikai 1892. gadā bija izveidoti noteikumi šāda tipa dzelzceļa būvniecībai.<sup>190</sup>

1892. gadā nodibināja „Pirmo Krievijas pieveddzelzceļu biedrību”, kura Latvijas teritorijā uzbūvēja dzelzceļa līniju Valka – Pērnavā un 1914. gadā bija

<sup>185</sup> Malahovska L. Latvijas transporta vēsture 19.gs. otrā puse – 20.gs. sākums. - Rīga, 1998, 103.lpp.// Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938, 502.lpp.

<sup>186</sup> Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Latvijas dzelzceļi. - Rīga,2009,10.lpp.

<sup>187</sup> Literatūrā nereti lieto Ribinskas – Maskavas – Ventspils, Maskavas – Vindavas – Ribinskas un citus nosaukumus, kuriem nav ģeogrāfiskā pamatojuma tās tā saukt. 1868. gadā izveidoja Ribinskas – Bologojas dzelzceļa sabiedrība, kura pēc koncesijas saņemšanas Maskavas – Ventspils dzelzceļa būvniecībai 1897.gadā tika nodēvēta par Maskavas – Vindavas – Ribinskas Dzelzceļa sabiedrību. Dzelzceļa līnijas ģeogrāfiski noteiktais nosaukums ir Ventspils – Maskava, tādejādi saglabājot konsekvenci dzelzceļa līniju nosaukumos minēt sākuma punktus Latvijas teritorijā – Liepāja – Romni, Rīga – Orla, Ventspils – Maskava u.c.

<sup>188</sup> География путей сообщения. Под.ред. Н.Н.Козинского. - Москва, 1975, 25.-26.с.

<sup>189</sup> 150 лет железным дорогам СССР :тезисы лекций [в 5 выпусках] /Министерство путей сообщения СССР. Прибалтийская ордена октябрьской революции железная дорога, Дорожный центр Научно-технической информации и пропаганды, Дорожный совет ветеранов железнодорожного транспорта, Первичная организация общества "Знание" ; составитель Я. А. Ванаг. Рига: [б.и.], 1987 (Ротапр. ДЦНТИ). 3 вып. 1.с

<sup>190</sup> Turpat,4.c.

saņēmusi atļauju būvēt šaursliežu dzelzceļa līniju Moisakūle - Rīga,<sup>191</sup> kas nekad netika uzbūvēta.

Privātās dzelzceļa līnijās dzelzceļa satiksme 1897. gadā tika atklāta līnijā Valka – Rūjiena – Ipiķi (Pērnavā), līnijā Liepāja – Aizpute 1900. gadā, līnijā Valka – Pļaviņas 1903. gadā, līnijā Ainaži – Valmiera – Smiltene 1912. gadā. Valsts īpašumā vienīgā šaursliežu dzelzceļa līnija bija Abrene – Sita, kuras kopgarums bija 67 kilometri.

Valsts dzelzceļa kopgarums uz 1912. gadu bija 1486 kilometri, bet privātā dzelzceļa kopgarums bija 229 kilometri (sk.6.tabulu). Latvijas sauszemes transporta infrastruktūrā attiecībā pret zemesceļiem un satiksmei piemērotajiem ūdensceļiem, kuriem pēc pielietojuma bija sezonas raksturs, vairāk kā 50 gadu laikā tika uzbūvēti 1715 kilometri dzelzceļa sliežu ceļa, kas bija neatkarīgs no laika apstākļu izraisītiem satiksmes ierobežojumiem. Valsts un privāto dzelzceļu līnijās, gan platsliežu, gan šaursliežu, kopumā bija uzbūvētas aptuveni 125 stacijas un pieturas punkti preču izkraušanai un iekraušanai, kā arī pasažieru izkāpšanai un iekāpšanai.

Attiecībā uz dzelzceļa būves politiku, līdzīgi kā citur Eiropā valsts dzelzceļa sistēma Krievijā bija ar abu klasisko dzelzceļa sistēmu, valsts un privātā dzelzceļa elementiem – platsliežu valsts dzelzceļus jeb tranzīta maģistrāles pārvaldīja valsts, bet saimnieciskās darbības dzelzceļu sistēmā pildīja arī privātais dzelzceļš, kam bija atvēlēta pievedceļu un vietējās nozīmes ceļu saimnieciskās darbības funkcijas.

No vienas puses valsts sistēmai privāto dzelzceļu sistēma nebija īpaši izdevīga, bet tā tomēr ļāva attīstīties ražotājiem vietās, kur valstij varbūt bija šaubas par valsts dzelzceļa būvniecību un tā ekonomisko pamatotību. Latvijas piemērā valsts intereses bija definētas platsliežu dzelzceļa būvniecībā, kas atbilda Krievijas privātā sektora ekonomiskajām un valsts kopējām stratēģiskajām interesēm virzienā uz Eiropas preču noieta tirgu. Šaursliežu pievedceļu būve virzienā uz platsliežu dzelzceļa „tranzīta maģistrālēm”, kas bija privāto sabiedrību iniciēts pasākums, bija vairs tikai pakārtota interese un nepieciešamība, jo tie apmierināja vietējo ražotāju un lokālos pasažieru pārvadājumus, tomēr veicinot Latvijas ekonomiski dažādi attīstīto rajonu ekonomisko integritāti vienā ekonomiskajā telpā.

Izņemot Krieviju un Itāliju, valsts dzelzceļš pēc sava kopgaruma dominēja pār privātā dzelzceļa līnijām (sk.7.tabulu). Krievijā privātā dzelzceļa īpatsvaru noteica valsts ilgtermiņa dzelzceļa politikas trūkums, un valsts nespēja īsā laikā uzbūvēt valsts

---

<sup>191</sup> Turpat,3.c.

dzelzceļu, ko noteica valsts teritorijas apjoms un vājā rūpnieciskās ražošanas bāze, kas nevarēja nodrošināt dzelzceļa infrastruktūras būves tehnoloģiskās prasības.

Valstis ar privāto dzelzceļa sistēmu (sk.8.tabulu) netieši parāda arī konkrētās valsts ekonomiskās politikas liberālismu attiecībā uz kapitālisma attīstību arī transporta nozarē. Lielbritānijā, Spānijā, Holandē valsts dzelzceļa kā tāda vispār nebija, ko noteica vietējo apstākļu specifika, kas katrai valstij bija pilnīgi atšķirīga.

7. un 8. tabulā ietvertie dati parāda kopējo valsts un privātā dzelzceļa kopgaruma attiecības katrā konkrētajā valstī, bet tā neatspoguļo kopumā dzelzceļa politiku Eiropā, jo dzelzceļa transporta satiksmes infrastruktūra bija jauna transporta nozare ar vēl neapjaustu ekonomisko potenciālu un ģeopolitisko faktoru katras valsts ekonomikā un aizsardzībā. Dzelzceļš globāli nodrošināja uz sauszemes daudzu Eiropas valstu reģionu ekonomisko integrāciju, kas bija vērsta uz kādu noteiktu reģionālo vai valsts ekonomisko aktivitāšu centru, bet neatrisināja vienu būtisku dzelzceļa satiksmes infrastruktūras problēmu – dažādo dzelzceļa sliežu platumu, kas kavēja satiksmi, jo vajadzēja veikt tehniskas manipulācijas, mainot vilcienam konkrētā sliežu ceļa platumam atbilstošus vagonu riteņu pārus. Problēmu noteica katras valsts izpratne par potenciālo agresoru, kas varētu apdraudēt valstisko suverenitāti, kā rezultātā līdz pat mūsdienām Eiropā ir saglabājies dažāds dzelzceļa sliežu platums.

Eiropā lielākā daļa dzelzceļa līniju ir 1435mm platumā, izņemot bijušo Krievijas impērijas un PSRS teritoriju, kur izplatītākais dzelzceļu sliežu platums ir 1524mm. Savukārt Spānijā un Portugālē dzelzceļa sliežu platums vēsturiski ir 1676mm.<sup>192</sup>

Lielākais dzelzceļa industriālās vēstures mantojums Krievijā bija Transsibīrijas dzelzceļa būvniecība, kas norisinājās no 1891. līdz 1904. gadam un kurai līdzīgu analoģu nav pasaules vēsturē, jo līnijas kopgarums sasniedza 7500km.<sup>193</sup> Pirms tam, lai sasniegtu Vladivostoku no Maskavas, vajadzēja veikt aptuveni 20 000km garu ceļojumu pa jūru, jo Sibīrijas klimatiskie apstākļi nebija piemēroti sauszemes sakaru uzturēšanai starp diviem impērijas militāri stratēģiskajiem centriem. Dzelzceļš bija industrializācijas radīts transporta sistēmas elements, kas pirmo reizi Krievijas

---

<sup>192</sup> The World Book Encyclopedia. Volume 16. – Chicago, 1997, 102.p.

<sup>193</sup> Davidson F.P., Brooke L.K. Building the world. An Encyclopedia of the Great Engineering Projects in History. Volume I. - London, 2006, 306. – 307.p.

vēsturē, uzbūvējot Transsibīrijas dzelzceļu 19. gs. beigās, ļāva šķērsot divās/trijās nedēļās visu Krieviju no Eiropas daļas līdz Vladivostokai.<sup>194</sup>

Bija vairāki dzelzceļa transporta infrastruktūras būves pozitīvie aspekti. Dzelzceļa maģistrāļu, kas šķērsoja Latvijas teritoriju, tirdznieciskie rajoni bija Krievijas melnzemes rajoni, jeb "maizes klēts" un tie galvenokārt specializējās lauksaimniecības preču - labības, linu, kaņepāju un lopkopības produktu ražošanā, tādējādi pārvadājumi pa dzelzceļu uz Baltijas provinču eksporta ostām nodrošināja Krievijas labības eksporta būtiskāko daļu uz Eiropas tirgu.

Pa dzelzceļiem pievesto preču daudzums Latvijas ostām 20. gs. sākumā nodrošināja to būtisku vietu Krievijas ārējā tirdzniecībā - „58 miljoni mārciņu sterliņu, jeb gandrīz ¼ no visas agrākās Eiropas Krievijas ārējās tirdzniecības apgrozījuma vērtības 1913. gadā – ir divi skaitļi, kuri skaidrāk kā jebkuri vārdi raksturo 3 Latvijas ostu (Rīga, Ventspils, Liepāja) lielo nozīmi starptautiskajā tirdzniecībā pirms pasaules kara sākuma”.<sup>195</sup>

Līdzās dzelzceļa tīkla būvei notika strauja tautsaimniecības attīstība Latvijā, ko bija noteikusi satiksmes infrastruktūras modernizācija, kas veicināja darbaspēka pieplūdumu pilsētās uz zemkopībā nenodarbināto iedzīvotāju rēķina un rūpniecības attīstību lielajās ostas pilsētās – Rīgā, Liepājā un Ventspilī. Rūpniecības uzņēmumu koncentrēšanās tranzīttirdzniecības centros bija ekonomiski pamatota ar preču noieta tirgu Eiropā un ērto dzelzceļa satiksmi ar Krievijas rajoniem, kas nodrošināja rūpniecības izejvielu un gatavās produkcijas apriti.

Dzelzceļš ne vien uzlaboja satiksmi, bet labvēlīgi ietekmēja arī to mazpilsētu un miestu attīstību, kurus šķērsoja dzelzceļa līnijas, piemēram, Cēsis, Valmiera, Rēzekne, Valka un Daugavpils, kas kļuva par nozīmīgiem dzelzceļa mezgliem. Dzelzceļš sevišķi sekmēja to miestu attīstību, kas atradās dzelzceļa līnijā Rīga – Daugavpils. Tāpat veidojās arī jaunas apdzīvotas vietas pie dzelzceļu stacijām, piemēram, Gulbene, Strenči, Vecauce u.c. Tās pilsētas, kas palika nomaļus no dzelzceļa līnijām – Aizpute, Grobiņa, Bauska, Limbaži, Jaunjelgava, Piltene, savā attīstībā atpalika.<sup>196</sup> Savukārt Rīgā uzbūvētās dzelzceļa līnijas Rīga – Bolderāja un Rīga – Mīlgrāvis uzlaboja transporta satiksmi pilsētā. Latvijas arhitektoniskās kultūras ainavā parādījās jaunas funkcionālas ēkas – stacijas, dzelzceļa noliktavas,

<sup>194</sup> Morgan B. The Great Trains. - New York, 1973, 149.p.

<sup>195</sup> Labjutins A. Latvijas ostas//Ekonomists – 1920. – Nr.12. – 345.lpp.

<sup>196</sup> 20.gadsimta Latvijas vēsture. 1900.-1918. - 1.sēj. – Rīga, 2000, 252.lpp.

remontdarbnīcas. Stacija lauku ainavā bija dzelzceļa vizītkarte – sliežu ceļa klātne ar inženiertehniskajām būvēm (tilti, ūdenstorņi), bet pilsētās un ciemos stacijas tika būvētas kā vienots ēku komplekss, kurā centrālā vieta bija atvēlēta stacijas ēkai, tai līdzās bija izvietots bagāžu šķūnis, preču rampa, tualete un dzīvojamā ēka stacijas darbiniekiem un ceļa strādniekiem. Lielākajās stacijās tika ierīkotas arī bufetes, kur pasniedza atspirdzinošus dzērienus un uzkodas.

Jauni amati bija dzelzceļa ierēdņi, lokomotīvu vadītāji, kasieri, konduktori, dzelzceļa strādnieki (dzelzceļa infrastruktūras būve un tās ekspluatācijas izdevumi bija darbietilpīgi, kas prasīja daudz fiziska roku darba).<sup>197</sup>

Dzelzceļa satiksmes infrastruktūras ekspluatācija bija viens no faktoriem, kas veicināja paātrinātu Latvijas industrializāciju, sekmēja strādnieku sociālo grupu veidošanos, latviešu īpatsvara pieaugumu pilsētās un iedzīvotāju koncentrēšanos lielajos rūpniecības centros.<sup>198</sup> Savukārt Rīgas, Liepājas un Ventspils uzplaukumu noteica eksporta ostu tirdzniecisko apgrozījumu ar Eiropas tirgu un vietējās rūpniecības attīstību. Satiksmes infrastruktūras elementu – dzelzceļu un ostu pieaugošais preču apgrozījums radīja nepieciešamību pēc vēl lielāka darbaspēka pieplūduma rūpniecībā un transportā, kas savukārt veicināja kvalificētu darbinieku skaita pieaugumu un sekmēja urbanizācijas procesu Latvijas teritorijā. Dzelzceļš ienesa pilnīgi jaunu apvērsumu līdzšinējās satiksmes ceļu apkalpes jomā, kā arī kļuva par nopietnu sociālo faktoru nodarbinātības jomā.

Dzelzceļa būves un ekspluatācijas vajadzībām bija nepieciešami inženiertehniskie darbinieki, un šādu speciālistu mācību vieta bija Rīgas Politehniskais institūts. Inženieru nodaļa Rīgas Politehnikumā tika izveidota 1863. gadā.<sup>199</sup> Tā sagatavoja inženiertehniskos speciālistus vietējā darba tirgus vajadzībām. 19. gadsimta beigās – 20. gadsimta sākumā Rīgas Politehniskais institūts izveidojās par vienu no nozīmīgākajām kvalificētu inženieru, ķīmiķu un lauksaimniecības speciālistu sagatavošanas iestādēm Krievijā, kuras ietekme tālu pārsniedza triju

---

<sup>197</sup> Latvija 19.gadsimtā: Vēstures apceres. – Rīga, 2000, 255. – 256.lpp.

<sup>198</sup> Bērziņš J. Latvijas rūpniecības strādnieku sociālais portrets. 1900-1914. - Rīga, 2009. – 7.lpp. //”19. gs. beigās Latvijā mita 1,5% Krievijas impērijas iedzīvotāju. Tajā pašā laikā Latvijas rūpniecības apgrozījums 1900. gadās bija 5,7% no visas impērijas rūpniecības apgrozījuma. Strādnieku skaita ziņā Latvija ievērojami apsteidza Igauniju un Lietuvu, pat tās kopā rēķinot. 1900. gadā Latvijas lielrūpniecībā strādāja ap 62 300, Igaunijā – ap 24 000, Lietuvā – ap 18 500 strādnieku. 1913. gadā šis rādītājs Latvijas lielrūpniecībā – ap 134 000, Igaunijā – ap 41 600, Lietuvā – tikai ap 19 700 strādnieku. Latvijas rūpniecībai raksturīgs nevienmērīgs teritoriālais izvietojums: 1900. gadā 77,8% strādnieku tika nodarbināti Vidzemē, 17,7% - Kurzemē un tikai 4,5% - Latgalē”.

<sup>199</sup> Briedis J. (red.) Augstākās tehniskās izglītības vēsture Latvijā. 1.daļa. Rīgas Politehnikums Rīgas Politehniskais institūts 1862 – 1919. – Rīga, 2002, 126.lpp.

Baltijas guberņu robežas.<sup>200</sup> Strauji izvērsties mašinizētajai rūpniecībai un tirdzniecībai, dzelzceļu un ostu būvei, pilsētu celtniecībai, radās nepieciešamība pēc daudziem tehniskajiem speciālistiem. Dzelzceļa celtniecība veicināja inženieru izglītības patēriņa vajadzību un veicināja Rīgas Politehniskā institūta profesionālo mācību programmu izveidošanu.

Līdz Rīgas Politehnikuma<sup>201</sup> atvēršanai 1862. gadā inženierzinātnei Rīgā un Latvijā kopumā bija nelielas attīstības iespējas un inženiertehnisko speciālistu trūkums noteica situāciju, ka Rīgas – Daugavpils – Vitebskas dzelzceļa būvi vadīja angļu inženieri.<sup>202</sup> Savukārt visu pārējo Latvijas dzelzceļu būvdarbos līdz 1. pasaules karam piedalījās daudz Rīgas Politehnikuma absolventu, kuru apmācībā bija pārņemta labākā ārzemju dzelzceļu būvniecības pieredze. Līdz 1919. gadam no 647 inženieru diplomus ieguvušajiem beidzējiem vairāk nekā 2/3 strādāja dzelzceļa būvniecības darbos.<sup>203</sup> Tehniskā skola dzelzceļa darbinieku sagatavošanai Tallinā tika atvērta tikai 1880. gadā.<sup>204</sup>

Dzelzceļa infrastruktūras tehniskās atbalsta funkcijas veica arī vietējā rūpniecība, no kuras nozīmīgākā bija „Krievu – Baltijas vagonu fabrika”.<sup>205</sup> No 1861. gada, kad atklāja Rīgas – Daugavpils dzelzceļu, līdz 1869. gadam<sup>206</sup> preču vagonu daļas Krievijas dzelzceļiem ievada pa jūru no Lielbritānijas un Rīgā tos tikai

<sup>200</sup> Stradiņš J. Etīdes par Latvijas zinātņu pagātņi. – Rīga, 1982, 199.lpp.

<sup>201</sup> Kopš 1896.gada līdz 1918.gadam Rīgas Politehniskais institūts.

<sup>202</sup> Briedis J. (red.) Augstākās tehniskās izglītības vēsture Latvijā. 1.daļa. Rīgas Politehnikums Rīgas Politehniskais institūts 1862 – 1919. – Rīga, 2002, 144.lpp.

<sup>203</sup> Turpat, 144.lpp.

<sup>204</sup> Loog J. History of railway rolling stock in Estonia. Part one 1870 – 1918 Period of Russian empire. – Vali Press, 2009, 33.p.

<sup>205</sup> Kaņepe J. N., Valdusa M., Strods V.. Rīgas Vagonu rūpnīca. - Rīga, 1995. - 2.-7.lpp. //”RVR vēsture sākās 1895. gada 31. martā, tajā brīdī, kad Krievijas lielākā vagonbūves uzņēmuma „Krievu-Baltijas vagonu fabrika” (dib. 1869.g.) īpašnieks un Austrijas pavalstnieks Oskars Freivirts saņēma Krievijas imperatora atļauju dibināt Krievijā vagonu un mehānisko rūpnīcu akciju sabiedrību „Fēnikss”. Galvenā produkcija – preču vagoni, platformas, cisternvagoni (alus pārvadāšanai), 1., 2. un 3. klases pasažieru vagoni, 17 t ledus vagoni u.c. Laika posmā no 1899. līdz 1902. gadam rūpnīca bija izgatavojusi ap 7000 vagonu. 1910. gadā notika rūpnīcas tehniskā rekonstrukcija, kas veicināja drīzu ražošanas apjoma palielināšanos. Un jau šajā gadā rūpnīca ražoja 25% visas Krievijas vagonu produkcijas. 1915. gadā „Fēnikss” tika evakuēts uz Ribinsku pie Volgas” // B.a. Iz Rīgas rūpniecības vēstures.//Economists. – 1920. – Nr.13. – 394.lpp. //”Otra vagonu rūpnīca Rīgā bija akciju sabiedrība „Fēnikss”, kas tika nodibināta 1894.gadā Krievijas rūpniecības uzplaukuma laikā. Rezultātā šīs abas fabrikas tehnoloģiski varēja saražot dažāda tipa vagonus 60 000 vienību gadā, bet Krievijas dzelzceļi pat salīdzinoša dzelzceļa buma apstākļos nevarēja nopirkt vairāk kā 20 000 dzelzceļam domātos vagonus, tādējādi vagonu rūpnīcu bāze strādāja vidēji 1/3 no savas rūpnieciskās kapacitātes”.

<sup>206</sup>B.a. Iz Rīgas rūpniecības vēstures.//Economists. – 1920. – Nr.13. – 394.lpp. //”1869.g. Rīgas – Daugavpils dzelzceļa sabiedrība pasūtīja Ķelnē 500 preču vagonus pie van der Zypena un Charliera vagonu fabrikas. Savukārt minētā firma nolēma atvērt Rīgā nodaļu, kuras uzbūvi un vadību uzticēja inženierim E.Bingam. 19. gs.70. gados šī ražošanas nodaļa kļuva par Krievijas – Baltijas vagonu fabrikas akciju sabiedrību un pilnībā varēja nosegt Krievijas dzelzceļa pieprasījumu pēc pasažieru un preču vagoniem”.



samontēja, bet pasažieru vagonus jau gatavā veidā ievada pa ārzemju dzelzceļiem tranzītā ar citu dzelzceļu platumu, bet nomainot asis, no Vācijas, Francijas un Beļģijas.<sup>207</sup> Dzelzceļa infrastruktūra par Krievijas ekonomikas radīto produktu ar augstu pievienoto tehnoloģiju risinājumu un inovācijām kļuva tikai 19. gs. 70. – 80. gados, kad strauji attīstījās nacionālā dzelzceļa atbalstošā rūpniecība, kuras produkcija bija radīta uz Krievijas izejvielu bāzes. Atšķirīga bija vagonu fabrikas tehnoloģiskā vagonu ražošanas procesa uzbūve pretstatā ārzemju vagonu rūpnīcām. Ārzemēs lielās vagonu fabrikas pašas neizgatavoja dzelzceļa vagonu atsevišķas sīkās detaļas, bet asis, riteņus, atsperes, buferus, durvju un logu apkalumus saņēma no sadarbības partneriem. „Krievu – Baltijas vagonu fabrikai” objektīvu apstākļu dēļ, jo nebija šādu speciālo fabriku Rīgā un tuvākajā rūpnieciskās ražošanas reģionā, vajadzēja radīt pilnu dzelzceļa vagonu ražošanas ciklu, kurā ietilpa visu dzelzceļa vagoniem nepieciešamo detaļu ražošana un montēšana.

Satiksmes infrastruktūras modernizācijas rezultātā Latvijas teritorijas tautsaimniecība iekļāvās Krievijas impērijas kopējā tirdznieciski rūpniecisko sakaru aprītē, saglabājot augsti attīstīta industrializēta reģiona statusu. Dzelzceļa būve sekmēja Baltijas provinču iekšējā tirgus preču saimniecības uzplaukumu, tirdzniecisko sakaru nostiprināšanos Baltijas provinču starpā.

Krievijas impērijas dzelzceļš Baltijas provincēs bija integrēts vienotā ekonomiskajā telpā un bija galvenais Krievijas bagāto melnzemes guberņu saražotās lauksaimniecības produkcijas piegādātājs Eiropas tirgū. Taču dzelzceļš tagadējās Lietuvas, Latvijas un Igaunijas teritorijā nebija vienots infrastruktūras elements nosacīti kopējā Baltijas reģiona ekonomiskajā telpā. Tiešas dzelzceļa satiksmes nebija starp Rīgu un Tallinu, kā arī starp Rīgu un lielākajām Lietuvas pilsētām. No Tallinas uz Rīgu pasažieri varēja braukt tikai ar pārsēšanos Gatčinā (Krievija) un Daugavpilī.

20. gadsimta sākumā Latvijas teritorijā ar Krievijas tranzīta maģistrāles Ventspils – Maskava noslēdzošo posmu izbūvi apstājās platsliežu dzelzceļa būvniecība, jo galvenais šķērslis jaunu tranzīta dzelzceļa maģistrāļu būvei bija lielās dzelzceļa infrastruktūras būves izmaksas. Krievijas un Baltijas provinču tirdznieciski rūpnieciskajām aprindām vairs nebija motivācijas atbalstīt jaunu dzelzceļa līniju būvi Latvijas teritorijā, tāpēc ka vienotās Krievijas ekonomiskās telpas dzelzceļa satiksmes tīkls varēja apmierināt uzņēmēju ekonomiskās intereses - saražotās produkcijas piegādi preču patēriņa tirgiem.

<sup>207</sup>B.a. Iz Rīgas rūpniecības vēstures.//Economists. – 1920. – Nr.13. – 393.lpp.

Dzelzceļa infrastruktūras negatīvie aspekti atspoguļojās dažu apdzīvoto vietu attīstībā, jo dzelzceļa satiksmes trūkums bremsēja veco tirdzniecības centru iekļaušanu kapitālistisko attiecību modelī. Piemēram, Limbažos, Ainažos un Kuldīgā ražojošo uzņēmumu nebija daudz, jo caur minētajām pilsētām nebija uzbūvēts dzelzceļš. Vienlaicīgi vecie tirdzniecības centri un satiksmes krustpunkti nereti samazināja savu saimniecisko operāciju biežumu un daudzumu. Dzelzceļa izraisītajos preču un pasažieru pārvadājumos saruka iekšējo ūdensceļu un pajūgu transporta nozīme un kādreiz nozīmīgais satiksmes trakts Pēterburga – Jelgava – Rietumeiropa savas funkcijas pildīja samazinātā apjomā.<sup>208</sup>

Uzbūvētajās platsliežu dzelzceļa līnijās bija raksturīgi lieli (20-30km) attālumi starp stacijām un pieturas punktiem (izņemot Rīgas mezglu un dzelzceļa līniju Rīga – Tukums), kas neveicināja lauku iedzīvotāju ekonomisko un sociālo integrāciju vienotā Latvijas ekonomiskajā un kultūras telpā.

Dzelzceļu būves laikā strauji samazinājās šoseju un vietējās nozīmes zemesceļu būve. Pēc Pleskavas – Rīgas - Tauragas un Pleskavas – Daugavpils – Viļņas šosejas pabeigšanas 19. gs. vidū gandrīz 50 gadu laikā Latvijas teritorijā nebija uzbūvēta neviena šoseja.<sup>209</sup> Līdz ar dzelzceļa uzbūvi, diližansu satiksme daudzās vietās tika pārtraukta, piemēram, Pēterburga – Narva – Tartu – Rīga – Jelgava – Tauraga un līnijā Rīga – Cēsis. Kurzemes reģionā 19. gs. otrajā pusē dzelzceļa līniju (tikai Liepāja – Romni) bija maz un diližansi kādu laiku turpināja satiksmi līnijās Tukums – Ventspils, Tukums – Kuldīga, Kuldīga – Aizpute, Aizpute – Liepāja u.c.<sup>210</sup>

Rūpniecības un tirdzniecības uzplaukumu Baltijas provincēs (Kurzemes un Vidzemes gubernās) 20. gs. sākumā negaidīti un ar smagām sekām Latvijas lokālajai ekonomikai, kas bija dabīgi integrēta Krievijas impērijas ekonomiskajā telpā, pārtrauca 1. pasaules karš (1914 – 1918), kas pilnīgi mainīja saimniecības struktūru un pārtrauca dzelzceļa transporta attīstību Latvijas teritorijā. Līdz ar kara darbības sākumu Vācijas kara flotes kuģi bloķēja Latvijas teritorijā esošās jūras ostas, un kuģu satiksme ar pārējām Eiropas valstīm vairs nenotika. 1914. gada augustā un septembrī no Rīgas ostas izbrauca tikai 4 kuģi<sup>211</sup> un tā paša gada oktobrī Rīgas jūras līcī, lai aizsprostotu Vācijas karakuģiem ceļu uz Rīgu, tika izlikti mīnu aizsprosti, kas pilnībā

<sup>208</sup> 20. gadsimta Latvijas vēsture. 1900.-1918., 1.sēj. – Rīga, 2000, 252.lpp.

<sup>209</sup> Silenieks A. Latvijas zemes ceļu būvniecība. 1918.-1938.//Satiksme un Ceļi. – 1938. – Nr.13. – 95.lpp.

<sup>210</sup> Turpat, 257.lpp.

<sup>211</sup> Aizsilnieks A. Latvijas saimniecības vēsture. 1914. – 1945. - Zviedrija, 1968, 32.lpp.

paralizēja tirdzniecības kuģu kustību. Rīgas Biržas komiteja 1914. gada 28. augustā ziņoja (Krievijas) Valsts bankas Rīgas kantorim (nodaļai), ka „*Rīgas tirdzniecībā ir iestājusies nopietna krīze, jo vairs nav dzelzceļa preču kravu pieveduma, nav pieejami kredīti tirgotājiem un netiek veikta akciju kotēšana biržā*”.<sup>212</sup>

Apstājoties ostu eksporta un importa operācijām, strauji kritās preču pārvadājumi pa dzelzceļu, dodot vietu dažādu kara materiālu pārvadājumiem, kuriem gan nereti kara apstākļos trūka dzelzceļa vagonu.<sup>213</sup> Pēdējo reizi savas iespējas kara apstākļos pirms vispārējā saimniecības sabrukuma Latvijas dzelzceļa transporta infrastruktūra apliecināja rūpniecības uzņēmumu evakuācijas laikā, kas faktiski izvērtās par tautsaimniecības kompleksam tik nozīmīgās nozares izlaupīšanu un traģēdiju rūpniecības iepriekšējiem sasniegumiem Baltijas provincēs.

Vācijas militārajām vienībām strauji tuvojoties Rīgas pievārtei, 1915. gadā sākās Rīgas rūpniecības uzņēmumu iekārtu un cilvēkresursu evakuācija uz Krievijas iekšējiem kara neskartajiem apgabaliem. Saskaņā ar ierēdņu aplēsēm rūpniecības uzņēmumu evakuācijai bija nepieciešami aptuveni 30 000 preču vagoni.<sup>214</sup> Sāktā evakuācija, frontes līnijai tuvojoties Rīgai, 1915. gadā notika neorganizēti, uzņēmēju interesēm saduroties ar valsts interesēm evakuēt rūpniecības ražošanas bāzi<sup>215</sup> uz Krievijas iekšējiem, kara neskartajiem rajoniem. Ne visos rūpniecības centros norisinājās evakuācija, piemēram, ņemot vērā vācu kapitāla ietekmi Liepājas uzņēmumos, to evakuācija dažādu intrigu, kukuļdošanas epizožu un aizkulišu vienošanās dēļ nenotika un, vācu okupācijas varai 1915. gadā Liepājas rūpniecība kļuva pieejama neskarta un varēja strādāt vācu armijas vajadzībām.<sup>216</sup>

Kopā ar rūpniecības materiāli tehnisko bāzi no Latvijas teritorijas tika evakuēts arī dzelzceļa transporta ritošais sastāvs. 1915. gadā no jūlija līdz septembrim<sup>217</sup> uz Latvijas teritorijā esošā dzelzceļa evakuētā rūpniecības materiāli

<sup>212</sup>LVVA, 3143.f., 1.apr., 1587.l., 13.lp.

<sup>213</sup>LVVA, 3143.f., 1.apr., 1587.l., 49.lp.// Krievijas Satiksmes ceļu ministram adresētā „Vagonu būvētāju biedrības pārvaldes” vēstules kopija 1915. gada 7. (19.) janvārī „Nepietiekams preču vagonu skaits krievu dzelzceļa ritošajā sastāvā jau pirms kara, tagad (1915.gads) ir ļoti labi redzams (kādas problēmas tas rada pašreizējā situācijā, kad dzelzceļa transportam ir izšķirošā loma armijas apgādē ar tai nepieciešamajiem kara materiāliem un pārtiku). Neskatoties uz jau noteiktajiem 45 000 preču vagoniem, kas jāsarāžo gada laikā, vagonu būvētāji ir gatavi sarāžot aptuveni 60 000 līdz 63 000 vagonu (laikam jau sajuta peļņas iespēju). No Latvijas vagonu būvētājiem minēto dokumentu parakstīja „RussoBalt” un „Fēniks” rūpnīca, attiecīgi paziņojot, ka sarāžos 7200 un 5400 vagonu”.

<sup>214</sup> 20.gadsimta Latvijas vēsture: 1900. – 1918. - Rīga, 2000. – 1.sēj., 561.lpp.

<sup>215</sup> Негесин Ю.Н. Промышленный капитал Латвии (1860 – 1917гг.). - Рига, 1980, 198. – 199.с.

<sup>216</sup> Turpat, 192.lpp.

<sup>217</sup> Tabula pārveidota, izmantojot mūsdienu metrisko sistēmu. Крастынь Я. Очерки экономической истории Латвии 1900 – 1917. - Рига, 1968, 290.см.

tehniskā bāze bija: mašīnas un to detaļas – 14 000 vagonos, darbagaldi un citi materiāli – 16 000 vagonos.

Pats evakuācijas process Krievijai izmaksāja aptuveni 15 – 16 miljonus rubļu pēc tā laika attiecinātajām pakalpojumu izmaksām. Vienlaicīgi no Rīgas tika evakuēti aptuveni 75 000 strādnieku ar ģimenes locekļiem.<sup>218</sup> Pilsētu pameta ne tikai 75 000 darbinieku, bet kopā ar ģimenes locekļiem līdz 1915. gada novembrim no Rīgas evakuējās 220 000 iedzīvotāju, kas bija bezprecedenta akcija 1. pasaules kara laikā iesaistītajās valstīs,<sup>219</sup> kad tik īsā laikā tika evakuēts konkrēts rūpnieciskās ražošanas koncentrācijas apgabals un ražošanā iesaistītie strādnieki un viņu ģimenes locekļi. No 1915. gada 6. jūnija līdz 1915. gada 1. augustam no Rīgas izveda 12 500 vagonus rūpniecības iekārtu un produkcijas<sup>220</sup> un iespējams, ka rūpniecības evakuācija zināmā mērā apturēja Vācijas armijas uzbrukumu Rīgai, jo pilsētā vairs nebija rūpnieciskās ražošanas bāzes, kāda tā bija palikusi Liepājā atšķirībā no Rīgas tikai citā apjomā un kapacitātē.

Dzelzeļa transporta pakļautība armijas vajadzībām, rūpniecības uzņēmumu evakuācija, sliktie klimatiskie apstākļi 1914. gada vasarā, kas izraisīja krīzi lauksaimniecībā, bēgļi no Kurzemes un vispārējs saimniecības pagrimums noteica arī dzelzeļa kā moderna satiksmes līdzekļa norietu kara apstākļos Latvijas teritorijā. 1916. gada vasarā no Latvijas uz Krievijas iekšējiem apgabaliem bēgļu gaitās bija devušies 800 000 iedzīvotāju.<sup>221</sup> Līdz 1919./1920.gadam platsliežu dzelzeļa transports bija visai nosacīts satiksmes infrastruktūras elements, uz platsliežu dzelzeļa tikpat kā nenotika nekāda preču – kravu pārvadājumu transporta kustība, tikai kara materiāli Krievijas armijai (1914-1917) un tikai Vidzemes atsevišķos reģionos.

1915. gada maijā frontes līnija gāja pa nosacītu robežu no Liepājas līdz Mažeikiem (Lietuva) un septembrī vācu armijas daļas bija jau netālu no Rīgas Daugavas kreisajā krastā. 1917. gada rudenī pēc vācu armijas ofensīvas tika okupēta visa tagadējā Latvijas teritorija un atlikušās dzelzeļa līnijas, kas nebija nopostītas kara laikā (it sevišķi cieta Rīgas – Daugavpils dzelzeļš, kas vairākus gadus atradās tiešā frontes tuvumā pie Daugavas aizsardzības līnijas) nonāca pilnīgā vācu militāro dzelzeļa direkciju pakļautībā. Kopš 1915. gada 5. novembra viss vācu okupācijas

<sup>218</sup> Крастынь Я. Очерки экономической истории Латвии 1900 – 1917. - Рига, 1968, 290.см.

<sup>219</sup> Нетесин Ю.Н. Промышленный капитал Латвии (1860 – 1917гг.). - Рига,1980, 209.с.

<sup>220</sup> Turpat,204.с.

<sup>221</sup> Latvijas vēsture. 20. gadsimts. - Rīga, 2005, 47.lpp.

zonā esošais dzelzceļš bija pakļauts Militar – Eisenbahndirektionen, abreviatūra MED 8 (MED 4 – Varšava, 5 – Kauņa, 6 – Brestļitovska).<sup>222</sup> Vācu karaspēks okupētajās teritorijās pārbūvēja dzelzceļa tīklu savām saimnieciskajām un militārajām vajadzībām. Daļu sliežu ceļu pārnagloja no 1524 mm uz 1435 mm platumu, lai varētu izmantot vācu ritošo dzelzceļu sastāvu. Zemgalē un Kurzemē (kas bija vācu karaspēka okupētas kopš 1915. gada) kara materiālu pārvadāšanai, kokmateriālu un lauksaimniecības preču izvešanai plaši tika izvēsta šaursliežu - 600mm platā dzelzceļa izbūve: Pāvilosta – Alsunga, Dubeņi – Rucava, Aizpute – Saldus u.c. Šaursliežu dzelzceļi bija celti lielā steigā, dažkārt sliežu klājumu nodrošinot tikai ar minimālu balastu, bieži vien nerēķinoties ar attiecīgās vietas reljefu un citām ģeogrāfiskajām dabas īpatnībām. Piemēram, no Ventspils līdz Dundagai šaursliežu dzelzceļu 1916. gadā uzcēla vācu armijas celtniecības bataljoni, sliežu platums 600mm, pieļaujama ātrums 25km/h. Galvenais vilcējspēks vagoniem bija lokomotīves O&K, kas 1. pasaules kara laikā bija izlaistas aptuveni 200 000 eksemplāros.<sup>223</sup> Vācijas armija kopumā uzbūvēja 148 stacijas, pieturas punktus un vienkārši platformas meža materiālu izstrādei un izvešanai no Kurzemes un Zemgales reģiona mežiem. Kopējais šo staciju skaits pārsniedza Krievijas uzbūvēto staciju un pieturas punktu skaitu Latvijas teritorijā dzelzceļa attīstības vairāk nekā 50 gadu laikā.

Visai lielais attālums starp Latvijas dzelzceļa līniju stacijām – vairāk kā 15km, aprūtināja arī Krievijas armijas apgādi ar nepieciešamajiem kara materiāliem.<sup>224</sup>

Krievijas armija militārajām un saimnieciskajām vajadzībām uzbūvēja dažas 750 mm platuma šaursliežu dzelzceļa līnijas Vidzemē un dzelzceļa līniju Pļaviņas – Gulbene pārbūvēja no 750 mm sliežu platuma uz 1524 mm. Kopumā visā Latvijas teritorijā abas karojošās puses uzbūvēja dažāda platuma dzelzceļus 822km garumā,<sup>225</sup> kas bija gandrīz puse no pirmskara laikā uzbūvētā dzelzceļa (sk.9.tabulu), kā rezultātā uz 1918. gadu Latvijas teritorijā kopumā bija 5 sliežu platumi dažādām dzelzceļa līnijām: K platums - 1524 (Krievijas dzelzceļa standarts), N platums - 1435 (vācu ritošais dzelzceļa transports), M platums - 1000 mm (Liepājas – Aizputes dzelzceļš -

<sup>222</sup> Hesselink G.H., Tempel N. Eisenbahnen im Baltikum. - Münster, 1996. 21.p.

<sup>223</sup> Мелконов Ю. Пушки Курляндского берега. - Рига, 2005, 263.с.

<sup>224</sup> 150 лет железным дорогам СССР : тезисы лекций [в 5 выпусках] / Министерство путей сообщения СССР. Прибалтийская ордена октябрьской революции железная дорога, Дорожный центр Научно-технической информации и пропаганды, Дорожный совет ветеранов железнодорожного транспорта, Первичная организация общества "Знание" ; составитель Я. А. Ваняг. Рига : [б.и.], 1987 (Ротапр. ДЦНТИ). 5 вып. 2.с.

<sup>225</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 19.lpp.

49km); P platums - 750 mm (būvēja tikai Krievijas armija) un N platums, būvēja tikai vācu armija savās okupētajās teritorijās pārsvarā līdz 1916. gadam. Lielākajos dzelzceļa transporta mezglos – Rīgā, Jelgavā, Liepājā, Gulbenē, Rēzeknē un Daugavpilī vienlaicīgi bija vairākas dzelzceļa sliežu platuma līnijas. Kopumā 1. pasaules kara laikā Krievijas armija uzbūvēja 135km dzelzceļa līniju, bet Vācijas armija 582.5km dzelzceļa sliežu garumu. Kopējais uzbūvētais dzelzceļa sliežu garums bija 717.5km, kas gan nesakrīt ar citiem vēstures avotos minētajiem datiem, bet atšķirīga ir attālumu aprēķināšana un dzelzceļa līniju juridiskās piederības konstatācija. Par atsevišķiem meža dzelzceļu atzariem nav datu, bet dažās līnijās ierēķināta arī kaimiņvalstu – Igaunijas, Lietuvas un Polijas teritorijā esošās dzelzceļa līnijas, kas rada šādas neprecizitātes.

Pirmā pasaules kara rezultātā dzelzceļa saimniecības ekonomiskais pamats – lauksaimniecības preču tranzīts uz Latvijas eksporta ostām no Krievijas melnzemes apgabaliem un rūpniecības preču un izejvielu pārvadājumi bija sagrauti. Dzelzceļa transporta tehniskie resursi un infrastruktūra kara laikā lielā mērā bija izpostīta un vairs nebija vienots un integrēts infrastruktūras elements atšķirīgā sliežu platuma dēļ, kas apgrūtināja preču pārvadāšanu lielā attālumā, kur bija jāizmanto dažāds sliežu platums. Saimnieciskie pārvadājumi kara laikā noritēja pa šaursliežu dzelzceļu, bet to izmantošanas pamatmērķis palika karojošo pušu frontes aizmugures nodrošināšana ar nepieciešamajiem materiāliem un rezervēm.

Līdz 1918. gada rudenim Latvijas teritorijā satiksmes sistēmai, it sevišķi dzelzceļa infrastruktūrai, bija nodarīti lieli postījumi militārās darbības un rūpniecības evakuācijas laikā. Dzelzceļa infrastruktūra, ņemot vērā tās tehnisko resursu (lokomotīvu skaits un nolietojums, sliežu ceļu atšķirīgais platums un izpostītās līnijas, kara laikā saposītās staciju ēkas un dzelzceļa mezgli) problēmas un Latvijas teritorijas neskaidro politisko nākotni, bija tuvu sabrukumam.

Pēc postījumu apmēru noteikšanas Latvijas dzelzceļa infrastruktūrai pirmais Latvijas dzelzceļa direktors G. Klaustiņš rakstīja, ka no Latvijas 1. pasaules kara un Brīvības cīņu laikā *“800 rūpniecības uzņēmumu bija izvesti no Latvijas 30 000 vagonos; daļa no izvestajām mašīnām un iekārtām tika izklīdētas pa dzelzceļu līnijām, sarūsēja un gāja bojā; 88 tilti bija saspridzināti, 66 bojāti; 1914. gadā Latvijā lietošanas kārtībā bija 550 lokomotīves un 18 000 vagonu, bet 1919. gada*

*beigās - tikai 18 lokomotīves un 948 vagoni*".<sup>226</sup> Krievijas dzelzceļa infrastruktūras tās pirmskara izpratnē Latvijas teritorijā Latvijas Republikas proklamēšanas brīdī tikpat kā nebija un jaunās valsts Pagaidu valdībai bija jāveido jauna, Latvijas nacionālajām interesēm atbilstoša dzelzceļa sistēma, bet militāri politisko apstākļu noteiktajā situācijā 1918. gada rudens izskaņā valdībai izdevās veikt tikai atsevišķus organizatoriskus pasākumus, kas gan ilgtermiņā veicināja dzelzceļa saimniecības pārvaldes izveidošanu 1919. gada vasarā.

Krievijas impērijas laikā būvētās lielās dzelzceļa preču tranzīta maģistrāles bija pakļautas Krievijas vispārējām tirdznieciskajām interesēm un stratēģiskajām vajadzībām, kas nereti ignorēja vietējo tirdzniecisko un rūpniecisko aprindu ekonomiskās vēlmes - dzelzceļa līnijas būvniecību piesaistīt Latvijas ekonomiski aktīviem reģioniem, vienlaicīgi sakārtojot arī vietējo sauszemes ceļu infrastruktūru. Tomēr dzelzceļa transporta infrastruktūra kļuva par Latvijas industriālās ainavas neatņemamu sastāvdaļu ar attīstības potenciālu vēsturiskajā perspektīvā.

1. pasaules kara laikā abas karojošās puses, atšķirīgu militāri stratēģisku mērķu vadītas, uzbūvēja vairākas šaursliežu dzelzceļa līnijas, kas atsevišķus

---

<sup>226</sup> Pieejami arī citi dati//Stranga A. Latvijas – Padomju Krievijas miera līgums 1920.gada 11.augustā. Rīga, 2000, 48.lpp.; sastopami arī citi rezultatīvie rādītāji: Bērziņš J. Latvijas Republikas transports un sakari//Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls. – 1992. – Nr.2. – 117.-138.lpp. – 119.lpp. „No visiem 1646 dzelzs un koka tiltiem 88 saspridzināti un 101 bojāts, pēc citām ziņām smagi bojāti bija 166 dzelzs un masīvie tilti 3071 km garumā. Pirms I. pasaules kara Latvijas dzelzceļu tīklā bija ap 550 lokomotīvu un 15 000 vagonu, bet Latvijas pagaidu valdības rīcībā bija tikai 27 lokomotīves, no kurām kustībai derīgas bija tikai 50% no kopskaita un no 2023 vagoniem arī ekspluatācijā bija aptuveni 50%”.// Aizsilnieks A. Latvijas saimniecības vēsture. 1914. – 1945. - Zviedrija, 1968. - 134.lpp. //”Pēc lielinieku izvākšanās no Vidzemes dzelzceļi vēl ieguva 23 krievu platuma lokomotīves, 64 pasažieru vagonus un 2023 preču vagonus, no kuriem kustībai bija derīgas tikai 11 lokomotīves, 40 pasažieru vagoni un 948 preču vagoni”.//LVVA – 4592.f., 3.apr., 102.l., 6.lp. //1920.gada 10.martā Ārlietu ministrija no Satiksmes ministra saņēma ziņojumu ar sekojošu informāciju –“priekš kara Latvijā bija 580 lokomotīves, 1039 pasažieru vagoni un 15 258 preču vagoni, bet tagad (10.03.1920.) 97 lokomotīves, 157 pasažieru vagoni un 2800 preču vagoni un Latvijas ekonomikas iespējām 1920.gadā būtu nepieciešamas 150 lokomotīves, 250 pasažieru vagonu un 6 000 preču vagonu”.// Dzelzceļu virsvaldes darbība. 1919.5/VIII – V - 1924. 5/VIII. - R, 1924. – 3.-4.lpp. //”No visiem 1646 dzelzs un koka tiltiem, dzelzceļam uzsākot darbību, 90 bija saspridzināti un 120 bojāti. No stacijas ēkām kara un revolūcijas laikā uz krievu (1524mm – aut. red.) un normāla platuma (1435mm – aut. red.) līnijām 12% bija galīgi izpostītas, 18% prasīja kapitālremontu un 30% bija mazākā mērā cietušas, tikai 40% bija palikušas veselās, bet atradās galīgi nolaistā stāvoklī. No stacijas dzīvojamo ēku un noliktavu skaita 40% bija galīgi iznīcinātu, 50% bojātu un tikai 10% lietošanai derīgu. No 76 ūdens apgādāšanas ietaisēm 50% bija bojātas. Viena no svarīgākām dzelzceļu ietaisēm – telegrafs un telefons – bija galīgi izpostīts vai sabojāts. No 3180km telegrāfa vadu garuma ap 35% bija bojāti vai pat veseliem posmiem noņemti. No miera laika 300 telegrāfa aparātu skaita uz visa dzelzceļu tīkla atradās tikai 10 un no 800 telefona aparātiem – 117. No 1913.g. ritošā inventāra skaita, 550 lokomotīvēm un 15000 vagoniem; uz platsliežu dzelzceļa tīkla bija atlicies 25 stipri nolietotas un bojātas lokomotīves, no kurām kustībai bija derīgu tikai ap 50%, uz pievedu (šaursliežu dzelzceļu pievedceļu platums – 750mm – aut.) – 14 lokomotīves un lauku ceļiem (jēdziens „lauku ceļi” apskatāmajā laika periodā nozīmēja šaursliežu dzelzceļa 600mm platumu – aut.) 53 lokomotīves, 59 pasažieru un 2023 preču platsliežu vagoni, no kuriem 47% bija bojāti”.

apgabalus nodrošināja ar dzelzceļa satiksmi un Latvijas Republikas laikā (it sevišķi pēckara periodā) šīs kara laikā uzbūvētās dzelzceļa līnijas bieži vien bija vienīgais satiksmes līdzeklis un saimnieciskās integrācijas elements kopējā Latvijas Republikas tautsaimniecības kompleksā. Jaunā Latvijas Republika saņēma mantojumā Krievijas ekonomiskajām un politiskajām interesēm atbilstoši uzbūvētu satiksmes infrastruktūru, kuras nozīmīgs elements bija dzelzceļš.

## **1.2. Latvijas Republikas Pagaidu valdības organizatoriskie pasākumi dzelzceļa transporta ekspluatācijas nodrošināšanai (1918. gada 18. novembris - 1919. gada 5. augusts)**

Latvijas teritorijā esošo patriotiski orientēto politisko spēku konsolidācijas rezultātā 1918.gada 18.novembrī izteikti sarežģītā politiskajā un ekonomiskajā situācijā tika proklamēta Latvijas Republika. Izveidotā Pagaidu valdība pašā darbības sākumā sāka risināt transporta jautājumus. 1918. gada 20. novembrī tika izveidota Latvijas Republikas Darba ministrija un uz tās bāzes organizēja Satiksmes ministriju, ko turpmāk sauca par Satiksmes un Darbu ministriju. Par pirmo Satiksmes un Darbu ministru Latvijas Republikas Pagaidu valdība iecēla bijušo Krievijas 12.armijas ceļu pārvaldes priekšnieku Teodoru Hermanovski. Ministrijas metodiskā vadība tika realizēta trīs galvenajos virzienos:

1. Valsts dzelzceļu apsaimniekošana un jaunu valsts dzelzceļu būvniecība.
2. Šoseju un zemes ceļu labošana, jaunu ceļu izbūve.
3. Pasta, telegrāfa, telefona un radio sakaru nodrošināšana.

Satiksmes un Darbu ministrijā darba gaitā izveidojās trīs galvenās struktūras: 1) Dzelzceļa virsvalde, 2) Šoseju un zemes ceļu departaments un 3) Pasta un telegrāfa departaments.<sup>227</sup> Pēc nodarbināto ierēdņu un strādnieku skaita Satiksmes un Darbu ministrija bija lielākā<sup>228</sup> no visām Latvijas Republikas ministrijām.

No 1918. gada novembra līdz 1919. gada 5. augustam, kad tika nodibināta Dzelzceļa virsvalde, Latvijas dzelzceļā gan politisku, gan militāru iemeslu dēļ valdīja administratīvās pārvaldes haoss, bet vēstures avotu un literatūras dati ļauj ieskicēt kopējās tendences un atsevišķus dzelzceļa attīstības aspektus šajā periodā.

<sup>227</sup> Bērziņš J. Latvijas Republikas transports un sakari//Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls. – 1992. – Nr.2. – 118.lpp.

<sup>228</sup> Latvijas Republika desmit pastāvēšanas gados. - Rīga, 1928, 71.lpp.



Latvijas valsts proklamēšanas laikā dzelzceļš un pārējie satiksmes līdzekļi atradās vācu okupācijas varas pakļautībā, tāpēc Latvijas Republikas Pagaidu valdības uzdevumā Satiksmes un darbu ministrs T. Hermanovskis jau 1918. gada 29. novembrī organizēja pirmo apspriedi<sup>229</sup> ar okupācijas iestāžu pārstāvjiem par dzelzceļa saimniecības nodošanu Latvijas Republikas Satiksmes un Darbu lietu ministrijai (tekstā SM).

Tomēr vācu okupācijas karspēks vilcinājās nodot dzelzceļa un citus satiksmes līdzekļus Latvijas Republikas īpašumā aizbildinoties ar nepieciešamību sākumā evakuēt no Latvijas karaspēku un kara materiālus. Apspriedē Latvijas Republikas pārstāvji rezumēja, ka vācu puse nav ieinteresēta sadarboties<sup>230</sup> ar Latvijas institūcijām, kas ir atbildīgas par dzelzceļa transporta funkcionēšanu.

Līdzās Latvijas Republikas īpašumā esošā valsts dzelzceļa atgūšanai Pagaidu valdībai perspektīvā bija jārisina arī dzelzceļa darbinieku piesaiste nacionālā dzelzceļa funkcionēšanas nodrošināšanai, jo lielākā daļa dzelzceļnieku 1915.gada evakuācijas laikā bija devušies uz Krieviju kopā ar dzelzceļa transportu un rūpniecības iekārtām.<sup>231</sup>

Saskaņā ar iepriekšējo vienošanos starp Latvijas Republikas Pagaidu valdību un Vācijas pilnvaroto Baltijā A. Vinningu, vācu dzelzceļa militārajām direkcijām vajadzēja pakāpeniski, sākot no Latvijas austrumu robežas, visus satiksmes ceļus ar piederošo inventāru nodot Latvijas Republikas Satiksmes ministrijai.<sup>232</sup>

Vācu okupācijas zonā esošos dzelzceļus Kurzemē apkalpoja vācu strādnieki, tāpēc nacionālā dzelzceļa celtniecībai bija nepieciešams izmantot Vidzemes dzelzceļa

---

<sup>229</sup>Pārskats par satiksmes un darbu ministrijas darbību no 18. nov. 1918. līdz 18. nov. 1919. g.// Satiksmes un darbu ministrijas Vēstnesis. – 1919. – Nr.9. – 138.lpp.// „1918. gada 29. novembrī notika pirmā apspriede starp 10 vācu un 2 latviešu satiksmes resora priekšstāvjiem”.

<sup>230</sup> Turpat, 139.lpp. It sevišķi atzīmējami sekoši fakti:

1. Nepārtraukta, atklāta un slepena, dzelzceļu piederumu izvešana;
2. Vērtīgu materiālu iznīcināšana un pārdošana visai pazīstamai veikalnieku šķirai;
3. Nepārtraukta pārtikas izvešana, it sevišķi maskētā veidā;
4. Vietējo satiksmes prasību pilnīga neievērošana (kustības pārtraukšana uz līnijām: Rīgas jūrmala un Krustpils-Ventspils).

<sup>231</sup> Dinbergs A. Atmiņas par latvju dzelzceļnieku kara un revolūcijas gaitām.//Dzelzceļnieks. – 1927. – Nr.5 – 5.lpp.// „Kad 1915.gadā visiem mūsu dzimtenes dzelzceļniekiem vajadzēja atstāt dzimteni un doties uz plašo Krieviju, sirds visiem bija smaga, nospiesta. Jau drīz vien pēc revolūcijas (1917.gada februāris) Vitebskā nodibinājās „Latviešu dzelzceļnieku savienība”, jo šinī Krievijas punktā (dzelzceļa mezglā) bija koncentrēts vislielākais latvju dzelzceļnieku skaits”.

<sup>232</sup> Klaustiņš G. Kā noorganizējās mūs dzelzceļi?//Dzelzceļnieks. – 1928. – Nr.3 – 3.lpp.//”Uz savstarpējās draudzīgās” vienošanās pamata dzelzceļu militārā direkcija nodod novembra mēneša pēdējās dienās satiksmes ministrijas rīcībā divas istabas, Nr.215 un 216., ar viselementārāko iekārtu, 500 istabu lielajā dzelzceļu virsvaldes ēkā (Rīga) Gogoļa ielā Nr.3, kurās tad iesākās mūsu satiksmes lietu ērkšķainā gaita”.

līnijās strādājošos latviešus, kuri savu darbu organizēja saskaņā ar Krievijas platsliežu dzelzceļa ekspluatācijas noteikumiem un praksi.

Skaidras un nojaušamas atbildes nav, cik no bijušajiem Krievijas dzelzceļa darbiniekiem atgriezās Latvijā 1918. gadā un 1919. gada 1. Pusē, kuri 1915. gadā bija evakuējušies uz Krievijas iekšzemes rajoniem. Daļa dzelzceļnieku strādāja nelegitīmajās P.Stučkas valdības kontrolētajās dzelzceļa līnijās (pārsvarā Vidzeme), daļa uz vācu okupācijas karaspēka pārvaldītā dzelzceļa, daļa 1919.gada pavasarī uz A.Niedras nelegitīmās valdības pārvaldītā dzelzceļa Kurzemes reģionā, daļa, nogaidot politiskās situācijas stabilitāti, vispār neiekļāvās dzelzceļnieku darba aprītē. 1927. gadā dzelzceļā ietekmīgās Latvijas Dzelzceļnieku biedrības priekšsēdētājs A. Dinbergs rakstīja, ka „1918.gada rudenī Rīgā un vispār Latvijā jau atradās diezgan liels skaits dzelzceļnieku. Kaut gan ienaidnieka ieņemtā Latvija nebija nekāda leiputrija, tomēr dzelzceļnieku stāvoklis bija daudz labāks nekā pie lieliniekiem. Katrs varēja būt drošs, ka to par kontrrevolucionāru neuzskatīs, ka viņa manta, kaut arī nabadzīga, pieder viņam pašam”.<sup>233</sup> Spriežot pēc raksta autora (A.Dinbergs) ziņām, masveida dzelzceļnieku reevakuācija no Krievijas uz Latvijas teritoriju notika 1918. gada vasarā, kad viņaprāt saasinājās politiskā krīze Krievijā (eseru dumpis 1918. gada 6. jūlijā un Brestļitovskas pamiers), kas izraisīja neuzticību arī nacionāli domājošiem un cittautiešiem dzelzceļniekiem, pie kuriem varēja pieskaitīt latviešus. Atpakaļceļš uz Latviju bija sarežģīts - gan politisko apstākļu cēloņu nosacīts, gan nesakārtoto jautājumu par 1. pasaules kara laika bēgļu no Latvijas reevakuāciju uz Latviju.

1918. gada 26./27. decembrī savstarpēju sarunu rezultātā Latvijas Republikas Satiksmes un Darbu ministrijai neilgi pirms Sarkanās armijas iebrukuma Latvijā, vācu militārā dzelzceļa direkcija formāli nodeva Latvijas dzelzceļam līnijas Rīga – Valka un Rīga – Krustpils,<sup>234</sup> bet praksē tas nebija izpildāms, jo strauji uzbrūkošā Sarkanā armija jau 1919. gada 2. janvārī bija okupējusi Rīgu un reāla juridiska dzelzceļa pieņemšana nenotika. Sarkanā armija strauji okupēja Latviju un tikai atsevišķos Kurzemes piejūras apgabalos vēl bija vācu okupācijas karaspēka pārraudzītais dzelzceļš.

1919. gada 7. janvārī avīze „Kurzemes Vārds” lakoniski informēja, ka „*Vakar ap pulksten 8 ieradās ar vilcienu no Jelgavas Latvijas Pagaidu valdība*”.<sup>235</sup>

<sup>233</sup> Dinbergs A. Atmiņas par latvju dzelzceļnieku kara un revolūcijas gaitām.//Dzelzceļnieks. – 1927. – Nr.5 – 5.lpp.

<sup>234</sup> Turpat,4.lpp.

<sup>235</sup> Kurzemes Vārds. – 1919 – 7.janvāris

Kopā ar Latvijas Pagaidu valdību Latvijas dzelzceļa vēl administratīvās pārvaldes neizveidotais un nosacītais centrs pārcēlās uz Liepāju,<sup>236</sup> kur turpināja izstrādāt iespējamus rīcības modeļus dzelzceļa satiksmes nodrošināšanai neatkarīgajā Latvijas Republikā. Liepājas galvenajās darbnīcās 1918. gada nogalē strādāja aptuveni 1500 vācu strādnieku un karavīru,<sup>237</sup> tikai diplomātisku pārrunu un apspriežu rezultātā aptuveni 1 mēneša laikā Latvijas Republikas Liepājas pilsētas izveidotajai Dzelzceļa kuratorijai (padome) kļuva piederīgas Liepājas dzelzceļa galvenās darbnīcas.

Latvijas nacionālā dzelzceļa saimniecības un administratīvais centrs līdz politiskās situācijas noregulējumam izveidojās Liepājā, kur 1919. gada 13. janvārī pilsētas valde no vācu okupācijas karaspēka pārņēma dzelzceļa darbnīcas.<sup>238</sup> Darbnīcās atradās aptuveni 600 dažāda veida tehnoloģiskās iekārtas dzelzceļa transporta tehniskās apkopes nodrošināšanai, 12 lokomotīves un 27 preču vagoni, no kuriem daļai bija nepieciešams remonts<sup>239</sup>. 1919. gada 14. janvāra rītā vācu karavīri pameta Liepājas dzelzceļa darbnīcas un prom braucot no vagona raidīja uz darbnīcu šāvieni zālvi – „Savāda atvadišanās”, rakstīja avīze „Kurzemes Vārds”.<sup>240</sup>

Liepājas dzelzceļa darbnīcas LR Satiksmes un Darbu ministrija savā īpašumā pārņēma 1919. gada 5. martā.<sup>241</sup> Tam bija praktiska nozīme, jo LR Satiksmes un Darbu ministrijas rīcībā bija nodots šaursliežu dzelzceļa līnijas Aizpute - Saldus posms starp Aizputes un Skolas stacijām 48 km garumā, bet dažus mēnešus vēlāk tā pārņēma dzelzceļa līniju 25 km garumā no Liepājas līdz Laņģiem. Abās šaursliežu dzelzceļa līnijās ar esošajiem tehniskajiem resursiem tika nodrošināta vilcienu kustība. Satiksmes ministrijas darbība uz laiku kopš 1919. gada 16. aprīļa tika pārtraukta, kad Liepājā notika vācu okupācijas karaspēka inscenēts pučs, kura rezultātā Pagaidu valdībai bija jādodas trimdā uz kuģa “Saratov” un politiskā vara nosacīti piederēja O. Borkovska (1919. g. 25. aprīlis),<sup>242</sup> no 10. maija A.Niedras<sup>243</sup> vadītajai provāciskajai valdībai.

---

<sup>236</sup> Turpat,5.lpp.

<sup>237</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938, 345.lpp.

<sup>238</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938, 345.lpp.

<sup>239</sup> Aizsilnieks A. Latvijas saimniecības vēsture. 1914. – 1945. - Zviedrija, 1968, 134.lpp.; sastopami arī citi rādītāji: Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938., 345.lpp. „Liepājas galveno dzelzceļa darbnīcu pārņemšanas brīdī 1919.gada 13.janvārī bija uzskaitē – 12 lokomotīves, 27 vagoni, 174 darba mašīnas, 150 tonnas dzelzs un citu materiālu, 144 riteņu pāri, 46 riepas, 50 asis, 21 riteņu centrs, 22 200 dažāda materiāla detaļas no kokmateriāliem vagonu remontam”.

<sup>240</sup> Kurzemes Vārds. – 1919 – 16.janvāris

<sup>241</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918.-1938. - Rīga, 1938, 346.lpp.

<sup>242</sup> Šilde Ā. Latvijas vēsture. 1914 – 1940. – Stokholma, 1976, 305.lpp.

<sup>243</sup> 20.gadsimta Latvijas vēsture.2.sēj. Neatkarīga valsts. 1918.-1940. – Rīga, 2003, 86.lpp.

1919. gada aprīlī Latvijas Pagaidu valdības pārstāvošā Latvijas delegācija J.Čakstes vadībā (janvāris – aprīlis) Miera konferencē (Parīze) iesniedza memorandu „Memorandums par Latviju, stādīts priekšā no Latviešu Delegācijas Miera konferencei<sup>244</sup>” (franču valodā), kur līdzās jautājumiem par jaunās valsts etnogrāfiskajām robežām tika pieminēts arī dzelzceļa transporta faktors, paredzot valsts dzelzceļa transporta sistēmā iekļaut nozīmīgos Pitalovas un Mažeiku dzelzceļa mezglus, kā arī pretendējot uz Stukmaņi (Pļaviņas) – Alūksne – Valka dzelzceļa līnijas iekļaušanu Latvijas teritorijā, kaut gan tā būtiska daļa (68km) bija izbūvēta Igaunijas etnogrāfiskajā teritorijā. No LR Pagaidu valdības iecerēm dzelzceļa līniju un to mezglu piederības jomā tikai Pitalovas dzelzceļa mezgls pēc Latvijas un Padomju Krievijas miera līguma noslēgšanas 1920. gada 11. augustā kļuva piederīga Latvijas jurisdikcijai.

A. Niedras valdībai pēc Sarkanās armijas padzīšanas no Rīgas 1919. gada 22. maijā formāli kļuva piederīgas Rīgas mezgla un pilsētas tuvumā Daugavas labajā krastā esošās dzelzceļa līnijas kuru ekspluatācijai tika nodibināta Dzelzceļa pārvalde. A. Niedras valdība savu uzmanību pievērsa arī Latvijas dzelzceļa jautājumiem,<sup>245</sup> bet šī iekšējā diskusija neatstāja būtiskas sekas Latvijas dzelzceļiem pēc DZV nodibināšanas. Šī Latvijas Republikas Pagaidu valdības Dzelzceļa pārvaldes funkciju nelegitīmā imitācija uz Latvijas sliežu ceļiem attiecināja arī 1919. gada 21. jūnijā izdotos dzelzceļa pārvadājumu tarifus<sup>246</sup> - „No Satiksmes ministra kunga<sup>247</sup> apstiprinātais pagaidu tarifs priekš preču pārvadājumiem pa Latvijas dzelzceļiem”<sup>248</sup> un „No Satiksmes ministra kunga apstiprinātais pagaidu tarifs par pasažieru un viņu bagāžas vešanu pa Latvijas dzelzceļiem”<sup>249</sup> kas ar dažiem grozījumiem bija spēkā arī demokrātiskās Latvijas Republikas laikā līdz 1920. gada 15. jūlijam.<sup>250</sup> Preču

<sup>244</sup> Valdības Vēstnesis. – 1919. – Nr.1. – 9. (tulkojums no franču valodas).

<sup>245</sup> LVVA, 3298.f., 1.apr., 6.l., 12.lp. Ministru padomes sēde 1919.gada 10.jūnijā// „Ministru prezidents ziņo, ka satiksmes ministrs iesniedzis ministru padomē šādus 3 jautājumus:

1. *Kādi garuma metri būtu lietojami uz Latvijas dzelzceļiem, kilometri vai verstis? Šim brīžam(pašlaik) Kurzemē lieto kilometrus, Vidzemē (paralēli lieto dažādu metrisko sistēmu) kilometrus un verstis.*
2. *Vai uz priekšu būs ieturams nodoklis no pasažieru biļetēm Sarkanā Krusta sabiedrībai par labu? Šim brīžam nodoklis tiek ņemts šādā apmērā: uz III klases biļetēm 10kap., II kl. 20kap., I kl. 30kap.*
3. *Divās bijušajās tautas banku nodaļās atstātas lielākas summas, kas bija nodomātas priekš dzelzceļa ierēdņu algām; vienā nodaļā 829 095.rubļi 24 kapeikas, otrā 612 325.56”.*

<sup>246</sup> Dzelzceļa tarifi.//Lidums. – 1919. – Nr.13 - 2lpp.

<sup>247</sup> J.Liepiņš

<sup>248</sup> Lidums,2.lpp.

<sup>249</sup> Lidums,2.lpp.

<sup>250</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. – Rīga: Satiksmes ministrijas grāmatu spiestuve, 1923. – XVI. „DZV izstrādāja jaunu tarifu, kas bija bāzēts uz Somijā lietoto dzelzceļa tarifu sistēmu

pārvadājumu tarifs paredzēja, ka vilcienos tiek piemērota šāda samaksa par sniegtajiem pakalpojumiem:<sup>251</sup>

„§1 Steidzīgajos vilcienos (paaugstināts ātrums)

- a) Par visām precēm, izņemot apakšā minētās - 3kapeikas no puda un kilometra.
- b) Par piena un gaļas produktiem, zivīm, vēžiem, raugu, svaigām ogām – 2kapeikas no kilometra.

§2 Parastiem (mazais ātrums)

- a) Par visām precēm, izņemot apakšā minētās - 2kapeikas no puda un kilometra.
- b) Par labību (graudos, miltos un putraimos), sāli, linsēklām, iesalu, liniem, kartupeļiem, āboliņu, sienu, cementu, dzelzceļa sliedēm, zemkopības mašīnām, jumta papi, ietinamo papīru, kartonu, celulozi – 1kap. no puda un kilometra.
- c) Par akmeņoglēm, malku, kūdru, salmiem, mēsliem, mākslīgiem mēsliem, ģipsi, ķieģeļiem, neapstrādātiem akmeņiem, rūdu un lupatām 1/2kap. no puda un kilometra.
- d) Par zirgiem un liellopiem - 30kap. no galvas un kilometra.
- e) Par citiem lopiem - 10kap. no galvas un kilometra”.

Nemot vērā Latvijas sarežģīto politisko un ekonomisko situāciju minētais preču pārvadājumu tarifs atspoguļo reālās Latvijas ekonomikas un sabiedrības vajadzības un iespējas. Tarifā vērojams izteikts sociālais atbalsts lauksaimniecībai kā Latvijas ekonomikas galvenajai struktūrai, jo rūpniecības ražojumi praktiski netiek pieminēti, vai tikai pastarpināti kā kompensējošie materiāli lauksaimniecības darbu veikšanā. Pazemināts tarifs visām saražotām lauksaimniecības precēm, vai to ražošanas līdzekļiem. Tāpēc Latvijas Republikas Pagaidu valdībai un 1919. gada 5. augustā izveidotajai Dzelzceļa virsvaldei nebija īpašu manevru iespēju tarifa aprēķinos, jo valsts ekonomikā nepilnu 2 mēnešu laikā nebija vērojama būtiska pozitīva izaugsme un A. Niedras izteikti sociālais tarifs bez peļņas iespējām turpināja darboties arī Latvijas Republikā pēc A. Niedras valdības darbības beigām.

Pasažieru pārvadājumu tarifs bija pieskaņots tā brīža sabiedrības reālajai maksātspējai un paredzēja, ka:<sup>252</sup>

„Braušanas maksa pasažieriem.

- I. klases vagonā 15kap. no pasažiera un kilometra
- II. klases vagonā 9 kapeikas no pasažiera un kilometra

un tas stājās spēkā 1920.gada 15.jūlijā”.

<sup>251</sup> Līdzums,2.lpp.

<sup>252</sup> Līdzums,2.lpp.

III. klases vagonā 6 kapeikas no pasažiera un kilometra

Ar piebildi, ka ne mazāk kā 1.30 I klasē, 0.80 kapeikas II klasē un 0.50 kapeikas III klasē.

Virš braukšanas maksas ņem nodokli Latvijas Sarkanam Krustam par labu no I un II klases biļetēm, sākot no 2rubļiem – 20kap., bet no III klases biļetēm, sākot no 5rubļiem – 10kap.

Maksa par bagāžas sūtījumiem.

Par katrām 10 mārciņām bagāžas ņem 1kapeiku no kilometra, aprēķinot pirmo nepilno pudu par pilnu, pie tam no katra atsevišķa sūtījuma ņem ne mazāk kā vienu rubli”.

Pasažieru pārvadājumu tarifi arī vērojams izteikti uz sociālo solidarizēšanos vērsts tarifa aprēķināšanas virziens.<sup>253</sup> Arī pasažieru pārvadājumu tarifs bija pieņemams LR Pagaidu valdībai kā īstermiņa risinājums, jo A.Niedras valdības laikā un Pagaidu valdības jurisdikcijā esošajā teritorijā stabili dzelzceļu pārvadājumi 1919. gadā gandrīz nenotika un īpaši pārskatīt tarifu nebija nepieciešamības. A. Niedras valdības izstrādātajos tarifos sākās arī Latvijas dzelzceļam raksturīgais piespiedu sociālais mecenātisms, maksājot nodokli no pārdotajām biļetēm Latvijas Sarkanajam Krustam. No ētikas viedokļa tas nav nekas slikts, bet no valsts pārraudzībā esošās uzņēmējdarbības viedokļa tas nav pārdomāts solis, jo var paaugstināt konkrētu nodokļa likmi vai iestrādāt tarifā un caur Valsts kasi pārskaitīt naudu, bet valsts uzņēmumam nav jāmaksā sabiedriskām organizācijām daļa savas peļņas, kas 1919./1920. gadā bija vairāk virtuāla nekā reāla parādība dzelzceļa finanšu atskaitēs. Runājot par bagāžas pārvadāšanu, jāņem vērā Latvijas specifika, ka bagāžā netika pārvadātas konkrētai personai nepieciešamās lietas, vai tādu pārvadājumu bija maz, bet pārsvarā tika pārvadāti produkti, it sevišķi piena produkti, kas nodrošināja neskaitāmām mājsaimniecībām kaut pieticīgu iztikšanu vispārējā pārtikas produktu sagādes un patēriņa haosā 1919. - 1920. gadā.

1919. gada pavasara izskaņā jūnija sākumā Latvijas dzelzceļa vēsturē notika institucionāls kāzuss, kad A.Niedras valdības pārraudzībā 1919. gada 5. jūnijā

<sup>253</sup> „Latvijas valsts dzelzceļu tarifu politika. Diplomdarbs. 1938.”, stud. oec. Mārtiņš Jākabsons, matr. 18654., 1938. g. – 118. – 119.lpp. //”Izsekotot tarifa attīstības gaitai pie mums, konstatējams, ka dzelzceļi visā savā darbības laikā turējušies pie principa, ka to uzdevums nav gūt iespējami labus finansiālus rezultātus, bet gan iekļauties valsts saimnieciskā dzīvē un sekmēt to mērķu sasniegšanu, kādus sev spraudusi valsts saimniecības vadība. Jau sākot ar 1919.g., kā jau konstatējam, dzelzceļi vispirms strādāja par valsts drošību, kā arī nepieciešamāko produktu, mašīnu un rīku iespējami lēti pārvadāšanu. Tāda paša pielāgošanās sabiedriskām vajadzībām izpaužas arī pasažieru tarifu veidošanā”.

nodibināja Dzelzceļa pārvaldi,<sup>254</sup> būtībā Dzelzceļa virsvaldes priekštecī, kas politiski korektu iemeslu dēļ nekad īpaši netika akcentēts Latvijas dzelzceļa vēstures institucionālajā attīstībā Latvijas Republikas laikā no 1918. līdz 1940. gadam, bet arī netika noliegts. Vēl vairāk, Dzelzceļa pārvaldes vadītājs A.Dinbergs ilgstoši, kopš 1923. gada bija Latvijas dzelzceļa vadībai izteikti lojālās Dzelzceļnieku biedrības vadītājs līdz pat 1940.gada Latvijas okupācijai. Jāņem vērā, ka dažādu iemeslu dēļ bijušie Krievijas dzelzceļnieki Latvijas teritorijā laika posmā no 1914.gada līdz 1919.gadam kalpoja dažādām politiskajām varām pildot savus profesionālos pienākumus un jebkādas represijas pret dzelzceļa tehniskajiem darbiniekiem nevarēja būt tālredzīgs solis 1919.gada augustā, kad izveidojās Dzelzceļa virsvalde, kuras primārais uzdevums bija nodrošināt dzelzceļu saimniecības funkcionēšanu kara apstākļos un to varēja aizdarīt tikai ar sagatavotu speciālistu atbalstu. A.Dinbergs savā rakstā arī piemin notikumus jūnija sākumā Latvijas dzelzceļu jomā, „Vācu karavīri arī pagaidām bija mūsu dzelzceļu īstie saimnieki, kaut vai tādēļ vien, ka tie bija apbruņoti. Ar tiem tad vajadzēja stāties sakaros, ko nolēma iesākt kopīgā apspriedē 6. jūnijā (1919. g.). Uz šo apspriedi ieradās Latvijas pirmās dzelzceļa pārvaldes pārstāvji, toreizējais satiksmes ministrs H. Brimmers (A.Niedras valdības satiksmes ministrs), vairāki vācu militāro dzelzceļu pārstāvji un arī pats „ministru prezidents” Andrievs Niedra”.<sup>255</sup> Grūti noslēpt raksta autora (A.Dinbergs) ironiju par A.Niedras valdības iespējām realizēt neatkarīgu satiksmes politiku no vācu militāras varas, ar kuru bija jāsaskaņo viss, kas bija saistīts ar dzelzceļa satiksmes infrastruktūras funkcionēšanu. Sarunu rezultātā nekāds progress netika panākts, tikai pieļāvuma formā dažu Rīgas dzelzceļa mezgla līniju sadalījums starp vācu militāras varas un A.Niedras valdības pārraudzību.<sup>256</sup>

Lielākā daļa Latvijā esošo dzelzceļnieku kopš 1919.gada augustā turpināja darbu Latvijas Republikas izveidotajā Dzelzceļa virsvaldē un katram dzelzceļniekam iespējams, dažādu objektīvu apstākļu dēļ bija jāstrādā 1918./1919.gadā atšķirīgām politiskajām varas struktūrām Latvijā.

---

<sup>254</sup> Dinbergs A. Atmiņas par latvju dzelzceļnieku kara un revolūcijas gaitām.//Dzelzceļnieks. – 1927. – Nr.8 – 4.-5.lpp.//„1919.gada 5.jūnijs bija priekš mums, dzelzceļniekiem, vēsturiska diena – pirmās Latvijas dzelzceļa pārvaldes organizēšanas diena”.

<sup>255</sup> Dinbergs A. Atmiņas par latvju dzelzceļnieku kara un revolūcijas gaitām.//Dzelzceļnieks. – 1927. – Nr.9 – 6.-10.lpp.

<sup>256</sup> Dinbergs A. Atmiņas par latvju dzelzceļnieku kara un revolūcijas gaitām.//Dzelzceļnieks. – 1927. – Nr.9 –10.lpp.

Kopumā 1919. gadā Latvijā bija vairāki dzelzceļa līniju pārvaldnieki Latvijā – A.Niedras organizētā Dzelzceļu pārvalde, Ziemeļlatvijas armijas Dzelzceļu pārvalde, Liepājas dzelzceļu darbnīcas (Latvijas Republikas Pagaidu valdības īpašumā), Liepājas – Aizputes dzelzceļš (privātais īpašums), P.Stučkas valdības pārvaldītais dzelzceļš, Bermonta armijas pakļautībā esošais un vāciešu pārvaldītais dzelzceļš, tāds institucionālais un juridiskās piederības haoss nekad nebija valdījis uz Latvijas teritorijā esošajiem dzelzceļiem.

A. Niedras valdības Satiksmes ministrs J.Liepiņš (no 1919. gada 6. jūnija)<sup>257</sup> ierosināja pārņemt Dzelzceļa pārvaldes rīcībā arī rūpnīcu „Fēnikss”,<sup>258</sup> lai veicinātu vagonu remontu un varētu rūpnīcas strādniekiem nodrošināt darbu un atalgojumu. Dzelzceļa līnijas Daugavas kreisajā krastā A.Niedras valdības laikā turpināja izmantot vācu okupācijas karaspēks savu kravu pārvadājumiem.

A.Niedras valdības pārraudzībā esošā Dzelzceļa pārvalde<sup>259</sup> savā īsajā darbības posmā (1919. gada 5. jūnijs – nosacīti 1919. gada jūnija beigas) neatstāja paliekošas sekas Latvijas dzelzceļa vēsturē, bet tā konsolidēja topošo Latvijas dzelzceļa virsvaldes pakļautībā esošo darbinieku kodolu,<sup>260</sup> kas bija lojāls Latvijas valstij pēc DZV nodibināšanas 1919. gada augustā, kā arī veica organizatoriskus pasākumus dzelzceļa sistēmas funkcionēšanas nodrošināšanai cik tālu to atļāva politiskie apstākļi un reālā situācija uz dzelzceļiem 1919. gada jūnijā. Līdz 1919. gada jūnija sākumam Latvijas dzelzceļa tīkls, cik tālu tas nebija pakļauts Sarkanās armijas rīcībai, atradās vācu dzelzceļu direkciju rīcībā<sup>261</sup> un dzelzceļu pārvaldes orgāni darbojās pilnīgi pastāvīgi.

---

<sup>257</sup> LVVA, 3298.f., 1.apr., 6.l., 24.lp.//Ministru padomes protokolos kopš 1919.gada 19.jūnija satiksmes ministrs parādās J.Liepiņš.

<sup>258</sup> LVVA, 3298.f., 1.apr., 6.l., 12.lp. Ministru padomes sēde 1919. gada 10. jūnijā, 34.lpp.

<sup>259</sup> Dinbergs A. Desmit gados. – Dzelzceļnieks. – 1928. – Nr.22 – 1.lpp.//” Vēl agrāk, jau 1919.gada 5.jūnijā, dzelzceļu vecāko darbinieki grupa uz savu iniciatīvu un Pagaidu valdības pilnvarā nodibināja Rīgā Latvijas dzelzceļu pagaidu pārvaldi, kura līdz Pagaidu valdības atbraušanai veica lielu un sekmīgu organizēšanas darbu un atklāja pagaidu kustību kur vien tas bija iespējams”.

<sup>260</sup> Dinbergs A. Jubileju laikā.//Dzelzceļnieks. – 1929. – Nr.12 – 1.-2.lpp. „Nupat, 5.jūnijā pagāja 10 gadu (kopš 1919.gada) no tās dienas, kad latvju dzelzceļnieki Rīgā sāka saņemt savās rokās tās mūsu dzelzceļu nabadzīgās atliekas, kas vēl nebija aizvestas uz Krieviju un Vāciju. Nevienš gan negribēja saistīties ar Niedras valdību, bet tai pašā laikā katras dzelzceļnieks ar sāpēm sirdī noskatījās, kā ikdienu aizribo uz Vāciju vairāki vilcieni ar dažādiem materiāliem un dzelzceļam nepieciešamiem piederumiem. No lielnieku izdzīšanas dienas, no 22.maija līdz 5.jūnijam, dzelzceļu pārvaldības ziņā Rīgā bija tukša vieta”.

<sup>261</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. – Rīga: Satiksmes ministrijas grāmatu spiestuve, 1923. – VII



1919. gada 27. jūnijā K.Ulmaņa Pagaidu valdība atjaunoja savu darbību Liepājā<sup>262</sup> un 1919. gada 1. jūlijā ar vilciena Liepāja – Lauģi<sup>263</sup> (Liepājas – Vaiņodes dzelzceļa līnija, bijušā Liepājas – Romnu dzelzceļa posms Latvijas teritorijā) pirmo braucienu aizsākās neatkarīgās Latvijas Republikas dzelzceļu ekspluatācijas vēsture.<sup>264</sup>

Ziemeļlatvijas armijas atbrīvotajā Vidzemes daļā no 1919. gada 14. jūnija<sup>265</sup> līdz 8. jūlijam dzelzceļa darbību vadīja „Ziemeļlatvijas Dzelzceļa valde”. Tā pakāpeniski pārņēma atbrīvotās Vidzemes dzelzceļa līnijas Juglas – Strenču, Ieriķu – Vecgulbenes, Vecgulbenes – Pļaviņu platsliežu dzelzceļu un vilcienu kustība un ritošā sastāva izmantošana notika saskaņā ar Ziemeļlatvijas armijas virspavēlniecības rīkojumiem. Pēc Latvijas Republikas Pagaidu valdības atgriešanās Rīgā 1919. gada 8. jūlijā negaidītu triecienu jaunajai dzelzceļa pārvaldes institūcijai sagādāja Igaunijas armijas nelikumīgā rīcība 1919. gada jūnijā, kad tā, pārsniedzot savas pilnvaras no Latvijas teritorijas aizveda uz Valgas depo divas platsliežu lokomotīves un visas Gulbenes depo esošās 750mm dzelzceļam domātās lokomotīves.<sup>266</sup> „Ziemeļlatvijas dzelzceļu valde”<sup>267</sup> kā dzelzceļu apsaimniekošanas pagaidu institūcija tika likvidēta.<sup>268</sup> Tās lietvedība un funkcijas pakāpeniski līdz 1919. gada 20. jūlijam tika nodotas topošās DZV rīcībā.<sup>269</sup>

Latvijas teritorijā, kur Brīvības cīņu laikā bija spēcīga Latvijas Republikas Pagaidu valdības vara, valsts dzelzceļa līniju apsaimniekošanas funkcijas kopš 1919. gada 5. augusta kļuva piekritīgas jaunizveidotajai Satiksmes un Darbu ministrijas

<sup>262</sup> 20.gadsimta Latvijas vēsture.2.sēj. Neatkarīgā valsts 1918.-1940. - Rīga, 2003, 98.lpp.

<sup>263</sup> Altbergs T.; Augustāne K., Pētersone.I. Dzelzceļi Latvijā. - Rīga, 2009. //1919.gadā stacijas nosaukums bija Lauģi, no 1927.gada Susta. 50.lpp.

<sup>264</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. – Rīga: Satiksmes ministrijas grāmatu spiestuve, 1923. – XI//1919.gada 27.jūnijā K.Ulmaņa Pagaidu valdība atjaunoja savu darbību Liepājā un 1919.gada 1.jūlijā ar vilciena Liepāja – Lauģi (Liepājas – Aizputes dzelzceļa līnija) pirmo braucienu aizsākās neatkarīgās Latvijas Republikas dzelzceļu ekspluatācijas vēsture //Latvijas Vēstnesis. – 1920. – Nr.16 – 2.lpp.„Liepājā nodibinājās topošās DZV struktūrvienība – ekspluatācijas direkcija inžiniera Gustava Klaustiņa vadībā, kura no Liepājas uz Lauģiem 1. jūlijā (1919. gads) nolaida arī pirmo Latvijas dzelzceļa līniju”.

<sup>265</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 15.lpp.

<sup>266</sup> Altbergs T. Latvijas dzelzceļu lokomotīves. – Rīga, 2005, 17.lpp.

<sup>267</sup> Dinbergs A. Atmiņas par latvju dzelzceļnieku kara un revolūcijas gaitām.//Dzelzceļnieks. – 1927. – Nr.9 – 8.lpp.//”Arī Ziemeļvidzemē bija noorganizējusies maza dzelzceļa pagaidu pārvalde, kura pastāvēja, kamēr Cēsu kaujās izdevās satriekt ienaidnieku un atbrīvot Vidzeme no nelūgtiem viesiem. Šī pagaidu pārvalde ekspluatēja to Vidzemes dzelzceļu daļu, kur galvenā kārtā norisinājās atbrīvošanas cīņas. Īstais centrs tomēr bija un palika Rīga, kur bez līniju darbiniekiem koncentrējās visi vecie virsvaldes (Rīgas – Orlas) dzelzceļa darbinieki. Darbā varēja izmantot tikai mazu darbinieku daļu, kura bija acumirkli nepieciešama, bet citiem vajadzēja gaidīt kamēr apvienosies visas Latvijas daļas, kas varēja notikt pēc Pagaidu valdības atgriešanās uz Rīgu”.

<sup>268</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 24.lpp.

<sup>269</sup> Dinbergs A. Desmit gados. – Dzelzceļnieks. – 1928. – Nr.22 – 3.lpp.

institūcijai - Dzelzceļa virsvaldei, kas līdz 1940. gada vasarai Latvijā īstenoja valsts dzelzceļa administratīvo pārvaldi, saimnieciskās darbības rīcības politiku, kā arī bija atbildīga par valsts dzelzceļa politikas īstenošanu un tās pielāgošanu dzelzceļa tehniskajām, finansiālajām iespējām un sabiedrības interesēm.

Latvijas Republikas Pagaidu valdības īstenotie organizatoriskie pasākumi dzelzceļa infrastruktūras funkcionēšanai līdz 1919. gada 5. augustam bija sarežģītākais laika posms nacionālā dzelzceļa vēsturē no 1918. līdz 1940. gadam. Nepilna gada laikā Pagaidu valdībai pēc tās attīstības virziena izteikti grūtā un neprognozējamā militārajā un politiskajā situācijā, izdevās izveidot priekšnoteikumus Latvijas valsts dzelzceļa pārvaldes institūcijas nodibināšanai, kas 21 gada laikā nodrošināja Latvijas dzelzceļa infrastruktūras administratīvo pārvaldi un tās saimnieciskās darbības loģistiku.

Nevar atstāt bez ievēribas arī A. Niedras valdības vēlmi sakārtot nacionālā dzelzceļa jautājumus un, sākotnēji pat vienojot Latvijas teritorijā esošos augsti kvalificētos dzelzceļniekus izveidotajā Dzelzceļa pārvaldē, pateicoties kurai bija iespējama Dzelzceļa virsvaldes dibināšana un dzelzceļa nodrošināšana ar profesionāli sagatavotiem darbiniekiem, lai gan pastāvēja dažādi šķēršļi –liela daļa dzelzceļnieku vēl bija trimdā, kā arī Latvijas teritorijā esošie dzelzceļnieki bija spiesti kalpot dažādām politiskajām sistēmām, kas teorētiski un praktiski varēja apgrūtināt darbu nacionālā dzelzceļa sistēmā.

Krievijas Eiropas daļas dzelzceļa tīkla blīvumu noteica lielrūpniecības uzņēmumu izveidošanās un Eiropas globālajam tirgum tuvo ostu novietojums, kas ģeogrāfiskās sakritības dēļ vēsturiski bija izveidojies tieši Latvijas teritorijā. Uzbūvētais dzelzceļa tīkls no 1859. līdz 1912. gadam bija nozīmīgs papildinājums Latvijas sauszemes transporta sistēmā ar vēl nebijušu kravu un pasažieru pārvadājumu apjomu, kas veicināja dažādas ekonomiskās un sociālās aktivitātes, pieejamas plašām iedzīvotāju sociālajām grupām. Dzelzceļš atrisināja Latvijas lielāko reģionālo ekonomiski aktīvo centru transporta pieejamību, kas sezonālās zemesceļu un ūdensceļu transporta izmantošanas dēļ bija apgrūtināta. Jaunā transporta ieviešana Latvijā 19. gs. 2. pusē veicināja vairākas sociālās un ekonomiskās aktivitātes – jaunas darba vietas, inženiertehnisko darbinieku sagatavošanu, jaunu rūpniecības ražotņu atvēršanu, kas specializējās dzelzceļam nepieciešamo materiālu ražošanā, jaunus ekonomiskos orientierus uz apdzīvotajām vietām, caur kurām bija uzbūvēta kāda dzelzceļa līnija.

20. gadsimta sākumā Latvijas teritorijā bija izveidojušies visi priekšnoteikumi ekonomikas forsētai attīstībai, jo neviens Krievijas impērijas rūpnieciskās ražošanas un eksporta/importa reģions nespēja sacensties pēc visām pazīmēm ar Latvijas teritorijā izvietoto rūpniecisko kompleksu un tā mijiedarbībā ar dzelzceļa kravu pārvadājumiem un ostu kapacitātes ekonomikā radīto produktu skaitu un peļņu. To noteica Latvijas teritorijas tuvums Eiropas preču noieta tirgiem, ostu tīkls, rūpnieciskās ražošanas komplekss, lauksaimniecība, tranzīta pārvadājumi no Krievijas labības ražošanas rajoniem un veiksmīga dzelzceļa līniju izbūves stratēģija, kas palīdzēja sasniegt Krievijas ekonomikā neraksturīgus panākumus ilgtermiņā.

Jaunā transporta iespējas un piedāvājumu novērtēja ekonomiski un sabiedriski aktīvā elite, pēc tam arī citi sabiedrības sociālie slāņi, kas līdz dzelzceļa transporta ieviešanai Latvijas teritorijā nevarēja atļauties būt mobili savā dzīvesveidā un ekonomiskajos sakaros, kas prasīja transporta infrastruktūras izmantošanu lielā attālumā un ignorējot sezonāla rakstura ierobežojumus Latvijas teritorijā un līdz ar to dažāda, ne tikai ekonomisko aktivitāšu, pārtraukumu uz nenoteiktu laiku.

No peļņas gūšanas viedokļa dzelzceļam izdevīgāki bija kravu pārvadājumi, kas parasti, ņemot vērā Latvijas dzelzceļa tīklu kā Krievijas tranzīta maģistrāļu<sup>270</sup> noslēdzošo posmu virzienā uz Eiropas ekonomiski aktīvajiem preču noieta tirgiem, bija ekonomiski pamatota un prognozējama, tad pasažieru plūsma konkrētos virzienos veidojās pakāpeniski, attīstoties ne tikai ekonomikas, bet arī sociālajai infrastruktūrai, tās piedāvājumam konkrētām iedzīvotāju grupām. Pirmais un vienīgais stablais izņēmums bija Rīgas – Tukuma dzelzceļš, kas savā ceļā šķērsoja Jūrmalu un Ķemeru kūrvietas. Tas arī noteica šīs līnijas popularitāti pasažieru pārvadājumu jomā ne tikai cariskās Krievijas laikā, bet arī neatkarīgās Latvijas Republikas laikā nebija līdzvērtīga dzelzceļa līnijas posma, kurā varētu gūt tik lielu peļņu uz vienas izmantotās līnijas kilometru attiecībā pret pārvadāto pasažieru daudzumu.

Krievijas dzelzceļi laikā, kad tie piederēja privātajām dzelzceļa sabiedrībām, nebija ieinteresēti pasažieru pārvadājumos līdz brīdim, kad 19. gs. 90. gados – 20. gs. sākumā šo sociālo funkciju par pašsaprotamu padarīja no privātajām dzelzceļa sabiedrībām valsts izpirktais platsliežu dzelzceļš, jo Krievijas valdība apzinājās, ka līdzās militāri stratēģiskajam dzelzceļa faktoram, kas gan bija vienīgais, ko ievēroja, būvējot jaunas dzelzceļa līnijas, jau pirmā dzelzceļa Krievijas impērijas teritorijā, t.sk.

<sup>270</sup> Rīga – Orla - Caricina (Daugavpils – Rīga), Liepāja – Romni (Vaiņode – Liepāja) un Maskava – Ventpils – Ribinska (Ventpils – Rīga) – iekavās doti noslēdzošo posmu nosaukumi Latvijas teritorijā.

Latvijas teritorijā, celtniecības laikā, nepieciešams izmantot arī valsts ekonomikā un dažādu sociālo pakalpojumu pieejamībā valsts iedzīvotājiem.

1. pasaules karš Krievijas dzelzceļa transporta sistēmu Latvijā gandrīz iznīcināja. Tas ieviesa būtiskas pārmaiņas dzelzceļa transporta ģeogrāfijā, it sevišķi, Kurzemes un Zemgales reģionā, kur vācu okupācijas karaspēka uzbūvētās dzelzceļa līnijas veidoja ekonomiski un sociāli nepamatotu dzelzceļa transporta satiksmes tīklu. Tas bija paredzēts vienīgi Latvijas mežu materiālu un citu ekonomikas segmentu izlaupīšanai. 1. pasaules kara seku rezultātā Latvijas dzelzceļa transporta tīkls bija palielinājies par 50% attiecībā pret 1912. gadā fiksēto dzelzceļa kopgarumu.

Pēc Latvijas Republikas proklamēšanas 1918. gada 18. novembrī, jaunā valsts atradās izteikti sarežģītā militāri politiskajā situācijā, kas atspoguļojās arī Latvijas dzelzceļa pārvaldīšanā, kas bija piekritīga LR Pagaidu valdības Satiksmes un Darbu lietu ministrijai. Līdz pat Dzelzceļa virsvaldes nodibināšanai 1919. gada 5. augustā Latvijas dzelzceļa sistēmā valdīja daļējs institucionālais haoss, kas neveicināja vienotas dzelzceļa sistēmas funkcionēšanu valstī, ko gan noteica vispārējā politiskā un militārā situācija.

Lielāko daļu no dzelzceļa līnijas Latvijā no 1918. gada novembra līdz 1919. gada jūlijam reāli pārvaldīja un izmantoja vācu okupācijas karaspēks, P. Stučkas valdība un Sarkanā armija, kā arī A. Niedras valdība un tikai 1919. gada vasarā, stabilizējoties politiskajai situācijai valstī, LR Pagaidu valdībai radās priekšnoteikumi, lai pārņemtu Latvijas valstij piederošās dzelzceļa līnijas valsts bilancē, izveidotu nacionālā dzelzceļa administratīvo pārvaldi un uzsāktu darbu pie nacionālā dzelzceļa sistēmas izveides un funkcionēšanas.

Latvijas Republikai mantojumā no cariskās Krievijas palika dzelzceļa transporta satiksmes tīkls, kas bija uzbūvēts, ņemot vērā Krievijas ģeopolitiskās un ekonomiskās intereses, bet kuru vajadzēja pielāgot jaunās valsts ekonomikas vajadzībām un tās iedzīvotāju sociālajām aktivitātēm.

## **2. DZELZCEĻA TRANSPORTS LATVIJAS REPUBLIKĀ NO 1919. GADA 5. AUGUSTA LĪDZ 1940. GADA 14. AUGUSTAM**

### **2.1. Latvijas dzelzceļa administratīvās pārvaldes sistēma**

1919. gada jūlijā pēc Strazdumuižas pamiera noslēgšanas (3. jūlijā) un Pagaidu valdības atgriešanās Rīgā bija nepieciešams izveidot nacionālo dzelzceļu pārraugošu institūciju, ko LR Satiksmes un Darbu ministrija nevarēja nodrošināt ar viena departamenta izveidošanu ministrijas struktūrā. Dzelzceļa sistēmas funkcionēšanas nodrošināšanu varēja veikt tikai dzelzceļa nozares profesionāļu komanda, kurai bija pieredze dzelzceļa tehnoloģisko risinājumu aprobācijā un satiksmes organizēšanā. Jāņem vērā, ka dzelzceļš arī 1919. gadā bija lielākais darba devējs sabiedriskajā sektorā<sup>271</sup> un vairāku tūkstošu darbinieku darba plānošanai vajadzēja spēcīgu un pārdomātu administratīvās pārvaldes institūciju.

Pamatojoties uz LR Satiksmes un Darbu ministrijas izdoto „Satiksmes un Darbu ministrijas Vēstnesī” (oficiālo ministrijas rīkojumu krājums<sup>272</sup>, kas bija saistošs nozares institūcijām) publicēto dzelzceļa kalpotāju sarakstu, pirmo nacionālā dzelzceļa darbā tika pieņemto nākamo Dzelzceļa virsvaldes direktoru Gustavu Klaustiņu,<sup>273</sup> bet laika posmā no 3. līdz 13. augustam tika pieņemti darbā visi vadošie dzelzceļa struktūrvienību darbinieki.<sup>274</sup> Dzelzceļa virsvaldes struktūrvienību shēma un tās atbildībā esošās nozares galīgajā variantā tika izstrādātas 1919. gada jūlijā, un 1919. gada 20. jūlijā laikrakstā „Latvijas Sargs” publicēts Pagaidu valdības Ministru

---

<sup>271</sup>Stakle J. Latvijas dzelzceļi. 1919.-1940.//Dzelzceļnieks trimdā – 1978. – Nr.26. – 3.lpp. //„Pirmie pārbaudītie dati par dzelzceļu personālu attiecas uz 1919./20. gadu. Šinī gadā dzelzceļu ekspluatācijā strādāja dienā caurmērā 8766 cilvēki, no tiem 3904 skaitījās kā štata darbinieki un 4862 kā dienas strādnieki un amatnieki”.

<sup>272</sup> Satiksmes un Darbu ministrijas vēstnesis. – 1919. – Nr.1 – 1.lpp.// „Visi Satiksmes un Darbu Ministrijas attiecīgo iestāžu un amata personu rīkojumi par iekšējo pārvaldi izsludināmi „Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesī”.

<sup>273</sup> Satiksmes un Darbu ministrijas vēstnesis. – 1919. – Nr.1 – 4.-5.lpp.

<sup>274</sup>Satiksmes un Darbu ministrijas vēstnesis. – 1919. – Nr.1 – 4.-5.lpp.// „Gustavs Klaustiņš1.augusts,Ādolfs Kuršinskis 1.septembris (administratīvās direkcijas vadītājs),Artūrs Tramdāhs13.augusts (tehniskās direkcijas vadītājs), Kārlis Bļodnieks 3.augusts (ekspluatācijas direkcijas vadītājs), Arnolds Dukurs3.augusts (finansu direkcijas vadītājs)”.

kabineta rīkojums Nr.121 „Latvijas dzelzceļu pārvaldīšanas un ekspluatācijas kārtība”,<sup>275</sup> kas nosaka katras dzelzceļa institūcijas pakļautību, darbības nozari, pienākumus un tiesības. Jauno dzelzceļa pārvaldes iekārtu ieviesa 1919. gada 5. augustā<sup>276</sup> kad sāka funkcionēt saskaņā ar rīkojumu Nr.121 bāzes izveidotā Dzelzceļa virsvalde, kuras administratīvās pārvaldes pamatstruktūra<sup>277</sup> pastāvēja līdz 1921. gada 31. oktobrim (sk. 10. shēmu). Galvenā atbildība par Latvijas nacionālā dzelzceļa darbības nodrošināšanu bija piekritīga Latvijas dzelzceļa galvenajam direktoram. Izvilkums no Ministru kabineta pieņemtajiem noteikumiem Nr.121 „Latvijas dzelzceļu pārvaldīšanas un ekspluatācijas kārtība”:

*„1) Latvijas valsts dzelzceļus pārzin un pārvalda Dzelzceļa virsvalde ar galveno direktoru priekšgalā<sup>278</sup>.*

*2) Dzelzceļu virsvalde iedalās pēc savas darbības priekšmetiem 4 galvenās daļās: Centrālā ekspluatācijas valde, Tehniskā valde, Administratīvā valde, Finanšu valde<sup>279</sup>.*

*8) Galvenais dzelzceļa direktors ir atbildīgs, pastāvīgas dzelzceļa tīkla pārvaldītājs un ekspluatācijas vadītājs tajās robežās, kādas nosprauž Satiksmes un Darbu ministra principiālie rīkojumi, tā arī Valdības (Pagaidu valdības) vispārējā un speciālā dzelzceļa politika<sup>280</sup>.*

*Galveno dzelzceļa direktoru ieceļ caur atsevišķu pavēli Satiksmes un Darba ministrs un apstiprina Ministru kabinets”.<sup>281</sup>*

Lai gan pastāvēja hierarhisks atbildības sadalījums starp direkciju direktoriem, dzelzceļa direktors bija pilnībā atbildīgs par iestādes darbu.

Līdz ar Dzelzceļa virsvaldes nodibināšanu tika radikāli reorganizēta vecā Krievijas dzelzceļa pārvaldes kārtība<sup>282</sup> un tās vietā attiecināti Eiropas dzelzceļa

<sup>275</sup> Latvijas Sargs. – 1919. – Nr.91. – 2.lpp.

<sup>276</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918. – 1938. – Rīga, 1938, 24.lpp.

<sup>277</sup> Dzelzceļu virsvaldes darbība. 1919.5/VIII – V - 1924. 5/VIII. - Rīga, 1924. – 6.lpp. „1919.gada 5.augustā ievestā dzelzceļu iekārta pastāvēja līdz 1921.gada 31.oktobrim”.

<sup>278</sup> Latvijas Pagaidu valdības Likumu un Rīkojumu krājums. – 1919. – Nr.8 – 107.lpp.

<sup>279</sup> Turpat,107.lpp.

<sup>280</sup> Turpat,107.lpp.

<sup>281</sup> Latvijas Pagaidu valdības Likumu un Rīkojumu krājums. – 1919. – Nr.8 – 107.-108.lpp. (izvilkums no rīkojuma).

<sup>282</sup> Klaustiņš G. Dzelzceļa politika.//Latvijas Sargs. – 1921. – Nr.219 – 1.lpp. //„Galvenie Krievijas dzelzceļu iekārtas trūkumi: 1) neapvienota, nesaplānota darbība starp bezgalīgi daudzajām dzelzceļu līnijas administratīvajām pārvaldīšanas vienībām (iecirkņiem), ar atsevišķām kancelejām, darbvedībām, rēķinvedībām, noliktavām, darbnīcām, darbnīciņām u.t.t. 2) Krasi nodalītas 8 – 10 nozares centrā ar atsevišķām kancelejām, administratīvām un tehniskām nodaļām, grāmatvedībām, statistikām u.t.t. 3)Sakarā ar to, pārspīlēta centralizācija – monarhistiskās valsts iekārtas spilgtākā iezīme”.

sistēmā pieņemtie principi dzelzceļa satiksmes organizēšanā.<sup>283</sup> Visu Latvijas dzelzceļa tīklu sadalīja 5 ekspluatācijas iecirkņos – Rīgas, Jelgavas, Liepājas, Daugavpils (sākotnēji Krustpils)<sup>284</sup> un Gulbenes. Ekspluatācijas nodaļu centru izvēle nav nejauša, jo vēsturiski minētajās Latvijas pilsētās bija izveidojušies lielle dzelzceļa mezgli ar tiem atbilstošām dzelzceļa satiksmes infrastruktūras tehniskā atbalsta funkcijām – dzelzceļu darbnīcas, griezuļi dažādu vilcienu asu pāru nomaiņai (atšķirīgi sliežu platumi), kurināmā noliktavas, lokomotīvu brigāžu atpūtas iespējas. Jaunā dzelzceļa pārvaldes struktūra bija piemērota kara apstākļiem, jo Latvijas teritorijā vēl turpinājās Brīvības cīņas, un dzelzceļa ekspluatācijas nodaļu priekšniekiem bija piešķirtas ārkārtas pilnvaras vilcienu kustības organizēšanas jautājumos gan karaspēka, gan vietējo iedzīvotāju vajadzību nodrošināšanai, tomēr būtiska ietekme uz Latvijas dzelzceļa satiksmes organizēšanu bija Latvijas armijas Satiksmes daļai, kura nereti, pat pēc Brīvības cīņu noslēguma, iejaucās Dzelzceļa virsvaldes darba kompetencē.<sup>285</sup> Savstarpējās sarakstes rezultātā radās pat kuriozas situācijas, kad vienas ministrijas nosaukums tiek samazināts uz tās pakļautībā esošu struktūrvienību,<sup>286</sup> bet to var izskaidrot ar jauno valsts administratīvās pārvaldes sistēmu kopumā, kura nomainīja Krievijas valsts administratīvās pārvaldes sistēmu un bija pārāk jauna, lai varētu izprast visas tās darbības nianšes visai īsā laika posmā un nebija arī iestāžu adrešu kalendāra, tāpēc pat ministrijām savstarpējā sarakstē vajadzēja norādīt ministrijas un to sastāvā esošās struktūrvienības un to

---

<sup>283</sup> Turpat, 219.lpp. "Latvijas dzelzceļa iekārtas veidošanas pamatprincipi ir šādi: 1) Dzelzceļa līnijas pārvaldīšanas pamatvienība ir ekspluatācijas nodaļa, kura apvieno visas dzelzceļa saimniecības funkcijas zināmā rajonā. 2) Pārvaldīšanas centrs – virsvalde ar racionāla darba sadalīšanu starp 4 nozarēm (direkcijām) atmetot Krievijas dzelzceļu iekārtu paralēlismu un radot vienu kopēju kanceleju, grāmatvedību, statistiku, bet visiem administratīvi personāliem jautājumiem – administratīvo direkciju. 3) Dzelzceļa pārvaldība saskaņota ar demokrātiskās valsts principiem".

<sup>284</sup> Latvijas Dzelzceļi. 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 25.lpp. (Krustpils bija izvēlēta objektīvu apstākļu dēļ – kara darbība Latgales frontē, kas liedza ekspluatācijas iecirkni ierīkot Daugavpilī).

<sup>285</sup> LVVA, 3593.f., 1.apr., 164.l., 107.lp. // „Latvijas armijas Satiksmes daļas ziņojums Galvenā štāba priekšniekam (1921.gada 7.novembris) Satiksmes daļa vērš uzmanību uz to, ka šai daļai ir piekritīgi visi valsts iestāžu un kara resora iesniegtie pieprasījumi par satiksmes, tai skaitā dzelzceļa izmantošanu, bet nereti konkrētās iestādes vērsas pa tiešo pie satiksmes ministrijas un dzelzceļu virsvaldes risinot konkrētus jautājumus”.

<sup>286</sup> LVVA, 3593.f., 1.apr., 164.l., 110.lp. Apsardzības ministra (G.Zemgals) pavēle Nr.53.Rīga, 1921.gada 16.novembris // "1.punkts. Visas principiāla rakstura prasības par pastāvošo satiksmes ceļu un dzelzceļa transporta līdzekļu lietošanu, kā arī par ceļu paplašināšanu, pārbūvēšanu, jaunu ceļu ierīkošanu un t.t., iesniedzamas Galvenā štāba Satiksmes daļai, nestājoties tiešos sakaros ar Satiksmes ministriju jeb Dzelzceļa Virsvaldi" (pasvītrojums mans). Tātad Satiksmes daļa faktiski kontrolē visus nozīmīgākos transporta pārvadājumus, kurus īsteno valsts iestādes un SM ir tikai pakārtota loma šajos pārvadājumu organizācijas pasākumos. Vēl vairāk, SM nav vienlaicīgi Dzelzceļa virsvalde, atšķiras institucionālā pakļautība! Iespējams, ka tā gan ir drukas kļūda, bet pavēles projekts (108.lpp.), gan pati pavēle ir identiska.

kompetences.<sup>287</sup> Eksploatācijas nodaļas arī bija praktiskā darba veicējas attiecībā uz dzelzceļa līniju pārņemšanu un satiksmes organizēšanu, jo daļēji administratīvā haosa apstākļos bieži vien nebija laika saskaņot līniju pārņemšanu ar Dzelzceļa virsvaldes augstāko vadību, kas daļēji noteica arī 1921. gada 1. novembrī ieviesto Dzelzceļa virsvaldes kompetenču pārskatīšanu, jo kontroles iespējas DZV 1919. - 1920. gadā nereti bija ierobežotas.

Dzelzceļa virsvalde savu darbību visās struktūrvienībās faktiski uzsāka 1919. gada 16. augustā, jo konkrētais datums tika uzlūkots par dienesta izdienas laika sākumu<sup>288</sup>, kā arī konkrētais datums ir dzelzceļa saimnieciskās darbības atskaites sākuma punkts.<sup>289</sup> Netieši uz to norāda arī LR satiksmes un darbu ministra T. Hermanovska pavēle<sup>290</sup> par dzelzceļa kalpotāju (vadošo darbinieku) pieņemšanu darbā, kas norisinājās vidēji līdz 1919. gada augusta vidum. Lai gan pastāvēja juridiskas nianses un nevarēja noliegt Dzelzceļa virsvaldes nelegitīmās priekšteces – Dzelzceļa pārvaldes pie A.Niedras valdības pozitīvo darbību dzelzceļa jomas sakārtošanas priekšdarbu veikšanā, tomēr Latvijas nacionālā dzelzceļa vēsturē 1919. gada 5. augusts ir Dzelzceļa virsvaldes darbības sākuma diena un tās darbības atskaites punkts, par ko liecina arī apsveikumi un cita veida raksti periodikā<sup>291</sup> 1924. gadā, kas veltīti DZV 5 gadu jubilejā.

Daļa jaunās institūcijas - Dzelzceļa virsvaldes (DZV direktors) atradās stacijas „Aleksandra vārti” (mūsdienās stacija „Zemitāni”) apkaimē - vagonā, daļa DZV bija apmetusies stacijas „Krūzesmuiža” („Čiekurkalns”) apkārtnē.<sup>292</sup> Attiecībā uz Dzelzceļa virsvaldes sākotnējo darbību dzelzceļa funkcionēšana tika mainīta institucionāli, bet Krievijas likumdošanas akti būtībā regulēja arī dzelzceļa darbību un

---

<sup>287</sup> LVVA, 6824.f.,3.apr., 84.1, 13.lp. Satiksmes un Darbu ministrija (Rīga, 1919.gada 9.novembrī) Nr.209.Adresāts: Tirdzniecības un rūpniecības ministrija (saņemts kancelejā 1919.gada 20.novembrī). //”Lai novērstu pārpratumus ar šo paziņoju, ka ar pieprasījumiem dēļ (pēc) vagoniem, preču ielādēšanai un sūtīšanai pa dzelzceļiem, jāgriežas tieši pie Dzelzceļu virsvaldes, jeb attiecīgā stacijas priekšnieka. Paraksts: T.Hermanovskis”.

<sup>288</sup> Kāds vārds pie dzelzceļnieku jubilejas dienas. B.a.//Dzelzceļnieks – 1924. – Nr.4 – 6.lpp.// „Cik tas tomēr savādi! 5.augustā dzelzceļu virsvalde nosvinēja savu 5 gadu jubileju, tomēr dzelzceļa darbiniekiem dienesta izdienas laiku virsvalde nolikusi tikai no 16.augusta 1919.g. Iznāk tā, it kā dzelzceļi 11 dienas ir funkcionējuši bez darbiniekiem un darbojusies tikai virsvalde”.

<sup>289</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. – Rīga: Satiksmes ministrijas grāmatu spiestuve, 1923. – VII// „Pārskatā ziņas ievietotas sākot no 16.augusta 1919.g., kad faktiski, kā Dzelzceļu Virsvaldē tā uz līnijas, sāka darboties dzelzceļu administratīvās vienības”.

<sup>290</sup> Satiksmes un Darba ministrijas vēstnesis. – 1919. – Nr.1 – 4.-5.lpp.

<sup>291</sup> Mūsu dzelzceļu 5 gadu darbības jubileja. Autors R.U.//Dzelzceļnieks. -1924. – Nr.2 – 5.lpp.//Bankavs I. „Jaunākās ziņas. Latvijas dzelzceļu jubileja”//Latvija. – Nr.58 – 1.lpp. //Darba Balss – 1924. – Nr.59 – 1.lpp. //Dzelzceļnieks. – 1924 – Nr.3.

<sup>292</sup> Satiksmes un Darba ministrijas Vēstnesis. Rīkojums Nr.117 (13.10.1919.) (G.) Klaustiņš.



to noteica arī Latvijas specifiskie apstākļi un situācija,<sup>293</sup> ka Latvijas Republikā nebija izstrādāts un pieņemts Dzelzceļa likums. Dzelzceļa likumdošana cariskās Krievijas laikā bija veidota atbilstoši Krievijas dzelzceļu politikas vajadzībām, bet tās pielietojums Latvijas Republikā līdz normatīvo likumdošanas aktu sakārtošanai jaunajām Latvijas dzelzceļa vajadzībām bija objektīva nepieciešamība un, izveidojot jauno Dzelzceļa virsvaldes pārraudzīto dzelzceļa struktūru, darbību ekspluatācijas un saimnieciskajos jautājumos tā būtiski neietekmēja. Tehnoloģiskā procesa noteiktība un dzelzceļa ekspluatācijas drošība, kas bija noteikta Krievijas likumdošanā attiecībā uz dzelzceļa transporta izmantošanu arī Latvijas Republikā neradīja juridisku kāzusu, tādēļ ka dzelzceļa transporta funkcionēšanas mehānisms bija specifisks un ietvēra universālas dzelzceļa nozares ekspluatācijas noteikumus visā Eiropas reģionā.

Dzelzceļa virsvaldei tūlīt pēc tās izveidošanas 1919. gada augustā bija jāveic sarežģīti darba uzdevumi, jo militāri politiskā situācija bija nelabvēlīga un pastāvēja reāls apdraudējums valsts neatkarībai.

Pirmie Dzelzceļa virsvaldes izstrādātie un LR satiksmes un darbu ministra apstiprinātie saistošie rīkojumi dzelzceļa finanšu darbības jomā bija vērsti uz dažādu kravu pārvadājumu tarifu apstiprināšanu dzelzceļa pakalpojumu izmaksu segšanai: „Pagaidu tarifs pārtikas preču, zemkopības mašīnu un rīku pārvadāšanai pa Latvijas dzelzceļiem”,<sup>294</sup> „Pagaidu noteikumi piena pārvadāšanai pa Latvijas dzelzceļiem”<sup>295</sup> un „Pagaidu tarifs malkas sūtījumu pārvadāšanai pa Latvijas dzelzceļiem”.<sup>296</sup>

Nekur nav pieminēts, ka pārējā Latvijas dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu tarifa sistēmā tika izmantots A. Niedras valdības sastādītais pasažieru un preču pārvadājumu tarifs,<sup>297</sup> kas pēc būtības atspoguļoja reālo situāciju transporta pakalpojumu sniegšanas jomā, samērojot iedzīvotāju maksātspēju pēc kara postījumiem un uzņēmējdarbības vides pagrimumu vispārējā ekonomiskā sabrukuma apstākļos. Pirmo tarifu Latvijas Republikas Pagaidu valdība ieviesa 1919. gada 6. novembrī.<sup>298</sup>

---

<sup>293</sup> Latvijas Pagaidu valdības Likumu un Rīkojumu krājums. – 1919. – Nr.13 – 170.lpp.//„Visi agrākie Krievijas likumi, kuri pastāvēja Latvijas robežās līdz 24. oktobrim 1917. g. pagaidām uzskatāmi par spēkā esošiem pēc 18.novembra 1918.g., cik tālu tie nav atcelti ar jauniem likumiem un nerunā pretim Latvijas valsts iekārtai un Tautas padomes platformai”. Pieņemts Latvijas Tautas padomes sēdē 1919. gada 5. decembrī”.

<sup>294</sup> Satiksmes un Darbu ministrijas Vēstnesis. – 1919. – Nr.1 – 7.-9.lpp.

<sup>295</sup> Turpat, 10.-11.lpp.

<sup>296</sup> Turpat, 11.-12.lpp.

<sup>297</sup> Līdzums. – 1919. – Nr.13 – 2.lpp.

<sup>298</sup> Satiksmes un Darbu ministrijas Vēstnesis. – 1919. – Nr.6 – 84.lpp.// „§ 15”Maksa par pasažieru braucieniem aprēķināma :II klases vagonā – 9 kap. no pasažiera un kilometra, III klases vagonā – 6

1919. gada augustā Kurzemes un Zemgales dzelzceļa līnijas, izņemot Liepājas apriņķi un Ventspils – Stendes šaursliežu dzelzceļu ar pievadceļiem, atradās vācu okupācijas iestāžu rīcībā (laikā, kad faktiski jau tika organizēta P. A. Bermonta militārā avantūra pret Latvijas Republikas Pagaidu valdību). Savukārt daļa no Latgales virziena dzelzceļa atbilstoši mainīgajam frontes stāvoklim bija Sarkanās armijas rīcībā. Jelgavas virzienā Dzelzceļa virsvaldes pārraudzībā bija dzelzceļa posms no Rīgas līdz Olaines stacijai, aiz kuras sākās pēc *Strazdumuižas pamiera* noslēgšanas noteiktā neitrālā josla. Tukuma virzienā dzelzceļa transports varēja kursēt tikai līdz stacijai „Priedaine”, jo dzelzceļa tilts pār Lielupi starp stacijām „Priedaine” un „Lielupe” bija kara laikā sagrauts – „Jāņem vērā, ka minētais tilts sagādāja lielas neērtības pasažieriem, jo vilciens kursēja tikai līdz stacijai Priedaine un tālāk pasažieriem bija jāceļas pāri plosta tiltam uz Lielupes staciju un tikai tad viņā varēja nokļūt kaut kur tālāk Tukuma virzienā”.<sup>299</sup> Kā rakstīja A. Dinbergs „*Bet pašā sākumā jau nebija visai tālu kur braukt*” (1919. gada augusts, no Rīgas virzienā uz citiem centriem reģionos). Tilti pār Juglu, Ogri, Lielupi un desmitiem citu tiltu attālāk no Rīgas bija saspridzināti, nodedzināti un citādi bojāti. Tikai vienā pašā Rīgas – Krustpils līnijā visas staciju ēkas bija iznīcinātas un galīgi sabojātas, izņemot Pļaviņas un Krustpili”.<sup>300</sup> Lauku rajonos problēma vietām nebija tik izteikta, kā pie Rīgas, jo saspridzinātie dzelzceļa tilti pār Rīgas tuvumā esošajām upēm aprūtināja dzelzceļa mezgla funkcionēšanu, kas Latvijā un visā Baltijas reģionā tobrīd bija vislielākais pēc savām tehniskajām iespējām un piesaistīts Rīgas ostai un tranzītam visos Latvijas teritorijas virzienos. No 2763 km kopējā Latvijas teritorijas dzelzceļu tīkla garuma Dzelzceļa virsvaldes ekspluatācijā bija 928 kilometri.<sup>301</sup> Dzelzceļa virsvaldes pārvaldītajās dzelzceļa līnijās kravu un pasažieru pārvadājumi bija neregulāri un vēstures avotos nav pieejama informācija par precīzu kravu un pasažieru pārvadājumu apjomu 1919. gada vasaras nogalē.

1919. gada 14. augustā DZV nosūtīja savus pārstāvjus uz Jelgavas dzelzceļa mezglu, kas tolaik bija vācu karaspēka rīcībā, lai vienotos par Zemgales un Kurzemes dzelzceļa līniju pārņemšanu, bet vācu pārstāvji sarunas novilcināja un neielaida DZV

kap. no pasažiera un kilometra, ar to noteikumu, ka maksa par katru atsevišķu pasažieru braucienu nevar būt mazāka, kā 80 kap. II klasē un 50 kap. III klasē. Bērni vecumā no 5 – 10 gadiem, maksā pusi no augšā noteiktās pieaugušu pasažieru braukšanas maksas. Ja biļetes cena, pēc augstāk uzrādītā aprēķina, beidzas ar nepilnām 10 kapeikām, tad viņa noapaļojama par pilnām 10 kapeikām”.

<sup>299</sup> LVVA, 6824.f.,3.apr., 84.l., 166.lpp.

<sup>300</sup> Dinbergs A. Atmiņas par latvju dzelzceļnieku kara un revolūcijas gaitām. // Dzelzceļnieks. – 1927. – Nr. 12 - 2.-6.lpp.

<sup>301</sup> 20.gadsimta Latvijas vēsture: 1918. – 1940. - Rīga, 2003. – 2.sēj., 451.lpp.

pārstāvjus Jelgavas stacijā, kā rezultātā sarunas beidzās bez panākumiem.<sup>302</sup> Īstais iemesls šādai vācu karaspēka rīcībai bija plānotais P. Bermonta –Avalova armijas uzbrukums Rīgai. 1919. gada septembrī vācieši atstāja Ventspils – Tukuma dzelzceļa līniju, pirms tam aizvācot visu dzelzceļa ritošo sastāvu. Ventspils – Tukuma, Tukuma – Lielupes un Tukuma – Jelgavas dzelzceļu iecirkņus DZV pārņēma 1919. gada 21. septembrī un sāka to sakārtošanu, lai varētu atklāt vilcienu kustību. No Liepājas uz Ventspili ar tvaikoni “Saratov” nogādāja vienu lokomotīvi, lai atjaunotu dzelzceļa kustību šajā posmā, pārceļot ar upes kuģu transportu sagraudā Lielupes tilta rajonā preču vagonus.<sup>303</sup> Šos nodomus izjauca P.Bermonta - Avalova vadītās armijas uzbrukums Rīgai 1919. gada 8. oktobrī. Bermontiādes laikā dzelzceļš Liepājas un Ventspils rajonā turpināja darboties pastāvīgi, nodrošinot nacionālā karaspēka, iedzīvotāju un valsts iestāžu vajadzības dzelzceļu pārvadājumu jomā.

1919. gada 13. novembrī tika pieņemti arī „Noteikumi par dzelzceļa darbinieku iekšējo iekārtu”,<sup>304</sup> kuri noteica darba devēja un darba ņēmēja tiesības un pienākumus.

Latvijas armija 1919. gada novembra beigās - decembra sākumā kaujās padzina P. A. Bermonta karaspēku no Latvijas teritorijas un DZV varēja pārņemt ekspluatācijā visu Daugavas kreisā krasta dzelzceļu, izņemot Grīvas – Zemgales un Grīvas – Eglaines līnijas, kas uz neilgu laiku (satiksme atjaunota 1922. gadā) līdz politiska rakstura domstarpību noregulēšanai par dzelzceļam piegulošo administratīvo teritoriju valstisko piederību bija Polijas armijas un valsts pārvaldībā. Latvijas armijas un tās sabiedroto Polijas armijas ofensīva 1920. gada janvāra sākumā vainagojās ar panākumiem, un jau janvāra vidū DZV varēja pārņemt savā pārvaldībā Līvānu – Daugavpils – Indras, Atašienes – Rēzeknes, Daugavpils – Aglonas, Abrenes – Kārsavas un Balvu – Pitalovas dzelzceļa līniju posmus.

Kaujās pret Bermonta armiju Zemgalē un Sarkano armiju Latgalē piedalījās arī 1919. gada 21. jūlijā izveidotā Latvijas armijas vienība – I Bruņoto vilcienu

<sup>302</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 16.lpp.

<sup>303</sup> Treijs R. Latvijas valsts un tās vīri. - Rīga, 1998, 315.lp.

<sup>304</sup> Satiksmes un Darbu ministrijas Vēstnesis. – 1919. – Nr.5 – 76.-77.lpp.// „5. Atvaļinājumi.

Pēc katriem nokalpotiem 12 mēnešiem ikvienam strādniekam un amatniekam ir tiesība uz 14 dienu atvaļinājumu ar pilnas algas izmaksu par šo laiku. **6. Darba dienas.** Par darba dienām skaitās visas nedēļas dienas, izņemot svētdienas un sekošās svētku dienas: Jaungadu, Lūdzam dienu, Lielo piektdienu un sestdienu priekš Lieldienām, Lieldienu pirmo un otro dienu, 1. maija dienu, Debesbraukšanas dienu, pirmo un otro Vasaras svētku dienu, Jāņus, Latvijas patstāvības izsludināšanas dienu un pirmo un otro Ziemas svētku dienas. **8. Darba laika ilgums.** Normālais darba laiks ir 8 stundas dienā. Darbniecu pārvaldei ir tiesība parasto darba laiku, lūkojoties pēc darba apstākļiem, saīsināt”.

divizion<sup>305</sup> ar savā rīcībā esošajiem bruņu vilcieniem. Tādējādi dzelzceļa infrastruktūra veica arī atbalsta funkcijas militārās karadarbības laikā, nodrošinot bruņu vilcienu kustību uz mainīgo frontes līniju.

1920. gada janvāra beigās DZV pārņēma Kārsavas – Rēzeknes – Aglonas sliežu ceļa iecirkni, un februāra sākumā tika noorganizēta vilcienu satiksme posmā Rēzekne – Zilupe. Ziemeļvidzemes dzelzceļa posmus, kas īslaicīgi bija Igaunijas armijas pārvaldē, pēdējā Latvijas Satiksmes ministrijai nodeva Gulbenes – Apes dzelzceļa līniju 1920. gada martā, jūlijā Valkas – Saules posmu un augustā Valkas – Ķirbeļu pievedceļu līniju. Igaunijas armija, aizejot no Latvijas teritorijas, no savā pārvaldībā esošajiem Valkas – Vecgulbenes un Valkas – Ieriķu dzelzceļa līniju posmiem aizvāca visu ritošo dzelzceļa sastāvu.<sup>306</sup> Liepājas – Aizputes līnija palika privātīpašumā.

Tādējādi 1920. gada sākumā, pateicoties veiksmīgai militārajai darbībai pret Sarkano armiju un sadarbojoties ar Latvijas valsts militārajiem sabiedrotajiem – Igaunijas un Polijas armiju, izveidojās priekšnoteikumi, lai Latvijas valsts dzelzceļa līnijas pārietu Dzelzceļu virsvaldes administratīvajā pakļautībā un DZV īstenotu vienotu valsts dzelzceļa politiku pasažieru un kravu pārvadājumu jomā. 1920. gadā pēc 6 gadu pārtraukuma Latvijas teritorijā esošie dzelzceļi atkal bija pakļauti centralizētai pārvaldei, jo laika posmā no 1914. līdz 1920. gadam Latvijas dzelzceļā bija vairākas institucionālas organizācijas dzelzceļa pārvaldei, kas piederēja – cariskajai Krievijai, vācu okupācijas iestādēm, P. Stučkas valdībai, A. Niedras valdībai un Latvijas Republikas leģitīmajai Pagaidu valdībai. Uz neilgu laiku atsevišķu Latviju šķērsojošu dzelzceļa līniju posmus pārvaldīja arī Polija (Latgalē) un Igaunija (Ziemeļvidzemē).

1920. gada sākumā, Latvijas teritorijā beidzoties aktīvai karadarbībai un valsts institūcijām administratīvi pārvaldot valsts teritoriju, LR Satiksmes ministrijas pakļautībā strādājošā DZV varēja apkopot informāciju par dzelzceļa tīklam kara laikā nodarītajiem postījumiem un perspektīvā projektēt dzelzceļa saimniecības attīstību neatkarīgajā Latvijas Republikā.

Dzelzceļa virsvalde savā bilancē 1919. gada 25. novembrī kopā ar dzelzceļa līnijām pārņēma 348 stacijas un pieturas punktus,<sup>307</sup> izņemot privātās dzelzceļa

<sup>305</sup> Andersons E. Latvijas bruņoties spēki un to priekšvēsture. Toronto, 1983, 254.lpp.

<sup>306</sup> Aizsilnieks A. Latvijas saimniecības vēsture. 1914. – 1945. - Zviedrija, 1968, 135.lpp.

<sup>307</sup> Satiksmes un Darbu ministrijas Vēstnesis. – 1919. – Nr.11. – 170. – 174.lp.

sabiedrības pārvaldītā dzelzceļa līnijas Liepāja – Aizpute stacijas un pieturas punktus. Haotiskā dzelzceļa līniju būvniecība militārajām un saimnieciskajām vajadzībām 1. pasaules kara laikā arī noteica šo staciju un pieturas punktu zemo izbūves un atbalsta infrastruktūras kvalitāti. Tikai 3 gadu laikā no 1915. līdz 1917. gadam dzelzceļa būvniecībā Latvijas teritorijā staciju un pieturas punktu skaits bija palielinājies gandrīz 3 reizes (sk. 11.tabulu), bet to izmantošana Latvijas Republikas vajadzībām bija ierobežota sākotnējā izbūves mērķa neatbilstības ar jaunās valsts ekonomiskajām un sociālajām interesēm pasažieru un kravu pārvadājumu jomā dēļ. Pārņemtās dzelzceļa līnijas atspoguļoja dzelzceļa sliežu platumu un staciju, pieturas punktu skaitu, kas bija jāintegrē Latvijas transporta sistēmā apstākļos, kad iepriekšējā dzelzceļa transporta sistēma bija pakārtota citām ekonomiskajām, sociālajām un militārajām prasībām.

Pēc Brīvības cīņām 1920. gadā Latvijas Republikas satiksmes infrastruktūra sāka funkcionēt vienas valsts administratīvajās robežās. Postošās karadarbības un saimniecības struktūru evakuācijas rezultātā no 1914. līdz 1920. gadam Latvijas Republika saņēma mantojumā sagrautu dzelzceļa satiksmes infrastruktūru, kuras atjaunošana prasīja ļoti lielus finanšu līdzekļus. Latvijas valdībai, Satversmes sapulcei un Latvijas Saeimai sadarbībā ar LR Satiksmes ministriju un DZV bija jāformulē mērķis un uzdevumi dzelzceļa satiksmes infrastruktūras pielāgošanai un attīstībai Latvijā Republikā.

Mērķis bija izveidot Latvijas nacionālo dzelzceļu par pelnošu un valsts ekonomiku atbalstošu uzņēmumu, kuram bija jāveic arī sociālās funkcijas pasažieru pārvadājumu jomā. Krievijas dzelzceļa tīkla galvenais uzdevums bija savienot Baltijas provinces ar Iekškrīevijas apgabaliem, bet Latvijas dzelzceļa tīkla galvenais uzdevums bija nodrošināt satiksmi ar visiem Latvijas reģioniem<sup>308</sup> un tos saistīt ar galvenajiem valsts centriem.

Galvenie uzdevumi bija valsts dzelzceļa politikas izstrāde – ikgadējais dzelzceļa ieņēmumu un izdevumu budžets, Dzelzceļa likums, starptautiskās konvencijas par pasažieru un kravu pārvadājumiem un jaunu dzelzceļa līniju izbūve.

Sasteigti izveidotā Dzelzceļa virsvaldes struktūra 1919. gadā bija mēģinājums apvienot labāko no Krievijas dzelzceļa pārvaldes sistēmas un Eiropas dzelzceļa sistēmas<sup>309</sup>. Tomēr Brīvības cīņu laikā pilnībā nebija izveidots dzelzceļa virsvaldes aparāts, kā arī trūka informācijas par konkrētu dzelzceļa līniju stāvokli un perspektīvā

<sup>308</sup> Latvijas dzelzceļam – 80. - Rīga, 1999, 44.lpp.

īstenojamo dzelzceļa politiku. Tam par pamatu bija objektīvi apstākļi – tūlīt pēc DZV izveidošanas sākās Bermontiāde, daļa Latvijas dzelzceļa Zemgalē un Latgales reģionā nebija piederīgi DZV jurisdikcijai militārā konflikta laikā, tāpēc tikai aptuveni bija ziņas par šo dzelzceļa līniju stāvokli un tajā esošo ritošo sastāvu. Tāpat bija pieļautas kļūdas, atsevišķi nenošķirot Mašīnu direkciju kā pastāvīgu struktūrvienību, kas pēc būtības bija lokomotīvu parks ar visu tehniskā atbalsta funkciju kopumu, un vienlaicīgi administratīvi tos pārvaldīt Eksploatācijas direkcija nevarēja gan ierobežoto darbinieku skaita dēļ, gan Latvijas teritorijas dzelzceļa līniju pārklājuma dēļ. Dzelzceļa resora iekšējo darbu plānošanas un izpildes labākai organizācijai tika izstrādāti jauni principi valsts dzelzceļa eksploatācijas realizēšanai un Ministru kabinets 1921. gada 11. oktobrī pieņēma jaunus un uzlabotus dzelzceļa darbību regulējošos noteikumus Nr.225 „Noteikumi par valsts dzelzceļa pārvaldi”,<sup>310</sup> kas reorganizēja Dzelzceļa virsvaldes administratīvās pārvaldes struktūru (sk. 12. shēmu).

Jaunie noteikumi stājās spēkā 1921. gada 1. novembrī.<sup>311</sup> Reorganizācijas rezultātā visas Dzelzceļa virsvaldes administratīvās funkcijas bija sadalītas piecās direkcijās (1919. gada 5. augustā 4 direkcijas) – tehniskā, eksploatācijas, mašīnu, finanšu un materiālu apgāde, bet kā pastāvīgas vienības dzelzceļa galvenā direktora pakļautībā palika centrālā statistikas un veselības nodaļa. Dzelzceļa iekšējā struktūrā saglabājās galvenā direktora kā augstākās amatpersonas loma, kura var izšķirt visus jautājumus, bet koleģialitātes vārdā un solidaritātē par dzelzceļam būtisku lēmumu pieņemšanu tika nodibināta Dzelzceļa virsvaldes padome,<sup>312</sup> kas pēc sava funkcionālā rakstura netieši kontrolēja dzelzceļa direktoru stratēģiskās attīstības un rīcītpolitikas jautājumos, sadalot atbildību direkciju kompetenču jomās.

---

<sup>309</sup> Ruņģis J. Mūsu dzelzceļi.//Economists. – 1922. – Nr.6 – 113.-116.lpp.//”Mūsu dzelzceļa pārvaldi un dzelzceļu iekārtu darbības sākumā (1919.gads jūlijs/augusts) organizēja, pieturoties Somijas un Ziemeļamerikas savienoto valstu paraugam ar četrām direkcijām: eksploatācijas, tehnisko, finanšu un administratīvo. Minētās direkcijas sastādīja dzelzceļa virsvaldi. Divu gadu dzelzceļa darbības praktika pierādīja, ka pārvaldes un iekārtas sistēma ir derīga valstīm ar lielu teritoriju un garām dzelzceļa līnijām. Ar 1921.gada 1.novembri (atsauce no datnes) dzelzceļa darbības pārvaldes iekārtu reorganizēja pamatojoties uz divi gadu praktiku, ņemot par paraugu Krievijas dzelzceļa iekārtu un piemērojot to mūsu apstākļiem (jāņem vērā, ka Krievijas dzelzceļu sistēmā bija pamatots šāds pārraudzības modelis, jo impērijas teritorija bija pietiekoši plaša, lai būtu konkrētās institūcijas dzelzceļa satiksmes infrastruktūras metodiskai vadībai). Dzelzceļus pārvalda un jaunās dzelzceļa būves vada dzelzceļu virsvalde, kuras sastāvā ietilpst arī padome, kuru vada direktors un dzelzceļu virsvaldes struktūrvienību direktori”.

<sup>310</sup> Latvijas Pagaidu valdības Likumu un Rīkojumu krājums. – 1921. – Nr.21 – 345.-348.lpp.

<sup>311</sup> Latvijas Pagaidu valdības Likumu un Rīkojumu krājums. – 1921. – Nr.21 –348.lpp.

<sup>312</sup> Latvijas Pagaidu valdības Likumu un Rīkojumu krājums. – 1921. – Nr.21 „Noteikumi par valsts dzelzceļa pārvaldi”, 12.punkts – 347.lpp.

Izvilks no Ministru kabineta noteikumiem Nr.225 „Noteikumi par valsts dzelzceļa pārvaldi”:

„I Dzelzceļu virsvalde

1.Valsts dzelzceļus pārvalda un jaunu dzelzceļu būves vada dzelzceļu virsvalde.

2.Virsvalde sastāv no: Galvenā direktora, Galvenā direktora palīga, Tehniskā direktora, Mašīnu direktora, Eksploatācijas direktora, Finanšu direktora un Materiālu apgādības priekšnieka<sup>313</sup>.

3.Dzelzceļa virsvaldes uzdevums ir<sup>314</sup>:

- 1) Organizēt dzelzceļu ekspluatāciju un to vadīt;
- 2) Apgādāt dzelzceļus ar vajadzīgajiem materiāliem, inventāru u.t.t., un uzturēt veselu un kārtībā dzelzceļu īpašumu;
- 3) Pārzināt ieņēmumu kārtīgu ienākšanu un noteikt ieņēmumu un izdevumu norēķināšanas veidu visām dzelzceļu tīklam;
- 4) Izstrādāt jaunbūvju projektus, kā pastāvošo līniju vajadzībām, tā arī jaunu dzelzceļu būvēm, un izvest šos projektus dzīvē pēc to apstiprināšanas noteiktajā kārtībā;
- 5) Izstrādāt tarifu projektus saziņā ar tarifu padomes lēmumu;
- 6) Izstrādāt projektus konvencijām, koncesijām, vispārējiem tehniskajiem un administratīvajiem noteikumiem un pēc attiecīgas apstiprināšanas tādus izvest dzīvē;;

IV Virsvaldes padome<sup>315</sup>

13.Virsvaldes padomes izšķiršanai piekrīt sekošas lietas un jautājumi:

- 1)Organizācijas jautājumi, kas pārsniedz galvenā direktora un citu direktoru kompetences;
- 3)dzelzceļu ieņēmumu un izdevumu budžeta caurskatīšana;
- 5)personāla jautājumi;
- 9)konkurences, pasūtījumi, vai līgumi;
- 10)nevajadzīga vai nederīga dzelzceļa īpašuma pārdošana”.

Salīdzinot ar 1919. gada 20. jūnijā pieņemtajiem MK noteikumiem Nr.121 „Latvijas dzelzceļu pārvaldīšanas un ekspluatācijas kārtībā” jauni noteikumi Nr.225 „Noteikumi par valsts dzelzceļa pārvaldi” bija izvērstāki un definēja konkrētu struktūrvienību atbildības un tiesību jomu, realizējot dzelzceļa politiku ikdienas

<sup>313</sup> Turpat, 345.lpp.

<sup>314</sup> Turpat, 345.lpp.

<sup>315</sup> Turpat, 347.lpp.

dzelzceļa saimnieciskajā darbībā un ilgtermiņa dzelzceļa politikas uzdevumus, par ko var spriest arī pēc apjoma (kad formāts ir vienāds), jo 1919. gadā izdotie noteikumi ir uzrakstīti uz 2lapaspusēm., bet 1921. gada noteikumi aizņem 4lapaspuses, kas norāda uz būtiskiem papildinājumiem dzelzceļa likumdošanas sakārtošanas jautājumā.

Saskaņā ar Dzelzceļa virsvaldes izdotajiem un satiksmes ministra apstiprinātajiem noteikumiem Nr. 48864 „Noteikumi par dzelzceļu virsvaldes direktoru un direkcijas darbības robežām”<sup>316</sup> galvenā dzelzceļa direktora palīgs bija atbildīgs par administratīvajām lietām, mācību kursiem dzelzceļniekiem, ārstniecības jautājumiem, mobilizācijas lietām, bibliotēkas darbību, kā arī pildīja galvenā direktora pienākumus viņa prombūtnes laikā. Tehniskais direktors pārzināja ceļu, ēku, mākslīgo būvju, signalizācijas un drošības ietaišu sistēmu darbību, ūdensapgādi, jaunu līniju trasēšanu, mērniecību un zemes atsavināšanu. Materiālu apgādes direktors<sup>317</sup> (līdz 1934. gada 31. jūlijam)<sup>318</sup> – materiālu un degvielas sagāde. Kokmateriālu sagatavošana saimnieciskajā kārtā ar dzelzceļa darbinieku resursiem. Mašīnu direktors (Mašīnu un materiālu direktors no 1934. gada 1. augusta) atbildēja par lokomotīvu, vagonu un citu pasažieru un preču pārvadājamo līdzekļu uzturēšanu, galveno dzelzceļa darbnīcu un mašīnu ekspluatācijas iecirkņu uzturēšanu. Ekspluatācijas direktora atbildības sfērā bija vilcienu kustības plānošana, vilcienu saraksti, staciju darbība, vilcienu kustības kopējā organizācija, kā arī telegrāfa un telefona izmantošana dzelzceļa sistēmā. Finanšu direktors<sup>319</sup> (līdz 1936. gada 1. augustam) atbildēja par dzelzceļa ienākumiem un izdevumiem, rēķinu nomaksu, grāmatvedību kopumā, budžeta izveidošanu un tā izpildi, preču un pasažieru pārvadājumu tarifu izstrādi, Dzelzceļa virsvaldes tipogrāfijas darbību, ekonomiskās situācijas perspektīvas prognozēšanu dzelzceļa komerciālajā darbībā un dzelzceļa piedāvāto pakalpojumu analīzi. 1936. gadā pēc grozījumiem Dzelzceļa virsvaldes instrukcijā Nr.95 „Par dzelzceļu virsvaldes direktoru un direkcijas darbības robežām”<sup>320</sup> likvidētās Finanšu direkcijas funkcijas tika sadalītas starp dzelzceļa galvenā direktora palīgu – finanšu jautājumi, ieņēmumu un izdevumu kontrole, mašīnu un materiālu

<sup>316</sup> Dzelzceļu virsvaldes rīkojumu krājums. – 1921. – Nr.47.

<sup>317</sup> Pārgrozījumi noteikumos par valsts dzelzceļu pārvaldi//Valdības Vēstnesis. – 1934. – Nr.153 – 1.lpp.//”strīpot vārdus „materiālās apgādes direktors”.

<sup>318</sup> Dzelzceļa Vēstnesis. Oficiālā daļa. – 1934. – Nr.40 – Rīkojums Nr.321 – 340.lpp.// „Materiālu apgāde kā pastāvīga Dzelzceļu virsvaldes direkcija ar .s.g. 1.augustu likvidēta. Apvienotā mašīndirekcija un materiālu apgāde turpmāk saucama par mašīnu un materiālu direkciju”.

<sup>319</sup> „Pārgrozījumi noteikumos par valsts dzelzceļu pārvaldi”//Valdības Vēstnesis. – 1936. – Nr.156 – 1.lpp.//”strīpot vārdus „finanšu direktors”.

<sup>320</sup> Dzelzceļa Vēstnesis. – 1936. – Nr.40.



direktoru – DZV tipogrāfija, ekspluatācijas direktoram piekrita pasažieru un preču pārvadājumu tarifu izstrāde.

Dzelzceļa pārvaldes iekārta bija vertikāli vērsta hierarhiska sistēma, kurā bija visi nepieciešamie priekšnoteikumi sekmīgai nozares funkcionēšanai valsts ekonomikā. Stratēģiskie lēmumi par dzelzceļa darbības ilgtermiņa un īstermiņa jautājumiem tika koleģiāli apspriesti DZV padomē, kurā ar balsu vairākumu izšķīra jautājumus, kurus nevarēja deleģēt dzelzceļa struktūru vadībai tās nepietiekamās administratīvās pārvaldes funkciju ierobežojuma dēļ un kuru pieņemšanā tika īstenota dzelzceļa kā institūcijas pārvalde un valsts dzelzceļa politika.

Minētā dzelzceļa pārvaldes iekārta, kuru uzturēja un valsts dzelzceļa transportā īstenoja Dzelzceļa virsvalde, bez būtiskām pārmaiņām saglabājās līdz 1934. gada 12. oktobrim, kad satiksmes ministrs B. Einbergs ar savu pavēli likvidēja Dzelzceļa virsvaldes padomi,<sup>321</sup> visus tās pienākumus uzticot dzelzceļa galvenajam direktoram. Demokrātijas laikmets līdzās valsts demokrātisko tradīciju norietam pēc 1934. gada 15. maija arī dzelzceļā bija beidzies un varas struktūra, kas no 1921. līdz 1934. gadam bija ar horizontālu atbildības līmeni, tagad bija izteikti vertikāla pēc administratīvās varas īstenošanas veida un satura.

Dzelzceļa virsvaldes būtisko lomu akcentē arī 1922. gadā izstrādātais „Valsts dienesta amatu saraksts”,<sup>322</sup> kurā Dzelzceļa virsvaldes direktors ir iekļauts I kategorijā<sup>323</sup>: Visās ministrijās.....Tieslietu ministrijā: Senāta apvienotās sapulces priekšsēdētājs, senāta departamenta priekšsēdētājs. Ārlietu ministrijā: rezidējošie ministri.; Izglītības ministrijā: Universitātes un Mākslas akadēmijas rektori, Konservatorijas direktors. Satiksmes ministrijā: Dzelzceļa virsvaldē – galvenais direktors.

Satiksmes infrastruktūras un valsts komunikāciju pārraugošo institūciju vadītāji parādās tikai II kategorijā, kurā iekļauts Pasta un telegrāfa pārvaldes galvenais direktors un III kategorijā, kur attiecīgi iekļauts Šoseju un zemesceļu valdes direktors. Tas norāda uz Dzelzceļa virsvaldes direktora īpašo statusu valsts piešķirto dienesta amatu klasifikācijā. Šāds dzelzceļa galvenā direktora statuss saglabājās visu Dzelzceļa

<sup>321</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918. – 1938. – Rīga, 1938, 28.lpp.

<sup>322</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1922. – Nr.20 – 403.-404.lpp.

<sup>323</sup>Turpat, 403.-404.lpp.//Valsts civildienesta amatu saraksts.// Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1931. – Nr.24 – 797.lpp. –, I kategorija Visos resoros: Ministra tehniskais biedrs, Valsts kontrolē: Padomes loceklis – departamenta priekšsēdētājs, Ārlietu ministrijā: I šķ. Ārkārtējais sūtnis un pilnvarotais ministrs, ģenerālsekretārs. Satiksmes ministrijā: Dzelzceļa virsvaldē: dzelzceļu galvenais direktors”.

virsvaldes pastāvēšanas laiku Latvijas Republikā līdz 1940. gada jūnijam. No 20 uzskaitītajām kategorijām tikai Latvijas dzelzceļa direktors ieņēma tik augstu rangu valsts civildienestā un arī šis faktors parāda Latvijas dzelzceļa nozīmīgo lomu valsts izpratnē par dzelzceļa satiksmes infrastruktūras nozīmību visos valsts procesos.

Dzelzceļa virsvaldes un visa dzelzceļa darbinieku statusu valsts pārvaldē apliecina arī „Saraksts valsts civilresoru štatu amatiem, kuru izpildītāji mobilizācijas gadījumā atsavināti no iesaukšanas aktīvā kara dienestā”.<sup>324</sup> 1924. gada 7. augustā (195.-201.lpp.) no visa likuma dzelzceļa darbinieku saraksts aptver vairāk nekā 3 lapaspuses.<sup>325</sup>

Optimizējot Dzelzceļa virsvaldes administratīvās pārvaldes resursus, 1934. gada 1. augustā<sup>326</sup> Materiālu direkcija tika apvienota ar Mašīnu direkciju un turpmāk to sauca par Mašīnu un materiālu direkciju, bet 1936. gada 1. augustā<sup>327</sup> likvidēja Finanšu direkciju, tādējādi Dzelzceļa virsvaldē no 4 direkcijām 1919. gadā līdz 5 direkcijām 1921. gadā uz 1936. gadu bija palikušas 3 direkcijas (sk. 13. shēmu), kas nodrošināja dzelzceļa transporta saimniecības pārraudzību un darbību.

Latvijas Dzelzceļa virsvaldes darbs apstājās 1940. gada vasarā pēc Latvijas Republikas okupācijas, kad tika pieņemti vairāki dokumenti, kas bijušo Latvijas dzelzceļu inkorporēja vienotajā PSRS dzelzceļa sistēmā.

1940. gada 14. augustā tika izdots „Padomju Sociālistisko Republiku Savienības Tautas Komisāru padomes 1450. lēmums par Latvijas dzelzceļa reorganizāciju”,<sup>328</sup> ko bija parakstījuši PSRS Tautas komisāru padomes priekšsēdētājs V. Molotovs un PSRS Tautas komisāru padomes lietveža vietā M. Pomazņevs. Izdotā lēmuma 1. punkts paredzēja, ka „organizēt Latvijas Padomju Sociālistiskās Republikas teritorijā pastāvīgu Latvijas dzelzceļu, kā PSRS dzelzceļu tīkla sastāvdaļu, ar dzelzceļa pārvaldes atrašanās vietu Rīgā”.<sup>329</sup> Lēmums paredzēja „uzlikt Satiksmes ceļu tautas komisariātam par pienākumu pabeigt dzelzceļa pārvaldes organizāciju līdz 1940. gada 15. septembrim”.<sup>330</sup> Dokumentā bija ietverta arī Latvijas nacionālā dzelzceļa likvidācijas preambula – 4. punktā minēts, ka „nodibināt jaunorganizējamā

<sup>324</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1924. – Nr.17 – 195. – 201.lpp.

<sup>325</sup> Turpat, 198.-200.lpp.

<sup>326</sup> „Pārgrozījumi noteikumos par valsts dzelzceļu pārvaldi”//Valdības Vēstnesis. – 1934. – Nr.153

<sup>327</sup> „Pārgrozījumi noteikumos par valsts dzelzceļu pārvaldi”//Valdības Vēstnesis. – 1936. – Nr.156

<sup>328</sup> Valdības Vēstnesis. – 1940. – Nr.191.//Pārpublicēts – Dzelzceļu Vēstnesis. – 1940. – Nr.33 – 645.-646.lpp.

<sup>329</sup> Turpat, 645.lpp.

<sup>330</sup> Turpat, 3.punkts. – 645.lpp.

Latvijas dzelzceļa pārvaldē PSRS dzelzceļu pārvaldēm analogisku iekārtu<sup>331</sup>. Pamatojoties uz PSRS Tautas komisāru lēmumu Nr.1450 seko Satiksmes ceļu tautas komisāra (PSRS) L. Kaganoviča pavēle Nr.194/Ц,<sup>332</sup> izdota 1940. gada 16. augustā, kas 1. punktā nosaka, ka „organizēt Latvijas PSR teritorijā **Latvijas dzelzceļu kā PSRS dzelzceļa tīkla sastāvdaļu**” un „noteikt dzelzceļa pārvaldes atrašanās vietu Rīgā”.<sup>333</sup> Par Latvijas dzelzceļa priekšnieku tika iecelts Andrejs Vorobjovs, kurš pirms tam bija PSRS Kirova dzelzceļa priekšnieks.<sup>334</sup> PSRS dzelzceļa tīklā tika iekļautas visas funkcionējošās Latvijas dzelzceļa līnijas uz 1940. gada augustu. PSRS dzelzceļa sistēmā inkorporēja visu Latvijas valsts un privāto dzelzceļa transporta tīklu kopā ar ritošo sastāvu un dzelzceļa infrastruktūru (sk. 14.tabulu).

Dzelzceļa pārvaldes reorganizāciju plānoja pabeigt 1940. gada 15. septembrī<sup>335</sup> un bijušo Dzelzceļa virsvaldes nodaļu organizāciju 1940. gada 1. oktobrī<sup>336</sup>. Dzelzceļa lietvedībā no 1940. gada 1. oktobra paredzēja ieviest arī divas valodas – latviešu un krievu.<sup>337</sup>

1940. gadā atbilstoši pavēlei pēc akta tika pārņemti Dzelzceļa virsvaldes pārraudzībā esošie dzelzceļa īpašumi un lietvedība<sup>338</sup> un darbu Latvijas teritorijā sāka PSRS SCTK „Latvijas dzelzceļš” ar pārvaldi Rīgā. Līdz 1940. gada novembrim bijušā Latvijas dzelzceļa reorganizācija bija pabeigta – izveidoti visi dienesti un nodaļas, ieviests plānveida pārvaldējumu grafiks, noteikumi, tehniskās prasības un normas<sup>339</sup>, kas atbilda PSRS dzelzceļa pārvaldes darbību organizējošiem normatīvajiem dokumentiem.

Līdz ar citas dzelzceļu pārraugošas institūcijas izveidi neatkarīgā Latvijas dzelzceļa un Dzelzceļa virsvaldes darbības laiks juridiski bija beidzies 1940. gada 1. septembrī, kaut gan jau kopš 1940. gada 17. jūnija Dzelzceļa virsvalde strādāja tikai

<sup>331</sup> Turpat, 4.punkts – 646.lpp.

<sup>332</sup> Valdības Vēstnesis. – 1940. – Nr.191.//Pārpublicēts – Dzelzceļu Vēstnesis. – 1940. – Nr.33 – 646.lpp.

<sup>333</sup> Turpat, 646.lpp.

<sup>334</sup> Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Latvijas dzelzceļi. – Rīga, 2009. (Latvijas dzelzceļa staciju vēsturiskie nosaukumi un izbūve), 15.lpp.

<sup>335</sup> Valdības Vēstnesis. – 1940. – Nr.191.//Pārpublicēts – Dzelzceļu Vēstnesis. – 1940. – Nr.33 – 3.punkts. 647.lpp.

<sup>336</sup> Valdības Vēstnesis. – 1940. – Nr.191.//Pārpublicēts – Dzelzceļu Vēstnesis. – 1940. – Nr.33 – 4.punkts, 647.lpp.

<sup>337</sup> Turpat, 647.lpp.

<sup>338</sup> Turpat, 647.lpp.

<sup>339</sup> Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Latvijas dzelzceļi. – Rīga, (Latvijas dzelzceļa staciju vēsturiskie nosaukumi un izbūve),15.lpp.

nosacīti un reāli visas dzelzceļa kā stratēģiskas nozīmes transporta lietas bija PSRS okupācijas iestāžu tiešā uzraudzībā.

Latvijas nacionālā dzelzceļa administratīvās pārvaldes institūcija – Dzelzceļa virsvalde savā nepilnu 21 gadu ilgajā darbībā spēja nodrošināt Latvijas dzelzceļa administratīvo pārvaldi un sekmīgi vadīt Latvijas dzelzceļu kā valsts uzņēmumu. Visas institucionālās pārmaiņas Dzelzceļa virsvaldes struktūrā neietekmēja Latvijas dzelzceļa saimniecisko darbību no 1919. līdz 1940. gadam, izņemot situācijas, kad šāda ietekme bija no DZV neatkarīgu apstākļu dēļ valsts sociālās un ekonomiskās politikas vai citu ārējo apstākļu ietekmē (starptautiskās politiskās un ekonomiskās krīzes).

Latvijas Dzelzceļa virsvaldes darbībā par pozitīviem var uzskatīt šādus aspektus: pirmo reizi Latvijas teritorijā par valsts dzelzceļiem atbildēja un to darbību organizēja viena institūcija, pretstatā Krievijas vairāku dzelzceļa sabiedrību īstenotajai pārraudzībai, DZV radīja savu rīcības politiku attiecībā uz valsts dzelzceļa transporta attīstību un tā pielāgošanu valsts vajadzībām, atšķirībā no cariskās Krievijas privāto dzelzceļa sabiedrību īstenotajām interesēm, Latvijā pieauga uz reģioniem vērsts dzelzceļa tīklu un staciju (pieturas punktu) pārklājums. Negatīvie aspekti: DZV struktūra vairākkārt tika pielāgota Latvijas dzelzceļa transporta vadības un ekspluatācijas specifikai, DZV īstenotā dzelzceļa pārraudzība un metodiskā vadība nevarēja novērst pārāk sociāla rakstura valsts sociālās politikas līdzatbildīgu lēmumu pieņemšanu attiecībā uz pasažieru un kravu pārvadājumiem.

Satiksmes ministrijas struktūrā no izveidotajām trim valdēm – Pasta un telegrāfa virsvaldes, Šoseju un zemes ceļu valdes un Dzelzceļa virsvaldes, tikai pēdējā saglabāja savu statusu nemainītā veidā līdz 1940. gada jūnijam. 1920. gadā izveidotā Pasta un telegrāfa virsvalde 1927. gada 1. oktobrī tika restrukturizēta par SM Pasta un telegrāfa departamentu.<sup>340</sup> Savukārt 1922.gadā izveidotā Šoseju un zemes ceļu valde<sup>341</sup> ar 1927.gada 1.oktobri tika pārveidota par SM Šoseju un zemes ceļu departamentu.<sup>342</sup>

---

<sup>340</sup> Noteikumi par satiksmes ministrijas pasta un telegrāfa departamentu//Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.20 – 584.lpp.// „1.Valsts pastu, telegrāfu, telefonu, radio un gaisa satiksmi pārzin un pārvalda satiksmes ministrijas pasta un telegrāfa departaments”. 2.Departamenta priekšgalā stāv pasta un telegrāfa direktors”.

<sup>341</sup> Valdības Vēstnesis. – 1922. – Nr.120 – 1.lpp.

<sup>342</sup> „Noteikumi par satiksmes ministrijas šoseju un zemes ceļu departamentu”// Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.20 – 585.lpp.//”1. Šoseju un zemes ceļu departaments pārzin šosejas un zemes ceļus, to ierīkojumus un piederumus, vada un pārrauga to būvniecību, labošanu un ekspluatāciju, saskaņā ar attiecīgajiem likumiem un noteikumiem.2. Šoseju un zemes ceļu departamenta direktors attiecīgo likumu un noteikumu robežās atbild par departamenta darbību un pārvalda to kā administratīvais, tehniskais un saimnieciskais rīkotājs”.

No Latvijas Republikas valsts satiksmes un telefonijas komunikāciju uzturošām institūcijām uz 1927. gadu tikai Latvijas dzelzceļa virsvalde saglabāja savu administratīvo nozares pārraudzības un attīstības funkciju pretstatā pasta un telegrāfa, kā arī šoseju un zemes ceļu uzraugošām institūcijām, kas tika reformētas un turpmāk darbojās LR Satiksmes ministrijas struktūrā departamenta statusā.

Dzelzceļa virsvaldes darbu no 1919. līdz 1940. gadam vadīja trīs dzelzceļa galvenie direktori – Gustavs Klaustiņš (1919 – 1921), Kārlis Bļodnieks (1921 – 1924 un 1931 – 1940) un Andrejs Rode (1924 – 1931). G. Klaustiņam vienīgajam no DZV direktoriem amatu nācās pamest, jo K.Ulmaņa valdības satiksmes ministrs A. Kuršinskis ierosināja SM ministrijas speciālo revīziju, kaut gan LDZ revīziju varēja veikt tikai Valsts kontrole. G. Klaustiņš tika apvainots nemākulīgā vadībā un tika pieminēts nepārbaudīts apstāklis, ka „Rīgas dzelzceļa darbnīcās bija izgatavotas divas bērnu gultiņas galvenajam direktoram G. Klaustiņam”.<sup>343</sup>

Latvijas valsts dzelzceļa pārraugošo institūciju - Latvijas Republikas Satiksmes ministriju no 1918. gada līdz 1940. gadam vadīja 12 LR Satiksmes ministrijas ministri (sk. 15.tabulu).

Valsts un sabiedrības savstarpējās attiecības dzelzceļa transporta izmantošanā regulēja tikai 1927. gadā izdotais Dzelzceļa likums,<sup>344</sup> bet Dzelzceļa virsvaldei kā šī likuma īstenotājai un atbildētājai gan valsts, gan sabiedrības priekšā bija galvenā loma dzelzceļa transporta darbības nodrošināšanā.

## **2.2.Jaunu dzelzceļa līniju izbūve 20. gs. 20. - 30. gados: problēmas un risinājumi**

Latvijas dzelzceļa administratīvās vadības centrs – Dzelzceļa virsvalde bija tieši atbildīga par sabiedrības un valsts interešu samērojamību ar dzelzceļa tehniskajām iespējām un pastarpināti dzelzceļa rīcībā esošā finanšu rīcības kapitāla pārdomātu izlietošanu dzelzceļa ikdienas vajadzībām un ilgtermiņa attīstības projektiem, pie kuriem piederēja arī jaunu dzelzceļa līniju būve Latvijas Republikā.

Tranzīta un eksporta preču pārvadājumi pa jau agrāk 19. gs. 2. pusē – 20. gs. sākumā uzbūvēto platsliežu dzelzceļu daļēji nodrošināja valsts un tirdzniecisko aprindu ekonomiskās intereses preču apgrozījuma pieaugumā Latvijas Republikas

<sup>343</sup> Bastjānis V. Dzīves straumē. Atmiņas. - Stokholma, 1970, 290.lpp.

<sup>344</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.16 – 523.-548.lpp.//Likums stājās spēkā ar 1927.gada 1.septembri.

tirdzniecībā 20. gadu 1. pusē, bet dzelzceļa satiksmes infrastruktūras tīkls kļuva nepiemērots jaunās valsts saimnieciskajām prioritātēm dzelzceļa transporta infrastruktūras pielāgošanai valsts iekšējām ekonomiskajām un sociālajām vajadzībām, kā arī lai nodrošinātu ārējos tirdznieciskos sakarus ar Latvijas ārējās tirdzniecības partneriem kaimiņvalstīs un Eiropas tirgū. Jaunās Baltijas valstis cerēja uz pārticību, piesaistot Rietumvalstu investīcijas (it sevišķi no Lielbritānijas un Vācijas), eksportu uz Padomju Krieviju un atjaunojot Rietumu – Austrumu preču tranzīttirdzniecību.<sup>345</sup> Dzelzceļa transportā pastāvēja arī citas, tehniska rakstura problēmas, jo, nemainot vagonu asis uz atšķirīgajiem sliežu ceļiem Latvijā<sup>346</sup>, vilcienu sastāvi nevarēja šķērsot Latvijas teritoriju lielā attālumā – 200km līdz 500km.

Atšķirībā no Latvijas Republikas dzelzceļa izbūves potenciāliem virzieniem un iespējām, dzelzceļu būve cariskās Krievijas laikā bija vērsta divos virzienos: 1) pilnveidot un pielāgot izbūvēto dzelzceļa tranzīta maģistrāļu Rīga – Caricina, Liepāja – Romni un Ventspils - Maskava noslēdzošos posmus Krievijas ekonomiskajām interesēm; 2) izbūvēt platsliežu dzelzceļam ekonomiski aktīvus šaursliežu pievedceļus (Valka – Pērnavā, Liepāja – Aizpute, Abrene – Sita, Valka – Stukmaņi un Ainaži – Valmiera – Smiltene) ar lokālu kravu pārvadājumu funkcijām.

Atsevišķas cariskās Krievijas laikā cauri Latvijas teritorijai būvētās dzelzceļa tranzīta maģistrāles jaunajā ģeopolitiskajā situācijā pēc 1. pasaules kara bija zaudējušas savus ekonomiskos preču ražošanas rajonus, kas nodrošināja kravu pārvadājumus attiecīgās maģistrālēs. Piemēram, viena no ekonomiski izdevīgākajām dzelzceļa maģistrālēm cariskajā Krievijā: Liepāja – Romni dzelzceļa līnija jaunajos politiskajos apstākļos bija sadalīta starp četrām valstīm – Krieviju, Poliju, Lietuvu un Latviju. Dzelzceļa maģistrāle vairs nebija vienotas ekonomiskās telpas sastāvdaļa, turklāt Lietuvas teritorijā esošais posms 1. pasaules kara laikā bija pārnaglots uz Rietumeiropas dzelzceļa platuma standartu – 1435mm, kas kopumā tehniski apgrūtināja vilcienu kustību Liepājas – Romnu dzelzceļa posmā Lietuvas teritorijā, jo 44.2km garajā posmā vilcienu riteņu pārus vajadzēja mainīt divas reizes.<sup>347</sup> Iekšzemes

---

<sup>345</sup> Emancipation and interdependence. The Baltic States as New Entities in the International Economy, 1918 – 1940. Stockholm University, 1994. Anthony J. Heywood The Baltic Economic „Bridge”: Some early Soviet Perspectives. 63.p.

<sup>346</sup> B.a. Piezīmes par Latvijas apgādāšanu ar dzelzceļiem Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis. – 1920. – Nr.9 – 149.lpp.//”Lielā pasaules kara radītos apstākļos Latvijas dzelzceļu tīkls ir iedalīts divās daļās – Kurzemes dzelzceļu tīklā un Vidzemes-Latgales. Pirmais ir Eiropas platumā, kamēr otrais krievu platumā. Tāpēc katrai no minētām divām daļām ir savs atsevišķs ritošais inventārs, kurš nevar pāriet uz otru daļu”.

<sup>347</sup> Liepājas kalendārs 1999.gadam. - Liepāja, b.i.g., 156.lpp.

preču kravu un pasažieru pārvadājumos nebija tiešas satiksmes ar Liepāju – vienīgais ceļš bija no Jelgavas uz Mažeikiem, kas atradās jau pieminētajā Liepājas – Romnu dzelzceļa līnijā ar visām no tā izrietošajām neērtībām. Bijusī Krievijas pirmklasīgā eksporta osta faktiski bija palikusi bez preču piegādes rajoniem. 1924. gadā Rīgas, Liepājas un Ventspils ostas kravas apgrozījums bija tikai 32.3% no 1913. gada kravas apgrozījuma.<sup>348</sup>

Latvijas dzelzceļam vajadzēja izveidot savu vīziju un stratēģiju jaunu dzelzceļa līniju izbūvei atbilstoši Latvijas sabiedrības ekonomiskajām reālijām un sabiedrības sociālajām tiesībām uz sabiedriskā transporta pieejamību iedzīvotāju pastiprinātas mobilitātes laikā. Līdzās jaunu dzelzceļa līniju izbūvei Latvijas dzelzceļam bija jālabo arī Krievijas platsliežu dzelzceļa atstātais negatīvais mantojums, kas neparedzēja aktīvus pasažieru pārvadājumus (izņemot kūrorta līniju Rīga – Ķemeri) pa „tranzīta maģistrālēm”, tādējādi attālumi starp stacijām bija Latvijas apstākļiem neatbilstoši gari, līdz pat 30km.<sup>349</sup> Pateicoties pievedceļiem, uz lielajām platsliežu dzelzceļa līnijām un iekārtotajām tehniskajām pieturām vilcienu sastāvu maiņai līdzās platsliežu dzelzceļa līnijām veidojās lokālie centri (Ogre, Gulbene u.c.), kuriem, kļūstot par valsts ekonomikas patēriņa centriem, bija jānodrošina atbilstoša satiksmes infrastruktūra, kas palīdzētu mijiedarboties ražotājam un patērētājam. Latvija bija izteikti agrāra valsts ar bagātu industriālo vēsturi, bet ierobežotām iespējām atjaunot savu jau nacionālo rūpniecību iepriekšējā apmērā ierobežoto izejvielu piegādes dēļ un nacionālo valstu protekcionalisma skartajiem Eiropas tirgiem. Dzelzceļam, kuru perspektīvā paredzēja būvēt, bija jāpilda teritoriālās integritātes loma lauksaimniecības produktu apritē valsts ekonomikā un sociālo vispārīnāto standartu garantēšanā valsts lauku un pilsētu iedzīvotājiem. Latvijas Republikas transporta sistēmas nākotni dažādu redzēja arī Satiksmes ministrijas ierēdņi, kuri Krievijas dzelzceļa ekspluatācijas kādreizējām kopējām

---

<sup>348</sup> Leits A. Buržuāziskā Latvija ārzemju kapitāla jūgā (1921 – 1929). - Rīga, 1957,131.lpp.

<sup>349</sup>Bastjānis V. Saeimas sēdē 1924.gada 9.decembrī.//”Tas preču un pasažieru daudzums, ko šie dzelzceļi pirms kara uzņēma pašā Latvijā, bija samērā mazs salīdzinot ar to, kas nāca no Krievijas vidienes un plūda turp. Tāpēc šīs dzelzceļa līnijas bija maz piemērotas Latvijas pēckara vajadzībām: stacijas atradās tālu (20 – 30 km) viena no otras un arī tālu no piebraucamiem ceļiem”. Saeimas sēdē Latvijas Saeimas stenogrammas. VI sesija, 19.sēde, 1924.gada 9.decembrī., 730. – 731.sl.

neveiksmēm mēģināja piedāvāt alternatīvas dzelzceļa transporta sistēmas attīstībai,<sup>350</sup> bet tās nekļuva noteicošās.

Jaunajā ģeopolitiskajā situācija, kas bija izveidojusies 20. gs. 20. gadu sākumā pēc robežu jautājumu sakārtošanas ar Latvijas kaimiņvalstīm, Latvijas Republikas teritoriālā sauszemes robeža bija 375km gara ar Igauniju, 351km ar Padomju Krieviju (no 1922. g. PSRS), 105km ar Poliju un 570km ar Lietuvu un 479km ar Baltijas jūru.<sup>351</sup>

Viens no Dzelzceļa virsvaldes pirmajiem uzdevumiem jaunu dzelzceļa līniju būvniecībā bija nepieciešamība atrisināt ģeopolitisko pārmaiņu rezultātā zaudēto platsliežu dzelzceļa nodrošināšanu uz Liepājas ostu kā nozīmīgāko Latvijas eksporta ostu Rietumeiropas virzienā, kur bija apzinātie un potenciālie lauksaimniecības un rūpniecības preču noieta tirgi.

### **Glūdas – Liepājas dzelzceļa līnijas būve**

Krievijas platsliežu dzelzceļa līnija Liepāja – Romni pēc 1. pasaules kara kļuva par transporta nozares vēsturi ar iedomātu nākotni, bet nerealizētām iespējām atjaunot konkrētās dzelzceļa līnijas „tranzīta maģistrāles” statusu, jo politisko domstarpību un atšķirīgo saimniekošanas modeļu dēļ šāda iespēja dzelzceļa līnijas ģeogrāfijā, kas ietvēra Latviju, Lietuvu, Poliju un PSRS, tā arī palika nerealizēta 20. gs. 20.-30. gados un bijušās dzelzceļa līnijas posmi pildīja tikai katras valsts saimnieciskos un sociālos uzdevumus. Latvijas teritorijā palikušais posms Liepāja – Vaiņode nepildīja ne vienu, ne otru nosacījumu un bija jāmeklē citi risinājumi, lai atdzīvīnātu valsts problēmu mākto ekonomiku ne tikai Dienvidkurzemes reģionā, bet arī valstī kopumā, jo Liepāja bija uz eksporta operācijām vērsta osta ar piesardzīgu cerību 20. gs. 20. gados piesaistīt Padomju Krievijas tranzītu virzienā uz Eiropas tirgiem.

Latvijas Republika jaunajā politiskajā un ekonomiskajā situācijā, kas bija izveidojusies pēc Versaļas miera līguma, savas labklājības avotu saskatīja tranzīta

---

<sup>350</sup> Inženieris Razums U. Daugava, kā ūdens ceļš un spēka avots. //Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis. – 1920. – Nr.14 – 229.lpp.//”Jau priekš 15 gadiem Krievijas satiksmes ministrija nāca pie atziņas, kā Krievijas dzelzceļi nespēj pienācīgi izpildīt savus transporta pienākumus un piegrieza nopietnu vērību ūdens ceļiem, kaut gan iepriekš ministrija ar palētinātu preču tarifu uz dzelzceļiem pa navigācijas laiku centās atvilkt preces no ūdens ceļiem. 50 gadu laikā, līdz 1905.g., Krievija priekš dzelzceļu būvēm izdevuse 6 miljardi rubļu un tanī pašā laikā priekš ūdens ceļu būvēšanas un izlabošanas kopā 80 miljonu rubļu.Pa dzelzceļiem preču transports 1904. g. bija 41,9 miljardi tonnu kilom. un pa ūdens ceļiem 34 miljardi tonnu kilom. Krievijas dzelzceļi vienmēr ir strādājuši ar ievērojamiem deficītiem, bet kuģniecību sabiedrībām Krievijā vienmēr ir bijuse liela peļņa”.

<sup>351</sup> Latvijas Statistikas gada grāmata 1937./1938. – Rīga, 1938. – 1.lpp.; arī Latvijas Statistikas gada grāmata. 1939. – Rīga, 1939, 1.lpp.



preču pārvadājumos starp Austrumiem un Rietumiem, pildot savdabīgu preču aprites “tilta” funkciju.<sup>352</sup> Arī ekonomisko aprindu oficiozs žurnāls „Economists” pauda uzskatu, ka „*Latvijas dzelzceļā jābūt dažāda platuma stīgām (sliežu ceļam): no Latvijas Rietumu robežas līdz centram – Rietumeiropas platums (1435mm), bet dzelzceļā no Latvijas ostām uz austrumiem – Austrumu platums (1524mm)*”.<sup>353</sup> Šādas idejas realizācijas gadījumā Latvijas dzelzceļā izveidotos unikāla situācija par divu dažādu sliežu ceļu platumu vienlaicīgi uz Latvijas platsliežu dzelzceļa līnijām, bet tas nekad netika īstenots valsts mērogā, jo tas ierobežotu iekšzemes kravu un pasažieru pārvadājumus.

Tomēr Latvijai, īstenojot „saimnieciskā tilta” politiku starp Austrumiem un Rietumiem, bija jārēķinās ar kaimiņvalstu nacionālā egoisma diktētajām prasībām valsts ekonomikā, kas izraisīja sāncensību par dažādu atvieglojumu piešķiršanu preču tranzīta piegādātājiem, un savstarpējas konkurences veicināšanu starp tranzīta kravu pārvadātājiem, lai panāktu zemākas nodokļu un tarifu likmes preču eksportam un importam.

No reģionālajām ekonomikas interesēm tās galvenokārt bija kokmateriālu un lauksaimniecības (piena produkti, gaļa, citi lauksaimniecības ražojumi) preču eksports.

Dzelzceļa virsvaldei jaunu dzelzceļu būves politikā noteicošais sākotnēji bija Liepājas virziens. 1919. gada 7. oktobrī Latvijas dzelzceļa galvenais direktors G. Klaustiņš Satiksmes ministrijai nosūtītajā pavadvēstulē Nr.2973 “Piezīmes par dzelzceļu virsvaldes tuvākajiem uzdevumiem dienvidvakara Kurzemē” izklāstīja savu vīziju par Liepājas dzelzceļa mezgla attīstības perspektīvām.<sup>354</sup> Pēc G. Klaustiņa domām Liepājas rajona dzelzceļa ekspluatācija (1919) ir sarežģīta, jo Liepājas – Aizputes dzelzceļa līnija ir privātīpašums un Aizputes - Saldus dzelzceļa līnija ir pilnībā izolēta administratīvā līmenī, bet tuvākajā nākotnē (1919) nepieciešams sakārtot šo dzelzceļa mezglu, jo Liepājas osta pēc politiskām un militārām kolīzijām varētu izveidoties par pirmklasīgu koku eksporta ostu Latvijā.<sup>355</sup> Dzelzceļa līnijas, kas

---

<sup>352</sup> Vesmanis J. Latvijas – Krievijas muitas politikas principi.//Economists. – 1922. – Nr.4/5 – 80.-81.lpp.//”Pilnīgi droši, ka pastāvīgās Baltijas valstis Krievijas saimnieciskās dzīves atjaunošanas un Krievijas apgādāšanas ziņā varēs darīt daudz vairāk, nekā to būtu spējušas Krievijas Baltijas provinces. Tāda pati ievērojama loma paredzama Baltijas valstīm Krievijas ārējā tirdzniecībā jeb – no Baltijas valstu viedokļa – Krievijas tranzītā. Latvijas ostu apgrozījumā pirms pasaules kara 75% preces bija Krievijā saražotās lauksaimniecības un rūpniecības preces”.

<sup>353</sup> Economists. – 1920. – Nr.2. – 38.lpp.

<sup>354</sup> LVVA, 4592.f. – 3.apr., 94.l., 8.lp.

<sup>355</sup> LVVA,4592.f. – 3.apr., 94.l., 9.lp.

tiecās uz Liepājas dzelzceļa mezglu: Liepāja – Priekule – Mažeiki, Liepāja – Aizpute, Aizpute – Saldus, Liepāja – Ziemepe, Pāvilosta – Alsunga (ar pārrāvumu starp Ziemupi un Pāvilostu), bija izbūvētas caur mežiem bagātiem novadiem un perspektīvā varēja nodrošināt Liepājas ostu ar nepieciešamo kokmateriālu daudzumu eksportam. Jāņem vērā, ka otra lielā Kurzemes neaizsalstošā osta Ventspils pēc kara nebija pieejama lielajiem jūras kuģiem: karadarbības un vācu okupācijas laikā ostas fārvaters netika tīrīts un Ventas upes ieteka Baltijas jūrā aizsērēja.

Rīgas – Liepājas dzelzceļa līniju tikai nosacīti var saukt minētās līnijas vārdā. Faktiski no Jelgavas – Mažeiku dzelzceļa posma esošās stacijas “Glūda” bija paredzēts būvēt dzelzceļa atzaru uz Liepāju. Jau 1920. gada 20. maijā Dzelzceļa pārvaldei bija izsniegts Satiksmes ministra pilnvarojums par dzelzceļa stigas nospraušanu no Saldus līdz Aizputei.<sup>356</sup>

DZV bija savs uzskats par dzelzceļa līniju uz Liepāju - Latvijas dzelzceļa veiktās ekspertīzes tēžu (Dzelzceļa Virsvaldes) kopsavilkumā (krievu valodā) bija rakstīts, ka „Latvijai Rīgas – Liepājas dzelzceļa maģistrāle ir ļoti svarīga saimnieciskajās attiecībās un tāpēc tās apsaimniekošana būtu piekritīga Latvijas dzelzceļiem”.<sup>357</sup> Tā bija nopietna pretruna, jo dabā nepastāv līnija Rīga – Liepāja,<sup>358</sup> tikai tās posms Latvijā starp Vaiņodi un Liepāju kā atlikums no kādreiz varenās Liepājas - Romnu līnijas, bet ambīcijas pārsniedz Latvijas dzelzceļa politiskās un ekonomiskās iespējas realizēt šādas dzelzceļa līnijas ekspluatācijas pārvaldi citas valsts teritorijā.

Diskusija par dzelzceļu no/uz Liepāju norisinājās arī publiskajā telpā – periodikā, kur tika atspoguļoti dažādi viedokļi par vēlamo Liepājas dzelzceļa līnijas izbūves virzienu, bet nekad netika noliegta nepieciešamība pēc šāda dzelzceļa. Dzelzceļa būves nepieciešamību virzienā uz Liepāju noteica arī apstākļi, ka pēc Latvijas Republikas nodibināšanas publiski paustais viedoklis<sup>359</sup> par Baltijas valstu vienotību ekonomiskajā telpā kā sava veida reģiona integritātes veidu ātri vien izrādījās tikai atsevišķu politiķu un viņu pārstāvēto politisko spēku mirkļa ilūzijas,

<sup>356</sup> LVVA, 4592.f., 3.apr., 94.l., 19.lp. (Pilnvarojums Nr. 1848).

<sup>357</sup> LVVA, 6824.f., 3.apr., 140.l., 16.lp.

<sup>358</sup> 1919. – 1923.gada statistiskajā atskaitē par dzelzceļa darbības pārskatu arī tiek lietots līnijas nosaukums Rīga – Liepāja, kas līdz dzelzceļa līnijas Glūda – Liepāja izbūves dabā neeksistēja. Latvijas satiksmes infrastruktūras ģeogrāfijā Rīgas – Liepājas dzelzceļš parādījās tikai 1929.gadā.

<sup>359</sup> Piemēram, – Fr. Dzelzceļu satiksmes politika.//*Ekonomists* – 1920 – Nr.2//”No stratēģiskā viedokļa Baltijas valstis: Latviju, Igauniju un Lietuvu var uzskatīt kā sevī noslēgtu teritoriālu vienību, pie kam katrai no šīm valstīm, attiecībā uz ieturamo valsts politiku, būtu jāievēro ne atsevišķas, bet vienīgi kopējas intereses”.

kurām nebija lemts piepildīties ģeopolitisko reāliju un reģiona ekonomisko attiecību reālpolitikā. Baltijas valstis globālās ekonomikas kontekstā nevarēja uzskatīt par noslēgtu teritoriālo vienību, jo šīs valstis nebija ekonomiski pašpietiekamas savu ierobežoto resursu un mazās teritorijas dēļ, kas liedza iespēju nepiedalīties starptautiskajā tirdzniecībā vai veidot vienotu ekonomisko politiku transporta jomā, kur nebija vienādi noteikumi visās trijās Baltijas valstīs atšķirīgās transporta infrastruktūras uzbūves un vēsturiskās noteiktības izpratnē. Latvijas dzelzceļa oficiālais viedoklis bija ne tikai iepriekš minētā G. Klaustiņa pārdomas par Liepājas nodrošināšanu ar dzelzceļa satiksmi, bet arī DZV Tehniskās direkcijas vadītā A. Tramdaha viedoklis,<sup>360</sup> ka pirmais uzbūvētais dzelzceļš Latvijas teritorijā jāpiesaista Liepājai, vienlaicīgi atzīstot, ka saglabāsies dzelzceļa satiksmes izmantošanas neērtības pie konkrētā virziena.<sup>361</sup> Savukārt Aizputes – Saldus dzelzceļa tehniskais stāvoklis apdraudēja vilcienu kustības drošību<sup>362</sup> un tā izmantošana ilgtermiņā bija apšaubāma.<sup>363</sup> Ostas pilsētas Liepājas īpašo vietu Latvijas satiksmes infrastruktūras nodrošināšanas politikā<sup>364</sup> noteica arī apstākļi, ka pilsētas ostas infrastruktūra militāro konfliktu laikā nebija būtiski cietusi, jo neatradās karadarbības zonā<sup>365</sup>. Visu trīs Latvijas lielāko eksporta ostu (Rīga, Ventspils, Liepāja) stāvoklis pēc kara bija apmierinošs, lai visai īsā laikā varētu uzsākt uz ostām atvesto kravu pārkraušanu importam un eksportam, izmantojot dzelzceļa satiksmes iespējas šo pārvadājumu realizēšanā. Liepājas apgādi ar kvalitatīvu dzelzceļa transportu noteica arī vispārējā politiskā un ekonomiskā situācija Baltijas reģionā, jo, nesākot dzelzceļa līnijas izbūvi uz Liepāju, būtu apdraudēts tās eksporta ostas statuss 20. gs. 20. gadu sākumā tāpēc,

---

<sup>360</sup> Būvinženieris: A. Tramdahs. Latvijas dzelzceļu būvniecība. Pirmās kārtības uzdevumi. – Satiksmes un Darba ministrijas vēstnesis. – 1920. – Nr.11//”Viens no pirmiem un visvairāk nepieciešamiem uzdevumiem Latvijas dzelzceļu vispārējā būvniecības plānā ir dzelzceļa līnijas uzbūve no Jelgavas-Mažeiku līnijas Bēnes stacijas uz Saldus pilsētu”. 182. – 183.lpp.

<sup>361</sup> Turpat,182.lpp. „Taisnība, ka pirmā laikā satiksme ar Liepāju pa dzelzceļu caur Bēni-Liepāju un – Aizputi varētu notikt vienīgi ar pārsēšanos, jo jau esošai Saldus-Aizputes līnijai ir 60 centimetru platuma sliedes un Aizputes-Liepājas 100 centimetru”.

<sup>362</sup> Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis. – 1920. – Nr.20 – 328.lpp.// Apskatot Aizputes-Saldus ceļu, jāatzīst ka okupācijas vara pie šī dzelzceļa būves nav ievērojuši pat elementārākos būves noteikumus, kas sevišķi attiecināms uz tiltiem un estakādēm, kuras šeit ierīkotas uzbūrumu vietā.

<sup>363</sup> V.Bastjānis. Latvijas Saeimas stenogrammas. VI sesija, 19. sēde, 1924.gada 9.decembrī. Aizputes – Saldus dzelzceļš. Komisija (apsekošanas) nāca pie slēdziena, ka šī 600mm. platā līnija nonākusi tādā stāvoklī, kad pēc 2 gadiem viņu vairāk nevarēs lietot. 730.-731.sl.

<sup>364</sup> Laursons Ed. Saimniecisko resoru darbība.//Economists. – 1921. – Nr.23 – 829.lpp.//”Dzelzceļu virsvaldes tuvākie uzdevumi: Attīstīt tranzītu ar mūsu kaimiņvalstīm, sevišķi Krieviju (Padomju). Latvijas ostas un dzelzceļi Krievijai ir visvajadzīgākie”.

<sup>365</sup> A.Labutjins Latvijas ostas//Economists. – 1920. – Nr.12 – 351.lpp.//”Liepāja atrodas vislabākajā stāvoklī un praktiski kara laikā nav cietusi. Ostas infrastruktūra nav cietusi no karā”.

ka preces varētu novirzīt uz Klaipēdu, Dancigu un Karalaučiem.<sup>366</sup> Klaipēdas osta līdz 1923. gada februārim atradās Tautas savienības pārvaldē,<sup>367</sup> un tas bija viens no iemesliem, kādēļ Lietuva savas kravas eksportam novirzīja uz Liepājas ostu pa dzelzceļu. Saskaņā ar Tautu Savienībā izveidotās starptautiskās komisijas lēmumu 1924. gada 8. maijā ar Lietuvas Republiku tika parakstīta konvencija, kas Klaipēdas apgabalu nodeva Lietuvai kā autonomu teritoriju, bet paredzētā tranzīta kravu kustība uz Klaipēdu nenotika sakarā ar Lietuvas – Polijas savstarpējo konfliktu.<sup>368</sup>

Tai pašā laikā, veicot preču pārvadājumus pa Lietuvas Republikas teritoriju, jau 1921. gadā Latvijas dzelzceļa transports Liepājas ostu nevarēja nodrošināt ar kravu pārvadājumiem, jo trūka tam nepieciešamo preču pārvadājumu vagonu.<sup>369</sup> 1920./1921. gadā nereti kravu pārvadājumu jomā bija situācija, kad dzelzceļš vagonu trūkuma dēļ nevarēja nodrošināt pietiekamu vagonu skaitu preču kravu pārvadājumiem, kas traucēja tranzīta preču apriti. To noteica arī atšķirīgais dzelzceļa sliežu platums, kas neļāva nodrošināt pietiekamu vagonu daudzumu attiecīgajās dzelzceļa līnijās, jo vilcienu riteņu pāru mainīšanas mezgli bija tikai lielajās Latvijas pilsētās, kas nevarēja nodrošināt kustību uz visiem atšķirīgajiem dzelzceļa sliežu platuma ceļiem (t.sk. arī Lietuvas dzelzceļa problēma virzienā uz Liepāju – 1435mm).

Eksporta un importa preču piegādātājs un saņēmējs ģeogrāfisku iemeslu dēļ bija Padomju Krievija un reģionālajā presē tas pat netika īpaši slēpts,<sup>370</sup> ka Liepājas dzelzceļa būve galvenokārt ir starptautiskās tirdzniecības noteikta, nevis Latvijas iekšējās satiksmes infrastruktūras sakārtošanas galvenais jautājums. Vācu okupācijas laikā 1915. gadā uzbūvētā dzelzceļa līnija Jelgava – Šauļi – Tilzīte ar sliežu platumu 1435mm arī radīja papildus problēmas attiecībās ar Lietuvu, jo dzelzceļa līnija Liepāja – Romni Latvijas etnogrāfiskajā teritorijā bija nepilni 45km cariskās Krievijas

<sup>366</sup> Hāns Dž. Liepāja un Krievija.//*Ekonomists* – 1922. – Nr.11 – 279.-280.lpp.// „Liepājas ostas neapšaubāmās priekšrocības ir: tā cauru ziemu neaizsalst; dziļš ūdens. Nevienai ostai Baltijas jūras piekrastē nav tāda dziļuma, ka Liepājai. Liepājas kara ostā ūdens dziļums ir 30 pēdas. Pie tam jāuzsver, ka gadījumā, ja Liepāja nedabūtu platsliežu dzelzceļu uz Krieviju, atsevišķas Liepājas tirdzniecības nozares (eksporta un importa operācijas ostā) nenāktu par labu citām mūsu ostām, kā Ventspilij un Rīgai, bet Klaipēdai, Dancigai (Gdaņska) un Karalaučiem (Kaļiņingradai), kuru konkurence jau tā pašlaik ļoti ievērojami sajūtama Liepājas tirdzniecībā”.

<sup>367</sup> Varslavāns A. Latvijas Republika starpvalstu attiecību sistēmā. Pirmā desmitgade 1919 – 1929. – Rīga, 2008. – 277.lpp.

<sup>368</sup> Jēkabsons Ē. Klaipēdas jautājums un Latvija. Feldmanis I., Zunda A. Starptautisko attiecību problēmas: Latvija, Baltija, Eiropa. – Rīga, 2005. – 160.lpp.

<sup>369</sup> B.a. Latvijas dzelzceļi.//*Ekonomists* – 1921. – Nr.6 – 279.lpp.//”Sakarā ar Rīgas ostas aizsalšanu Liepājas ostā veidojās preču sastrēgums, jo no pieprasītajiem 1500 vagoniem Latvijas dzelzceļš var nodrošināt tikai 500 vagonus”.

<sup>370</sup> Jautājumā par platsliežu dzelzceļa ierīkošanu starpa Liepāju – Pad. Krieviju.//*Kurzemes Vārds*. – 1922. – Nr.40//”Liepājas un Dienvidkurzemes komerciālais un rūpniecības liktenis nākotnē atkarājas no labiem un kārtīgiem tirdzniecības sakariem ar Pad. Krieviju”.

laikā, bet dzelzceļa līnija Jelgava – Šauļi šķērsoja nozīmīgo Mažeīķu dzelzceļa mezglu, caur kuru bija uzbūvēta dzelzceļa līnija Liepāja – Romni, un tādējādi caur Lietuvas teritoriju bija iespējams veikt kravu un pasažieru pārvadājumus virzienā uz Liepāju. Līdz politiskās un robežu jautājumu situācijas noregulējumam starp Latviju un Lietuvu Mažeīķu dzelzceļa mezglā no 1920. gada janvāra līdz 1920. gada 17. septembrim<sup>371</sup> atradās Mažeīķu stacijas komandantūra, kas bija pakļauta Latvijas armijai. Mažeīķu stacijas komandantūras izveidi noteica Latvijas armijas panākumi Bermontiādē, neskaidrais robežjautājums, kur Mažeīķu dzelzceļa mezglam bija būtiska vieta un sākotnējais Sabiedroto misijas atbalsts, akceptējot Lietuvas un Latvijas komandantūru izveidi Mažeīķu dzelzceļa mezglā.<sup>372</sup> Attiecībā uz Mažeīķu dzelzceļa mezglu Latvijas delegācijas priekšlikums bija dzelzceļu atstāt Lietuvas jurisdikcijā, bet tā pārvaldi posmā no Reņģes stacijas līdz Vaiņodes stacijai pa Lietuvas teritoriju nodot Latvijas dzelzceļa administrācijas pārvaldē līdz laikam, kad Lietuvas dzelzceļa pārvadājumi šajā posmā būs lielāki par Latvijas dzelzceļa pārvadājumiem.<sup>373</sup> No Latvijas puses tā zināmā mērā bija savdabīga ekonomiskā intervence pret kaimiņvalsti ar mērķi pārvaldīt citas valsts rīcībā esošu nozīmīgu dzelzceļa transporta mezglu, jo Lietuvas rūpniecība, tranzīta preču aprīte un politiskais konflikts ar Poliju izslēdza iespēju, ka dzelzceļa līnijas posmā Reņģe – Vaiņode, Lietuvas teritorijā uz bijušās Liepājas – Romnu dzelzceļa maģistrāles varētu nodrošināt lielākus kravu pārvadājumus par Latvijas dzelzceļa tranzīta pārvadājumiem, kuriem bija nodrošināta kravu aprīte ar Padomju Savienību.

Latvijas un Lietuvas robežu sarunas bija neveiksmīgas un 1921. gada 20. martā starptautiskā šķīrējtiesa Dž. J. Simpsona vadībā pieņēma lēmumu<sup>374</sup> Mažeīķus atstāt Lietuvas jurisdikcijā.

Liepājas dzelzceļa būvi noteica arī Latvijas dzelzceļa resora vadības uzraudzītāja – Satiksmes ministrijas – ārpolitikas neveiksmes sarunās ar Lietuvas Republikas pārstāvjiem 1920. – 1921. gadā, kā arī draudzīgās kaimiņvalsts nevēlēšanās risināt bijušās Krievijas tranzīta dzelzceļa maģistrāles *mantojuma jautājumu*.

<sup>371</sup>LVVA, 3593.f., 1.apr., 122.l., 55; 58.lp.

<sup>372</sup>LVVA, 2575.f. (Latvijas diplomātiskās un konsulārās pārstāvniecības ārzemēs), 11.apr., 6.l. 20. (1919.g.2.decembrī), 23.lp. (1919.g.5.decembrī).

<sup>373</sup>Mieriņa A. Latvijas valsts robežas (1918 – 1940). Grām.: Caune A.(sast.). Latvijas zemju robežas 1000 gados. – Rīga, 1999. – 200.lpp.

<sup>374</sup>Kapenieks K. Latvijas militārā klātbūtne Mažeīķos 1919.un 1920.gadā. Grām.: Ciganovs J. (sast). Latvijas Kara muzeja gadagrāmata XI. – Rīga, 2010. – 57.lpp.

Satiksmes ministra ziņojums MK par Latvijas un Lietuvas dzelzceļu delegāciju darbu un tā rezultātiem konferencē 1921. gada 13.-23. septembrī, datējums: 1921. gada 7. decembris NR.3635/49906.<sup>375</sup> Konferences darba rezultātā ir izstrādāti noteikumi par tiešas satiksmes ieviešanu starp Latvijas un Lietuvas dzelzceļu pie pasažieru un preču pārvadāšanas un par Latvijas dzelzceļa tranzīta vilcienu kustību cauri Lietuvas teritorijai starp Reņģi - Mažeikiem – Vaiņodi un Lietuvas dzelzceļa tranzīta vilcienu kustību starp Lušiem – Priekuli – Skuodu (Škoda) virzienā uz Klaipēdu, noslēdzot attiecīgu līgumu.<sup>376</sup>

Šo līgumu veidoja pēc principa, ka katra valsts savās robežās uztur ceļus un staciju ēkas un ierīko tās bez otras valsts atbalsta, un viena puse otrai par kopējo ceļu un ēku izmantošanu neko nemaksā. Maksu par tarifiem par pasažieru un preču pārvadāšanu tranzīta vilcienos otras valsts teritorijā ņem sev par labu tas dzelzceļš, kuram pieder tranzīta vilciens, bet tikai tad, kad pasažieri, bagāža un preces tiek pārvadātas tranzītā pa svešu teritoriju; visos citos gadījumos maksa ir jāaprēķina katram dzelzceļam par savu ceļa daļu sev par labu.<sup>377</sup>

„Pēc savstarpējās vienošanās, kā tas redzams iz protokola, visi vecie rēķini par tranzīta vilcienu kustību caur svešu teritoriju, to starpā arī Lietuvas dzelzceļu vilcienu caurlaišanu uz Liepāju un līdz Kalkūniem ar 1922. gada janvāri tika dzēsti, kad stājās spēkā minētā konvencija. Tā kā galīga un sīka norēķināšanās starp Latvijas un Lietuvas dzelzceļiem par abpusējiem pakalpojumiem laikā, kad vēl nestrādā konvencijas tiesiskais noregulējums, prasītu daudz laika un izdevumu un var Latvijas dzelzceļiem nest tikai zaudējumus, tādejādi minētās konvencijas noslēgšana starp abām valstīm ir atzīstama par izdevīgu un pieņemamu Latvijas dzelzceļiem”.<sup>378</sup>

Bez jau minētajām vienošanām tika apspriests arī jautājums par sliežu ceļa pārnaglošanu posmā no Vaiņodes līdz Liepājai no normāla platuma (1435mm) uz Krievijas ceļa platumu, proti, 1524mm.<sup>379</sup> Tādā gadījumā posms Reņģe – Mažeiki arī jāpārnaglo uz Krievijas impērijā lietoto sliežu platumu, bet posmā Mažeiki – Vaiņode jāierīko otrs sliežu ceļš. Visus izdevumus par šiem darbiem Lietuvas teritorijā sedz Latvijas dzelzceļš. Savukārt ceļu būves no Latvijas robežas līdz Liepājai izdevumus sedz Lietuvas valdība.

<sup>375</sup> LVVA, 6824.f.,3.apr., 84.l., 230.lp.

<sup>376</sup> LVVA, 6824.f.,3.apr., 84.l., 230.lp.

<sup>377</sup> Turpat, 84.l....231.lp.

<sup>378</sup> Turpat, 232.lp.

<sup>379</sup> Turpat, 232.lp.

Interesants viedoklis, jo Latvija gribēja nodrošināt savu neaizsalstošo eksporta ostu un rūpniecības centru Liepāju ar stabilu dzelzceļa satiksmi, bet tāda tobrīd bija iespējama tikai caur Lietuvas teritoriju un tieši šo konvencijas noteikumu neizpilde un politiska un ekonomiska rakstura pretrunas starp Poliju un Lietuvu (kuru teritorijā bija Liepājas – Romnu dzelzceļa posmi)<sup>380</sup> par dzelzceļa līniju izbūvi un pārnaglošanu veicināja ideju un tās realizāciju par Glūdas – Liepājas dzelzceļa izbūvi, kas tika realizēta 1925. – 1929. gadā.

Dzelzceļa virsvalde arī daļēji atbalstīja šādu viedokli par iespējamo dzelzceļa līnijas apsaimniekošanu no Latvijas puses, kas vairāk balstījās uz romantisku juridisko normu izpratni attiecībā uz citu valsti, nekā uz reālās situācijas pamata.

Dzelzceļa virsvalde uzskatīja, ka Latvijai Rīgas – Liepājas dzelzceļa maģistrāle ir ļoti svarīga saimnieciskajās attiecībās un tāpēc tās apsaimniekošana būtu piekrišīga Latvijas dzelzceļam<sup>381</sup> (Lietuvas teritorijā !!!). Izveidojās nopietna pretruna, jo dabā nepastāv līnija Rīga – Liepāja, tikai tās posms Latvijā starp Vaiņodi un Liepāju kā atlikums no kādreiz varenās Liepājas – Romnu līnijas, bet ambīcijas pārsniedza Latvijas dzelzceļa politiskās un ekonomiskās iespējas realizēt šādas dzelzceļa līnijas ekspluatācijas pārvaldi citas valsts teritorijā.

Sākotnējais līnijas variants no Vaiņodes gar Lietuvas robežu uz Reņģi vai Auci tika noraidīts kā ekonomiski neizdevīgs, jo Zemgales rietumi un Kurzemes vidiene (Dienvidkurzeme) paliktu bez ērtas dzelzceļa satiksmes. Pavisam pastāvēja 5 citi potenciālo virzienu varianti:<sup>382</sup>Stende – Kuldīga – Aizpute – Liepāja – 80km, Tukums – Kuldīga – Aizpute – Liepāja – 111km, Tukums – Aizpute – Liepāja (neskarot Kuldīgu) – 103km, Līvberze – Saldus – Aizpute – Liepāja – 125km un Līvberze – Saldus – Skrunda – Liepāja (neskarot Aizputi) – 166km.

Liepājas dzelzceļa izbūve bija vienīgais gadījums Latvijas Republikas satiksmes infrastruktūras vēsturē 20. gs. 20.-30. gados, kas izraisīja pastiprinātu sabiedrības interesi un vienlaicīgi piedāvāja arī vairākus iespējamus dzelzceļa līniju izbūves virzienus, un tie visi bija vērsti uz Latvijas neaizsalstošās eksporta ostas – Liepājas nodrošināšanu ar dzelzceļa satiksmi, mēģinot atrisināt arī Latvijas dzelzceļa

<sup>380</sup> Latvijas Tirgotājs.Tirdzniecības un rūpniecības laikraksts. – 1925. – Nr.12 – 1.lpp./”Sevišķi spilgti tas ir redzams pie Liepājas-Rommas dzelzceļa lietas. Neskatoties, ka Tautu Savienības statūti paredz veco satiksmes ceļu atjaunošanu, neskatoties, ka mūsu sūtnis bija iesniedzis attiecīgu prasību, neskatoties uz to, ka Tautas Savienības daži locekļi, kuri ieinteresēti, bija šo prasību atzinuši – tomēr „draudzīgo saišu labā ar Lietuvu”, šo iesniegumu atņēma atpakaļ un atņēma Liepājai ar to vienīgo dzīvības nervu”.

<sup>381</sup> LVVA, 6824.f., 3.apr., 140.l., 16.lp.

<sup>382</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 380. – 381.lpp.

lokālās ekonomiskā un sociālā pieprasījuma vajadzības. Vadošie dzelzceļa darbinieki atzina, ka vēsturiski Latvijas teritorijā bija izveidojusies situācija, ka Latvijas „dzelzceļi (platsliežu dzelzceļi kā lielo bijušās Krievijas impērijas dzelzceļu maģistrālu noslēdzošie posmi virzienā uz Latvijas eksporta ostām) ir gali no Krievijas dzelzceļu līnijām; tāpēc te ierīkotas daudzas Latvijai pilnīgi nevajadzīgas (dzelzceļa) mezglu stacijas”.<sup>383</sup>

Interesi par dzelzceļu Rīga – Jelgava – Liepāja izrādīja arī kāda britu firma, kura piedāvāja kreditēt dzelzceļa jaunbūvi,<sup>384</sup> bet sarunas nebija veiksmīgas un projekts, piesaistot ārvalstu kapitālu, netika realizēts.

Potenciālā dzelzceļa līnija Rīga – Liepāja caur Auci, Reņģi virzienā uz Vaiņodi gar Lietuvas robežu tobrīd bija ekonomiski nepamatota, jo līnijas virzienā nebija esošo vai potenciālo rūpniecības centru, kā arī stratēģisku apsvērumu dēļ dzelzceļa līnijas būvniecības tuvu valsts robežai ( kaut ar draudzīgu kaimiņvalsti) tomēr nebūtu pārdomāts solis,<sup>385</sup> jo arī Krievijas impērijā dzelzceļu nebūvēja tuvu valsts ārējai robežai.<sup>386</sup> Dzelzceļa līnija Latvijas teritorijā šķērsotu arī mazapdzīvotus apgabalus un nodrošinātu tikai kravu pārvadājumus, nevis veicinātu šo apgabalu saimniecisko integrāciju vienotā LR ekonomiskajā telpā un pasažieru pārvadājumus. Šajā reģionā nebija arī šaursliežu pievedceļu, kas bija raksturīgi Rietumkurzemes reģionam, tādējādi līnijas aktivitāte būtu saistīta tikai ar tranzīta pārvadājumiem un posmā no Auces līdz Liepājai tai nebūtu nekādas ekonomiskās ietekmes uz konkrēto reģionu, kas Latvijas apstākļiem nebūtu pamatots ekonomiskās attīstības variants.

Minētās potenciālās dzelzceļa līnijas „*Kurzemes virziens*” alternatīvas bija orientētas uz Rīgas – Ventspils dzelzceļu un līnijas sākums bija plānots no šīs dzelzceļa līnijas mezglu stacijām – Tukuma vai Stendes. Šādu dzelzceļa līnijas virzienu enerģiski atbalstīja Rietumkurzemes ekonomiski aktīvie uzņēmēji. Idejas realizācijas gadījumā dzelzceļa līnija šķērsotu Kurzemes vidienu,<sup>387</sup> tai būtu vairāku

<sup>383</sup> Bļodnieks K. Satiksmes jautājumi. // Ekonomists. – 1921. – Nr.6 – 262.lpp.

<sup>384</sup> Varslavāns A. Latvijas Republika starpvalstu attiecību sistēmā. Pirmā desmitgade 1919 – 1929. – Rīga, 2008. – 275.lpp.

<sup>385</sup> Miesiņš D. Liepājas – Rīgas dzelzceļa jautājumi, // Latvijas Sargs. – 1922. – Nr.192 //”Būvēt dzelzceļa līniju no Liepājas uz Jelgavu, mēs redzam, ka viņš ietu paralēli un stipri tuvu vecai līnijai, kas stratēģiskā un ekonomiskā ziņā nav vēlams”.

<sup>386</sup> D.R. Pamācoši citāti. // Brīvā Zeme. – 1924. – Nr.74 //”Ja dzelzceļu būvētu gar Lietuvas robežu, tad... dzelzceļš iznāktu par 4 km īsāks, bet viņš visu laiku ietu pārāk tuvu Lietuvas zemei, kas Latvijai ļoti neizdevīgi. Arī uz Auci dzelzceļa līnija iznāktu pārāk tuvu robežai. Bez tam Kurzemes vidiene paliktu bez dzelzceļa un šeit drīzā laikā tāpat būtu jāķeras pie jaunas dzelzceļa būves”.

<sup>387</sup> B.a. Latvijas Sargs – 1922. – Nr.204 //”Satiksmes ministrija nodevusi speciālām komisijām izpētīt līnijas Tukums – Saldus – Aizpute un Stende – Kuldīga – Aizpute, lai pārliecinātos kura no viņām būtu izdevīgāka jaunā dzelzceļa virzienam. Man vēlreiz jāaizrāda, ka abi šie virzieni būtu jaatmet un jāiet



šaursliežu dzelzceļa pievedceļi no rajoniem, kuros sagatavoja kokmateriālus, kas bija galvenā eksporta produkcija Liepājas ostā 20. gs. 20. gados. Dzelzceļa līnija šķērsotu ekonomiski aktīvo Kuldīgu,<sup>388</sup> Aizputi un citus lokālos ekonomiskās attīstības centrus, bet jautājums par dzelzceļa satiksmes nodrošināšanu Dienvidkurzemes reģionā tā arī netiktu atrisināts. Ekonomiski dzelzceļa līnija no Tukuma vai Stendes<sup>389</sup> būtu pakārtota Rīgas – Ventspils dzelzceļa maģistrālei, bet tranzīta kravu pārvadājumu jomā aktīvāks bija Krustpils un perspektīvā Jelgavas dzelzceļa mezgls, kas varētu uzņemt lielu tranzīta kravu apjomu. No Liepājas līdz Aizputei bija uzbūvēta šaursliežu dzelzceļa līnija ar Latvijai neraksturīgu sliežu platumu 1000mm (mūsdienās Liepājas tramvaja līniju sliežu platums).

„Zemgales” alternatīvas virziens Rīgas – Liepājas dzelzceļam bija izvēlēta dzelzceļa stacija „Līvberze” kā atskaites punkts Rīgas – Liepājas dzelzceļam, kas teorētiski atrisinātu vairākas problēmas. Tā ekonomiski būtu orientēta uz Ventspils un Jelgavas dzelzceļu, jo atradās pusceļā līnijā Jelgava – Tukums. Daļēji tā atrisinātu arī Dienvidkurzemes problēmu nodrošināt reģionu ar dzelzceļa satiksmes infrastruktūru. Tomēr šai līnijai bija vairāki trūkumi – daļa Zemgales un daļa Dienvidkurzemes reģiona atkal būtu bez dzelzceļa satiksmes. Ekonomiski aktīvie centri – Dobeles un Brocēni būtu bez dzelzceļa satiksmes un tādējādi būtu apgrūtināti eksportēt saražoto produkciju, it sevišķi Brocēniem, kā arī nodrošināt saražotās produkcijas iekšzemes patēriņu.

Kurzemes vidienes problēmu – nodrošināt šo reģionu ar dzelzceļa satiksmi – daļēji atrisināja ar šaursliežu (750mm) dzelzceļa līnijas Liepāja – Alsunga – Kuldīga izbūvi no 1929. līdz 1935. gadam, kas perspektīvā bija plānota līdz Tukumam, kur tā būtu savienota ar platsliežu dzelzceļu Rīga – Ventspils.

Alternatīvo dzelzceļa līniju virzienu aptuvenās izmaksas uz 1924. gadu, kad faktiski jau bija pieņemts lēmums par Glūdas – Liepājas dzelzceļa izbūvi, bija šādas:<sup>390</sup>

---

pareizais vidus ceļš, t. i. jāizraugās līnija Tukums – Kuldīga – Aizpute”.

<sup>388</sup>Leimanis J. „Kā izveidot dzelzceļsatiksmi Kuldīgai”//Rīgas Ziņas – 1925. – Nr.164//Starpresoru apspriedēs 1923. gada beigās, kuras iztirzāja jautājumu kādu virzienu dot dzelzceļlīnijai pa Kurzemes vidieni un kādā platumā to būvēt, atzina, ka būtu jābūvē pirmā kārtā līniju no Liepājas uz Saldu un tālāk caur Līvberzi uz Jelgavu, un otrā kārtā līniju no Aizputes uz Kuldīgu un Tukumu, pie tam no saimnieciskā viedokļa 750 mm sliežu platums bija pieņemams”.

<sup>389</sup>„Lauku ceļu un dzelzceļu izbūve”//Auces Ziņas. – 1928. – Nr.34 // „Pēc raksta autora domām visnepieciešamāko dzelzceļu līniju izbūves būtu Rīga-Limbaži-Rūjiena, Stende-Kuldīga-Aizpute un Kuldīga-Ventspils”.

<sup>390</sup> Uja „Kurzemes jauno dzelzceļu būve”//Brīvā Zeme – 1924. – Nr.97 – 3.lpp.

1. Liepāja-Aizpute-Līvberze-Jelgava-Rīga, 234.68 km gara un izmaksā 15.957.277 Ls.
2. Liepāja-Skrunda-Saldus-Līvberze-Jelgava-Rīga, 228.35 km gara un izmaksā 17.218.966 Ls.
3. Liepāja-Aizpute-Tukums-Rīga, 218.12 km gara un izmaksā 15.059.541 Ls.
4. Liepāja-Aizpute-Kuldīga-Tukums-Rīga, 226.12 km gara un izmaksā 15.323.996 Ls.
5. Liepāja-Aizpute-Kuldīga-Stende-Rīga, 238.20 km gara un izmaksā 12.344.564 Ls.
6. *Esošā*, Liepāja-Mažeiki-Jelgava-Rīga, 229.92 km. (24. 992. 842Ls).<sup>391</sup>

Pateicoties aktīviem sabiedriskās domas lobijiem<sup>392</sup> par Liepājas dzelzceļa izbūves jautājumiem un tā potenciālajiem virzieniem, noteicošais kļuva Rīgas – Liepājas dzelzceļa virziens no stacijas „Glūda” Rīgas – Mažeiku dzelzceļa līnijā.

Optimālais izvēlētais dzelzceļa līnijas Glūda – Liepāja izbūves pamatojums bija balstīts apstākļi, ka tādā veidā caur Jelgavu visātrāk varētu nodrošināt izeju uz Krustpils dzelzceļa mezglu, kas vienlaicīgi bija nozīmīgs tranzīta maģistrāļu krustpunkts. Latvijas Satversmes sapulce 1922. gada 18./19. jūlija sēdē uzdeva Ministru kabinetam sākt priekšdarbus jauna Rīgas – Liepājas dzelzceļa būvei.<sup>393</sup> Tehnisko priekšdarbu rezultātā 1922./1923. gadā jau bija izveidojies viedoklis par Liepājas dzelzceļa virziena izbūvi, sākotnēji gan vēl pieļaujot staciju „Līvberze” (Tukuma – Jelgavas dzelzceļš) par atskaites punktu.<sup>394</sup>

1924. gada 15. decembrī Saeima ar likumu „Likums par Liepājas – Jelgavas dzelzceļa būvi”<sup>395</sup> noteica dzelzceļa līnijas būvi uz Liepāju no Glūdas caur Dobeli, Saldu un Skrundu.<sup>396</sup> Likums tika pieņemts Latvijas Republikas Saeimas VI sesijas

<sup>391</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 411.lpp.

<sup>392</sup> Brīvā Zeme – 1921. – Nr.207 „Pie iekšējās satiksmes jautājuma”//Nr.288 „Dzelzceļu kuldīdznikiem”//Jaunākās Ziņas – 1920 – Nr.235 „Vecauces – Saldus dzelzceļš”//Kurzemes Vārds – 1922 – Nr.40 „Jautājumā par platsliežu dzelzceļa ierīkošanu starp Liepāju – Padomju Krieviju”//Nr.159 – „Dzelzceļš un iedzīvotāju vajadzības”//Nr.199 – „Projektējamā dzelzceļa līnija Liepāja – Aizpute – Kuldīga – Stende”//Kurzemes Vārds – 1923. – Nr.254 – „Liepājas nākotne – platsliežu dzelzceļa būvē”//Nr.255 – „Liepājas nākotne – platsliežu dzelzceļa būvē”//Liepājas – Možeiku dzelzceļlīnijas jautājumā”.

<sup>393</sup> Leimanis J. Liepājas – Glūdas dzelzceļa būves norise// Tehnikas apskats. – 1962. – Nr.33. – 6.-11.lpp., 7.lpp.

<sup>394</sup> LDzM 3357, 3357/1. Rokraksti. J. Leimanis. Liepājas-Glūdas dzelzceļa būve. – 1.lpp.// „No 1922.g. rudenī un 1923.g. pavasarī apskatītiem jaunā dzelzceļa variantiem Kurzemē ievēribu bija ieguvis variants Līvberze-Saldus-Skrunda-Liepāja, tikai par gala staciju bija nolemts pieņemt Līvberzes vietā Glūdas staciju uz Jelgavas-Mažeiku līnijas, apmēram 15 km attālumā no Jelgavas”.

<sup>395</sup> Ministru kabineta rīkojumu un noteikumu krājums. – 1924. – Nr.22 – 263.lpp.

<sup>396</sup> Leimanis J. Liepājas – Glūdas dzelzceļa būves norise// Tehnikas apskats. – 1962. – Nr.33. – 6.-11.lpp., 9.lpp.

19. sēdē, kurā pārskatu par Glūdas – Liepājas dzelzceļa būvi sniedza V. Bastjānis, izklāstīdams visus apsvērumus<sup>397</sup> par labu izvēlētajam dzelzceļa būves virzienam.

Saeimas pieņemtais likums noteica<sup>398</sup>: 1. Būvēt jaunu krievu platuma dzelzceļu virzienā: Liepāja, Skrunda, Saldus, Dobele, Jelgava, veicot šo darbu trijos nākamajos budžeta gados. 2. Būvei vajadzīgos līdzekļus uzņemt 1925/26., 1926/27., 1927/28. gadu budžetos. 3. 1924/25. gada ārkārtējā budžeta izdevumu XI. daļā ievest) 9§, 8.p. – pētīšanas un projekta sastādīšanas darbiem Liepājas – Jelgavas dzelzceļam Ls20.000. b) 15§, 7.p. – pasažieru un preču vagonu iegādāšanai Liepājas – Jelgavas dzelzceļa vajadzībām ..... 1.540.630.KOPĀ: 1.560.630, sedzot šo kredītu ar 1924/25. gada ārkārtējā budžetā (XI.d., I.v., 9§, 7.p.) Jelgavas – Liepājas līnijas pārnaglošanai atvēlētiem Ls 1.560.630.<sup>399</sup>

Likumā par valsts nozīmes dzelzceļa būvi Liepāja – Jelgava, tā izstrādes autori turpina lietot novecojušus dzelzceļa infrastruktūras tehnoloģiskos nosaukumus (krievu platums), jo krievu platums pēc būtības bija dzelzceļnieku slengā lietojams sliežu platuma situācijas pēc fakta apzīmējums, jo matemātiskajā izpratnē tas bija 1524mm sliežu platums, kas bija Latvijas Republikas mantojumā no cariskās Krievijas izbūvētā dzelzceļa tīkla Latvijas teritorijā. Dzelzceļa līnijas celtniecība faktiski tika uzsākta no stacijas „Glūda”, kas atrodas dzelzceļa līniju Rīga – Mažeiki un tagadējā Rīga – Liepāja krustpunktā un atrodas virzienā uz Lietuvas robežu aptuveni 20km no Jelgavas, tāpēc nosaukums ir mazliet neprecīzs, jo Jelgava un Glūda kā dzelzceļa stacijas ir līdzvērtīgas kā atskaites punkti atbilstoši klasifikācijai, bet nav līdzvērtīgas kā ekonomiskās aktivitātes un dzelzceļu vagonu caurlaišanas punkti, tāpēc par aptuveno orientieri izvēlējās staciju „Jelgava”. Vēsturiski un no dzelzceļa satiksmes infrastruktūras būvniecības viedokļa korekti būtu lietot apzīmējumu „Glūdas – Liepājas” uzbūvētais dzelzceļa posms līnijā Rīga – Liepāja.

Līdzās likuma par Liepājas dzelzceļa izbūvi tika atsevišķi pieņemti arī noteikumi par „Liepājas – Glūdas dzelzceļa būves pārvaldes iekārta”.<sup>400</sup> Liepājas –

<sup>397</sup> Saeimas stenogrammas. – 1924. – VI sesija, 19. sēde. – 730.-735.lpp.

<sup>398</sup> „Likums par Liepājas – Jelgavas dzelzceļa būvi”// Ministru kabineta rīkojumu un noteikumu krājums. – 1924. – Nr.22

<sup>399</sup> Ministru kabineta rīkojumu un noteikumu krājums. – 1924. – Nr.22 – 263.lpp.

<sup>400</sup> Ministru kabineta rīkojumu un noteikumu krājums. – 1925. – Nr.17 – 296.-297.lpp.

Glūdas dzelzceļa pārvaldes iekārta<sup>401</sup> bija sadalīta divās lielās struktūrās:<sup>402</sup> „a) Būves padome, kas bija šī projekta administratīvā pārvalde, rīcības politikas izstrādātāja un finanšu pārraudzītāja un b) Būves valde, kas nodarbojās ar Būves padomes izstrādāto rīcības politikas dokumentu ieviešanu projekta izpildē”.

Dzelzceļa līnija apzināti bija projektēta pāri ražošanas ziņā mazvērtīgajām zemēm,<sup>403</sup> lai atsavināto zemju kompensācija nesadārdzinātu dzelzceļa līnijas būves izmaksas. Lielākās grūtības dzelzceļa būvē bija nevis tehniskie risinājumi tās būves darbos, bet gan izteikts inženiertehnisko darbinieku trūkums Latvijas dzelzceļā,<sup>404</sup> kam bija objektīvi iemesli, pārmantoti no cariskās Krievijas, kur inženiertehniskie darbinieki pārsvarā bija cittautieši.

Jaunās dzelzceļa būves darbus uzsāka 1925. gada augustā, kravu un pasažieru pārvadājumus posmā Glūda – Dobeles atklāja 1927. gada augustā un tā paša gada oktobrī satiksmi pagarināja līdz Brocēniem.<sup>405</sup> Kaut gan pilnīgai dzelzceļa ekspluatācijai nebija uzbūvēts pietiekams skaits noliktavu, staciju ēku, preču iekraušanas un izkraušanas punktu, ekonomiskās prioritātes izrādījās svarīgākas par preču un pasažieru pārvadājumu komfortu. 1928. gada augustā atklāja vilcienu satiksmi līdz Saldus stacijai un jūlijā līdz Skrundai, bet visas līnijas nodošana ekspluatācijā ar dzelzceļa transportam uzbūvētu nepieciešamo infrastruktūru ritošā sastāva apkopei un pasažieru pārvadāšanai, notika 1929. gada septembrī, Glūdas – Liepājas dzelzceļa kopējās būves izmaksas bija 24 992 842Ls.<sup>406</sup>

Līdz ar platsliežu dzelzceļa atklāšanu tika slēgti atsevišķi šaursliežu dzelzceļa posmi: 1928. gada decembrī slēdza Aizputes – Saldus pievedceļu posmu un 1931.

---

<sup>401</sup> Satiksmes likumi.. Tieslietu ministrijas Kodifikācijas departamenta 1940. gada izdevums, Rīgā, 1940. g. Jaunbūvējamo dzelzceļu būves pārvaldes iekārta. 1. Būves darbu izvešanai organizējama būves pārvalde, kura sastādās šādi: Ministrs (A); Virsvaldes galvenais direktors (V) būves pārvaldnieks, kam pakļauta: Būves padome un Dzelzceļu tehniskā direkcija. Būves padomes sastāvs ir: priekšsēdētājs; Satiksmes ministrijas pārstāvis (priekšsēdētāja vietnieks); Valsts kontroles pārstāvis; tehniskais direktors; sekretārs (bez balsstiesībām).

<sup>402</sup> Ministru kabineta rīkojumu un noteikumu krājums. – 1925. – Nr.17 – 296.-297.lpp.

<sup>403</sup> Latvijas Republika 10. pastāvēšanas gadus /atb. red. A.Bīlmanis ., Rīga, 1928., 298.lpp.; “kompensācijas par aramzemi 90-120Ls, par pļavām 70-100Ls; pavisam paredzēts atsavināt 950ha”.

<sup>404</sup> Jāņa Leimaņa atmiņas, LDzM 3356 (rokraksti) – 3.lpp.// „Šķiet, ka viena no lielākajām grūtībām ir atrast spējīgus būves darbiniekus. Tehnisku darbinieku ar piedzīvojumiem un zināšanām dzelzceļu pētīšanas un būves darbos Latvijā nevarēja būt daudz. Lai pievilktu tehniskus darbiniekus uz dzelzceļa būvi, noteikumos par Liepājas Glūdas dzelzceļa pārvaldi bija paredzēti algu paaugstinājumi par 25 procentiem pret tā laika algām valsts ierēdņu dažādām kategorijām. Pēc 4 būves gadiem no šiem pielikumiem būtu uzkrājusies viena gada alga un par vienu gadu būtu iespējams atrast vietu pēc būves nobeigšanas. Tomēr no inženieriem, kas jau ieņēma vietas tehniskajā direkcijā, viens otrs atteicās pieņemt vietu uz būves, bet kas paši nāca, tie bija tādi, par kuru aiziešanu tehniskais direktors ne mirkli neskumtu”.

<sup>405</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 410. - 411.lpp.

<sup>406</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 411.lpp.

gada janvārī<sup>407</sup> Aizputes – Skrundas šaursliežu dzelzceļa posmu. Jāmin, ka pēdējais posms bija neefektīvs kravu un preču pārvadājumu jomā, jo ātrums no Skrundas līdz Aizputei sliežu ceļa un ritošā sastāva nolietojuma dēļ bija ļoti mazs, nereti sasniedzot tikai 10km/h.

Glūdas – Liepājas dzelzceļa līnijas izbūves rezultātā atsevišķi Zemgales un Kurzemes apgabali ieguva jaunu ekonomisko orientieri preču pārvadāšanai līdz patērētājiem. Līdz jaunās dzelzceļa līnijas izbūvei lauksaimnieki no Saldus apriņķa saražotās preces veda uz Auci, un 1920. gadā pat bija ideja<sup>408</sup> būvēt sliežu ceļu no Saldus līdz Aucei. Netieši šī iecere tika piepildīta – Liepājas dzelzceļš caur Glūdas staciju varēja nogādāt nepieciešamās kravas arī Aucē. Tādējādi piepildījās arī pazīstamā valodnieka J. Endzelīna 1920. gadā teiktais, ka „nebūs mums arī Mažeiki vairs vajadzīgi, kad būs dzelzceļš starp Auci un Saldu”.<sup>409</sup>

Līdz ar jaunās dzelzceļa līnijas atklāšanu arī valsts tirdznieciskās politikas intereses daļēji tika realizētas: Liepājas eksporta osta bija savienota ar dzelzceļu, vispirms no Krievijas tirdznieciskajiem rajoniem pa Latvijas dzelzceļu virzienā no Krievijas/Latvijas robežas, pēc piegādāto preču apjoma dzelzceļš ieguva tranzīta ceļa raksturu. Uzlabojās vispārējais satiksmes infrastruktūras stāvoklis apgabalos, caur kuriem bija izbūvēta dzelzceļa līnija, Liepājas rūpniecības uzņēmumi ieguva plašu patēriņa tirgu Rīgā, vietējie uzņēmēji un lauksaimniecības preču ražotāji varēja operatīvi nogādāt savas preces līdz patērētājam ar mazākām izmaksām un īsākā termiņā. Tas viss kopumā paātrināja ekonomisko attiecību attīstību Dienvidkurzemes un dzelzceļa līnijai piegulošajos Zemgales apgabalos.

Tomēr dzelzceļa būves darbi dzelzceļa mezglu stacijās bija veikti nekvalitatīvi un stacijā Saldus, Skrunda, Ilmāja un Durbe nebija pietiekami sagatavoti piebraucamie ceļi, kas sabiedrībai traucēja pilnvērtīgi izmantot dzelzceļa pakalpojumus.<sup>410</sup> Situācija pilnībā nebija atrisināta arī 1933. gadā, par ko liecina avīzē „Dzelzceļnieks” publicētais „Dzelzceļu budžeta komisijas” atzinums, ka „*Jaunbūvēto Glūdas – Liepājas līniju nevar uzskatīt būvju ziņā par galīgi nobeigtu (1933. gada oktobris, bet oficiāli līnija atklāta 1929. gadā). ir vēl vesela rinda staciju, kur vēl nav izbūvētas staciju ēkas un dzīvokļi. Staciju vietā ir nolikti vagonu stāvi. Staciju ēkas*

<sup>407</sup> Biedriņš A./Punculs D. “Bānīša” laiki Saldū un tā apkārtnē//Saldus zeme, 2000, 29.01., 5.lpp.

<sup>408</sup> Biedriņš A./Punculs D. “Bānīša” laiki Saldū un tā apkārtnē//Saldus zeme, 2000, 29.01., 5.lpp.

<sup>409</sup> Endzelīns J. Par mūsu robežām ar Lietuvu. – Latvijas Vēstnesis. – 1920. – 31.aug. – Nr.38.

<sup>410</sup> LVVA, 4592.f., 1.apr., 10.lieta, 539.lp. DZV Tehniskā direktora ziņojums „Uz Liepājas – Glūdas līnijas ir palikuši neizbruģēti piebraucamie ceļi pie stacijām, kādēļ ļoti sliktā stāvoklī atrodas minētie ceļi, it sevišķi, pie Dobeles, Saldus, Ilmāju un Durbes stacijām” (1932.gads, datums nav identificēts).

nebija Brocēnos, Lutriņos, Airītē, Sieksātē un Durbē. Nav izbūvēti kvalitatīvi zemes ceļi pie Saldus un Skrundas stacijām”.<sup>411</sup>1934.gadā laikrakstā „Rīts” publicēts raksts „Mūsu dzelzceļi modernizējās”<sup>412</sup>, kurā norādīts „ka vēl ir vairākas neizbūvētas stacijas” un tādas bija Tadaīki, Josta, Airītes un Sieksāti. Lai gan bija problēmas, lai nodotu stacijas kvalitatīvā ekspluatācijā, Glūdas – Liepājas dzelzceļa līnijas stacijas bija pirmās Latvijas Republikā no jauna uzbūvētās stacijas ar tām atbilstošu infrastruktūru – uzgaidāmās telpas pasažieriem, telegrāfs, bufetes, lokomotīvu brigāžu un personāla dienesta telpas, bagāžas novietnes, preču iekraušanas un izkraušanas platformas. Stacijas kļuva arī par sociālu vienību, kas vērsta uz pasažieru apkalpošanu un atbilstoša komforta nodrošināšanu, pretstatā cariskās Krievijas dzelzceļa stacijām, no kurām tikai lielās dzelzceļa mezglu stacijas bija aprīkotas ar atbilstošu sociālo infrastruktūru, lai veiktu pasažieru apkalpošanu. Vienlaicīgi staciju būvniecība parādīja arī Latvijas dzelzceļa attieksmi pret saviem darbiniekiem, nodrošinot viņus ar labākiem darba apstākļiem.

Glūdas – Liepājas dzelzceļš vēsturiskajā perspektīvā bija vienīgais Latvijas Republikā uzbūvētais dzelzceļš 20. gs. 20.-30. gados, kas sevi attaisnoja ilgtermiņā, jo būtībā tā bija Liepājas – Romnu dzelzceļa zudušā posma rekonstrukcija Latvijas teritorijā, kas netieši pārmantoja arī minētās dzelzceļa līnijas preču piegādes rajonus, no kuriem kravas uz Latviju tika nosūtītas pa citām tranzīta platsliežu dzelzceļa līnijām Latvijas teritorijā un Glūdas – Liepājas dzelzceļa līnija pārņēma šos kravu pārvadājumus.

Liepājas dzelzceļa līnija bija arī dārgākais uzbūvētais dzelzceļš Latvijas Republikā. Atšķirībā no pārējām uzbūvētajām platsliežu un šaursliežu dzelzceļa līnijām tikai Liepājas dzelzceļa jautājums tika risināts valsts ārpolitikā, sākotnēji kā neveiksmīgs mēģinājums apelēt pie tautu draudzības, bet vēlāk izrādījās, ka šī ārpolitikas neveiksme attiecībā uz dzelzceļa transportu Latvijas Republikā ilgtermiņā līdz 1940. gada vasarai atrisināja galveno jautājumu – Liepājas ostas nodrošināšanu ar kvalitatīvu dzelzceļa satiksmi.

### **Rīgas – Rūjienas dzelzceļa līnijas izbūve**

Nākamā Latvijas Republikas platsliežu dzelzceļa būve pēc Glūdas – Liepājas dzelzceļa izbūves bija iepļānota no Rīgas līdz Rūjienai, kas pēc ģeogrāfiskā izvietojuma atradās starp Rīgas – Valkas dzelzceļu un Vidzemes jūrmalu. Šīs

<sup>411</sup> S. Dzelzceļu budžeta komisijas atzinumi mūsu dzelzceļa izbūves jautājumos.//Dzelzceļnieks. – 1933. – Nr.19 – 3.lpp.

<sup>412</sup> Rīts. – 1934. – Nr.31.

dzelzceļa līnijas nepieciešamības ekonomiskais pamatojums bija saistīts ar sliktu satiksmes infrastruktūru piejūras zemienēs, Rīgas iedzīvotāju atpūtas iespējām Vidzemes jūrmalā - Vecāķu pludmalē, zvejnieku ciemu saimniecisko integrēšanu valsts ekonomikā un citu ekonomiski aktīvo Vidzemes centru (Carnikava, Saulkrasti, Limbaži, Aloja, Rūjiena) piesaisti preču noieta tirgiem. Dzelzceļš tā brīža perspektīvā krustotos ar privāto Valmieras – Smiltenes – Ainažu šaursliežu pievedceļu Puikules stacijā. Rīgas – Rūjienas dzelzceļa vēsture, iespējams, ir vissarežģītākā gan sākotnējā virziena, sliežu platuma izvēles, gan tās juridisko problēmu dēļ, ko izraisīja sākotnējais lēmums uzticēt minētā dzelzceļa būvi privātai dzelzceļa sabiedrībai.

Latvijas dzelzceļa pārstāvju viedoklis par Rīgas – Rūjienas dzelzceļu daļēji jau tika pausts 1920. gadā Satiksmes un Darbu ministrijas vēstnesī rakstā „Jautājums par jaunu pievedceļu būves vajadzību Vidzemē un īss pārskats par Vidzemē esošiem un jau projektiem, bet neuzbūvētiem pievadceļiem”<sup>413</sup>, kurā atzīmēts, ka Vidzemē ir divi svarīgi virzieni:

1. No Smiltenes caur Jaunpiebalgu, Vecpiebalgu uz Rīgu.
2. No Rīgas caur Limbažiem līdz Plāteres (Ipiķi) stacijai.<sup>414</sup>

Rīgas – Rūjienas dzelzceļa būves darbiem ir interesanta priekšvēsture. Sākotnēji tas bija iecerēts kā šaursliežu dzelzceļš, kura izbūvi gribēja veikt privātās „Ziemeļlatvijas dzelzceļa sabiedrības” akcionāri virzienā no Rīgas caur Juglu<sup>415</sup> paralēli Rīgas – Valkas dzelzceļam.<sup>416</sup> Pret šādu dzelzceļa līnijas izbūves virzienu<sup>417</sup> iebilda Rīgas un tai piegulošo rajonu iedzīvotāji virzienā uz Vecāķiem, kuri vērsās pie Satiksmes ministrijas ar lūgumu mainīt līnijas virzienu.<sup>418</sup>

<sup>413</sup> Krauze A. „Jautājums par jaunu pievedceļu būves vajadzību Vidzemē un īss pārskats par Vidzemē esošiem un jau projektiem, bet neuzbūvētiem pievadceļiem”//Satiksmes un Darbu ministrijas vēstnesis. – 1920. – Nr.12 – 190.-200.lpp.

<sup>414</sup> Turpat,193.lpp.

<sup>415</sup>Rīgas – Limbažu – Rūjienas dzelzceļš?//Latvijas Vēstnesis – 1923. – Nr.262.// „Ja Rīgas-Rūjienas ceļš iet caur Bukultiem, tad Rīgas apriņķī tas ietu paralēli Valkas ceļam, tātad iedzīvotājiem maz dotu. Arī ienākumu sabiedrībai nebūtu. Bet apdzīvotas vietas – Mangaļi, Vecāķi, Kalnciems, būtu atstāti bez dzelzceļa satiksmes”.

<sup>416</sup>E.Birkhāns informēja Saeimu, ka sabiedriskajā un valsts institūciju apspriedē apskatīti šādi virzieni.// „Rīga – Jugla – Bukulti – Rūjiena – 144km. Rīga – Mangaļi – Rūjiena – 147km.Tirdzniecības un rūpniecības komisija atzīst virzienu Rīga – Brasla – Jugla – Carnikava”. E.Birkhāns. Latvijas Republikas 1.Saeimas stenogrammas. 5.sesija. 24.sēde 1924.gada 6.jūnijā. 843.-844.sl.

<sup>417</sup> E.Birkhāns. Latvijas Republikas 1.Saeimas stenogrammas. 5.sesija. 24.sēde 1924.gada 6.jūnijā. 841.-842.sl. „Mangaļu un Mīlgrāvja iedzīvotāji aizrāda uz ārkārtīgi trūcīgo satiksmi ar Rīgu, sevišķi ziemas laikā, un vēlas, lai līnija ietu virzienā uz Mangaļiem, Vecāķiem, ar tiltu pār Mīlgrāvja pieteku”.

<sup>418</sup> Zālītis. Piezīmes pie Rīgas – Rūjienas dzelzceļa projekta.//Brīvā Zeme. – 1923. – Nr.284.// „Nule pat 9. decembrī (1923. gadā), Vecmīlgrāvī notika plaša visu apkārtējo apdzīvoto vietu tautas sapulce, kurā apskatīja jauno projektu un nolēma griezties pie satiksmes ministrijas ar lūgumu, grozīt tagadējo projektu tā, ka staciju ierīkotu Rīgā pie Centrālās preču stacijas, tad līniju vilktu cauri Sarkandaugavai,

Sākotnēji Rīgas – Rūjienas dzelzceļa izbūvi uzticēja „Ziemeļ – Latvijas dzelzsceļu sabiedrībai”, kas bija privāta uzņēmējdarbības organizācija, izveidota 1924. gadā, tās statūti apstiprināti 1924. gada 28. jūnijā.<sup>419</sup> Valsts prezidenta J.Čakstes apstiprinātie privātās dzelzceļa sabiedrības statūti paredzēja, ka: „3.punkts. Sabiedrībai ir tiesība, uz šo statūtu pamata, būvēt un izmantot dzelzsceļu ar sliežu platumu 750mm virzienā no Rīgas caur Neibādi (Saulkrasti – autors) un Limbažiem līdz Rūjienai”.

„Saskaņā ar 33. pantā minēto, sabiedrība katru gadu ne vēlāk, kā līdz 1. septembrim iesniedz satiksmes ministram akcionāru sapulces apstiprinātu abu dzelzceļa līniju budžeta projektu uz nākošo gadu, bet ne vēlāk kā līdz 1. jūlijam – akcionāru pilnsapulces apstiprinātu pārskatu par pagājušā saimnieciskā gada darbību. Rīgas – Rūjienas dzelzceļu dzelzceļa līnijas izbūvi sākotnēji bija paredzēts veikt ar privāto kapitālu nodibinot „Ziemeļlatvijas dzelzsceļu sabiedrību”, bet vēlāk izrādījās, ka iekšējo nesaskaņu, nesakārtoto juridisko attiecību dēļ ar „Pirmo Krievu pieveddzelceļu sabiedrību” tā arī minētā dzelzceļa sabiedrība nevarēja izpildīt likumā definētos pienākumus un tiesības”.<sup>420</sup>

---

Jaunmīlgrāvim, Vecmīlgrāvim, Vecāķiem un no tā tālāk uz Carnikavu”.

<sup>419</sup> Valdības Vēstnesis. – 1924. – Nr.142//„Ziemeļ – Latvijas dzelzsceļu sabiedrības statūti”.

<sup>420</sup> Valdības Vēstnesis. – 1924. – Nr.142//„Ziemeļ – Latvijas dzelzsceļu sabiedrības statūti”.



„Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrības” vēsture<sup>421</sup> bija juridisku pretrunu<sup>422</sup> pilna un Latvijas valsts, sākotnēji uzticēdama privātai dzelzceļa sabiedrībai dzelzceļa līnijas Rīga – Rūjiena (Mangaļi – Rūjiena) izbūvi, centās risināt jaunu dzelzceļa līniju izbūvi finansiālu grūtību laikā, jo bija uzsākts Glūdas – Liepājas dzelzceļa līnijas projekts, bet juridiski valsts attiecībās ar minēto dzelzceļa sabiedrību piedzīvoja fiasko un valstij nācās pašai finansēt platsliežu dzelzceļa būvi virzienā uz Rūjienu, ko jau 1924. gadā Saeimas 5. sesijā norādīja deputāts V. Bastjānis.<sup>423</sup>

1934. gada „Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrības” sēdes protokolā Nr.123, kas notika 22. maijā, var lasīt neidentificēta sēdes dalībnieka atziņas, ka *„Ziemeļ-Latvijas dzelzceļu sabiedrība tika nodibināta 1924.gadā uz Latvijas valdības prasības pamata, kas vēlējas, lai tiktu nodibināta atsevišķa Latvijas dzelzceļu sabiedrība, lai, starp citu, ekspluatētu dzelzceļa līniju „Valka – Moizakile”. Šī līnija piederēja agrākai Krievijas s-bai (dzelzceļa) „Pirmā pievedceļu s-ba Krievijā”. Tā tagad juridiski restaurēta un tās sēdekļis atrodas Tallinā. Līnijas nodošanas juridiskā forma tika izvēlēta tāda, ka Pirmajai pievedceļu sabiedrībai tā bija jānodod tāda, ka Pirmajai pievedceļu sabiedrībai tā bija jānodod pēc pirkšanas – pārdošanas līguma pret*

<sup>421</sup> 2751.f., 1.apr., 5.l., 77.-78.lp. Ziemeļ-Latvijas dzelzceļu sabiedrības valdes sēdes protokols Nr.103, 1932.gada 18.aprīlī. „Pašlaik kā pastāvīgā dzelzceļa līnija pastāvošā dzelzceļa līnija I Igaunijas robeža – Valka tika būvēta no I Pieveddzelzceļu Sabiedrības Krievijā kā Valkas – Pērnavas daļas līnija un tika ekspluatēta šīs sabiedrības uz visaugstākās varas apstiprināta koncesijas pamata (iespiests Krievijas likumu un Valdības rīkojumu krājumā 1895. gadā &130, 1.p. 359 – 360).Valkas - Pērnavas līnija bija I Pieveddzelzceļu Sabiedrības Krievijā īpašums, kas izriet no sabiedrības pārskatiem par 1913. un 1916. gadiem.1919. gada rudenī minētā dzelzceļa līnija kā uz Latvijas teritorijas atrodosa, bija aizņemta un ekspluatēta no Latvijas Dzelzceļa Pārvaldes puses.1922. gadā I Pieveddzelzceļu Sabiedrības Krievijā, kuras sēdekļis atrodas Tallinā, griezās pie Latvijas valdības ar priekšlikumu nodot minētajai sabiedrībai tās īpašumu, dzelzceļa līniju Valka – Pērnavas (patiesībai jau tikai līdz Ipiķiem tā tika ekspluatēta). Saskaņā ar SM rakstu 1922. gada 15. augustā Nr.2031, Latvijas valdība izsacīja priekšlikumu, ka minēto dzelzceļa līniju var atdot atpakaļ šai sabiedrībai ar noteikumu, ka tiek dibināta īpaša akciju sabiedrība. Abas sabiedrības 1924. gada 17. jūlijā parakstīja pirkšanas – pārdošanas līgumu saskaņā ar kuru pirkšanas summa ir Ls.2.612.500, kura nomaksājama ar jaunās ZDZS sabiedrības 52.500 akcijām. Formāli tika izpildīta Latvijas valdības prasība par akciju sabiedrības nodibināšanu, bet netika mainīts sabiedrības īpašnieks, tāds formāli palika I Pieveddzelzceļu Sabiedrības Krievijā. Tikai 1929. gadā 15. janvārī MK nolēma nodot minēto dzelzceļa līniju Ziemeļlatvijas dzelzceļa sabiedrībai”.

<sup>422</sup>2751.f., 1.apr., 5.l., 137.lpp. 1929. gada 14. augusta protokols Nr.71, sabiedrības valdes sēde. „Par līnijas Valka – Moisekiles faktisko nodošanu” privātai dzelzceļa sabiedrībai, 137.lpp.

1. Sabiedrība neatbildot par Valkas – Moizakīles līnijas valsts ekspluatācijas rezultātiem un nav spiesta atlīdzināt izdevumus par kapitālo remontu, ko valdība izdarījusi šajos gados.
2. Sabiedrībai ir tiesība saņemt no DZV nomas maksu par visu laiku, kamēr DZV izmantoja sabiedrības īpašumu un iekasēja visus ienākumus.
3. sabiedrībai ir tiesības uz kompensāciju jo DZV ir pārkāpusi vairākus koncesijas noteikumus, proti, patvarīgi nokļājusi platsliežu dzelzceļa līniju Igaunijas Valka – Latvijas Valka (mūsdienās Lugaži) un šaursliežu līniju Latvijas Valka – Vecgulbene, ekspluatējot šo līniju jau 10 gadus”.

<sup>423</sup>V.Bastjānis. Latvijas Republikas 1.Saeimas stenogrammas. 5.sesija. 24.sēde 1924.gada 6.jūnijā. ”Šinī gadījumā būvēšana par valsts līdzekļiem būtu vēlama sevišķi tāpēc, ka līnijas virziens nevar būt tāds, kā to prasa valsts intereses, ja līnijas būvēšanu izvedīs privātais kapitāls”. 845.-846.sl.

*Ziemeļ – Latvijas dzelzceļa sabiedrības akcijām, kas viņai tika nodotas 95% apmērā”.*<sup>424</sup>

Ministru kabinets 1931. gada 24. novembrī un 1932. gada 15. septembrī nolēma<sup>425</sup> „*Valkas – Moizakīles līniju iegūt valsts īpašumā un izteica vēlēšanos noskaidrot, ar ko jāvienojas par izpiršanas noteikumiem, - vai ar agrāko Pirmo pievedceļu s-bu, vai ar jauno nodibināto Ziemeļ-Latvijas dzelzceļa s-bu*”. Šī jautājuma noskaidrošanai pie Satiksmes ministrijas tika nodibināta Starpresoru juristu komisija. Pēdējā 1933. gada laikā noskaidroja, kas varētu būt Valkas – Moizekiles līnijas juridiskais īpašnieks, ņemot vērā to, ka „*pēc 1924. gadā noslēgtā pirkšanas pārdošanas līguma līnijas korrobēšanas uz (īpašuma tiesību attiecināšana) Ziemeļ-Latvijas dzelzceļu s-bas vārda nav notikusi un vēl citus juridiskus apstākļus*”.<sup>426</sup>

Tāpat attiecībā uz „Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrību” nebija nostiprinātas īpašumtiesības uz dzelzceļa līnijas Valka – Ipiķi kustamo un nekustamo īpašumu vai, mūsdienu izpratnē, zemesgrāmatā netika ierakstītas īpašumtiesības.

1934. gada 8. martā SM savā rīkojumā Nr.280 ir atzinusi,<sup>427</sup> ka „*Pirmā pievedceļu s-ba ar valdes sēdekli Tallinā ir atzīstama par identisku ar agrāko Pirmo ceļu s-bu, kuras valdes sēdekļi bij Pēterpilī un Pirmā pievedceļu s-ba jāatzīst par līnijas īpašnieci un izpiršanas līgumu jānoslēdz*”. Tikai 1935. gadā valstij ar Pirmo pievedceļu sabiedrību izdevās atrisināt<sup>428</sup> juridisko strīdu par līnijas Valka – Ipiķi piederību.

Faktiski jau savstarpējā komunikācijā starp valsti un privāto dzelzceļa sabiedrību bija vairāk pretrunu, nekā loģisku risinājumu galvenā mērķa sasniegšanai, jo valsts no vienas puses negrib, ka tās dzelzceļus pārvalda ārzemnieki, bet no otras puses, tā arī nevēlas pilnībā pārņemt ne pārāk rentablu un dažādu juridisko sarežģītību skarto šaursliežu dzelzceļu. Atšķirībā no platsliežu dzelzceļa, kas jau bija izpirkts no to īpašniekiem Krievijas impērijas laikā, mazais šaursliežu dzelzceļš reizēm radīja dažādas juridiskas problēmas valstij, jo to mantinieki izvirzīja prasības,

<sup>424</sup> LVVA, 2751.f., 1.apr., 6.l., 56.lp.

<sup>425</sup> Turpat, 56.lpp.

<sup>426</sup> Turpat, 56.lpp.

<sup>427</sup> LVVA, 2751.f., 1.apr., 6.l., 56.lp.

<sup>428</sup> LVVA, 2751.f., 1.apr., 22.l., 23.lp.//” § 1.Pirmā pievedceļu sabiedrība pārdod un nodod Satiksmes ministrijai, viņai, pārdevējam, piederošo nekustamo īpašumu – dzelzceļa līniju Valka – Ipiķi, līdz ar visu piederošo iekārtu un atsavināšanas joslu, kāds nekustams īpašums atrodas uz zemes joslas, kas ierakstīta Rīgas – Valmieras un Cēsu – Valkas zemesgrāmatu nodaļas grāmatās: Par augšminēto īpašumu abpusīgi nolīgta pirkšanas – pārdošanas summa Ls.850.000 – (astoņi simti piecdesmit tūkstoši latu)”.

kas reizēm nebija samērojamas ar valsts finansiālajām iespējām un šo dzelzceļa līniju ekonomisko un sociālo kapacitāti.

Latvijas Republika, deleģējot Rīgas – Rūjienas dzelzceļa būvi privātai sabiedrībai, 1924. gadā nebija paredzējusi arī attiecīgu likumdošanu un tikai 1925. gadā tika pieņemts „Likums par jaunbūvējamo dzelzceļu priekšdarbiem un par koncesijām jauniem dzelzceļiem”,<sup>429</sup> kura 12.pantā bija paredzēts, ka:

*„Dzelzceļu jaunbūves komisija, pārbaudījusi tai priekšā celtās lietas, pieņem un formulē rakstiski motivētus lēmumus it īpaši par sekošiem galveniem jautājumiem:*

- a) Vai projektētā dzelzceļa līnijas jaunbūve atzīstama no valsts viedokļa par vēlamu;*
- b) Vai līnijas virziena plāns vislabāki apmierina vietējās un tranzīta prasības, vai plānā ir vēlami pārgrozījumi un kādi;*
- c) Vai vispār atzīstams par lietderīgu nodot dzelzceļa jaunbūves un ekspluatācijas koncesiju privātam uzņēmējam un, šo jautājumu pozitīvi izšķirot, kuram no koncesijas pieprasītājam;*
- d) Vai komisija atzīst par vajadzīgu grozīt uzņēmēja priekšā celtos koncesijas noteikumus un kādi pārgrozījumi ievedami”.<sup>430</sup>*

Likums paredzēja privāto uzņēmēju aktīvu līdzdalību jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas koncepcijas izstrādē un tās realizācijas iespējās, bet no 1918. līdz 1940. gadam šāda iniciatīva nekad netika realizēta un sākotnēji iecerētās Rīga – Rūjiena dzelzceļa līnijas izbūvē 750mm sliežu platuma bija jārealizē Latvijas dzelzceļam par valsts budžeta līdzekļiem, jo *Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrība* finansiālu un juridisku iemeslu dēļ nevarēja atļauties būvēt dārgo dzelzceļa līniju.

Latvijas Republikas likumdevējs - Saeima 20. gs. 20. gados vēl turpināja cerēt uz „Ziemeļlatvijas dzelzceļa sabiedrības” apņemšanos uzbūvēt dzelzceļu Rīga – Rūjiena, nosakot jaunus termiņus<sup>431</sup> dzelzceļa būvei, bet tie palika bez konkrētas rīcības

<sup>429</sup> Ministru kabineta rīkojumu un noteikumu krājums. – 1925. – Nr.8

<sup>430</sup> Ministru kabineta rīkojumu un noteikumu krājums. – 1925. – Nr.8 - 141.lpp.

<sup>431</sup> Papildinājumi un pārgrozījumi Ziemeļ – Latvijas dzelzceļu sabiedrības statūtos.//Valdības Vēstnesis. – 1925. – Nr.125//”3.Līnijas „Rīga – Rūjiena” būves darbi sabiedrībai jāiesāk ne vēlāk kā divu gadu laikā, bet darbi jānobeidz un līnija jāsaved izmantošanai vajadzīgā stāvoklī, apgādājot to ar ritošo inventāru, ne vēlāk kā 5 gadu laikā, skaitot no statūtu spēkā stāšanās dienas. Darbu neiesākšanas gadījumā divu gadu laikā sabiedrība zaudē koncesiju „Rīgas – Rūjienas” dzelzceļa būvei, bet otrā gadījumā sabiedrība zaudē tiesības būves turpināšanai un dzelzceļa izmantošana”.// Pārgrozījumi Ziemeļ – Latvijas dzelzceļu sabiedrības statūtos.//Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1926. – Nr.12 – 344.lpp.// „Sabiedrībai ir tiesība, uz šo statūtu pamata, būvēt un izmantot dzelzceļu ar platumu 750mm virzienā no Rīgas caur Neibādi un Limbažiem līdz Rūjienai. Līnijas „Rīga – Rūjiena” būves darbi sabiedrībai jāiesāk ne vēlāk, kā triju gadu laikā, bet darbi jānobeidz un līnija jāsaved izmantošanai vajadzīgā stāvoklī, apgādājot to ar ritošo un citu inventāru, ne vēlāk kā 6 gadu laikā,

politikas no dzelzceļa sabiedrības puses un minētā likumdošanas iniciatīva nebija samērojama ar dzelzceļa sabiedrības finansiālajām iespējām un patiesu, nesavtīgu vēlmi uzbūvēt minēto dzelzceļa līniju.

Pašu projektu jūtami sadārdzināja tilta būvdarbi pāri Mīlgrāvja attekai<sup>432</sup> Rīgai, jo LR Kara ministrija pieprasīja, lai tilts pāri Mīlgrāvja attekai būtu 1524 mm sliežu platuma<sup>433</sup> militāri stratēģisku iemeslu dēļ (armijas noliktavas pie Daugavas grīvas - Mangaļsalā un Daugavas ieteka jūrā). Attiecībā uz Rīgas – Rūjienas dzelzceļu tā izbūvi veicinošs faktors bija 1924. gada 2. oktobra MK slepenajā lēmumā iekļautā doma, ka „būvēt Latvijā vispirms tos ceļus, ko norādīs Kara ministrija”,<sup>434</sup> kas zināmā mērā izrādījās patiesība, bet dzelzceļš pildīja arī ekonomiskās un sociālās funkcijas attiecībā uz valsts iedzīvotājiem. Kara ministrija arī veicināja Rīgas – Rūjienas dzelzceļa būves sākšanu 1930. gadā,<sup>435</sup> tādējādi pārtraucot gandrīz 10 gadu ilgās diskusijas sabiedrībā, presē un politiskajās aprindās par līnijas virzienu un sliežu platumu, tieši militāri stratēģisku iemeslu dēļ plānotais sliežu platums Rīgas – Rūjienas dzelzceļam tika noteikts 1524mm. „Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrība” nesaņēma koncesiju būvdarbu veikšanai, kaut gan tā aktīvi lobēja Latvijas Republikas valdībā koncesijas piešķiršanu: “valdība ne ar ko neriskē izsniedzama šādu koncesiju, jo tā būs akciju sabiedrības problēma par atmaksas kārtību; valsts nevar nodrošināt 100km šoseju būvniecību gadā, tāpēc (satiksmes infrastruktūras modernizācijas jomā) koncesija minētajai akcionāru sabiedrībai būtu jāpiešķir”,<sup>436</sup> tomēr ilgstošā darbu neuzsākšana izraisīja arī deputātu neapmierinātību.<sup>437</sup> 1928. gada 14. jūnijā Saeima

---

skaitot no statūtu spēkā stāšanās dienas. Darbu neiesākšanas gadījumā triju gadu laikā sabiedrība zaudē koncesiju „Rīgas – Rūjienas” dzelzceļa būvei, bet otrā gadījumā sabiedrība zaudē tiesības būves turpināšanai un dzelzceļu izmantošanai”.// Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.18 – 568.lpp.//Pārgrozījums atkal bija 3.pantā, kas paredzēja termiņa pieaugumu būves darbos līdz 4 gadiem (pirms tam 3 gadi) un ritošā sastāva apgādi nodrošināt 7 gadu (pirms tam 6 gadi) laikā.

<sup>432</sup>Bastjānis V. Neatkarīgās Latvijas dz. ceļu būve. //Dzelzceļnieks Trimdā. – 1967. – Nr.15 – 11.lpp.//”Ziemeļ – Latvijas Šaursliežu dzelzceļu sabiedrība, mēģināja gūt koncesiju šaursliežu dz. ceļu būvei no Rīgas uz Rūjieni, neskarot ne Mīlgrāvi, nedz Vidzemes jūrmalu. Privātas sabiedrības motīvi bija saprotami : viņi nevēlējās celt dārgo tiltu pāri Daugavas – Mīlgrāvja attekai, bet gan vēlējās pēc iespējas saīsināt būvējamās līnijas garumu, it sevišķi vērā ņemot apstākli, kā min. līnija sākumā nesolīja daudz pārvadājamo preču, ne arī pasažieru”.

<sup>433</sup> Leimanis J. Kā Rīgas – Rūjienas šaursliežu dzelzceļš ieguva 1524mm platumu//Tehnikas apskats. – 1959. – Nr.22. – 10.-11.lpp., 11.lpp.

<sup>434</sup> Leits A. Buržuāziskās Latvijas ekonomika un saimnieciskie sakari (1929 – 1939). Apcerējumi. - Rīga, 1958, 37.lpp.

<sup>435</sup> Andersons E. Latvijas bruņoties spēki un to priekšvēsture. Toronto, 1983. 500.lpp.

<sup>436</sup> LVVA, 4592.f., 3.apr., 97.l., 3.lp. (Dokuments bez nosaukuma un datums, iespējams Ziemeļlatvijas akcionāru sabiedrības lietvedības dokuments).

<sup>437</sup>Latvijas Saeimas stenogrammas. II Saeimas IX sesija. 5.sēde 1928.gada 11.maijā.V.Bastjānis norāda, ka Rīgas – Rūjienas dzelzceļam bija jābūt jau uzbūvētam, bet nekas nav izdarīts no Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrības puses 4 gadu laikā kopš koncesijas piešķiršanas. 115.-116.sl.// J.Annuss norāda, ka koncesijas Rīgas – Rūjienas dzelzceļa izbūvei izdota pirms 4 gadiem (1924) bet 4

pieņēma likumu<sup>438</sup> „Par Rīgas – Limbažu – Rūjienas un Liepājas – Ziemupes - Pāvilostas – Alšvangas dzelzceļa būvi”, kas paredzēja būvēt Rīgas – Rūjienas dzelzceļu virzienā no Rīgas caur staciju „Mangaļi” uz Vecāķiem, Carnikavu, Saulkrastiem, Limbažiem, Mazsalacu, Rūjienu, sliežu platumu nosakot 750mm<sup>439</sup>. 1928. gada 14. jūnijā pieņemtais likums paredzēja arī, ka Rīgas – Rūjienas dzelzceļa būve norit 3 gadus, sākot ar 1928. gada 1. oktobri.<sup>440</sup> Kara ministrijas iebildumi par sliežu platumu kļuva nenozīmīgi, kad Latvijas dzelzceļš 1930. gada 30. janvārī ar likumu<sup>441</sup> mainīja iepriekš noteikto sliežu platumu uz platsliežu – 1524mm.<sup>442</sup> Līdzās Kara ministrijas iebildumiem bija vēl viens apstākļis, kas noteica sliežu ceļa izbūvi 1524mm platumā, proti, „Dzelzceļa virsvaldes rīcībā bija lielāks krājums vēl lietojamu platceļa sliežu”.<sup>443</sup>

Nevien dabīga bija arī dažu Vidzemes pilsētu domes pārstāvju reakcija, kas arī nacionālās valsts kontekstā parāda maziskumu ekonomiskās domāšanas stilā un struktūrā. Pret līnijas Rīga – Rūjiena izbūves virzienu asi iebilda arī Valmieras pagasta padome, kuras protokola (1922. gada 14. janvāris, NR.20) norakstā lasāms sekojošs ieraksts: „atskatoties uz Valmieras pilsētas pagātņi kopš tās dibināšanas 1283. gadā, tās paplašināšanās ir notikusi ļoti lēnām, bet Rīgas-Mazsalacas-Rūjienas dzelzceļa izbūve vispār apturēs Valmieras attīstību, jo visa dzelzceļa satiksme tad koncentrēsies Rīgas virzienā”. Valmieras pagasta padome, protams, pārspilēja, jo caur Valmieru bija dzelzceļa līnija Rīga – Valka un attiecīgi Valmieras stacija bija šī dzelzceļa mezgls, kas pilnībā varēja apmierināt vietējo uzņēmēju saimniecisko pārvadājumu prasības un sabiedrībai nepieciešamos pasažieru pārvadājumus. Valmieras dzelzceļa mezglā krustojās arī šaursliežu dzelzceļš Valmiera – Smiltene – Ainaži. Acīmredzot Valmieras pagasta padomes pārstāvji gribēja savai pilsētai nodrošināt papildus dzelzceļa līniju ar virzienu uz Rūjienu, tādējādi pozicionējot Valmieru kā nozīmīgu ekonomisko centru Ziemeļvidzemes reģionā. Piemēram, Vecāķu pagasta iedzīvotāji bija apmierināti ar līnijas būvi, bet savas pretenzijas

---

reizes tā jau pagarināta un vienalga nekas nenotiek. 126.-127.sl.

<sup>438</sup> Par Rīgas – Limbažu – Rūjienas un Liepājas – Ziemupes - Pāvilostas – Alšvangas dzelzceļa būvi//Valdības Vēstnesis. – 1928. – Nr.131

<sup>439</sup> Turpat,1.pants.

<sup>440</sup> Par Rīgas – Limbažu – Rūjienas un Liepājas – Ziemupes - Pāvilostas – Alšvangas dzelzceļa būvi//Valdības Vēstnesis. – 1928. – Nr.131//2.pants.

<sup>441</sup> Pārgrozījums likumā par Rīgas – Limbažu – Rūjienas un Liepājas – Pāvilostas – Alšvangas dzelzceļu būvi. Likumu un ministru kabineta noteikumu krājums. – 1930. – Nr.2 – 43.lpp./”Būvēt jaunu krievu platumā dzelzceļu virzienā Rīga – Vecāķi – Neibade- Limbaži – Puiķule – Mazsalaca – Rūjiena”.

<sup>442</sup> Turpat, 43.lpp.

<sup>443</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918 – 1938. – Rīga, 1938. 414.lpp.

izvirzīja Lēdurgas un Vidrižu pagasta iedzīvotāji.<sup>444</sup> Dzelzceļa resorā arī bija pretrunīgs viedoklis<sup>445</sup> par Saeimas pieņemtajiem lēmumiem 1928. gadā neilgi pirms 3. saeimas vēlēšanām, kas sāka jaunu dzelzceļu būvniecību Latvijā un dzelzceļa nozares speciālisti apšaubīja valdības pieņemto lēmumu pareizību „*Tādēļ, pēc dažu speciālistu domām, maz apdzīvotos, mežiem bagātos apgabalos, pa kuriem ies jaunā Rīgas – Rūjienas līnija, kur apgabala vienā pusē ir satiksme par jūru, bet otrā pusē platsliežu līnija Rīga – Valka, neatmaksāšoties būvēt vēl vienu platsliežu līniju.*

*Tā dabiski pievienosies jau esošam Smiltenes – Ainažu un Gulbenes – Valkas – Moizekiles līnijām, kas ir 750mm platuma. Ja turpretī Rīgas – Rūjienas līniju būvēt „K” platuma, tad preces no augstāk minētām līnijām būtu Rūjienā jāpārkrauj. Tas sadārdzinātu preču transportu un šī iemesla dēļ, daļa preču varētu novirzīties mūsu valstij nevēlamā virzienā caur Pērnavas ostu”.*<sup>446</sup>

Rīgas – Rūjienas dzelzceļa līnijas būvi un vilcienu satiksmes atklāšanu nedaudz aizkavēja saimnieciskā krīze 20. gs. 20. gadu beigās - 30. gadu sākumā. Dzelzceļa būves visai ilga periods tika pamatots ar „Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrības” nespēju finansēt projektu un citiem juridiskiem sarežģījumiem, ekonomiskiem apsvērumiem un inženiertehniskiem darbiem dzelzceļa līnijas būvniecības gaitā. 1933. gada oktobrī atklāja dzelzceļa līnijas posmu līdz Carnikavai, 1934. gada jūnijā – no Carnikavas līdz Saulkrastiem, 1936. gada novembrī – līdz Alojai un 1937. gada decembrī dzelzceļa līnija bija uzbūvēta līdz Rūjienai. Kopējās projekta izmaksas bija 14 984 180Ls.<sup>447</sup> Rīgas – Rūjienas dzelzceļu kopumā būvēja 8 gadus un 10 mēnešus<sup>448</sup>, kas laika ziņā bija viens no garākajiem dzelzceļa būvniecības projektiem. Dzelzceļa līnijas izbūvē saskaņā ar savstarpēju vienošanos starp Satiksmes ministriju un Tautas labklājības ministriju laikā no 1. novembra līdz 15. aprīlim dažāda veida darbos tika iesaistīti bezdarbnieki (aptuveni 2000 personas),<sup>449</sup> tādējādi Latvijas dzelzceļš pildīja arī sociālās funkcijas bezdarba samazināšanas jautājumos, piedāvājot sezonas darbus.

<sup>444</sup> Leimanis J. Vietējās satiksmes dzelzceļu būve Latvijā.//Technikas apskats. – 1962. – Nr.4 – 17.lpp.

<sup>445</sup> G.Kāda ceļa platuma būs mūsu jaunbūvējamās dzelzceļa līnijas?//Dzelzceļnieks. – 1930. – Nr.1// “Likumprojektu par vairāku jaunu dzelzceļa līniju būvēm mūsu otrā Saeimā pieņēma uz ātru roku, īsi pirms savu pilnvaru izbeigšanās, nemaz neprasot šinī lietā kompetentu dzelzceļa virsvaldes atsauksmi”. – 6.lpp.

<sup>446</sup> Dzelzceļnieks. – 1930. – Nr.1 – 7.lpp.

<sup>447</sup> Leimanis J. Kā Rīgas – Rūjienas šaursliežu dzelzceļš ieguva 1524mm platumu//Tehnikas apskats. – 1959. – Nr.22. – 10.-11.lpp., 11.lpp.

<sup>448</sup> Leimanis J. Vietējās satiksmes dzelzceļu būve Latvijā.//Technikas apskats. – 1962. – Nr.4 – 21.lpp.

<sup>449</sup> Ekonomists. – 1929. – Nr.15/16. – 630lp.

Dokumentā ar nosaukumu „Latvijas dzelzceļu jaunbūves”,<sup>450</sup> (29.12.1937. nav zināms autors un adresāts) sniegts kopsavilkums par dzelzceļa līnijas izbūvi – „Rīgas – Rūjienas inženierkomunikāciju bilance ir sekojoša – līnija ir 149km gara, 1524mm platums, līnijā pavisam 57 tilti, no kuriem ievērojamākais bija 226m garais dzelzs konstrukciju tilts pāri Ķīšezera atekai pie Rīgas (mūsdienās dzelzceļa līnijā „Rīga – Skulte”, posmā st. Mangaļi – st. Ziemeļblāzma), 222m garais tilts pār Gauju pie Carnikavas un dzelzsbetona tilts pār Salacu pie Mazsalacas. 82m garais tilts ir lielākais dzelzsbetona tilts visās Baltijas valstīs. Līnijas izbūvei izdots 15.4mlj. latu jeb vidēji 104 000LVL uz vienu kilometru. Līnijā ir 35 stacijas un pieturas līniju kustībai nodeva pakāpeniski. Kustību no Rīgas uz Carnikavu atklāja 1933. gadā, līdz Limbažiem 1934. gadā, līdz Priekulei (Puikule autor. red.) 1935. gadā, līdz Alojai 1936. gadā, līdz Mazsalacai 1937. gadā. Rīgas – Rūjienas dzelzceļa svinīga nodošana notika 1937. gada 4. decembrī (Rūjienas dzelzceļš pieslēdzās Valkas – Ipiķu šaursliežu dzelzceļa līnijai)”. J. Leimanis savās atmiņās raksta, ka pēc 10 gadiem (kopš 1928.gada skaitot), kad vilcienu kustība uz Rīgas-Rūjienas dzelzceļa bija atklāta, valsts un Ministru prezidents K. Ulmanis, kādā runā ne visai nopietnā garā izteicās, ka deputāti balsojuši (1928. gadā), lai dzelzceļu būves vadītājiem dotu darbu.<sup>451</sup> Latvijas Republikas Satiksmes ministrs 1938. gadā kādā runā saka, ka „Šī jaunā līnija ir ieguvums visai mūs valsts saimniecībai, bet pirmā kārtā, protams, tiem apvidiem un tām pilsētām, kuras tās tieši skar. Kustība pa jauno līniju jau pašā sākumā izrādījās jau dzīvāka, nekā to varēja sagaidīt, un ja ievēro, ka notecējušā gada laikā (1937. gads – autors) par to braukuši vairāk kā 60.000 pasažieru, tad tas skaidri liecina par svarīgo lomu, kāda piekritusi jaunam dzelzceļam plašu Ziemeļvidzemes apgabalu tuvināšanai pārējai zemei”.<sup>452</sup> Tomēr platsliežu dzelzceļa Rīgas – Rūjiena izbūve atstāj daudz neatbildētu jautājumu dzelzceļa būvniecības jomā, ņemot vērā šīs līnijas zemos kravu pārvadājumus visas līnijas garumā un pasažieru pārvadājumus īsā dzelzceļa līnijas posmā Rīga - Vecāķi.

Rīgas – Rūjienas dzelzceļš saimnieciski apvienoja atsevišķus Vidzemes reģionus līdz Rūjienai, veicināja tirdzniecisko sakaru palielināšanos, sakārtoja akūto transporta infrastruktūras trūkumu piejūras zemienēs, kā arī vasaras mēnešos nodrošināja Rīgas iedzīvotāju aktīvās atpūtas iespējas Vidzemes jūrmalā. Pilnvērtīgai

<sup>450</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3661.l., 6. – 7.lp.

<sup>451</sup> LDzM 3358. Rokraksti. J. Leimanis. Liepājas-Glūdas dzelzceļa būve. – 28.lpp.

<sup>452</sup> Redakcija. Jauno dzelzceļa līniju nozīme mūsu zemes labklājības celšanā.//Dzelzceļnieks. – 1938. – Nr.1 – 5.lpp.

Rīgas – Rūjienas dzelzceļa saimnieciskajai darbībai 20. gs. starpkaru periodā bija atvēlēti tikai divi gadi (1938 – 1940), kas neļauj vispusīgi spriest par dzelzceļa līnijas ekonomisko kapacitāti kravu un pasažieru pārvadājumu jomā un tā iespējamo attīstības perspektīvu. Šī dzelzceļa līnija bija orientēta uz Latvijas iekšējo sociālo un ekonomisko patēriņu, Rīgas – Rūjienas dzelzceļa līnija pēc savām iespējām būtībā neattaisnoja platsliežu dzelzceļa izbūvē ieguldītos finanšu līdzekļus.

### **Rīgas – Ērgļu (*Madonas – Lubānas*) dzelzceļa līnijas būve**

Realizējot jaunu dzelzceļa izbūves politiku Latvijā, 20. gadu beigās sabiedrībā un valdības aprindās tika apspriests projekts par Rīgas – Ērgļu – Madonas – Lubānas dzelzceļa līnijas izbūvi, kas nodrošinātu ar vilcienu kustību no satiksmes infrastruktūras viedokļa slikti attīstīto reģionu līdz Ērgļiem, kur sazarojās plašs zemesceļu tīkls, kas bija sezonāla rakstura un tieši atkarīgs no specifiskajiem dabas apstākļiem Vidzemes augstienē. Līdz ar sliežu ceļa izbūvi piegulošajos rajonos saražotā lauksaimniecības un sīko rūpniecības uzņēmumu produkcija, atkarībā no šo preču piegādes vietas, pa dzelzceļu tiektos uz Rīgas vai Madonas dzelzceļa mezglu.

Dzelzceļa virsvaldes Tehniskās direkcijas direktora viedoklis izklāstīts dokumentā ar nosaukumu „Ziņojums par Rīgas – Kārsavas dzelzceļa variantiem starp Ērgļiem un Madonu”<sup>453</sup>. Dzelzceļa līnijas „ziemeļu” variants projektēts virzienā Ērgļi – Jumurda – Vējava – Lubēja – Zelgauska – Madona. „Dienvidu” variants paredz virzienu no Ērgļiem gar Pulgošņa, Stirnu un Kāla ezeru, gar Tolkas muižu uz Vestienu garām Gaiziņkalnam uz Zelgausku un Madonu. Ziemeļu variants paredzēja tehniski vieglāku ceļu, jo daļēji tas piekļaujas Lubānas līdzenumam, bet dienvidu variants paredzēja dzelzceļa līnijas izbūvi vietā, kur Latvijas teritorijā ir visaugstākais zemes pacēlums virs jūras līmeņa. Dienvidu varianta būvniecība ir vairāk nepieciešama, jo slikto satiksmes zemes ceļu dēļ pavasaros un rudenos Vestienas apkaimē bija apgrūtināta ceļu satiksme. Savukārt ziemeļu varianta izbūves gadījumā īpaši nekas nemainīsies konkrētā dzelzceļa līnijas posmā, jo Lubānas zemiene un saimnieciskais apvidus ir labi nodrošināts ar satiksmes infrastruktūru.<sup>454</sup> Ziemeļu variantā būvniecība tobrīd izmaksātu 2 557 300Ls, bet Dienvidu variants izmaksātu 3 323 720Ls<sup>455</sup>. Iespējamie dzelzceļa līnijas virzieni izsauca arī dažādus viedokļus iedzīvotāju vidū, kas dzīvoja konkrētajos apgabalos – „*par dzelzceļa būves*

<sup>453</sup> LVVA - 4592.f., 1.apr., 21.l., 66.lp.

<sup>454</sup> Turpat, 66.lp.

<sup>455</sup> Turpat, 68.lp.



virzienu Ērgļu – Madonas virzienā vairākos pagastos sākušās cīņas starp divām grupām „dienvidniekiem” un „ziemeļniekiem”. „Ziemeļu” variantam ir daudz runā par labu viņu lielā mežu bagātība (Jumurdas – Piebalgas – Galgauskas pagasti), bet tā ir garāka par 5km. „Dienvidu” iet pa kalnainu un ezeriem bagātu apvidu ar lielāku apdzīvotību, bet DZV izšķīrusies par labu ziemeļu variantam kā lētākam”.<sup>456</sup>

Rīgas – Kārsavas dzelzceļu sākotnēji bija paredzēts būvēt 750mm platuma, to nosakot ar likumu „Likums par Rīgas – Ērgļu – Domopoles – Rēzeknes – Kārsavas dzelzceļa būvi”<sup>457</sup>, kas paredzēja, ka „būvēt jaunu 750mm platuma dzelzceļu virzienā Rīga – Ērgļi – Domopole – Rēzekne – Dagda – Kārsava, ar atzarojumu Domopole – Rugāji”.<sup>458</sup> Tam sekoja „Likums par nekustamās mantas atsavināšanu Rīgas – Ērgļu – Domopoles – Krāslavas dzelzceļa vajadzībām”,<sup>459</sup> kas paredzēja valsts īpašumā atsavināt 1200 hektārus zemes<sup>460</sup>. Dzelzceļa līnijas Rīga – Kārsava būves juridisko bāzi noslēdza Saeimas pieņemtais „Likums par Rīgas – Ērgļu – Madonas – Kārsavas dzelzceļa būvi”,<sup>461</sup> kas noteica „būvēt jaunu krievu platuma dzelzceļu virzienā Rīga – Ērgļi – Madona – Domopole – Kārsava”.<sup>462</sup> Līdzās saimnieciskajiem apsvērumiem dzelzceļa līnijas Rīga – Kārsava izbūvē nozīmīgs bija arī militārais faktors, „valsts galvenā aizsardzības fronte bija paredzēta līnijā Pededze, Lubāns (ezers) un Aiviekste (upe)”.<sup>463</sup>

Dzelzceļu sāka būvēt 1930. gadā no abiem galiem – Jāņavārtu stacijas un Lubānas. 1935. gada novembrī atklāja vilcienu satiksmi posmos Lubāna – Madona un Rīga – Suntaži; 1937. gada decembrī posmā - Suntaži – Ērgļi. Rīgas – Ērgļu līnija (plānotais variants Rīga – Ērgļi – Madona – Lubāna) atklāta kustībai 1937. gada 10. decembrī. Tas vēl nav jaunās līnijas galapunkts, tā vēl turpināsies 43km līdz Madonai, kur savienosies ar 1935. gadā atklāto 35km garo Madonas – Lubānas platsliežu līniju. Rīgas – Ērgļu līnijā ir 30 tilti un 27 caurtekas. Līnijas būvei, ieskaitot Madonas – Lubānas posmu, izdots 10.4mlj latu, vidēji 83 000LVL par kilometru. Posmā Rīga – Ērgļi darbojas 21 stacija un pietura.<sup>464</sup> Kopējās dzelzceļa izbūves projekta izmaksas

<sup>456</sup> Hronika. Redakcija. Cīņas ap Rīgas – Madonas dzelzceļa līnijas virzienu.//Dzelzceļnieku Domas. – 1934. – Nr.17 – 17.lpp.

<sup>457</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1928. – Nr.16 – 479.lpp.// Likums par Rīgas – Ērgļu – Domopoles – Rēzeknes – Krāslavas dzelzceļa būvi.

<sup>458</sup> Turpat, Likums par Rīgas – Ērgļu – Domopoles – Rēzeknes – Krāslavas dzelzceļa būvi. – 479.lpp.

<sup>459</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1929. – Nr.5 – 74.lpp.

<sup>460</sup> Turpat, Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 74.lpp.

<sup>461</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1930. – Nr.2 – 19.lpp.

<sup>462</sup> Turpat, Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 19.lpp.

<sup>463</sup> Andersons E. Latvijas bruņoties spēki un to priekšvēsture. Toronto, 1983, 499.lpp.

<sup>464</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3661.l., 6.-7.lp.

bija 9 821 706Ls.<sup>465</sup>Rīgas – Ērgļu dzelzceļa līnijā pie stacijas „Cekule” bija uzbūvēta Latvijas armijas galvenā munīcijas un degvielas noliktava, bet Madonai piegulošajos mežos izvietoja armijas priekšējo rezervju noliktavas.<sup>466</sup> Dzelzceļa līnija nodrošināja šo militāri stratēģisko kara materiālu akumulācijas vietu apgādi ar ātru, kravu ietilpīgu un neatkarīgi no sezonālajiem apstākļiem pieejamu transportu Latvijas armijas vajadzībām konkrētajā reģionā.

Projektētās dzelzceļa līnijas Rīga – Lubāna posms Ērgļi – Madona<sup>467</sup> un posms Lubāna – Kārsava savu sarežģīto inženiertehnisko risinājumu un ierobežoto finanšu resursu dēļ nekad netika uzbūvēts.

Pilnībā līdz galam nerealizētais Rīgas – Kārsavas dzelzceļa projekts nenodrošināja plānoto kravu un pasažieru pārvadājumu apjomu, jo dzelzceļa posms Ērgļi – Rīga tiecās Rīgas virzienā, savukārt caur mazapdzīvotajiem apgabaliem uzbūvētais platsliežu dzelzceļš Lubāna – Madona bija ekonomiski vājš kravu un pasažieru pārvadājumu jomā, un tā izbūves izmaksas nebija samērojamas ar dzelzceļa saimnieciskās darbības potenciālu. Bez tam dzelzceļa līnijas pārrāvums atstāja Vestienas paugurainos apgabalus bez kvalitatīvas satiksmes infrastruktūras un noteiktiem ekonomiskiem orientieriem. Faktiski projekta galvenais mērķis netika sasniegts. Tā bija Latvijas dzelzceļa politikas neveiksme<sup>468</sup> platsliežu dzelzceļa būvniecības jomā, jo, izņemot lauksaimniecības preču ražošanas rajonus, dzelzceļš nešķērsoja rūpniecības centrus un platsliežu dzelzceļš pēc sava izmantošanas veida un iespējām ir piemērots lielu preču un kravu pārvadājumiem, kas šajā līnijā nebija iespējami, un tāpēc līdzās Rīgas – Rūjienas dzelzceļam arī Rīgas – Ērgļu dzelzceļa līnija bija ar izteiktu sociālo raksturu - „*sabiedriskā transporta pieejamības nodrošināšanas dzelzceļa līnija*”.

---

<sup>465</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 468.lpp.

<sup>466</sup> Andersons E. Latvijas bruņoties spēki un to priekšvēsture. Toronto, 1983. 501.lpp.

<sup>467</sup> Jagars J. Satiksmes ministrijas darbība //Ceļš un satiksme. – 1940. – Nr.15 – 179.lpp.//”Jauniem dzelzceļu būvdarbiem budžetā agrākā valdība līdzekļu paredzējusi visai maz. Nekas nav paredzēts Ērgļu – Madonas posma būvdarbiem”.

<sup>468</sup> Goba P. Ekonomists. – 1934. – Nr.15 – 545.lpp.//”Rūpīgi apcerot mūsu dzelzceļu saimniecību, kļūst skaidrs, ka jaunu dzelzceļu būve uz dzelzceļu budžeta var gulties tikai kā smags slogs. Latvijas dabas bagātības ir samērā tik niecīgas, ka jaunu dzelzceļu līniju būve nevar nest ne valstij, ne dzelzceļiem jūtami labvēlīgus rezultātus... Šķiet, pavisam neizprotams ir Rīgas-Rūjienas līnijas virziens... šī līnija 40 km garumā varēs kalpot galvenā kārtā pasažieru satiksmei, un pie tam vājai pasažieru satiksmei. Preču pārvadājumus šis apgabals nedos... Tas pats sakāms par Rīgas-Ērgļu līniju. Arī šī līnija savu iesākumu ņem tieši no Rīgas, ejot dažus desmitus km caur neauglīgajiem smiltājiem un purviem. Daudz praktiskāk būtu bijis, ja šo līniju pieslēgtu Rīgas-Krustpils līnijai pie Salaspils vai Ikšķiles stacijām”.

Tomēr dzelzceļa līnijas Rīga – Kārsava izbūvētie posmi bija nozīmīgi dzelzceļam piegulošo reģionu saimnieciskās aktivitātes pieaugumā un nodrošināja šos reģionus ar regulāru un no laika apstākļiem neatkarīgu satiksmes infrastruktūru. Latgales reģionā 20. gs. 20. gados bija aktuāls arī dzelzceļa līnijas „Bolvu – Rēzeknes – Kaunatas – Dagdas – Krāslavas” šaursliežu dzelzceļa izbūves projekts, kura otrs iespējamais variants bija dzelzceļu līnija „Indra – Bukumuiža – Stoļerova – Rēzeknes – Viļānu – Bērzu – Bolvu” virzienā, bet tas izsauca asu diskusiju LR 2. Saeimas II sesijas 25. sēdē, kur mijās savstarpējie deputātu apvainojumi ar pragmatiskiem skaidrojumiem,<sup>469</sup> ka Indras stacija kā galapunkts nebūtu labākā izvēle no militāri stratēģiskā viedokļa. Minētās dzelzceļa līnijas palika tikai politiķu diskusiju objekts un dabā nekad netika uzbūvētas, jo tām nepiešķīra valsts finansējumu.

Skaidrojums par vienotās samaksas piemērošanu atsavinātai zemei pieejams Dzelzceļu virsvaldes Tehniskās direkcijas direktora ziņojumā „Jaunbūvējamo dzelzceļu būves padomei” 1933. gada 15. aprīlī „Par Rīgas – Rūjienas, Sitas – Rugāju – Domopoles – Rēzeknes, Rīgas – Ērgļu – Madonas – Kārsavas un Liepājas – Alsungas – Kuldīgas dzelzceļu līniju un viņu atzarojumu vajadzībām atsavinātās zemes vērtību”,<sup>470</sup> kurā rakstīts, ka „par atsavināto zemi saskaņā ar šo dzelzceļa būves padomes lēmumu, tiek maksāta atlīdzība attiecīgiem zemes īpašniekiem pēc sekojoša aprēķina: par 1ha aramzemi līdz 400LVL, pļāvām līdz 300LVL, meža zemēm līdz 200LVL, ganībām līdz 100LVL, nederīga zeme līdz 50LVL.<sup>471</sup> Bez tam saskaņā ar likumā paredzētajiem noteikumiem, pie atlīdzības izsniegšanas jāmaksā 6% no pienākošās summas, rēķinot šos procentus no zemes ieņemšanas brīža līdz naudas izmaksas dienai (dzelzceļš jau pārņēmis zemi, tur nenotiek nekāda saimnieciskā darbība un zemes īpašniekam par potenciālo dīkstāvi tiek maksāta kompensācija). Arī izdevumi pie pirkšanas – pārdošanas līguma slēgšanas un šo līgumu korrobēšanas tiek segti no valsts līdzekļiem”.<sup>472</sup>

<sup>469</sup>Latvijas Republikas 2.Saeimas stenogrammas. – II sesija. 23.sēde 1926.gada 24.martā. – 743.-744.sl.// Vladislavs Rubulis no Latgales zemnieku partijas apšaubā sociāldemokrātu iniciatīvu, jo viņaprāt nav veikta izpēte, kādu sliežu ceļa platumu būvēt un varbūt labāk būvēt šoseju nevis dzelzceļu. 741.-742.sl.// Francis Trasuns (Latgales demokrātu partija) debatēs piemin, ka „Ulmanis bija solījis Latgales saimniecisko un kulturālo attīstību, bet šo likumprojektu nav atbalstījusi partija Zemnieku savienība.741.-742.sl.// Deputāts J. Rudzis (sociāldemokrāts). Šis projektējams dzelzceļš vajadzīgs tamdēļ, ka Latgale un Kurzeme ir tie Latvijas apgabali, kur dzelzceļa tīkls nav pietiekošā mērā attīstīts, ka Latgalē un Kurzemē ir apgabali 40-50 verstu attālumā no dzelzceļa pietātnēm”. 739.-740.sl.

<sup>470</sup> LVVA, 4592.f., 1.apr., 21.l., 40.lp.

<sup>471</sup> LVVA, 4592.f., 1.apr., 21.l., 40.lp.

<sup>472</sup>Komentārs: Liepājas – Glūdas līniju būvēja laikā, kad Latvijas valstij vēl nebija pieejami tādi finanšu līdzekļi kā 20. gs. 30. gados, tāpēc kompensācija par zemi bija daudz mazāka.

1937. gadā pieaugošās autotransporta konkurences apstākļos Satiksmes ministrs B. Einbergs valsts satiksmes politikas kopējā kontekstā uzsvēra, ka jauna dzelzceļa būvniecībā jāievēro situācija, ka jaunie dzelzceļi iesākumā nenes peļņu un paralēli tiem tiek attīstīts autotransportam izmantojamais ceļu tīkls,<sup>473</sup> kas ierobežo dzelzceļa ekonomiskās izaugsmes iespējas. Pēc dzelzceļa līniju Glūda – Liepāja, Rīga – Rūjiena un Rīga - Ērgļi izbūves platsliežu dzelzceļa izbūve, kas savienotu divus lielus reģionālos centrus, gandrīz apstājās, pārējās izbūvētās platsliežu un šaursliežu dzelzceļa līnijas bija ar izteiktu lokālu lietojumu konkrētā reģiona vai apgabala sociālo un ekonomisko jautājumu risināšanā.

### **Lokālās nozīmes dzelzceļu izbūve**

Krustpilī 20. gs. 30. gados pēc cukurfabrikas uzbūvēšanas 1932. gadā aktuāls bija jautājums par stacijas „Krustpils” savienošanu ar Jēkabpili, jo starp pilsētu un Krustpils pagasta teritoriju pāri Daugavai nebija tiltu. Savukārt cukurbiešu ražas nodošanas laikā pāri Daugavai kravu pārceļšanā bija sastrēgumi. Valsts ekonomiskās intereses un finansiālās iespējas ļāva izstrādāt tehnisko projektu par abu Daugavas krastu savienošanu ar tiltu.

Dzelzceļa un autotransporta tilts pār Daugavu starp Krustpils pagasta un Jēkabpils pilsētas teritorijai tika nodots ekspluatācijā 1936. gada novembrī. Tā kopējās izmaksas bija 2 262 100Ls.<sup>474</sup> Krustpils – Jēkabpils platsliežu dzelzceļš savienoja abus Daugavas krastus un veicināja pilsētas un pagasta kā vienota ekonomiskā kompleksa funkcionēšanu neatkarīgi no dabas apstākļiem un nodrošināja Jēkabpils cukurfabrikai plašus izejvielu piegādes rajonus un, savukārt, zemniekiem peļņas avotu.

Meža materiālu izvešanai un sociālās spriedzes mazināšanai Latgales reģionā (bezdarbs), no Gulbenes – Abrenes līnijas 140.km (Pakalnieši) tika uzbūvēts platsliežu dzelzceļa atzars uz Kūdupi, ko nodeva ekspluatācijā 1935./1937. gadā. Tā izbūves kopējās izmaksas bija 488 000Ls.<sup>475</sup> Dzelzceļam Pakalnieši - Kūdupe bija lokāla nozīme kokmateriālu sagatavošanā un to nogādāšanā uz platsliežu dzelzceļa maģistrāli Gulbene – Abrene ar centru Gulbenē, kas starpkaru Latvijas periodā bija nozīmīgs dzelzceļa mezgls. 20. gs. 30. gadu beigās pastāvēja alternatīva, ka Gulbenes – Abrenes dzelzceļa līnijas pievedceļu Pakalnieši – Kūdupe pagarina līdz Kaceniem, bet šo Kacenu pagasta valdes iniciatīvu stratēģisku iemeslu dēļ noraidīja Kara

<sup>473</sup> Einbergs B. Aktuālās problēmas satiksmes politikā. – Ekonomists. – 1937. – Nr.9. – 321.lpp.

<sup>474</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 489.lpp.

<sup>475</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 491.lpp.

ministrija, jo Dzelzceļa Virsvalde konceptuāli bija piekritusi šāda dzelzceļa atzara būvniecībai kokmateriālu izvešanai no to sagataves vietām šajā reģionā, bet militārais faktors bija nopietnāks arguments nekā ekonomiski pragmatiskie mērķi.<sup>476</sup> Kopējā Kara ministrijas un pašvaldību sarakstes dokumentu tendence ir LR Kara ministrijas nevēlēšanās risināt konkrētās pašvaldības ekonomiskās problēmas, samērojot tās ar valsts drošības prasībām.

Jauni šaursliežu kā dzelzceļa pievedceļu izbūves darbi tika veikti Rietumkurzemē (Kuldīga, Alsunga), kur Kuldīgas pilsētas rūpniecības uzņēmumi un lauksaimniecības preču ražotāji Kuldīgas apriņķī un tam piegulošajos rajonos saskārās ar grūtībām preču piegādē patērētājam. Dzelzceļa politikā 20. gs. 20.-30. gados raksturīgi mainīt potenciālās dzelzceļa līnijas virzienu vai sliežu platumu, kas bija gandrīz visām līnijām, izņemot dzelzceļa līniju Glūda – Liepāja, kuras prognozējamā ekonomiskā kapacitāte nebija apstrīdama pat šīs līnijas kritiķu vidū. Liepājas – Kuldīgas dzelzceļa izbūvē arī vairākkārt tika mainīti juridiskie noteikumi. 1928. gada 14. jūnijā Valsts prezidents izsludināja „Likumu par Rīgas – Limbažu – Rūjienas un Liepājas – Ziemupes – Pāvilostas – Alšvangas<sup>477</sup> dzelzceļu būvi”,<sup>478</sup> kas paredzēja būvēt dzelzceļu no Liepājas līdz Alsungai 600mm platumā.<sup>479</sup> 1929. gadā tika pieņemts „Likums par nekustamās mantas atsavināšanu Liepājas – Pāvilostas – Alšvangas dzelzceļa vajadzībām”,<sup>480</sup> kas paredzēja atsavināt zemes īpašniekiem 400 hektārus zemes par labu valstij.<sup>481</sup> Savukārt 1929. gada maijā tika pieņemts likums „Pārgrozījums likumā par Rīgas – Limbažu – Rūjienas un Liepājas – Ziemupes – Pāvilostas – Alšvangas dzelzceļa būvi”,<sup>482</sup> kura 1. pantā noteikts, ka „būvēt jaunu 750mm platumā dzelzceļu virzienā Liepāja – Pāvilosta – Alsunga”.<sup>483</sup> 1932. gadā tika pieņemts likums par dzelzceļa pagarināšanu līdz Kuldīgai.<sup>484</sup>

Liepājas – Alsungas dzelzceļa posmu izbūvēja laikā no 1929. līdz 1932. gadam, bet posmu Alsunga – Kuldīga laikā no 1933. līdz 1935. gadam. Kopējā dzelzceļa izbūves izmaksu tāme bija 3 778 530Ls.<sup>485</sup> Izbūvētais dzelzceļš bija šaursliežu pievedceļš ar sliežu platumu 750mm. Perspektīvā bija plānots pagarināt

<sup>476</sup> LVVA, 4592.f., 11.apr., 39.lieta, 12.lp.

<sup>477</sup> Alsunga

<sup>478</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. - 1928. – Nr.16 – 479.lpp.

<sup>479</sup> Turpat, Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1.pants.

<sup>480</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1929. – Nr.5 – 74.lpp.

<sup>481</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 74.lpp., 1.pants.

<sup>482</sup> Valdības Vēstnesis. – 1929. – Nr.116

<sup>483</sup> Turpat, Valdības Vēstnesis.

<sup>484</sup> Valdības Vēstnesis. – 1932. – Nr.15

<sup>485</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 477.lpp.

sliežu ceļu līdz Tukumam, kur tas savienotos ar platsliežu dzelzceļu. Tas atbilda tā laika Dzelzceļa virsvaldes īstenotajai politikai “visi dzelzceļi Latvijā ar 1524mm sliežu platumu (platsliežu)”.<sup>486</sup> Tai pašā laikā Latvijas dzelzceļš saskārās ar nopietnu problēmu – platsliežu dzelzceļa infrastruktūras nolietojumu,<sup>487</sup> ko izsauca dažu platsliežu dzelzceļa līniju izbūves gadi, kas attiecās uz 19. gadsimta 2. pusi.

Dzelzceļa līnija Liepāja – Alsunga – Kuldīga nodrošinātu Liepājas un Kuldīgas novada ražotāju un tirgotāju abpusējo ieinteresētību preču piegādē Liepājas eksporta ostai, kā arī preču apritē starp minēto reģionu preču ražotājiem un patērētājiem. Vienlaicīgi uzlabotos satiksmes infrastruktūra, un perspektīvā, pagarinot dzelzceļa līniju līdz Tukumam, visa Kurzeme būtu nodrošināta ar dzelzceļa satiksmi un ekonomiskajiem orientieriem – preču eksporta un noieta tirgiem.

Valsts sadarbībā ar privāto „Liepājas – Aizputes dzelzceļa sabiedrību” bija paredzēts uzbūvēt dzelzceļu no Aizputes caur Kuldīgu uz Tukumu, pieņemot „Likumu par Liepājas – Aizputes un Aizputes – Kuldīgas – Tukuma dzelzceļa koncesiju<sup>488</sup>”, kas paredzēja uzbūvēt dzelzceļu no Aizputes līdz Tukumam 3.5 gadu laikā<sup>489</sup>. Privātai dzelzceļa sabiedrībai bija ambīcijas uzbūvēt šo dzelzceļu, pamatojoties uz 1913. g. 29. maijā apstiprināto imperatora Nikolaja II ( Carskoje Selo) atļauju.<sup>490</sup> „I.š. a) izbūvēt šaursliežu pievedceļu no Liepājas – Aizputes šaursliežu pievedzelceļa Aizputes stacijas līdz Kuldīgas pilsētai un no tās pašas Aizputes stacijas līdz Saldus miestam”.

Šo dzelzceļa līniju „Liepājas – Aizputes dzelzceļa sabiedrība” nekad neuzbūvēja, tā pēc Glūdas – Liepājas dzelzceļa izbūves vairs nevarēja nodrošināt pietiekamā apjomā kravu pārvadājumus, lai nodrošinātu peļņu sabiedrības akcionāriem, tāpēc, pamatojoties uz statūtu 49.paragrāfu<sup>491</sup> – 1938. gadā valsts izpirka

---

<sup>486</sup> Altbergs T., Biedriņš A. Vidzemes bānītis. Stukmaņi – Vecgulbene – Alūksne – Valka. - Rīga, 2000, 12.lpp.

<sup>487</sup> „Latvijas valsts dzelzceļu tarifu politika. Diplomdarbs. 1938.”, stud. oec. Mārtiņš Jākabsons, matr. 18654., 1938. g.//“Jāatzīmē, ka lielākā daļa tagadējo Latvijas dzelzceļu līniju – 55% no dzelzceļu tīklu kopgaruma – ir vecāka par 30 gadiem. Platceļus vien ņemot, šādu vecu līniju garums ir 72%. Dažas līnijas, kā piem. Daugavpils-Rītupes un Rīgas-Daugavpils līnija, jau sasniegušas 75 gadu vecumu. Šādu vecu līniju iekārtai vajadzēja būt jau atjaunotai pilnos apmēros, tomēr praksē tas tā nav noticis. Daudzas vecas ēkas un tilti uz vecajām līnijām kalpo vēl tagad un prasa nesamērīgi lielus remonta izdevumus”.

<sup>488</sup> Valdības Vēstnesis. – 1931. – Nr.164. – 766.lpp.

<sup>489</sup> Valdības Vēstnesis. – 1931. – Nr.164. – 767.lpp.

<sup>490</sup> LVVA, 4596.f., 1.apr., 1.l., 95.lp.

<sup>491</sup> LVVA, 4596.f., 1.apr., 1.l., 93.lp.//”49.§. Pēc divdesmit piecu gadu (25) notecešanas, skaitot no šo statūtu apstiprināšanas dienas, Valdībai ir tiesības katrā laikā Liepājas – Aizputes pievedzelceļu izpirkt un stāties visa sabiedrības uzņēmuma valdīšanā, uzņemoties uz sevis visas sabiedrības tiesības un pienākumus”.

šo dzelzceļu.<sup>492</sup> 1939. gadā tika pieņemts „*Likums par Rīgas – Kuldīgas dzelzceļa izbūvi*”.<sup>493</sup> Likums paredzēja, ka jaunā dzelzceļa līnija:

1. Būvēt 1524mm platuma dzelzceļu virzienā Tukums – Zemīte – Vāne – Kabile – Kuldīga, sākot ar 1939./40. budžeta gadu.<sup>494</sup>

Minētā dzelzceļa līnija nekad dabā netika uzbūvēta, jo 1940. gada jūnija notikumi Latvijā šādu iespēju liedza. Dzelzceļa līnija Rīga – Kuldīga bija ielānota kā platsliežu dzelzceļa līnija, bet tās ekonomisko pienesumu valsts ekonomikai grūti novērtēt, taču, ņemot vērā līnijas virziena ekonomisko ģeogrāfiju, tā nešķērsoja reģionālos rūpniecības un lauksaimnieciskās ražošanas centrus, kas varētu ilgtermiņā nodrošināt dzelzceļa pārvadājumu pieprasījumu atbilstoši dzelzceļa tehniskajam piedāvājumam.

Laikā no 1930.līdz 1934. gadam tika uzbūvēta Rēzeknes – Sitas šaursliežu dzelzceļa līnija,<sup>495</sup> kas bija domāta meža materiālu un lauksaimniecības preču izvešanai no dzelzceļam piegulošajiem reģioniem uz Rēzeknes dzelzceļa mezglu, kuru šķērsoja vairākas dzelzceļa maģistrāles virzienā uz Krieviju.

Vēl viens starpkaru periodā uzbūvētais sliežu ceļš bija Ventspils – Dundagas šaursliežu dzelzceļš. Tā būvi pamatoja konkrēti ekonomiskie aprēķini – savienot iecerētās dzelzceļa līnijas gala punktus – Ventspili un Dundagu īsākā attālumā nekā caur Mazirbi funkcionējošajā dzelzceļa līnijā, lai savienotu Ventspils pilsētu un ostu ar kokmateriālu piegādes rajoniem no Popes, Rindas un Dundagas mežu masīviem. Vēl viens apsvērums jauna dzelzceļa izbūvei bija mazais kustības ātrums esošajā līnijā Ventspils – Dundaga. 1919. gadā, kad Ventspils – Dundagas dzelzceļa līniju iekļāva Latvijas dzelzceļa tīklā, brauciens no vienas galastacijas līdz otrai aizņēma gandrīz 7 stundas.<sup>496</sup> Jaunā dzelzceļa līnija Ventspils - Dundaga ekspluatācijā ar kopējām izmaksām 378 000Ls tika nodota 1934. gadā.<sup>497</sup> Tomēr arī šajā līnijā vilcienu ātrums nebija būtiski palielinājies un neiztika arī bez kurioziem, jo vilcienu vagonos nebija tualešu un, apstājoties pie vilcienu platformas (stacijas imitācijas), pasažieri dabiskās vajadzības nokārtoja mežā un reizēm vilciens aizbrauca tālāk,<sup>498</sup> nesagaidāms pasažierus atgriežoties.

<sup>492</sup> LVVA, 4596.f., 1.apr., 1.l., 84.lp

<sup>493</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1939. – Nr.26 – 502.lpp.

<sup>494</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1939. – Nr.26 – 502.lpp.

<sup>495</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938., Rīga, 1938, 479.lpp.

<sup>496</sup> Мелконов Ю. Пушки Курляндского берега. Рига, 2005, 264.с.

<sup>497</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 496.lpp

<sup>498</sup> Ventas Balss. – 1930. – 5.augusts

Dzelzceļa līnijas Ventspils – Dundaga un Pakalnieši – Kūdupe bija būvētas ar konkrētu ekonomisko mērķi – kokmateriālu pārvadāšana līdz to eksporta vai sadales vietām. Citas saimnieciskās aktivitātes uz dzelzceļam piegulošajiem rajoniem bija visai nenozīmīgas un vienīgā atšķirība starp tā saucamajiem mežu dzelzceļiem Latvijā bija šo līniju sabiedriskais raksturs, proti, tika nodrošināti pasažieru pārvadājumi.

Mežu dzelzceļš bija ar šauru specializāciju – pārvadāt izstrādātos kokmateriālus līdz tuvākajiem dzelzceļa mezgliem un saimnieciskajiem centriem. Vienlaicīgi meža dzelzceļa izbūvi starpkaru perioda Latvijā veicināja 30. gadu saimnieciskās krīzes rezultātā pieaugušais bezdarbnieku skaits, kurus ar meža dzelzceļu izbūvi varēja nodarbināt valsts ekonomikā svarīgā tirgus segmentā – kokmateriālu sagatavošanā, jo sabiedriskie darbi pilsētās un laukos nebija efektīvs bezdarba problēmas atrisinājums.

Par to liecina arī DZV Eksploatācijas direkcijas ziņojums (21.11.1932., Nr.17000 kancelejā) DZV padomei par 1932.gada 17.oktobrī notikušo apspriedi (E, T, F, C, VS) un FM un Tautas L ministriju „šogad paredzēta pastiprināta (1933) meža materiālu sagatavošana un eksports, lai sagādātu valstij valūtu, mazinātu bezdarba postu un dotu pārvadājumus par platsliežu dzelzceļiem”.<sup>499</sup> Visus jaunus meža dzelzceļus – L (600mm) platums būvēšot no sabiedrisko darbu kredītiem (izmantojot sabiedrisko darbu, ko finansē valsts bezdarba laikā). Sanāksmes dalībnieki nonāca pie slēdziena, ka Tautas labklājības ministrijai nododamo ritošo transportu un personālu meža dzelzceļa būvniecībai un ekspluatācijai jāaprēķina pēc pašizmaksas. Mežu dzelzceļš tika būvēts pēc Tautas Labklājības ministrijas iniciatīvas un DZV nodeva savus resursus – tehniskos un personālu šo dzelzceļu būvniecībai un ekspluatācijai, tādejādi palīdzot risināt sociālo spriedzi laikā, kad valstī bija augošs bezdarba līmenis.

Valsts meža dzelzceļš (Ogre – Laubere, Inčukalns – Allaži, Siliņi – Elkšņi. Plintiņi – Ražukrogs) bija pagaidu rakstura pēc savām ekspluatācijas īpašībām – tie bija būvēti uz 600mm sliežu ceļa platuma un nebija paredzēti ilgstošai lietošanai, tikai kokmateriālu izvešanai konkrētā reģionā. Minētās dzelzceļa līnijas uzbūvēja laika posmā no 1932. līdz 1934. gadam. Visu dzelzceļa līniju kopējās izbūves izmaksas bija 175 177Ls.<sup>500</sup>

Savukārt 1934. gada nogalē DZV pārņēma Latvijas dzelzceļa bilancē no Tautas labklājības ministrijas dzelzceļa līnijas Inčukalns – Allaži, Ogre – Laubere,

<sup>499</sup> LVVA - 4592.f., 1.apr., 10.lieta, 199.lp.

<sup>500</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, aprēķināts pēc statistiskā materiāla 497.lpp.



Pakalnieši – Kuprava un Siliņu – Elkšņu dzelzceļus, nosakot ātruma ierobežojumus līdz 10km/h<sup>501</sup> un atklājot to pasažieru un kravu pārvadājumiem. Mazo kustības ātrumu noteica 600mm platuma dzelzceļam raksturīgā zemas kvalitātes sliežu klātne. Latvijas dzelzceļa būvniecības politikā dominēja platsliežu dzelzceļa (1524mm) līniju būvniecība, tāpēc 600mm platuma dzelzceļam nebija tehnisko uzlabojumu vai kvalitatīvas ilgtermiņa infrastruktūras. Latvijas dzelzceļš, optimizējot satiksmes infrastruktūru, Kurzemē un Zemgalē nojauca 600mm platuma sliežu ceļus - „pa daļai arī autotransporta konkurences spiesti, laikā no 1925. gada līdz 1928. gadam nojaukti pavisam 154km lauku platuma - 600mm dzelzceļi, kas pārsvarā bija uzbūvēti vācu okupācijas laikā Kurzemē un Zemgalē un tās galvenokārt bija pozīciju līnijas, lai apgādātu frontes joslu ar kara materiāliem”.<sup>502</sup>

Nepublicētajos vēstures avotos un literatūrā nav datu par privātā meža dzelzceļa izbūvi un saimniecisko darbību. Tikai periodiskajos izdevumos ir publikācijas par privāto meža dzelzceļu Drustos (Cēsu rajonā). 1923. gadā Smiltenes virsmežniecībā kāds tirdzniecisko aprindu pārstāvis Sebels (nav zināms, vai tas ir vārds vai uzvārds) Raunas apkaimē iegādājās lielas meža platības kokmateriālu pārdošanai. Sebels kokmateriālu izvešanai no meža masīviem uzbūvēja 14km garu un 600mm sliežu platuma dzelzceļu.<sup>503</sup> Taču viņa uzņēmējdarbība nebija veiksmīga, un vēlāk viņa biznesa ideju nopirka (gads nav zināms) kokmateriālu sagatavošanas firma “Baltic Wood”. Šī firma meža izolēs vienmēr guva virsroku pār konkurentiem, jo tās pārsvaru nodrošināja tieši meža dzelzceļa līnija, kas ļāva līdz piegādātājam aizvest kokmateriālus īsākā laika posmā, nekā to spēja konkurenti. Līdz 30. gadu sākumam firmas uzņēmējdarbība bija veiksmīga, bet pastiprinātas meža izciršanas rezultātā dzelzceļa kokmateriālu kravu pārvadājumi samazinājās un dzelzceļa turpmākā ekspluatācija bija nerentabla. Latvijas pilsonis P.Kalējs (īpašums nonākšana viņa pārvaldībā nav zināma) „piedāvājis pirkt 1934.gadā DZV 600mm plato dzelzceļa pievedceļu uz Drustu staciju no Raunas virsmežniecības teritorijas. DZV atkārtoti noraidīja iespēju iegādāties šo īpašumu, jo tam nav nekādu attīstības perspektīvu un ieguldītā pamatkapitāla, kas nodrošinātu kaut minimālu peļņu no šīs līnijas izmantošanas. No 14km garās līnijas 4km garumā pa dzelzceļu varēja pārvietoties tikai ar vagonus velkot zirgiem”.<sup>504</sup>

<sup>501</sup> Rīts. – 1934. – Nr.106 (10.decembris).

<sup>502</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3682.l.,15.lp.

<sup>503</sup> Altbergs T./ Punculs D. Bānīša laiki Drustos//Druva (pielikums Nr.18), 2001, 14.04., 2.lpp.

Bija mēģinājumi pārdot dzelzceļu Drustus valstij vai citām privātajām firmām, bet šie pasākumi nav atspoguļoti dokumentos un tālāku ziņu par līnijas perspektīvu nav. Drustu meža dzelzceļa saimnieciskais orientieris bija Rīgas – Valkas dzelzceļa atzars no Ieriķiem uz Gulbeni.

Meža dzelzceļš pildīja lokālu kravu un pasažieru pārvadājumu funkcijas. Dzelzceļa saimnieciskā darbība nereti provocēja konkrētā apgabala meža resursu noplicināšanu un kalpoja tikai īslaicīgu valsts un privātās uzņēmējdarbības pārstāvju interešu apmierināšanai. Dzelzceļa 600mm platuma izmantošana bija neefektīva ekonomisku apsvērumu dēļ ilgtermiņā, jo daudzas dzelzceļa līnijas bija uzbūvētas 1. pasaules kara laikā un radīja dažāda veida neērtības<sup>505</sup> dzelzceļa darbiniekiem.

Jauna dzelzceļa būves izmaksas bija ļoti dārgas, it sevišķi platsliežu dzelzceļam, kas bija trīs reizes lielākas par 600mm platuma un divas reizes dārgākas par 750mm platuma dzelzceļa izbūves darbiem uz vienu kilometru. Sliežu platuma pārnaglošana no 600mm platuma uz 750mm platumu valstij izmaksāja uz 1km 35 000Ls, 750mm platuma pievedceļu jaunbūves 50-60 000Ls, bet platsliežu dzelzceļa jaunbūves izmaksas uz 1km atkarībā no inženiertehniskajiem risinājumiem un būves sarežģītības pakāpes svārstījās 125-145 000Ls apmērā.<sup>506</sup> Savukārt ritošā sastāva izmaksas uz 1km pievedceļiem vidēji bija 16 000Ls, bet uz platsliežu dzelzceļa 30 280Ls.<sup>507</sup>

Latvijas Republikā 8 gadu laikā no 1929. gada līdz 1937. gadam ekspluatācijā tika nodoti 733.31m sliežu ceļa, no kuriem 469.3 bija platsliežu dzelzceļš, bet 264km šaursliežu dzelzceļš, kas sastādīja aptuveni 24% no kopējā Latvijas dzelzceļa sliežu kopgaruma līdz 1940. gadam (sk.16.tabulu).

Dzelzceļa sliežu kopgaruma pārmaiņas no 1920. līdz 1939. gadam atspoguļotas tabulā:

---

<sup>504</sup> P.Dzelzceļu virsvalde nevēlas pārņemt Drustu meža dzelzceļu.//Dzelzceļnieks. – 1935. – Nr.24 – 15.lpp.

<sup>505</sup> G.Mūsu dzelzceļu saimniecības izveidošanās.//Dzelzceļnieks. – 1936. – Nr.18 – 5.lpp.//“Neapmierinoša satiksme ir uz 600mm lauku dzelzceļiem Stendes, Dundagas, un Jēkabpils – Aknīstes, Neretas rajonos. Šie kara laikā būvētie ceļi (1.pasaules kara laikā) kara un mežu ekspluatācijas vajadzībām, savas vājās tehniskās iekārtas dēļ atļauj laist vilcienus ar ātrumu tikai no 14 līdz 20km stundā”.

<sup>506</sup> Rode A. Latvijas satiksmes politika// Dzelzceļu vēstnesis. – 1930. – Nr.1. – 1.-14.lpp., 12.lpp.

<sup>507</sup> Dzelzceļu vēstnesis. – 1930. – Nr.1 – 12.lpp.

## 2.1.Latvijas ekspluatējamo dzelzceļa līniju (valsts un privāto) dažāda sliežu ceļa platuma kopgarums kilometros no 1920. līdz 1939. gadam<sup>508</sup>

Gads	1524mm	1435mm	1000mm	750mm	600mm	Kopā
1920	846	1015	48	267	612	2741
1925	1451	426	48	258	512	2609
1930	1746	319	48	311	490	2791
1935	1953	319	48	386	548	3255
1938/39	2048	306	48	435	548	3349

Stabils un noturīgs pieaugums bija platsliežu dzelzceļam ar 1524mm platumu, kas 20. gs. 20. gadu 1. pusē palielinājās uz 1435mm platuma dzelzceļa pārnaglošanu 1524mm sliežu platumā. Šaursliežu dzelzceļa kopgarumā apskatāmajā laika periodā nebija krasu pārmaiņu. Neraugoties uz DZV neitrālo vai negatīvo viedokli par 600mm dzelzceļa zemo tehnisko kvalitāti, īpašas politikas par 600mm sliežu platumā dzelzceļa nojaukšanu vai pārnaglošanu uz citu sliežu platumu DZV nebija.

Valsts un privātā dzelzceļa tīkla kopgarums 20. gs. 20.-30. gados palielinājās un sliežu ceļu garuma kilometros pārmaiņas pēc to platuma notika, kad atsevišķi sliežu ceļa posmi tika pārnagloti uz citu sliežu platumu vai kad tika slēgti nenožīmīgi sliežu ceļa atzari mezglu stacijās, tādēļ dažādos vēstures avotos vērojama neliela nesakritība sliežu ceļa kopgaruma pārmaiņās (sk. 17.tabulu).

Salīdzinājumā ar kaimiņvalstīm<sup>509</sup> statistika par dzelzceļa līniju izbūvi un to ekspluatāciju neapšaubāmi Latvijas Republikai bija ar pozitīvu zīmi. Pēc 1934. gada Latvijas dzelzceļa tīkla kopgarums palielinājās par 13%<sup>510</sup> no kopējā sliežu ceļa kopgaruma. Pārskatā par Latvijas dzelzceļa darbību „Daži dati par Latvijas dzelzceļiem”<sup>511</sup> minēts, ka Latvijas Republikā uzbūvētie dzelzceļi laikā no 1920. līdz 1937. gadam kopgarumā bija 853km un sniegts to salīdzinājums ar kaimiņvalstīm:

No 1918. līdz 1940. gadam uzbūvētā dzelzceļa kopgarums Baltijas valstīs<sup>512</sup> bija šāds: Latvijā 853km, Igaunijā 297km, Lietuvā 127km. Latvijā bija arī lielākais

<sup>508</sup> Tabula aprēķināta pēc Latvijas statistiskās gada grāmatas no 1920./1921.līdz 1938./1939.gadam. – Rīga., 1921 – 1940 (19 izdevumi); Dzelzceļa darbības pārskats no 1920.gada līdz 1925.gadam. – Rīga., 1921. – 1925 (5 izdevumi), Dzelzceļa gada pārskats no 1926.gada līdz 1939.gadam. – Rīga., 1926 – 1940 (14 izdevumi).

<sup>509</sup> Latvijas dzelzceļi starp Baltijas valstīm pirmā vietā. //dzelzceļnieks. – 1939. – Nr.1 – 19.lpp. //“Valsts 20 gadu neatkarības laikā Latvijā uzbūvēti 872km jaunu dzelzceļu, kamēr Igaunijā tikai 297km un Lietuvā 127km. Dzelzceļu tīkla kopgarums Latvijā tagad ir 3.350km, salīdzinot ar 1.447km Igaunijā un 1.765km Lietuvā. Mūsu dzelzceļi 1937.-1938.gadā (atskaites periodā) pārvadājuši 16.1mlj. pasažieru, Igaunijas -10.7mlj., bet Lietuvas tikai 3.2mlj. pasažieru gadā”.

<sup>510</sup> Ruņģis J. Satiksmes ceļu un līdzekļu izveidošanās Baltijas valstīs. Ekonomists. – 1938. – Nr.1. – 9.lpp.

<sup>511</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3658.l., 14.lp.

<sup>512</sup> Turpat,14.lp.

dzelzceļa infrastruktūras pārklājums uz 100km<sup>2</sup> - 5.1km, kamēr Igaunijā tas bija 3.0km un Lietuvā 3.2km. Savukārt augstākais rādītājs pēc uzbūvētā dzelzceļa kilometros uz 10 000 iedzīvotājiem arī bija Latvijai – 17.1km, Igaunijai 12.8km un Lietuvai 7.1km.

Atspoguļotie dati parāda, ka Latvijas Republika no visām trim Baltijas valstīm, uzbūvējot jaunas dzelzceļa līnijas, būtiski palielināja dzelzceļa transporta tīkla pārklājumu attiecībā uz valsts iedzīvotājiem un valsts kopējo teritoriālo platību. Valsts un Latvijas dzelzceļa realizētā politika konsekventi bija vērsta uz Latvijas teritoriālās kopējās integritātes veicināšanu dzelzceļa transporta pieejamības un izmantošanas jomā, nodrošinot Latvijas lielākās pilsētas un ostas ar kvalitatīvu, ātru un lētu dzelzceļa transportu attiecībā pret citiem preču un kravu pārvadājumu operatoriem.

Šajā atskaites periodā tika uzbūvētas 212 dzelzceļa stacijas un dzīvojamās ēkas ar apbūves laukumu 41835m<sup>2</sup>, par jaunu dzelzceļa līniju būvi pavisam izdoti 60 500 000LVL, no jauna uzbūvēti tilti: 172 dzelzs konstrukciju un dzelzsbetona tilti, 3 koka tilti 265 caurtekas, atjaunotie tilti uz cariskās Krievijas laikā izbūvētajām dzelzceļa līnijām, 314 dzelzs konstrukciju un dzelzsbetona tilti, 45 koka tilti un 24 caurtekas.<sup>513</sup>

Rakstā „Valsts dzelzceļi pēdējā miera gadā” (sagatavots latviešu valodā publicēšanai žurnālā „Latvian Economic Review” 1940. gada aprīļa numuram (15.03.1940.) „atskatoties uz LR laikā izdarīto dzelzceļa saimniecībā, nezināmais autors piemin, ka Latvijas valsts dzelzceļos ir ieguldīts ap 461mlj.latu kapitāla, un dzelzceļi nodarbina 13420 cilvēkus. Visas Latvijas valsts dzelzceļa līnijas kopā ar 513 stacijām un pieturas vietām 1939. gada 31. martā (tradicionāli beidzas budžeta gads, izņemot šo gadu, jo spēkā jaunais budžeta atskaites periods, bet tradīcija saglabājās), novērtēts uz 313mlj.latu vērtību”.<sup>514</sup>

Latvijas Republika 1918. gadā nosacīti saņēma „mantojumā” no neeksistējošas valsts – Krievijas impērijas pirmklasīgu dzelzceļa infrastruktūru ar konkrētiem ekonomiskajiem orientieriem, no kuriem reāli strādāt varēja tikai Latvijas teritorijā esošās ostas un uz tiem orientētie cariskās Krievijas laikā izbūvēto dzelzceļa maģistrāļu noslēdzošie posmi, bet pats preču piegādes rajons bija zudis jaunajā ģeopolitiskajā situācijā. Latvijas Republika nekad savu ierobežoto finanšu un kara

<sup>513</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3658.l.,14.lp.

<sup>514</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3658.l.,1.lp.

postījumu novēršanas dēļ nevarētu uzbūvēt tādu platsliežu dzelzceļa tīklu, kādu to bija izveidojusi Krievijas impērija savās interesēs Latvijas teritorijā.

Valsts nacionālā dzelzceļa pārvaldīšanu un ekspluatācijas nodrošināšanu no 1919. līdz 1940. gadam veica Dzelzceļa virsvalde, kas ar savu darbību realizēja valsts dzelzceļa politikas un Latvijas dzelzceļa saimniecisko interešu nodrošināšanu dzelzceļa transporta sistēmā, samērojot valsts pārvaldes, sabiedrības prasības un Latvijas dzelzceļa iespējas, lai nodrošinātu šo prasību izpildi ilgtermiņā kravu un pasažieru pārvadājumu jomā. Dzelzceļa virsvaldes atbildības joma bija visu valsts dzelzceļa līniju pārvalde, kuru realizēja DZV izveidotās struktūrvienības.

Latvijas Republika dzelzceļa pamatkapitālā ieguldīja finanšu līdzekļus caur paša dzelzceļa ieņēmumiem un valsts piešķirtajām dotācijām – dzelzceļa sliežu pārnaglošanai pēc 1. pasaules kara izraisītajām jukām dzelzceļa sliežu platumā, jaunu dzelzceļa līniju izbūvē lokālām vajadzībām un ritošā sastāva nodrošināšanā, bet valsts izmantoja cariskās Krievijas laikā uzbūvētā dzelzceļa sliežu klātnes un dzelzceļa infrastruktūrai piesaistīto vietējās nozīmes zemes ceļu industriālo mantojumu, kas bija modernās dzelzceļa infrastruktūras bāzes pamats ar augstu ieguldīto finansiālo un inženiertehnisko risinājumu vērtību, un ilgtermiņā tieši tas atvieglāja dzelzceļa iespējas gūt peļņu, neieguldot finanšu līdzekļus nozīmīgāko dzelzceļa platsliežu līniju izbūvē 20. gs. 20.-30. gados, jo cariskās Krievijas platsliežu dzelzceļa līnijas atbilda arī Latvijas ekonomiskajām interesēm.

Latvijas Republikas 20. gs. 20.-30. gados uzbūvētās platsliežu un šaursliežu dzelzceļa līnijas bija svarīga teritoriālās ekonomiskās telpas un sociālā pieprasījuma integrācija valsts mērogā, kas bija vērsta uz valsts iedzīvotāju un uzņēmēju nodrošināšanu ar kvalitatīvu sabiedrisko transportu. Tomēr dzelzceļa līniju izbūves dārdzība, it sevišķi, platsliežu, neatmaksājās ilgtermiņā, izņemot dzelzceļa līniju Glūda – Liepāja, kurai bija tranzīta preču piegādes līnijas raksturs. Uzbūvētās dzelzceļa līnijas apliecina Latvijas dzelzceļa tehniskās iespējas izbūvēt jebkura tipa dzelzceļu Latvijā. Dzelzceļa virsvalde ar savām iniciatīvām gribēja novērst cariskās Krievijas laikā uzbūvētā dzelzceļa Latvijas valstij atstātās problēmas – garās platsliežu dzelzceļa maģistrāles, kas bija vērstas tikai uz kravu pārvadājumu apkalpošanu ar retu staciju tīkla pārklājumu, un nodrošināt visiem Latvijas reģioniem vienādas dzelzceļa transporta pieejamības iespējas. Dzelzceļa transporta faktors satiksmes infrastruktūras piedāvājuma dažādošanā un pieejamībā bija svarīgs tajā aspektā, ka dzelzceļš savus pakalpojumus varēja nodrošināt visu gadu atšķirībā no

sezonālā ūdensceļa un laika apstākļu ietekmētā autotransporta. Uzbūvētajām dzelzceļa līnijām, neskatoties uz to vēsturiskajiem likteņiem, bija izcila loma valsts satiksmes infrastruktūras izbūvē un tās pielāgošanā 20. gs. 20.-30. gadu sabiedrības prasībām.

## 2.2.Valsts ieguldītie līdzekļi latos jaunu dzelzceļa līniju izbūvē atspoguļoti tabulā<sup>515</sup>

Dzelzceļa līniju nosaukums	No valsts budžeta piešķirtais finansējums	Jaunajās dzelzceļa līnijās iebūvētie materiāli no cariskās Krievijas laikā izbūvētajiem sliežu ceļiem	KOPĀ
<b>Vispārējā lietošanā nodotās līnijas</b>			
Liepāja-Rucava	300.000	325.312	<b>625.312</b>
Liepāja-Saldus-Glūda	22.757.617	1.156.275	<b>23.913.892</b>
Sīta-Rēzekne	2.979.225	416.339	<b>3.395.564</b>
Rīga-Rūjiena	13.262.602	1.721.578	<b>14.984.180</b>
Rīga-Ērgļi-Kārsava	8.405.227	1.416.479	<b>9.821.706</b>
Liepāja-Kuldīga	3.645.115	101.505	<b>3.746.620</b>
Tukuma-Kuldīgas līnijas pētīšana	31.239	-	<b>31.239</b>
Ventspils-Dundaga	300.994	-	<b>300.994</b>
Pakalnieši-Kūdupe	200.376	-	<b>200.376</b>
Rīgas mezgla izbūves priekšdarbi	42.984	-	<b>42.984</b>
<b>Kopā Ls:</b>	<b>51.925.379</b>	<b>5.137.488</b>	<b>57.062.867,-</b>
<b>Mežu dzelzceļi</b>			
Ogre-Laubere	54.205	-	<b>54.205</b>
Inčukalns-Allaži	54.483	-	<b>54.483</b>
Siliņi-Elkšņi-Patrupe	55.952	-	<b>55.952</b>
Plintiņu atzar.	19.719	-	<b>19.719</b>
<b>Kopā Ls:</b>	<b>184.359</b>	-	<b>184.359</b>
<b>Pavisam kopā Ls:</b>	<b>52.109.738</b>	<b>5.137.448</b>	<b>57.247.226</b>

Tabulā ietvertie statistiskie rādītāji uzskatāmi parāda, ka platsliežu dzelzceļa būvniecībā ieguldīta lielākā daļa Latvijas dzelzceļam piešķirtā finansējuma, kas bija paredzētas 20. gs. starpkaru periodā jauna dzelzceļa būvei Latvijas teritorijā. Savukārt J. Ruņģis savā rakstā „Dzelzceļa pamatkapitāli un to apgrūtinājumi ar maksājumiem” norāda, ka Latvija līdz 1937. gadam jaunu dzelzceļa līniju būvniecībā ieguldīja 53mlj.

<sup>515</sup> „Latvijas valsts dzelzceļu tarifu politika. Diplomdarbs. 1938.”, stud. oec. Mārtiņš Jākabsons, matr. 18654., 1938. g., 32.lpp.

latu, no kuriem 24mlj. latu bija iztērēts Glūdas – Liepājas dzelzceļa līnijas būvei, 12.7mlj. Rīgas – Rūjienas, 7.9mlj. latu Rīgas – Ērgļu – Lubānas dzelzceļa būvē<sup>516</sup>.

Salīdzinājumam dzelzceļa konkurenta - autotransporta nodrošināšana ar tehniskām prasībām atbilstošu ceļa klātnei izmaksāja vairākas reizes lētāk, ko atspoguļo tabula:

### 2.3.Dzelzceļu un šoseju jaunbūves salīdzinošas izmaksas 20. gs. 30.gados uz vienu kilometru:<sup>517</sup>

Satiksmes infrastruktūras elementu nosaukums	Izmaksas latos
Platsliežu dzelzceļš bez ritošā sastāva	125.000 līdz 145.000
Platsliežu dzelzceļš ar ritošo sastāvu	155.280 līdz 175.250
750mm šaursliežu dzelzceļš bez ritošā sastāva	50.000 līdz 60.000
750mm šaursliežu dzelzceļš ar ritošo sastāvu	66.000 līdz 76.000
Šoseja ar šķembu pārklājumu	35.000
Šķembu šoseja, apstrādāta ar bitumu	40.000
Šoseja ar cementa pārklājumu	65.000

Autotransporta nodrošināšanai ceļu būves izmaksas bija lētākas nekā dzelzceļam. Jaunu ceļu būvniecība un tehnoloģiskie risinājumi arī bija vienkāršāki un ilgtermiņā tie atmaksājās,<sup>518</sup> nekā tas bija raksturīgs dzelzceļa transportā. 20. gs. 30. gados autotransporta kā nākotnes sauszemes transporta loma palielinājās un dzelzceļš varēja nodrošināt tikai lielo un smago kravu pārvadājumu monopolu un pasažieru skaita pārvadāšanu dzelzceļa līnijā, kur tas bija ļoti liels vai sezonāla rakstura (piemēram – Rīga – Ķemeri). Dzelzceļš valsts satiksmes infrastruktūrā ar jaunu dzelzceļa līniju izbūvi atspoguļojās kā papildus satiksmes infrastruktūras elements, kas nodrošināja sabiedrības nepieciešamību pēc sabiedriskā transporta, veicināja valsts iedzīvotāju mobilitāti un, ņemot vērā sauszemes ceļu reizēm sezonālo raksturu, dzelzceļš vairākiem valsts apgabaliem nodrošināja visos gadalaikos pieejamu transportu.

Latvijas Republikā no 1918. līdz 1940. gadam no privātajām dzelzceļa līnijām tika uzbūvēts tikai meža dzelzceļš, jo bija pilnīgi atšķirīga situācija no cariskās

<sup>516</sup> Ekonomists. – 1937. – Nr.5 – 169.lpp.

<sup>517</sup> Vidiņš V. Ērtu un lētu satiksmi. - Auto satiksme nepieciešama lauksaimniecības uzplaukšanai. – Rīga, 1931. – 9.lpp.

<sup>518</sup> Vidiņš V. Ērtu un lētu satiksmi. - Auto satiksme nepieciešama lauksaimniecības uzplaukšanai. – Rīga, 1931. – 1.lpp.//”Par to naudu, ko izmaksā dzelzceļa būve, var izbūvēt divreiz tik daudz šoseju, pat cementu, patērējot to būvei vienīgi vietējās izejvielas – akmeņus un cementu, turpretim dzelzceļu būvei jāieved liels daudzums sliežu u. c. no ārzemēm. Dzelzceļu var lietot vienīgi vilcieni, bet šoseja pieejama katram braucējam. Cementa šoseja kalpo bez lielākiem labojumiem 20 gadus, kurpretim dzelzceļš prasa pastāvīgi katru gadu remontus un tā uzturēšana tāpēc dārgi izmaksā”.

Krievijas laika, kad gandrīz visus pirmos dzelzceļus būvēja tikai privātie akcionāri. Latvijas dzelzceļa tīklu un tā paplašināšanu uzturēja un finansēja no valsts līdzekļiem. Latvijas Republikā nevarēja atļauties būvēt dzelzceļa līnijas, kas nebūtu pieskaņotas kopējai valsts dzelzceļu politikai jaunbūvējamo dzelzceļa līniju jomā. Privātajam akcionāram valsts intereses nebija svarīgas, viņu interesēja peļņa, ko deva dzelzceļa līnijas ekspluatācija. Vienīgā dzelzceļa līnija – Rīga – Rūjiena, ko gatavojās būvēt privātā dzelzceļa sabiedrība, palika tā izpildījumā tikai kā labo nodomu protokols, jo finansējumu piesaistīt šādai būvei privātajai dzelzceļu sabiedrībai neizdevās.

Dzelzceļa līnijas to vēsturiskajā attīstībā no 1859. līdz 1940. gadam (sk. 18. tabulu) sasniedza Latvijas teritorijā dzelzceļa transporta tīkla pārklājuma maksimuma punktu, kas pēc 1940. gada līdz 2011. gadam samazinājās. No cariskās Krievijas mantotais dzelzceļa tīkls un Latvijas Republikā uzbūvētais dzelzceļš (1925 – 1937) veidoja vienotu Latvijas dzelzceļa transporta tīklu (sliežu ceļi, stacijas un pieturas punkti, dzelzceļa tehniskā atbalsta infrastruktūra), kurā ietilpa arī privātās dzelzceļa līnijas (sk.19.karti, 19.1., 19.2., 19.3, 19.4., 19.5., 19.6., 19.7., 19.8., 19.9., 19.10.). Lai gan 20. gadsimtā notika pārmaiņas Latvijas ekonomiskajā un sociālajā ģeogrāfijā (apdzīvotās vietas, rūpniecības, tirdzniecības centri) un valsts dzelzceļa politikā attiecībā uz dzelzceļa tīkla biezāku pārklājumu, Latvijas dzelzceļa tīklā 21. gadsimta sākumā turpina funkcionēt tikai cariskās Krievijas laikā uzbūvētās platsliežu dzelzceļa līnijas, pārējās dzelzceļa līnijas ir slēgtas, nojauktas vai kļuvušas par industriālā tūrisma objektu (Gulbenes – Alūksnes šaursliežu dzelzceļš).



### **3.DZELZCEĻA POLITIKA LATVIJĀ NO 1918.GADA LĪDZ 1940. GADAM.**

#### **3.1. Likumdošanas akti un starptautiskās konvencijas kravu un pasažieru pārvadājumiem iekšzemes un starptautiskajā satiksmē**

Dzelzceļa Virsvaldes galvenais uzdevums bija izveidot jaunu neatkarīgas valsts dzelzceļa saimniecības politiku un darbības principus. Valsts un Dzelzceļa virsvaldes īstenotās dzelzceļa politikas pamats bija: elastīga tarifu politika, jauni pārvadājumu partneri starptautiskajā satiksmē, vietējo pārvadājumu (lauksaimniecības, pārtikas un vieglās rūpniecības produkcijas, celtniecības materiālu) apjomu palielināšana, dzelzceļa konkurences jautājumi ar citiem transporta veidiem un dzelzceļa tīkla paplašināšana, kopumā veidojot Latvijas sabiedrības sociālajām un ekonomiskajām interesēm atbilstošu pārvadājumu politiku.

Valsts savu dzelzceļa politiku īstenoja caur likumdošanas aktiem un likumdošanas iniciatīvām nacionālajā un starptautiskajā likumdevēju līmenī, kas ļāva Latvijas valstij savu nacionālo dzelzceļu iesaistīt starptautiskajā satiksmes infrastruktūras telpā - plašajā Eirāzijas reģionā. Valsts dzelzceļa darbību finansēja valsts un dzelzceļa saimnieciskās darbības pašu ieņēmumi. Latvijas Republikas Saeimas un Ministru kabineta atbalsts izpaudās kā finanšu līdzekļu piešķiršana jaunbūvējamajām dzelzceļa līnijām un dažu dzelzceļa infrastruktūras elementu finansējuma atbalsts, piemēram - sliežu iegādei ārzemēs.

Uz Latvijas Republikas teritorijā esošajām bijušās Krievijas dzelzceļa līnijām bija attiecināmi arī starptautiskie juridiskie akti par dzelzceļa transporta tiesisko regulāciju starpvalstu dzelzceļa satiksmē un dzelzceļa transporta ekspluatācijas loģistikas un metodiskās vadības organizācijās, biedrībās un asociācijās: 1872. gada Eiropas konferences materiāli par pasažieru vilcienu sarakstiem (Šveice, Berne), 1884. gadā Starptautiskā dzelzceļu kongresa asociācija (Beļģija, Brisele), 1889. gadā Starptautiskā savienība par pasažieru un bagāžas vagonu lietošanu (Francija, Parīze), 1890. gadā Starptautiskais dzelzceļa satiksmes birojs (Šveice, Berne),<sup>519</sup> 1902. gadā Starptautiskā dzelzceļa transporta komiteja (Šveice, Berne) u.c.<sup>520</sup> 1. pasaules karš objektīvu iemeslu dēļ pārtrauca starptautisko sadarbību dzelzceļa satiksmes jomā un

<sup>519</sup> Starptautiskā (Bernes) konvencija preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem no 1890.gada 14.oktobra; ar 1895.g. 16.jūlija, 1898.g. 16.jūnija un 1906.g. 19.septembra papildus līgumos paredzētajiem pārgrozījumiem un papildinājumiem, 1908.g. 22.decembra izdevumā un starptautiskās transporta komitejas papildu noteikumi. Tulk. A.Bilkins. - Rīga: SM grāmatspiestuve, 1922.

<sup>520</sup> Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. - Москва, 1993,193.с.

nākošās organizācijas, kas zināmā mērā bija iepriekšējo dzelzceļa jautājumu risināšanas centri, par tādiem izveidojās arī 1920. – 30. gados, kad tajos līdzdalība bija arī Latvijas dzelzceļam.

Nacionālajā likumdošanā attiecībā uz dzelzceļa transportu kopš Dzelzceļa virsvaldes izveidošanas 1919. gadā un pieņemot MK noteikumus „Latvijas dzelzceļu pārvaldīšanas un ekspluatācijas kārtība”<sup>521</sup> (ar pārgrozījumiem un papildinājumiem 1921.gadā - „Noteikumi par valsts dzelzceļa pārvaldi”),<sup>522</sup> 8 gadus nebija izstrādāts Dzelzceļa likums. Attiecībā uz koplietošanas ceļu izmantošanu, autotransporta un gaisa satiksmes regulēšanas kārtību 20. gs. 20. gados bija izstrādāti vairāki noteikumi<sup>523</sup> un likumi,<sup>524</sup> kas regulēja šīs transporta nozares, bet valstij piederošā nacionālā dzelzceļa juridiskās attiecības starp dzelzceļa darbību, valsti un sabiedrību nebija reglamentētas ar likumu. No juridiskā viedokļa veidojās paradoksāla situācija, ka jaunajiem satiksmes infrastruktūras elementiem – autotransportam un aviosatiksmei ir labāk sakārtota juridiskā bāze nekā dzelzceļam, bet Latvijas likumdošanā Dzelzceļa likuma neesamība līdz 1927. gadam bija vēsturiski nosacīta, jo Latvijas Republika Latvijas Tautas padomes sēdē 1919. gada 5. decembrī pieņēma „Likumu par agrāko Krievijas likumu spēkā atstāšanu Latvijā”,<sup>525</sup> kas paredzēja, ka Visi agrākie Krievijas likumi, kuri pastāvēja Latvijas robežās līdz 24. oktobrim 1917. g. pagaidām uzskatāmi par spēkā esošiem pēc 18. novembra 1918. g., cik tālu tie nav atcelti ar jauniem likumiem un nerunā pretim Latvijas valsts iekārtai un Tautas padomes platformai.<sup>526</sup> Tādējādi Latvijas dzelzceļš līdz pat 1927. gadam juridiski bija saistīts ar cariskās Krievijas likumdošanas tradīcijām dzelzceļa transporta jomā, bet bija izstrādāta nacionālā dzelzceļa administratīvās pārvaldes jaunā iekārta, kuru realizēja Dzelzceļa virsvalde, jo Latvijas dzelzceļa apstākļiem vecā Krievijas dzelzceļa pārvaldes sistēma nederēja. Viss dzelzceļš Latvijā, izņemot divas privātās dzelzceļa līnijas Liepāja – Aizpute un Valmiera – Smiltene – Ainaži, piederēja valstij, jo Krievijas valsts līdz 1. pasaules kara sākumam bija izpirkusi savā īpašumā lielās

<sup>521</sup> Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1919. – Nr.8. – 107. – 108.lpp.

<sup>522</sup> Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1921. – Nr.21. – 345. – 347.lpp.

<sup>523</sup> Noteikumi par automobiļu satiksmi. - Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1923. – Nr.20.// Noteikumi par gaisa satiksmi. - Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1925. – Nr.5.

<sup>524</sup> Likums par zemes ceļiem. - Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1925. – Nr.4.// „Likums par satiksmes uzturēšanu uz ielām, šosejām un zemes ceļiem ar automobiļiem un citiem mehāniskiem satiksmes līdzekļiem”. - Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1925. – Nr.20.// Gaisa satiksmes likums. - Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1926. – Nr.10.

<sup>525</sup> Publicēts - Latvijas Sargs. – 1919.// Latvijas Pagaidu valdības Likumu un Rīkojumu krājums. – 1919. – Nr.13. – 170.lpp.

<sup>526</sup> Latvijas Pagaidu valdības Likumu un Rīkojumu krājums. – 1919. – Nr.13. – 170.lpp.

dzelzceļa līnijas, kuras šķērsoja Latvijas teritoriju. Savukārt autotransportā un aviosatiksmē bija atšķirīga situācija. Te Latvijas Republika ņēma piemēru no citām valstīm (Vācija, Lielbritānija, Francija), kur šo satiksmes elementu līdzdalība valstu satiksmes infrastruktūrā bija izteiktāka un attiecīgi bija juridiskās iestrādes to regulēšanā.

Izteiktāka vajadzība pēc dzelzceļa nozares likumdošanas sakārtošanas radās 20. gs. 20. gadu vidū, kad valsts dzelzceļa satiksmes infrastruktūra bija atkopusies no tai nodarītajiem postījumiem<sup>527</sup> (1914 – 1920), divas reizes – 1919. gadā un 1921. gadā bija mainīta valsts dzelzceļu administratīvā iekārta, pieņemts likums<sup>528</sup> par jaunas dzelzceļa līnijas Glūda – Liepāja būvi, kā arī noslēgtas vairākas starptautiskās konvencijas,<sup>529</sup> kas regulēja starptautisko dzelzceļa satiksmi – Dzelzceļa likums bija tikai loģisks un nepieciešams solis dzelzceļa transporta nozares likumdošanas sakārtošanā.

Dzelzceļa likumu Saeimā pieņēma 1927. gada 21. jūnijā, Latvijas Republikā tas stājās spēkā 1927. gada 1. septembrī.<sup>530</sup> Likums bija attiecināts gan uz valsts, gan privāto dzelzceļu,<sup>531</sup> tiktāl, cik tas neietekmēja privātā dzelzceļa tiesības uz peļņas gūšanu no dzelzceļa saimnieciskās darbības. Valsts un privātā dzelzceļa tehnisko un saimniecisko darbību regulēja arī iepriekš – 1924. gadā izdotie Ministru kabineta „Noteikumi par valsts un privāto dzelzceļu inspekciju”,<sup>532</sup> kas noteica, ka:

*„1. Valsts un privāto dzelzceļu inspekciju izdara satiksmes ministrija: 1) uz valsts un privātiem dzelzceļiem – caur inspektoriem, kuri padoti tieši satiksmes*

<sup>527</sup> Stakle J. Latvijas dzelzceļi. 1918. – 1940.// Dzelzceļnieks trimdā . – 1978. – Nr.26. – 10.lpp. – „Ap 1925. gadu noslēdzās grūtākais posms Latvijas dzelzceļu dzīvē. Iepriekšējos gados, reizē ar kārtējo dzelzceļu ekspluatāciju, bija jāveic visi neatliekamie darbi kara laikā izpostītās saimniecības atjaunošanā un dzelzceļu aparāta izbūvē”.

<sup>528</sup> Likums par Liepājas – Jelgavas dzelzceļa būvi. – Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1924. – Nr.20. – 263.lpp.

<sup>529</sup> 1920.gadā noslēgtais pagaidu līgums ar Igaunijas dzelzceļiem par pasažieru un preču pārvadāšanu caur Valkas mezglu, 1921.gadā konvencija ar Padomju Krieviju par tiešo pasažieru un preču satiksmi, 1921.gadā ar Igaunijas un Lietuvas dzelzceļiem par tiešo satiksmi, 1922.gadā pagaidu līgums ar Poliju par robežsatiksmi (spēkā līdz 1929.gadam), 1922.gadā noslēgtās tiešās satiksmes konvencijas ar starpa Vācijas, Lietuvas, Latvijas Igaunijas dzelzceļiem un starpa Vācijas – Lietuvas - PSRS dzelzceļiem preču tranzītā caur Latviju un Igauniju. 1924.gadā tika noslēgta konvencija par tiešo satiksmi starpa Latviju, Igauniju un PSRS, kas apvienoja 1921.gadā atsevišķi noslēgtās Latvijas – PSRS un Igaunijas – PSRS konvencijas. Konvencija bija spēkā līdz 1934.gadam, kad PSRS iebilda pret preču pārvadājumu maksu un atkal atgriezās pie iepriekšējo konvenciju izstrādātajiem noteikumiem.

<sup>530</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.16. – 548.lpp.

<sup>531</sup> Vispārēji noteikumi.1.Šis likums attiecas uz visiem vispārējai lietošanai atklātiem valsts un privātajiem dzelzceļiem.2.Dzelzceļu vispārējai lietošanai atklāja ar satiksmes ministra rīkojumu.3.Katra vispārējai lietošanai atklāta dzelzceļa pienākums ir: pārvadāt pasažierus, viņu bagāžu, dzīvniekus un citas privātas un valsts mantas un preces saskaņā ar šo likumu un uz tā pamata izdotiem noteikumiem. - Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.16. – 523.lpp.

<sup>532</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1924. - Nr.19. – 223. – 225.lpp.

*ministrim, 2.pants 2.daļa Privātu sabiedrību uz koncesiju pamata izmantotie, vispārējai lietošanai atklātie dzelzceļi padoti finansiāli – ekonomiskās darbības un grāmatvedības ziņā arī dzelzceļu virsvaldes finansu direkcijas pārraudzībai*<sup>533</sup>.  
*3.pants. Inspekcijas uzdevums ir pārraudzīt dzelzceļu tehnisko un finansiāli – ekonomisko darbību un tehniskos iekārtojumus, ciktāl tie attiecas uz kustības drošību, pareizību un ērtību, kā arī pārliecināties, vai dzelzceļi piemēroti kustības prasībām*”.<sup>534</sup>

Valsts caur Dzelzceļa virsvaldes struktūrvienībām kontrolēja privātā dzelzceļa saimniecisko un tehnoloģisko darbību, lai nepieļautu finanšu, kā arī satiksmes drošības prasības, kas visā valsts mērogā bija unificētas un saglabājušās no cariskās Krievijas laika. Privāto dzelzceļu uzraudzību sekmēja arī cariskās Krievijas mantojums – gandrīz visa privātā dzelzceļa izpirkšana valsts īpašumā, gan arī Latvijas valsts negatīvā pieredze ar privāto dzelzceļa sabiedrību nespēju attīstīt dzelzceļu modernizācijas projektus Vidzemē (Rīgas – Rūjienas līnijas projekts) un Kurzemē (Liepājas – Kuldīgas – Tukuma projekts).

Saskaņā ar likuma 17. pantu viss Latvijas dzelzceļš – valsts, privātais, pēc atšķirīgā sliežu platuma, pārvadājot pasažierus, bagāžu un preces starptautiskajā satiksmē, bija padots ratificētām starptautiskām konvencijām, kā arī citiem līgumiem, kuri attiecas uz starptautisku dzelzceļa satiksmi,<sup>535</sup> kuras dalībniece bija arī Latvijas Republika. Dzelzceļa likums definēja arī pasažieru un bagāžas pārvadājumu noteikumus<sup>536</sup> - pasažieru pārvadāšana notiek pēc izsludinātiem vilcienu sarakstiem, pasažieru braukuma un bagāžas veduma maksu nosaka tarifi.

Preču pārvadājumu jomā valsts noteica, ka primārie ir valsts nozīmes un sabiedriskā kārtā plānotie preču pārvadājumi. Likuma 54.-55. punkts paredzēja, ka dzelzceļš pieņem pārvadāšanai preces atkarībā no dzelzceļa tehniskās pārvadāšanas spējas. Vispirms pārvadāšanai jāpieņem valsts nolūkos vai sabiedriskām vajadzībām nepieciešamie sūtījumi; sūtījumu piegādāšanas termiņus nosaka: vietējai satiksmei – dzelzceļa valde, bet tiešai satiksmei – attiecīgas dzelzceļu pārstāvju konferences, abos gadījumos ar satiksmes ministra apstiprinājumu.<sup>537</sup> Dzelzceļa pienākumus attiecībā uz pasažieriem noteica likuma sadaļas „B.Noteikumi dzelzceļiem” preambula „Dzelzceļu izbūves infrastruktūra (pārbrauktuves un līniju šķērsojošie ceļi un šosejas), bufešu

<sup>533</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1924.- Nr.19. – 224.lpp.

<sup>534</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1924.- Nr.19. – 224.lpp.

<sup>535</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.16. – 525.lpp.

<sup>536</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.16. – 525.lpp.

<sup>537</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.16. – 529.lpp.

*ierīkošana, medicīniska palīdzība, ugunsdzēsāmie aparāti un drošība, pasažieru tiesības zināt noteikumus braucienam uz dzelzceļa un spēkā esošos tarifus”.*<sup>538</sup>

Dzelzceļa likumā attiecībā uz pasažieru tiesību ievērošanu tika iekļauta norma likuma 167. pantā, ka: „*Medicīniskās palīdzības sniegšanai uz dzelzceļa saslimušiem vai nelaimes gadījumos cietušajiem, kā arī dzelzceļa darbiniekiem un viņu ģimenes locekļiem, jāierīko slimnīcas un ambulances*”,<sup>539</sup> kas gan nebija dzelzceļa pamatdarbības funkcija un tā bija attiecināma uz valsts medicīnisko pakalpojumu sniegšanas politiku. Negaidītās un nepārvaramas varas apstākļos šāda norma uz dzelzceļu bija attiecināma tiktāl, cik dzelzceļš varēja nodrošināt medicīnisko pakalpojumu sniedzēju mobilitāti un ātru pārvietošanu uz norādīto problēmu vietu, kur nepieciešami medicīniskie pakalpojumi.

Pieņemot Dzelzceļa likumu, Latvijas Republikā tika atcelts - 1) Vispārējais Krievijas dzelzceļu nolikums (Krievijas likumu kopojums XII sējums 1.daļa, 1916. g. izdevums, bij. Krievijas ministriju iekārtas likums 1.sēj. 2.daļa, 1892. g. izdevums, 488. – 515.panti. Tomēr tikai 1937. gadā ar Ministru kabineta lēmumu tika pieņemts „*Likums par bij. Krievijas Satiksmes ceļu nolikuma atcelšanu*”,<sup>540</sup> kurā bija iekļauta juridiska norma - „*Bij. Krievijas Satiksmes ceļu nolikums (1916. g. izd.) ar visiem pārgrozījumiem un papildinājumiem, kā arī visi citi bij. Krievijas valdības laikā izdotie likumi un noteikumi par satiksmes ceļiem ar šo atcelti*”.<sup>541</sup>

K. Ulmaņa autoritārā režīma laikā 1935. gadā ar Ministru kabineta lēmumu Dzelzceļa likums nedaudz tika mainīts, pieņemot „*Likumu par satiksmes ministra tiesību noteikt dzelzceļa tarifus*”,<sup>542</sup> kas noteica, ka satiksmes ministrs ar Ministru kabineta iepriekšēju piekrišanu noteic dzelzceļa tarifs.

Izveidojās juridiska pretruna, ko nosaka autoritārās varas principi valsts likumdošanas iniciatīvās un parlamentārās kritikas trūkums, jo 1927. gadā pieņemtais Dzelzceļa likums jau atņēma šādas tiesības satiksmes ministram rīkoties vienpersonīgi, nosakot dzelzceļa preču un pasažieru pavadājumu tarifus, protams, saskaņojot tos ar dzelzceļa virsvaldi, kuras struktūras izstrādāja šos tarifus. Darba autoram nav zināms, pēc kādiem principiem vadījās šī likuma autori, bet tas nonāk pretrunā ar jau iepriekšējo dzelzceļa satiksmes regulējošo juridisko aktu bāzi.

<sup>538</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.16. – 546.lpp

<sup>539</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.16. – 547.lpp

<sup>540</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1937. – Nr.37. – 1413.lpp.

<sup>541</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1937. – Nr.37. – 1413.lpp.

<sup>542</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1935. – Nr.4. – 36.lpp.

Līdz Latvijas valsts okupācijai 1940. gada jūnijā, Dzelzceļa likums 14 gadu garumā regulēja dzelzceļa atbildību un tiesības attiecībā pret valsti un sabiedrību. Jaunas un radikālas likumdošanas iniciatīvas dzelzceļa darbības juridiskās bāzes sakārtošanā ar jaunu likumu pieņemšanu nesekoja, kas liecina, ka izstrādātais dzelzceļa likums bija atbilstošs Latvijas apstākļiem un nenonāca pretrunā ar starptautiskajiem normatīvajiem aktiem, kuri varētu ietekmēt Latvijas dzelzceļa veiktos preču un pasažieru pārvadājumus nacionālajā un starptautiskajā dzelzceļa transporta satiksmē.

Latvijas Republika ar saviem tuvākajiem kaimiņiem – PSRS, Lietuvu, Poliju, Igauniju ekonomisku apsvērumu dēļ slēdza dažāda rakstura konvencijas par tiešo satiksmi ar konkrēto valsti, vai valstu grupu, bet starptautiskajā līmenī Latvija bija pievienojusies vairākām konvencijām, kas regulēja vispārējo tranzīta satiksmi pa visiem satiksmes infrastruktūras elementiem un konvencijām par dzelzceļa satiksmes izmantošanu starptautiskajā satiksmē. Latvijas Republikas Satversmes sapulce 1922. gada 14. jūlijā pieņēma „Likumu par konvenciju un statūtiem par tranzīta brīvību”,<sup>543</sup> kas Latvijā ieviesa „1921. gada 20. aprīlī Albānijas, Anglijas, Austrijas, Beļģijas, Bolīvijas, Bulgārija, Čehoslovākijas, Čīles, Dānijas, Francijas, Gvatemalas, Grieķijas, Holandes, Igaunijas, Indijas, Itālijas, Japānas, Jaunzēlandes, Jugoslāvijas (Serbija, Kroātija, Slovēnija), Ķīnas, Latvijas, Lietuvas, Luksemburgas, Norvēģijas, Panamas, Persijas, Polijas, Portugāles, Rumānijas, Somijas, Spānijas, Zviedrijas, Šveices un Urugvajes valstu attiecīgi pilnvaroto priekšstāvju Barselonā parakstīto konvenciju ar klāt pieliktiem statūtiem par tranzīta brīvību”.<sup>544</sup> Konvencijā tranzīta brīvība bija attiecināma uz dzelzceļa transportu un ūdensceļu transportu.<sup>545</sup>

Konvencija tika noslēgta starp valstīm Tautu savienības ietvaros, bet tai nebija reāla ekonomiska pamata, jo lielākā daļā no šīm valstīm savstarpēji nekad nebija tirgojušās, izņemot attālināto tranzītu, kad preces no konkrētās valsts nokļuva līdz patērētājam, šķērsojot vairāku valstu robežas, un tas negarantēja konvencijas juridisko

---

<sup>543</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1922. – Nr.22. – 440. – 442.lpp.

<sup>544</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1922. – Nr.22. – 440.lpp.

<sup>545</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1922. – Nr.22. – 441.lpp.//”Vēlēdamās, sākot no šī datuma, ievest spēkā pieņemto statūtu noteikumus par tranzītu pa dzelzceļiem un ūdensceļiem”.

spēku, piemēram, virzienā no Indijas uz Eiropas valstīm, jo Indija un Persija (mūsdienās Irāna) gan bija pievienojušās konvencijai, bet Turcija nebija konvencijas juridisko saistību objekts un šādi juridiskie kāzusi padarīja šo konvenciju tikai par labas gribas aktu starptautiskajā diplomātijā ar ierobežotu ekonomisko segumu, bet ar juridisko normu aprobāciju starptautiskajā dzelzceļa satiksmē kā nākošo starpvalstu noslēgto konvenciju pamatu.

Latvijas Republika 1926. gadā pievienojās konvencijai (pieņemta 1924. gada 23. oktobrī Bernē),<sup>546</sup> kura Latvijā ieguva likuma spēku nacionālajā likumdošanā, Saeimai pieņemot „Likumu par starptautiskām dzelzceļu konvencijām pasažieru un bagāžas pārvadāšanā (C.I.V.) un preču pārvadāšanā (C.I.M.)”<sup>547</sup> (tā bija spēkā no 1928.gada 1.oktobra starptautiskajā satiksmē<sup>548</sup>), kuru bija parakstījušas: „*Starptautiskā konvencija pasažieru un bagāžas pārvadāšanai pa dzelzceļiem (C.I.V.) noslēgta starp Vāciju, Austriju, Beļģiju, Bulgāriju, Dāniju, Brīvpilsētu Dancigu, Spāniju, Igauniju, Somiju, Franciju, Grieķiju, Ungāriju, Itāliju, Latviju, Lietuvu, Luksemburgu, Norvēģiju, Holandi, Poliju, Portugāli, Rumāniju, Serbu, Kroātu un Slovēņu Karaļvalsti, Zviedriju, Šveici un Čehoslovākiju*”.<sup>549</sup> Konvencija tika piemērota visiem pasažieru un bagāžas pārvadājumiem uz starptautiska biļešu un bagāžas kvīšu pamata, kuros piedalās vismaz divu līgumslēdzēju valstu dzelzceļi.<sup>550</sup> Likuma 57.pantā norādīts, ka izveidota starptautiska koordinējoša institūcija – Starptautisko Bernes CIV un CIM konvenciju Centrālbirojs, kurš bija izvietots Bernē<sup>551</sup> un tā darba uzdevumi bija: „*§ 1. Lai atvieglinātu un nodrošinātu šīs konvencijas izpildīšanu, tiek nodibināts Centrālbirojs starptautiskiem dzelzceļa pārvadājumiem, kura uzdevums ir:*

- a) *Pieņemt paziņojumus no katras līguma slēdzēja valsts un katra piedalošās dzelzceļa un darīt tos zināmus pārējām valstīm un pārējiem dzelzceļiem;*
- b) *Ievākt, sakārtot un publicēt visāda veida uz starptautisko dzelzceļa satiksmi attiecošās ziņas;*
- c) *Taisīt lēmumus dzelzceļu savstarpējo strīdu gadījumos, ja tie to pieprasa”*.<sup>552</sup>

<sup>546</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918. – 1938. – Rīga, 1938, 260.lpp.

<sup>547</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1926. – Nr.9. – 138.lpp.

<sup>548</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918. – 1938. – Rīga, 1938, 260.lpp.

<sup>549</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1926. – Nr.9. – 138.lpp.

<sup>550</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1926. – Nr.9. – 140.lpp.

<sup>551</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1926. – Nr.9. – 191.lpp.// „Starptautisko dzelzceļpārvadājumu centrālbiroja sēdeklis atrodas Bernē” (Šveice – aut.red.).

<sup>552</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1926. – Nr.9. – 153.lpp.//57.pants.

Minētā konvencija 1933. gadā tika pārstrādāta un papildināta un tika pieņemts Starptautiskās konvencijas preču pārvadāšanai (CIM) 1933. gada oktobrī/novembrī noturētās Revīzijas konferences beigu protokols<sup>553</sup> (pieņemts 1933. gada 23. novembrī, Romā), kuras 60. pants paredzēja:<sup>554</sup>

1. *Šīs konvencijas revīzijai līguma dalību ņemošo valstu pārstāvji, uz Šveices valdības uzaicinājumu, sapulcējas, vēlākais pieci gadi pēc pēdējā konferencē pieņemto grozījumu spēkā stāšanās. Konference sasaukama arī agrāk, ja vismaz viena trešā daļa no līgumā dalību ņemošām valstīm to prasa.*
2. *Revīzijas konferencē pieņemtās jaunās konvencijas spēkā stāšanās atceļ iepriekšējo konvenciju arī attiecībā uz tām līguma dalību ņemošām valstīm, kas šo jauno konvenciju neratificētu.*

Padomju Savienība nenoslēdza starptautisko konvenciju par dzelzceļa pārvadājumiem Bernē, bet PSRS kaimiņiem tomēr bija jārisina šī problēma un tāpēc tapa individuāli līgumi ar PSRS par dzelzceļa konvenciju, kā arī tirdzniecības līgumi.

1927. gadā pieņēma „Likumu par Latvijas, Sociālistisko Padomju Republiku Savienības un Igaunijas dzelzceļu konvenciju<sup>555</sup>”, kas paredzēja kopīgu sadarbību ar Igaunijas dzelzceļiem „Savstarpēju sakaru pa satiksmes ceļiem tālākai attīstīšanai un izveidošanai Sociālistisko Padomju Republiku Savienība, Latvija un Igaunija nolēma noslēgt šo konvenciju par dzelzceļu tiešu pasažieru un preču satiksmi, atceļot tādas pašas, starp minētām valstīm noslēgtas atsevišķi noslēgtas konvencijas, t.i. starp Krieviju un Igauniju no 1920. g. 17. septembra, starp Krieviju un Latviju no 1921. g. 26. februāra, un starp Latviju un Igauniju no 1921. g. 28. jūlija”.<sup>556</sup> Starp S.S.S.R., Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem tiek nodibināta tieša pasažieru un preču satiksme zem nosaukuma „S.S.S.R. – Latvijas – Igaunijas tiešā dzelzceļu satiksme<sup>557</sup>”. Ņemot vērā 1927. gadā noslēgto tirdzniecības līgumu starp Latviju un PSRS „Likums par tirdzniecības līgumu starp Latviju un padomju Sociālistisko Republiku Savienību<sup>558</sup>”, kura preambulā bija iestrādāta norma, ka: „Abas Līgumslēdzēja Puses centīsies visādi veicināt savstarpējo tirdzniecisko sakaru attīstību un panākt preču apgrozības un tranzīta iespējamo stabilitāti un to tālāku paplašināšanu; pie tā viņas vadīsies pēc

<sup>553</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3657.l. – 143.lp.

<sup>554</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3657.l. – 136.lp.

<sup>555</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.11. – 331.lpp.

<sup>556</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.11. – 331.lpp.

<sup>557</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.11. – 332.lpp.

<sup>558</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.22. – 624.lpp.



*saimnieciskajiem ieskatiem*”<sup>559</sup> izrādījās tikai iluzora norma starpvalstu attiecībās ilgtermiņā. Latvijas puses viedoklis par tirdzniecības līguma noslēgšanu un tā ietekmi uz dzelzceļa pārvadājumiem tranzīta kravu aprītē bija definēts šādi:

1. *No PSRS jābūt tādām preču tranzītam, kāds tas bija cara laikā.*
2. *Ja tirdzniecības līgums paredzētu dzelzceļu pārnaglošanu uz krievu dzelzceļa sliežu platumu (1524mm), tad dzelzceļu sliežu pārnaglošanā ieguldītajiem līdzekļiem jābūt tādiem, kas nosedz šīs izmaksas.*<sup>560</sup>

Latvijas teritorijā esošo dzelzceļa līniju ar sliežu platumu 1435mm (piemēram, Daugavpils – Zemgale, Rīga – Jelgava – Reņģe, Rīga – Jelgava – Meitene, Liepāja – Vaiņode) pārnaglošana uz 1524mm sliežu platumu pēc līguma noslēgšanas nenotika, jo tam nebija ekonomiska pamatojuma. Būtiskas pārmaiņas nesekoja arī tranzīta pārvadājumu jomā valsts dzelzceļa līnijās, noslēdzot tirdzniecības līgumu un dzelzceļu izmantošanas konvenciju. Latvijas Tirgotāju savienības vārdā Rīgas Biržas komitejas priekšsēdētājs J. Sībergs (Rīga, 1926. gada 30. oktobrī) ārlietu ministram jau pirms tirdzniecības līguma slēgšanu ar PSRS min, ka neviena noslēgtā vienošanās ar PSRS nav nesusi nekādu saimniecisko labumu Latvijai, bet tikai PSRS; tāpat PSRS pilnā apjomā nav pildījusi 1920. gadā noslēgtā miera līguma atsevišķus punktus, kuros bija norādīts par Latvijas pilsoņu mantu reevakuāciju, noguldījumu izmaksām u.c.<sup>561</sup> Turpat autors raksta,<sup>562</sup> ka tiešais tranzīts nav liels (PSRS eksports, kas paliek uz vietas, iztirgojot to caur savām saimnieciskajām pārstāvniecībām Latvijā un nenogādājot preces ostās vai konkrētam ārzemju sadarbības partnerim) un padomju iestādes pašas nenoliedz, ka viņu lielākā cenšanās ir panākt to, lai savas preces varētu nosūtīt tieši no savām ostām (Ļeņingradas, Odesas). Tāpat LR Ārlietu ministrijas rīcībā bija informācija no diplomātiskās pārstāvniecības PSRS, ka „PSRS valdība visiem spēkiem veicina eksportu un ierobežo importu”,<sup>563</sup> kas bija nopietns signāls, ka dzelzceļam pārvadājumi būs tikai virzienā no PSRS, nevis uz PSRS, kas tā arī bija.

Konvencijas „S.S.S.R. – Latvijas – Igaunijas tiešā dzelzceļu satiksme” teksts bija revidēts jau 1932. gadā un kopš 1934. gada 1. februāra<sup>564</sup> konvencija starp PSRS – Igauniju un Latviju bija spēkā ar noteikumiem, kādi tie bija 1920. – 1921. gadā. Kā

<sup>559</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.22. – 624.lpp.

<sup>560</sup> Klīve Ā. Latvijas Neatkarības gadi. Latvijas politiskā veidošanās un augšana. – Grāmatu Draugs., 1976. – 148. – 149.lpp.

<sup>561</sup> LVVA, 1313.l. 1.apr., 162.l., 310.lp.

<sup>562</sup> LVVA, 1313.l. 1.apr., 162.l., 312.lp.

<sup>563</sup> LVVA, 1313.l. 1.apr., 162.l.,309.lp.

<sup>564</sup> Latvijas dzelzceļi. – 1918. – 1938. – Rīga, 1938, 259.lpp.

pēdējā no kaimiņvalstīm divpusēju konvenciju par dzelzceļa satiksmi ar Latviju noslēdza Polija – „Likums par nolīgumu par dzelzceļu satiksmi starp Latvijas Republiku un Polijas republiku”,<sup>565</sup> kas turpmāk noteica satiksmi Daugavpils – Zemgales dzelzceļa līnijā, kas bija svarīga tranzīta mezgla līnija virzienā no/uz PSRS. Šis likums atcēla 1922. gada pagaidu līgumu par robežsatiksmi un pielika punktu juridiskajiem strīdiem vismaz ekonomisko attiecību jomā. Nolīgumā bija paredzēts, ka dzelzceļa satiksmē starp Latviju un Poliju vienas un otras puses pārņemšanas stacijas uzdevumus pildīja Latvijas dzelzceļa stacija „Zemgale”, bet Polijai vajadzīgo lokomotīvu apkalpes depo uzbūvēs stacijā „Turmonti”.<sup>566</sup> Saskaņā ar nolīguma 5. pantu visas celtnes un ierīces stacijā „Zemgale” un virzienā līdz valsts robežai (Latvijas – Polijas) tiks uzturētas priekšrakstos paredzētajā kārtībā<sup>567</sup>. Nolīgums pēc būtības ekonomisku apsvērumu dēļ atrisināja robežjautājuma strīdu starp Latviju un Poliju, kurš bija aizsācies jau 1919./1920. gadā un kura nesakārtotais jautājums bija tieši dzelzceļa līnijas Daugavpils – Zemgale izmantošanas noteikumi, kaut gan 1922. gadā noslēgtais pagaidu līgums netraucēja starpvalstu attiecībās jautājumā par dzelzceļa satiksmes izmantošanu abpusējos sakaros.

Latvijas dzelzceļš sev būtiskākās un ekonomiski pamatotās starpvalstu konvencijas par dzelzceļa satiksmi ar kaimiņvalstīm noslēdza no 1920. līdz 1929. gadam un starptautiskajā līmenī valsts dzelzceļš pievienojās starptautiskās satiksmes regulējošām konvencijām, kuras tiesiskās regulācijas akceptam iesaistījās liela daļa Eiropas un Āzijas valstu, tādējādi Latvijas dzelzceļš nepārprotami bija Eirāzijas kontinenta globālā dzelzceļa tīkla sastāvā. Dzelzceļa ekonomiskais faktors starptautiskajā un vietējā satiksmē nostiprinājās caur preču un pasažieru pārvadājumiem, jo neviens satiksmes elements Latvijā – autotransports, aviosatiksmē un iekšzemes ūdenstransports nevarēja nodrošināt dzelzceļam atbilstošus preču pārvadājumus starptautiskajā satiksmē.

Dzelzceļa saimnieciskajā darbībā noslēgtās konvencijas vai to neesamība starptautisko kravu un pasažieru pārvadājumu pieaugumu vai kritumu būtiski neietekmēja, to veidoja pavisam citi aspekti – politika, kopējās ekonomikas attīstības tendences, nevis dzelzceļa transporta nozari regulējošie starpvalstu tiesību akti.

No starpvalstu attiecību viedokļa neveiksmīgs bija konvenciju koncepts – nekad netika izveidota no ekonomisko attiecību pragmatisma viedokļa dzelzceļu

<sup>565</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1929. – Nr.7. – 120.lpp.

<sup>566</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1929. – Nr.7. – 3.pants. – 120.lpp.

<sup>567</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1929. – Nr.7. – 5.pants. – 121.lpp.

satiksmes konvencija starp Latviju, Igauniju, Lietuvu, Poliju un PSRS, ko noteica Polijas un Lietuvas sarežģītās starpvalstu attiecības un PSRS pieaugošā politiskā dominānce Baltijas reģionā 20. gs. 30. gados, kas ļāva PSRS diktēt savus noteikumus arī dzelzceļa tranzīta pārvadājumu tarifu jomā, jo Latvija, Igaunija, Lietuva un Polija nebija vienotas savā politiskajā un ekonomiskajā viedoklī.

Baltijas reģiona valstu iespējas un vēlmes nebija samērojamas ar PSRS iespējām manipulēt ar katras valsts saimnieciski ieinteresēto daļību tranzīta satiksmē ar PSRS virzienā no/uz Rietumeiropu.

### **3.2. Valsts un dzelzceļa resora intereses dzelzceļa transporta politikā**

Dzelzceļa izbūves sākumā 19. gs. 2. pusē Latvijas teritorijā preču pārvadājumu jomā dzelzceļa konkurenti bija pajūgu transports pa zemesceļiem un ūdensceļu transports. Minētie transporta veidi kā Krievijas satiksmes infrastruktūras elementi vairs nebija piemēroti jaunajam preču pārvadājumu apjomam valsts saimniecības straujās attīstības apstākļos – industrializācija, lauksaimniecības preču ražošana eksportam. Dzelzceļa tehniskajām iespējām kravu pārvadāšanas ziņā 19. gs. 2. pusē nebija konkurences, bet 20. gs. 20.-30. gados situācija bija vēl vairāk mainījies, jo par satiksmes infrastruktūras būtisku elementu arī Latvijā bija kļuvis autotransports, kas dzelzceļam noņēma preču kravu pārvadājumus.

Pirmā automašīna Latvijas teritorijā tika ieviesta 1896. gadā.<sup>568</sup> 1910. gadā Vidzemes guberņā un Rīgā bija reģistrētas 88 dažādas automašīnas, Kurzemē – 24, Latgalē – 11, bet 1914. gadā tikai Baltijas automobiļu un aeroklubu biedriem vien bija 122 vieglās automašīnas.<sup>569</sup> Savukārt pēc 1. pasaules kara postījumiem Latvijā civilajā dienestā bija tikai 6 lietojamas automašīnas, bet armijā nepilns 100.<sup>570</sup>

Autotransporta tiesiskā regulācija Latvijā sākās 1923. gadā, kad tika pieņemti Ministru kabineta „Noteikumi par automobiļu satiksmi”,<sup>571</sup> kas paredzēja „autotransporta īpašnieka civiltiesisko attiecību regulāciju ar valsti. I Vispārējie nosacījumi 1. atļaujas braukšanai ar automobiļiem izdod apriņķu priekšnieki un pilsētu prefekti, iepriekš pārbaudot automobiļu derīgumu braukšanai. Piezīme. Viena prefekta vai apriņķa priekšnieka izdota atļauja derīga visas valsts teritorijā”.<sup>572</sup>

<sup>568</sup> Andrejsons V. Ceļi Latvijā. - Rīga, 2009, 60.lpp.

<sup>569</sup> Ceļi Latvijā. – 61.lpp.

<sup>570</sup> Ceļi Latvijā. – 61.lpp.

<sup>571</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1923. – Nr.20 – 305.-306.lpp.

<sup>572</sup> Turpat, 305. – 306.lpp.

Dzelzceļa atbildība sabiedrības un visas valsts līmenī bija nesalīdzināmi augstāka par identiskām prasībām attiecībā uz autotransportu, kuram bija noteikta tikai tehniskās lietošanas specifikācijas ievērošana, kaut gan Latvijas zemes ceļiem<sup>573</sup> bija sabiedriska raksturs un tie nebija privātais īpašums, kur valstij nebūtu intereses gūt pietiekami lielu peļņu no autotransporta izmantošanas uz valsts ceļiem.

Latvijas Republikā zemesceļu uzraudzību veica 1922. gadā izveidotā „Šoseju un zemes ceļu valde”, kas nekontrolēja autotransporta plūsmas uzskaiti valsts ceļu tīklā, kā arī neveica nekādus pasākumus autotransporta tiesiskai regulācijai uzņēmējdarbības jomā. Latvijas ceļu veidu un izmantošanu noteica 1925. gadā Saeimā pieņemtais „Likums par zemes ceļiem”,<sup>574</sup> kurā minēts, ka „Publiskie ceļi ir tādi, kuri vajadzīgi vispārējai lietošanai un par tādiem atzīti no vietējām pašvaldībām un attiecīgām valdības iestādēm un kurus nevar noliegt lietot uz privātīpašuma pamata<sup>575</sup>”. Savukārt publiskie ceļi iedalījās vairākās šķirās:” I. šķiras ceļi: valsts ceļi, kurus uztur Satiksmes ministrija ar valsts līdzekļiem; II. šķiras ceļi: grantēti ceļi, kurus uztur bezmaksas klaušu kārtā un ar valsts palīdzību; III. šķiras ceļi: vienkāršie zemes ceļi, pa kurām uztur satiksmi ar vairākām saimniecībām vai kuri savieno divus augstākās šķiras ceļus un kurus uztur bezmaksas klaušu kārtā; IV. šķiras ceļi: vienkāršie zemes ceļi, kuri nobeidzas vienā saimniecībā un kurus uztur attiecīgo saimniecību īpašnieki”.<sup>576</sup>

Ceļi Latvijā bija<sup>577</sup> – jebkuras satiksmei izbūvētās teritorijas (autoceļi, prospekti, šķērsielas, veloceliņi u.c.). Latvijas republikas ceļus pārzināja 1919. gadā dibinātā Latvijas ceļu un būvju virsvalde; 1927. g. uz tās struktūrvienības bāzes

---

<sup>573</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1922. – Nr.11 – 240. – 241.lpp. Šoseju un zemes ceļu valdes uzdevums ir:

- a) Pārzināt, remontēt un uzturēt visas šosejas un to tiltus un caurtekas, izņemot tās šosejas, kuras atrodas pilsētas administratīvās robežās un pirms 1914. – 1918.g. uzturētas un remontētas ar vietējiem pilsētu līdzekļiem;
- b) Uzraudzīt no tehniskās puses un pārraudzīt zemes ceļu un tiltu labošanu un uzturēšanu, darbojoties šinī virzienā saskaņā ar vietējām pašvaldības iestādēm;
- c) Uz zemes ceļiem būvēt jaunus tiltus un izdarīt pie pastāvošiem tiltiem vajadzīgas pārbūves, kur tiltu garums pārsniedz 11 metrus;
- d) Remontēt un uzturēt visus tiltus, garākus par 75 metriem;
- e) Apstiprināt un vajadzības gadījumā izstrādāt arī tādu tiltu projektus, kurus būvē vietējās pašvaldības iestādes;
- f) Būvēt jaunus vispārīgai lietošanai nepieciešamus ceļus un uz tiem vajadzīgos tiltus.

<sup>574</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1925. – Nr.4 – 67. – 69.lpp.

<sup>575</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 67.lpp.

<sup>576</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 68.lpp.

<sup>577</sup> Latvijas enciklopēdija. SIA „Valērija Belokoņa izdevniecība”, 1.sēj. - Rīga, 2002., 927.lpp., 870.lpp.

izveidoja Šoseju un zemesceļu departamentu.<sup>578</sup> 20. gs. 20.-30. gados Latvijas ceļi bija sadalīti 1. šķiras jeb valsts ceļos (šosejas, bruģi un daļa grantēto ceļu), 2. šķiras ceļos (pārējie grantētie ceļi), 3. šķiras ceļos (zemesceļi, kas savienoja saimniecības vai 2.augstākās šķiras ceļus) un 4. šķiras ceļos (parastie zemesceļi). 1. šķiras ceļus uzturēja Latvijas Republikas Satiksmes ministrija, 2. šķiras ceļi tika uzturēti ceļa kļaušu kārtā ar nelielu valsts palīdzību, 3. šķiras ceļi – vienīgi kļaušu kārtā. 1.- 3. šķiras ceļus izbūvēja un uzturēja Ceļu un būvju virsvalde (no 1927. gada Šoseju un zemesceļu departaments). 20. gs. 20. gados Latvijā bija 1713.3km 1. šķiras ceļu (737.6km šoseju, 157.7km bruģa, 818km grants ceļu), 15 330km 2. šķiras ceļu un 9607.7km 3. šķiras ceļu. 1929. gadā Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas ietvaros lauku ceļu uzlabošanai tika nodibināts Ceļu fonds. Tā budžetu veidoja ienākumi no piemaksām pie dzelzceļa tarifa un alkoholisko dzērienu tirdzniecības nodokļa un mehānisko satiksmes līdzekļu nodokļi. 1940. gadā Šoseju un zemesceļu departamenta pārziņā bija 11 483km ceļu (t.sk. 326km ceļu ar melno segumu, 1779km šķembu un „krīzes” šoseju un aptuveni 3000 tiltu).

Latvijas Republikā izbūvētais ceļu tīkls no 1919. līdz 1938. gadam norādīts tabulā:<sup>579</sup>

### 3.1.Latvijas publisko ceļu tīkls 1918. – 1938.g.

Gadi	Valsts uzturamie ceļi			Kļaušu ceļi km	Pavisam km	Dzelzceļa tīkla kopgarums kilometros
	Šosejas un bruģēti, km	Grantēti km	Kopā km			
1918. – 1920.	703	-	703	21.480	22.183	<b>2741</b> <sup>580</sup>
1923	704	2	706	21.480	22.186	<b>2610</b>
1928	804	423	1.227	24.940	26.167	<b>2709</b>
1933	1.370	6.274	7.664	23.710	31.354	<b>2956</b>
1938	1.774	9.217	10.991	23.522	34.513	<b>3349</b>

Tabulā<sup>581</sup> ietvertie rezultatīvie rādītāji parāda ceļu kopgaruma, šoseju un bruģēto ceļu pieaugumu, ko 20. gs. 30. gados bija izsaucis straujš autotransporta satiksmes intensitātes pieaugums. Ceļu tīkla pieaugumu izraisīja arī cariskās Krievijas

<sup>578</sup> Noteikumi par satiksmes ministrijas šoseju un zemes ceļu departamentu.//Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1927. – Nr.20 – 585.lpp.

<sup>579</sup> Einbergs B. Satiksme Latvijā, senāk un tagad.//Ceļš un satiksme. Neoficiālā daļa. – 1938. – Nr.15 – 124.lpp.

<sup>580</sup> Piezīme. 1920. gads.

<sup>581</sup> Tabulās darba 3.un 4.nodaļā kā atskaites periods rezultatīvajiem rādītājiem norādīts vidēji 5 gadi.

interesēm pakārtotā sauszemes ceļu infrastruktūra,<sup>582</sup> kas nereti nebija piesaistīta Latvijas ekonomiskajām un sociālajām interesēm, tāpēc Latvijas Republikas laikā ceļu infrastruktūras uzlabošana galvenokārt bija vērsta uz valsts iedzīvotāju nodrošināšanu ar kvalitatīvu sauszemes ceļu infrastruktūru. Attiecībā uz dzelzceļa transportu tā sliežu ceļa kopgarums vidēji bija tikai 10% no kopējā sauszemes ceļu garuma, bet pārvadāto kravu un pasažieru daudzums attiecībā uz 1km dzelzceļa sliežu un 1km sauszemes ceļu bija par labu dzelzceļa pārvadājumiem. Autotransports pārvadāja lielāku pasažieru skaitu, bet šie pārvadājumi bija raksturīgi tikai reģionālajiem centriem satiksmē ne tālāk kā 40 -50 km. Dzelzceļa sliežu ceļa 1km pārvadājumu veikšanai tika izmantots pilnvērtīgāk, jo tā bija būvēts dzelzceļš, lai gūtu maksimālu peļņu un nodrošinātu valsts iedzīvotāju tiesības izmantot dzelzceļa pakalpojumus un to pieejamību. Sauszemes ceļi bija veidojušies vairāku gadsimtu garumā ar atšķirīgu lietojumu un izbūves mērķi, kā rezultātā nereti vēsturiski ekonomiski un sociāli aktīviem sabiedriskajiem ceļiem 20.gadsimtā vairs nebija tādas nozīmes, kā laikā, kad tos būvēja.

Ceļa klaušas Latvijā bija<sup>583</sup> – lauku zemju īpašnieku pienākums piedalīties valsts ceļu tīkla uzturēšanā Latvijā no 1918. līdz 1940. gadam. Ceļu klaušas bija uzliktas visiem ceļu īpašniekiem visos pagastos. Lauku zemju īpašniekiem par saviem līdzekļiem un ar savu darbaspēku bija jāuztur kārtībā valsts nozīmes ceļi, kas šķērsoja viņu privāto īpašumu. Ceļu klaušu apjomu kopā ar pagastu pašvaldībām noteica LR Ministru kabinets ar saviem likumdošanas aktiem. Līdz 1923. gadam zemes īpašniekiem klaušu kārtā bija jāpiedalās visu valsts nozīmes ceļu uzturēšanā. Sākot ar 1923. gadu, sakarā ar strauju autotransporta kustības attīstību 1. kategorijas ceļu uzturēšanu pārņēma valsts. 2. un 3. šķiras ceļu uzturēšanai turpmāk saglabājās ceļu klaušu kārtība līdz pat 1940. gadam. 1939. gadā par valsts līdzekļiem uzturēja 1/3 ceļu, bet ceļa klaušu kārtā – 2/3 ceļu. 1935. gadā Ministru kabinets pieņēma likumu,<sup>584</sup>

---

<sup>582</sup> Melnaksnis J. Žurnāla „Ceļš un satiksme” uzdevumi un mērķi. //Ceļš un satiksme. Oficiālā daļa. – 1938. – Nr1 – 4.lpp.//„Mūsu zemes ceļu tīkls tomēr ne sava garuma, ne arī izbūves ziņā neatbilst mūsu valsts kulturālai attīstībai. Tas izskaidrojams ar to, ka laikmetā, kad bijām ietilpināti Krievijas valsts teritorijā, šī valsts nebija ieinteresēta mūsu zemes ceļu tīkla izveidošanā. No krievijas mantotais šoseju tīkls sava virziena ziņā mūsu apstākļos nevar tikt simtprocentīgi izmantots, jo mūsu saimnieciskās dzīves izsautie kustības virzieni ir citādi, nekā min. krievu laikā būvētajām šosejām. Un tāpēc mums pašiem no jauna bija un ir jāizveido mūsu ceļu tīkls”.

<sup>583</sup> Latvijas enciklopēdija. SIA „Valērija Belokoņa izdevniecība”, 1.sēj. - Rīga, 2002., 927.lpp., 870.lpp.

<sup>584</sup> Likums par zemes ceļiem Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1935. – Nr.14 – 212.lpp.

kas atļāva pagastu pašvaldībām ceļu darbu veikšanai par samaksu<sup>585</sup> piesaistīt privātuņēmējus. 1939. gadā šādā veidā tika uzturēti 2750km (11% no kopskaita) lauku ceļu.

1923. gadā izdotos „Noteikumus par automobiļu satiksmi”<sup>586</sup> būtiski papildināja 1925. gadā Saeimas pieņemtais „Likums par satiksmes uzturēšanu uz ielām, šosejām un zemes ceļiem ar automobiļiem un citiem mechaniskiem satiksmes līdzekļiem”<sup>587</sup> kas atcēla iepriekšējos Ministru kabineta izdotos noteikumus un pirmo reizi Latvijas Republikā regulēja autotransporta izmantošanu un komerciālo darbību.<sup>588</sup> 1928. gadā sekoja jauna Saeimas likumdošanas iniciatīva, kas pēc savas būtības ir juridiskais kāzuss, jo paredz dzelzceļu līdz maksājumu ceļu uzturēšanai, par kuriem pārvietojās lielākais dzelzceļa konkurents – autotransports. Likums „Pārgrozījumi un papildinājumi likumā par zemes ceļiem”<sup>589</sup> papildināts ar autotransporta īpašniekiem saistošiem noteikumiem attiecībā uz komerciālo darbību un uzliek par pienākumu dzelzceļam iemaksāt Ceļu fondā no saviem ieņēmumiem.

1928. gada jūnijā Latvijas Republika akceptē starptautisko tiesību normas par autotransporta izmantošanu satiksmes un komerciālajā darbībā, pieņemot tiesību aktu „Likums par starptautisko konvenciju par automobiļu kustību”<sup>590</sup>kas nosaka:

<sup>585</sup> Inženieris J.Melnalksnis. Klaušu ceļu labošana.//Ceļš un satiksme. Oficiālā daļa.– 1938. – Nr.11 – 73.-75.lpp.// „Neskatoties uz pagastu valžu un departamenta rajonu darbinieku pūlēm – iedalīt labojamos gabalus tā, lai izpildāmo klaušu darba vērtība būtu vienmērīgi sadalīta labotājam, vismaz vien pagasta robežās, praktiski tomēr to nav iespējams izpildīt. Šī darba vērtība atkarīga no grunts (ceļu klātnes – autors) – māls vai smiltis, no apkārtnes (mežs, laiks, pļava), no kustības apmēriem (intensitātes – autors) – pilsētas vai ciema tuvums, no grants pievešanas attāluma un arī no ceļā gabala attāluma no labotāju dzīvesvietas, un tāpēc saprotams, ka tik daudz apstākļus pie labākās gribas nav iespējams pilnīgi novērtēt un saskaņā ar tiem taisnīgo noteikt labošanas apmēru, respektīvi, labojamā gabala (ceļa – autors) garumu Pēc departamenta ieskata vienīgā un vislabākā iespēja te ir – pagastiem pašiem pāriet no naturālām ceļu klaušām uz labošanu par naudu, iekasējot šim nolūkam nepieciešamās summas no ceļu klaušu pildītājiem samērā ar viņu nekustamās mantas vērtību”.

<sup>586</sup> Noteikumi par automobiļu satiksmi.// Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1923. - Nr.20. – 305. – 306.lpp.

<sup>587</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1925. – Nr.20 – 347.-348.lpp.

<sup>588</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1925. – Nr.20 – 347.-348.lpp.//”1.Braukšanas atļaujas automobiļiem vai motocikliem izdod apriņķu priekšnieki vai pilsētu prefekti pēc viņu derīguma pārbaudīšanas sevišķās komisijās ar pašvaldības pārstāvju līdzdalību.3.Katram automobiļa, motocikla un citu mehānisko satiksmes līdzekļu īpašniekam jāmaksā attiecīgai pašvaldībai par labu sevišķs nodoklis, kāds paredzēts pašvaldību likumos.4.No nodokļa maksāšanas atsvabināmi automobiļi, kurus lieto savām vajadzībām:1) valsts iestādes un amatpersonas;2) pilsētu un lauku pašvaldības;3) ārvalstu diplomātiskie pārstāvji;4) Sarkanā Krusta un ugunsdzēsēju iestādes.

<sup>589</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1928. – Nr.12 – 353.lpp.// „21 Pie Satiksmes ministrijas nodibina ceļu fondu, kurā iemaksājami: 3% piemaksas pie pastāvošā tarifa uz preču, bagāžas un pasažieru pavadāšanas pa visiem Latvijas dzelzceļiem, izņemot preču un pasažieru pavadījumus uz valsts rēķinu, par kuriem piemaksa nav ņemama. Nodokļi no alkoholisko dzērienu realizācijas, automašīnu ikgadējās nodevas no bruto masas un saimnieciskās darbības, dažādas nodevas par ceļu labošanu un uzturēšanu”.

<sup>590</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1928. – Nr.15. – 449.lpp.

Ar šo likumu pieņemta un apstiprināta „*Parīzē 1926.gada 24.aprīlī sastādītā un Latvijas Republikas pilnvarotā pārstāvja parakstīta konvencija par automobiļu kustību*”<sup>591</sup>. *Starptautiskā konvencija par automobiļu kustību.2.pants. Šīs Konvencijas nosacījumu nozīmē par automobiļiem uzskatāmi visi braucamie līdzekļi ar mehānisku pašbraukšanas ierīci (motors – aut.), kas brauc pa publiskiem ceļiem, nebūdami saistīti ar sliežu ceļu, un kas pārvadā cilvēkus vai preces*”.<sup>592</sup>

Nezināma autora sastādītajā ziņojumā par autosatiksmi Latvijā (dokuments datēts – 09.08.1934.) aprakstītas kopējās tendences autosatiksmes attīstībā Latvijas Republikā 20. gs. 20. gados/30. gadu sākumā “ar 1923. gadu atļaujas braukšanai ar automobiļiem izsniedz aprīņķu priekšnieki un pilsētu prefekti un šīs atļaujas ir derīgas visā valstī. 1928. g. pie LR SM nodibina *Ceļu fondu*”<sup>593</sup> un līdz ar to autotransporta īpašniekam par vienu vienību jāmaksā ikgadējais nodoklis, vidēji 10LVL par vienas autotransporta vienības 100kg, izņemot preču transportu, kas tiek izmantots komerciālajos nolūkos un tam tiek piemērota 25% atlaide nodoklim. Pastāv piespiedu spirta piejaukšanas noteikumi: vasarā jāpiejauc 50%, bet ziemā 33%. Spirta piemaisījums nesadārdzina degvielas cenu”.<sup>594</sup>

Valsts, taupot valūtu, kas tika izdota par degvielas iepirkumu ārzemēs ar pieaugošu patēriņu bija spiesta ar speciāliem likumdošanas aktiem noteikt spirta piemaisījumu degvielai. Pirmie bija „Noteikumi par spirta piejaukšanu degvielām”,<sup>595</sup> kas ar labojumiem un papildinājumiem 1931. gada jūnijā tika pieņemti kā „Likums par spirta piejaukšanu degvielām”,<sup>596</sup> kurš spirta lietošanas mērķa ziņā ir identisks iepriekš izdotajiem noteikumiem. Autotransporta izmantošanu noteicošā likumdošana Latvijas Republikā 20. gs. 30. gados apstājās un šāds stāvoklis saglabājās līdz pat valsts neatkarības zaudēšanai. Pastāvēja vairākas autotransporta lobiju un dzelzceļa iniciētas likumdošanas iniciatīvas, kas tā arī nekad netika realizētas.

Autotransporta vienību skaits 20. gs .20. gadu beigās strauji palielinājās, kas atspoguļots tabulā:

<sup>591</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1928. – Nr.15 – 449.lpp.

<sup>592</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1928. – Nr.15 – 464.lpp.

<sup>593</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1928. – Nr.12 – 353.lpp.

<sup>594</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3697.l., 12.lp.

<sup>595</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1931. – Nr.2 – 7.lpp.// „Visām personām un iestādēm, kas ievēd no ārzemēm vai ražo iekšzemē degvielas (2.p.), pirms to izlaišanas apgrozībā jāpiejauc pēc tilpuma uz katrām trim daļām degvielas vien daļa absolūtā spirta”.Degvielas, kurām absolūtais spirts piejaucams, nosaka finanču ministris”.

<sup>596</sup> Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1931. – Nr.14. – 585.lpp.



### 3.2. Autotransporta un dzelzceļa ritošo salīdzinošu vienību skaits Latvijā no 1920. gada līdz 1933. gadam<sup>597</sup>

Gads	Vieglais autotransports	Autobusi	Preču autotransports	Kopā	Preču vagoni	Pasažieru vagoni
1920	Nav datu	Nav datu	8	8	4 260	362
1925	758	144	354	1256	7 080	635
1930	2140	344	1486	3970	10 677	818
1933	1826	245	1258	3329	10 274	865

Kā parāda tabulā ietvertie statistikas dati par autotransporta vienību skaitu izmantošanu privātajā un publiskajā satiksmē, kā arī preču pārvadājumos, autotransporta vienību skaits būtiski palielinās 20. gs. 20. gadu otrajā pusē, bet nedaudz samazinās 30. gadu sākumā, kad arī Latviju skar vispārējā pasaules ekonomiskā krīze un samazinās ekonomikas kapacitāte un līdz ar to arī kravu un pasažieru pārvadājumi. Vēstures avotos nav pieejami precīzi dati par kravu pārvadājumu celstspēju autotransportā un sēdvietu skaitu pasažieru pārvadājumos, bet, salīdzinot ar dzelzceļa ritošā sastāva skaitu, autotransports pat kopumā nevarēja pārvadāt tik daudz kravu un pasažieru vienlaicīgi, kā tas bija iespējams dzelzceļa transportā. Latvijas dzelzceļa galvenais direktors A. Rode 1930. gadā rakstīja, ka „viens pasažieru vilciens var pārvadāt 600 – 700 pasažieru, vai tiem nepieciešami 30 autobusi, tāpat kravu pārvadājumos viens vilciena sastāvs varēja uzņemt 1000 tonnu smagu kravu, kam būtu nepieciešami aptuveni 200 preču automašīnas (vidējā kravnesība 3 – 5 tonnas)”.<sup>598</sup>

Vienā, regulāri kursējošā pasažieru vilciena sastāvā vienmēr bija vairāk sēdvietu, nekā vismodernākajā autotransporta līdzeklī pieejamās sēdvietas. To skaits Latvijas dzelzceļa pasažieru pārvadāšanai domātajos vagonos no 1920. līdz 1939. gadam<sup>599</sup> pieauga no 12 755 sēdvietām 1920./1921. gadā līdz 39 706 sēdvietām 1938./1939. gadā.

Tomēr autotransporta kursēšanas biežums, iespēja mainīt virzienu, pieejamība vietās, kur nebija dzelzceļa transporta un autotransporta kā jauna satiksmes līdzekļa pievilcība, ļāva autotransportam nodrošināt lielākus pasažieru pārvadājumus nekā pa dzelzceļu. Autotransporta pārvadāto pasažieru skaits no 1930. līdz 1939. gadam<sup>600</sup>

<sup>597</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3697.l., 13.lp.

<sup>598</sup> Ekonomists. – 1930. – Nr.3 – 91.lpp.

<sup>599</sup> Tabula izveidota izmantojot: Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats 1938./1939. – Rīga, 1940. – 72. – 73.lpp.; Valsts statistiskā gada grāmata 1921 – 1939 (19 izdevumi); Latvijas valsts dzelzceļu gada pārskats (1920./1921. – 1925./1926.) un Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats (1926./1927. – 1938./1939.).

<sup>600</sup> Tabula aprēķināta pēc Latvijas statistiskās gada grāmatas no 1931.līdz 1939.gadam. – Rīga, 1931. – 1939 (9 izdevumi).

palielinājās no 22 786 476 pasažieriem 1930. gadā līdz 32 049 525 pasažieriem 1939. gadā.

Pārvadāto pasažieru skaits bija pārsvarā piederīgs pilsētu pasažieru pārvadājumiem. Savukārt lauku autobusu līnijas sliktāku ceļa apstākļu un pasažieru skaita dēļ pasažieru pārvadājumi bija izteikti mazāki. Pirmās lauku autobusu līnijas nodibinājās ap 1923. gadu. Autobusi uz tām bija stipri nestabili, samērā mazi, ar nedaudz sēdvietām, bieži bojājās, un vispār satiksme uz šīm līnijām bija neērta.<sup>601</sup>

### 3.3.Lauku autobusu satiksmes attīstību no 1929. līdz 1937.gadam raksturo šāda tabula<sup>602</sup>

Darbības gads	Līniju skaits	Līniju kopgarums kilometros	Autobusu skaits	Nobraukto autobusu/km skaits	Pārvadāto pasažieru skaits
1929	64	3.892	103	4.111.000	1.214.000
1930	90	5.571	160	5.647.000	1.894.000
1931	121	6.359	177	5.757.000	1.763.000
1932	91	4.776	142	4.864.000	1.596.000
1933	73	3.859	115	3.802.000	1.433.000
1934	69	3.755	110	3.564.000	1.619.000
1935	71	3.631	135	3.690.000	1.906.000
1936	71	3.376	135	3.837.000	2.230.000
1937	79	3.582	138	4.339.000	2.944.000

Tabulā ietvertie rezultatīvie rādītāji demonstrē, ka transporta pakalpojumu jomā autobusu līnijas pēc pārvadāto pasažieru skaita bija populāras lauku iedzīvotāju vidū. Šajā laika posmā arī sākās asa konkurence starp dzelzceļa transportu un autotransportu, kuru daļēji veicināja arī nesakārtotā juridiskā bāze par autotransporta izmantošanu Latvijā, jo likumdevējs nav paredzējis strauju autotransporta pieaugumu un nav sagatavoti regulējošie noteikumi, kas novērstu brīžam aso konkurences cīņu starp satiksmes infrastruktūras nozīmīgajiem elementiem – dzelzceļu un autotransportu. Domstarpības starp abiem kravu un pasažieru pārvadātājiem nereti tika risinātas publiskajā telpā, masu medijos, kā arī valsts iestādēs, bet, neskatoties uz autotransporta pārvadātāju atsevišķiem panākumiem vai labāku publisko attiecību kampaņu, dzelzceļš tomēr palika stratēģiskais valsts satiksmes infrastruktūras elements, kuram priekšrocības, pateicoties pārvadājumu drošībai un stabilitātei, kā arī pārvadājumu kapacitātei, palika valstiskā līmenī deleģētas lielākas, nekā privātajām autotransporta īpašnieku firmām, kurām nereti galvenais bija tikai maksimāla peļņas gūšana, nevis pārvadājumu drošība, ātrums un pasažieru komforts.1923. gadā izdotie

<sup>601</sup> Ceļš un Satiksme. – 1938. – Nr.3 - Neoficiālā daļa, „Lauku autobusu satiksmes attīstība Latvijā”, Inž E. Libmanis, šoseju un zemes ceļu departamenta autosatiksmes nodaļas vadītājs. 24.lpp.

<sup>602</sup> Turpat, 24.lpp.

„Noteikumi par automobiļu satiksmi”<sup>603</sup> (papildināts 1925. gadā<sup>604</sup> un 1931. gadā<sup>605</sup>)  
ievieš noteiktību arī regulārajā satiksmē.

Sevišķi aktīva dzelzceļa un autotransporta uzņēmēju vēlme sakārtot savstarpējās attiecības likumos vērojama 20. gs. 30. gadu otrajā pusē, kad izteiktāka bija pieaugošā autotransporta konkurence. Latvijas dzelzceļi pēc būtības nenoliedz autotransporta pastāvēšanas tiesības Latvijas Republikā, bet tikai vēlas, lai autotransporta pasažieru un kravu pārvadājumi būtu saskaņoti ar dzelzceļu, nevis konkurētu ar līdzcērtīga tipa pārvadājumiem uz paralēli šosejām uzbūvētajām dzelzceļa līnijām. Dzelzceļa resora darbinieki aicināja Latvijas valdību atrisināt autotransporta darbības likumdošanas veidā. 1932. gada 18. septembrī Rīgā norisinājās Dzelzceļnieku biedrības organizētā amatnieku un strādnieku pārstāvju konference.<sup>606</sup>

Konferences lēmumā norādīts: *„Lūgt valdību spert sekojošus soļus automobiļu konkurences apkaršanai: izdot likumdošanas aktus, kas paredz tādu pašu juridisko atbildību par kravu un pasažieru pārvadājumiem, kāda tā ir noteikta dzelzceļam, lai bez atļaujām (koncesijām) netiktu pieļauta pasažieru pārvadāšana, auto satiksmē un dzelzceļa satiksmē par pārvadājumiem noteikt vienādu veduma maksu, slēgt komerciāli izmantojamā transporta kustību pa dzelzceļam paralēlajām šosejām Rīga – Jelgava un Rīga – Jūrmala, kas radīja vislielāko konkurenci valsts dzelzceļu īstenotajiem preču un pasažieru pārvadājumiem”*.<sup>607</sup> Dzelzceļnieku biedrības centrālā valde iesniedza arī Ministru kabinetā un Saeimā memorandu,<sup>608</sup> sagatavotu uz konferences lēmuma bāzes *„Latvijas Dzelzceļnieku biedrība, kā 6000 organizēto dzelzceļnieku pārstāve, griežas pie Jums ar šo memorandu un lūdz Jūsu gādību un atbalstu zemāk aprādītā jautājuma steidzamai nokārtošanai”*.<sup>609</sup>

Ietekmīgās Dzelzceļnieku biedrības pārstāvis K. Upīts raksta, ka *„Būtu aplami cīnīties pret automobili kā jaunu un samērā ērtu satiksmes līdzekli. Tā būtu cīņa pret tehnikas progresu. Ja viņu darbība tiek saskaņota ar dzelzceļa darbību, tad*

<sup>603</sup> Noteikumi par automobiļu satiksmi.// Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1923. – Nr.20. – 449.lpp.

<sup>604</sup> „Likums par satiksmes uzturēšanu uz ielām, šosejām un zemes ceļiem ar automobiļiem un citiem mehāniskiem satiksmes līdzekļiem.// Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1925. – Nr.20. – 347. – 348.lpp.

<sup>605</sup> Likums par zemes ceļu satiksmi.//Valdības Vēstnesis. – 1931. – Nr.61.

<sup>606</sup>Redakcija.Vai būs darbs un maize dzelzceļu amatniekiem un strādniekiem? Redakcija.//Dzelzceļnieks. – 1932. – Nr.19 – 2.lpp.

<sup>607</sup> Dzelzceļnieks. – 1932. – Nr.19 – 6.-7.lpp.

<sup>608</sup> Dzelzceļnieku biedrības memorands automobiļu konkurences lietā.// Dzelzceļnieks. – 1932. – Nr.20 – 2.-4.lpp.

<sup>609</sup> Dzelzceļnieks. – 1932. – Nr.20 – 2.lpp.

tie var nākt mūsu zemei tikai par svētību. Tomēr nedrīkst aizmirst vienu apstākli, kas visai krīt svarā mūsu valsts saimnieciskajai dzīvei. Tas ir tas apstāklis, ka automobilis ir ārzemju ražojums. Iepirkdami viņus, mēs dodam darbu citu zemju strādniekiem<sup>610</sup>”. No valsts ekonomikas viedokļa raksta autoram ir taisnība, jo automašīna patērēja ļoti daudz ārvalstu izcelsmes izejvielas un preces, bet „Dzelzceļu vagonus un pēdējā laikā arī lokomotīves mēs turpretim būvējam tepat uz vietas Latvijā. Kā kurināmo dzelzceļi pēdējā laikā patērē malku un ogles izlieto galvenā kārtā tikai ātrvilcieniem”<sup>611</sup>. Tomēr arī dzelzceļnieku vidū nebija vienprātības par Latvijas dzelzceļa un autotransporta savstarpējo konkurenci, un Dzelzceļnieku biedrībai opozīcijai esošā Dzelzceļnieku savienība savā laikrakstā „Dzelzceļnieku Domas”<sup>612</sup> pauda uzskatu, ka „Latvijas satiksmes politikas lāsts ir bijis un ir vēl tagad divu lielu resoru – šoseju un zemes ceļu departamenta un dzelzceļu virsvaldes nesaskaņotā rīcība jaunu ceļu izbūvē. Parasta parādība: ja kur tiek iesākta jauna dzelzceļa būve, tad līdztekus dzelzceļam ar lielu steigu tiek būvēta arī šoseja”<sup>613</sup>. No satiksmes infrastruktūras ilgtermiņa attīstības viedokļa jaunu ceļu būvniecībā netālu no dzelzceļa līnijām nav uzskatāma par nosodāmu parādību,<sup>614</sup> jo dzelzceļam nepieciešami pievedceļi, pa kuriem tiek piegādātas preces vai pasažieri dzelzceļu pārvadājumiem. Dzelzceļš ne vienmēr varēja nodrošināt pasažieru un kravu uzņemšanu kādā apdzīvotajā vietā un tieši tās centrā, nereti tam nebija nodrošināti nepieciešamie apstākļi, vai šāda situācija bija izveidojusies vēsturiski, vai ģeogrāfiskā faktora dēļ, un dzelzceļam bija nepieciešamas tādas atbalsta funkcijas, ko varēja pildīt jaunuzbūvētie ceļi un autotransports.

Dzelzceļa galvenais direktors K. Bļodnieks arī izvirzīja retorisku jautājumu par autotransporta iespējām aizvietot dzelzceļa transportu atbildot uz autotransporta pārstāvju pārmetumiem par mazo pasažieru skaitu vilcienu vagonos. K. Bļodnieks rakstīja, ka „Galīgi nepareizs ir apgalvojums, ka mūsu apstākļos tuvsatiksmes vilcienu kustība dzelzceļiem neatmaksājās. Pasažieru vilcieni, pastāvot lētiem tarifiem, dod peļņu taisni tur, kur ir masu pasažieru pārvadājumi, kā piemēram uz

<sup>610</sup> Upīts K. Mūsu satiksmes politika sāk ievirzīties normālās slīdēs. // Dzelzceļnieks. – 1935. – Nr. 1 – 3. lpp.

<sup>611</sup> Dzelzceļnieks. – 1935. – Nr. 1 – 3. lpp.

<sup>612</sup> Dzelzceļnieku Domas. Iznāca 1932 – 1934.

<sup>613</sup> Līnijas darbinieks Kā cīnās ar auto konkurenci. // Dzelzceļnieku Domas. – 1933. – Nr. 14 – 9. lpp.

<sup>614</sup> Dzelzceļu un autosatiksmes politika Latvijā. Diplomdarbs., stud. oec. Pēteris Sukse, matr. 4789, 1938. g. – 69. lpp. // “Motorsatiksmē ir elastīgāka, tādēļ arī vieglāk pārvar preču sastrēgumus un saimniecisko krīzi. Automobilis var viegli nogādāt ikkatrā vietā, kur rodas preču sablīvējums. Motorsatiksmē labāk piemērojas individuālām prasībām. Motorsatiksmē neprasa lielu, smagu un dārgu pārvaldes aparātu. Šī iemesla dēļ motorsatiksmē uzrāda zemākus ekspluatācijas izdevumus”.

*līnijām Rīga – Jūrmala (lielāks pasažieru skaits vasarā – autors), Rīga – Jelgava, Rīga – Sigulda, Rīga – Ogre. Uz šīm līnijām tuvsatiksmē aizņemts 50-70% no sēdvietu skaita, kamēr tālsatiksmes tranzīta vilcienos aizņemts caurmērā 30% no sēdvietām un gala punktos vairs tikai 10%. Rīgas apkārtnes tuvsatiksmes līnijas ir saimnieciski visizdevīgākās, jo dod dzelzceļiem peļņu”.*<sup>615</sup> Raksta autors būtībā atsedz vēsturiski noteikto dzelzceļa pasažieru pārvadājumu problēmu, kas Latvijā ietver vienu dzelzceļa satiksmes mezglu – Rīgu, kurai pakārtota visa pārvadājumu statistikas sistēma. Valsts galvaspilsēta neapšaubāmi ir valsts lielākais sociālās un saimnieciskās dzīves centrs, kas var būt par atskaites punktu dzelzceļa pārvadājumos, bet no citiem valsts reģionālajiem centriem izejošajā un ienākošajā dzelzceļa satiksmes pārvadājumu statistikā neeksistē jēdziens tuvsatiksmē, tā ir attiecināma tikai uz Rīgu un tās aptuveni 50-70km apkārtni dzelzceļa līnijās. Protams, reģionālie dzelzceļa pārvadājumi no tādiem mezgliem kā Daugavpils, Vecgulfene, Krustpils, Liepāja un Ventspils nevarēja konkurēt ar Rīgas – Jūrmalas dzelzceļa līnijas noslodzi, it sevišķi, vasaras periodā, bet šiem pārvadājumiem bija vienmērīga pasažieru pārvadājumu statistika atskaites gada laikā un šo reģionālo dzelzceļa mezglu tuvsatiksmes līnijas pārklājās ar šaursliežu dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem. Rīgas mezglā un tam piesaistītajā tuvsatiksmē bija tikai platsliežu dzelzceļa līnijas, kuru pārvadājumu kapacitāte bija lielāka nekā reģionālajiem dzelzceļa mezgliem, bet tā bija mazāka attiecībā uz dzelzceļa infrastruktūras piesaisti plašākā reģionālajā kontekstā, jo uz Rīgas dzelzceļa tuvsatiksmes līnijām netiecās neviena šaursliežu dzelzceļa līnija.

Savukārt ekonomikas jautājumos nozīmīgā žurnāla „Economists” galvenais redaktors J. Bokalderis piedāvāja autotransporta konkurences jautājumu kontekstā aizvietot 600mm platuma dzelzceļa līnijas ar autotransporta pārvadājumiem,<sup>616</sup> jo tās bija dārgas ekspluatācijā un dzelzceļam nesa tikai zaudējumus. Ņemot vērā 600mm dzelzceļa transporta ģeogrāfiju un slikto sliežu ceļa klātnes pamatni, bija nepieciešami lieli kapitālieguldījumu šādu ceļu pārbūvēšanai par autotransporta satiksmes ceļiem.

Vidutāja lomu nereti uzņēma Latvijas Tirdzniecības un Rūpniecības kamera. Savstarpējā sarakstē un viedokļu aizstāvībai nereti tika izmantoti arī starptautisko organizāciju pieņemtie lēmumi par autosatiksmes organizēšanas un to konkurences ar dzelzceļu juridisko bāzi. Piemēram, Starptautiskās Tirdzniecības kameras Parīzes

<sup>615</sup> K.Bļodnieks Vai automobiļi var atvietot dzelzceļus?//Dzelzceļnieks. – 1933. – Nr.3 – 2.lpp.

<sup>616</sup> Bokalderis J. Automobiļis un dzelzceļš mūsu nākotnes transportā. – Economists. – 1936. – Nr.3 – 96.lpp.

kongresā pieņemtās rezolūcijas<sup>617</sup> automobiļu un dzelzceļu problēmā. (Parīze, 1935. gada jūnijs, tulkojums latviešu valodā, pasvītrojums oriģinālā).

Pilnīgi izpētot jaunāko laiku automobiļu un dzelzceļa transporta attīstību, kamera (LTRK) apkopoja automobiļu, dzelzceļu un to lietotāju pārstāvju izteiktos padomus<sup>618</sup>. LTRK uzskatīja, ka no šo konsultāciju publicētiem rezultātiem attiecīgās valsts iestādes var atvasināt principus, kādiem jāvalda sauszemes transporta organizācijā. Šo principu piemērošana sīkumos dažādās valstīs var būt atšķirīga, bet visumā kamera uzskata, ka atkarībā no dažādo valstu ģeogrāfiskās, ekonomiskās un sociālās struktūras šos principus var definēt šādi: „*Nepieciešamas saskaņot automobiļu un dzelzceļa darbību, lai novērstu pārmērīgu konkurenci starp šiem diviem transporta veidiem, kas abiem sagādātu nelaimīgas sekas*<sup>619</sup>; *dzelzceļiem jāmaksā vienīgi nodokļi, kas sedz viņu izdevumus valstij*<sup>620</sup> *un Dzelzceļiem jāatļauj pilnīgi vai daļai attiekties no to līniju ekspluatācijas, kas dod vislielākos zaudējumus, ja šīs līnijas apkalpo citi transporta līdzekļi*”.<sup>621</sup>

Principā dokumentam bija rekomendējošs raksturs, jo visā Eiropā automobiļu konkurence līdz šim valdošajam dzelzceļa transportam kā lielākajam preču kravu un pasažieru pārvadātāju operatoram nav vēl pietiekami novērtēta un tas darāms tikai ieteikuma formā, kā sakārtot juridiski normatīvo bāzi pieaugošās autotransporta un dzelzceļa transporta konkurences apstākļos. Katrā Eiropas valstī bija atšķirīgs autotransporta vienību skaits un tādejādi atbilstoši rezolūcijai katra valsts varēja piemērot specifisku likuma bāzi autotransporta izmantošanas regulējošiem pasākumiem uzņēmējdarbībā, atbilstoši valsts ekonomiskajai politikai un tautsaimniecības prasībām un iespējām, kā galveno uzsverot iedzīvotāju tiesības izmantot lētu transportu kā pārvietošanās un preču piegādes līdzekli.

1935. gadā Satiksmes ministrijas ierosinātais likuma projekts<sup>622</sup> „Likums par autosatiksmi ārpus pilsētu administratīvajām robežām”, par kuru LTRK 1935. gada 3. decembrī bija devusi savu atsauksmi norādot, ka „*katram, kas ārpus pilsētu administratīvajām robežām pret atlīdzību vēlas regulāri pārvadāt automobiļos pasažierus vai preces starp zināmiem punktiem, jāizņem attiecīgā koncesija vai*

<sup>617</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3697.l., 3.lp.

<sup>618</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3697.l., 3.lp.

<sup>619</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3697.l., 3.lp.

<sup>620</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3697.l., 4.lp.

<sup>621</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3697.l., 4.lp.

<sup>622</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3698.l., 1.lp.

*atļauja, kas vēlas automobiļos vai ar traktoriem pārvadāt savas vai svešas preces tālāk par 25km no Rīgas, Liepājas vai Daugavpils centriem”.*<sup>623</sup>

LTRK atzina, ka nav atbalstāma neierobežota autotransporta konkurence, kas savā gala efektā, teorētiski spriežot varētu novest pie dzelzceļa preču tarifa tautsaimnieciskās struktūras sagraušanas,<sup>624</sup> no kā galu galā ciestu patērētāji, t.i. transporta pakalpojumu lietotāji. No otras puses LTRK principā atzina, ka nav vēlams arī tāds stāvoklis, ka dzelzceļam pieder pilnīgas monopola tiesības, tā, ka īstenībā viņš varētu diktēt preču pārvadājumu tarifus, nejutot nekādu konkurenci un nerēķinoties ar tautsaimniecības attīstības veselīgām prasībām un vajadzībām.

1936. gadā saistībā ar konkurences sakārtošanas jautājumiem starp Latvijas dzelzceļiem un autotransportu, valdības iestādēs tūpinājās diskusija par jauno SM piedāvāto „Autosatiksmes likuma redakciju”. Latvijas dzelzceļš aktīvi meklēja iespēju sakārtot jautājumu par komerciālās autosatiksmes konkurences ar dzelzceļa pārvadājumiem juridisku sakārtošanu, bet tobrīd neveiksmīgi, jo autosatiksmes uzņēmumiem nebija vienas to intereses pārstāvošas organizācijas.

Par to liecina dzelzceļa galvenā direktora K. Bļodnieka vēstule<sup>625</sup> LTRK 1936. gada 16. martā, Nr.2275, „pēdējos gados attīstījusies autosatiksmē dažās nozarēs radījusi zināmu satiksmes uzlabojumu, tomēr daudz vēl trūkst līdz tādām satiksmes ērtību sasniegumam, kādu varētu dot saskaņota dzelzceļu un autosatiksmes kopdarbība”.<sup>626</sup> Vēstules autors turpina, ka „daudzos gadījumos autotransports tagad nodarbināts ar tādu uzdevumu veikšanu, kas dzelzceļiem atrauj pārvadājumus, kuru paturēšana dzelzceļiem nepieciešama, lai varētu palikt pie pastāvošās tarifu shēmas, kuras uzbūvē pamatā ņemtas tautsaimniecības plašākas intereses”.<sup>627</sup> Tādējādi, lai risinātu šos jautājumus, „DZV griežas pie Latvijas saimniecisko aprindu koordinētājas ar lūgumu apspriest jautājumu par tādas autoorganizāciju apvienības radīšanu, kas varētu runāt visu autoorganizāciju vārdā un ar kuru dzelzceļi varētu stāties sakaros abu transporta veidu sadarbības izveidošanai vispārības interesēm atbilstošā veidā”.<sup>628</sup>

Atbilde nesekoja, promocijas darba autoram nav pieejama arī turpmākā sarakste starp DZV un LTRK, bet 1939. gadā datētais dokuments mudina izdarīt secinājumus, ka šī problēma nebija atrisināta vairāku gadu garumā: LTRK ziņojums

<sup>623</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3698.l., 1.lp.

<sup>624</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3698.l., 17.lp.

<sup>625</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3679.l., 131.lp.

<sup>626</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3679.l., 131.lp.

<sup>627</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3679.l., 131./132.lp.

<sup>628</sup> Turpat,133.lp.

par dzelzceļa un autotransporta darbības saskaņošanu, adresāts Latvijas dzelzceļa galvenais direktors K. Bļodnieks (1939. gada martā), „no savas puses mēs proponējam, pirmkārt, atvieglot, autotransporta darbības noteikumus uz laukiem, kas nepieciešams kā no lauksaimniecības intensīvēšanas, tā arī no valsts aizsardzības viedokļa un , otrkārt, pamudināt arodveidīgā autotransporta uzņēmēju aprindas pašas organizēties vienā vai vairākās saimnieciskās kopās, lai pēc tam pārvadāšanas tarifu regulēšanas ceļā būtu iespējams ievērot arī dzelzceļu un autotransporta darbības saskaņošanas intereses”.<sup>629</sup>

Dzelzceļš pretendēja arī uz monopola tiesībām pārvadāt jebkura uzņēmuma kravu, tādējādi sadārdzinot gala produkta cenu patērētājiem, jo tiktu pieskaitīti dzelzceļa izdevumi par preces piegādi.

„Sauszemes transporta komisijas” sēdē 1939. gada 24. martā, sēdes dalībnieks R. Liepkalns norādīja, ka „izdevīgākajā stāvoklī ir arodnieciskais peļņas autotransports, jo iespējams vienā virzienā pārvadāt dārgākas preces, bet otrā – lētākas. Paštransporta automobiļiem lielāko tiesu kravas iznāk tikai vienā virzienā”<sup>630</sup>. Tas gan no transporta pārvadājuma loģistikas viedokļa nav nekas neparasts, jo prece tiek piegādāta patērētājam, kurš nav kādu preču ražotājs un attiecīgi nevar nodrošināt autotransporta uzņēmumam vai atsevišķākai saimnieciskajai vienībai kravu atpakaļceļā uz bāzes punktu. Līdzīga rakstura problēmas dzelzceļa un autotransporta saimnieciskajos un pasažieru pārvadājumos pastāvēja visus 20. gs. 20.-30. gadus un tur nav nekā neparasta. Tobrīd autotransporta loģistikas jautājumi vēl nepastāvēja un katrs uzņēmējs, ņemot vērā lielās izmaksas par autotransporta ekspluatāciju, vēlējās maksimāli izmantot savā pārziņā esošo transportlīdzekli, neizprotot preču un pasažieru pārvadājumu specifiku.

LTRK šīs problēmas risināšanā meklēja arī starptautisko palīdzību, vēršoties pie Somijas Centrālās Komercijas kameras (Finnish Central Chamber of Commerce), kuras atbildē LTRK 1939. gada 14. aprīlī pēdējā norāda, ka privātais transports nav pakļauts kaut kāda veida maksājumiem par pārvadājumiem (oriģinālā „*Private commercial and industrial concerns are not subject to any restrictions when carrying their own goods*”).<sup>631</sup>

Līdzīga rakstura vēstules ar lūgumu iepazīstināt ar situāciju savās valstīs LTRK 1939. gada martā nosūtīja Lietuvas „Regulation of Goods Transport of Motor

<sup>629</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3695.l., 1.lp.

<sup>630</sup> Turpat, 229.lp.

<sup>631</sup> Turpat, 185.lp.



Lorries in Lithuania”<sup>632</sup> un Igaunijas „Regulation of Goods Transport of Motor Lorries in Estonia”<sup>633</sup>.

Faktiski šo dokumentu konfrontācija parāda, ka līdz pat 1940. gadam Latvijas autotransportam nebija nodibināta viena institūcija, kas varētu aizstāvēt autotransporta jautājumus vai ierosināt izmaiņas pastāvošajā likumdošanā, lai saskaņotu dzelzceļa un privāto autotransporta uzņēmēju saimnieciskās intereses Latvijā. Galvenais autotransporta problēmu rupors valdošajās aprindās un sarakstē ar DZV un Satiksmes ministriju bija LTRK, kura apkopoja ienākušos iesniegumus un sūdzības par valsts dzelzceļa saimniecisko darbību un uzņēmās vidutāja lomu šo jautājumu risināšanā. Tomēr, ņemot vērā autotransporta saimnieciskās uzņēmējdarbības pārstāvju pausto viedokli, valsts nekad tieši neradīja tādus juridiskos šķēršļus valsts dzelzceļam, lai tie būtiski ietekmētu tā saimniecisko darbību. Vēl vairāk, normēto materiālu sadales laikā kopš 1939. gada, priekšroka vienmēr bija valsts dzelzceļam tā apgādei<sup>634</sup> ar nepieciešamajām izejvielām savas saimnieciskās darbības uzturēšanai un sociālo funkciju nodrošināšanai. Valsts dzelzceļš bija un palika Latvijas Republikā 20. gs. 20.-30. gados stratēģiskais un regulārais preču kravu un pasažieru pārvadātājs, kam tobrīd līdzīgu satiksmes infrastruktūrā nebija.

Autotransporta ierobežošana arī sārpiģi skartu lauksaimniecības nozari ( šeit, protams, autori ir izvēlējušies pareizo taktiku, jo lauksaimniecība šajā laikā bija kaut kas īpaši latvisks, kā arī valsts saimnieciskais mugurkauls), jo „uz katru automobili lauksaimnieki var pārdot 159 kvintālu<sup>635</sup> kartupeļu spirta dedzināšanai un sakarā ar to katrs automobilis paaugstina lauksaimniecības apgrozījumu par 524LVL gadā”.<sup>636</sup> Savukārt „Spirts degvielas un spirta maisījumam – latolam<sup>637</sup> valstij izmaksā 0.57santīmi/litrā, to valsts subsidējot degvielas cenu pārdod par 0.48 santīmiem/litrā (zaudējumi 0.09 santīmi) un no viena kvintāla kartupeļu iznāk 3.30LVL, bet cenā

<sup>632</sup> Turpat, 182.lp.

<sup>633</sup> Turpat, 183.lp.

<sup>634</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3658.l., 9.lp.// „Dzelzceļa finansiālā stāvokļa uzlabošanas nodrošina pasažieru skaita pieaugums un sīksūtījumu skaita pieaugums, ko izsauc saimnieciskā krīze Eiropā (karš un degvielas resursu ierobežošana), kad liedz Latvijā izmantot autotransportu komerciāliem nolūkiem (preču un pasažieru pārvadājumiem), jo trūkst degvielas. Nedēļā vienai mašīnai atļauts lietot 30l latola, ar to var nobraukt aptuveni 120 km”.

<sup>635</sup> Skaidrojums – 100kg.

<sup>636</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3693.l., 13.lpp.

<sup>637</sup> Latols - šķidra degviela, kas Latvijas Republikā ar likumu (VV 1931, Nr.310 un 1933.g. Nr.150) noteikta par vienīgo atļauto dzenamvielu automobiļu un motociklu motoriem. Latolu gatavo no benzīna, benzola u.c. šķidrām degvielām (izņemot petroleju), kas spēj ar spirtu dot homogēnu maisījumu, sajaucot tās ar absolūto alkoholu - vasaras mēnešos (no 1.4. - 1.10.) tilpuma attiecībās 1:1, bet ziemā 2:1. Šim nolūkam gatavo 99.9% spirtu un denaturē, piejaucot 1/2% latīna, 1/4% krotonaldehīda un 1/4% pīridīna.

iznāk 12litri absolūtā spirta”.<sup>638</sup> Darba autora piedāvātā formula gan sniedz atšķirīgas ziņas - formula  $159 \times 3.30\text{LVL}=524.7$  (mazliet vairāk nekā ziņojuma autoram).

Motorizētā satiksme Latvijas Republikā ceļu noslogojumā attiecībā pret citiem satiksmes dalībniekiem visvairāk tika izmantota Rīgas apriņķī – 78%, otrajā vietā Cēsu apriņķis – 67%<sup>639</sup>. Tā, piemēram, Rīgas – Jelgavas šosejas motorizētā noslogojuma procents 1925.gadā bija 37%, 1935.gadā 77%, bet 1937.gadā jau 85%.<sup>640</sup>

Rīgas prefektūras Ārējās nodaļas ziņojums LTRK par Rīgas prefektūrā reģistrētajiem preču automobiļiem uz 1939. gada 1. aprīli (vēstule 1939. gada 13. aprīlī, Nr.3936)<sup>641</sup> norāda, ka Rīgā tobrīd bija reģistrētas 1690 autotransporta vienības dažādu pārvadājumu veikšanai, bet pārējās Latvijas administratīvajās vienībās – prefektūrās un apriņķos bija reģistrētas (saskaņā ar „Automobiļu un motociklu pārbaudes komisijas” datiem) tikai 983 autotransporta vienības.<sup>642</sup>

Dokumentā ietvertā informācija parāda ka, autotransporta izmantošana saimnieciskajā darbībā pārsvarā notika Rīgā un Rīgas apriņķī un dzelzceļa bažas par izteiktu autotransporta konkurenci ir bez pamatojuma, jo, kā rāda nākošā tabula, par pārējo prefektūru un apriņķu statistikas datiem par reģistrētajiem autotransporta līdzekļiem, var redzēt, ka Rīga bija galvenais autotransporta izmantošanas centrs saimnieciskajām vajadzībām ar nolūku gūt peļņu.

20. gs. 20. – 30. gados kopējais autotransporta līdzekļu skaits Latvijas Republikā norādīts tabulā:

### 3.4. Autotransporta satiksmes līdzekļu skaits Latvijā no 1923. līdz 1939. gadam<sup>643</sup>

Gads	Vieglais autotransports	Preču pārvadāšanas autotransports	Autobusi	Motocikli
1923	277	116	29	168
1925	758	354	144	303
1930	2140	1486	344	1719
1935	2058	1573	245	1799
1939	3399	2946	342	3357

Tabulā atspoguļotie dati parāda strauju autotransporta vienību pieaugumu un attiecīgi noslodzi Latvijas zemesceļiem un šosejām, kā arī reālo ar dzelzceļu

<sup>638</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3693.l., 11.lp.

<sup>639</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3682.l., 7.lp.

<sup>640</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3682.l., 7.lp.

<sup>641</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3682.l., 10.lp.

<sup>642</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3682.l., 13.lp.

<sup>643</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3682.l., 5.lp.( Raksts žurnāla „Latvian Economic Review” 1938.gada oktobra numuram(18.08.1939.) „Motorsatiksmes apmēri Latvijā”

konkurējošo autotransporta vienību skaitu, kas nepārsniedz dzelzceļa rīcībā esošo vagonu skaitu, bet pārsniedz Latvijas dzelzceļā izmantojamo lokomotīvu skaitu.

Pirmās lauku autobusu līnijas Latvijā ieviesa ap 1923. gadu. Kā atzina nozares speciālisti, tad „autobusi uz tām (līnijām) bija stipri nestabili, samērā mazi, ar nedaudz sēdvietām, bieži bojājās, un vispār satiksme uz šīm līnijām bija neērta”.<sup>644</sup>

Laukos un pilsētās turpināja izmantot galvenokārt pajūgu transportu, kura galvenais vilcējspēks bija zirgs. Nostalgisku pārdomu un satiksmes infrastruktūras elementa - autotransporta augošās izmantošanas reālijas tobrīd bija vērojamas tabulā par zirgu un automobiļu skaita pārmaiņām.

### 3.5. Zirgu un automobiļu salīdzinošs skaits Latvijā no 1923. līdz 1938. gadam<sup>645</sup>

Gads	Zirgu	Autotransporta vienību
1923	341 200	422
1925	351 900	1256
1930	359 000	3970
1935	384 000	3876
1938	400 100	5829

Nezināmais tabulas autors sniedz savu analīzi par zirgu un autotransporta izmantošanas perspektīvām Latvijā: „*ASV un Rietumeiropas zemēs, kur autosatiksmē stipri attīstās. Arvien kā paralēlu parādību redzam zirgu skaita traģisko sarukšanu. Mazāk romantiskais benzīna motors bez žēlastības izspiež tā saucamo auzu motoru (poētisks eifēmisms, lai paustu savu attieksmi pret notiekošā būtību un valsts akceptēto latviskumu lauku ainavā, ko asociatīvajā vidē pauž tradicionālās saimniecības metodes latviešu zemnieka sētā). Citādu ainu turpretī redzam Latvijā. Te statistika vēsta, ka vēl joprojām pieaug automobiļu, gan zirgu skaits. Līdz ar to mums joprojām ir vajadzīgi lieli auzu lauki, un tikai samērā maza daļa vietējo kartupeļu aug tam, lai tiktu piemaisīti importējamai degvielai – benzīnam*”.<sup>646</sup> Raksta autoram veidojas pretruna, jo kartupeļu audzēšana, ko valsts iepirkta spirta izgatavošanai, nebūtu nemaz tik slikta saimnieciskā ideja, ja tā gūtu atbalstu valsts ekonomiskajā politikā, jo būtībā ir tā, ka valsts un privāto saimnieciskās konkurences apstākļos valsts iestādes atzīst, ka autotransporta konkurence lielākajam preču un pasažieru pārvadātājam ir visai nosacīta un neapdraud līdzšinējo dzelzceļa monopolstāvokli, tad publiskajā telpā dažkārt izskan viedoklis par tradicionālās lauksaimniecības estētisko skaistumu un ētiskajām kategorijām, kurām gan nav nekā

<sup>644</sup> Libmanis E. Lauku autobusu satiksmes attīstība Latvijā. // Ceļš un satiksme. Neoficiālā daļa. – 1938. – Nr.3 – 24.lpp.

<sup>645</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3682.l., 6.lp.

<sup>646</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3682.l., 6.lp.

kopīga ar kapitālisma saimniekošanas metodēm un tehnoloģisko progresu, kas ienes korekcijas jebkuras valsts tautsaimniecībā, kas izmanto tehnoloģiskās inovācijas un to piedāvātos risinājumus.

1939. gadā situācija autotransporta līdzekļu uzskaitē Latvijā atspoguļota dokumentā ar nosaukumu „LTRK atsauksme par DZV ierosinājumiem dzelzceļu un autotransporta sadarbības saskaņošanas jautājumā. 1939. gada 12. jūnijā”,<sup>647</sup> kur dokumenta autors (nezināms) norāda preču autotransporta vienību skaitu Skandināvijas valstīs un Igaunijas Republikā: Latvijā bija 2576 preču transporta vienības, salīdzinoši Igaunijā 2314, Somijā, 17 955, Zviedrijā 57 093 un Dānijā 39 759 preču transporta vienības<sup>648</sup>. Uz 1000 iedzīvotājiem Latvijā bija 1.3 preču transporta vienības, bet Dānijā šis rādītājs bija 8.1.<sup>649</sup>

Apkopoto datu autors uzsver, ka „samērīgi pret iedzīvotāju skaitu preču autotransports visās minētās kaimiņu valstīs ap Baltijas jūru ir attīstīts ievērojami vairāk nekā Latvijā<sup>650</sup>”. Atsauksmes autors gan nepiemin, ka šajās valstīs bija arī atšķirīga rūpniecības kapacitāte un tās iespējas vēsturiskajā perspektīvā.

Autotransports kā jauns satiksmes elements preču pārvadājumu tirgū ienāca laikā, kad Latvijā uzbūvētais dzelzceļa tīkls bija vairāk vai mazāk pieskaņots preču un pasažieru pārvadājumiem, un dzelzceļa vadība nereti autotransportā saskatīja nevēlamu konkurentu,<sup>651</sup> kas bija mazāk atkarīgs no preču pārvadājumu politikas un infrastruktūras attīstības jautājumiem (šosejas uzturēja valsts), nekā valsts dzelzceļi, kas bija atkarīgi no politiskās konjunktūras. Autotransportam un dzelzceļam nebija nodrošināta vienāda valsts politiskā attieksme kravu un preču pārvadājumu jomā. Turklāt autotransports piedāvāja niansētāku preču un pasažieru pārvadājumu kultūru – piegādājot preces līdz patērētājam bez vairākām preču pārkraušanām un pasažierus nogādājot maksimāli tuvu viņu dzīves vietām, jo nereti dažas dzelzceļa stacijas bija ārpus pilsētām (Saldus, Krustpils u.c.), kas preču saņēmējiem radīja papildus izmaksas un dzelzceļa pasažieriem neērtības. Autotransports lobīju un valsts uzņēmuma „Latvijas dzelzceļi” attiecības bija ļoti dažādas autotransporta aktīvās konkurences apstākļos 20. gs. 30. gados, tomēr tā bija savstarpēja diplomātiska cīņa

<sup>647</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3695.l., 3.lp.

<sup>648</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3695.l., 3.lp.

<sup>649</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3695.l., 3.lp.

<sup>650</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3695.l., 3.lp.

<sup>651</sup> Bļodnieks K. Autotransporta un dzelzceļa konkurence//Economists. – 1936. – Nr.9. – 334.-338.lpp., 335.lpp./”neierobežotā autosatiksmē, atraujot dzelzceļam vērtīgos pārvadājumus nopietni apdraud tautsaimnieciski pamatoto tarifu sistēmu; valsts varai jāiejaucas transporta sakārtošanā”.

par peļņu, kas neietekmēja valsts ekonomiku, bet samazināja vai palielināja peļņu attiecīgi katram kravu un pasažieru pārvadājumu operatoram.

1930. gadā publicētajā Latvijas Bankas 1929. gada valsts finanšu pārskatā izskan bažas, ka braucēji izvēles gadījumā dod priekšroku autotransporta pārvadājumiem, un tai pašā pārskatā ir minēts, ka, ja vien algas būtu augstākas, autotransporta satiksmē būtu vēl vairāk preču un kravu pārvadājumu<sup>652</sup>. Protams, autotransports sagādāja papildus ekoloģisko slodzi dabai, jo tā radītais piesārņojums netika pēfīts un nevienu arī īpaši neinteresēja, kaut gan dzelzceļam piederošās lokomotīves arī nebija videi draudzīgas. Pasažieru ērtības autotransportā bija lielākas nekā uz dzelzceļa, tarifi bija diferencēti atkarībā no privātās līnijas īpašnieka rīcībā esošajiem tehniskajiem līdzekļiem pārvadājumu veikšanai un maršruta, kuru apkalpoja minētā autotransporta līnija. Valstij autotransporta īpašnieks maksāja nodevas atkarībā no lietotā ceļa kvalitātes pakāpes un kilometrāžas. Autotransporta pārvadājumi bija jauns un moderns satiksmes līdzeklis, kas sabiedrību piesaistīja gan psiholoģiski kā moderns pārvietošanās līdzeklis, gan ar pasažieru pārvietošanas ātrumu un augstāku komforta līmeni, brauciens *automobilī* nebija tik vienmuļš kā dzelzceļa transportā.

Dzelzceļa komunikācija ar valsti un autotransporta viedokli pārstāvošajām organizācijām, kā arī ar sabiedrību 20. gs. 20.-30. gados atspoguļota savstarpējā sarakstē un likumdošanas iniciatīvās, kas norisinājās ar mainīgām sekmēm abiem lielākajiem Latvijas satiksmes infrastruktūras elementiem, kur dzelzceļa pusē bija vēsturiskās noteiktības izraisītas satiksmes infrastruktūras lietošanas tiesības un pienākumi attiecībā uz sabiedrību un valsti kopumā, no otras puses nākotnes transporta - autotransporta tikai privātā atbildība attiecībā pret Latvijas valsti un sabiedrību un zemesceļu infrastruktūras izmantošanu, reāli nesedzot tās lietošanas izmaksas.

Latvijas dzelzceļš, mēģinot konkurēt ar privātā autotransporta pieaugošajiem preču un pasažieru pārvadājumiem, izveidoja dzelzceļa saimniecības palīguzņēmumu – „Ceļtrans”, kura kompetencē ietilpst šādas saimnieciskās darbības jomas:

1. Pasažieru biļešu un vietkaršu iepriekšējā pārdošana.
2. Bagāžas, ekspressūtījumu un preču pieņemšana nosūtīšanai un pienākušo izdošana, kā arī šo sūtījumu piegādāšana no mājām, veikaliem vai noliktavām uz staciju un otrādi.

---

<sup>652</sup> Aizsilnieks A. Latvijas saimniecības vēsture. 1914. – 1945. - Zviedrija, 1968, 388.lpp.

3. Sūtījumu muitošana un citu muitu, akcīzes un policijas formalitāšu nokārtošana, kā arī sūtījumu apdrošināšana.<sup>653</sup>

Notika tiešās valsts pārvaldes funkciju pastarpināta izmantošana caur dzelzceļa sakārtoto satiksmes pārvadājumu infrastruktūras saimnieciskās pārvaldes elementiem.

Tūrisma veicināšanā dzelzceļš bija iesaistīts jau kopš 1925. gada 21. jūlija, kad nodibināja Valsts dzelzceļa pilsētas staciju un transporta kantori,<sup>654</sup> kas nodarbojās arī ar tūrisma popularizēšanu. 20. gs. 20.-30. gados populāri kļuva tūrisma vilcieni, kuru ģeogrāfijā bija iezīmētas Latvijas skaistākās vietas – Sigulda, Gaujas senleja, Gaiziņkalns, Staburags, Abavas senleja, Rundāles pils, Cēsu pilsdrupas, Slīteres skatu tornis u.c. Neskaitot brauciena biļeti, tūristam bija jāiegādājas atsevišķi biļete katrai aktivitātei ārpus tūrisma vilciena piedāvājuma.<sup>655</sup>

Tūrisma vilcieni Rīga – Ieriķi – Gulbene – Alūksne, Rīga – Ērgļi, Rīga – Stende – Kuldīga – Piltene - Ventspils, Rīga – Liepāja, Rīga – Sigulda, Rīga – Koknese – Pļaviņas, Rīga – Talsi kursēja pārsvarā katru svētdienu gan vasarā, gan ziemā. Vasarā nereti tūrisma vilcieni bija veids, kā piedalīties dažādu Latvijas lauku novadu rīkotajās kultūras aktivitātēs.

Jau 1925. gadā, kad atvēra „Ceļtrans” pasažieru un bagāžas operācijām, dažas saimnieciskās organizācijas iesniedza protestu (visticamāk, ka ekspedīciju firmas, kas saprata, ka valsts ar saviem resursiem varētu apsaimniekot efektīvāk savu preču pārvadājumus dzelzceļu līniju tiešā tuvumā vai to saimnieciskās ietekmes zonā), bet šīs prasības Saeimā netika uzklautas.<sup>656</sup> Pirms ‘Ceļtrans’ transporta firmas ņēma par pakalpojumu 90-100LVL (formalitāšu kārtošana), kaut gan faktiskās izmaksas bija tikai 1LVL robežās, tādējādi „Ceļtrans” darbības uzsākšana faktiski ierobežoja šo formu neadekvāto peļņu attiecībā uz ieguldīto darbu un piedāvāto servisu.<sup>657</sup> Vēl 1938. gadā, aptuveni 13 gadus pēc šo struktūrvienību dibināšanas, valsts iestādēs nav skaidrības, ar ko tās nodarbojas, un dzelzceļa galvenais direktors K. Bļodnieks atbild,<sup>658</sup> ka „Ceļtrans” ir valsts dzelzceļa ceļojuma biroju saīsināts nosaukums, bet „Latrans” ir valsts dzelzceļa transporta kantoru saīsināts nosaukums, abi ir valsts

<sup>653</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3677.l. – 17.lp.

<sup>654</sup> Latvijas dzelzceļam – 80. Autoru kolektīvs. - Rīga, 1999, 55.lpp.

<sup>655</sup> Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Dzelzceļš Latvijai. Latvija dzelzceļam. Rīga – Daugavpils 150. – Rīga, 2011, 59.lpp.

<sup>656</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3677.l. – 16.lp.

<sup>657</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3677.l. – 17.lp.

<sup>658</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3676.l. - 1.lp.

dzelzceļa palīguzņēmumi. Šo iestāžu tiešie uzdevumi izsludināti 1936. gada „Valdības Vēstnesī” Nr.200 un Nr.231. „Celtrans” biroji bija Rīgā, Liepājā un Daugavpilī.

1935. gada aprīlī pie „Celtrans” biroja nodibināja tūrisma aģentūru,<sup>659</sup> kas sekmēja Latvijas kā tūrisma zemes propagandu. Aģentūra izsūtīja prospektus, informācijas izdevumus, maršrutus un cenu aprēķinus par ceļojumiem Latvijā. Tika organizēti speciāli slēpošanas un tūrisma vilcieni, rīkoti izbraucieni uz ārvalstīm, lai apmeklētu saimnieciska un kultūras rakstura pasākumus. Dzelzceļa autobusu satiksme un preču pārvadājumi no privātās uzņēmējdarbības viedokļa nebija dzelzceļa piedāvātais klasiskais pārvadājumu veids, bet tas palīdzēja sakārtot autotransporta nozares sabiedrībai piedāvātos pakalpojumus laikā, kad vēl likumdošanas aktos nebija sakārtots autotransporta komerciālās izmantošanas jautājums un valsts transporta politikā nebija apjausts autotransporta kā satiksmes infrastruktūras elementa lielais potenciāls. Latvijas dzelzceļš un tā politiskā vadība – satiksmes ministrs B. Einbergs 1938. gadā atzīst, ka „*Ļoti gauso un neērto satiksmi uz mūsu 600mm platuma dzelzceļiem uzlaboja un ievērojami paātrināja, atvienojot vilcienus ar dzelzceļa autobusiem. Vispār, agrāka tik stipri apkarotais automobilis dzelzceļiem tagad (1939.g.) ir kļuvis par sabiedroto, ar kura palīdzību Virsvalde ekspluatē 16 auto līnijas 686km kopgarumā, pa kurām pēdējā gadā pārvadāti 1.5mlj. pasažieru*”.<sup>660</sup>

Satiksmes ministrs B. Einbergs 1938. gadā rakstīja „ar dzelzceļu preču automobiļiem pārvadāja preces starp Rīgu un Jelgavu, Rīgu un Bausku un citās vietās, kopā ap 30 000 tonnu preču gadā”.<sup>661</sup> Tas ļāva mainīt tarifu likmes sīksūtījumu pārvadāšanā, nevis pēc vērtības, bet pēc svara un piegādes attāluma, šādi pēdējā gada laikā (1938) pārvadāti 800 000 dzelzceļam nodotie sūtījumi.

Pasta auto līnijas atklātas tur, kur nav dzelzceļa un vispār apgabalos, kur cieš no satiksmes trūkuma. Pēdējā gadā (1938) pasta autobusi pārvadājuši aptuveni 300 000 pasažierus, pret apmēram 40 000 pasažieriem 1934. gadā.<sup>662</sup> Virsvaldes autosatiksmes līnija starp Rīgu un Jelgavu bija piemērs labiem rezultātiem, kas sasniedzami ar automobiļu iekārtošanu valsts transporta aparātā.<sup>663</sup>

<sup>659</sup> Latvijas dzelzceļam – 80. Autoru kolektīvs. - Rīga, 1999, 56.lpp.

<sup>660</sup> Ceļš un satiksme. Neoficiālā daļa. 129.-156.lpp.//Satiksmes politika atjaunotajā Latvijā. Inženieris B.Einbergs, 129.-136.lpp., 130.lpp.

<sup>661</sup> Ceļš un satiksme. Neoficiālā daļa. 129.-156.lpp.//Satiksmes politika atjaunotajā Latvijā. Inženieris B. Einbergs, 129.-136.lpp., 130.lpp.

<sup>662</sup> Ceļš un satiksme. Neoficiālā daļa. 129.-156.lpp.//Satiksmes politika atjaunotajā Latvijā. Inženieris B. Einbergs, 129.-136.lpp., 131.lpp.

<sup>663</sup> „Dzelzceļu un autosatiksmes politika Latvijā. Diplomdarbs.”, stud. oec. Pēteris Sukse, matr. 4789, 1938. g., 107.lpp.

Nerentablajā lauku dzelzceļa (600mm) saimniecībā, kur uz katru ieņemto latu vajadzēja piemaksāt vēl vienu latu, lai izpildītu pārvadājumu, deficītu samazināja, veicot pārvadājumus ar dzelzceļa automobiļu palīdzību.<sup>664</sup>

Latvijas Republikas ceļiem bija valsts garantēts atbalsts un pat dzelzceļš savam stratēģiskajam konkurentam – autotransportam bija spiests pastarpināti piemaksāt no savas peļņas par dzelzceļa pakalpojumu izmantošanu. Autotransports bija patiesā labuma guvējs no ceļu izmantošanas ilgtermiņā līdzas pajūgu transportam, kas pildīja saimnieciskās un sociālās funkcijas valstī. Attiecībā uz dzelzceļa jaunu sliežu ceļu un pakalpojumu piedāvājums bija ierobežots, jo dzelzceļa satiksmes infrastruktūra savu tehnoloģisko risinājumu ierobežojuma dēļ nebija tik mobila savā attīstībā kā valsts ceļi, kurus būvēt bija daudz vienkāršāk un ceļu tīklojums vēsturiski bija attīstījies vairāku gadsimtu garumā atšķirībā no dzelzceļa infrastruktūras, kuras sākotnējo būvniecību noteica tikai un vienīgi ekonomiskie apsvērumi. Valsts ceļi tika uzturēti arī sabiedriskajā kārtā, bet dzelzceļa būvniecība un ceļu uzturēšana prasīja padziļinātas profesionālas zināšanas, tādēļ dzelzceļš satiksmes infrastruktūras uzturēšanas jomā maz varēja piesaistīt neprofesionālus darbiniekus. Ceļu klaušas bija objektīva valsts satiksmes politikas realizācija, iesaistot sabiedrību un ar likumdošanas aktu palīdzību nosakot konkrēto darbu apjomu, jo 1. pasaules kara un Brīvības cīņu laikā zemesceļu stāvoklis bija pasliktinājies tam nodarīto postījumu dēļ un jaunā valsts ar saviem finanšu resursiem nevarēja uzturēt visu valsts ceļu infrastruktūru, zināma loma bija arī ceļu klaušu pārmantojamībai no cariskās Krievijas izpratnes par satiksmei derīgo ceļu uzturēšanu braukšanas kārtībā.

Ceļu infrastruktūra, salīdzinot ar dzelzceļu kopgarumu, bija lielākais satiksmei izmantojamais satiksmes infrastruktūras elements (attiecībā uz dzelzceļu, satiksmes ceļu kopgarums dzelzceļa līniju kopgarumu pārsniedza 8 reizes) Latvijā, kuram nebija analoģu pie autotransporta attīstības iespējām, ilgtermiņā veicot kravu pārvadājumus un pildot sociālās funkcijas uz valsts ceļiem pasažieru un cita veida pārvadājumos.

### **Ūdensceļu transports**

Ūdensceļu transports kā preču kravu pārvadājumu veids dominēja pirms dzelzceļa satiksmes un 20. gs. 20.-30. gados turpināja saglabāt preču pārvadājumu funkcijas Daugavas, Lielupes, Ventas un Gaujas upju baseinos. Tam bija lokāla

---

<sup>664</sup> Ceļš un satiksme. Neoficiālā daļa. 129.-156.lpp.//Satiksmes politika atjaunotajā Latvijā. Inženieris B. Einbergs, 129.-136.lpp., 135.lpp.



nozīme preču patērētāju vajadzību un vietējā tirgus piegāžu nodrošināšanai. Šie pārvadājumi bija konkurētspējīgi ar dzelzceļu kravu pārvadājumu apjomā vietās, kur nebija dzelzceļa satiksmes. Ūdensceļu tranzīta tirdznieciskie rajoni ārpus Latvijas bija Padomju Krievija un Polija. Galvenie iekšzemes un tranzīta preču pārvadājumi bija kokmateriāli un celtniecības materiāli.

20. gs. 20. gadu sākumā ūdensceļa transports, salīdzinot ar zemesceļiem un dzelzceļa infrastruktūru, bija vismazāk cietis kara laikā un varēja saglabāt savu preču pārvadājumu apjomu arī jaunajā Latvijas Republikā.

### **3.6.Pa Latvijas ūdensceļiem<sup>665</sup> (Daugavas, Lielupes, Ventas un Gaujas upju baseini) pārvadāto preču kravu apjoms (tonnās) un pasažieru skaits (1920-1939)<sup>666</sup>**

<b>Gads</b>	<b>Pārvadātās preces</b>	<b>No kopējā apjoma tranzīta preces</b>	<b>Pasažieri</b>	<b>Dzelzceļa transportā pārvadātie pasažieri</b>
<b>1920</b>	575 078	-	-	-
<b>1925</b>	951 569	361 738	283 861	11 135 000
<b>1930</b>	1 667 495	361 973	235 966	12 303 000
<b>1935</b>	1 149 140	147 818	154 269	13 762 000
<b>1939</b>	1 155 856	6 277	188 633	16 671 000

Tabulā ietvertie statistikas dati uzskatāmi parāda iekšzemes satiksmē gandrīz nemainīgu preču un pasažieru pārvadājumu apjomu, izņemot 30. gadu sākuma saimnieciskās krīzes gadus, kad iekšzemes un tranzīta pārvadājumos vērojama lejupslīde. Ūdensceļu transporta piedāvātajiem pakalpojumiem bija noteikta klientūra, kas starpkaru periodā, salīdzinot ar citiem transporta pakalpojumu tirgus dalībniekiem, nemainīja preču pārvadājumu operatoru. Tas, savukārt, ļāva ūdensceļu transportam nodrošināt vienmērīgu un iepriekš paredzamu peļņu no kravu pārvadājumiem, ko nevarēja novirzīt uz dzelzceļu. Jāmin, ka ūdensceļa transportu ierobežoja sezonāli dabas apstākļi un tā ekonomiskā aktivitāte ir attiecināma tikai uz bez ledus periodu. Ūdensceļu transports būtībā nebija dzelzceļa konkurents, jo tā veiktie pasažieru pārvadājumi nevarēja sasniegt dzelzceļa pārvadājumu apjomu.

Dzelzceļa virsvalde, lai cīnītos ar nevēlamo konkurentu, pati iegādājās autobusus un atvēra savas autobusa satiksmes līnijas (Rīga - Jelgava, autobusu

<sup>665</sup> Daugavas, Gaujas, Lielupes un Ventas upju baseini.

<sup>666</sup> Tabula aprēķināta pēc Latvijas statistiskās gada grāmatas izdevumiem no 1921.līdz 1939.gadam (19 izdevumi).//Latvijas Statistiskā gada grāmata. – Rīga, (1921 – 1939).

satiksme no Dzērbenes, Stendes stacijām u.c.). Autotransporta pasažieru skaits turpināja palielināties un 1939. gadā sasniedza 3.1 miljonu pārvadāto pasažieru.<sup>667</sup>

Ūdensceļu transports mazāk, autotransports vairāk sagādāja nopietnu konkurenci dzelzceļam pasažieru un kravu pārvadājumu jomā. Savukārt Dzelzceļa virsvaldes mēģinājumi ar valsts iejaukšanos ierobežot autotransporta pārvadājumus vai radīt vienlīdzīgus abu satiksmes infrastruktūras elementu attīstības apstākļus valdībā kopumā netika sadzirdēti, ko daļēji noteica politiskās gribas trūkums - sakārtot autotransporta nozari, un brīvā tirgus diktētie apstākļi.

### **Aviotransports**

Līdzīgi kā autotransporta, arī aviācijas transporta piedāvātās iespējas un tehnoloģisko progresu varēja novērtēt tikai pēc 1. pasaules kara, kad sākās aviācijas izmantošana komerciālos nolūkos.

1910. gada 1. martā T. Kaleps Rīgā izrādīja tikko nopirkto brāļu Raitu tipa lidmašīnu. 1910. gada 6. jūnijā Latvijā notika pirmais – 56 sekundes ilgušais – lidojums lidaparātam ar motoru.<sup>668</sup> 1909. gadā Rīgā rūpnīca „Motors” sāka būvēt pirmās lidmašīnas. 1910. gadā vagonu rūpnīcas „Russo-Balt” aviācijas nodaļa sāka ražot lidmašīnas.<sup>669</sup>

1921. gadā gaisa satiksme Latvijā izveidojās un sāka attīstīties tikai epizodiski, bet vēlāk, 1922. gadā, gaisa satiksme ieguva aizvien regulārāku raksturu, pateicoties dažādo vācu gaisa satiksmes sabiedrību un to apvienību darbībai Baltijā kopā ar Igaunijas un Latvijas dibinātajām aviosabiedrībām. Dominējošo lomu gaisa satiksmē Baltijā bija ieņēmušas dažādas vācu gaisa satiksmes sabiedrības un to apvienības – no 1923. gada sākuma satiksmes aviācijas sabiedrību apvienība Ost Europa Union, kurā bez vācu aviosabiedrībām Junkers Luftverkehr un Danziger Luftpost GmbH bija arī somu Aero Lloyd un igauņu gaisa satiksmes sabiedrība Aeronaut; arī Lettlandische Luftverkehrs-Aktien-Gesellschaft jeb Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrība.<sup>670</sup>

Pirmos regulāros lidojumus<sup>671</sup> virs Latvijas teritorijas nodrošināja 1921. gadā dibinātā starpvalstu gaisa satiksmes sabiedrība „Deruluft”, kur kopā strādāja vācu „Lufthansa” un krievu sabiedrība „AeroJet”. Šī kompānija Latvijas teritorijā darbojās

<sup>667</sup> Aizsilnieks A. Latvijas saimniecības vēsture. 1914. – 1945. - Zviedrija, 1968, 783.lpp.

<sup>668</sup> Andrejsons V. Ceļi Latvijā. – Rīga, 2009, 89.lpp.

<sup>669</sup> Andrejsons V. Ceļi Latvijā. – Rīga, 2009, 89.lpp.

<sup>670</sup> Brūvelis E. Latvijas aviācijas vēsture. 1919.-1940. - Rīga, 2003, 266.lpp.

<sup>671</sup> Andrejsons V. Ceļi Latvijā. – Rīga, 2009, 89.lpp.//”1920. gada 21. oktobrī Rīgā pienāca pirmais gaisa pasta no Berlīnes un Kēnigsbergas. Pirmais vietējais pasta lidmašīnas reiss notika 1921. gada 9. aprīlī no Rīgas uz Valku ar starp nosēšanos Cēsīs un Valmierā. Vēlāk – citos punktos – pastu vienkārši nometa, nepārtraucot lidojumu”.

no 1928. līdz 1936. gadam un nodrošināja kravu un pasažieru pārvadājumus šādās līnijās: Kēnigsberga – Rīga – Tallina - Ļeņingrada.<sup>672</sup>

Aviosabiedrības – vācu-krievu lidsabiedrība „Deruluft” un vācu „Lufthansa” – bija lielākās un populārākās Latvijā. „Deruluft” darbojās jau no 1922. gada, „Lufthansa” – no 1926. gada 6. janvāra. Spilvi laikposmā no 1921. gada epizodiski jau bija izmantojušas dažādas citas vācu lidsabiedrības, piemēram „Danziger Luftrederei”, „Sablating” un „Junkers Luftverkehr”, kā arī igauņu Aeronaut un pašu latviešu Latvijas Gaisa satiksmes akciju sabiedrība.<sup>673</sup>

1925. gadā MK pieņēma „Noteikumus par gaisa satiksmi”.<sup>674</sup> Kaut gan gaisa satiksmei nav izstrādāts likums, bet tikai noteikumi, rezultātā autotransportam un gaisa satiksmei bija labāka juridiskā bāze nekā dzelzceļa transportam, kura likums tika pieņemts tikai 1927. gadā.

1936. gadā sabiedrība „Deruluft” darbību Latvijas teritorijā pārtrauca un tās juridiskā pēcnācēja „Lufthansa”, kura pārņēma savā pārziņā gaisa satiksmi līnijā Kēnigsberga – Kaunas – Rīga – Tallina, bet vairs neapkalpoja Tallinas – Ļeņingradas līniju. Sākot no 1932. Gada, Polijas gaisa satiksmes sabiedrība „Łot” uzturēja regulāru gaisa satiksmes līniju Varšava – Viļņa – Rīga – Tallina.<sup>675</sup> 1936. gadā Liepājā tika atklāts aerodroms. Līnijā Rīga-Liepāja lidoja „Dragon-Rapid” lidmašīna – 7 vietas bez pilota, ātrums 212 km/h, kursēja divas reizes dienā un no Rīgas līdz Liepājai nokļuva nepilnā stundā.<sup>676</sup>

1939. gadā tāda pati lidmašīna sāka regulārus reisus līnijā Rīga-Krustpils-Daugavpils. Mazāk regulāri tika izmantota Rīgas-Ventspils gaisa līnija.

Abas sabiedrības līdz šim ir uzturējušas regulāru gaisa satiksmi tikai *vasaras laikā*, t.i., apmēram no aprīļa/maija līdz oktobrim. Ziemas mēnešos gaisa satiksme meteoroloģisku apstākļu dēļ parasti (bija) pārtraukta, un tādējādi gandrīz pusgadu Rīga ir izslēgta no Eiropas gaisa satiksmes tīkla<sup>677</sup>. Visa starptautiskā gaisa satiksme

---

<sup>672</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3717.l., 95.lpp. (Nerediģēta versija rakstam „Latvija starptautiskajā gaisa satiksmē” (1936.gada marts, paredzēts publicēšanai žurnāla „Latvian Economic Review” 1936.gada 2.numuram).

<sup>673</sup> Brūvelis E. Latvijas aviācijas vēsture. 1919.-1940. - Rīga, 2003, 284.lpp.

<sup>674</sup> Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1925. – Nr.25 – 602.lpp.// „Gaisa satiksmes līdzekļi 4.Par gaisa satiksmes līdzekļiem uzskatāmi baloni, gaisa kuģi, sauszemes un jūras lidmašīnas un tamlīdzīgas ierīces, ar kurām gaisā var lidot.19.Visas lidierīces, kas pārlido Latvijas teritoriju un teritoriālos ūdeņus, padotas Latvijā pastāvošiem gaisa satiksmes likumiem un noteikumiem”.

<sup>675</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3717.l., 87. un 97.lp.

<sup>676</sup> Andrejsons V. Ceļi Latvijā. - Rīga, 2009, 89.lpp.

<sup>677</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3717.l., 98.lp.

pāri Latvijai noritēja caur „Spilves gaisa ostu” pie Rīgas (mūsdienās Ilūciems).<sup>678</sup> „Spilves gaisa ostā” veikto pasažieru un kravas pārvadājumu no 1928. līdz 1936. gadam apkopojums norādīts tabulā.

### 3.7. Pasažieru un kravu pārvadājumi „Spilves gaisa ostā” no 1928. līdz 1936. gadam<sup>679</sup>

Gadi	Uz Rīgu			No Rīgas		
	Preces un bagāža kg	Pasts kg	Pasažieru skaits	Preces un bagāža kg	Pasts kg	Pasažieru skaits
1928	1983	1843	127	97	156	140
1929	1582	1303	151	364	176	204
1930	2975	2684	205	246	217	197
1931	1059	5448	169	234	259	212
1932	2070	2565	301	236	238	343
1933	1217	1475	798	330	193	763
1934	2133	3430	1388	480	347	1417
1935	2711	2570	1827	812	388	1907
1936	2226	2203	1850	597	359	1950
<b>Kopā:</b>	<b>27494</b>	<b>23521</b>	<b>6816</b>	<b>3396</b>	<b>2333</b>	<b>7133</b>

Tabulā ietvertie dati parāda, ka aviosatiksmē veiktie pasažieru un kravu pārvadājumi nebija dzelzceļam konkurenti, jo tas bija ļoti atšķirīgs izmantošanas ziņā – transporta veids un zināmā mērā ļoti ekskluzīvs pārvietošanās veids transporta iekšējā un starptautiskajā satiksmē 20. gs. 20.-30. gados.

Spilves aerodroms jau ar 1927. – 1928. gadu sāka ieņemt arvien nozīmīgāku vietu starptautiskajā gaisa satiksmē kā tranzīta punkts lielajām avioliņijām (Kēnigsbergas - Maskavas līnija un Viļņas-Rīgas-Tallinas līnija). 1938. gadā tika sākta Spilves aerodroma paplašināšana.<sup>680</sup>

Galvenās aviosatiksmes līnijas Latvijas iekšējos pārvadājumos bija Rīga – Liepāja, bet starptautiskajos pārvadājumos Rīga – Viļņa, Rīga – Tallina, Rīga – Ļeņingrada, Rīga – Berlīne, Rīga – Varšava, Rīga – Stokholma, Rīga – Maskava un Rīga – Helsinki. Lidmašīnu galamērķi noteica tehniskās iespējas, attālums, ko var nolidot ar vienu degvielas uzpildīšanas reizi un konkrētās ārvalstu lidostas iespējas uzņemt kontinentālajā gaisa satiksmē kursējošās lidmašīnas.

<sup>678</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3717.l., 99.lp.

<sup>679</sup> LVVA, 1691.f., 1.apr., 3717.l., 89.-99.lp.

<sup>680</sup> Brūvelis E. Latvijas aviācijas vēsture. 1919.-1940. - Rīga, 2003, 285.lpp.

Aviotransports dzelzceļam nebija nopietns konkurents, jo apskatāmajā laika periodā kravu un pasažieru pārvadājumi ar aviācijas transportu bija ekskluzīvs pārvadājumu veids, ko izmantoja pārsvarā starpvalstu gaisa satiksmē steidzamu kravu, diplomātiskā dienesta pārstāvju un parasti elites pasažieru pārvadāšanai, kuriem bija attiecīgs sociālais stāvoklis un nepieciešamie finanšu līdzekļi, lai varētu izmantot dārgos aviācijas transporta pakalpojumus.

Iekšzemes preču kravu un pasažieru pārvadājumu jomā dzelzceļam joprojām bija alternatīvas un konkurētspējīgas transporta pakalpojumu struktūras – autotransports, ūdensceļu un aviotransports, kas savos tirdznieciskajos apgrozījumos varēja konkurēt ar dzelzceļu, atņemot tam daļu no pārvadājumiem, bet nekad savas darbības laikā 20. gs. starpkaru periodā tās, ņemot vērā tehniskās iespējas un citus specifiskos apstākļus (zemesceļu stāvoklis, ūdensceļu sezonālais raksturs), nespēja nodrošināt tik lielus kravu pārvadājumus, kādi bija Latvijas dzelzceļam starpkaru periodā.

Neskatoties uz likumdošanas iniciatīvām, Latvijas Republikā tā arī nespēja sakārtot autotransporta un dzelzceļa satiksmes konkurences jomu. Tehniskais progress, kas veicināja autotransporta izmantošanu Eiropā un t.sk. arī Latvijā, līdz 20. gs. 20. gadiem izraisīja neapstrīdama monopolista kravu un pasažieru pārvadājumu jomā – dzelzceļa asas iebildes pret jauno konkurentu. Tā kā autotransports un aviotransports pēc to izmantošanas ilguma bija jaunākie dzelzceļa konkurenti pārvadājumu jomā, tad attiecīgi juridiskā bāze nebija sakārtota, lai šī savstarpējā konkurence noritētu uz sabalansētiem pienākumiem un atbildību pret sabiedrību, kas izmantoja šo satiksmes infrastruktūras dalībnieku piedāvātos pakalpojumus un peļņas iespējas. Latvijas situācijā pajūgu transports un ūdens transports bija jau pirms dzelzceļa transporta infrastruktūras izbūves un dzelzceļš 19. gs. 60. gados bija jauns operators kravu un pasažieru pārvadājumu tirgū ar spēcīgu valsts politiskās vadības atbalstu un tehniskajām iespējām nodrošināt izvirzītos kravu un pasažieru pārvadājumu mērķus. Jaunais dzelzceļa konkurents 20. gs. 20.-30. gados – autotransports lika pārvērtēt dzelzceļa iespējas kravu un pasažieru pārvadājumos, it sevišķi lielajās pilsētās. Dzelzceļš nevarēja nodrošināt tādu servisu sabiedrībai, kā to varēja izdarīt autotransports un sabiedrībai bija tiesības uz ērtu pakalpojumu izmantošanu kravu un pasažieru pārvadājumu jomā. Tomēr autotransporta infrastruktūrai nepieciešamās uzturēšanas izmaksas tika segtas no valsts līdzekļiem, bet dzelzceļa satiksmes infrastruktūru dzelzceļš uzturēja no saviem līdzekļiem un tas

radīja nesapratni starp abiem kravu un pasažieru pārvadātājiem. Autotransports izmantoja kādreiz pajūgu transporta vajadzībām izveidoto zemes ceļu tīklu, maksājot minimālu nodokli par autotransporta izmantošanu valsts ceļu tīklā, ūdens ceļu transports izmantoja tikai upju tīklu ar senu un stabilu upju transportam paredzēto infrastruktūru, tikai dzelzceļš, lai nodrošinātu sliežu ceļu un ritošā sastāva nemainīgu ekspluatāciju, bija spiests investēt lielus līdzekļus dzelzceļa infrastruktūras sakārtošanā un uzturēšanā. Latvijas dzelzceļš specifiskā satiksmes infrastruktūras tīkla ģeogrāfiskā izvietojuma dēļ Latvijā nevarēja nodrošināt arī preču piegādi līdz patērētājam pat dažās lielajās pilsētās, jo dzelzceļa stacijas nereti bija izvietotas ārpus lielām apdzīvotām vietām, kas labākā situācijā nostādīja autotransporta pārvadājumus.

Aviotransports nebija dzelzceļam nopietns konkurents, jo līdz pat 1940. gadam kravu un pasažieru pārvadājumi ar aviācijas transportu bija ekskluzīvs pārvadājumu veids, ko izmantoja pārsvarā starpvalstu gaisa satiksmē steidzamu kravu, diplomātiskā dienesta pārstāvju un parasti elites pasažieru pārvadāšanai, kuriem bija attiecīgs sociālais stāvoklis un nepieciešamie finanšu līdzekļi, lai varētu izmantot dārgos aviācijas transporta pakalpojumus.

#### **4.LATVIJAS DZELZCEĻA SAIMNIECISKĀ DARBĪBA UN SOCIĀLO PAKALPOJUMU NODROŠINĀŠANĀ NO 1918.GADA LĪDZ 1940. GADAM**

##### **4.1. Latvijas dzelzceļa pārvadājumu tarifi un dzelzceļa pakalpojumu pieejamība**

Dzelzceļu ritošais sastāvs, kas bija Latvijas dzelzceļa rīcībā, varēja nodrošināt kravu un pasažieru pārvadājumus, novēršot kara darbības postījumu sekas dzelzceļa transportam, bet samaksas ieviešanai par dzelzceļa sniegtajiem pakalpojumiem bija nepieciešama valsts plānveidīga dzelzceļa politika un konkrēti sociālu un ekonomisku cēloņu noteikti lēmumi - jauni dzelzceļa tarifi, atbilstoši Latvijas iedzīvotāju maksātspējai un jaunu dzelzceļa līniju izbūve.

Latvijas Republikā pēc kara postījumu likvidēšanas tika izstrādāta Latvijas dzelzceļa satiksmes politika – normatīvie akti, instrukcijas, noteikumi, bet Dzelzceļa likums tika pieņemts 1927. gadā. Jaunās dzelzceļa politikas galvenais uzdevums bija

savienot visus Latvijas reģionus ar kvalitatīvu dzelzceļa satiksmi, piedāvāt valsts iedzīvotājiem transporta pakalpojumus un vienlaicīgi saglabāt savus preču un kravu pārvadājumus laikā, kad Latvijas tautsaimniecībā palielinājās autotransporta konkurence. Autotransporta pašizmaksa 20. gs. 20. gados gan bija augstāka un nevarēja sacensties ar dzelzceļu lielo kravu pārvadājumu jomā, toties noņēma dzelzceļam lielu daļu sīksūtījumu, tāpēc Latvijas dzelzceļš konkurences ierobežošanas nolūkā ieviesa 12 savus autotransporta parkus un 2 ceļojuma birojus,<sup>681</sup> lai piegādātu preces adresātam no dzelzceļa un otrādi.

Atjaunojot un attīstot dzelzceļa saimniecību, svarīga vieta tika ierādīta tarifu sistēmas izveidošanai atbilstoši Latvijas iespējām. Veidojot dzelzceļa tarifu politiku, par tās pamatu kļuva valsts vispārējās intereses piedāvāt iedzīvotājiem sociāli atbildīgus un maksimāli lētus pasažieru pārvadājumus, un tikai pēc tam domāt par peļņu dzelzceļa sistēmā. Pirmo sistematizēto pagaidu pasažieru tarifu Latvijas Republikā Pagaidu valdība ieviesa 1919. gada 6. novembrī,<sup>682</sup> kas bija A. Niedras valdības laikā 1919. gada 21. jūnijā pieņemtā<sup>683</sup> pasažieru un preču pārvadājumu tarifa pārnesums<sup>684</sup> uz Latvijas Republikas dzelzceļa pirmo ieviesto tarifa sistēmu.<sup>685</sup> Latvijas Republikas valdībai nebija citas alternatīvas, jo reālā iedzīvotāju maksātspēja nebija mainījusies un A. Niedras valdības izstrādātais pasažieru un preču pārvadājuma tarifs bija valsts sociālās solidaritātes piemērs ar tautu un izveidots tikai 4 mēnešus pirms 1919. gada novembra, lai to bez pārmaiņām ieviestu arī Latvijas dzelzceļa sistēmā.

Latvijas Republikā akceptētajā tarifā jau sākotnēji bija iestrādāts sociālā faktora diktēts pārvadājuma maksas apzināts samazinājums līdz dzelzceļa pakalpojumu pašizmaksai – maksa par pasažieru pārvadājumiem visbiežāk izmantojamajā 3. klasē bija 6.kapeikas par kilometru un 2. klasē – 9 kapeikas par

---

<sup>681</sup> Latvijas zeme, daba, tauta. - Rīga, 1937. – 3.sēj., 583.lpp.

<sup>682</sup> Satiksmes un Darbu ministrijas Vēstnesis. – 1919. – Nr.6. – 81. – 93.lpp.

<sup>683</sup> Dzelzceļa tarifi.//Lidums. – 1919. – Nr.13.

<sup>684</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. – Rīga: Satiksmes ministrijas grāmatu spiestuve, 1923. – XVI //”Latvijas Pagaidu valdība sākot ekspluatēt valsts dzelzceļa līnijas bija spiesta norēķinu sistēmā par pasažieru un kravu pārvadājumiem pielietot A.Niedras valdības apstiprinātos tarifus (publicēti laikrakstā „Lidums”, Nr.13, 1919.gada 21.jūnijā)”.

<sup>685</sup> Mazkalniņš H. Dzelzceļu tarifi valsts pastāvēšanas pirmā gadu desmitā.//Dzelzceļu Vēstnesis. – 1928. – Nr.22 – 711.lpp. // „Tādēļ tarifu, kas ir dzelzceļu ienākumu galvenais regulētājs, tūlīt darbības sākumā neizstrādāja, bet spēkā paturēja maksājumu aprēķinu veidu, kāds bija ieviests ar Niedras valdīšanas laikā izdotu tarifu. Šis sešos īsos paragrāfos izteiktais tarifs bija izstrādāts pēc vācu piedvedceļu (Klenbahnen) tarifa parauga un mūsu apstākļiem pavisam nepiemērots. Šāds tarifs bija spēkā līdz 1920. g. 15. jūlijam. Dzelzceļu ieņēmumi 1919/20. g. sasniedza apaļos skaitļos 25.3 milj. Latvijas rubļus, kuriem pretī stāvēja 42.5 miljoni rubļu kārtējo izdevumu”.

kilometru.<sup>686</sup> Latvijas Republikas Pagaidu valdība 1920. gada 12. novembrī pieņēma „Noteikumus par Kultūras fondu”,<sup>687</sup> kur arī tika iestrādāts A. Niedras valdības nodoklis no dzelzceļa ieņēmumiem 3% apjomā. Pagaidu valdība pārņēma no A. Niedras valdības tarifa sistēmā ietvertos nodokli Latvijas Sarkanajam krustam 3% apmērā,<sup>688</sup> kura statūtos<sup>689</sup> jau 1919.gadā bija noteikts, ka : „*Kultūras fonds sastādās no : a)3% piemaksas pie pastāvošā tarifa uz preču, bagāžas un pasažieru pārvadāšanas pa visiem Latvijas dzelzceļiem, izņemot preču un pasažieru pārvadājumus uz valsts rēķinu, par kuriem piemaksa nav ņemama*”.<sup>690</sup>

Lai izstrādātu dzelzceļa tarifa politiku, 1923. gadā tika nodibināta konsultatīva institūcija Satiksmes ministrijas pakļautībā – Dzelzceļa tarifa padome,<sup>691</sup> kuras pienākumos ietilpa dzelzceļa tarifu izstrāde, atbilstoši samērojot valsts un iedzīvotāju intereses. Noteikumos par Dzelzceļa tarifa padomes darbību bija rakstīts, ka: „Pārvadāšanas un tarifu jautājumu apspriešanai pie satiksmes ministrijas pastāv atsevišķa dzelzceļa tarifa padome kā padomdevēja iestāde; Tarifu padomē ieiet no dzelzceļu virsvaldes: galvenais direktors, finanšu direktors, tarifu nodaļas vadītājs un viens pārstāvis no ekspluatācijas direkcijas, un pa vienam pārstāvim no: finanšu un zemkopības ministrijām, valsts kontroles, Rīgas un Liepājas biržas komitejām, tirgotāju savienības, fabrikantu un rūpnieku biedrības, Latvijas lauksaimniecības centrālbiedrības, latviešu lauksaimnieku ekonomiskās sabiedrības, kooperatīvu sabiedrības un augstskolas juridiski – ekonomiskās fakultātes”.<sup>692</sup>

Par tarifiem diezgan plaši diskutēja valsts un sabiedrisko institūciju pārstāvji, bet nomināli šai padomei bija padomdevēja tiesības, reāli tās lēmumi bija saistoši Dzelzceļa virsvaldes viedoklim par tarifiem. Visas Latvijas sabiedriskās organizācijas nebija pārstāvētas un tas jau noteica šīs padomes pieņemto lēmumu raksturu un struktūru, šī padome nepārstāvēja visas sabiedrības viedokli, bet tikai pastarpināti apkopoja viedokļus un pieņēma lēmumus par tarifu politiku Latvijas dzelzceļa transportā. Līdz Dzelzceļa tarifa padomes izveidošanai tarifus saskaņā ar Ministru kabineta pieņemtajiem „Noteikumi par satiksmes ministra tiesībām nosacīt pasažieru

<sup>686</sup> Satiksmes un Darbu ministrijas Vēstnesis. – 1919. – Nr.6 – 84.lpp.

<sup>687</sup> Likumu un Valdības Rīkojumu Krājums. – 1920. – Nr.12. – 5.lpp.

<sup>688</sup> Dzelzceļa tarifi.//Līdzums. – 1919. – Nr.13.

<sup>689</sup> Pagaidu valdības likumu un rīkojumu krājums. – 1920. – Nr.12//Noteikumi par valsts kultūras fondu.

<sup>690</sup> Pagaidu valdības likumu un rīkojumu krājums. – 1920. – Nr.12. – 5.lpp.

<sup>691</sup> Noteikumi par dzelzceļu tarifu padomi.//Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1923. – Nr.11. – 193.lpp.

<sup>692</sup> Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1923. – Nr.11. – 193.lpp.



un bagāžas, kā arī preču pārvadāšanas kārtību un tarifus”<sup>693</sup> apstiprināja satiksmes ministrs pēc dzelzceļu virsvaldes ieteikuma. Minētie noteikumi tika atcelti 1923. gadā pēc Dzelzceļa tarifa padomes izveidošanas, bet 1935. gadā tika pieņemts lēmums, kas atkal piešķīra satiksmes ministram tiesības apstiprināt tarifus, bet, sekojot Dzelzceļa tarifa padomes ieteikumam, jo šāda institūcija turpināja pastāvēt un 1936. gadā tika pieņemti nenozīmīgi grozījumi<sup>694</sup> padomes darbībā par padomē pārstāvošo institūciju darbiniekiem. Pasažieru un preču pārvadājumu sākotnējo projektu izstrādāja Dzelzceļa virsvaldes struktūrvienības,<sup>695</sup> pamatojoties uz budžeta ieņēmumu prognozi nākošajam saimnieciskajam gadam, kas sākas 1. aprīlī un beidzas nākamā kalendārā gada 31. martā,<sup>696</sup> pamatojoties uz Latvijas Satversmes sapulces kopsēdē 1921. gada 26. aprīlī pieņemto<sup>697</sup> „Likumu par valsts budžetu”.

Pagaidu tarifs ar atsevišķām pārmaiņām (1922./1923.gadā pārkārtoja iepriekšējo Krievijas metrisko un naudas sistēmu, nomainot to ar decimālo mēru sistēmu<sup>698</sup> un veicot valūtas reformu - Latvijas teritorijā tika ieviests lats) bija spēkā līdz 1925. gada 25. februārim, kad 1925. gada 13. janvārī MK pieņēma lēmumu par pasažieru pārvadājuma maksas tarifa paaugstinājumu par 25%<sup>699</sup>. Paaugstinātais tarifs stājās spēkā 1925. gada 15. februārī.

Satiksmes ministrs J.Pauļuks par šo paaugstinājumu sniedza šādu skaidrojumu: „*Pasažieru tarifa paaugstināšana bija nepieciešama aiz tā iemesla, ka pastāvošais tarifs pašlaik dod tikai zaudējumus. 1923./24. budžeta gada zaudējumi*

<sup>693</sup> Pagaidu valdības likumu un rīkojumu krājums. – 1922. – Nr.25. – 509.lpp.// „2.tareifus, pēc to projekta caurskatīšanas satiksmes ministrijas tarifu padomē, ar ministra kabineta iepriekšēju piekrišanu, noteic satiksmes ministrs”.

<sup>694</sup> Pārgrozījumi noteikumos par dzelzceļa tarifa padomi.//Likumu un valdības rīkojumu krājums. – 1936. – Nr.26. – 770.lpp.//„Noteikumu par dzelzceļu tarifa padomi (Lik.kr.1923.g.83) izteikt šādi: 2.Tarifu padomē ieiet: no Dzelzceļu virsvaldes – galvenais direktors, ekspluatācijas direktors, komercdaļas vadītājs un tarifu nodaļas vadītājs un pa vienam pārstāvim no Finanču, Zemkopības un Ārlietu ministrijas, Valsts kontroles, Latvijas tirdzniecības un rūpniecības kameras, Latvijas lauksaimniecības kameras un Latvijas universitātes tautsaimniecības un tiesību zinātņu fakultātes”.

<sup>695</sup> Dravnieks E. Latvijas dz. ceļu Virsvaldes darbība un bojā eja.//Dzelzceļnieks trimdā. – 1968. – Nr.16 – 9.lpp. // „Viens no nozīmīgākiem faktoriem ikviena uzņēmuma sekmīgā saimniecībā ir tās budžets. Latvijas dzelzceļu budžetu sastādīja dzelzceļu virsvalde, ņemot par pamatu vietējo administrāciju un virsvaldes direkciju prasības. Budžetu komisija, kurā bez dz. ceļu virsvaldes administrācijas, darbojās Valsts kontroles un Finanču ministrijas pārstāvji, pārbaudīja īpašos braucienos visas pieteiktās vajadzības uz vietas. Dažkārt viens brauciens (kas bija svarīgs notikums līnijas darbiniekiem) ilga vairākas dienas .Ievērojama loma dz. ceļu tekošā (resp. operatīvā) budžeta noteikšanā piekrita dz. ceļu statistikas nodaļai, kas darbojās virsvaldes ēkā (neatkarīgi no Valsts statistiskās pārvaldes). Tās rīcībā atradās visi svarīgākie skaitļi un indeksi, zīmējoties uz personālu, pasažieru un preču pārvadājumiem, utt.”

<sup>696</sup> Pagaidu valdības likumu un rīkojumu krājums. – 1921. – Nr.9. – 143. - 144.lpp.

<sup>697</sup> Pagaidu valdības likumu un rīkojumu krājums. – 1921. – Nr.9. – 143. – 144.lpp.

<sup>698</sup> Piemēram: Uz dzelzceļiem ievesta metriskā sistēma bagāžas un piena pārvadājumus.//Economists. – 1921. - Nr.23 – 851.lpp.

<sup>699</sup> Hronika.//Dzelzceļnieks. – 1925. – Nr.3 – 11.lpp.

*pasažieru kustībā bija 1.080.000.Ls, kamēr preču pārvadājumi devuši peļņu 4.860.000.Ls. Lauku un pievedceļi (600mm un 750mm – autors) arī devuši zaudējumus 1.330.000.Ls.*<sup>700</sup> Šis tarifs bija spēkā līdz 1932. gada 1. janvārim,<sup>701</sup> kad ieviesa jaunu pasažieru pārvadājumu tarifu, kas saimnieciskās krīzes apstākļos un zemās iedzīvotāju maksātspējas dēļ 1933. gadā daļēji tika mainīts. Latvijas tautsaimniecības stabilizācijas un ekonomiskās augšupejas laikā 20. gs. 30. gadu otrajā pusē (1937. gada 1. janvārī) tika ieviests jauns tarifs. Līdz 1937. gadam Latvijas dzelzceļu pasažieru pārvadājumu tarifi bija vieni no zemākajiem Eiropā, un tie bija zemāki arī par cariskās Krievijas dzelzceļa tarifiem. Pasažieru un preču pārvadājumu īpatnība Latvijā bija tā, ka dzelzceļa biļetes vai pārvadājuma maksā bija ietverta nodeva Sarkanā Krusta biedrībai un Kultūras un ceļu fondam (3% no cenas), ko vienlaicīgi atcēla ar jaunā tarifa stāšanos spēkā 1937. gadā. Savukārt 1938. gadā dzelzceļi uzņēmās *labprātīgi* jaunas nodevas iekasēšanu – Valsts aizsardzības fondam 5% no pasažieru pārvadājumu ienākumiem.<sup>702</sup>

Latvijas dzelzceļā strādājošie darbinieki arī nepiekrita šādai īpatnībai no uzņēmējdarbības viedokļa – *„Atstājamas dzelzceļu rīcībā arī tā summas, kuras tas katru gadu nodod pašvaldībām, Sarkanajam Krustam un ceļu fondam, kas pagājušajā gadā (1931.gads) sasniedza 1.166.000latu. Ja pirmos Latvijas pastāvēšanas gados tāda dzelzceļu palikšana ar speciālajām nodevām vēl bija attaisnojama, tad tagad, pašvaldībām nostabilizējot savus budžetus, tas vairs nav attaisnojams”.*<sup>703</sup> Dzelzceļa galvenais direktors A. Rode 1930. gadā arī asi iebilda pret valsts pārāk lielo iejaukšanos dzelzceļa saimnieciskajās lietās un nespēju sakārtot dzelzceļa jautājumus valstiskā līmenī, norādot, ka dzelzceļa transporta pakalpojumi ir lētākie<sup>704</sup> no pieejamajiem valsts satiksmes infrastruktūrā. Latvijas dzelzceļnieku biedrības vadītājs A. Dinsbergs, kurš bija ievēlēts Latvijas Republikas 3. Saeimā, aktīvi aizstāvēja Latvijas dzelzceļa tiesības, tiesa bez panākumiem. Saeimas budžeta komisijā viņš minēja, ka: *„Visā Latvijas valsts pastāvēšanas laikā dzelzceļi nesuši valstij peļņu. No*

<sup>700</sup> Hronika.//Dzelzceļnieks. – 1925. – Nr.3 – 11.lpp.

<sup>701</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 236.lpp.

<sup>702</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 239.lpp.

<sup>703</sup> Karūsa K. Valsts dzelzceļu saimnieciskais stāvoklis.//Dzelzceļnieku domas. – 1932. – Nr.3 – 3.lpp.

<sup>704</sup> Rode.A. Dzelzceļu Vēstnesis. Neoficiālā daļa. – 1930. – Nr.1 – 14.lpp.//”Dzelzceļi neprasa sev nekādas privilēģijas; viņi prasa sev tik vienlīdzīgas tiesības ar citiem satiksmes līdzekļiem; vēl vairāk – viņi neprasa no valsts kases nekādu izdevumu; viņi spēj netik vien sevi uzturēt, bet arī ar pašu līdzekļiem apbūvēties un parādus samaksāt, ja tikai valsts aparāts šinī lietā lietderīgi nostādīts. Dzelzceļi ir vislētākais un drošākais valsts labklājības nostiprināšanas līdzeklis un drošākais līdzeklis stratēģiskā ziņā”.

šīs peļņas ir barojušās arī citas iestādes, jo dzelzceļam ik gadus no savas peļņas ir bijis jānomaksā pusotra miljonu latu citiem. No tiem Ls 1.000.000 ik gadus ir maksāts ceļu fondam, kā 3% piemaksas pie pastāvošā preču, bagāžas un pasažieru tarifa. Tāpat ir maksāts kultūras fondam, Sarkanam Krustam un pilsētas pašvaldības iestādēm daudz vairāk kā LS 500.000 gadā. Atstāji šos vairāk kā Ls 1.500.000 dzelzceļiem un tiem nevajadzēs runāt ne par kādiem deficītiem un personāla atlaišanām”.<sup>705</sup> Sarkanajam Krustam vidēji gadā (1920 – 1928) no biļešu ieņēmumiem tika nomaksāti 200 000 līdz 250 000 latu,<sup>706</sup> tādējādi Latvijas dzelzceļš pastarpināti finansēja sabiedriskās organizācijas sociālās aktivitātes humāno pakalpojumu sniegšanā Latvijas iedzīvotājiem. Savukārt 1928. gada „Likumā par Kultūras fondu”<sup>707</sup> tika pieņemts grozījums, saskaņā ar kuru no 1929. gada 1. aprīļa 3% dzelzceļa pārvaldījuma nodoklis tika novirzīts Zemes ceļu fondam, kas gan no dzelzceļa ieņēmumiem faktiski bija līdzekļu novirzīšana konkurējošajam autotransportam un tā ekspluatācijai nepieciešamās satiksmes infrastruktūras uzturēšanai, tas gan tika atcelts jau 1930. gadā.

Pasažieru pārvaldījumu tarifa celšana notika pakāpeniski un augot iedzīvotāju maksātspējai, jo pastāvēja disonanse starp tarifu paaugstinājumu dažāda platuma dzelzceļu ekspluatācijā: „Sevišķi lielu iztrūkumu rada šaursliežu dzelzceļa ekspluatācija, jo šeit ir lielas sliežu ceļu uzturēšanas izmaksas (rakstā gan nav minētas konkrētas līnijas, bet vācu okupācijas laikā uzceltie 600mm dzelzceļi ir vistīcāmāk vājais posms, kas prasa lielas ekspluatācijas izmaksas nekvalitatīvās šaursliežu dzelzceļa infrastruktūras būvniecības laikā pielauto paviršību dēļ). Finanšu direktors (V.)Bastjāns”.<sup>708</sup> Dzelzceļa virsvaldes struktūrā ietilpstošā Tarifu padome gan bija paredzējusi radikāli mainīt dzelzceļa pasažieru pārvaldījumu tarifus 1921.gadā,<sup>709</sup> bet iedzīvotāju maksātspēja nebija būtiski pieaugusi un šāds tarifs netika ieviests.

Pasažieru pārvaldījumu tarifā bija attiecināmi uz visām iedzīvotāju kategorijām un kopumā tika subsidēti no valsts budžeta. Savukārt zaudējumus no pasažieru

<sup>705</sup> Mūsu deputāta A.Dinberga runa pie dzelzceļu budžeta caurskatīšanas Saeimas budžeta komisijā š.g. 17.februārī. (Saīsināta)//Dzelzceļu Vēstnesis. – 1932. – Nr.5 – 5.lpp.

<sup>706</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1929./30. – Rīga, 1931, 9.lpp.

<sup>707</sup> Likumu un Ministru Kabineta Noteikumu Krājums. – 1928. – Nr.12. – 355.lpp.

<sup>708</sup> B.a. Satiksmes jautājumi.//Economists. – 1921. – Nr.6 – 262.lpp.

<sup>709</sup> B.a. Dzelzceļa tarifa paaugstināšana.//Economists. – 1921. – Nr.9 – 413.lpp.//“(Tarifa) padome nolēma paaugstināt pasažieru tarifu uz Krievijas un normāla platuma dzelzceļiem par 25%, bet bagāžas un preču tarifu par 50%. Uz lauku pieveddzelzceļiem, kas strādā ar zaudējumiem, padome nolēma pasažieru tarifu paaugstināt par 50%, preču un bagāžas tarifu par 100%”.

pārvadājumiem kompensēja no kravu ieņēmumiem (piem., 1925. gadā uz III klases pasažieriem brauciens 100km attālumā izmaksāja 2.50Ls, bet reālās dzelzceļa ekspluatācijas izmaksas bija lielākas – 3.05Ls platsliežu un 3.98Ls = šaursliežu dzelzceļam, bet to pasažieris nevarēja samaksāt).<sup>710</sup> Lētie tarifi veicināja valsts iedzīvotāju mobilitāti, savukārt dažādas atlaides skolu audzēkņiem nodrošināja viņu izglītības iespējas un izglītības pieejamību. Abonementa biļetes un biļešu sistēma “abos virzienos” nodrošināja lielāku pasažieru plūsmu un ērtības piepilsētas satiksmē virzienā no Rīgas, it sevišķi Jūrmalas virzienā vasaras periodā (piem., 4 348 069 pasažieri satiksmē Rīga – Tukums, pārsvarā līdz Majoriem, un nākamais pēc skaita lielākais pasažieru pārvadājumu apjoms dzelzceļa posmā Rīga – Krustpils bija tikai 1 472 717 pasažieri 1925.gadā).<sup>711</sup> Dzelzceļa darbinieku viedoklis par dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tarifiem<sup>712</sup> reizēm bija atšķirīgs no valdības viedokļa.

Latvijas Republikā, salīdzinot ar citām Eiropas valstīm, par 1 latu varēja nobraukt lielāku kilometru skaitu, nekā tas bija iespējams citu valstu dzelzceļa līnijās. Latvijā 1936. gadā, salīdzinot ar dažām Eiropas valstīm, samaksājot 1 latu attiecīgajā valūtas ekvivalentā, varēja nobraukt 3. klases pasažieru vagonos<sup>713</sup> 35km, Skandināvijas valstīs vidēji 19 – 24km, Vācijā 20km, bet Šveicē tikai 13km.

Sākoties 2.pasaules karam, 1939.gada 1.septembrī arī Latvijas Republikā tika ieviesti taupības pasākumi, kuru rezultātā nepilna gada laikā līdz Latvijas okupācijai 1940.gada 17.jūnijā Latvijas dzelzceļš atrisināja gan citu transporta satiksmes elementu konkurences jautājumu, gan kļuva par nozīmīgāko pasažieru pārvadātāju valstī. Latvijas dzelzceļa galvenais direktors K. Bļodnieks 1940. gada pavasarī rakstīja, ka: *„Ar taupību vien nebija iespējams izdevumus ieturēt atvēlēto līdzekļu robežās, jo dzelzceļi patlaban valstij ir vienīgais masu pārvadājumu transporta līdzeklis, kuram tagad jāveic ievērojami lielāks darbs. Pārvadājumu skaits vietējā satiksmē, satiksmē ar ārzemēm, bet it sevišķi tranzītā ar Latviju strauji audzis, uzstādot paaugstinātas prasības pēc kustības palielināšanas preču pārvadāšanā”*.<sup>714</sup> Kopš 1939. gada rudens 2. pasaules kara izraisītajiem un ieviestajiem taupības apstākļiem Latvijā sezonālu apstākļu dēļ ziemas/pavasara periodā nekursēja ūdensceļu transports ar motora vilci, automobiļiem bija limitēts degvielas daudzums, aviācija

<sup>710</sup> Ruņģis J. Pasažieru pārvadājumi// Dzelzceļu vēstnesis. – 1926. - Nr.19. – 235.-241.lpp., 235.lpp.

<sup>711</sup> Ruņģis J. Pasažieru pārvadājumi// Dzelzceļu vēstnesis. – 1926. - Nr.19. – 235.-241.lpp., 239.lpp.

<sup>712</sup> Rode A. Satiksmes politika Latvijā// Dzelzceļu vēstnesis. – 1931. – Nr.5. – 137.-145.lpp., 138.lpp.

<sup>713</sup> Krieviņš V. Dzelzceļu tarifi. – Ekonomists. – 1936. – Nr.11./12. – 425.lpp.

<sup>714</sup> Bļodnieks K. Pārkārtots dzelzceļa budžets. Runas atreferējums.//Dzelzceļnieks. – 1940. – Nr.8 – 4.lpp.

bija vājš pasažieru un kravu pārvadājumu tirgus dalībnieks, tāpēc dzelzceļam kļuva piekritīgi gandrīz visi pasažieru un kravu pārvadājumi rajonos, kur iedzīvotāji un uzņēmēji ar savu produkciju varēja piekļūt dzelzceļa infrastruktūrai ar neregulāru zemes ceļu satiksmi vai pateicoties ģeogrāfiskajam stāvoklim.

Dzelzceļa transportam 20. gs. 20. gadu otrajā pusē vairs nebija monopola pasažieru pārvadāšanā (aizvien vairāk tika izmantots autotransports ar ērtāku, nereti ātrāku pasažieru un sīksūtījumu nogādāšanu līdz piegādes vietai). Masu psiholoģijā lētie pasažieru un preču pārvadājumu tarifi bija izveidojuši paliekošus priekšstatus, kas nebija samērojami ar modernā laikmeta prasībām satiksmes infrastruktūras uzturēšanā, bet noteica Latvijas dzelzceļa sociālo atbildību valsts iedzīvotāju priekšā<sup>715</sup> un līdz pat 1940. gadam saglabājās lēts un pieejams dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tarifs visām valsts iedzīvotāju grupām. Pateicoties lētajiem dzelzceļu tarifiem, ienākumiem no lauksaimniecības preču un pasažieriem pārvadājumiem, lētāks un izdevīgāks bija dzelzceļa transports. Kustības ātrums gan pieauga tikai uz valsts nozīmes platsliežu dzelzceļa līnijām, bet šaursliežu dzelzceļa līnijā tas vēl aizvien nereti bija ļoti mazs – aptuveni 20km/h.<sup>716</sup> Papildus faktors dzelzceļa izmantošanai, kur tie bija pieejami, bija situācija, ka, uzlabojot satiksmes drošību, vilcienu kustība kļuva ātrāka. Brauciena ilgums no stacijas „Rīga” nozīmīgākajām platsliežu dzelzceļa līniju mezgla stacijām norādīts tabulā:

#### 4.1. Pasažieru vilcienu kursēšanas ātruma izmaiņas Latvijas Republikā no 1921. līdz 1936. gadam<sup>717</sup>

Dzelzceļa līnijas virziens no stacijas „Rīga”	Attālums kilometros no Rīgas	1921./1922.g. Brauciens stundās	1926./1927.g. Brauciens stundās	1936.15.V. Brauciens stundās
Valka	167	5.55	4.18	3.35
Liepāja	230	8.35	7.57	4.47
Ventspils	176	-	6.35	4.04
Rītupe	283	14.10	10.40	7.32

<sup>715</sup> „Latvijas valsts dzelzceļu tarifu politika. Diplomdarbs. 1938.”, stud. oec. Mārtiņš Jākabsons, matr. 18654., 1938. g. – 118.-119.lpp.// „Izsekojot tarifa attīstības gaitai pie mums, konstatējams, ka dzelzceļi visā savā darbības laikā turējušies pie principa, ka to uzdevums nav gūt iespējami labus finansiālus rezultātus, bet gan iekļauties valsts saimnieciskā dzīvē un sekmēt to mērķu sasniegšanu, kādus sev spraudusi valsts saimniecības vadība. Jau sākot ar 1919.g., kā jau konstatējām, dzelzceļi vispirms strādāja par valsts drošību, kā arī nepieciešamāko produktu, mašīnu un rīku iespējami lētu pārvadāšanu. Tāda paša pielāgošanās sabiedriskām vajadzībām izpaužas arī pasažieru tarifu veidošanā”.

<sup>716</sup>G. Mūsu dzelzceļu saimniecības izveidošanās.//Dzelzceļa Vēstnesis. – 1936. – Nr.18 – 5.lpp. //”Neapmierinoša satiksme ir uz 600mm lauku dzelzceļiem Stendes, Dundagas, un Jēkabpils – Aknīstes, Neretas rajonos. Šie kara laikā būvētie ceļi (1.pasaules kara laikā) kara un mežu ekspluatācijas vajadzībām, savas vājās tehniskās iekārtas dēļ atļauj laist vilcienus ar ātrumu tikai no 14 līdz 20km stundā”.

<sup>717</sup> Latvijas zeme, daba, tauta. - Rīga, 1937. – 3.sēj., 580.lpp.

<b>Meitene</b>	71	2.30	2	1.18
<b>Zemgale</b>	242	14.40	6.48	4.55
<b>Zilupe</b>	279	11.05	8.49	7.46

Vilcienu ātruma izmaiņas uzskatāmi parāda, ka visās dzelzceļa līnijās, pieaugot satiksmes drošībai un atjaunojot sliežu ceļa klātņi pēc kara postījumiem, brauciena ilgums 20. gs. 30. gadu sākumā jau būtiski ir samazinājies un varēja konkurēt ar jebkuru citu transporta satiksmes dalībnieku – autotransportu un iekšzemes ūdensceļu transportu.

1919. gadā, izstrādājot preču un pasažieru pārvadājumu tarifus, Dzelzceļu virsvaldes rīcībā nebija statistikas datu par iespējamo preču apjomu perspektīvā un dzelzceļa pašizmaksu jaunajos saimnieciskajos apstākļos. Tāpēc par pamatu jaunajam preču pārvadājumu tarifam ņēma Somijas un Krievijas dzelzceļa tarifu sistēmu.

Latvijas preču pārvadājumu iekšzemes tarifi bija piemēroti vietējās rūpniecības un saimniecības specifiskajiem apstākļiem. 1919. gadā tika pieņemti divi pagaidu tarifi – malkas pārvadāšanai „Pagaidu tarifs malkas sūtījumu pārvadāšanai pa Latvijas dzelzceļiem”<sup>718</sup>(Stājās spēkā ar 1919. gada 1. septembri) - nozīmīgs enerģētiskais resurss kara izpostītajā Latvijā) un tarifs pārtikas preču, zemkopības mašīnu un citu tehnoloģisko iekārtu pārvadājumiem<sup>719</sup> - „Pagaidu tarifs pārtikas preču, zemkopības mašīnu un rīku pārvadāšanai pa Latvijas dzelzceļiem”<sup>720</sup>(Stājās spēkā ar 1919. gada 1. septembri). Preces sadalīja 6 grupās un, piemērojot attiecīgu tarifu, tās tika sadalītas svara un gabala precēs. Pagaidu tarifi tika daļēji mainīti. To noteica svaru/mēru un naudas sistēmas reformas gaita Latvijā 1922./1923. gadā.

Ņemot vērā valsts ģeogrāfisko stāvokli, Latvijas dzelzceļa uzdevums attiecībā uz preču pārvadāšanu ir divās daļās:

- a) preču pārvadāšana valsts robežās;
- b) tranzīta preču pārvadāšana.<sup>721</sup>

Pasažieri netiek pieminēti, jo dzelzceļa transporta veiktie pasažieru pārvadājumi pēc sava rakstura bija sociālie pakalpojumi plašām valsts iedzīvotāju sociālajām grupām, kas neveicināja dzelzceļa peļņas pieaugumu atšķirībā no preču kravu pārvadājumiem, ar kuriem dzelzceļš varēja nopelnīt.

Pārvarot saimniecisko sabrukumu un pieaugot iedzīvotāju maksātspējai, stabils un ekonomiski pamatots preču pārvadājumu tarifs Latvijā tika ieviests 1928.

<sup>718</sup> Turpat, 11.-12.lpp.

<sup>719</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938., 243.lpp.

<sup>720</sup> Satiksmes un Darbu ministrijas Vēstnesis. – 1919. – Nr.1 – 7.-9.lpp.

<sup>721</sup> B.a. Latvijas dzelzceļu stāvoklis.//Ekonomists. – 1921. – Nr.17. – 643.lpp.

gada 1. septembrī.<sup>722</sup> Jaunā tarifa nolūks bija vienkāršot maksājumu aprēķināšanas veidu, kravas maksu pieskaņot pārvadājamo preču vērtībai un veicināt atsevišķu rūpniecības izejvielu un lauksaimniecībā saražoto preču apriti (akmeņogles, labība, cukurs, rūpniecības izstrādājumi u.c.) Preces tika sadalītas 21 klasē atbilstoši preces vērtībai un daudzumam. Preču pārvadājumu maksa atbilstoši bija par 10% zemāka, salīdzinot ar iepriekšējo tarifa sistēmu. Preču kravu pārvadājumu izmaksas nosūtītājam piepilsētas satiksmē izmaksāja dārgāk, bet vietējās satiksmes pārvadājumos pakalpojumi bija pieejami par lētāku samaksu.

Uzlabojoties dzelzceļa satiksmei un pārvarot saimnieciskās krīzes sekas, dzelzceļa pārvadājumos strauji pieauga sīksūtījumu skaits un attiecīgi aizpildīto formalitāšu apjoms, kas determinēja pārmaiņas dzelzceļa tarifos un 1938. gada 1. jūlijā tika pieņemts jauns iekšzemes preču pārvadājumu tarifa modelis. Jaunais tarifs atviegloja sīksūtījumu pārvadāšanas noformēšanu dzelzceļa stacijās, kur tos pieņēma, vienlaicīgi samazinot sīksūtījumu izmaksas uz pieaugošā sīksūtījumu apgrozījuma rēķina, kas izlīdzināja peļņu, lai gan noteiktu preču pārvadāšanai tarifs tika samazināts.

Latvijas Republikas laikā, lai sekmētu atsevišķu novadu saimniecisko izaugsmi, kā arī tirdzniecisko sakaru veicināšanai starp valsts rajoniem (piemēram, Rīgas – Liepājas līnijai, lai sekmētu rūpniecības attīstību Liepājā, tika ieviesta zemāka tarifa likme rūpniecības sekmēšanai Liepājā, jo Rīga bija galvenā Liepājas rūpniecības uzņēmumu saražotās produkcijas noņēmēja).<sup>723</sup> Zināmā mērā tas bija valsts apzināts protekcionisms, izceļot viena ekonomiski aktīva centra tirdznieciskās intereses, un vienlaicīgi šāda rīcība parāda Dzelzceļa virsvaldes atkarību no Satiksmes ministrijas un valdības pieņemtajiem lēmumiem, kas tieši ietekmēja dzelzceļa tarifu politikas veidošanu.

Iekšzemes preču pārvadājumu tarifa uzdevums bija samērot reālās preču pārvadājumu dzelzceļa izmaksas ar iedzīvotāju un uzņēmēju maksātspēju, kas 20. gs. 20. un 30. gados Latvijā bija svārstīga. Kopumā iekšzemes preču pārvadājumu tarifi bija orientēti uz atšķirīgu pēc savas ekonomiskās aktivitātes valsts rajonu un uzņēmēju saimniecisko integrāciju visā valsts teritorijā un dzelzceļu transporta pārvadājumu apjoma saglabāšanu laikā, kad strauji pieauga autotransporta preču pārvadājumi (it sevišķi sīksūtījumi) Latvijā 20. gs. 30.gados. Ieguvēji bija arī lauksaimnieki – 1 tonna

<sup>722</sup> Grunsteins R. Rokas grāmata. Latvijas dzelzceļi. - Rīga, 1928., 81.lpp.

<sup>723</sup> Latvijas zeme, daba, tauta. - Rīga, 1937, 3.sēj., 585.lpp.

preču pārvadāšana ar zirgiem 10km attāluma maksāja 5Ls un viena pasažiera pārvadāšana vidēji izmaksāja 1.50Ls tai pašā attālumā, bet pa dzelzceļu pārvadājumu izmaksas bija 4 – 20 reizes lētākas atkarībā no sliežu platuma.<sup>724</sup> Dzelzceļu tarifa politikā nereti izpaudās valsts protekcionisms atsevišķu tirdzniecisko interešu nodrošināšanai, kas bija vērsts uz dažu tautsaimniecības struktūru ekonomiskās aktivitātes pieaugumu.

Latvijas Republika jaunajā politiskajā un ekonomiskajā situācijā, kas bija izveidojusies pēc Versaļas miera līguma, savas labklājības avotu saskatīja tranzīta preču pārvadājumos starp Austrumiem un Rietumiem, pildot savdabīgu preču aprites “tilta” funkciju. Latvijā 1920. gadā no 6. augusta<sup>725</sup> līdz 6. septembrim Bulduros norisinājās piecu Baltijas jūras reģiona valstu – Somijas, Igaunijas, Latvijas, Lietuvas un Polijas kopīgā konference (*t.s. Rīgas konference*) par Baltijas valstu savienības izveidi, kur līdzās politiskajiem un militārajiem jautājumiem tika skatīti arī ekonomiskās savienības jautājumi,<sup>726</sup> bet konferences iznākumā netika sasniegts tā galvenais mērķis – Baltijas savienības nodibināšana Polijas – Lietuvas konflikta dēļ par Viļņas juridisko piederību vienai vai otrai valstij un tas netika atrisināts līdz pat 1940. gada notikumiem Baltijas valstīs. Tomēr Latvijai bija jāērēķinās ar kaimiņvalstu prasībām valsts ekonomikā, kas izraisīja sāncensību par dažādu atvieglojumu piešķiršanu preču tranzīta piegādātājiem un savstarpējas konkurences veicināšanu starp tranzīta kravu pārvadātājiem, lai panāktu zemākas nodokļu un tarifu likmes preču eksportam un importam, kas starpkaru periodā bija raksturīgi Padomju Krievijai<sup>727</sup> un Vācijai.<sup>728</sup> Rīgas konferencē 1920. gada 18. augustā Satiksmes un tirdzniecības apakškomisijā izskanēja viedoklis,<sup>729</sup> kuru akceptēja arī Ekonomikas komisija,<sup>730</sup> ka Baltijas valstīm jāveido vienota dzelzceļa tranzīta pārvadājumu tarifa sistēma, bet Baltijas valstu savstarpējās saimnieciskās integrācijas jautājums palika

---

<sup>724</sup> Latvijas zeme, daba, tauta. - Rīga, 1937, 3.sēj., 678.lpp.; “20km ar zirgu varēja nobraukt 2.5st., pa platsliežu dzelzceļu to pašu attālumu 15-20 minūtēs, šaursliežu pievedceļos 30-50 minūšu laikā”.

<sup>725</sup> Latvijas Kareivis. – 1920. – Nr.139.

<sup>726</sup> Klīve Ā. Latvijas Neatkarības gadi. Latvijas politiskā veidošanās un augšana. – Grāmatu Draugs., 1976. – 95. – 96.lpp.

<sup>727</sup> B.a. Latvijas Tīrgotājs. – 1926. – Nr.11 - „Latvijas – SSSR tirdzniecības līgums.” - 4. lpp.//SSSR iestādes atvēršanas pie mums veikalus, tura preces savās noliktavās, pārdod no tām vairumā un mazumā un galu galā nemaksā mūsu valstij nekādus nodokļus; tā tad nostādīta privileģētākā stāvoklī kā mūsu zemes pilsoņi. Tādu pat privileģētu stāvokli tās ieguvušas uz mūsu dzelzceļiem, muitās u.t.t.

<sup>728</sup> Kopš 1932.gada Vācija brīvo tirdzniecību aizstāja ar barteru (klīrings). – Latvijas vēsture. 20.gadsimts. - Rīga, 2005, 184.lpp.

<sup>729</sup> Latvijas Kareivis. – 1920. – Nr.149.

<sup>730</sup> Latvijas Kareivis. – 1920. – Nr.154.



tikai uz papīra,<sup>731</sup> un tās visu starpkaru periodu bija tirdzniecībā konkurentes nevis vienojošs spēks,<sup>732</sup> ko veiksmīgi izmantoja šo valstu kaimiņi.

Latvija savas tirdznieciskās intereses dzelzceļu pārvadājumu jomā varēja nodrošināt ar elastīgu tarifu politiku un dzelzceļa konvencijām starpvalstu dzelzceļa satiksmē, kas bija juridiski dokumenti un nodrošināja prognozējamu kravu pārvadājumu apjomu. Savukārt Latvijas Republikas vienotu ekonomisko telpu iekšzemes dzelzceļa pārvadājumiem varēja nodrošināt ar jaunu dzelzceļa līniju izbūvi. Perspektīvā jauno dzelzceļa līniju saimnieciskā orientācija būtu uz ekonomiski izdevīgākajām tranzīta maģistrālēm, papildinot saimnieciskā “tilta” funkcijas<sup>733</sup> starp Austrumiem un Rietumiem.

Eksporta un tranzīta preču tarifos dominēja starptautiskā politika – preču eksporta piesaiste no Krievijas par labu Latvijas ostām un tranzīta pārvadājumi, kā arī tirdznieciskie sakari ar Rietumeiropas valstīm. Preču eksporta un tranzīta kravu pārvadājumi no dzelzceļa saimniecības attīstības viedokļa bija aktuāli jau 20. gs. 20. gadu sākumā, jo dzelzceļa ritošais sastāvs un dzelzceļa tīkls Latvijā nevarēja iztikt ar iekšzemes kravu pārvadājumiem, kas pēc apjoma bija nelieli un nevarēja nodrošināt pilnvērtīgu dzelzceļa funkcionēšanu kravu pārvadājumu jomā. Tāpēc dzelzceļa transporta nozarei vitāli svarīgi bija tranzīta un eksporta preču pārvadājumi. Šai sakarā vislielākās cerības tika saistītas ar Krieviju, nereti apgalvojot,<sup>734</sup> ka bez Latvijas

---

<sup>731</sup> Fr. raksts // *Ekonomists*. – 1920. – Nr.2. – 38.-39.lpp., 38.lpp. “no saimniecības viedokļa Latvija, Igaunija un Lietuva ir viena saimnieciskā teritorija; Baltijas valstu bagātība nav derīgie izrakteņi, bet gan izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis; dzelzceļu platums ar Krieviju lai paliek, Vakareiropas platums tikai dzelzceļiem, kas ir orientēti uz Rietumeiropu; caur dzelzceļa līnijām tuvinātu Austrumpoliju un Lietuvu Latvijas ostām (Lietuvai nebija jūras ostu)”.

<sup>732</sup> Andersons E. „Latvijas vēsture. 1920. – 1940. Ārpolitika I”. - Stokholma, 1982, 161.lpp.//Poļu izrīcības pret Lietuvu laikā (Ģenerālis Lucians Želegovskis 1920. g. 9. oktobrī bija ieņēmis visu Viļņas apgabalu un nodibinājis „Centrālās Lietuvas valsti”), kad Bulduru (1920.g.) konferencē gatavojās dzimt lielā Baltijas valstu savienība, ne tikai spieda Lietuvu atraities no pārējām robežvalstīm, bet atbaidīja arī Somiju no ciešākiem sakariem ar Poliju un Baltijas valstīm, nemaz nerunājot par Skandināvijas zemēm.

<sup>733</sup> Latvijas Tirdzniecības – 1928. – Nr.2./3. - Latvija un PSRS.”, R.Bīlmanis, Saeimas deputāts, Latvijas-Krievijas tirdzniecības līguma slēgšanas delegācijas priekšsēdētājs. – 4.lpp.//”Kā tranzīta zeme Latvija ir bijusi pirmskara un varbūt arī turpmāk PSRS izejvielu pārstrādāšanas vieta (piem. koku un ādu), tiklab arī Eiropas un citu zemju izejvielu novietne un pārstrādāšanas bāze”.

<sup>734</sup> Pirmais Latvju un Lietuvju kongress., Rīga - 1924, 227.lpp.; būvinženiera Ed.Ramaņa ziņojums “visi Krievijas dzelzceļi bija būvēti kā tranzīta ceļi uz Baltiju; preču satiksmē tranzītam bija jābūt orientētam uz Krieviju”// Dzelzceļu konvencija starp Latviju un Esti (Igauniju), Rīga, 1921., 206.lpp.; “lai veicinātu preču pārvadāšanu tranzīta ceļa caur Latviju un Esti un Krieviju un tālāk uz ārzemēm, jeb pretējā virzienā...”// Dzelzceļu virsvaldes darbība. 1919.5.08. – 1924.5.08., Rīga, 1924., 23.lpp.; “mūsu ģeogrāfiskais stāvoklis ir ideāls priekš tranzīta pārvadājumiem; vietējo pārvadājumu trūkums uz iekšzemes dzelzceļa līnijām; SSSR (PSRS) nevienādie eksporta un importa preču pārvadājumi; vagoni ar kravu brauc tikai vienā virzienā, nav pietiekoša preču aprīte”.

ostām Krievija nespēj iztikt.<sup>735</sup> Sākotnēji šāda viedokļa paudējiem bija zināma daļa patiesības,<sup>736</sup> bet 20. gs. 30. gados PSRS bija izveidojusi savu satiksmes infrastruktūras tīklu eksporta un importa nodrošināšanai, un tā kļuva neatkarīga no Baltijas valstu (t.sk. Latvijas) preču tranzīta pakalpojumiem, jo Krievijas ārējās tirdzniecības ostas valsts Eiropas daļā – Murmanska, Ļeņingrada un Melnās jūras ostas varēja apmierināt PSRS tirdznieciskās intereses Eiropas tirgū un tranzītam caur Baltijas valstīm bija tikai pakārtota nozīme. Tomēr Latvija tranzīta pārvadājumu jomā (ostas, dzelzceļi) vairāk vai mazāk bija daļa no „tirdzniecības tilta”.<sup>737</sup>

Galvenie Latvijas eksporta un importa partneri bija Lielbritānija un Vācija, kas noteica arī šo ekonomisko attiecību raksturu un apjomu, kā arī ļāva abām valstīm Latvijai diktēt izdevīgus tirdzniecības noteikumus apzinoties, ka Latvijas iespējas ir ierobežotas ar tai pieejamajiem tirdzniecības partneriem un iespējām veikt importa un eksporta operācijas.

Vācija vairāk, Lielbritānija mazāk savu tirdzniecisko politiku balstīja uz savtīgiem aprēķiniem. Latvijas tāpat kā pārējo Baltijas valstu – Igaunijas un Lietuvas teritoriju satiksmes tīkls bija nepieciešams Vācijai, lai Versaļas līguma rezultātā smagi cietusī saimniecība varētu nodrošināt savu preču noietu Baltijas valstīs. Tās faktiski pildīja saimnieciskā “tilta” funkcijas virzienā uz PSRS, jo abas daļēji starptautiskajā izolācijā nonākušās valstis izjuta zināmu garīgu tuvību, kas izpaudās abpusējos tirdznieciskajos sakaros. Tomēr dzelzceļu darbiniekiem konferencēs, kas bija veltītas preču tranzīta jautājumiem abās valstīs, Vācija un PSRS vienmēr mēģināja panākt zemu tranzīta preču pārvadāšanas tarifus.<sup>738</sup> Tajā pašā laikā Lielbritānijas ekonomiskās problēmas negatīvi atsaucās uz Latvijas ārējās tirdzniecības bilanci.<sup>739</sup>

---

<sup>735</sup> Latvijas Tirgotājs. Baltijas ostas un viņu aizmugure. – 1926. – Nr.10. – 5.lpp.//”Ļeņingradas preču apgrozījumi 1925. g. tikko sasniedza ¼ no pirmskara apgrozījuma. Ievedumi caur Ļeņingradu samazinājušies no 2 650,015 tonnām uz 786,000 tonnām”.

<sup>736</sup> Stranga A. Latvijas – Padomju Krievijas miera līgums 1920.gada 11.augustā. - Rīga, 2000, 181.lpp.; “1921.gadā tā (Padomju Krievija) sāka attīstīt savu Petrogradas ostu – kā alternatīvu Baltijas un Somijas ostām, taču Petrograda bija aizsalstoša un tehniski vēl nevarēja kļūt par reālu alternatīvu”.

<sup>737</sup> Emancipation and interdependence. The Baltic States as New Entities in the International Economy, 1918 – 1940. Stockholm University, 1994.//Aivars Stranga. Latvian – Russian Economic Relations and Soviet Foreign Policy, 1920 – 1932. 169.p.

<sup>738</sup> Pirmais Latvju un Lietuvju kongress. - Rīga, 1924, 195.lpp.

<sup>739</sup> Emancipation and interdependence. The Baltic States as New Entities in the International Economy, 1918 – 1940. Stockholm University, 1994. //” Nicholas W.Balabkins. Latvia’s Foreign Trade in the Interwar Period (1920 – 1940). – 103.p. „England catches cold and Latvia catches pneumonia. Tulkojums: „Ja Anglija bija iesnas, tad Latvijas saķēra pneimoniju.”

Latvijas tuvāko kaimiņu – Polijas,<sup>740</sup> Lietuvas (cariskās Krievijas laikā stratēģisku iemeslu dēļ – robežas tuvums ar Austrumprūsiju, netika būvēts plašs dzelzceļu tīkls, un Lietuvai 20. gs. starpkaru periodā nebija savu jūras ostu) un Igaunijas preču noieta tirgus nebija plašs. Arī tranzīta preču pārvadājumi nevarēja kompensēt potenciālo Krievijas preču tranzītu. Tāpēc Latvijai visu 20. gs. starpkaru periodu ar eksporta un tranzīta preču tarifa palīdzību vajadzēja meklēt kompromisu starp Latvijas dzelzceļa un ostu piedāvātajām iespējām un pragmatiskajiem PSRS apsvērumiem valsts ārējā tirdzniecībā, jo ekonomiski gan neizdevīgāki, bet tomēr alternatīvi satiksmes ceļi preču tranzītam uz Rietumeiropu bija caur pieminētajām ostām un Polijas dzelzceļu tīklu.

Pirmo tranzīta tarifu Latvija ieviesa 1922. Gadā, lai veicinātu tranzīta pārvadājumus ar PSRS, pie kam eksporta precēm no PSRS bija papildus atlaides, lai preces piesaistītu Latvijas ostām. Spriežot par tarifiem (1921 – 1922) ar Padomju Krieviju, gadījās arī kuriozas situācijas, kad Krievijas delegācijas pārstāvji, sēžot LDZ galvenā direktora kabinetā (pašreizējās Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas ēkā) un vērojot Centrālajā tirgū esošo rosību, izteicās, ka tas viss ir organizēts teātris, lai viņi noticētu, ka Latvija Padomju Krievijai var piegādāt gaļu, sviestu, olas un citus produktus.<sup>741</sup>

Preču vilcienu sastāvi sākotnēji kursēja uz PSRS ar precēm, bet atpakaļ brauca tukšgaitā. Lai piesaistītu tranzītu Latvijas ostām, 1922. gadā Latvija būtiski pazemināja tranzīta tarifus. Krievijas tranzīta preču tarifi kļuva par 67% zemāki par parastajiem Latvijas preču tarifiem tām pašām preču grupām. Šāda tarifu starpība bija netaisnība pret vietējiem uzņēmējiem, taču Krievija turpināja pieprasīt tranzīta tarifu vēl lielāku samazināšanu.<sup>742</sup> Turpmāk Latvija, piemērojoties jaunajiem apstākļiem (tranzīta kravu apjoms no Krievijas neatbilda iecerētajam), atcēla īpašo labvēlības režīmu Krievijas eksportam un 1924. gadā vienojās ar Igauniju par kopējo tranzīta

---

<sup>740</sup> Latvijas Tirgotājs. Polijas dzelzceļi. – 1928. – Nr.12. – 10.lpp.//”Polijas dzelzceļa tīkls veidots uz trīs atsevišķi veidotiem ceļu tīkliem .Polija bija sadalīta starp 3 valstīm – Krieviju, Vāciju un Austriju. Pasaules kara laikā Polijas teritorijā okupācijas varas bija izbūvējušas normālsliežu līnijas ar stratēģisku nozīmi, kā arī ievērojamu šaursliežu dzelzceļu tīklu kara vai eksporta vajadzībām. Krievija bija samazinājusi līdz minimumam dzelzceļu līniju izbūvi Polijas teritorijā, likdama šķēršļus privātai iniciatīvai, lai cik arī nebūtu nepieciešami jaunu dzelzceļu radīšana saimnieciskām vajadzībām. Vācija Poznaņā un Pomerānijā bija izbūvējusi dzelzceļu tīklu tikai stratēģiskiem nolūkiem. Pēc Polijas apvienošanas bija jāpiemēro apstākļiem un jāsakausē visi trīs dzelzceļtīkli, kā arī jāizbūvē satiksmei nepieciešamas dzelzceļlīnijas. 10 gadu laikā līdz 1928. gadam Polija ir izbūvējusi 666,7 km normālsliežu dzelzceļa līniju un 501,8 vēl ir pabeigšanas procesā”.

<sup>741</sup> Bastjānis V. Dzīves straumē. Atmiņas. - Stokholma, 1970, 288. – 289.lpp.

<sup>742</sup> Stranga A. Latvijas – Padomju Krievijas miera līgums 1920.gada 11.augustā. - Rīga, 2000, 187.lpp.

politiku attiecībā uz PSRS,<sup>743</sup> noslēdzot atbilstošu konvenciju, lai abu valstu dzelzceļš neradītu asu savstarpēju konkurenci un PSRS nevarētu manipulēt ar šo valstu politiskajiem spēkiem par tautsaimniecībai vitāli svarīgo tranzīta preču pārvadājuma nodrošināšanu. 1922. gada tranzīta tarifs ar nelielām pārmaiņām bija spēkā līdz 1933. gadam, kad tika pieņemts jauns, kas tranzīta pārvadājumu maksu noteica atkarībā no tā, cik minētā prece attiecīgajā virzienā bija maksāspējīga.

Pieaugot caur ostām eksportēto preču apgrozījumam, Latvijas valdība par lietderīgu uzskatīja eksporta tarifu ieviešanu 1923. gadā, kas kopumā apmierināja ārvalstu preču eksportierus, bet izraisīja vietējo preču eksportieru pretenzijas, jo tranzīta pārvadājumu maksa bija zemāka par pašmāju eksportam paredzēto preču pārvadājumiem. 1928. gada 1. aprīlī šo abu tarifu starpību izlīdzināja ar noteikumu, ka eksporta tarifam tika pieskaitīta 3% nodeva par labu Latvijas kultūras fondam.<sup>744</sup> Līdzās pārmaiņām ostu tranzīta tarifu sistēmā 1933. gadā<sup>745</sup> tika reformēts arī vietējo preču eksportam piemērojamais tarifs, kas paredzēja maksas noteikšanu tām preču grupām, kuras patiešām tika eksportētas, nevis vienkārši vestas ostu virzienā.

Latvijas Republika vispirms savā dzelzceļa politikā vadījās no apsvēruma – atjaunot sagrauto valsts saimniecību pēc kara postījumiem, maksimāli izmantot 19. gs. 2. pusē – 20. gs. sākumā uzbūvētā dzelzceļa transporta iespējas kā vienīgas stabilas satiksmes infrastruktūras elementu ar lielu ekonomisko potenciālu perspektīvā.

Satiksmes ministrijas apstiprinātie un Latvijas dzelzceļa ieviestie pasažieru un bagāžas pārvadājumu tarifi visu nacionālo valsts dzelzceļa pastāvēšanas laiku (1919 – 1940) pildīja sociālā atbalsta funkcijas valsts iedzīvotāju nodrošināšanai ar sabiedriskā transporta pakalpojumiem un veicinot iedzīvotāju mobilitāti iekšzemes sociālajos un ekonomiskajos sakaros. Līdzās sociālajai nozīmei Latvijas dzelzceļš veicināja sīko uzņēmējdarbību, jo pasažieru bagāžas galvenais veids tuvsatiksmē bija piena un lauksaimniecības produkcija, kas palīdzēja atjaunot lauksaimniecības pamatus Latvijā laikā, kad objektīvu iemeslu dēļ šo produktu piegādi nevarēja veikt iekšzemes ūdensceļu transports un autotransports. Dzelzceļa nozīme sociālajā sfērā ir izteikts 20. gs. 20. gadu sākumā un atkārtoti 1939./1940. gadā līdz Latvijas okupācijai, kad tam kara izpostītajā valstī nav alternatīvas pasažieru un preču pārvadājumos un iespējās

---

<sup>743</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938., 253.lpp.

<sup>744</sup> Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. - Rīga, 1938., 251.lpp.

<sup>745</sup> Latvijas Konversācijas vārdnīca. - Rīga, 1929.-1930. – IV sēj., 6233.lpp.

piemērot visai valsts teritorijai vienotus pasažieru pārvadājumu tarifus, izņemot privātās dzelzceļa līnijas.

Saimniecības atjaunošanas jautājumiem bija pakārtota aktīva valsts iekšpolitika un ārpolitika, lai piesaistītu Latvijas dzelzceļam tranzīta un eksporta kravas, kas atveseļotu sagrauto ekonomiku un mazinātu sociālo un ekonomisko spriedzi valstī, ko bija izraisījuši ilgie kara gadi, un ļautu izveidot vienotu nacionāli sabiedrisko tautsaimniecības kompleksu pēc vispārējā ekonomiskā sabrukuma. Dzelzceļa tarifu sistēma un noslēgtās dzelzceļu konvencijas ar ārvalstīm nodrošināja Latvijas dzelzceļam starptautisku preču kravu apriti. Atsevišķu pārvadāto preču kāpumu vai lejupslīdi noteica ar starptautiskās politikas prasībām un tā nebija atkarīga no vietējo tirdzniecisko un politisko aprindu vēlmēs redzēt Latviju kā ekonomiski attīstītu valsti ar spēcīgu nacionālo sabiedrisko tautsaimniecības kompleksu. Tas liecina par “pasaules politikas” ietekmi uz mazu valstu ekonomiskajiem procesiem, kurus nevar ietekmēt konkrētas valsts politisko un tirdzniecisko aprindu labas gribas izpausmes.

#### **4.2.Latvijas dzelzceļa veiktie kravu un pasažieru pārvadājumi**

Dzelzceļa transporta vēsturē laika periods no 1919. līdz 1922. gadam bija tikpat sarežģīts kā visā valstī pēc 1. pasaules kara un Brīvības cīņu laikā nodarītajiem postījumiem. Valsts dzelzceļam vajadzēja atjaunot daļēji sagrauto dzelzceļa transporta infrastruktūru, izveidot institucionalizētu dzelzceļa administratīvās pārvaldes struktūru, lai koriģētu visus pa valsts dzelzceļu veiktos pasažieru un kravu pārvadājumus, īstenot valsts dzelzceļu politiku un nodrošināt drošu dzelzceļa ekspluatāciju. Statistikas avoti par dzelzceļa transporta darbības rezultātiem rādītājiem konkrētajā laika periodā parāda jaunās valsts tautsaimniecības problēmas 1919. gadā, kad dzelzceļa transporta pārvadājumi ir ļoti nestabili, jo valstī vēl nav beigušās Brīvības cīņas, valsts ekonomikā ir pilnīgs haoss un pastāv tirdzniecisko sakaru dezorientācija tobrīd vēl neskaidrās valsts politiskās nākotnes redzējumā. Situācijai stabilizējoties 1920. gadā, arī dzelzceļš varēja atšķirībā no 1919. gada

funkcionēt visas valsts teritorijā un attiecīgi pasažieru un kravu pārvadājumos palielinājās rezultatīvie rādītāji visos dzelzceļa saimnieciskās darbības aspektos.

Statistikas avoti par dzelzceļa saimnieciskajiem pārvadājumiem un tehnoloģiskā parka attīstību sākās 1919. gadā, kā atskaites punkts bija 16. augusts, kad darbību sāka DZV izveidotās struktūrvienības dzelzceļu pārvadājumu nodrošināšanai Latvijas Republikā. Latvijas dzelzceļa tīkla iedalījumā pēc sliežu platuma 1920. gadā dominēja platsliežu dzelzceļš, no kopējā kopgaruma 2699km<sup>746</sup> gandrīz 70% sliežu ceļu, jeb 1840km bija ar 1524mm un 1435mm platuma, bet 30% bija šaursliežu dzelzceļa sliežu ceļi ar platumu 750mm un 600mm jeb 859km.

Neskatoties uz 1. pasaules kara un Brīvības cīņu laikā nodarītajiem zaudējumiem Latvijas dzelzceļu sistēmai, tomēr lielākā daļa ekspluatējamo dzelzceļa līniju bija platsliežu dzelzceļi, kas Latvijas valstij palika mantojumā no Krievijas dzelzceļa sistēmas un kara laikā pārnaglotās dzelzceļa līnijas. Platsliežu dzelzceļa līnijas vai to posmi šķērsoja visu Latvijas teritoriju un tām vēsturiski nebija raksturīga viena reģiona saimniecisko un sociālo vajadzību nodrošināšana, kaut gan apskatāmajā laika periodā platsliežu līniju koncentrācija ir izteiktāka Vidzemes un Latgales reģionā. Nākošie pēc līniju kopgaruma bija 600mm platuma šaursliežu dzelzceļi, no kuriem lielākā daļa tika uzbūvēta 1. pasaules kara laikā vācu okupācijas zonā armijas un saimnieciskajām vajadzībām Zemgales un Kurzemes reģionā. No šīm dzelzceļa līnijām to zemās ekspluatācijas drošības un citu iemeslu dēļ netika ekspluatētas aptuveni 5 dzelzceļa līnijas Zemgales reģionā. Vismazāk Latvijā tika izmantoti 750mm platuma dzelzceļi, kuri bija tikai Vidzemes reģionā.

Latvijā vienīgās (līdz 1938. gadam) privātās dzelzceļa līnijas Liepājas – Aizputes sliežu platums bija 1000mm un līnijas garums 49km.

No platsliežu dzelzceļa līnijām ar sliežu platumu 1524mm - garākās dzelzceļa līnijas bija Rīga – Indra- Krievijas robeža (315km), Pļaviņas – Jaunlatgale (187km), Daugavpils – Rītupe – Krievijas robeža (178km) un Krustpils – Zilupe – Krievijas robeža (153km).<sup>747</sup> Savukārt platsliežu dzelzceļa līnijās ar sliežu platumu 1435mm garākās dzelzceļa līnijas bija Rīga – Liepāja (185km), kuru gan nav korekti iekļaut statistikas materiālā, jo minētā dzelzceļa līnija dabā nepastāvēja Latvijas teritorijā un šeit statistiskā pārskata autors min bijušās dzelzceļa līnijas Liepāja – Romni dzelzceļa līnijas garumu Lietuvas teritorijas jurisdikcijā, jo Latvijas teritorijā no Lietuvas

<sup>746</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. – Rīga, 1923, 16. – 18.lpp.

<sup>747</sup> Turpat, 16.lpp.

robežas caur Vaiņodi un Priekuli līdz Liepājai bija tikai atlicis 44km garš dzelzceļa līnijas posms, Rīga – Valka – Igaunijas robeža (154km), Jelgava – Ventspils (164km), Jelgava – Krustpils (129km) un Ieriķi – Vecgulbene (107km).<sup>748</sup>

No šaursliežu dzelzceļa līnijām ar sliežu platumu 750mm garākās dzelzceļa līnijas bija Valmiera – Ainaži (81km) un Vecgulbene – Ape – Igaunijas robeža (50km).<sup>749</sup>

20. gs. 20. gadu sākumā skaitliski visvairāk (20 dzelzceļa līnijas) bija šaursliežu dzelzceļa sliežu ceļu ar 600mm platumu, no kuriem lielākā daļa nepārsniedza 20 līdz 30km garumu, bet garākās dzelzceļa līnijas bija Mazirbe – Stende (72km) Ventspils – Mazirbe (67km) un Aizpute – Saldus (65km).<sup>750</sup>

1920. un 1921. gadā no 1435mm platumā uz 1524mm platumu tika pārnaglotas dzelzceļa līnijas Rīga – Valka – Igaunijas robeža, Ieriķi – Vecgulbene, Jelgava – Ventspils un dzelzceļa posms Zaulauks – Tukums. Situācijai stabilizējoties, dzelzceļa transporta jomā laikā no 1922. līdz 1940. gadam dzelzceļa līniju kopgarums pieauga un 1940. gadā sasniedza 3222km kopgarumu uz visiem Latvijā esošajiem dzelzceļa sliežu ceļiem ar dažādu to platumu (sk. 20.tabulu).

Dzelzceļa satiksmes infrastruktūras būtisks elements bija dzelzceļa būves – stacijas, dzīvojamās ēkas, preču noliktavas, saimniecības materiālu glabāšanai paredzētās būves, kas bija domātas dažādu vilcienu tehniskās apkalpes funkciju veikšanai. Pēc 1. pasaules kara un Brīvības cīņu postījumiem dzelzceļu būves tika ātri atjaunotas, jo tās bija būtiski dzelzceļa transporta infrastruktūras elementi.

#### 4.2.Dzelzceļa būvju skaits no 1923. līdz 1939. gadam<sup>751</sup>

Gads	Dzīvojamās ēkas	Segto un vaļējo rampu skaits
1923	4121	284
1925	4157	292
1930	4264	319
1935	4333	324
1939	4399	335

Laika posmā no 1923. līdz 1939. gadam pēc statistikas datiem Latvijas Republikas dzelzceļā funkcionēja vidēji 4200 – 4300 dzelzceļa būvju, pie kurām pieskaitāmas arī segtās un vaļējās rampas preču iekraušanai un izkraušanai, kuras

<sup>748</sup> Turpat, 17.lpp.

<sup>749</sup> Turpat, 18.lpp.

<sup>750</sup> Turpat, 18.lpp.

<sup>751</sup> Tabula aprēķināta pēc: Latvijas valsts dzelzceļa gada pārskats (1923./1924. – 1925./1926) un Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats (1926./1927. – 1938./1939.).

savukārt atbilda vidējam staciju un pieturas punktu skaitam uz Latvijas dzelzceļiem. Dzīvojamās ēkas uz 1524 un 1435 mm dzelzceļa attiecībā pret 750 un 600 mm dzelzceļiem bija vidēji 97 – 98 % no kopējā dzīvojamo ēku skaita, savukārt segtas un vaļējās rampas platsliežu dzelzceļiem bija 90 %, bet šaursliežu – 10 %.

Latvijas dzelzceļa īstenotā dzelzceļa infrastruktūras modernizācija attiecībā pret iepriekšējo dzelzceļa vēsturiskās attīstības periodu atrisināja arī vienu no cariskās Krievijas laikā uzbūvētā dzelzceļa problēmu – staciju un pieturas punktu nevienmērīgu pārklājumu, ignorējot vietējo ražotāju un iedzīvotāju sociālās intereses, galveno uzmanību pievēršot tikai kravu pārvadājumiem no Krievijas iekšējiem apgabaliem uz Latvijas ostām un lielajiem rūpniecības centriem. Atšķirībā no cariskās Krievijas dzelzceļa līniju staciju un pieturas punktu savstarpējā vidējā attāluma (sk. 21. tabulu), Latvijas Republikas laikā uzbūvēto jau esošo un jauno dzelzceļa līniju staciju un pieturas punktu vidējais attālums konkrētā dzelzceļa līnijā būtiski samazinājās (sk. 22.tabulu), tādējādi nodrošinot dzelzceļa transporta tīkla vienmērīgu pārklājumu ar kravu uzņemšanas un izkraušanas, kā arī pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas vietām. Latvijā apskatāmajā laika periodā dzelzceļa stacijas un pieturas bija ierīkotas vidēji 5-10km attālumā pretstatā cariskās Krievijas laikā raksturīgajam attālumam no 20 līdz 30 kilometriem.

Latvijas dzelzceļa uzturētajās stacijās un pieturas punktos bija iekārtotas manuālās un automātiskās telekomunikāciju uzturošās iekārtas, kas nodrošināja vilcienu kustības drošības ievērošanu un dažādu dzelzceļa saimniecības nozaru koordinētu vadīšanu.

Dzelzceļa stacijās jau cariskās Krievijas laikā bija ierīkots arī telekomunikāciju komplekts – telegrāfs<sup>752</sup> un telefons<sup>753</sup>, kas nodrošināja sakarus starp stacijām un cita veida informācijas nodošanu par dzelzceļa kustības nodrošināšanu. Par tālsakaru pirmsākumu Latvijas teritorijā var uzskatīt 1883. gadu, kad caur Rīgas – Orlas dzelzceļa centrāli Rīgas pilsētas abonenti varēja savienoties ar Mīlgrāvi, Bolderāju, Šķirotavu un Kara hospitāli<sup>754</sup> (pie stacijas „Brasa”). 1888. gadā tika aizliegts izmantot telegrāfa līnijas telefona sakaru sniegšanai un dzelzceļnieki uzbūvēja paši savu telekomunikāciju tīklu, pieslēdzot Rīgas stacijai Mažeiku, Ogres

---

<sup>752</sup> Telegrāfs – elektrosakaru veids dokumentālu ziņojumu (telegrammu) vai nekustīgu attēlu pārraidei, kur uztveršanas vietā iegūst pierakstītu tekstu vai attēlus.

<sup>753</sup> Telefons – elektrosakaru veids runas pārraidei, pārvēršot tos elektriskos vai optiskos signālos un pārraidot tos pa sakaru līnijām un kanāliem.

<sup>754</sup> Ločmelis J. Telekomunikāciju vēsture. - Rīga, 2000,102.lpp.



un Majoru dzelzceļu staciju.<sup>755</sup> Tādējādi kopš 1888. gada uz Latvijas dzelzceļa bija neatkarīgs telekomunikāciju sakaru tīkls, kas nodrošināja dzelzceļa darbību. Kā negatīvi aspekti dzelzceļa telekomunikāciju sistēmas darbībā jāmin: sals un snieguni, stiprs vējš, un citi dabas faktori, kas sagāza telekomunikāciju vajadzībām izbūvētos vadus un stabus.

### 4.3. Latvijas dzelzceļā lietoto telegrāfa un telefona aparātu skaits no 1923. līdz 1935. gadam<sup>756</sup>

Gads	Telegrāfi	Telefoni	Telegrammas		
			Nosūtītas	Saņemtas	Kopā
1923	136	875	2 087 320	2 182 125	4 269 445
1925	175	1157	1 376 552	1 406 750	2 783 302
1930	78	1 776	983 317	934 738	1 918 055
1935	97	2 111	796 940	774 794	1 571 734

Salīdzinot ar kopējo telekomunikāciju pakalpojumu abonētu skaitu Latvijā, dzelzceļa telefona aparātu skaits Latvijas dzelzceļā 1923. gadā bija nepilns 1000 vienību attiecībā pret 7370<sup>757</sup> telefona aparātiem visā Latvijas teritorijā. Savukārt 1935. gadā pēc dzelzceļa telefona automatizācijas projekta ieviešanas<sup>758</sup> Latvijas dzelzceļa rīcībā bija aptuveni 2200 telefona aparāti, bet Latvijā kopumā bija aptuveni 60 000<sup>759</sup> telefona abonētu. Dzelzceļā izmantotā telegrāfa un telefona aparātu skaits 20. gs. 30. gados būtiski nemainās, kas norāda uz telekomunikāciju tīkla pietiekamu pārklājumu dzelzceļa sakaru nodrošināšanā.

Dzelzceļa saimniecības ritošais sastāvs Latvijas dzelzceļam tā sākotnējā darbības periodā gandrīz bija jākomplektē no jauna, kas arī noteica lēnu ritošā sastāva skaita pieaugumu 20. gs. 20. gadu sākumā. Jautājumā par dzelzceļa lokomotīvu skaitu arī nav vērojama uzskaites konsekvence un vēstures avotos minētie dati ir dažādi.<sup>760</sup>

<sup>755</sup> Turpat, 102. lpp.

<sup>756</sup> Latvijas valsts dzelzceļa gada pārskats (1923./1924. – 1925./1926) un Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats (1926./1927. – 1936./1937.).

<sup>757</sup> Ločmelis J. Telekomunikāciju vēsture. - Rīga, 2000, 100.lpp.

<sup>758</sup> Latvijas dzelzceļi. – 1918 – 1938.- Rīga, 1938, 98.lpp.

<sup>759</sup> Ločmelis J. Telekomunikāciju vēsture. – Rīga, 2000, 100.lpp.

<sup>760</sup> Latvija. – 1924. – Nr.58. – Bankavs I. Jaunākās ziņas. Latvijas dzelzceļu jubileja.//”Lokomotīvu skaits uz platsliežu dzelzceļiem bija 25 - 1919. gadā, 237 – 1924. gadā, bet kustībai derīgo skaits bija attiecīgi 17 – 1919. gadā, 157 – 1924. gadā. Uz šaursliežu dzelzceļiem bija 23 – 1919. gadā, 106 – 1924. gadā. Preču vagonu skaits uz platsliežu dzelzceļiem bija 2315 – 1919. gadā, 4654 – 1924. gadā. no 1919. – 1924. gadam no pamatremonta izlaisti 2237 preču vagoni, no periodiskā apskata 5123. Vilcienu sastāva skaits pieauga no 60 – 221 laika periodā 1919. – 1924. gads.// Ekonomists. – 1921. – Nr.6. – 279.lpp.//Latvijas dzelzceļu kustību (1921.g.) uztur 36 krievu platuma (1524mm) un 65 normālplatuma (1435mm) lokomotīves ar 74 krievu platuma pasažieru un 2400 preču vagonu un 104 normālplatuma pasažieru un 768 preču vagoniem. Kustību cer uzlabot, saņemot ritošo inventāru no (Padomju) Krievijas, kurai pēc miera līguma mums jāizdod 110 lokomotīves, 1600 preču un 150

#### 4.4. Lokomotīvu skaits uz dažāda platuma valsts dzelzceļiem 1919. – 1922.gads<sup>761</sup>

Atskaites datums	1524mm	1435mm	750mm	600mm
01.10.1919.	14	4	14	57
01.04.1920.	20	37	13	57
01.04.1921.	48	37	13	58
01.04.1922.	112	37	15	57

Tabulā ietvertie dati par lokomotīvu skaitu uz dažāda platuma valsts dzelzceļiem parāda, ka atskaites periodā palielinās izmantojamo lokomotīvu skaits uz platsliežu dzelzceļa, bet šaursliežu dzelzceļā lokomotīvu skaits paliek nemainīgs. Dzelzceļa saimniecības ritošais sastāvs pēc 1922. gada pēc izmantošanas veida un mērķa stabilizējās un palika tāds līdz pat 1940. gadam (sk. 23.tabulu).

Platsliežu dzelzceļam domātās lokomotīves Latvijas valsts dzelzceļš saņēma no Padomju Krievijas un Vācijas, pateicoties starpvalstu diplomātijas aktivitātēm un noslēgtajiem līgumiem (Versaļas miera līgums un Latvijas – Padomju Krievijas miera līgums). Lokomotīves platsliežu dzelzceļam bija valsts dzelzceļa politikas prioritāte 20. gs. 20. gadu sākumā ritošā sastāva nodrošināšanai ar vilcējspēku, jo galvenās valsts dzelzceļa līnijas bija platsliežu dzelzceļa maģistrāles un šaursliežu dzelzceļam bija tikai pievedceļu funkcijas valsts dzelzceļu satiksmes infrastruktūrā. Tāpat Latvijai nebija aktuāls jautājums par ilgtermiņa dzelzceļa satiksmes saglabāšanu uz 600mm platuma šaursliežu dzelzceļiem, jo Latvijas teritorijā pirms 1. pasaules kara nebija šāda platuma dzelzceļa, attiecīgi nebija arī šim dzelzceļa tipam pakārtots tehnoloģiskais parks ekspluatācijas nodrošināšanai. 1. pasaules karā izbūvētās 600mm platuma šaursliežu dzelzceļa līnijas bija arī ekspluatācijai nedrošas, jo tika būvētas steigā un sliežu ceļa klātne neatbilda drošas ekspluatācijas prasībām. Latvijas teritorijā arī neražoja lokomotīves, kas domātas vilcienu sastāva kustības nodrošināšanai pa 600mm platuma šaursliežu dzelzceļu. Tomēr vēl 20. gs. 20. gados Kurzemes un Zemgales reģionā šaursliežu dzelzceļam ar 600mm platumu bija būtiska loma, jo tas tobrīd bija vienīgais stabils satiksmes infrastruktūras elements, kas nodrošināja preču kravu un pasažieru pārvadājumus minētajos reģionos starp atsevišķām apdzīvotajām vietām, ko noteica cita kvalitatīva satiksmes infrastruktūras elementu – zemes ceļu, ūdensceļu un autotransporta ierobežotā izmantošana vai tās sezonālais raksturs attiecībā uz kravu un pasažieru pārvadājumiem.

pasažieru vagonu; no tiem 38 lokomotīvēm un 1100 preču vagoniem jābūt lietošanai derīgiem”.

<sup>761</sup> Dzelzsceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. - Rīga, 1923, 32.lpp.

Līdzīga situācija bija vērojama arī preču vagonu skaita palielinājumā:

#### 4.5. Preču vagonu skaits uz valsts dzelzceļiem 1919. – 1922.gads<sup>762</sup>

Atskaites datums	1524mm		1435mm		750mm		600mm	
	Vagonu skaits	Bojāto vagonu skaits	Vagonu skaits	Bojāto vagonu skaits	Vagonu skaits	Bojāto vagonu skaits	Vagonu skaits	Bojāto vagonu skaits
01.10.1919.	2232	1005	83	20	144	10	495	89
01.04.1920.	2399	519	904	172	157	17	513	74
01.04.1921.	2378	292	1088	152	193	5	601	54
01.04.1922.	3601	291	979	55	209	31	634	109

Tabulā atspoguļotie statistikas dati par preču vagonu skaitu parāda, ka lielākais vagonu skaits preču pārvadājumos tika izmantots uz platsliežu dzelzceļa, kur objektīvu iemeslu dēļ (kara postījumi, savlaicīgi nebija veikta tehniskā apkope) 1919./1920. gadā bija visvairāk bojātu vagonu, procentuāli, vairāk nekā 40% no kopējā vagonu skaita. Platsliežu dzelzceļā izmantoto preču vagonu dominanti pār pārējām uz dažāda dzelzceļu platuma izmantojamo preču vagonu skaitu noteica platsliežu dzelzceļa līnijām piegulošās lielo Latvijas pilsētu preču pārvadājumu pieprasījums, tehnoloģiski spēcīgāku lokomotīvu vilcējspēks, kas varēja nodrošināt lielāka vilciena sastāva nokomplektēšanu un attiecīgi mazākas ekspluatācijas izmaksas. Preču vagonu bojājumus noteica 1. pasaules kara laikā un Brīvības cīņu laikā dzelzceļam nodarītie postījumi, kas skāra arī ritošā sastāva preču pārvadājumu vagonus. Līdz 1922. gada pavasarim, veicot remonta darbus, bojātie vagoni vairs bija 8% no preču vagonu kopskaita<sup>763</sup> uz platsliežu dzelzceļa līnijām ar sliežu platumu 1524mm.

Dzelzceļa pārvadājumu jomā vismazākais skaits ritošā sastāva bija attiecināms uz pasažieru vagoniem, kuru skaits 1919. gadā attiecībā uz Latvijas mērogu un dzelzceļa transporta pakalpojumu pieprasījumu bija ļoti mazs, salīdzinot ar preču vagonu skaitu attiecīgajā periodā.

#### 4.6. Pasažieru vagonu skaits uz valsts dzelzceļiem 1919. – 1922.gads<sup>764</sup>

Atskaites datums	1524mm		1435mm		750mm		600mm	
	Vagonu skaits	Bojāto vagonu skaits	Vagonu skaits	Bojāto vagonu skaits	Vagonu skaits	Bojāto vagonu skaits	Vagonu skaits	Bojāto vagonu skaits
01.10.1919.	63	28	8	2	8	3	9	-

<sup>762</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. - Rīga, 1923, 32.lpp.

<sup>763</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. - Rīga, 1923, 33.lpp.

<sup>764</sup> Dzelzceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. - Rīga, 1923, 35.lpp.

01.04.1920.	75	27	111	5	14	5	29	4
01.04.1921.	157	26	137	33	15	-	53	-
01.04.1922.	330	112	115	39	19	-	54	7

Tabulā ietvertie dati parāda, ka arī pasažieru vagonu segmentā bija tādas pašas problēmas, kā ar preču vagoniem dzelzceļa ekspluatācijai sarežģītajā laika posmā no 1919. līdz 1922. gadam, kad ritošajā sastāvā bija daudz bojāto vagonu un lokomotīvu, ko noteica 1. pasaules kara postījumi un Brīvības cīņas, kā arī daļēji, bojāta ritošā sastāva saņemšana no Padomju Krievijas un Vācijas. Pasažieru vagonu parks bija uzlabojies, salīdzinot ar situāciju 1919./1920. gadā, par kuru Dzelzceļu Finanšu direktors (1920 – 1922) V. Bastjānis atmiņās rakstīja, ka „uz mūsu dzelzceļiem valsts sākuma gados pasažierus pārvadāja „sarkanajos” vagonos, t.i. pasažieru pārvadāšanai pielāgotos preču vagonos, ierīkojot tajos pasažieru solus sēdēšanai un čuguna krāsniņas”.<sup>765</sup> Atšķirībā no valsts neatkarības gadu sākuma, jau 1923./24. gada atskaites posmā bija vērojams stabils pasažieru vagonu sēdvietu pieaugums, kas no 21 766 sēdvietām pieauga līdz 39 000 – 40 000 sēdvietām 1938./1939. gadā (sk. 24.tabulu).

Pasažieru vagonu skaits attiecībā pret preču vagonu skaitu bija vēsturiski noteikts jau cariskās Krievijas laikā, jo industriālās sabiedrības laikmetā sākās lielāka konkrētas valsts iedzīvotāju mobilitāte starp apdzīvotām vietām un pilsētām, bet preču pārvadājumi tradicionāli bija privāto dzelzceļa sabiedrību un valsts dzelzceļa galvenais ieņēmumu avots, tāpēc pasažieru pārvadājumiem vairāk bija valsts atvasināto sociālu funkciju raksturs un pakārtota loma dzelzceļa saimnieciskajos pārvadājumos. Arī Latvijas Republikā no peļņas gūšanas viedokļa prioritāri bija preču kravu pārvadājumi, lai veicinātu tautsaimniecības izaugsmi rūpniecības, lauksaimniecības un tirdzniecības sektorā, bet publiskajā vidē dzelzceļa sociālie pakalpojumi pasažieru un viņu bagāžas pārvadāšanā tika pasniegti un tādi tie arī bija, kā Latvijas dzelzceļa sociālās līdzdalības darbība transporta pakalpojumu sniegšanā, piedāvājot zemu pārvadājumu tarifus.

No pasažieru komforta un maksātspējas viedokļa dominējošie bija pasažieru vagoni 3. klasei, bet šaursliežu dzelzceļa līnijās ar sliežu platumu 750mm un 600mm 2. klases vagonu gandrīz nebija. Dzelzceļa līnijas ar 600mm sliežu platumu bija izbūvētas 1. pasaules kara laikā Kurzemes un Zemgales reģionā un sākotnēji nebija paredzētas pasažieru pārvadājumiem, piedāvājot vēl papildus paaugstināta komforta

<sup>765</sup> Bastjānis V. Dzīves straumē. Atmiņas. - Stokholma, 1970, 282.lpp.

pasāžieru vagonus un Latvijas Republikai mantojumā pat nebija nonācis neviens 2. klases pasāžieru vagonš, ko varētu izmantot 600mm platuma dzelzceļa satiksmē. Līdzīga situācija bija uz 750mm dzelzceļa līnijām, kur 2. klases vagonu izmantošana bija ekonomiski neizdevīga sliežu platuma ierobežošanas dēļ (samazināts sēdvietu skaits komforta nodrošināšanai) un pēc šāda tipa vagoniem vēsturiski nebija izveidojies pasāžieru pieprasījums.

Latvijas dzelzceļa rīcībā esošais ritošais sastāvs no 1920. līdz 1939. gadam parāda, ka jau 1921./1922. gadā preču, pasāžieru, bagāžas vagonu skaits bija optimāls Latvijas dzelzceļa pakalpojumu pieprasījuma apmierināšanai, kas dzelzceļa transporta ritošā sastāva pārmaiņās pieauga tikai kvalitatīvi, bet ne kvantitatīvi, nomainot uz jaunām lokomotīvēm un vagoniem.

Preču kravu un pasāžieru skaita pārvadājumu pieaugums vai kritums būtiski neietekmēja Latvijas dzelzceļu ritošā sastāva parku, jo pieauga kustības ātrums, vagonu celospēja un lokomotīvu tehniskā attīstība, kas ļāva komplektēt garākus vilcienu sastāvus. Latvijas Republikā neieviesa elektriskās vilces vilcienu objektīvu iemeslu dēļ – elektroenerģijas ražojošu uzņēmumu mazā kapacitāte un lielie kapitālieguldījumi elektrosadales tīklu ierīkošanā dzelzceļa vajadzībām.

Pasaulē pirmo elektrisko vilcienu demonstrēja tā konstruktors V. Sīmens Berlīnē 1879. gada 31. maijā, bet pirmā elektrificētā pilsētas dzelzceļa līnija Eiropā bija Berlīne – Lihterfelde (*Lichterfelde*).<sup>766</sup> Savukārt Krievijā bija vairāki projekti par dzelzceļa līniju elektrifikāciju, bet pirmo elektrificētā dzelzceļa līniju atklāja 1926. gadā Baku (līdz 1937. gadam uzbūvēja 1907km elektrificēta dzelzceļa līniju),<sup>767</sup> ko noteica valsts totalitārās sistēmas forsēta GOELRO plāna izpilde.

Latvijas dzelzceļa elektrifikācija bija apspriesta jau 20. gs. 20. gadu sākumā, kad LR Satiksmes ministrs T. Hermanovskis izteica savus priekšlikumus par dzelzceļu līniju elektrifikāciju - Latvijas Republikas pirmais satiksmes ministrs T. Hermanovskis norādīja, „*ka akmeņogļu trūkums un meža bagātību iztērēšana kurināmajam materiālam jāaizstāj ar ūdens spēka saražoto enerģiju*”<sup>768</sup> (dzelzceļa līniju elektrifikācija, kas nenotika promocijas darba apskatāmā perioda hronoloģiskajās robežās, vienīgi tika uzcelta Ķeguma HES). Kā pirmo iespējamo līnijas elektrifikāciju minēja Rīgas – Daugavpils dzelzceļa līniju, kuru varētu

<sup>766</sup> Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. - Москва, 1993, 40. – 41.с.

<sup>767</sup> Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. - Москва, 1993, 42.с.

<sup>768</sup> Inženieris - Āronietis. Latvijas dzelzceļu elektrifikācija. – Ekonomists. – 1921. – Nr.5. – 193.lpp.

elektrificēt, ja pie Kokneses uzceltu hidroelektrostaciju.<sup>769</sup> Diemžēl Latvijas vadošo dzelzceļu speciālistu viedoklis par dzelzceļa infrastruktūras elektrificēšanu nebija samērojams ar jaunās valsts finanšu iespējām un līdz pat 20. gs. 50. gadiem Latvijā dažādu objektīvu iemeslu dēļ nebija elektrificētu dzelzceļa līniju. Vienīgi Ķeguma HES bija iespējamais priekšvēstnesis dzelzceļa elektrifikācijai, bet 1939. gadā jau neatgriezeniski bija mainījies ģeopolitiskā situācija un Latvijas iekšpolitiskā prioritāte attiecībā uz dzelzceļa transportu bija tam atvēlētā stratēģiskā kravu pārvadātāja funkcijas bez iespējām veikt inovatīvus risinājumus satiksmes infrastruktūras modernizācijai. Uzbūvējot Ķeguma HES un uzsākot tā darbību, valsts elektroenerģijas pieprasījuma apmierināšana pēc elektroenerģijas tās daļa būtu aptuveni 20%, bet 80% saražotās elektroenerģijas nodrošinātu importētās ogles.<sup>770</sup>

Energoresursu un dažāda tipa un pielietojuma izejvielu trūkums rūpnieciskajā ražošanā noteica arī dzelzceļa transporta atkarību no ārējiem tirgiem, nodrošinot dzelzceļam nepieciešamo kurināmo ar importa oglēm. Piemēram, 1928. gadā no iztērētajiem 11.5 miljoniem latu par kurināmo, 7.7 miljoni latu jeb 67% no kopējā skaita tika iztērēti par importa oglēm un koksu.<sup>771</sup> Ņemot vērā zemo Ķeguma HES kapacitāti elektroenerģijas ražošanā, bez visaptverošas valsts elektrifikācijas programmas īstenošanas dzelzceļa elektrifikācija nebija iespējama. 1939. gadā, kad ekspluatācijā tika nodota Ķeguma HES, nacionālo energoresursu saražotais daudzums rūpniecības vajadzībām bija 12.1%, attiecībā pret ievesto energoresursu skaitu iepriekšējos gados, ko izmantoja elektroenerģijas ražotāji – vidēji 96 – 97% no ievestajām akmeņoglēm.<sup>772</sup>

Periodā no 1920. līdz 1939. gadam pieauga arī vilcienu sastāvu nobraukums tūkstošos kilometru pēc to izmantošanas mērķa (sk. 25.tabulu).

Ritošā sastāva veikto pārvadājumu apjomam raksturīgs bija pieaugums pasažieru satiksmē un attiecīgi sociālu funkciju izpildē – no 2 089 000km 1920./1921. gadā tas sasniedza 8 218 000km 1938./1939. gadā, bet preču kustībā šāda pārvadājumu augšupeja netika novērota – vidēji 1.5 līdz 2.0 miljoni kilometru nobrauca gadā kravu vilcieni 20.gs.30.gados.

<sup>769</sup> Inženieris - Āronietis. Latvijas dzelzceļu elektrifikācija. – Ekonomists. – 1921. – Nr.5. - 196.lpp.

<sup>770</sup> Bleiere D., Butulis I., Feldmanis I., Stranga A., Zunda A. Latvija otrajā pasaules kara laikā (1939 – 1945). - Rīga, 2008, 97.lpp.

<sup>771</sup> Ekonomists. – 1930. – Nr.6. – 247.lpp.

<sup>772</sup> Leits A. Buržuāziskās Latvijas ekonomika un saimnieciskie sakari (1929 – 1939). Apcerējumi. - Rīga, 1958, 124.lpp.

Pasažieru vilcienu sastāvu pārsvars pār preču vilcienu sastāvu veikto pārvadājumu skaitu uz valsts dzelzceļiem 20. gs. 20. gados izskaidrojams ar situāciju Latvijas tautsaimniecībā konkrētajā atskaites periodā, kad preču kravu piedāvājums un pieprasījums pārvadājumiem pa dzelzceļu bija zems, jo preču ražošana bija sagrauta kara apstākļos un vietējā rūpnieciskā un lauksaimnieciskā ražošana nevarēja nodrošināt kravu pārvadājumus atbilstoši dzelzceļa iespējām. Pasažieru vilcienu sastāvi nereti pildīja arī preču kravu pārvadājumu lomu, jo pasažieri bagāžā pārvadāja ne tikai savas personīgās mantas, bet arī savās individuālajās mājsaimniecībās saražotos produktus, it sevišķi, piena pārstrādes produktus – krējums, bieziens, sviests. Tikai 1930./1931. gadā notika radikāla vilcienu sastāvu formēšanas maiņa uz platsliežu dzelzceļiem, kad kursēja tikai pasažieru vagoni, bet uz šaursliežu dzelzceļa šāda jauktā vagonu prakse saglabājās līdz pat 1940. gadam.<sup>773</sup> Autoram vēstures avotos nebija pieejami šādi fakti, bet iespējams, ka bagāžu kā preču pārvadājuma samaksas veidu par zemāku maksu izmantoja pēc pakalpojumu vai ražošanas profila dažādi mazie uzņēmēji, lai nogādātu savas saražotās preces līdz patērētājam, jo pasažieru pārvadājumi notika biežāk, nekā preču kravu vilcienu sastāva formēšana un nosūtīšana uz konkrētu preču un citu kravu saņemšanas gala staciju.

Dzelzceļa infrastruktūras uzturēšanā un tās ekspluatācijas izdevumos Latvijas Republikā liela daļa materiālu bija ārzemju izcelsmes, jo Latvijas dabas bagātības nenodrošināja dzelzceļam nepieciešamās izejvielas un nacionālā rūpniecība tikai uz ārzemju izejvielu bāzes varēja izgatavot dzelzceļam nepieciešamos materiālus. Dzelzceļa sliedes, metāls, eļļu izejvielas, ogles un citas dzelzceļam nepieciešamās izejvielas tika iepirktas ārzemēs, tādejādi Latvijas tautsaimniecībā dzelzceļš nevarēja nodrošināt būtisku nacionālā rūpniecības iekšējo patēriņu, jo galvenais dzelzceļa saimnieciskās apgādes segments bija kokmateriāli, kas tika izmantoti sliežu gultņu, vagonu izgatavošanā un kā energoresurss lokomotīvu tvaika vilcēj spēka nodrošināšanai. Malkas sagatavošana bija dārgs un darbietilpīgs process, kas prasīja plašu cilvēkresursu piesaisti, bet tas daudzus Latvijas pilsoņus nodrošināja ar darbu un uzņēmējus ar peļņu. Malka kā kurināmais plaši tika izmantots 1919.-1922. gadā, kas nodrošināja iekšējo ekonomikas „sildīšanu”, veicinot kokapstrādes rūpniecības attīstību, bet malkas siltumspējas ekvivalents nebija salīdzināms ar dārgākajām, bet efektīvajām oglēm. 1919./1920. gadā, plaši izmantojot malku, tomēr reti tika

---

<sup>773</sup> Latvijas dzelzceļi. 1918. – 1938. - Rīga, 1938, 196.lpp.

apkurināti pasažieru vagoni.<sup>774</sup> 1939. gadā Latvijas dzelzceļam akūta kļuva ogļu iegādes problēma, jo, sākoties 2. pasaules karam, ogļu piegādes valstis – Anglija, Polija un Vācija<sup>775</sup> bija iesaistītas karadarbībā un ogļu piegāde bija apdraudēta. Tomēr līdz pat Latvijas Republikas okupācijai 1940. gada jūnijā dzelzceļa transports bija nodrošināts ar kurināmo un kursēja atbilstoši grafikam, kā arī tika nodrošināts nepieciešamais vilcienu sastāvu skaits.

Pasažieru vilcienu kustības sistēma bija izveidota Latvijas nacionālā dzelzceļa funkcionēšanu uzsākot – iekšzemes un starptautiskās satiksmes pasažieru sarakstu maiņu noteica 2 reizes gadā – maijā un oktobrī, vilcienu saraksti bija saskaņoti atbilstoši konkrētā virziena sociālajam pieprasījumam, kas tradicionāli izteiktāks bija dzelzceļa Rīgas – Tukuma līnijā posmā Rīga – Ķemeri.

Attiecīgi šajā dzelzceļa posmā bija visaugstākais pasažieru vilcienu apgrozījums un pasažieru pārvadājumu rentabilitāte.<sup>776</sup>

#### 4.7. Pasažieru skaits posmā Rīga - Ķemeri<sup>777</sup>

Atskaites periods	Pasažieru skaits dzelzceļa līnijas Rīga – Ventspils posmā Rīga - Ķemeri	Kopā no Latvijas dzelzceļos pārvadātajiem pasažieriem procentos
1920./1921.g.	1 065 135	17%
1921./1922.g.	1 442 810	20%
1922./1923.g.	1 890 231	24%
1923./1924.g.	3 227 620	32%

Tabula parāda, ka jau pirmskara laika tradīcija braukt uz Rīgas jūrmalu atpūsties no jauna atdzima Latvijas Republikas laikā, un tikai sākotnējās tehniskās un sabiedrības finansiālās problēmas nenodrošināja šī virziena neapstrīdamu dominanti pasažieru pārvadājumu jomā jau pirmajos Latvijas nacionālā dzelzceļa pastāvēšanas gados. Galvenā pasažieru plūsma bija vasaras mēnešos (jūnijs, jūlijs, augusts). Salīdzinošā analīze par Rīgas tuvsatiksmes virzienu pasažieru pārvadājumiem parāda, ka neviena tuvsatiksmes līnija virzienā no Rīgas nespēja konkurēt ar dzelzceļa līnijas Rīga – Tukums pasažieru pārvadājumiem.

Pasažieru pārvadājumiem uz Latvijas dzelzceļa no 1920. līdz 1939. gadam bija tendence palielināties (sk. 26.tabulu), kas norāda uz dzelzceļa kā pasažieru transporta

<sup>774</sup> Dzelzsceļu darbības pārskats 1919/20 – 1921/22. - Rīga, 1923. – 58.lpp.

<sup>775</sup> Bleiere D., Butulis I., Feldmanis I., Stranga A., Zunda A. Latvija otrajā pasaules kara laikā (1939 – 1945). - Rīga, 2008, 100.lpp.

<sup>776</sup> Dzelzsceļu darbības pārskats 1923/24. - Rīga, 1925. – XXII

<sup>777</sup> Dzelzsceļu darbības pārskats 1923/24. - Rīga, 1925. – XXII



veida popularitāti un atspoguļo dzelzceļa transporta vietu Latvijas sabiedriskā transporta sistēmā.

Viena pasažiera vidējais nobraukums tradicionāli bija lielāks platsliežu dzelzceļā, kura kopējais līniju skaits, salīdzinot ar šaursliežu dzelzceļu, bija mazāks, bet platsliežu dzelzceļa ģeogrāfiskais izvietojums, kas tiecās uz lielajām Latvijas apdzīvotajām vietām un pilsētām, kā arī līnijas garums un pasažieru vagonu lielāka ietilpība noteica pasažiera nobraukuma vidējo attālumu lielāku par tādu pašu attiecināmu vērtību šaursliežu dzelzceļa transportā.

Starptautiskās satiksmes pasažieri Latvijā iebrauca, šķērsojot robežu stacijas,<sup>778</sup> kuru attālums no starpvalstu robežām Latvijas pusē svārstījās no 2km līdz 10km teritorijas iekšienē. Mazliet atšķirīga situācija bija starptautiskajā satiksmē ar Igauniju, kad pēc Latvijas – Igaunijas robežas nosprašanas Gulbenes – Valkas 34km garo dzelzceļa posmu Ape – Žuldiņi atstāja Igaunijas teritorijā,<sup>779</sup> bet Gulbene – Ape Latvijas teritorijā un Moniste – Valga Igaunijas teritorijā, bet visai līnijai bija starptautiskās satiksmes statuss ar no tām izrietošajām juridiskajām saistībām starpvalstu dzelzceļa transporta satiksmē.

Pārvadāto pasažieru skaits starptautiskajā satiksmē no 1920. līdz 1939. gadam palika nemainīgs un saglabājās vidēji 200 000 – 250 000 pasažieru katru gadu. Iekšēju sociāli politisku iemeslu dēļ 20. gs. 30. gados strauji samazinājās pasažieru skaits no/uz PSRS.

#### **4.8. Pārvadāto pasažieru skaits vidēji gadā starptautiskajā satiksmē no 1920. gada 1. aprīļa līdz 1939. gada 31. martam**

<b>Valsts</b>	<b>1920./21.<sup>780</sup></b>	<b>1924./25.<sup>781</sup></b>	<b>1929./30.<sup>782</sup></b>	<b>1934./35.<sup>783</sup></b>	<b>1938./39.<sup>784</sup></b>
Krievija	36 308	43 758	18 000	9 742	3 853
Lietuva	36 143	95 593	101 000	87 666	126 928
Igaunija	-	42 786	72 000	43 977	71 605
Polija	-	26 000	19 000	33 858	65 791
Vācija	-	26 349	14 000	-	-
<b>Kopā:</b>	<b>72 451</b>	<b>208 486</b>	<b>224 000</b>	<b>175 243</b>	<b>268 177</b>

<sup>778</sup> Latvijas staciju attālumu tabulas. – Rīga, 1939. // Valka, Rītupe, Zilupe, Indra, Zemgale, Eglaine, Meitene, Reņģe, Vaiņode, Kalēti, Ape, Žuldiņi, Ipiķi.

<sup>779</sup> Altbergs T., Biedriņš A. Vidzemes bānītis. Stukmaņi (Pļaviņas) – Vecgulbene – Alūksne – Valka. – Rīga, 2008, 22.lpp.

<sup>780</sup> Dzelzsceļu darbības pārskats 1924/25. - Rīga, 1926. – XXVII

<sup>781</sup> Dzelzsceļu darbības pārskats 1924/25. - Rīga, 1926. – XXVII

<sup>782</sup> Dzelzsceļu darbības pārskats 1929./1930. - Rīga, 15.lpp.

<sup>783</sup> Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats 1936./37.- Rīga, 1937,13. lpp.

<sup>784</sup> Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats 1938./39. - Rīga, 1939, 13. lpp.

Tranzīta pasažieru skaits, salīdzinot ar iekšzemes satiksmē pārvadāto pasažieru skaitu, nebija liels pēc sava apjoma (līdz 2% no kopējā pasažieru skaita) un uz šo pārvadājumu veidu liktās cerības nebija attaisnojušās, ko arī norāda nezināms autors „Lai gan mūsu dzelzceļiem izdevīgs ģeogrāfisks stāvoklis, un ir noslēgtas konvencijas ar ārvalstu dzelzceļiem par pasažieru pārvadāšanu tiešā ārzemju tranzīta satiksmē, uz pasažieru skaita pieaugumu starptautiskā satiksmē liktās cerības līdz šai dienai nav vēl attaisnojušās”.<sup>785</sup> Galvenā tiešās un tranzīta (piemēram Vācijas pasažieru plūsma caur Lietuvas teritoriju) satiksmes pasažieru plūsma bija no Krievijas, Lietuvas un Igaunijas, bet Vācija nebija Latvijas robežvalsts un viss norādītais pasažieru skaits bija tranzīta pasažieri. 20. gs. 20. gadu pirmajā pusē ar visām kaimiņvalstīm nebija noslēgtas dzelzceļu izmantošanas konvencijas, bet, tās noslēdzot, arī 20. gs. 30. gadu 2. pusē būtiski nemainījās tiešās un tranzīta satiksmes pasažieru skaits.

20. gs. 30. gadu 2. pusē, kad ar visām Latvijas Republikas kaimiņvalstīm jau bija noslēgtas dzelzceļa konvencijas, kas noteica arī pasažieru pārvadājumus, būtiskas pārmaiņas nebija vērojamas pasažieru plūsmā no konkrētas valsts, izņemot PSRS, no kuras strauji samazinājās pasažieru skaits, jo totalitārā valstī vairs nebija iespēju brīvi izbraukt uz citām valstīm. Lielākie pasažieru pārvadājumi starpvalstu satiksmē notika ar Lietuvu, Poliju un Igauniju.

20. gs. starpkaru periodā uzbūvētā Latvijas dzelzceļu tīkla funkcionēšana bija jāpieskaņo vispirms iekšējām saimnieciskajām vajadzībām. Latvijas saimniecības agrārais raksturs noteica lauksaimniecības produktu un kokmateriālu dominanti valsts ārējā tirdzniecībā. Lauksaimniecības preces no to ražošanas rajoniem pa satiksmes infrastruktūras elementiem (sauszemes ceļi, ūdensceļi, dzelzceļš) tika piegādātas patērētājiem. Būtiska loma iekšzemes un tranzīta pārvadājumu satiksmē bija Latvijas dzelzceļa līnijām, kas ar savu preču pārvadājumu apjomu un ātrumu visā starpkaru periodā palīdzēja nodrošināt ekonomisko sakaru dažādību vienota tautsaimniecības kompleksa ietvaros. Dzelzceļa saimnieciskā darbība izpaudās kravu un pasažieru pārvadājumos, bet dzelzceļa infrastruktūras ietekme uz ekonomiskajiem un sociālajiem procesiem bija daudz lielāka par tās tehnisko funkciju - pārvadājumi pa dzelzceļu – nodrošināšana.

Dzelzceļa saimnieciskās darbības rādītāji ir atspoguļoti Latvijas Republikas starpkaru perioda statistikas avotos, kas ļauj veikt analīzi un izdarīt vispusīgus

---

<sup>785</sup> Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats 1927./28.- Rīga, 1928, 25. lpp.

secinājumus par dzelzceļa transporta lomu Latvijas vienotajā tautsaimniecības kompleksā.

Apkopotais statistikas materiāls par pārvadāto preču kravām tonnās iekšzemes un tranzīta satiksmē no 1921. līdz 1939. gadam (sk. 27.tabulu) parāda, ka kopējie preču pārvadājumi bija ilgstošā laika posmā vienmērīgi ar tendenci uz preču kravu pārvadājumu pieaugumu. Laika posmā no 1929. līdz 1931. gadam tranzīta kravu apjoms bija vidēji 1 000 000 tonnu katru gadu. Tranzīta kravu pieaugums izskaidrojams ar noslēgtajiem tirdzniecības līgumiem ar PSRS un Lietuvas Republiku, kas arī saimnieciskās krīzes gados Latvijas dzelzceļam deva iespējas pārvadāt lielu kravu apjomu.<sup>786</sup> 20. gs. 30. gados pieauga iekšzemes preču pārvadājumi un samazinājās tranzīta preču pārvadājumi. Valsts dzelzceļi ekonomiski orientējās uz vietējo preču ražotāju un patērētāju, kam attiecīgajā laika periodā bija pakārtota jaunā dzelzceļa infrastruktūra (bijušie cariskās Krievijas laikā izbūvētie un Latvijas starpkaru periodā būvētie dzelzceļi), nodrošinot ekonomiskās aprites funkcijas starp valsts tautsaimniecības kompleksa atsevišķām struktūrām. Dzelzceļa transports bija nozīmīgākais preču pārvadājumu operators iekšzemes preču pārvadājumos, bet nopietnu konkurenci preču un pasažieru pārvadājumos tam sagādāja ūdensceļu un auto transports.

Kravu un pasažieru pārvadājumi pa valsts dzelzceļu uz visiem sliežu platumiem no 1921. līdz 1939. gadam atspoguļo noturīgas tendences dažādu pārvadājumu veidu rezultatīvajos rādītājos (sk. 28. tabulu). Lielu daļu no dzelzceļa iekšzemes kravu pārvadājumiem veidoja saimnieciskie pārvadājumi, kas nodrošināja dzelzceļa ekspluatācijai izejvielu un enerģētisko resursu piegādi – sliedes, kokmateriālus, rezerves daļas, akmeņogles u.c. Faktiski dzelzceļam savas darbības nodrošināšanai vajadzēja novirzīt lielu skaitu ritošā sastāva, lai uzturētu pašu dzelzceļa infrastruktūru. Bagāžas pārvadājumiem 20. gs. 30. gadu laikā bija tendence samazināties, jo daudzus sīksūtījumus dzelzceļam noņēma autotransports ar izdevīgākiem tarifa nosacījumiem mazgabarīta precēm.

Pasažieru skaits, neraugoties uz spēcīgo autotransporta konkurenci, dzelzceļā turpināja palielināties visu 20. gs. starpkaru periodu, jo dzelzceļa tarifi bija lētākie pasažieru pārvadājumu jomā, un valsts piedāvāja saviem pilsoņiem elastīgu atlaižu un sociālo (karavīri, Brīvības cīņu dalībnieki, mācību iestāžu audzēkņi u.c. varēja braukt

---

<sup>786</sup> Latvijas dzelzceļi 1918 – 1938. - Rīga, 1938, 292.lpp.

ar fiksētām atļaidēm) biļešu sistēmu. Dzelzceļa transports vienlaicīgi varēja pārvadāt lielāku pasažieru skaitu, it sevišķi vasarā uz atpūtas vietām, ko autotransports nespēja organizēt ierobežoto tehnisko resursu dēļ – autobusus bija maz sēdvietu un lielais braukt gribētāju skaits nebija atbilstošs autotransporta firmu iespējām.

No visiem Latvijas četriem kultūrvēsturiskajiem reģioniem dažādu apstākļu sakritības dēļ pasažieru un kravu pārvadājumos pa dzelzceļu ekonomiski visaktīvākais bija Vidzemes reģions, kuram piederīga bija arī Latvijas Republikas galvaspilsēta kā platsliežu dzelzceļa lielākais mezgls valstī,<sup>787</sup> ar savām rūpniecības un iedzīvotāju patēriņa vajadzībām, kā arī patiecoties pilsētas teritorijā esošajai ostai. Rīgas dzelzceļa mezgla stacijas arī bija ar vislielāko apgrozījumu attiecībā pret pārējiem Vidzemes reģiona dzelzceļa mezgliem. Vidzemes reģiona mazās dzelzceļa stacijas un pieturas punkti bija dzelzceļu kravu nosūtīšanas centri uz lielajām pilsētām un apdzīvotajām vietām. Nosūtīto preču grupas pārsvarā bija kurināmais (malka) un lauksaimniecības pārstrādes produkti ar nelielu rūpniecības preču skaitu no lielajām reģiona pilsētām – Rīga, Valmiera, Cēsis. Savukārt no lielajiem ekonomiski aktīvajiem centriem un ostas pilsētas Rīga, mazajās dzelzceļa stacijās tika pievestas rūpniecības preces, lauksaimniecības produkti iedzīvotājiem un dažādas izejvielas, ko nevarēja nodrošināt vietējā lauksaimniecība un uzņēmējdarbība, un tas visiem Latvijas reģioniem bija kopīgs.

Nākošais reģions pēc pārvadājumu apjoma bija Kurzeme,<sup>788</sup> kas, neskatoties uz lielajiem postījumiem karadarbības laikā un dzelzceļa satiksmes infrastruktūras radīto problēmu dēļ - kādreizējā Liepājas – Romnu platsliežu dzelzceļa līnija Latvijas teritorijā vairs bija tikai 44.2km, pārējo to daļa bija piederīga citām valstīm – Lietuvai, Polijai un Padomju Krievijai. Savukārt pārējā Kurzemes daļā no platsliežu dzelzceļa līnijām bija tikai dzelzceļa līnija Rīga – Ventspils. Tomēr Latvijas lielās ostas Ventspilī un Liepājā un šo pilsētu saimnieciskā darbība un tās iedzīvotāju preču patēriņa prasības varēja nodrošināt būtisku preču daudzumu pārvadājumos pa dzelzceļu, piesaistot pilsētai kravas no pārējiem Latvijas reģioniem. Pārējos kravu pārvadājumus nodrošināja vācu okupācijas laikā uzbūvētais 600mm šaursliežu dzelzceļa tīkls Kurzemes reģionā.

Latgales reģionā<sup>789</sup> bija labi sazarots platsliežu dzelzceļa tīkls, no kura atsevišķi posmi bija kādreizējo Krievijas „labības maģistrāļu” posmi, kas konkrētajā

<sup>787</sup> Latvijas dzelzceļi 1918 – 1938. - Rīga, 1938, 281. – 294.lpp.

<sup>788</sup> Latvijas dzelzceļi 1918 – 1938. - Rīga, 1938, 271. – 280.lpp//281. – 294.lpp.

<sup>789</sup> Latvijas dzelzceļi 1918 – 1938. - Rīga, 1938, 271. – 280.lpp//281. – 294.lpp.

atskaites periodā varēja nodrošināt reģiona saimnieciskās prasības atbilstoši pieprasījumam. Dzelzceļa tīkla ģeogrāfiskais izvietojums Latgales reģionā, platsliežu dzelzceļa līnijas pēc savām kravu pārvadājumu iespējām bija vislabākajā situācijā tobrīd Latvijā, bet kādreizējā cariskās Krievijas dzelzceļu saimnieciskā orientācija no preču ražošanas rajoniem uz noieta tirgiem bija zaudēta saistībā ar ģeopolitiskajām pārmaiņām Austrumeiropas reģionā pēc 1. pasaules kara. Latgales reģionā arī nebija attīstītas rūpniecības tradīcijas, izņemot Daugavpili, kas saglabāja arī lielākās reģiona pilsētas statusu 20. gs. 20.-30. gados.

Vismazākie pārvadājumi pa dzelzceļu bija Zemgales reģiona<sup>790</sup> dzelzceļa mezglu stacijās, jo platsliežu dzelzceļa līnijas bija koncentrētas tikai šaurā joslā Rīga – Jelgava, kur tās sadalījās divos virzienos: Jelgava – Auce un Jelgava – Meitene. Otrs virziens bija platsliežu dzelzceļa līnija Rīga – Tukums – Ventspils, kur piedāvājumu un pieprasījumu pēc dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem noteica dzelzceļa līnijas orientācija abos virzienos uz lielajām ostu pilsētām. Savukārt plaši sazarotais 600mm šaursliežu dzelzceļš, kas bija izbūvēts 1. pasaules kara laikā vācu karaspēka militārajām un Zemgales reģiona mežu izstrādes (Latvijas mežu bagātību izlaupīšana vācu armijas vajadzībām) vajadzībām nebija saimnieciski integrēts reģiona ekonomiskās aktivitātes telpā, tomēr šīs mazās līnijas pildīja platsliežu dzelzceļa pievedceļu funkcijas un nodrošināja lokālu kravu un pasažieru apgrozījumu dzelzceļa līnijās Zemgales reģionā.

Latvijas Republikas reģionos, neskatoties uz atšķirīgu rūpniecības un lauksaimniecības preču ražošanas apjomā, bija nodrošināts gandrīz vienāds dzelzceļa sliežu kopgarums ekonomisko un sociālo aktivitāšu veikšanai (sk. tabulu).

#### 4.9. Latvijas dzelzceļu ekspluatējamo līniju garums reģionos 1937. gada 31. martā, km.<sup>791</sup>

Ceļu platums	Rīgas mezgls	Vidzemē	Kurzemē	Zemgalē	Latgalē	Kopā
1524	71,0	730,6	198,8	334,3	635,3	1970,0
1435	13,2	19,8	90,5	179,2	7,5	310,2
750	-	142,2	152,2	-	88,3	386,7
600	-	60,1	281,0	207,7	-	548,8
<b>KOPĀ</b>	<b>84,2</b>	<b>956,7</b>	<b>722,5</b>	<b>721,2</b>	<b>731,1</b>	<b>3215,7</b>
Privātie dzelzceļi	-	127,0	48,8	-	-	175,8
<b>KOPĀ</b>	<b>64,2</b>	<b>1083,7</b>	<b>771,3</b>	<b>721,2</b>	<b>731,1</b>	<b>3371,5</b>

<sup>790</sup> Latvijas dzelzceļi 1918 – 1938. – Rīga, 1938. 271. – 280.lpp//281. – 294.lpp.

<sup>791</sup> Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats 1936./37. - Rīga, 1937, 30. lpp.

Uz 100 km <sup>2</sup> teritorijas platības	33,70	4,61	5,72	4,90	4,56	4,97
Uz 10 000 iedzīvotāju	1,84	26,12	25,75	22,20	12,37	16,66

Kopējās iezīmes kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu visiem reģioniem bija vienādas – lielākais kravu daudzums tika pārvadāts virzienā no perifērijas uz ekonomiskās aktivitātes centriem un lielajām apdzīvotajām vietām. Tādējādi Latvijas lielās pilsētas un apdzīvotās vietas nodrošināja nacionālo lauksaimniecības preču un kokrūpniecības izstrādes produktu ražotājus ar pieprasījumu, kurā dzelzceļam bija starpnieka loma šo preču kravu nogādāšanā līdz patērētājam. Pretējā virzienā dzelzceļš nodrošināja tādu kravu pievedumu, kuras nevarēja nodrošināt vietējā rūpniecība un lauksaimniecība, bet kuru patēriņš iedzīvotājiem bija svarīgs dažādu sociālo un ekonomisko aktivitāšu īstenošanai.

20. gs. 20. gadu sākumā laikā, kad veidojās Latvijas Republikas vienotā ekonomika, aktuāls bija jautājums par dzelzceļa transporta iespējām nodrošināt saimniecības uzplaukumu ar tranzīta kravu pārvadājumiem uz Latvijas ostām. Krievijas preču eksportu un importu pa dzelzceļu caur Latvijas ostām zināmā mērā noteica līdzīgi apstākļi kā Latvijā, jo arī Padomju Krievija bija mantojusi no cariskās Krievijas dzelzceļa infrastruktūras tīklu (vienīgais pluss – vienāds sliežu ceļa platums visos bijušajos Krievijas impērijas apgabalos), no kura vairāku bijušo tranzīta maģistrāļu noslēdzošie posmi tagad atradās citu valstu teritorijā. Padomju Krievijas rīcībā 20. gs. 20. gadu sākumā nebija tādu finanšu resursu, lai nodrošinātu jaunu dzelzceļu un ostu izbūvi preču pārvadājumiem un eksportam. Jāņem vērā arī Padomju Krievijas starptautiskā diplomātiskā izolācija 20. gs. 20. gadu sākumā, kas netieši to tuvināja ar bijušo militāro pretinieci – Vāciju (piem., *Rapallo līgums* 1922. gadā). Minēto apstākļu kopums mudināja Padomju Krieviju meklēt savstarpējās sadarbības iespējas ar Latviju, kaut gan no Latvijas puses interese par sadarbību bija lielāka, jo Krievijas milzīgie, potenciālie un jaunās varas vēl neapzinātie rūpniecības, lauksaimniecības un enerģētiskie resursi perspektīvā varēja nodrošināt valsts jaunu ekonomisko centru izveidi, kuriem būtu pakārtota arī dzelzceļa satiksmes infrastruktūra, kas būtu neatkarīga no citu valstu satiksmes infrastruktūras piedāvāto iespēju īslaicīga pārākuma par Krievijas ģeogrāfiskā izvietojuma diktētajiem

apstākļiem. Tomēr Krievijas tirdzniecības politika līdz 1940. gadam ar Latviju un citām Baltijas valstīm bija svārstīga un, kopumā vērtējot, nebija draudzīga.

Dzelzceļa satiksmei ar Rietumeiropas valstīm bija nopietnākas problēmas – atšķirīgs sliežu ceļu platums, kas sagādāja tehniska rakstura problēmas kravu pārvadājumos, kaut gan haotiskajā dzelzceļu izbūvē 1. pasaules karā ar dažādu sliežu platumu vienlaicīgi arī dzelzceļa mezglos tika nodrošināti tehniskie līdzekļi, lai vagoniem nomainītu atbilstošus riteņu pārus. Pārējās problēmas vairāk bija politiska rakstura, un tās nopietni ietekmēja savstarpējos tirdznieciskajos sakaros iesaistīto valstu ekonomiku.

Lietuvai bija nopietnas domstarpības ar Poliju par Viļņas apgabala (Polija) piederību, kas neveicināja ekonomiskos sakarus starp abām valstīm un tieši iespaidoja arī Latvijas tirdzniecību, jo atsevišķas bijušās dzelzceļa līnijas (Liepājas – Romnu, Pēterburgas – Varšavas caur Daugavpili izrādījās bijušo dzelzceļa maģistrālu posmi) tiecās uz Lietuvas un tālāk uz Polijas teritoriju. Savukārt Polijai bija politiski sarežģījumi ar Vāciju Dancigas brīvpilsētas un teritoriālo pārkārtojumu dēļ pēc Versaļas miera līguma. Pasažierim braucot ar Vācijas tranzīta vīzu caur Poliju, bija jāiziet neskaitāmas policijas un muitas kontroles, kas pasažieru tranzītu padarīja par nekomfortablu pārvietošanās veidu un tas tieši atsaucās uz Latvijas dzelzceļa tranzīta pasažieru skaitu.

Dzelzceļa pārvadājumu priekšrocības un trūkumi Rietumu virzienā pēc 20. gs. starpkaru perioda dzelzceļa politikas veidotāju domām bija šādi – virzienā uz Poliju no Latvijas tiecās trīs dzelzceļa līnijas:

1. Rīga – Jelgava – Jonišķi – Virbeļi – Eidkūņi (visīsākais un izdevīgākais).
2. Rīga – Jelgava – Jonišķi – Šauļi – Pogeigai – Tilzīte.
3. Liepāja – Priekule – Skoda – Klaipēda - Tilzīte.<sup>792</sup>

Latvijas un Polijas tirdznieciskajiem sakariem svarīgs bija dzelzceļa posms no Zemgales stacijas (taga. Daugavpils raj.) līdz st. „Turmantas”, kas bija Polijas teritorijā. Starpvalstu diplomātijā bija panākts, ka „*Polija laidīs vilcienu sastāvus līdz Kalkūni pieturai. Vēl ar Poliju jānoslēdz mezglu līgumi par kopēju stacijas „Kalkūni” izmantošanu, lai varētu sākt normālu satiksmi. Polijas vilcienu sastāvi kursēja tikai līdz stacijai „Turmonta”. Vēl vien problēma bija atšķirīgs sliežu*

---

<sup>792</sup> Magazings F. Par dzelzceļu satiksmi Latvija – Vakareiropa//Dzelzceļu vēstnesis. – 1926. – Nr.13. – 299.-301.lpp., 299.lpp.

*platums, proti, Polijas pārvaldītajā dzelzceļā tas bija 1435mm, bet Latvijas pusē 1524mm”.*<sup>793</sup>

Starptautiskajā preču pārvadājumu satiksmē (tranzīts pa dzelzceļu) pirmo vietu ieņēma PSRS (sk.29.tabulu), kas savas preces pa dzelzceļu novirzīja galvenokārt uz Rīgas ostu, bet ziemas un pavasara mēnešos tās tika novirzītas uz Ventspils ostu eksportam/importam, jo Ļeņingradas osta bija aizsalusi, bet Rīgas ostas kuģniecībai traucēja ledus Rīgas jūras līcī. Ievērojams preču daudzums tranzītā plūda caur Daugavpils – Grīvas dzelzceļa stacijām virzienā uz/no Vācijas caur Karalauču (Kaļiņgrada) ostu. Savukārt no Polijas galvenās preču pārvadājumu grupas ir divas – koka materiāli un ogles. Tā kā kokmateriāli ar plostiem tika nopludināti pa Daugavu, tad koka materiālu kravu nobraukums Latvijas teritorijā bija visai mazs, tikai vidēji līdz Daugavpilij no stacijas „Zemgale”.<sup>794</sup>

Salīdzinot ar 1913. gada tranzīta preču pārvadājumiem uz Latvijas lielākajām ostām, 1920. gados tas bija nokritis vidēji līdz 17-18% līmenim (1/5 daļa),<sup>795</sup> kas, ņemot vērā jauno ģeopolitisko situāciju Austrumeiropas reģionā, nebija slikts rādītājs, jo kara un bada izmocītā PSRS, savstarpējo politisko nesaskaņu nomāktie kaimiņi Polija un Lietuva, rūpnieciskajā ražošanā vājā Igaunija un Lietuva bija tas jaunais preču piegādes rajons, kas varēja nodrošināt tikai daļu no kādreizējās cariskās Krievijas ekonomiskās kapacitātes, nodrošinot dzelzceļa transportu ar pārvadājuma apjomu.

Galvenās dzelzceļa tranzīta pārvadājumu gala stacijas virzienā no ārzemēm Latvijas teritorijā bija Rīga, Liepāja un Ventspils, kas bija ostas pilsētas, uz kurām preču kravu apgrozījums pa dzelzceļu uz ostām no 1921. līdz 1938. gadam (salīdzinājumā ar 1913. gadu) bija svārstīgs (sk. 30. tabulu). Latvijas Republikai no 1919. līdz 1940. gadam tā arī nekad neizdevās sasniegt cariskās Krievijas importa/eksporta apjomu, bet vidēji tas svārstījās 25 līdz 50% eksporta un 30 līdz 50% no importa apjoma, kas, ņemot vērā Latvijas rūpniecības un lauksaimniecības preču ražošanu apvienojumā ar tranzīta preču rādītājiem, bija labs valsts ekonomiskās aktivitātes atspoguļojums satiksmes pārvadājumu jomā.

Eksports uz ārzemēm caur Latvijas ostām pa dzelzceļu visā 20. gs. starpkaru periodā nesasniedza cariskās Krievijas laika tirdzniecības apjomu, bet tas bija adekvāts valsts ārējās tirdzniecības iespējām un dzelzceļa tehniskajām iespējām.

<sup>793</sup> B.a. Polijas – Latvijas dzelzceļa konvencija.//Economists. – 1921. – Nr.20 – 750.lpp.

<sup>794</sup> Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats 1927./28. – Rīga, 1928, 30.lpp.

<sup>795</sup> Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats 1927./28. - Rīga, 1928, 30.lpp.



Eksporta un importa kravu apgrozījums Latvijas ostās, kas tiecās uz dzelzceļu, pieauga neilgi pirms pasaules ekonomiskās krīzes 20. gs. 30. gadu sākumā un atkārtots pieaugums bija 20. gs. 30. gadu beigās. 1937. - 1938. gadā eksporta un importa preču pārvadājumi pa dzelzceļiem attiecībā pret 1913. gadu bija – 50% eksporta un 76% importa preces, kas, ņemot vērā Latvijas ģeopolitisko un ekonomisko situāciju, nebija slikts saimnieciskās aktivitātes rādītājs. Jāņem vērā, ka daļu no kravām, kas varēja kursēt pa Latvijas dzelzceļu, ar dažādu tarifu pazeminājumu noņēma arī citas valstis, piemēram, Vācija 1932. gadā speciāli veica tarifa cenu pazeminājumu,<sup>796</sup> lai piesaistītu PSRS kravas Karalauču ostai. Latvijas teritorijā esošais dzelzceļš bija galvenais eksporta preču piegādātājs un importa preču noņēmējs (citi infrastruktūras elementi ūdensceļu un autotransports) pildīja tikai palīga funkcijas, jo nevarēja sacensties ar dzelzceļa tehniskajām iespējām preču kravu pārvadājumu jomā. Latvijas Republikas ārējā tirdzniecība kopumā no 1921. līdz 1939. gadam bija ar negatīvu eksporta bilanci attiecībā pret importu (sk. 31. tabulu), bet tas neietekmēja dzelzceļa pārvadājumu krasu samazināšanos uz Latvijas ostas pilsētām.

Latvijas ārējās tirdzniecības galvenie partneri bija Lielbritānija un Vācija, kas tirdzniecībā ar Latviju kopumā balstījās uz savtīgu un egoistisku interešu veidotu preču noieta tirgu, neveicinot brīvā tirgus apstākļus, bet ar valsts politisko aprindu palīdzību realizējot agresīvu tirdzniecisko politiku ar Latviju. Visai mierīga brīvā tirgus attīstība un noslēgtie tirdzniecības līgumi ar kaimiņvalstīm un attālākajiem tirdzniecības partneriem bija līdz 30. gadu sākumam, kad Eiropas valstīs – Anglijā, Vācijā u.c. ekonomiskās krīzes laikā ekonomisko liberālismu nomainīja valsts protekcionisms – prece pret preci jeb barters. Preces no Latvijas Vācija pirka tikai tad, ja Latvija iepirka preces Vācijā,<sup>797</sup> kas savukārt atsaucās uz valsts eksporta apjomu. Savukārt PSRS loma Latvijas ārējā tirdzniecībā pieauga tikai 1940. gadā, kā sekas 1939. gada 5. oktobra<sup>798</sup> un 1939. gada 18. oktobra<sup>799</sup> noslēgtajiem līgumiem starp PSRS un Latvijas Republiku, kas paplašināja saimnieciskos sakarus starp Latviju un PSRS laikā, kad karadarbības dēļ bija apsīkuši tirdznieciskie sakari ar Angliju.

<sup>796</sup> Ruņģis J. SPRS tranzīta preču kustība uz Klaipēdu un Karalauču ostām. – *Ekonomists*. – 1932. – Nr.24. – 857.lpp.

<sup>797</sup> Bleiere D., Butulis I., Feldmanis I., Stranga A., Zunda A. *Latvija otrajā pasaules kara laikā (1939 – 1945)*. - Rīga, 2008. – 98.lpp.

<sup>798</sup> „Pakts par savstarpējo palīdzību starp Padomju Sociālistisko Republiku Savienību un Latvijas Republiku”.

<sup>799</sup> PSRS un Latvijas tirdznieciskā vienošanās – stājās spēkā 1939.gada 1.novembrī un bija spēkā līdz 1940.gada 31.decembrim.

Latvijas transporta sistēmā Anglijai bija būtiska loma Latvijas jūras transporta pārvadājumos, ko noteica Latvijas un Anglijas ģeogrāfiskais stāvoklis, bet tirdznieciskajos sakaros starp Vāciju un Latviju svarīga loma bija dzelzceļa transportam<sup>800</sup>.

Saimnieciskās krīzes ietekmē mainījās arī Latvijas valdības politika attiecībā pret uzņēmējdarbību. 20. gs. 30. gadu 2. pusē K. Ulmaņa autoritārisma laikā ar valsts struktūru tiešu atbalstu tika veidoti nacionāli uzņēmumi – akciju sabiedrības, kurām sākuma kapitālu piešķīra valsts, paredzot turpmāk plašu tautas uzkrājumu piesaistīšanu. Bijušos privātu uzņēmumus no to īpašniekiem atpirka ar Latvijas Hipotēkas bankas vai Valsts zemes bankas ķīlas zīmēm. K. Ulmanis nemaz nenoliedza, ka ar *“šādu rīcību atsevišķu cilvēku intereses tiek pakļautas visas tautas interesēm”*.<sup>801</sup> Latvijas valsts ekonomiskā politika attiecībā pret brīvo uzņēmējdarbību bija kritizēta jau 20. gs. 20. gadu beigās.<sup>802</sup> Latvijas Republika nebija izņēmums valsts protekcionisma vai uzņēmējdarbības izkropļošanas jomā Eiropā pēc pasaules ekonomiskās krīzes un kopsolī ar citām valstīm ar saviem specifiskiem un arī citās valstīs populāriem līdzekļiem mēģināja panākt valsts nacionāla tautsaimniecības kompleksa stabilizāciju un ekonomiskās krīzes seku pārvarēšanu.

Dzelzceļa saimniecība visā Eiropā cieta ievērojumus zaudējumus no preču kravu pārvadājumu skaita samazināšanās ekonomiskās krīzes rezultātā.<sup>803</sup> Latvijas Republikā krīzes gados bija vērojams izteikts eksporta kritums. Savukārt importa preču apgrozījumā būtiska krituma nebija.

Galvenās tranzīta preces no Padomju Krievijas bija koka materiāli, lini un kaņepāji, rūpniecības mašīnas un minerāleļļas. No Latvijas tranzītā uz Krieviju tika sūtīti apstrādāti kokmateriāli (balķi, dēļi, kluči), labība (rudzi, kvieši, auzas, dažādu graudaugu milti), zivis, metālu izejvielas, sāls, cukurs, tauki, gaļas un citas preces. Uz Krieviju vestās preces arī parāda Padomju Krievijas tautsaimniecības problēmas, jo minētās preču grupas cariskās Krievijas laikā bija tās eksporta preces, bet 1. pasaules

---

<sup>800</sup> Zunda A. Latvijas un Lielbritānijas attiecības 1930 – 1940. Realitāte un ilūzijas. - Rīga, 1998, 164.lpp.

<sup>801</sup> Krastiņš O. Latvijas saimniecības vēsturiskā pieredze. 1918. – 1940. - Rīga, 2004, 88.lpp.

<sup>802</sup> Latvijas Republika 10. pastāvēšanas gados / Bīlmanis A. (red.) . - Rīga, 1928, 235.lpp.//”Latvijas Tirdzniecības savienības valdes loceklis Jānis Vēriņš – “nenosvērtā valsts politika, piešķirot kooperācijai pabalstus un privilēģijas; nesamērīgi smagie valsts un pašvaldību nodokļi; valsts iejaukšanās faktiskajā tirdzniecībā, ļaujot dažādiem resoriem un iestādēm atvērt savus veikalus”.

<sup>803</sup> V.A. (bez nosaukuma)// Dzelzceļu vēstnesis. – 1933. – Nr.6. – 149.lpp., 149.lpp.//”Trīs gadu laikā no kopējiem ieņēmumiem zaudēja: Vācija 28%, Itālija 23%, Austrija 22%, Somija 21%, Ungārija un Latvija 20%”.

kara un Pilsoņu kara laikā izpostītā valsts 20. gs. 20. gadu sākumā nevarēja nodrošināt šo preču ražošanu atbilstoši pieprasījumam.

No Igaunijas uz Latviju tranzītā pārsvarā tika vesti lini un kaņepāji, kā arī gaļas pārstrādes produkti. Pretējā virzienā tika sūtīta labība, putrami, sāls, stikla trauki un citas preces.

Lietuvas tranzīta preces uz dzelzceļa Latvijas virzienā bija malka, kokmateriāli, lini un kaņepāji, gaļas produkti, rūpniecības mašīnas, ādas un citas preces. Virzienā uz Lietuvu pa Latvijas dzelzceļiem tika piegādāti būvniecības materiāli, metālu izejvielas, sāls, cukurs, zemkopībā izmantojamais mākslīgais mēslojums un citas preces.

Lietuvas un Igaunijas nacionālo valstu tautsaimniecība nodrošināja tranzītu no valsts ar tiem produktiem, ko varēja saražot nacionālais ražotājs, bet kā tranzīta preču noņēmējs Lietuva un Igaunija iepirka rūpniecības un lauksaimniecības izstrādājumus, izejvielas, kurus neražoja vai nevarēja iegūt konkrētās valsts teritorijā.

Tranzītā preces vairāk tika izvestas, nekā ievestas tranzīta preces virzienā uz Latvijas eksporta ostām, kas dzelzceļam radīja papildus izdevumus, jo preces bija tikai vienā virzienā un bieži vien dzelzceļa lokomotīves ar vagoniem uz atgriešanās staciju brauca tukšgaitā. Arī Latvijas ostām attiecīgi nebija tranzīta eksporta kravu, ko pārkraut uz Latvijas tirdzniecības flotes un ārzemju kuģiem. Tās bija objektīvas tranzīta pārvadājumu problēmas, kuras Latvijas Republika savās ekonomiskajās attiecībās ar kaimiņvalstīm nevarēja būtiski ietekmēt jaunajā ģeopolitiskajā situācijā, kad iepriekšējie Latvijas dzelzceļa un ostu eksporta un importa preču piegādes rajoni Krievijā bija zuduši, bet uz tiem orientētie satiksmes infrastruktūras noslēdzošie posmi bija palikuši Latvijas teritorijā.

Tranzīta pārvadājumos pa valsts dzelzceļu lielākais tranzīta preču noņēmējs bija Padomju Krievija (no 1922. g. PSRS), jo Rietumeiropas tranzīta virziens uz dzelzceļa bija apgrūtināts nopietnu Polijas un Lietuvas politisko pretrunu dēļ, kā rezultātā bija ierobežota (vai tās nebija vispār) dzelzceļa satiksme starp abām valstīm.

Ideoloģiski un saimnieciski atšķirīgā Padomju Krievija (PSRS) bija stratēģiskais tranzīta partneris, nevis uz Latvijas Republikas tautsaimniecībai līdzīgiem principiem bāzētās kaimiņvalstis, kas nevarēja vienoties par kopēju ekonomisko politiku un attīstīt tranzīta pārvadājumus Latvijas teritorijā, kur bija visi priekšnoteikumi tranzīta preču eksportam un importam gan Rietumu, gan Austrumu virzienā. Polijā, Lietuvā un Igaunijā bija savas rūpnieciskās tradīcijas un

lauksaimniecības problēmas, kas apvienojumā ar katras valsts saimniecisko egoismu un savstarpējām valstu problēmām, mēģinot pārskatīt 1. pasaules kara rezultātus, nevarēja nodrošināt tranzīta preču piedāvājumu Latvijas dzelzceļam kā nozīmīgu pārvadājumu veidu atbilstoši dzelzceļa satiksmes infrastruktūras ģeogrāfiskajam izvietojumam un dzelzceļa iespējām pārvadāt tranzīta preces. Latvijas dzelzceļam pastāvēja asa konkurences cīņa par PSRS tranzīta preču piesaisti ar Igauniju (it sevišķi 1920. – 1922. gadā), Lietuvu un Vāciju,<sup>804</sup> kas centās tranzīta preces piesaistīt savam nacionālajam dzelzceļam.

Padomju Krievijas tranzīts tiešām 20. gs. 20. gadu sākumā ieņēma būtisku daļu no Latvijas tranzīta preču pārvadājumiem pa dzelzceļu, ko nodrošināja Latvijas labākā stāvoklī esošais lokomotīvu un preču vagonu tehnoloģiskais parks attiecībā pret kaimiņvalstīm, Padomju Krievijas ģeopolitiskais statuss, Latvijas ostu tuvums Eiropas preču patēriņa tirgiem un Padomju Krievijas īslaicīgās satiksmes infrastruktūras sakārtošanas problēmas. Tomēr Padomju Krievijas tirdznieciskie apjomi caur Latvijas ostām nerasniedza cerētos rezultātus un 20. gs. 20. gadu vidū, neskatoties uz kopējo politisko un tirdzniecisko aprindu optimismu par iespējamo preču pārvadājumu pieaugumu, dzelzceļa darbinieku vidū valdīja skepse par tranzīta pieaugumu pa Latvijas dzelzceļu perspektīvā.<sup>805</sup> 20. gs. 30. gadu vidū vairs nebija šaubu par PSRS tirdzniecības mazo lomu kopējā valsts ārējā tirdzniecībā un žurnāla „Economists” redaktors J. Bokalderis rakstīja, ka „līdzšinējā PSRS tirdzniecības un tranzīta politika tikai atsevišķos gadījumos bija labvēlīga Baltijas valstīm, Latvijas gadījumā 2.8% no kopējā eksporta un 3.7% no kopējā importa 1935.gadā”.<sup>806</sup> Galvenās cariskās Krievijas eksporta preces – labības ražošana dramatiski bija samazinājusies 1. pasaules kara un Pilsoņu kara laikā (melnzemes joslā sējumu platība bija samazinājusies par 68%). Bez tam 1920./1921.gados Padomju Krievijas lauksaimniecības preču ražošanas rajonos bija neraža.<sup>807</sup> Minētās problēmas tieši ietekmēja tranzīta pārvadājumu struktūru, jo labības kravu vietā stājās izejvielas, pusfabrikāti, rūpniecības izstrādājumi u.c., kas nevarēja aizvietot labības kravu nozīmi ostu eksportā un dzelzceļa pārvadājumos cariskās Krievijas laikā.

<sup>804</sup> R.J. Vācijas un Polijas cīņa tranzītpreču dēļ. – *Economists*. – Nr.3. – 82.lpp.

<sup>805</sup> Ruņģis J. Latvijas dzelzceļu saimniecība//*Economists*. – 1924. – Nr.7. – 330-337.lpp., 335.lpp.//”agrākās liktās cerības uz tranzīta un tiešās satiksmes pārvadājumu pieaugumu nav attaisnojušas”.

<sup>806</sup> *Economists*. – 1935. – Nr.21. – 727.lpp.

<sup>807</sup> Pešcehonovs A. SPRS saimniecības attīstība//*Economists*. – 1927. – Nr.22. – 809-812.lpp., 810.lpp.

Latvijas dzelzceļa ieņēmumu galvenie avoti bija norēķini par dzelzceļa piedāvāto pakalpojumu izmantošanu sabiedrības un uzņēmēju vajadzībām. Latvijas dzelzceļa ieņēmumu un izdevumu (sk. 32.tabulu) datu analīze parāda, ka tikai 3 reizes 20 gadu laikā Latvijas dzelzceļš atskaites gadu pabeidza ar zaudējumiem, pirmo reizi tūlīt pēc Brīvības cīņu noslēguma, nākošās reizes bija pasaules ekonomiskās krīzes sekas (1929-1933) dzelzceļa transporta pārvadājumu jomā.

Galvenie ieņēmumi pēc apjoma bija no kravu pārvadājumiem, pasažieru pārvadāšanas (tie gan reizēm kopvērtējumā bija mazāki par izdevumiem, it sevišķi uz šaursliežu dzelzceļa līnijām), dažādi dzelzceļa saimnieciskās darbības ieņēmumi (par dzelzceļa īpašuma iznomāšanu un citiem dzelzceļa pakalpojumiem, kas nebija saistīti ar dzelzceļa transporta ritošā sastāva izmantošanu kravu un pasažieru pārvadājumos) un ieņēmumi par bagāžu. Ieņēmumu apjoms pēc ieņēmumu pozīcijām katram budžeta atskaites gadam bija atšķirīgs, bet kopējā tendence saglabājās visu apskatāmo dzelzceļa transporta vēstures izpētes periodu.

Latvijas dzelzceļam vajadzēja maksāt arī nodokļus sabiedriskajām organizācijām un valsts institūcijām:

#### **4.10. Latvijas dzelzceļa nodokļa maksājumi latos valsts un sabiedriskajām institūcijām no 1927. līdz 1930. gadam<sup>808</sup>**

<b>Gads</b>	<b>Ceļu fondam</b>	<b>Latvijas Sarkanā Krusta biedrībai</b>	<b>Pilsētu pašvaldībām</b>	<b>Kopā</b>
1927./28.	896 725	197 725	240 390	<b>1 334 898</b>
1928./29.	986 935	199 108	226 487	<b>1 412 530</b>
1929./30.	1 075 026	209 514	204 479	<b>1 489 019</b>

Latvijas dzelzceļš no saviem budžeta ieņēmumiem veica nodokļu maksājumus valsts un sabiedriskajām organizācijām, kas bija vidēji 1.4 miljoni latu gadā. Lielākā naudas daļa – gandrīz 1 miljons latu tika maksāti Ceļu fondam, kas tālāk finansēja dzelzceļa galvenā konkurenta – autotransporta atbalsta infrastruktūras (ceļu un tām piekrietošo inženiertehnisko būvju) celtniecību. Tāpat nodokļi tika maksāti pašvaldībām par pārkrautajām kravām lielajos dzelzceļa mezglos un sabiedriskajai organizācijai - Latvijas Sarkanajam Krustam. Tādējādi valsts dzelzceļš daļēji pildīja arī valsts sociālo funkciju, kas gan pēc sava uzņēmējdarbības profila Latvijas dzelzceļam nebija jādara. Klasiskā uzņēmējdarbība bija sajaukta ar valsts noteiktajiem obligātajiem maksājumiem sabiedriskajam sektoram neņemot vērā, ka tā nebija

<sup>808</sup> Latvijas valsts dzelzceļu darbības gada pārskats 1929./30. - Rīga, 1931, 9. lpp.

dzelzceļa atbildības joma. Valsts dzelzceļš jau tā pildīja izteiktu sociālo funkciju attiecībā uz valsts iedzīvotājiem: „*Neraugoties uz zemiem tarifiem un diezgan jūtamiem tarifu pazeminājumiem pasažieriem un vairākām preču grupām, dzelzceļam vēl jāmaksā lieli obligatoriskie nodokļi Kultūras resp. ceļa fondam, Sarkanā Krusta biedrībai un pilsētu pašvaldībām (kravu nodoklis<sup>809</sup>)*”.<sup>810</sup>

Strādājošo skaits Latvijas dzelzceļā 20. gs. 20. – 30. gados tikpat kā nepiedzīvo lielas pārmaiņas, izņemot 1919./1920. gada atskaites laiku, kad dzelzceļā strādājošo skaits ir mazāks par 10 000 (sk. 33. tabulu). To noteica objektīvi apstākļi, kad visā Latvijas teritorijā vēl nefunkcionēja nacionālais dzelzceļš kā vienota satiksmes infrastruktūras sistēma un tikai 1919. gada augustā bija izveidotas DZV institūcijas dzelzceļa pārvaldei un tā funkcionēšanas nodrošināšanai. Latvijas dzelzceļā strādājošo skaits bija lielāks no valsts uzņēmumos nodarbinātajiem.

Visvairāk darbinieku bija nodarbināti dzelzceļa līnijās bojājumu novēršanai, būvdarbos un drošas vilcienu ekspluatācijas un satiksmes drošības garantēšanā. Darbinieki uz līnijām – vidēji 4500 – 5000,<sup>811</sup> bija piesaistīti Tehniskās direkcijas (operatīvais personāls), Mašīnu direkcijas (lokomotīvu brigāžu personāls, vilcienu apkalpotāji, depo štata darbinieki un dažādu darbu strādnieki - vidēji 1800 darbinieku),<sup>812</sup> Rīgas un Liepājas galveno dzelzceļa darbnīcu (strādnieki un amatnieki), Ekspluatācijas direkcijas – vidēji 3300 darbinieku<sup>813</sup> (staciju tehniskais personāls, konduktori un telegrāfa un telefona operatori) darba uzdevumiem. Nākošās Latvijas dzelzceļa administratīvās vienības pēc nodarbināto skaita bija dzelzceļu saimnieciskie uzņēmumi – Materiālu apgāde, tipogrāfija (drukātava), koku zāģētavas, koka materiālu un malkas sagatavošana, kurināmo vielu noliktavas, elektromehāniskās darbnīcas. Vismazāk darbinieku strādāja DZV administratīvajā aparātā – vidēji 800 un Latvijas dzelzceļa saimnieciskajos uzņēmumos, vidēji – 800 darbinieku.

Latvijas dzelzceļa sistēmā no strādājošiem darbiniekiem aptuveni 50% bija piesaistīti dzelzceļa operatīvās darbības nodrošināšanai (DZV, vilcienu brigādes, staciju personāls u.c.), bet otri 50% darbinieku izpildīja dažādas tehniskā atbalsta funkcijas (uz dzelzceļa līnijām) nepārtrauktai dzelzceļa ekspluatācijas nodrošināšanai.

<sup>809</sup> Kravu nodoklis – nodokļa veids par preču un cita veida kravu izkraušana/iekraušana pilsētu pašvaldības robežās.

<sup>810</sup> Latvijas valsts dzelzceļu darbības gada pārskats. 1929./30. - Rīga, 1931. - 9. lpp.

<sup>811</sup> Latvijas dzelzceļi 1918 – 1938. - Rīga, 322.lpp.

<sup>812</sup> Latvijas dzelzceļi 1918 – 1938. - Rīga, 320.lpp.

<sup>813</sup> Turpat, 319.lpp.

Dzelzceļnieki izglītību varēja apgūt 1929. gadā atvērtajā četrgadīgajā Daugavpils Valsts dzelzceļa arodskolā, kopš 1936. gada Dzelzceļu tehniskā vidusskola.<sup>814</sup> Savukārt 1931. gadā Rīgas Valsts tehnikumā izveidoja divgadīgu Dzelzceļa ekspluatācijas nodaļu, lai sagatavotu pārmijniekus, konduktorus un vilcienu sakabinātājus. Latvijas Republikas laikā inženiertehniskos darbiniekus ar augstāko izglītību sagatavoja 1919. gada 29. septembrī izveidota LU Inženierzinātņu fakultāte, kurā strādāja arī bijušais Latvijas dzelzceļa galvenais direktors Gustavs Klaustiņš docenta amatā (1931 – 1933; 1934 – 1937).<sup>815</sup>

Latvijas dzelzceļa kopējie kapitāla ieguldījumi valsts satiksmes infrastruktūrās laika posmā no 1920. līdz 1939. gadam bija 152 838 000 Latvijas latu (sk. 34.tabulu), no kuriem 98 721 000 latu ieguldīja jau pastāvošajās dzelzceļa līnijās, bet 54 117 000 Latvijas latu bija kapitāla ieguldījums jaunu dzelzceļa līniju izbūvē. Tādējādi Latvijas dzelzceļš bija vienīgais kravu un pasažieru pārvadājumu uzņēmums, kas minēto funkciju veikšanai un valsts stratēģisko mērķu sasniegšanai ieguldīja finanšu līdzekļus konkrēta Latvijas valsts satiksmes infrastruktūras sistēmas elementa esošā tīkla pilnveidošanai un jaunu dzelzceļa tīkla pārklājumu veidošanā valsts reģionos un reģionālajos centros.

Latvijas valsts dzelzceļa satiksmes infrastruktūras attīstība laikā no 1919. līdz 1940. gadam ieviesa papildinātu valsts industriālo ainavu – dzelzceļa būves (stacijas, pieturas punkti, rampas, tehniskā atbalsta funkciju pielietojuma rakstura palīgbūves), kas dzelzceļa ekspluatācijas nodrošināšanai kopā ar dzelzceļa sliežu ceļiem un tiem pakārtoto industriāli pārveidoto klātnei veidoja vienotu dzelzceļa transporta infrastruktūras sistēmu Latvijas Republikā.

Dzelzceļa veiktie pasažieru un kravu pārvadājumi organiski iekļāvās valsts pārējo satiksmes infrastruktūras pakalpojumu sniedzēju – ūdensceļa, autotransporta un aviotransporta sniegtajos pakalpojumu kopējā bilancē, tādējādi savstarpējā konkurencē saglabājot būtisku vietu pārvadājumu jomā.

Latvijas dzelzceļš savā saimnieciskajā darbībā spēja salāgot ieņēmumus un izdevumus atbilstoši kopējai ekonomiskajai situācijai valstī, nodrošinot dzelzceļa resora neatkarīgu darbību no valsts budžeta iespējām un vienīgais no satiksmes

---

<sup>814</sup> Latvijas dzelzceļam – 80. Autoru kolektīvs. - Rīga, 1999, 53.lpp.

<sup>815</sup> Augstākās tehniskās izglītības vēsture Latvijā. 2.daļa. Tehniskās fakultātes Latvijas Universitātē, Rīgas Universitātē, Latvijas Valsts universitātē 1919 – 1958.// Briedis J. (red.). - Rīga, 2004, 148.lpp.

transporta veidiem arī krīzes laikā nodrošināja nepārtrauktus pasažieru un kravu pārvadājumus valstī.

Valsts dzelzceļa sistēma ilgtermiņā nodrošināja vairāk nekā 11 000 – 12 000 Latvijas Republikas iedzīvotājiem sociāli līdzatbildīgu darbu (atalgojums, pabalsti, ārstniecība, brīvas iespējas biedroties, brīvā laika pavadīšanas iespējas), kura prestižs sabiedrībā bija augsts, jo prasīja specifiskas inženiertehniskai izglītībai piemītošas zināšanas un prasmes.

Latvijas dzelzceļa sociālais faktors no 1918. līdz 1940. gadam valsts transporta sistēmā izpaudās kā sabalansēti pārvadājumu tarifi visām iedzīvotāju grupām ar dažādu ienākumu līmeni. Izbūvētais dzelzceļa tīkls, starptautiskās konvencijas un līgumi ar Eiropas dzelzceļa transporta izmantošanas partneriem nodrošināja Latvijas iedzīvotājiem iespēju izmantot Eiropas dzelzceļa tīklu atbilstoši savām interesēm par dzelzceļa pārvadājumu veidiem (pasažieru vai kravu). Dzelzceļa infrastruktūras pārklājums valsts mērogā nodrošināja sabalansētu dzelzceļa transporta tīkla pieejamību visos Latvijas reģionos, tādējādi piedāvājot valsts iedzīvotājiem lētus sabiedriskā transporta pakalpojumus un dažāda veida pasažieru un kravas pārvadājumus. Pasažieru pārvadājumi reģionos atšķirībā no citiem transporta veidiem iedzīvotiem piedāvāja pārvadājumus neatkarīgi no sezonas laika apstākļiem, kas dzelzceļam ļāva konkurēt Latvijas transporta pakalpojumu tirgū, kurā daži transporta veidi – ūdensceļu, pajūgu un automašīnu transports – bija atkarīgi no sezonāliem laika apstākļiem. Kopumā dzelzceļa sociālais faktors pārsniedza transporta infrastruktūras standarta piedāvājumus – pasažieru un kravu pārvadājumus. Latvijas dzelzceļš vienīgais no transporta pakalpojumu tirgus dalībniekiem piedāvāja vienotu un valsts mērogā ar likumdošanas iniciatīvu nostiprinātu tarifu sistēmu, ar dažāda komforta līmeni aprīkotas pasažieru izkāpšanas un iekāpšanas vietas, uzgaidāmās zāles, bufetes un telekomunikāciju pakalpojumus. Valsts dzelzceļš bija pakļauts vienai nozares pārvaldes sistēmai – DZV, kas ļāva dzelzceļam īstenot vienādu politiku attiecībā uz pasažieriem un kravu pārvadājumiem, kā arī nodrošināt Latvijas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu valsts iedzīvotājiem un starptautiskajiem fiziskajiem un juridiskajiem tiesību subjektiem.

Latvijas dzelzceļa infrastruktūras attīstība bija vērsta uz jaunu dzelzceļa būvju ierīkošanu (stacijas, rampas, pasažieru izkāpšanas un iekāpšanas platformas), dzelzceļa līniju un ritošā sastāva tehnoloģiskajiem uzlabojumiem, kas veicināja vilcienu sastāva ātruma pieaugumu un līdz ar to ātrāku pasažieru un kravu nogādi līdz



galamērķim. Dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācijā un tās apkopē bija iesaistīti kvalificēti inženiertehniskie darbinieki un palīgstrādnieki, kuru kopējais skaits bija lielākais transporta sistēmā strādājošo skaits, un valsts mērogā Latvijas dzelzceļš bija lielākais darba devējs valsts uzņēmums. Stacijās un pieturas punktos bija ierīkotas telekomunikācijas, kas modernizācijas rezultātā uzlaboja kustības drošību tik komplicētā vidē kā dzelzceļa infrastruktūras ekspluatācija.

Dzelzceļa nozīme valsts ekonomikā bija pasažieru un kravu pārvadājumi, kuru izpilde dzelzceļa resoram nodrošināja ieņēmumus, bet valsts mērogā dzelzceļa pārvadājumi pasažieru jomā veicināja valsts iedzīvotāju mobilitāti un valsts sociālo interešu ievērošanu. Savukārt valsts ekonomikā dzelzceļa transporta tīkls veica iekšzemes kravu un preču pārvadājumus un pārvadāja tranzīta kravas virzienā uz valsts robežu stacijām un Latvijas ostām. Latvijas dzelzceļa transporta tīkls atbilda valsts rūpnieciskās ražošanas un lauksaimniecības produktu piegādes reģionālo centru izvietojumam, kas noteica dzelzceļa kravu piegādes galvenajos virzienos no centriem uz provinci. Uz dzelzceļa stacijām tiecās zemesceļi, tika izbūvēti jauni, stacijās tika glabāti materiāli, kas nepieciešami dzelzceļa tehniskajā apkalpošanā un ekspluatācijā, stacijas bija mazas ekonomiskās vienības, kurās glabāja dzelzceļam nepieciešamos materiālus un kur tika sniegti dzelzceļam raksturīgi pakalpojumi gan sociālajā, gan ekonomiskajā jomā.

## Secinājumi

Latvijas teritorijā 19. gs. vidū esošo satiksmes infrastruktūras tīklu, kurā ietilpa zemesceļi un ūdensceļi, papildināja jauns transporta tīkla elements – dzelzceļš. Dzelzceļa izbūve Latvijā bija dārgs un tehnoloģiski sarežģīts process Krievijas ierobežoto finanšu resursu un valsts institūciju mazās pieredzes dēļ šāda jauna satiksmes transporta ieviešanā valsts satiksmes infrastruktūras tīklā. Latvijas teritoriju pirmā dzelzceļa līnija šķērsoja 1859. gadā posmā (Rītupe) Kārsava – Rēzekne – Daugavpils kā Krievijas dzelzceļa maģistrāles Sanktpēterburga – Varšava dzelzceļa posms. Pirmās dzelzceļa līnijas Latvijā būvēja, respektējot Krievijas impērijas ekonomiskās un militāri stratēģiskās intereses, neievērojot vietējās rūpniecības un lauksaimniecības preču ražošanas centru intereses un nedomājot par vietējo iedzīvotāju sociālajām vajadzībām. Latvijas teritorijā no 1861. līdz 1904. gadam satiksmei atklātās platsliežu dzelzceļa līnijas Rīga – Caricina (Volgograda), Liepāja – Romni un Ventspils – Maskava – Ribinska, izņemot pēdējo, bija Krievijas „labības maģistrāles” virzienā uz Latvijas ostām un tālāk uz Eiropas tirgu. Savukārt Ventspils – Maskavas dzelzceļa maģistrāle bija Krievijas rūpniecības preču noņēmēja no Maskavas rūpniecības apgabala virzienā uz Rietumeiropu. Šīs dzelzceļa maģistrāles veicināja strauju Latvijas teritorijā esošo ostu modernizāciju un pielāgošanu lielu kravu izkraušanai un iekraušanai, kā arī veicināja šo ostas pilsētu izaugsmi un veidošanos par nozīmīgākajiem rūpniecības centriem Latvijā. Vēsturisko apstākļu un ģeogrāfiskās situācijas noteiktas Latvijas eksporta ostas bija Krievijai tuvākais un lētākais ceļš lauksaimniecības un rūpniecības precēm virzienā uz Eiropas globālo preču noieta tirgu un izbūvētās platsliežu dzelzceļa maģistrāļu izbūves dārdzība atmaksājās, kad tās bija savienotas ar Latvijas lielajām ostām.

Uzbūvētā dzelzceļa tuvumā esošie ekonomiskie ražošanas un administratīvie centri uzplauka, bet vietās, kur nebija pieejams dzelzceļš, plaša saimnieciskā un sociālā aktivitāte nebija vērojama, ko noteica apstākļi, ka cariskās Krievijas laikā dzelzceļš bija uzbūvēts, ņemot vērā tikai Krievijas ekonomiskās intereses, kas noteica eksporta nepieciešamību valsts industrializācijas buma laikā 19. gs. 2. pusē.

Jaunais satiksmes infrastruktūras elements – dzelzceļš sniedza jaunu kravu piegādes ātrumu un apjomu pretstatā pajūgu un ūdensceļu transportam, bet tas sākotnēji nespēja sniegt masu pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, jo tas bija

orientēts tikai uz uzņēmējdarbības produktu pārvadājumiem. Dzelzceļa transports veicināja jaunu sociālo standartu ieviešanu – atpūtu Latvijas kūrortu vietās (dzelzceļa līnija Rīga Tukums), iedzīvotāju mobilitāti, jaunas darba vietas, inženiertehnisko darbinieku strauju pieaugumu Latvijā, jaunu rūpniecības nozaru attīstību, kas apkalpoja dzelzceļa funkcionēšanas tehnoloģiskās vajadzības.

Apzinoties jaunā transporta nozīmi un iespējas lokālajām vajadzībām, 19. gs. beigās - 20. gs. sākumā tika uzbūvētas pirmās šaursliežu dzelzceļa līnijas Latvijā – Liepāja – Aizpute, Valmiera – Smiltene – Ainaži un Stukmaņi (Pļaviņas) – Valka, kas bija vērstas uz Latvijas teritorijas ekonomisko integrāciju un iezīmēja ekonomiskās ģeogrāfijas telpā pastāvošos un potenciālos ražošanas centrus.

Cariskās Krievijas laikā uzbūvētais platsliežu dzelzceļa tīkls, kas bija Krievijas lielo dzelzceļa maģistrālu noslēdzošais posms, vēsturiskajā perspektīvā noteica Latvijā apdzīvotās vietas, kas izveidojās par rūpniecības un eksporta/importa operāciju centriem. Platsliežu dzelzceļa līnijas bija ekonomiski pamatotas, bet visas pārējās uzbūvētās dzelzceļa līnijas ilgtermiņā nevarēja uzrādīt pietiekamu ekonomisko un sociālo aktivitāti, kas pamatotu šo līniju ilgstošu ekspluatāciju.

1. pasaules kara laikā karojošās armijas ne tikai izpostīja dzelzceļa līnijas, bet arī defragmentēja esošās un radīja dzelzceļa sliežu platuma haosu Latvijas teritorijā, nodrošinot Vācijas un Krievijas armijas saimniecisko apgādi ar kara materiāliem. Dzelzceļa nozīme bija ļoti svarīga jaunās valsts reģionu ekonomiskajā un sociālajā integritātē, bet dzelzceļa transporta funkcionēšana 1918. gadā Latvijas satiksmes infrastruktūrā bija neskaidra.

Nodibinot Latvijas Republiku 1918. gada 18. novembrī, jaunās valsts politiskā vadība sāka darbu pie dzelzceļa transporta funkciju nodrošināšanas Latvijas teritorijā, bet šim darbam atvēlētais laiks politisko juku dēļ bija pārāk ierobežots, lai kardināli sakārtotu izpostīto dzelzceļa infrastruktūras sistēmu.

1919. gada pavasara – vasaras laikā Latvijas dzelzceļa satiksmi mēģināja sakārtot divi politiski naidīgi spēki – Latvijas Republikas Pagaidu valdība un A. Niedras valdība. Abām valdībām izdevās izveidot pie katras ministru kabineta dzelzceļa speciālistu domubiedru kodolu, kas, mainoties politiskajai un militārajai situācijai, valstī izveidoja pamatu Dzelzceļa virsvaldes nodibināšanai 1919. gada 5. augustā, kas bija galvenais administratīvās varas un dzelzceļa politikas izstrādes centrs līdz par Latvijas okupācijai 1940. gada vasarā.

Dzelzceļa virsvaldei vajadzēja risināt izpostītā dzelzceļa sistēmas atjaunošanu un pielāgošanu jaunajā ģeopolitiskajā situācijā, kad iepriekšējie platsliežu dzelzceļa preču piegādes rajoni bija zuduši vai dzelzceļa maģistrāle bija defragmentēta vairāku valstu satiksmes infrastruktūras sastāvā, kas liedza to izmantot politisku vai ekonomisku iemeslu dēļ (Krievijas – Polijas – Lietuvas savstarpējās attiecības). 20. gs. 20. gados palielinājās dzelzceļa transporta loma valsts sociālajā un ekonomiskajā dzīvē, jo tas bija vienīgais stabils transporta veids kā kravu un pasažieru pārvadājumu līdzeklis laikā, kad vēl netika plaši lietots autotransports un ūdensceļu transportam bija sezonāls raksturs. Valsts politiskajā dzīvē Latvijas dzelzceļš īstenoja transporta politiku, kurā atspoguļojas valsts nespēja pielāgot tās sociālo atbildību attiecībā uz iedzīvotājiem, un šo lomu vajadzēja uzņemties Latvijas dzelzceļam ar vienotu tarifa sistēmu un nodokļiem, dažādām sabiedriskajām organizācijām risinot šo valsts funkcijām deleģēto atbildību un izmantojot uzņēmējdarbību kā šīs sociālās un ekonomiskās valsts atbildības pakārtotu realizāciju.

Latvijā, mēģinot pielāgot cariskās Krievijas laika platsliežu un šaursliežu dzelzceļa līnijas un karadarbības laikā izbūvēto šaursliežu dzelzceļus ar zemu tehnoloģisko vērtību un ekonomisko potenciālu, līdz 1940. gadam tika uzbūvētas jaunas vietējās nozīmes platsliežu dzelzceļa līnijas. Tās bija dzelzceļa līnijas (Rīga) – Glūda – Liepāja, Rīga – Rūjiena un Rīga – Ērgļi un šaursliežu dzelzceļš (Kurzemes reģionā), no kurām ilgtermiņā Latvijas ekonomiskajā ģeogrāfijā saglabājās tikai Rīgas – Liepājas dzelzceļa līnija, kuras ekonomisko raksturu noteica dzelzceļa līnijas Liepāja – Romni tranzīta iespēju un piedāvājuma raksturs un mantojums. Visas pārējās uzbūvētās dzelzceļa līnijas vēstures gaitā kļuva par industriālās vēstures mantojumu bez reāla lietojuma valsts ekonomikā un sociālajā sfērā 20. gs. 60. gados.

Jaunbūvētās dzelzceļa līnijas bija vērstas ne tikai uz atsevišķu valsts reģionu ekonomisko integrāciju, bet arī uz dzelzceļa pakalpojumu pieejamības nodrošināšanu visiem valsts iedzīvotājiem, kas norāda par tālredzīgu labas gribas valsts dzelzceļa politiku arī sociālajā jomā, bet cariskās Krievijas laikā uzbūvētais dzelzceļa tīkls diemžēl izrādījās optimāls Latvijas Republikai un lielākā daļa no šī uzbūvētā dzelzceļa nebija ekonomiski aktīva un vēsturiskajā perspektīvā neatstāja izredzes par tādu kādreiz kļūt. Šie pasākumi – vietējās nozīmes platsliežu un šaursliežu dzelzceļa līniju izbūve Latvijas reģionos – deva īslaicīgu ekonomisko un sociālo rezultātu 20. gs. 30. gadu beigās, bet ilgtermiņā šīs līnijas bija bez ekonomiskā un sociālā pamatojuma, jo to būvniecība bija Latvijas dzelzceļa atbilde augošajai autotransporta

konkurencei un reģionālo ekonomikas centru aktivitātes pieauguma nodrošināšanai, kā arī tos noteica valsts stratēģiskie mērķi. Uzbūvētās dzelzceļa līnijas bija valsts dzelzceļa politikas labās gribas manifestācija, bet ekonomiski ilgtermiņā šīs dzelzceļa būves bija nepamatotas, izņemot dzelzceļa līniju Glūda – Liepāja.

Cariskās Krievijas laikā uzbūvētais dzelzceļa tīkls bija optimāls satiksmes infrastruktūras elements arī Latvijas Republikas laikā un mākslīga platsliežu un šaursliežu dzelzceļa ieviešana panākumus garantēja tikai īstermiņa periodā, jo pēc Latvijas okupācijas 1940. gadā, nevar spriest par šo līniju perspektīvo attīstību un jaunu dažādu aktivitāšu centru veidošanos to tuvumā.

Latvijas dzelzceļš, sakārtojot iekšzemes pārvadājumus ar dažādu normatīvu, noteikumu un likumu juridisko bāzi, aktīvi veica arī ārpolitiskās iniciatīvas, lai nacionālajam valsts dzelzceļam piesaistītu kravu un pasažieru pārvadājumus starptautiskajā satiksmē, noslēdzot dzelzceļu konvencijas ar kaimiņvalstīm – PSRS, Lietuvu, Poliju, Igauniju, kā arī piedaloties dzelzceļa konvencijās, kurās līdzdarbojās liela daļa Eirāzijas kontinenta valstu. Tādējādi dzelzceļš iesaistījās arī ārpolitikā, kur tas realizēja savas saimnieciskās darbības intereses, pakārtojot dzelzceļa konvencijas nacionālajai ārpolitikai un valsts ekonomisko interešu diktētajai tirdzniecības politikai.

Satiksmes infrastruktūras sistēmā 20. gs. 30. gados dzelzceļam parādījās jauni un spēcīgi konkurenti – autotransports un aviotransports, no kuriem tieši autotransports kā jauns satiksmes veids ar nesakārtoto likumdošanas bāzi un ekonomiskās un sociālās atbildības trūkumu attiecībā pret valsti radīja nopietnu konkurenci Latvijas dzelzceļam pasažieru un kravu pārvadājumu jomā, kas bija noteikta ar stabilu tarifu sistēmu un dzelzceļa atbildību noteicošu likumdošanu attiecībā pret pakalpojumu saņēmējiem. Latvijas dzelzceļa un autotransporta savstarpēja konkurence veicināja jaunu zemes ceļu un dzelzceļa līniju izbūvi, Latvijas apstākļiem nebijušu pasažieru pārvadājumu pieaugumu, kā arī savstarpējā konkurence noteica kopējā valsts satiksmes infrastruktūras tīkla pieaugumu valsts teritorijas sauszemes daļā.

Dzelzceļš vēsturiskajā perspektīvā savstarpējā konkurencē ar autotransportu zaudēja par labu pēdējam, jo kara postījumu un politisko sistēmu maiņu rezultātā, kas ietekmēja ekonomisko struktūru un tās orientierus Latvijā, daļa no dzelzceļa līniju klātnēm vietām tika pārbūvētas par autosatiksmes atbalstošās infrastruktūras daļām (autoostas bijušo dzelzceļu staciju vietā, piemēram, Kuldīga un Talsi), kā arī sliežu

ceļā klātne tika izmantota jaunu ceļu būvniecībai vai to pielāgošanai autosatiksmes vajadzībām. Nekad Latvijā šis process nenorisinājās otrādi un dzelzceļa līniju slēgšana notika ne tikai Latvijas PSR laikā, bet arī atjaunotajā Latvijas valstī pēc 1991. gada.

Dzelzceļa **sociālās funkcijas Latvijas Republikā** bija izteiktākas nekā cariskās Krievijas laikā: Krievijā dzelzceļš pirmkārt apmierināja ražotāju un valsts militāri stratēģiskās intereses un dažādu iemeslu dēļ, t.sk. arī tehnoloģisku iemeslu dēļ, pasažieru pārvadājumiem nebija pievērsta pienācīga uzmanība, bet dzelzceļš nepārprotami pildīja arī šo funkciju, nodrošinot sabiedriskā transporta pieejamību ikvienam iedzīvotājam. Dzelzceļa loma, pildot sociālās funkcijas Latvijas Republikas teritorijā, bija būtiski mainījusies, jo transporta infrastruktūrā parādījās jauns elements – autotransports, kas savos pārvadājumos gan pasažieru, gan kravu un preču pārvadājumos izmantoja brīvā tirgus principus, nosakot savu veduma maksu, turpretim dzelzceļa darbību noteica valsts apstiprināti veduma maksas tarifi, kuru maiņai nereti bija nepieciešams likumdevēja atbalsts. Dzelzceļš nodrošināja vienīgo stabilo satiksmes infrastruktūras funkcionēšanu apstākļos, kad pēc 1. pasaules kara un Brīvības cīņu postījumiem bija daļēji sagrauta zemesceļu satiksmes infrastruktūra un dezorganizēti ekonomisko un sociālo aktivitāšu centri. Pieaugošās valsts iedzīvotāju mobilitātes apstākļos dzelzceļam piemita sociālās spriedzes mazinošas un pakalpojumu dažādošanas funkcijas, kuras nevarēja veikt neviens no pārējiem satiksmes infrastruktūras elementiem – autotransports, pajūgu transports un ūdensceļu transports, kopš 20. gs. 30. gadiem arī aviotransports, kam bija ļoti minimāla loma preču un pasažieru pārvadājumos. Latvijas dzelzceļš plašām valsts iedzīvotāju grupām nodrošināja elastīgu tarifu sistēmu, kas veicināja dzelzceļa pakalpojumu un valsts reģionālo centru sociālo aktivitāšu piedāvājuma izmantošanas iespējas visiem interesentiem, paralēli veicinot arī sīko uzņēmēju aktivitātes, jo galvenā bagāžas prece nereti bija piens un tā produkti, kas parasti tika vesti virzienā uz kādu produktu noieta tirgu – lokālo, vai reģionālo. Dzelzceļš ekonomiskās krīzes laikā 20. gs. 20./30. gadu mijā nodrošināja arī bezdarbnieku nodarbinātības programmas realizāciju, kas palīdzēja saglabāt sociālo mieru sabiedrībā. Stacijas bija ne tikai dzelzceļa infrastruktūras vienības, bet pildīja arī sociālas funkcijas – to telpās bija pieejamas bufetes, restorāni, veikalu, telegrāfa, frizētavu sniegtie pakalpojumi.

Dzelzceļa tarifi nodrošināja plašām iedzīvotāju grupām iespēju izmantot lētākā transporta veidu kā pārvietošanās līdzekli piepilsētas un vietējā satiksmē. Uzbūvēto

dzelzceļa līniju apkaimē veidojās atbilstoša sociālā infrastruktūra, it sevišķi, kūrortu un atpūtas vietu tuvumā, kas radīja valsts iedzīvotājiem iespējas realizēt savas sociālās aktivitātes un radošās prasmes, izmantojot dzelzceļa transporta piedāvāto pārvietošanās mobilitāti valsts mērogā. Valsts dzelzceļa sistēma, modernizējot savu infrastruktūru vai būvējot jaunas dzelzceļa līnijas, piesaistīja darbaspēku vai 20. gs. 30. gadu saimnieciskās krīzes laikā nodrošināja ar darbu bezdarbniekus kokmateriālu sagatavošanas darbos. Latvijas dzelzceļa pārvadājumi atrisināja arī cariskās Krievijas dzelzceļa radīto vēsturisko netaisnību, kad nereti stacijas viena no otras bija 20-30km attālumā, un liela daļa no tām bija paredzēta tikai saimnieciskajām operācijām, nevis pasažieru uzņemšanai. Latvijas Republikā, izņemot vilcienu maiņas punktus, visas stacijas un pieturas punkti bija pielāgoti pasažieru iekāpšanai, kā arī ierīkotas jaunas stacijas un pieturas punkti vietās, kur tās bija visai lielā attālumā dzelzceļa posmā. Dzelzceļa transports bija vienīgais Latvijas transporta veids, kas nodrošināja sociāli atbildīgu politiku attiecībā uz valsts iedzīvotājiem visu Latvijas Republikas pastāvēšanas laiku līdz 1940. gada vasarai.

Cariskās Krievijas laikā un Latvijas Republikā uzbūvētais dzelzceļš veica atšķirīgas **funkcijas valsts ekonomikā**: Krievijā platsliežu dzelzceļa noslēdzošie posmi Latvijas teritorijā un Krievijas preču un „labības” tranzītu maģistrāļu galvenie noslēdzošie posmi virzienā uz Eiropas globālo tirgu, un šo dzelzceļa līniju uzdevums nebija apmierināt vietējo ražotāju un patērētāju intereses. Tam kalpoja uzbūvētie platsliežu dzelzceļa pievedceļi (šaursliežu dzelzceļi), kas neaptvēra visus valsts un arī konkrēti Latvijas teritorijas reģionus. Latvijas Republikā situācija bija mainījusies – valsts dzelzceļš bija zaudējis savus preču un kravu piegādes rajonus, kuri palika Padomju Krievijas teritorijā un vairs nepildīja tās ekonomiskās funkcijas, kas tiem bija raksturīgas cariskās Krievijas laikā attiecībā uz dzelzceļa transportu. Dzelzceļš Latvijā, apstākļu spiests, orientējās uz vietējo, nacionālo ekonomiku un tranzīta pārvadājumi uz/no Padomju Savienības nekad nerasniedza to apjomu, ko nodrošināja Krievijas preču un kravu piegādes uz platsliežu dzelzceļa līnijām, kas tiecās uz Latvijas ostām.

Latvijas Republikā loģiska bija dzelzceļa ekonomisko un sociālo funkciju pārmantošana no cariskās Krievijas laikā uzbūvētā dzelzceļa tīkla, kas definēja arī iespējamās dzelzceļa būvniecības virzienus, jo atsevišķu lielo tranzīta dzelzceļa maģistrāļu posmi pēc 1. pasaules kara bija sadalīti vairākos posmos citās valstīs, kas

šīs dzelzceļa līnijas bieži vien dažādu politisku konfliktu dēļ padarīja tikpat kā neizmantojamas un tās vairs nebija aktīvas Eiropas globālajā dzelzceļa tīklā.

Kravu un pasažieru pārvadājumi iekšzemes un starptautiskajā satiksmē bija dzelzceļa transporta ekonomiskais faktors Latvijas Republikā. Dzelzceļa veiktie starptautiskie pasažieru pārvadājumi nevarēja konkurēt ar iekšzemes pasažieru pārvadājumiem, bet tie nodrošināja ne tikai diplomātisko personu apriti, bet caur tūrismu un cita profila tranzīta pasažieriem netieši spodrināja arī valsts tēlu, jo dzelzceļš bija pirmā Latvijas Republikas vizītkarte, ar ko saskārās starptautiskais pasažieris, iebraucot Latvijā.

Kravu pārvadājumu jomā dzelzceļam nebija alternatīvas lielu attālumu pārvarēšanā un kravnesībā, kas noteica rūpniecības izejvielu un preču pārvadāšanu, kā arī lauksaimniecības produktu un citu lielgabarīta kravu pārvadāšanu. Dzelzceļa sistēma bija vienīgais kravu pārvietošanas līdzeklis, ja sezonāla rakstura iemeslu dēļ nekursēja autotransports un ūdensceļu transports. Dzelzceļa eksporta un importa kravu pārvadājumu noslēdzošā vieta bija ostas, bet tranzīta preču un kravu pārvadājumos tā bija Latvijas valsts robeža. Bez tranzīta kravu pārvadājumiem nebūtu iedomājama pilnvērtīga Latvijas ārējā tirdzniecība tās sauszemes daļā, jo autotransports un ūdensceļu transports nodrošinājaniecīgu daļu no valsts kopējā tranzīta pārvadājumiem.

Dzelzceļa pašpietiekamā izejvielu bāze Latvijā bija nozīmīga tās kustības nodrošināšanai valsts ekonomikā – kokmateriāli, kas kā energoresurss bija sliktāks siltuma nesējs par akmeņoglēm, bet tas taupīja Latvijas valstij tik svarīgo ārzemju valūtu, ko pretstatā dzelzceļam tērēja autotransporta tehnoloģisko procesu nodrošināšanai.

Latvijas dzelzceļa vēsture kopš 1859. gada bija dažādu pretrunīgu vēsturisko notikumu pārpilna, bet kopš pirmās dzelzceļa līnijas izbūves Latvijā, dzelzceļa transports ir kļuvis par valsts industriālās vēstures daļu un mūsdienu satiksmes infrastruktūras sistēmas neatņemamu sastāvdaļu ar lielu ekonomisko potenciālu nākotnē, balstoties uz pagātnē noteiktajiem ekonomiskajiem orientieriem un dzelzceļa infrastruktūras pamatiem.



## Avotu un literatūras saraksts

### Avoti

#### 1. Npublicētie avoti

##### 1.1. Arhīvi

1. Latvijas Valsts vēstures arhīvs (turpmāk – LVVA) – 1308.f. – Valsts statistiskā pārvalde.
2. LVVA – 1313.f. – Ārlietu ministrija.
3. LVVA – 1691.f. – Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kamera.
4. LVVA – 2575.f. – Latvijas diplomātiskās un konsulārās pārstāvniecības ārzemēs.
5. LVVA – 2751.f. - Ziemeļlatvijas dzelzceļu sabiedrība.
6. LVVA – 3143.f. – Rīgas Biržas komiteja.
7. LVVA – 3298.f. – Andrieva Niedres Pagaidu valdība.
8. LVVA – 3593.f. – Armijas kara satiksmes pārvalde (Rīga).
9. LVVA - 4589.f. - Управление Риго – Орловской железной дорогой, 1898 – 1917.
10. LVVA – 4592.f. – Dzelzceļu Virsvalde.
11. LVVA – 4595.f. – Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Tirdzniecības un rūpniecības departaments.
12. LVVA – 4596.f. – Akciju sabiedrība „Liepājas – Aizputes šaursliežu dzelzceļš”(Liepāja).
13. LVVA – 6824.f. – Finanšu ministrija.

##### 1.2. Muzeji.

1. Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs (turpmāk - LDzM) 3355. Rokraksti. J. Leimanis. Jauno dz.-c. izmeklēšana Latvijā 1922. – 1924.g.
2. LDzM 3356. Rokraksti. J. Leimanis. Liepājas-Glūdas dzelzceļa būves norise.
3. LDzM 3357, 3357/1. Rokraksti. J. Leimanis. Liepājas-Glūdas dzelzceļa būve.
4. LDzM 3358. Rokraksti. J. Leimanis. Liepājas-Glūdas dzelzceļa būve.
5. LDzM 3359. Rokraksti. J. Leimanis. Norēķināšanās par Liepājas-Glūdas dzelzceļa būvi.

6. LDzM 3360. Rokraksti. J. Leimanis. Rīga-Ērgļi, Sita-Rēzekne, Ērgļi-Madona, Madona-Lubāna dzelzceļu būves piezīmes.
7. LDzM 3361. Rokraksti. J. Leimanis. Piezīmes par Latvijas republikas desmit pastāvēšanas gadiem 1918. – 1928.g.
8. LDzM 3362. Rokraksti. J. Leimanis. Piezīmes par Latvijas dzelzceļiem 1918. – 1938.g.

## **2.Publicētie avoti**

### **2.1. Dokumenti un dokumentu krājumi.**

1. Attālumu rādītājs. Spēkā ar 1938.g. 1.maiju. 7.izd. - Rīga, 1938.
2. Dzelzceļu likuma, noteikumu un rīkojumu kopojums. Par laiku no 8. X 1919. g. - 1930. g. 2. – Rīga, 1930.
3. Dzelzceļu konvencija starp Latviju un Esti /Igauniju/. - Rīga, 1921.
4. Dzelzceļu konvencija starp Latviju un Krieviju. - Rīga, 1921.
5. Dzelzceļu likuma un izpildu noteikumu kopojums. Spēkā no 1939. gada 1. aprīļa. 2.izd. – Rīga, 1939.
6. Dzelzceļu virsvaldes rīkojumu krājums. 1920/21, 1924. Rīga, 1920/21, 1924.
7. Dzelzceļu virsvaldes norādījumi starptautisko satiksmju tarifos. Spēkā ar 1940.g. 1.februāri. – Rīga, 1940.
8. Instrukcija dzelzceļu darbiniekiem preču satiksmei starp Latvijas un Igaunijas dzelzceļu stacijām. - Rīga, 1934.
9. Latvijas dzelzceļu nomenklatūra. 1.d. - Rīga, 1931.
10. Latvijas - Lietavas - Latvijas - Igaunijas tiešā satiksme. Nolīgums. Tarifs pasažieru un bagāžas pārvadāšanai. Ekspresūtījumu tarifs. - Preču tarifs. Spēkā no 1928. gada 1. novembra. - Rīga, 1928.
11. Līgums par savstarpēju preču vagonu lietošanu bezpārkraušanas satiksmē starp Polijas, Latvijas, Igaunijas un Čehoslovākijas dzelzceļiem (K.B.B.). Spēkā ar 1931. g. 3. janv. (ar visiem papild. un groz. līdz 1933.g.1.janv.). - Rīga, 1932.
12. Līgums par krievu tipa preču vagonu savstarpīgu lietošanu satiksmē starp SPRS, Latvijas, Igaunijas un Lietavas dzelzceļiem. Spēkā no 1. augusta 1926. g. - Rīga, 1926.
13. Likums par zemes ceļiem. - Rīga, 1935.

14. Likums par zemes ceļiem un Instrukcija par zemesceļu labošanu un uzturēšanu. - Rīga, 1925.
15. Konvencija starp Sociālistisko Padomju Republiku Savienību, Latviju un Igauniju par dzelzceļu tiešu pasažieru un preču satiksmi līdz ar tās pielikumiem. Spēkā no 1925. g. 1. dec. - Rīga, 1925.
16. Materiālu un priekšmetu nomenklatūra. - Rīga, 1922.
17. Mezglu līgums starp Latvijas dzelzceļu virsvaldi un Lietavas dzelzceļu pārvaldi par pasažieru, bagāžas, preču un vagonu pārņemšanas kārtību Lietavas dzelzceļu stacijās Mažeikiai un Luše. Spēkā ar 1934. g. 20. dec. - Rīga, 1934.
18. Mezglu līgums starp Latvijas Dzelzceļu virsvaldi un Lietavas Dzelzceļu pārvaldi par pasažieru, bagāžas, preču un vagonu pārņemšanas kārtību Latvijas dzelzceļu stacijā Priekule. Spēkā ar 1934. g. 20. dec. - Rīga, 1934.
19. Pagaidu noteikumi un tarifs preču pārvadāšanai pat Latvijas dzelzceļiem. Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1926. g. 15. jūnijam. - Rīga, 1926.
20. Pagaidu noteikumi un tarifs preču pārvadāšanai pat Latvijas dzelzceļiem. Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1924 .g. 20. februārim. - Rīga, 1924.
21. Pagaidu noteikumi un tarifs preču pārvadāšanai pat Latvijas dzelzceļiem. Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1922. g. 15. februārim. - Rīga, 1922.
22. Pagaidu tarifs un noteikumi Nr.27 pasažieru un bagāžas pārvadāšanai pa Latvijas dzelzceļiem un šo tarifu un noteikumus paskaidrojošie Dzelzceļu virsvaldes rīkojumi un aizrādījumi. Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1924. g. 1. aprīlim. - Rīga, 1924.
23. Pasažieru, bagāžas un ekspressūtījumu tarifs satiksmei starp Lietuvas, Latvijas un Igaunijas dzelzceļu stacijām. Spēkā ar 1932. gada 1. novembri. 1. daļa. – - Rīga, 1932.
24. Pasta kustība pa dzelzceļiem. - Rīga, 1939.
25. Polijas, Latvijas un Igaunijas dzelzceļu satiksme. 105.instrukcijā dzelzceļu darbiniekiem preču satiksmē starp Polijas dzelzceļu stacijām, no vienas puses, un 1)Latvijas dzelzceļu stacijām, 2)Igaunijas dzelzceļu stacijām, tranzītā caur

- Latviju un, 3)Helsinki ostu, tranzītā caur Latviju un Igauniju, no otras puses. Spēkā ar 1937. gada 15. martu. - Rīga, 1937.
26. Polijas, Latvijas un Igaunijas dzelzceļu satiksme. 105. instrukcijā dzelzceļu darbiniekiem preču satiksmē starp Polijas dzelzceļu stacijām, no vienas puses, un 1)Latvijas dzelzceļu stacijām, 2)Igaunijas dzelzceļu stacijām, tranzītā caur Latviju un, 3)Helsinki ostu, tranzītā caur Latviju un Igauniju, no otras puses. Spēkā ar 1936. gada 1. augustu (Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1938. gada 1. novembrim.) 2. daļa. - Rīga, 1938.
  27. Preču pārvadājumu statistika. 1940. - Rīga, 1941.
  28. Preču sūtījuma veduma maksas aprēķināšanas tabula. Derīga no 1938. g. 1. jūlija. - Rīga, 1938.
  29. Preču tarifs. 1.daļa. Spēkā ar 1934. g. 1. februāri. R., 1934. (SPRS - Latvijas dzelzceļu tiešā satiksme). - Rīga,1934.
  30. Preču vagonu savstarpējās lietošanas reglaments starptautiskajā satiksmē (R.I.V.). Spēkā ar 1935. g. 1. janv. - Rīga, 1934.
  31. Rīgas jaunā dzelzceļa stacija. Projekts un paskaidrojumi. -Rīga, 1937.
  32. Rīkojums par preču pārvadāšanas tarifu paaugstināšanu. – Rīga, 1920.
  33. Saeimas Stenogrammas (1922 – 1934).
  34. Satiksmes likumi. TM Kodifikācijas departaments. –Rīga, 1940.
  35. Satversmes sapulce. Stenogrammu satura rādītājs (no 1920.gada 1.maija līdz 1922.gada 3.novembrim). –Rīga, 1925.
  36. Staciju saraksts preču sūtījumu gabalu apzīmēšanai saskaņā ar 1932.g.4.maija rīkojumu Nr.204. 2.izd. –Rīga, 1932.
  37. Starptautiskā konvencija pasažieru un bagāžas pārvadāšanai pa dzelzceļiem. – Rīga,1926.
  38. Starptautiskā konvencija preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem. –Rīga, 1926.
  39. Starptautiskā (Bernes) konvencija preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem no 1890.gada 14.oktobra; ar 1895. g. 16. jūlija, 1898. g. 16. jūnija un 1906. g. 19. septembra papildus līgumos paredzētajiem pārgrozījumiem un papildinājumiem, 1908. g. 22. decembra izdevumā un starptautiskās transporta komitejas papildu noteikumi. –Rīga, 1922.
  40. Tabula pa dzelzceļiem pārvadājamo preču sūtījumu veduma maksas aprēķināšanai. Derīga no 1928. gada 1. septembra. –Rīga, 1928.
  41. Tarifa attālumi. Spēkā ar 1938. g. 1. maiju. –Rīga, 1938.

42. Tarifs ekspressūtījumu un preču sūtījumu piegādei no dzelzceļu stacijām saņēmējiem mājās vai līdz valsts dzelzceļu transporta kantoriem, un arī no nosūtītāju mājām vai transporta kantora līdz tuvākai dzelzceļa stacijai. – Rīga, 1937.
43. Tarifs preču pārvadāšanai tiešā satiksmē starp Polijas un brīvpilsētas Dancigas teritorijā esošām dzelzceļu stacijām no vienas puses un 1)Latvijas dzelzceļu stacijām, kā arī 2)Igaunijas dzelzceļu stacijām tranzītā caur Latviju no otras puses. Spēkā ar 1934. g. 1. aprīli, 3. daļa. – Rīga, 1934.
44. Tarifs preču pārvadāšanai starp Polijas dzelzceļu stacijām, no vienas puses, un Latvijas dzelzceļu stacijām, no otras puses, transitā caur Latviju. Spēkā ar 1937. gada 15. februāri. 4.d. – Rīga, 1937.
45. Tarifs preču pārvadāšanai starp Polijas dzelzceļu stacijām, no vienas puses, un 1)Latvijas dzelzceļu stacijām, 2)Igaunijas dzelzceļu stacijām, tranzītā caur Latviju un, 3)Helsinki ostu, tranzītā caur Latviju un Igauniju, no otras puses. Spēkā ar 1938. gada 15. decembri. 5.d. – Rīga, 1938.
46. Tarifs pasažieru un sīksaiņu pārvadāšanai ar valsts dzelzceļu autobusiem. 1.izd. Spēkā ar 1937. gada 15. oktobri. – Rīga, 1937.
47. Tarifs pasažieru un sīksaiņu pārvadāšanai ar valsts dzelzceļu autobusiem. 1.izd. Spēkā ar 1939. gada 1. decembri. – Rīga, 1939.
48. Tautas Padome. Pārskati, protokoli un stenogrammas. 1918. g. 18. novembris līdz 1920. g. 18. martam. – Rīga, 1920.
49. T.V.S. Līgums par krievu tipa preču vagonu savstarpēju lietošanu satiksmē starp SPRS, Latvijas, Igaunijas un Lietavas dzelzceļiem. Spēkā ar 1933.g. 1.sept. – Rīga, 1933.
50. Valsts dzelzceļu pasažieru, bagāžas un ekspressūtījumu tarifs. Spēkā ar 1937.g.1.jūniju. 4.izdevums. – Rīga, 1937.
51. Valsts dzelzceļu pasažieru, bagāžas un ekspressūtījumu tarifs. Spēkā ar 1932.g.1.janvāri. (Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1934.gada 1.augustam). – Rīga, 1934.
52. Valsts dzelzceļu preču tarifs. Spēkā ar 1938. g. 1. jūliju. 1.-2.d. – Rīga: 1938.
53. Vācijas - Lietavas - Igaunijas - Ķīnas - Japānas satiksme tranzītā caur PSRS. Spēkā ar 1932. gada 1. janvāri. – Rīga, 1931.
54. Vācijas un Lietuvas - Latvijas un Igaunijas dzelzceļa savienība. – Rīga, 1933. 2.daļa.

55. Vācijas un Lietuvas - PSRS satiksme. 1.burtnīca. Vispārējā daļa. Spēkā no 1930.gada 1.oktobra. – B.i.g.
56. Valsts dzelzceļu preču tarifs. 1.-2.daļa. Spēkā ar 1928.gada 1.septembri. (Ar visiem pārgrozījumiem, izlabojumiem un papildinājumiem līdz 1933.gada 10.oktobrim). – Rīga, 1933-1937.

## **2.2.Statistikas avoti.**

1. Adgers, Jānis. Koku, kokmateriālu un malkas veduma maksas tabula pa Latvijas valsts dzelzceļiem. sast. Jānis Adgers. Neoficiāls izdevums. – Rīga: aut.izd. 1933.
2. Attālumu rādītājs. (Ar visiem pārgrozījumiem., izlab. un papild. līdz 1931. g. 1. nov.) 5.izd. – Rīga, 1931.
3. Autoverkehrsbusch Lettlands, 1928/1929. – Rīga, 1928.
4. Galvenākie kustības rezultāti 1920/21 – 1925/26. – Rīga: 1926.
5. Daina Eduards. Latvijas dzelzceļi. Rokas grāmata. Spēkā no 1. okt. 1929. g. Neoficiāli izd. 2.papild.izd. – Rīga, 1929.
6. Dzelzceļu virsvaldes darbība. 1919.5/VIII - 1924. 5/VIII. – Rīga, 1924.
7. Latvijas ārējā tirdzniecība un kuģu kustība. 1923 - 1925. – Rīga, 1924 - 1926.
8. Latvijas jūras tirdzniecības flote 1925 - 1940, sākot ar 1925.gada 1.janvāri. – Rīga b.g.
9. Dzelzceļu darbības pārskats (1920./1921. – 1925./1926.) – 5 izdevumi. – Rīga, 1921. – 1926.
10. Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats. 1926./1927 -1938/39. – Rīga, 1927-1939. (12 izdevumi).
11. Latvijas valsts dzelzceļi. Dzelzceļu virsvaldes darbība. 1919.5/VIII - 1924. 5/VIII. – Rīga, 1924.
12. Latvijas valsts dzelzceļi. Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados. 1918. - 1928. – Rīga, 1928.
13. Latvijas valsts dzelzceļi. Staciju komerciālā darbība (1923 - 1928) . – Rīga, 1925 - 1929.
14. Latvijas valsts dzelzceļi. Staciju komerciālā un tehniskā darbība. 1933/34. - 1939. – Rīga, 1934 – 1940.
15. Pirmā satiksmes skaitīšana galvas pilsētā Rīgā 1937.gadā. – Rīga, 1938.
16. Ruņģis J. Valsts dzelzceļu saimniecība. –Rīga, 1926.

17. Siksne A. Mūsu satiksmes jautājums. –Rīga, 1931.
18. Staciju komerciālā darbība (1923 - 1928) . 5 izdevumi. – Rīga, 1925 - 1929.
19. Staciju komerciālā darbība ( 1928 – 1930). 2 izdevumi. – Rīga, 1929 - 1930.
20. Staciju tehniskā un komerciālā darbība. 1930/31. - 1932/33. 2 izdevumi. – Rīga, 1931 - 1933.
21. Staciju komerciālā un tehniskā darbība. 1933/34. - 1939. 6 izdevumi. – Rīga, 1934 - 1940. (*piezīme: 1939. gadā aprēķināja no 1. janvāra līdz 31. decembrim*)
22. Šoseju un zemes ceļu departaments. Statistiskie pārskati uz 1933.g.1.aprīli. В.в., 193...
23. Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados. 1918. - 1928. – Rīga, 1928.
24. Valsts Statistiskā gada grāmata. 1921. – 1939. (19 izdevumi). – Rīga, 1922. – 1939.
25. Верховской А.В. Краткая историческая справка развития и переустройства.Рижского железнодорожного узла. –Рига, 1905.
26. Верховской А.В. Отчет заведывающего работами о результатах его наблюдений при изучении железных дорог западной Европы с предположением возможного переустройства Рижского железно - дорожного узла. – Рига, 1903.
27. Виндавский порт. – Москва, 1908.
28. Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Рига – Орловской железной дороги ко дню 50 – летия постройки Рига – Двинского участка как самостоятельной в свое время Рига – Динабургской железной дороги. – Рига, 1911.
29. Тимонов В.Е. Работы в Либавском порту.Доклад 1-му Конгрессу по морским портам. – СПб,1891.
30. Тимонов В.Е. Работы по сооружению и расширению Либавского порта. – СПб, 1899.

### **2.3.Atmiņas.**

1. Bastjānis V. Dzīves straumē. Atmiņas. – Stokholma, 1970.
2. Витте С.Ю. Воспоминание. Т.2. – Москва, 1960.

### **2.4.Disertācijas un diplomdarbi.**

1. Jākabsons M. matr. 18654. Latvijas valsts dzelzceļu tarifu politika. Diplomdarbs. – Rīga, 1938.
2. Klaustiņš G. Dzelzceļa sistēmu pamatprincipi un izveidošanās. – Rīga, 1936. (Disertācija).
3. Malahovska L. Dzelzceļu izbūve un ostu attīstība Latvijā 19.gs. otrā puse. – P.Stučkas Latvijas valsts universitāte. – Rīga, 1971. (Disertācija).
4. Pāvulāns V. Latvijas iekšējo un tranzīta satiksmes ceļu attīstība XIII - XVII gs. Disertācija zinātniskā kandidāta grāda iegūšanai. – Rīga, 1965.
5. Sukse P. matr. 4789. Dzelzceļu un autosatiksmes politika Latvijā. Diplomdarbs. – Rīga, 1938.

## **2.5.Prese**

1. Auces ziņas. – 1927. – 1928.
2. Brīvā Zeme. – 1919. -1940.
3. Ceļš un Satiksme. – 1938. – 1940.
4. Dzelzceļnieks. – 1924. – 1940.
5. Dzelzceļnieku Domas. – 1932. – 1934.
6. Dzelzceļnieks trimdā. – 1954. – 1986.
7. Dzelzceļu Vēstnesis. – 1926. – 1940. (oficiālā un neoficiālā daļa).
8. Dzelzceļu Virsvaldes Rīkojumu Krājums. – 1920. – 1925.
9. Ekonomists. – 1920. – 1941.
10. Likumu un Ministru kabineta noteikumu krājums. – 1920. -1940.
11. Latvijas Sargs. – 1919. - 1934.
12. Latvijas Vēstnesis. – 1920. – 1925.
13. Līdums. – 1919.
14. Latvijas Tirgotājs. – 1920. – 1932.
15. Latvijas Dzelzceļnieku Vēstnesis. – 1924. – 1934.
16. Laukstrādnieks. – 1920. – 1929.
17. Latvijas Kareivis. – 1920. – 1940.
18. Jaunākās Ziņas. – 1920. -1940.
19. Kurzemnieks. – 1922. – 1923.
20. Kurzemnieks. – 1929. – 1934.
21. Kurzemes Vārds. – 1918. – 1940.
22. Mērniecības un Kultūrtehnikas Vēstnesis. – 1923. – 1936.



23. Pagaidu valdības Likumu un rīkojumu krājums. – 1919. – 1920.
24. Pēdējā brīdī. – 1927. – 1936.
25. Rīts. – 1934. – 1940.
26. Rīgas Ziņas. – 1924. – 1925.
27. Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis. – 1919. – 1920.
28. Satiksmes ministrijas Vēstnesis. – 1920.
29. Saldus Zeme – kopš 1963.gada.
30. Tehnikas apskats. – 1954. – 1998
31. Valdības Vēstnesis. – 1918. – 1940.
32. Ventas Balss. – 1921. – 1945.

### **Literatūra**

1. Altbergs T., Biedriņš A. Vidzemes bānītis. Stukmaņi – Vecgulbene – Alūksne – Valka. – Rīga, 2000.
2. Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Latvijas dzelzceļi. – Rīga, 2009.
3. Altbergs T. Latvijas dzelzceļu lokomotīves. – Rīga, 2005.
4. Altbergs T. Ļubimovs L. Valsts valstī. – Rīga, 1992.
5. Altbergs T., Balckars T., Bukovskis V., Eiduks J., Greckis V., Keruss J., Ribulis E., Sergejevs D., Smirnovs J., Voitkuns A., Zviedris A. Dzelzceļi. Vispārīgais kurss. – Rīga, 1996.
6. Altbergs T., Biedriņš A. Vidzemes bānītis. Stukmaņi (Pļaviņas) – Vecgulbene – Alūksne – Valka. – Rīga, 2008.
7. Altbergs T., Augustāne K., Pētersone I. Dzelzceļš Latvijai. Latvija dzelzceļam. Rīga – Daugavpils 150. – Rīga, 2011.
8. Altbergs T., Biedriņš A. The Vidzeme railway. – Rīga, 2008.
9. Aizsilnieks A. Latvijas saimniecības vēsture. 1914. – 1945. – Zviedrija, 1968.
10. Andersons E. Latvijas vēsture. 1920. – 1940. Ārpolitika. – Zviedrija, 1982. – 1.sēj.
11. Andrejsons V. Ceļi Latvijā. – Rīga, 2009.
12. Augstākās tehniskās izglītības vēsture Latvijā. 1.daļa. Rīgas Politehnikums Rīgas Politehniskais institūts 1862 – 1919. //Briedis J. (red.). – Rīga, 2002.
13. Augstākās tehniskās izglītības vēsture Latvijā. 2.daļa. Tehniskās fakultātes Latvijas Universitātē, Rīgas Universitātē, Latvijas Valsts universitātē 1919 – 1958. // Briedis J. (red.). – Rīga, 2004.

14. Autorenkollektiv unter Leitung vom Prof. Dr. Elfriede Rehbein. Deutsche Eisenbahnen 1835 – 1985. – Berlin, 1985.
15. Balabkins N., Šneps M. Kad Latvijā būs labklājības valsts? Tautsaimnieks Kārlis Balodis. – Rīga, 1993.
16. Bērziņš A. Latviešu saimniecībai. Latvijas Tirdzniecības un rūpniecības kameras priekšsēdētāja Andreja Bērziņa runas 1934. – 1939. – Rīga, 1939.
17. Bērziņš J. Latvijas Republikas transports un sakari//Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls. – 1992. – Nr.2.
18. Bleiere D., Butulis I., Feldmanis I., Stranga A., Zunda A. Latvijas vēsture 20.gadsimts. – Rīga, 2005.
19. Bokalders J. (Profesors M.M.). Latvijas ekonomiski – ģeogrāfiskie pamati. -Stokholma, 1947.
20. Bokalders J.. Latviešu tirdzniecības un rūpniecības problēmas. – Rīga, 1932.
21. Bokalders J, Novoselovs J. Latvijas saimnieciskā ģeogrāfija. – Rīga, 1931.
22. Brūvelis E. Latvijas aviācijas vēsture. 1919.-1940. – Rīga, 2003.
23. Caune A.(sast.). Latvijas zemju robežas 1000 gados. – Rīga, 1999.
24. Ceihners Alfrēds. Kārļa Ulmaņa saimnieciskā politika. –Rīga, 1939.
25. Claudia A. Bismarcks Eisenbahngesetzgebung. Ein Beitrag zur „inneren” Reichsgründung in den Jahren 1871 – 1879. – O.j., 1994.
26. Čakste K. Motorizētu satiksmes līdzekļu īpašnieku atbildības problēma Latvijas un ārzemju civiltiesībās. – Rīga, 1939.
27. Davidson F.P., Brooke L.K. Building the world. An Encyclopedia of the Great Engineering Projects in History. Volume I. London, 2006.
28. 20. gadsimta Latvijas vēsture: 1900. – 1918. //Bērziņš V. (red.). - Rīga, 2000. – 1.sēj.
29. 20. gadsimta Latvijas vēsture: 1918. – 1940. // Bērziņš V. (red.). –Rīga, 2003. – 2.sēj.
30. Dzelzceļa zinātniski tehniskā biedrība. Rīgas – Dinaburgas dzelzceļam – 130 gadu. – Rīga, 1991.
31. Feldmanis I., Stranga A., Virsis M. Latvijas ārpolitika un starptautiskais stāvoklis (30.gadu otrā puse). – Rīga, 1993.
32. Fogel R. The Union Pacific Railroad: A case in Premature Enterprise. – New York, 1960.

33. Fogel R. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History. – New York, 1964.
34. Fremdling R. Eisenbahnen und deutsches Wirtschaftswachstum 1840 – 1879. – Dortmund, 1975.
35. Gall O., Pohl M. Die Eisenbahn in Deutschland: von den Anfängen bis zur Gegenwart. – München, 1999.
36. Gottwaldt A.B. Heeres Feldbahnen. – Stuttgart, 1998.
37. Grasmane I. Daugava un Rīgas eksports 18. gs. beigās un 19. gs. 1. pusē. – Rīga, 1973.
38. Grinvalds T. Satiksmes nosacījumi. – Rīga, 1926.
39. Grunsteins R. Rokas grāmata. Latvijas dzelzceļi. – Rīga, 1928.
40. Elfriede Rehbein. Klassiker des Schienen – Stranges. – Leipzig, 1986.
41. Emancipation and interdependence. The Baltic States as New Entities in the International Economy, 1918 – 1940. – Stockholm University, 1994.
42. Helme M. Fortress railways of the Baltic shores. – Plataway Press, 1994.
43. Helme M. Narrow-gauge Supply Railways in Estonia 1895-1975. – Estonia, 2010.
44. Hesselink G.H., Tempel N. Eisenbahnen im Baltikum. – Münster, 1996.
45. Hinkkanen – Lievonon M.L. British Trade and Enterprise in THE Baltic states. – Helsinki, 1984.
46. Jēkabsons Ē. Klaipēdas jautājums un Latvija. Feldmanis I., Zunda A. Starptautisko attiecību problēmas: Latvija, Baltija, Eiropa. – Rīga, 2005.
47. Kalniņš J. Zemes ceļi un viņu labošana. /Likumi, instrukcijas un prakse/. Neoficiāls izdevums. – Rīga, 1932.
48. Kaņepe J. N., Valdusa M., Strods V. Rīgas Vagonu rūpnīca. – Rīga, 1995.
49. Klīve Ā. Piezīmes pie muižu saimnieciskās politikas. Saeimas runu stenogrāfisks novilkums. – Rīga, 1926.
50. Klīve Ā. Latvijas 40 gadi. – Ņujorka, 1958.
51. Krastiņš O. Latvijas saimniecības vēsturiskā pieredze. 1918. – 1940. – Rīga, 2004.
52. Latvija 19.gadsimtā: Vēstures apceres. – Rīga, 2000.
53. Latvijas dzelzceļam – 80. – Rīga, 1999.
54. Latvijas dzelzceļi 1918. – 1938. – Rīga, 1938.
55. Latvijas dzelzceļi 1919-1940 (II daļa) un 1941-1945. – Florida, 1979.

56. Latvijas Republika 10. pastāvēšanas gados // Bīlmanis A. (red.). – Rīga, 1928.
57. Liepājas kalendārs 1999. gadam. – Liepāja, b.i.g.
58. Liepiņš E. Automobiļu vēstures lappuses. – Rīga, 1983.
59. Liepiņš E. Rīgas auto. – Rīga, 1997.
60. Liepiņš E. Rīgas auto. – Rīga, 2002.
61. Liepiņš E., Seregins J. No Leitnera līdz Ērenpreisam. Velosipēdu rūpniecība Latvijā 100 gados. – Rīga, 2008.
62. Liepojos – Romņu Geležinkelis 1869 - 1915. – Vilnius, 2005.
63. Lietuvos Geležinkelių Pirmasis Dešmitmetis. – Kaunas, 1929
64. Leits A. Buržuāziskā Latvija ārzemju kapitāla jūgā (1921 – 1929). – Rīga, 1957.
65. Leits A. Buržuāziskās Latvijas ekonomika un saimnieciskie sakari (1929 – 1939). Apcerējumi. – Rīga, 1958.
66. Ločmelis J. Telekomunikāciju vēsture. – Rīga, 2000.
67. Ļubimovs L., Altbergs T. Valsts valstī. – Rīga, 2000.
68. Malahovska L. Latvijas transporta vēsture 19.gs. otrā puse – 20.gs. sākums. – Rīga, 1998.
69. Neil Schlager, Josh Lauer. Science and Its Times. Volume 5. 1800 – 1899. – USA, 2000.
70. Neumann. H. Die Eisenbahn auf fünf Kontinenten. – Leipzig, 1988.
71. Klīve Ā. Latvijas Neatkarības gadi. Latvijas politiskā veidošanās un augšana. – Grāmatu Draugs, 1976.
72. Knipping A. Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg. – Freiburg, 2004.
73. Pirmais Latvju un Lietuvju kongress. – Rīga, 1924.
74. Rīga 1860. – 1917.// Krastiņš J. (red.). – Rīga, 1976.
75. Skujenieks M. Latvija 1918. – 1928. gados. – Rīga, 1928.
76. Starptautiskās zinātniskās konferences . Rakstu krājums „Latvijas dzelzceļi: pagātne, tagadne, nākotne”. – Rīga, 2010.
77. Stradiņš J. Etīdes par Latvijas zinātņu pagātņi. – Rīga, 1982.
78. Stranga A. Ebreji un diktatūras Baltijā (1926 – 1940). – Rīga, 2002.
79. Stranga, Aivars. Latvijas – Padomju Krievijas miera līgums 1920. gada 11.augustā. – Rīga, 2000.
80. Stranga A. LSDSP un 1934. gada 15. maija apvērsums. Demokrātijas likteņi Latvijā. – Rīga, 1994.

81. Strods H.. Latvijas lauksaimniecības vēsture. No vissenākajiem laikiem līdz XX gs. 90.gadiem. – Rīga, 1992.
82. Stasiukaitienė O. Siaurasis Lietuvos geležinkelis. – Vilnius, 2010
83. Šilde Ā. Latvijas valsts problēmas. – Vācija, 1964.
84. Šilde Ā. Pirmā Republika. Esejas par Latvijas valsti. – Rīga, 1993.
85. Švābe A. Latvijas vēsture 1800. – 1914. – Upsala, 1962.
86. The Great Trains. Morgan B. – New York, 1973.
87. Treijs R. Latvijas valsts un tās vīri. – Rīga, 1998.
88. Varoslavāns A. Latvijas Republika starpvalstu attiecību sistēmā. Pirmā desmitgade 1919 – 1929. – Rīga, 2008.
89. Vidiņš K. Ērtu un lētu satiksmi Latvijā. – Jelgava, 1932.
90. Zunda A. Latvijas un Lielbritānijas attiecības 1930 – 1940. Realitāte un ilūzijas. – Rīga, 1998.
91. Žiemantas. L. Sankt Peterburgo – Varšuvos (nuo 1907m. Šiaures – Vakaru) Geležinkelis 1858 - 1915. – Vilnius, 2003.
92. Weightman G. The industrial revolutionaries. The making of the modern world, 1776 – 1914. – New York, 2007.
93. Westwood J. The historical atlas of world railroads. – London, 2009. Loog J. History of railway rolling stock in Estonia. Part one 1870 – 1918 Period of Russian empire. – Vali Press , 2009.
94. Верменский В.С. Возникновение железных дорог в России. – Москва, 1949.
95. Очерки экономической истории Латвии 1860. - 1900./под.ред. М.И.Козина. – Рига, 1972.
96. Верт Н. История Советского государства. – Москва, 2000.
97. Тищенко В.Н. Паровозы железных дорог России (1837-1890). – Москва, 2008.
98. Сотников Е.А. Железные дороги мира из XIX в XXI век. – Москва, 1993.
99. Вульффов А. Повседневная жизнь Российских железных дорог. – Москва, 2007.
100. Никольский А. Паровозы. Серия С. – Москва, 1997.
101. Богатко С.А. Железные дороги Росии. История и современность в фотодокументах. – Санкт – Петербург, 1996.
102. Косаковский Т.И. Железные дороги Литви. – Выльнюс, 1975.

103. Крастынь Я. Очерки экономической истории Латвии 1900 – 1917. – Рига, 1968.
104. Нетесин Ю.Н. Промышленный капитал Латвии (1860 – 1917гг.) – Рига, 1980.
105. Мелконов Ю. Пушки Курляндского берега. – Рига, 2005.
106. Стродс Х.П. Развитие сельскохозяйственного производства и торговля в Латвии. – Рига, 1985.
107. Экономические связи Прибалтики с Россией. – Кишинев, 1968.
108. География путей сообщения. Под.ред. Н.Н.Козинского. –Москва, 1975.
109. Магистраль дружбы. – Rīga, 1974.
110. 100 лет железных дорог Эстонии. Гусарова В., Карма О., Лукин. – Таллин, 1970.

#### **Uzziņu literatūra**

1. Latvijas Enciklopēdija. 1.sēj. – Rīga, 2002.
2. Latvijas Enciklopēdija. 2.sēj. – Rīga, 2003.
3. Latvijas Enciklopēdija. 3.sēj. – Rīga, 2005.
4. Latvijas jūrniecības vēsture. 1850-1950. – Rīga, 1998.
5. Latvijas Konversācijas vārdnīca. – IV sēj. – Rīga, 1929.-1930.
6. Latvijas zeme, daba, tauta. – Rīga, 1937. 3.sēj.
7. Железнодорожный транспорт: энциклопедия. /гл. ред. Н.С. Конарев. – Москва, 1994.

### **Anotācija**

Promocijas darbā „Dzelzceļa transporta attīstība Latvijā 1918 – 1940: problēmas un risinājumi” pētīti Latvijas valsts dzelzceļa transporta vēstures aspekti valsts transporta sistēmas vēsturiskās attīstības un funkcionēšanas kontekstā. Darbā analizēta valsts dzelzceļa sociālā un ekonomiskā nozīme Latvijas Republikā.

Tāpat promocijas darbā analizēta dzelzceļa administratīvās pārvaldes sistēmas izveidošana, jaunu dzelzceļa līniju būve, valsts dzelzceļa politika augošās autotransporta konkurences apstākļos. Darbā izpētīta Latvijas dzelzceļa saimnieciskā darbība un sociālā līdzdalība valsts ekonomikā un sociālo pakalpojumu nodrošināšanā pasažieru pārvadājumu jomā.

Atslēgvārdi: Latvijas dzelzceļš, Dzelzceļa virsvalde, transports, konkurence, Latvija.

### **Annotation**

In the dissertation "Development of railway transport in Latvia 1918 – 1940: problems and solutions" the historical aspects of the history of Latvia's state railway transport in the context of the historical development and functioning of the state transport system have been investigated.

The formation of the railway administration system, building of new railway lines, the state railway policy under the conditions of growing competition with motor transport have also been analyzed in the thesis. The economic activity of Latvia's railway and the social participation in the economics of the state and in securing of social service in the sphere of passenger transport have been studied as well.

Keywords: the railway of Latvia, the main administration of Railways, transport, competition, Latvia.