LATVIJAS ARHĪVI

VĒSTURE

Zigmārs Gailis

DZELZCEĻU VIRSVALDES PĀRVALDĪTĀ DZELZCEĻA TĪKLA CEĻU, ĒKU UN BŪVJU STĀVOKLIS, 1919. GADA AUGUSTS – 1921. GADS

Rakstā aplūkota situācija Latvijas Dzelzceļu virsvaldes pārvaldītā dzelzceļu tīkla infrastruktūrā no virsvaldes dibināšanas 1919. gada augustā līdz 1921. gadam. Dzelzceļš bija nozīmīgākais satiksmes līdzeklis tikko dibinātajā Latvijas Republikā, jo bija faktiski vienīgais transporta veids, kas spēja darboties bez pārtraukuma visu cauru gadu un pārvadāt liela apjoma kravas. Turklāt karadarbības rezultātā Latvijas teritorijā bija vērojams liels zirgu un citu satiksmes līdzekļu trūkums. Līdz ar zemes ceļu slikto stāvokli, kas nebija labvēlīgs automobiļu satiksmei, dzelzceļa satiksmes attīstība izvirzījās kā noteicošā transporta nozare Latvijas valstī. Tā kā dzelzceļu tīkla galvenā pārvaldītāja Latvijas Republikā bija Dzelzceļu virsvalde, tad tieši tās darbība ilgstošās karadarbības rezultātā stipri izpostītās dzelzceļa infrastruktūras atjaunošanā lielā mērā noteica to, cik ātri no kara radītajām brūcēm spēs atkopties Latvijas saimniecība.

Atslēgvārdi: dzelzceļi Latvijā, Dzelzceļu virsvalde, sliežu ceļi, dzelzceļa tilti, dzelzceļa stacijas.

Avoti un literatūra. Rakstā izmantotais avotu un literatūras klāsts ir samērā plašs, tomēr īpaši attiecībā uz Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīvā (turpmāk LVVA) atrodamajiem avotiem, jāteic, ka tajos ir vērojami lieli informācijas iztrūkumi. Nozīmīgākais LVVA esošais fonds, kas vēsta par Dzelzceļu virsvaldes darbību, ir 4592. fonds "Dzelzceļu virsvalde", kurā pieejami dokumenti par virsvaldes darbību laikposmā no 1919. līdz 1945. gadam. Fondā ietilpst dzelzceļa darbinieku lietas, dažādi rīkojumi dzelzceļa funkcionēšanas nodrošināšanai, sarakste ar citām valsts institūcijām un tiešās pārvaldes organizācijām, tehnisko komisiju atzinumi, instrukcijas, dažādi priekšlikumi, ko ir ierosinājuši Latvijas Republikas iedzīvotāji un dzelzceļa darbinieki, līgumi ar fiziskām un juridiskām personām par

materiālu iegādi, algu saraksti, komandējumu dokumenti, vilcienu kustības tehniskie saraksti, dzelzceļu izbūvei atsavināmo zemju plāni utt. Jāteic gan, ka neatgriezeniskus bojājumus fonds ieguva Otrā pasaules kara un padomju okupācijas laikā, kas apgrūtina Dzelzceļu virsvaldes darbības pētīšanu.

Latvijas Apsardzības ministrijas Kara satiksmes pārvaldes 3593. fonds ir otrs nozīmīgākais fonds, kurā ir atrodamas ziņas par Dzelzceļu virsvaldes darbību 1919.–1921. gadā. Svarīgākās ziņas tieši virsvaldes kontekstā ir atrodamas Satiksmes nodaļas dokumentos, kuros ir ziņas par pārvadātajiem karavīriem, bruņoto vilcienu štata sarakstiem, pieprasījumiem par vagonu un lokomotīvju izsniegšanu, telefonogrammām par vilcienu kustību utt. Fonds sniedz detalizētu ieskatu Dzelzceļu virsvaldes sadarbībā ar Apsardzības ministriju, ļaujot izprast, kā tika organizēta karaspēka pārvadāšana pa Latvijas dzelzceļiem, kādi bija trūkumi, vienlaikus arī atspoguļojot situāciju Latvijas dzelzceļos vispār, jo no savstarpējās sarakstes minēto resoru starpā ir redzams, kādas problēmas bija visbūtiskākās, kas minētajā laikā nodarbināja Dzelzceļu virsvaldi. Kā trūkums jāmin tas, ka bieži vien sarakste starp kara resoru un Dzelzceļu virsvaldi nav saglabājusies pilnīgi. Daudzviet pievienotā sarakste ir vienpusēja, kas liedz iegūt pilnvērtīgu ainu, kā tika risinātas problēmas uz dzelzceļiem un abu resoru starpā.[1]

Sakarā ar trūkumiem, kādi bija vērojami arhīvā atrodamajos materiālos, raksta tapšanā ārkārtīgi nozīmīga bija publicēto avotu grupa. Tajā ietilpst gan statistikas avoti par satiksmes nozari kopumā un atsevišķi Dzelzceļu virsvaldes saimniecisko darbību, gan vispārēja rakstura periodiskie izdevumi, kuros atrodamas gan dokumentu oficiālās publikācijas, gan raksti par Latvijas dzelzceļiem un Latvijas saimniecībai kopumā aktuāliem jautājumiem.[2]

Visbeidzot raksta izstrādē tika izmantota literatūra par Dzelzceļu virsvaldes darbību 1919.–1921. gadā, tomēr tā nav pārāk plaša, lielākoties šajos darbos tiek sniegts vispārīgs apraksts par situāciju virsvaldes pārvaldītajos sliežu ceļos, visaptverošā pētījumā kopējo Dzelzceļu virsvaldes darbību dzelzceļu infrastruktūras sakārtošanā 1919.–1921. gadā neatspoguļojot.[3]

Latvijas dzelzceļu galvenā pārvaldības iestāde Latvijas Republikā laika posmā no 1919. līdz 1940. gadam bija Dzelzceļu virsvalde (turpmāk DZV), ko nodibināja 1919. gada 5. augustā. Dzelzceļu tīkla aizsākumi Latvijas teritorijā gan ir meklējami krietni senāk un saistāmi ar Krievijas impērijas laikiem, kad 1860. gadā sāka izbūvēt pirmo dzelzceļa līniju Latvijas teritorijā Rītupe–Daugavpils. Šī līnija bija daļa no krietni garākās Varšavas–Sanktpēterburgas

dzelzceļa līnijas, kas skāra Latvijas teritoriju gan tikai garāmejot. Daudz nozīmīgāka tieši Latvijas saimniecības attīstībā bija Rīgas–Daugavpils dzelzceļa būve 1861. gadā, jo tas bija ne tikai ērtākais un ātrākais ceļš uz Rīgas ostu, bet arī veicināja jaunu amatniecības un tirdzniecības centru izaugsmi un lauksaimniecības produkcijas piegādi, tas mudināja latviešus apgūt dzelzceļu būvniecības un ekspluatācijas prasmes. Kopumā vērtējot, dzelzceļu izbūve Latvijas teritorijā pirms Pirmā pasaules kara un tā laikā, gan tikai pastarpinātā veidā, bija saistīta ar Latvijas valsts vēlākajām saimnieciskajām interesēm. Lielākā daļa galveno platsliežu dzelzceļu maģistrāļu bija orientēta austrumu–rietumu virzienā, jo to sākotnējais uzdevums bija apkalpot cariskās Krievijas tranzīta vajadzības, savienojot Iekškrievijas galvenos lauksaimnieciskos un rūpnieciskos reģionus ar Latvijas ostām. Pieveddzelzceļu tīkls Latvijā bija fragmentārs un haotisks, jo lielākā daļa šaursliežu dzelzceļu bija būvēta Pirmā pasaules kara laikā, ar mērķi iegūt pēc iespējas lielākus saimnieciskos resursus, pārsvarā kokmateriālus, no Latvijas zemes. Šis apstāklis arī noteica, ka īpaši Kurzemes un Zemgales ar mežiem bagātajos apgabalos bija pat veseli šaursliežu dzelzceļu tīkli, bet lauksaimnieciskajos apgabalos vien pa retam dzelzceļam.[4]

Kopējo stāvokli uz Latvijas dzelzceļiem DZV nodibināšanās brīdī 1919. gada 5. augustā var definēt kā sarežģītu. Vispirmām kārtām jau tādēļ, ka patiešām kritiskā stāvoklī atradās DZV rīcībā esošais ritošais inventārs. Karadarbība un dažādo okupācijas spēku veiktā zemes izlaupīšana jau tā bija gandrīz atstājusi DZV bez ritošajiem līdzekļiem, bet ierobežotās iespējas arī remonta ziņā situāciju padarīja patiešām kritisku, sevišķi 20. gadu sākumā, kad DZV nācās uzsākt ekspluatēt arī Latgales dzelzceļu līnijas. Tikai pēc lokomotīvju un vagonu saņemšanas no Vācijas un Padomju Krievijas 1920.–1921. gadā šajā jomā situācija normalizējās un varēja sākt runāt par regulāras un prognozējamas satiksmes uzsākšanu pa DZV rīcībā esošajiem dzelzceļiem.[5]

Kritiskā ritošā sastāva dēļ pasažieru kustība 1919.–1921. gadā pa Latvijas dzelzceļiem bija ārkārtīgi apgrūtināta. Gan karadarbības radītās sekas, gan DZV attiecīgā laika tehniskās iespējas sagādāja dzelzceļa pasažieriem daudzas dažāda rakstura neērtības. Situācija sāka uzlaboties vienīgi 1921. gadā, kad bija beigusies karadarbība Latvijas teritorijā, savesta puslīdz kārtībā dzelzceļu infrastruktūra un saņemts ritošais materiāls no Padomju Krievijas un Vācijas. Preču pārvadājumi 1919.–1921. gadā bija ļoti neregulāri. Privātpersonas savas preces galvenokārt pārvadāja kā bagāžu, jo vājo ritošo iespēju dēļ DZV, tikai sākot ar 1921. gada otro pusi, bija spējīga sākt regulāru preču vilcienu kustību

pa Latvijas dzelzceļiem privātajiem klientiem. Pirms tam lielāko daļu šāda veida vilcienu aizņēma Apgādības un Apsardzības ministrijas sūtījumi.[6]

Spīdoša nebija arī DZV situācija personāla komplektēšanas jomā, jo DZV problēmas sagādāja lielas daļas bijušo cariskās Krievijas laikā uz Latvijas dzelzceļiem kalpojušo darbinieku atrašanās Padomju Krievijā. Tikai pēc viņu atgriešanās DZV štati varēja tikt nokomplektēti pilnā apjomā. Iespēju robežās DZV centās saviem darbiniekiem sniegt dažādas sociāla rakstura garantijas, piemēram, pabalstus, pensijas, maksu par virsstundām utt. Dzelzceļnieki varēja saņemt arī dienesta dzīvokļus, zemi dārzu ierīkošanai, brīvbiļetes braukšanai pa dzelzceļu atvaļinājumu laikā utt.[7]

DZV nodibinoties, vēl viena joma, kas nebūt nebija labākajā stāvoklī, bija dzelzceļu infrastruktūra – ceļi, ēkas un būves.

Latvijas dzelzceļa tīkla kopgarums apskatāmajā laika periodā bija samērā stabils – ap 2700–2800 km sliežu ceļu. No šiem dzelzceļiem valsts jeb konkrēti DZV pārziņā atradās visi, izņemot 49 km garu dzelzceļa līniju no Liepājas uz Aizputi. Pārmaiņas DZV dzelzceļu tīklā radīja pamatā tikai atsevišķu kara laikā būvētu līniju nojaukšana. Aplūkojot pa novadiem, Kurzemē un Zemgalē bija 575 km platsliežu un 590 km šaursliežu dzelzceļa, Vidzemē un Latgalē bija 1139 km platsliežu un 404 km šaursliežu ceļa. Kopumā to vēl arvien nevarēja uzskatīt par plašu dzelzceļu tīklu, jo, piemēram, Austrumprūsijā, kas pēc dabiskajiem apstākļiem bija ļoti līdzīga zeme Latvijai, bija par aptuveni 2000 km dzelzceļa vairāk. Turklāt Austrumprūsijas zemes ceļu infrastruktūra bija nesalīdzināmi labāka nekā Latvijā.[8]

Pamatproblēma, ar ko DZV sastapās rakstā apskatītajā laika posmā attiecībā uz dzelzceļu infrastruktūru, bija dažādie sliežu platumi Latvijas teritorijā. Pirms Pirmā pasaules kara Latvijas teritorijā bija trīs dažāda platuma dzelzceļi: platsliežu Krievijā pieņemtajā 1524 mm platumā, šaursliežu – 750 mm platuma un 1 m platais Liepājas–Aizputes dzelzceļš, bet pēc kara visi Kurzemes un Zemgales dzelzceļi bija pāršūti Rietumeiropā pieņemtajā 1435 mm platumā, bet pieveddzelzceļu jeb šaursliežu dzelzceļa līniju platums Kurzemē un Zemgalē bija 600 milimeri.

Apstākļu spiesta, DZV vairākkārt mainīja atsevišķu dzelzceļa līniju platumu. 1920. gadā gan Vidzemē, gan Latgalē lielas problēmas sagādāja niecīgais krievu platuma lokomotīvju un vagonu skaits. Lai šajās līnijās izmantotu daļu Vācijas saņemtā ripojošā inventāra, 1920. gada pavasarī Rīgas–Priedaines, Rīgas–Valkas un Ieriķu–Gulbenes dzelzceļa līnijas tika pārnaglotas no krievu sliežu

Kokneses stacija.
Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs, inv. nr. 4813

platuma uz normālplatumu. Pēc krievu platuma ritošā inventāra atgūšanas no Padomju Krievijas 1921. gada aprīlī šīs līnijas pāršuva atpakaļ krievu platumā.[9]

Šī pašā gada novembrī cerībā palielināt Krievijas preču tranzītu cauri Latvijai, savu agrāko krievu platumu atkal atguva arī Rīgas–Ventspils, Jelgavas–Tukuma un Zasulauka–Bolderājas līnijas, kas kara gados bija pārnaglotas Rietumeiropas platumā jeb normālplatumā. Turklāt līnijā Rīga–Jelgava bija uzlikts otrs sliežu ceļš krievu platumā, lai Padomju Krievijas tranzīts varētu tikt sūtīts uz Ventspili bez pārlādēšanas Rīgā, savukārt satiksmei ar Rietumeiropu bija svarīgi saglabāt Rīgas–Meitenes dzelzceļa līniju normālplatumā, kādā bija visas Lietuvas dzelzceļa līnijas.[10]

Protams, visa šī sliežu platumu dažādība, kas bija vērojama Latvijā pēc Pirmā pasaules kara, sagādāja ārkārtīgas grūtības dzelzceļa lietotājiem un bija ļoti neērta un dārga. Piemēram, preces, kas tika sūtītas no Saldus uz Smilteni, bija jāpārkrauj dažāda platuma vagonos pat četras reizes, neskaitot sākotnējo preču iekraušanu un to izkraušanu galastacijā. Vēl nopietnākas problēmas radās tad, ja Liepājā pa jūras ceļiem pienāca lielākas preču sūtījumu partijas,

ko vajadzēja nogādāt, piemēram, tālāk uz Krieviju vai Igauniju, tad šie sūtījumi bija Rīgā jāpārkrauj no normālplatuma uz krievu platuma vagoniem. Šo problēmu atrisināt lielā mērā neļāva apstāklis, ka Liepāja attiecīgajā brīdī bija svarīga osta arī Lietuvai, līdz ar to vienkārša sliežu pāršūšana uz šo ostas pilsētu nebija iespējama un krievu sliežu platuma dzelzceļa līnijas būve, otrā sliežu ceļa vai pavisam jaunas dzelzceļa līnijas veidā bija samērā dārga un laikietilpīga.[11]

Liels trūkums kopējā DZV pārvaldītajā dzelzceļa tīklā apskatāmajā periodā bija nelielais pieveddzelzceļu skaits Latvijā, īpaši Vidzemē un Latgalē, jo Latvijas tranzītdzelzceļu tīkls, kas savienoja Latvijas centru Rīgu ar kaimiņvalstīm, bija pietiekami attīstīts, bet lauku apgabalos, kuru apkārtnē nebija dzelzceļu, preču nogādāšana uz tranzītdzelzceļu stacijām gandrīz nebija iespējama. Šis apstāklis apgrūtināja lauksaimniecības ražojumu un meža materiālu izvešanu uz ārzemēm, kas savukārt bija gandrīz vienīgais veids, kā iegūt nepieciešamos līdzekļus Latvijas rūpniecības un lauksaimniecības atjaunošanai nepieciešamo mašīnu un darbarīku iegādei. Situāciju vēl nepatīkamāku padarīja pilnīgs zirgu un citu satiksmes līdzekļu trūkums Latvijā attiecīgajā laika periodā, kas līdz ar zemes ceļu slikto stāvokli, kā dēļ automobiļu satiksmes attīstība Latvijā bija ļoti apgrūtināta, noteica to, ka prioritārais satiksmes līdzeklis Latvijā, beidzoties Pirmajam pasaules karam un Brīvības cīņām, bija dzelzceļš.[12]

Kā jau minēts, pārmaiņas dzelzceļa tīkla kopgarumā rakstā apskatītajā laika posmā galvenokārt raisīja atsevišķu Pirmā pasaules kara laikā būvētu dzelzceļa līniju nojaukšana. Gan vācu, gan krievu iestādes Pirmā pasaules kara laikā, saimniecisku un stratēģisku motīvu vadītas, izbūvēja vairākas dzelzceļa līnijas Latvijas teritorijā. Kopējo skaitu, tieši cik dzelzceļa līniju tika izbūvēts, ir grūti nosaukt, jo vairākas šīs dzelzceļa līnijas bija ļoti īslaicīgas, to infrastruktūra vēl kara laikā vai drīz pēc tā beigām nojaukta un vēlākajos gados netika atjaunota.

Svešām varām atstājot Latvijas teritoriju, situācija daudzviet, sevišķi mazākajos šaursliežu dzelzceļos, bija kritiska: trūka ritošā inventāra, daudzās vietās tilti un citas inženierbūves bija izpostītas vai pat vēl nebija pabeigta to būve, vietām ceļš bija nojaukts, gariem gabaliem bija izņemtas sliedes utt. Daļa šo sliežu ceļu tika izlabota, daļa tā arī palika neizmantota. Kopumā kara gados dzelzceļu tīkls Latvijas teritorijā bija pieaudzis par 822 km, šajā skaitlī gan ietilpst tikai tās dzelzceļa līnijas, kas pēc kara tika ekspluatētas.[13]

Lielākā no kara laikā izbūvētajām, bet pēc kara tikai daļēji ekspluatētajām dzelzceļa līnijām bija līnija Līgatne–Zaube–Madliena–Skrīveri. Tā sākās

Līgatnes stacijā un tālāk cauri Nītaurei, Zaubei, Madlienai, Lēdmanei, Vecbebriem un Jaunbebriem savienojās ar lielo Rīgas–Daugavpils dzelzceļu. Sliedes līnijā bija izbūvētas 750 mm platumā, un tās garums bija 138 kilometri. Šim dzelzceļam nonākot DZV rīcībā 1919. gadā, tikai daļa no tā posmā no Līgatnes līdz Zaubei bija lietojama, turklāt vieglās konstrukcijas dēļ tikai ar zirgu vilces spēku. Pārējā daļā dzelzceļam nebija sliežu un citu materiālu, dažās vietās nekas nav pat atgādinājis, ka tur kādreiz būtu bijis dzelzceļš. Lai gan plāni par šī dzelzceļa izbūvi pilnā apjomā vismaz teorētiskā līmenī ir bijuši, tomēr dienasgaismu tie tā arī neieraudzīja.[14]

Rīgas tuvumā – Ropažu, Ikšķiles un Garkalnes apvidū – arī atradās vairākas šaursliežu dzelzceļa līnijas 600 mm, 750 mm un pat 1000 mm platumā 81 km kopgarumā, kuras Pirmā pasaules kara laikā bija cēlušas gan krievu, gan vācu valdības, vadoties kā no militāriem, tā arī no saimnieciskiem apsvērumiem. Pēc karadarbības beigām Latvijas teritorijā daļa šo līniju pamatā tika izmantota kokmateriālu izvešanai, tomēr, tā kā visi apgabali, pa kuriem gāja minētās līnijas, bija stipri cietuši karadarbības rezultātā, tad meža materiālu šajos rajonos bija palicis ļoti maz. Arī pašas dzelzceļa līnijas bija bēdīgā stāvoklī, turklāt dažādos sliežu platumos, tāpēc to uzturēšana un uzlabošana netika uzskatīta par rentablu, un pēc DZV nodibināšanas satiksmei tika izmantoti 52 km no minēto dzelzceļu līniju kopgaruma.[15]

Nojauca arī vācu armijas izbūvētos sliežu ceļus Tīreļu purvā. Iegūtie dzelzceļa materiāli tika izmantoti, lai ierīkotu pagaidu sliežu ceļus pie stacijām, ko izmantoja malkas piegādāšanai uz tām. Piegādātā malka savukārt tika izmantota dzelzceļa lokomotīvju apkurināšanai.[16]

Pēc kara demontēti tika arī 1, 524 mm platumā izbūvētie sliežu ceļi Ziemeļlatgalē. No Sitas dzelzceļa stacijas gandrīz līdz Rugāju miestam bija izbūvēts tā dēvētais Aleksandropoles atzarojums 12 km garumā. Balvu stacijas tuvumā atradās tā dēvētais Kublovas atzarojums, kas no Balviem gāja ziemeļu virzienā. Abi šie dzelzceļi bija paredzēti meža materiālu transportēšanai un nojaukti 20. gs. 20 gadu sākumā, to sliedes izmantojot citu karadarbībā cietušo platsliežu dzelzceļa līniju remontam.[17]

Vācu karaspēks bija izbūvējis aptuveni 20 km garu platsliežu dzelzceļa līniju Rietumeiropā pieņemtajā 1435 mm platumā no Vecumnieku stacijas līdz Mecendarbei pie Baldones. Tālāk no Mecendarbes šaursliežu dzelzceļa līnija turpinājās līdz pat vācu pozīcijām Daugavas krastos. Kā jau kara laikā būvēta līnija, arī dzelzceļš Vecumnieki–Mecendarbe bija celts lielā steigā, izvairoties

no lielu zemes darbu veikšanas. Visi tilti uz minētās līnijas bija celti no koka un, DZV nodibinoties, lielākoties jau bija satrūdējuši. Līdz ar to pēc karadarbības beigām posms no Vecumniekiem līdz Mecendarbei tika nojaukts un sliedes izmantotas citu bojāto platsliežu dzelzceļa līniju remontam.[18]

Vācu izbūvēto šaursliežu dzelzceļa posmu no Mecendarbes līdz Daugavai pielāgoja vietējām vajadzībām, pagarinot līdz Baldones pilsētai Daugavas kreisajā krastā un savukārt labajā upes krastā – līdz Ikšķiles stacijai. Satiksme uz minētās līnijas tika uzturēta ar zirgu dzelzceļa palīdzību, un tas bija nodots Baldones sēravotu direkcijas lietošanā un rīcībā.[19]

Pamesti un neviena neapsaimniekoti pievaddzelzceļi dažkārt noveda pie dažiem skandaloziem darījumiem. Skaļākā šajā sakarā bija lieta ar Vecauces tirgotāju J. Kleinu[20]. J. Kleins bija no vāciešiem 1919. gadā nopircis teju vai pusi Auces miesta, tajā skaitā divus 600 mm platus dzelzceļa atzarojumus no Auces stacijas kopumā apmēram 24 km garumā. Viņa rīcībā atradās arī divas veselas, trīs remontējamas lokomotīves un 20 vagoni. Jāteic gan, ka viss šis darījums jau no sākta gala būtu uzskatāms par ārkārtīgi diskutablu, jo bez sevišķas Zemkopības ministrijas atļaujas 1919. gadā no aizejošās okupācijas varas neko nedrīkstēja pirkt. Šādu atļauju varēja iegūt gadījumā, ja pastāvēja draudi, ka esošās vērtības tiks iznīcinātas. J. Kleins bija dabūjis šādu atļauju, bet nopircis no vāciešiem krietni vairāk, nekā šajā atļaujā bija paredzēts. Vēlāk šī iemesla dēļ sekoja tiesu darbi, kā rezultātā J. Kleinam bija Latvijai jāatmaksā 5 milj. Latvijas rubļu[21] kā kara peļņas nodoklis, tomēr iegūtie īpašumi palika viņa rīcībā, to skaitā dzelzceļi. Lai valstij un vietējiem iedzīvotājiem nerastos zaudējumi no šo dzelzceļa līniju atrašanās privātās rokās, J. Kleinam bija aizliegts iekasēt maksu par privātpersonu vai kravu pārvadāšanu pa savā īpašumā esošajiem dzelzceļiem, tomēr ik pa laikam šis aizliegums tika pārkāpts. Sods par šādu pārkāpumu bija 10 latu vai trīs dienu aresta, ja pārkāpējs nevēlējās vai nevarēja samaksāt. Beigu beigās Kleinu dzimtas īpašumā šie dzelzceļi palika līdz 1938. gadam, kad pēc ilgstošām sarunām tos nopirka Latvijas Kredītbanka, jo pēc J. Kleina nāves viņa mantiniekiem ar saimniekošanu vairs tik sekmīgi negāja. Lai veicinātu reģiona tautsaimniecisko attīstību, Latvijas Kredītbanka dzelzceļus kopā ar vēl daudziem citiem bijušajiem J. Kleina īpašumu Aucē 1939. gadā pārdeva akciju sabiedrībām "Dzirnavnieks" un "Kaļķis".[22]

Vācu okupācijas laikā bija sākta arī dzelzceļa būve no Aizputes uz Kuldīgu, kur 10 km garumā no Aizputes bija izbūvēts dzelzceļa uzbērums un 6 km garumā uzliktas sliedes. Lai gan periodiski parādījās idejas un plāni

Platones stacija. 1921. gads.
Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs, inv. nr. 3579-006

par šīs dzelzceļa līnijas izbūvi līdz Kuldīgai un tālāk Stendei, realizēti tie tā arī netika.[23]

Pēc DZV nodibināšanas notika ne tikai atsevišķu kara laikā būvēto dzelzceļu nojaukšanas darbi, bet arī dzelzceļu tīkls tika nedaudz paplašināts. Galvenā problēma, kas visvairāk nomāca vadošos DZV darbinieku prātus, bija jautājums, kā ceļā no Rīgas uz Liepāju izvairīties no Mažeiķu dzelzceļa mezgla, par kura piederību pastāvēja domstarpības Latvijas un Lietuvas starpā. Šo domstarpību dēļ jau faktiski no 1919. gada periodiski bija izvirzīts jautājums par jaunas dzelzceļa līnijas būvniecību no Auces uz Saldu, cerot ar šī dzelzceļa būvi savienot Rīgu un Liepāju un izvairoties no potenciālās preču un pasažieru transportēšanas pa Lietuvas teritoriju. Lai gan minētā dzelzceļa būve sākotnēji ieguva pat Ministru kabineta atbalstu un tās celtniecība bija ierakstīta Kārļa Ulmaņa[24] 1920. gada jūnijā izveidotās valdības deklarācijā kā viens no veicamajiem pasākumiem satiksmes jomā, tomēr galu galā valdība lēma minētās līnijas būvei līdzekļus neatvēlēt, uzsverot, ka attiecības ar Lietuvu esot draudzīgas, sarežģījumi Mažeiķu dēļ neesot sagaidāmi un tādēļ iecerētā līnija neesot vajadzīga. Tas izraisīja atsevišķu laikrakstu visai karstu reakciju, tā

"Latvijas Sargs" akcentē, ka "projektētajai dzelzceļa līnijai nav tikai stratēģiska, bet ir arī saimnieciska un politiska nozīme. Ja arī patiešām stratēģiskā nozīme draudzīgo attiecību dēļ atkrīt, tad pēdējie divi minētie punkti jebkurā gadījumā paliek". "Latvijas Sargs" uzsver, ka saimnieciski dzelzceļš būtu bijis svarīgs, jo Saldus apkārtnē vēl arvien nav nodibināta kārtīga dzelzceļa satiksme, kas paralizē šī reģiona saimniecisko dzīvi. Politiski, kā norāda "Latvijas sargs", šīs līnijas būve būtu izdevīga, jo ļautu Latvijai atteikties no Mažeiķu dzelzceļa mezgla, vienlaikus izvairoties no kādas citas teritorijas nodošanas Lietuvai, kas būtu tai jāatdod kā kompensācija par Mažeiķu dzelzceļa mezglu, turklāt, pēc laikraksta domām, ja Latvijai Mažeiķi nebūtu dzīvības vai nāves jautājums, tas jebkurā gadījumā būtu liels politisks trumpis Latvijas rokās.[25]

Citās domās bija laikraksts "Jaunākās Ziņas", uzsverot, ka visa dzelzceļa līnija Liepāja–Aizpute–Saldus–Auce sastāvētu no trīs dažāda platuma dzelzceļiem un ka tad visi tiešie sūtījumi no viena gala līdz otram būtu divas reizes jāpārlādē. Turklāt 600 mm platuma ceļa gabals starp Aizputi un Saldu tehniskajā ziņā bija ļoti slikts. Citējot: "Mums trūkst ripojošā materiāla kārtīgai satiksmei uz pastāvošajām līnijām, tad, ievērojot šos apstākļus, Vecauces–Saldus dzelzceļa līnijas būvi nevar atzīt par sevišķi nepieciešamu." Arī "Latvijas Sarga" izvirzītos saimnieciskos un politiskos argumentus "Jaunākās Ziņas" noraida, uzsverot, ka jaunās līnijas būve neko daudz saimnieciski nemainītu, jo Saldus apriņķa vajadzības var apmierināt Liepājas osta viena pati, un attiecībā uz politiskajiem argumentiem "Jaunākās Ziņas" akcentē, ka vēl nemaz nav izšķirts Mažeiķu dzelzceļa mezgla jautājums Latvijai par sliktu un ka "Atraidīto kredītu valdība var nākotnē arī piešķirt"[26].

Plānotā Auces–Saldus dzelzceļa būve rakstā apskatītajā laika periodā tā arī neīstenojās, lai gan Mažeiķi nonāca Lietuvas teritorijā. Toties 1919. gadā īstenojās cita dzelzceļa būve šajā apkārtnē: Saldus–Aizputes 600 mm platā sliežu ceļa paplašināšanas darbi. Tā kā minētais dzelzceļš līdz Saldum 1919. gada augustā vēl arvien nebija izbūvēts, tad DZV ļoti operatīvi ķērās pie šo darbu pabeigšanas. Minētajā dzelzceļa līnijas posmā nācās atjaunot arī lielinieku nodedzināto koka tiltu pāri Ventai. Darbus īstenoja apmēram 100 strādnieku, kuri tos veica par 640 kapeikām dienā un dažādām piemaksām pie algas naturālā veidā, piemēram, viņiem tika izsniegta maize – septiņas mārciņas nedēļā un siļķes par 20 kapeikām gabalā. Vajadzīgos strādniekus DZV nolīga Liepājas darba biržā, un pamatā tie bija bezdarbnieki. Darbi virzījās uz priekšu ātri, un 1919. gada 9. oktobrī tika atklāta pasažieru kustība pa minēto dzelzceļa līniju līdz Saldum.[27]

Dzelzceļa sliežu atjaunošana 1919. gadā.
Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs, inv. nr. L2416

Uzreiz jāteic, ka steiga, ar kādu šī līnija tika pabeigta, ne pie kā laba nenoveda, jo dzelzceļa līnija no Aizputes līdz pat Saldum visā rakstā apskatītā laika posmā tehniski tā arī palika viena no sliktākajām visā DZV pārvaldītajā dzelzceļa tīklā. Laikraksts "Sociāldemokrāts" par šo dzelzceļa līniju raksta šādi: "Apgrozībā šeit vēl arvien ir tie paši vecie, sašķobījusies vagoni – okupācijas varas mantojums, tikai daudz vairāk nodriskāti un saplosīti. Pa jumtu un logiem nāk iekšā ūdens, bet no audekla jumtiem palikuši pāri vienīgi kankari. Pie tam šo vagonu nav pietiekoši daudz. Pasažieri top novietoti blakus un virs bagāžas maisiem. Maksā par bagāžu un tiesību sēdēt uz to. Kam pašam nav savas bagāžas – sēdi uz spekulanta miltu maisa vai olu kastes un prāto par Latvijas celšanu, līdz attopies ar visu vagonu grāvī. Proti, vilciens izlecis no sliedēm, un tas atkārtojās ļoti bieži."[28] Vēl vienu tipisku attiecīgā laika gadījumu savās slejās ir nodrukājis laikraksts "Strādnieku avīze": "Vilciens no Aizputes pēdējās desmit dienās Saldū neesot nemaz pienācis, arī pasts neesot saņemts tikpat ilgi. Uz dzelzceļa valda liela nekārtība, bijuši gadījumi, ka, vilcienam apstājoties ceļā malkas trūkuma dēļ, pasažieri bijuši spiesti doties uz mežu nocirst malku un piegādāt to lokomotīvei."[29]

1920. gadā nelieli dzelzceļa paplašināšanas darbi tika veikti arī Viesītes lauka dzelzceļos, kad 53 km garo 600 mm plato lauka dzelzceļa līniju no Neretas līdz Aldaunei pagarināja par 7 km līdz Jēkabpilij. 1921. gada beigās un 1922. gadā

arī Stendes–Ventspils lauka dzelzceļa tīklā uz Valdgales–Engures dzelzceļa līnijas starp Pļavas un Engures stacijām tika izbūvēts 12 km garš Cukuriņu atzarojums meža materiālu transportēšanai.[30]

DZV arī faktsiki no jauna nācās izbūvēt P. Bermonta[31] karaspēka izpostīto 600 mm plato dzelzceļa līniju no Dubeņiem līdz Rucavai. Sākot no Bārtas upes tilta Lietuvas virzienā, P. Bermonta spēki 1919. gada oktobrī bija pilnībā noārdījuši minēto dzelzceļa līniju un iegūto dzelzceļa materiālu aizgādājuši uz Vāciju. Ņemot vērā šīs dzelzceļa līnijas saimnieciski veiksmīgo izvietojumu, respektīvi, atrašanos liela meža masīva vidū, DZV nolēma minēto līniju atjaunot. Saistībā ar Dorbjanu stacijas iekļaušanu Lietuvas teritorijā agrāk 51 km garā līnija tika atjaunota 41 km garumā ar galapunktu Rucavā. Dzelzceļa līniju pilnībā izlaboja, un satiksmi uz tās līdz Rucavai atklāja 1920. gada septembrī.[32]

Rakstā apskatāmajā laika periodā tika uzsāktas diskusijas, vai Latvijas valstij nevajadzētu savā īpašumā atgūt vienīgo tajā brīdī privāto dzelzceļa līniju Latvijā Liepāja–Aizpute, kas bija vienīgā attiecīgajā brīdī ekspluatētā dzelzceļa līnija Latvijā 1000 mm sliežu platumā.[33]

1919. gadā šīs dzelzceļa līnijas īpašnieki bija vācieši, un sabiedrības valdē skaitījās trīs personas: valdes priekšsēdis Adolfi, inženieris Gakels un barons Buholcs. 1920. gadā sabiedrība darbojās ar nelielu iztrūkumu – apmēram 20 000 Latvijas rubļu mēnesī. 1922. gadā situācija bija uzlabojusies, jo 1921. gads tika noslēgts ar 400 000 Latvijas rubļu peļņu no pārvadājumu veikšanas, tomēr sabiedrībai vēl arvien bija ievērojamas parādsaistības aptuveni 3,5 milj. Latvijas rubļu apmērā. 1920. gadā savus tarifus[34] minētā sabiedrība bija stipri paaugstinājusi – apmēram divas līdz trīs reizes salīdzinājumā ar valsts dzelzceļiem. Vēlāk pēc Satiksmes ministrijas kategoriskas prasības tarifs tika pielīdzināts tam, kāds pastāvēja uz valsts dzelzceļiem. Ritošajā parkā minētajai sabiedrībai skaitījās sešas lokomotīves un 101 vagons. Jāatzīmē gan, ka apmēram puse minētā inventāra – trīs lokomotīves un 40 vagonu – nebija sabiedrības īpašums, bet gan kā kara laupījums iegūts no vāciešiem, kas līdz ar to formāli piederēja Latvijas valstij, kura par to vēlējās saņemt noteiktu summu kā atlīdzību par ritošā sastāva lietošanu un līdz ar to skaitījās kā viena no minētās sabiedrības kreditorēm. Jāatzīmē arī, ka 1919. gadā minētā dzelzceļa līnija bija ļoti bēdīgā stāvoklī, jo "ir dienas un nedēļas, kad satiksmes starp abiem šiem punktiem pavisam nav, jeb, ja kāds vilciens ir apgrozībā, tad pasažieris riskē būt ceļā 12 stundas. Preces

Karadarbības rezultātā nopostītais dzelzceļa tilts Rīgā pāri Daugavai.
Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs, inv. nr. 2802

pa šo dzelzceļu jau sen netiek vestas aiz lokomotīvju trūkuma". Situācija turpmākajos gados gan sāka uzlaboties, jo minētā dzelzceļa sabiedrība bija spējīga puslīdz sakārtot satiksmi uz pārvaldāmās dzelzceļa līnijas un sākt domāt arī par attīstību. Piemēram, 1920. gada maijā Liepājas–Aizputes dzelzceļa sabiedrība griezās pie Satiksmes ministrijas ar priekšlikumu pāršūt savā pārziņā esošo dzelzceļa līniju Rietumeiropas platumā – 1435 mm un tādā pašā platumā izbūvēt arī 600 mm plato lauka dzelzceļu no Aizputes uz Saldu. Tāpat minētā sabiedrība bija gatava turpināt vācu okupācijas laikā iesāktos, bet tā arī nepabeigtos dzelzceļa būves darbus no Aizputes uz Kuldīgu. Visus šos projektus tā bija iecerējusi veikt, piesaistot kapitālu no Vācijas, tomēr, šķiet, tas tā arī neizdevās, jo neviena no iecerēm dienasgaismu tā arī neieraudzīja. Šeit gan jāpiemin, ka Liepājas–Aizputes dzelzceļa sabiedrība jau 1913. gadā bija ieguvusi tiesības izbūvēt dzelzceļus gan no Aizputes uz Kuldīgu, gan no Aizputes uz Saldu. Šo nodomu realizāciju izjauca Pirmais pasaules karš. 1920. gadā Latvijas valsts bija ieinteresējusies minētās dzelzceļa līnijas iegūšanā savā īpašumā, jo, sākot ar 1921. gada martu, valstij bija šādas tiesības, kas bija minētas 1896. gadā izdotajā dzelzceļa būves koncesijā. Interesi par šīs līnijas

pārņemšanu lielā mērā uzkurināja plānotā Vecauces–Saldus dzelzceļa būve, kas tā arī netika realizēta, kā dēļ plāni par Liepājas–Aizputes dzelzceļa līnijas iegādi tika atlikti.[35]

DZV pirmajos tās darbības gados neērtības sagādāja vairāki tā brīža apstākļiem Latvijā nepiemēroti dzelzceļa mezgli, un DZV laika gaitā nācās dažus no tiem pārbūvēt, lai pieskaņotu tos notikušajām izrmaiņām pārvadājumu konfigurācijā un ekspluatācijas apstākļos. Apskatāmajā laika posmā tika pabeigta Valkas dzelzceļa mezgla izbūve, kas bija nepieciešama pēc tam, kad Valkas platsliežu stacija pēc robežlīguma noslēgšanas ar Igauniju palika pēdējās teritorijā. Tādēļ jau 1920. gada pirmajā pusē platsliežu dzelzceļa līnija tika ievilkta Valkas šaursliežu stacijā, kas bija palikusi Latvijas teritorijā.[36]

Visas problēmas gan tas neatrisināja, jo 1920. gada septembrī minētā dzelzceļa līnija no Rīgas līdz pat Latvijas Valkai lokomotīvju trūkuma dēļ bija pāršūta no tā dēvētā krievu platuma jeb 1524 mm uz Rietumeiropā pieņemto 1435 mm platumu, bet Igaunijā visi dzelzceļi vēl arvien bija 1524 mm platumā. Līdz ar to satiksme starp Latviju un Igauniju šajā dzelzceļa mezglā faktiski nebija iespējama. Pēc tiešās satiksmes un tranzītsatiksmes pagaidu līguma noslēgšanas starp Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem 1920. gada 28. septembrī par pasažieru un preču pārvadāšanu Valkas dzelzceļa mezglā tika atrisinātas problēmas pasažieriem un precēm, kas mēroja ceļu no Latvijas uz Igauniju. Līdz tam preces un pasažierus no Latvijas Valkas uz Igaunijas Valku pārvadāja ormaņi, kuri par braucienu ņēma pat 300 Latvijas rubļu. Pēc jaunās vienošanās panākšanas kustību starp Latvijas un Igaunijas Valku veica igauņi ar saviem vilcieniem, un šajā nolūkā tika pāršūtas arī sliedes starp abām stacijām uz Igaunijā pieņemto krievu platumu. Pasažieru un preču kontroli veica Latvijas Valkā speciāli tam ierīkotā muitas dārzā. Pēc krievu platuma ritošā inventāra atgūšanas no Krievijas un Rīgas–Valkas līnijas pāršūšanas atpakaļ uz krievu platumu 1921. gada 1. jūlijā atkal atjaunojās vagonu apgrozība starp abām valstīm.[37]

Kara gados visā Latvijas dzelzceļa tīklā nopietni bija cietusi sliežu ceļu virsbūve, respektīvi, balasts, gulšņi, sliedes un pārmijas. Tādēļ visi šie ceļu virsbūves elementi DZV dibināšanas brīdī atradās ļoti sliktā stāvoklī, sevišķi līnijās, kas bija atradušās intensīvas karadarbības zonā, piemēram, Rīgas–Daugavpils vai Rīgas–Valkas dzelzceļa līnijās. Vairākām līnijām ceļu virsbūve kara un dažādu varu laikā daudzkārt bija nopostīta, un to atjaunojot, nebija ievērota nekāda sistēma.[38]

Lai nebūtu vēl vairāk jāsamazina vilcienu kustības ātrums vai pat atsevišķās līnijās jāpārtrauc kustība vispār, DZV pie sliežu ceļa virsbūves atjaunošanas bija spiesta ķerties nekavējoties. 1919. gadā gulšņu trūkuma dēļ tika apmainīta neliela daļa bojāto gulšņu – 18 551, aktīvi šo problēmu risinot turpmākajos gados, piemēram, 1921./22. budžeta gadā[39] vien tika apmainīti 390 754 gulšņi. Jāatzīmē, ka gulšņu maiņa 1919.–1922. gadā gulšņu mērcētavas trūkuma dēļ, kas bija palikusi Padomju Krievijā, tika veikta ar nepiesūcinātiem gulšņiem, kas tāpat drīz vien bija jāmaina.[40]

Nozīmīgs darbs bija jāveic arī sliežu saimniecības atjaunošanā. Lai to izdarītu, DZV sliežu maiņai uz galvenajām līnijām tika izmantotas pēc karadarbības beigām Latvijas teritorijā nojauktā Rīgas–Daugavpils un Daugavpils–Rītupes līnijas otrā ceļa sliedes. Tāpat lieti noderēja sliedes no kara laikā būvētajām, bet vēlāk tā arī neizmantotajām dzelzceļa līnijām Vecumnieki–Mecendarbe, kā arī tā dēvētajiem Aleksandropoles un Kublavas dzelzceļa atzarojumiem. Smagāku sliežu izvietošana palīdzēja palielināt vilcienu vidējo ātrumu, tādēļ sliežu maiņa tika veikta pamatā uz līnijām ar visintensīvāko kustību.[41]

Ļoti bēdīgā stāvoklī DZV dibināšanas brīdī bija tilti uz Latvijas dzelzceļiem. Uz Latvijas dzelzceļiem 1920. gadā kopumā bija ap 2500 tiltu, no tiem 10 m vai garāki bija 396, pārējie – mazāki. Pavisam bija saspridzināti 88 lielie tilti un vēl 66 citādi sabojāti. 1920. gada vidū neizlaboti bija vēl 10 tilti, kas bija 10 m vai garāki. Tie bija tilti pāri Daugavai Daugavpilī, tilts pāri Lielupei Bulduros, tilts pāri Daugavai pie Jēkabpils un pārējie uz tajā brīdī vēl satiksmei slēgtās Daudzevas– Krustpils dzelzceļa līnijas.[42]

Rakstā apskatāmajā laika periodā tiltu un arī sliežu ceļu izlabošanas darbi uz dzelzceļiem lielākoties tika veikti DZV, sadarbojoties ar Armijas kara satiksmes pārvaldi, ko lielā mērā noteica tā laika militārpolitiskais stāvoklis Latvijā. Parasti konkrēta tilta atjaunošanas darbos DZV no savas puses norīkoja tehniskos speciālistus, kuri bija atbildīgi par būves pareizu celtniecību un darbu organizāciju uz vietas, kā arī nodrošināja visas darbos iesaistītās personas ar transportu. Armijas kara satiksmes pārvalde savukārt piegādāja darbaspēku un rūpējās par tā apgādi gan ar darbarīkiem, gan pārtiku.[43]

1919. gada vasarā, DZV nodibinoties, sevišķi smaga situācija bija uz Rīgas–Daugavpils dzelzceļa līnijas, kurā bija saspridzināti vai kā citādi sabojāti: tilts pāri Ogres upei – saspridzināta vidējā dzelzs ferma, ko atjaunoja ar jauna papildu atbalsta izbūvi; tilts pāri Ķilupei – izlabots nodegušais tilta gals; tilts pāri Divājai – izlaboti abi nodegušie tilta gali; tilts pāri Maizītei pie Skrīveru

stacijas – nodegušā tilta vietā uzlikta jauna koka ferma; tilts pāri Pērses upei – nodegušā koka tilta vietā izbūvēts jauns tilts ar dzelzs fermām uz koka atbalstiem; tilts pāri Aiviekstei – izlabots nodegušais tilta gals; tilts pāri Neretas upei – izlabota saspridzinātā ferma un atbalsts.[44]

Krustpils dzelzceļa mezglā bija saspridzināts arī Jelgavas–Krustpils dzelzceļa līnijas tilts pāri Rīgas–Daugavpils dzelzceļam. Tā kā saspridzinātā tilta pār Daugavu dēļ satiksme pa Jelgavas–Krustpils dzelzceļa līniju rakstā apskatītajā laika posmā netika atklāta, tad arī šis tilts netika atjaunots, vienīgi tā saspridzinātās daļas, kas traucēja kustību pa Rīgas–Daugavpils dzelzceļa līniju, tika novāktas no tā nost.[45]

Karadarbības rezultātā bija cietusi arī Pļaviņu–Gulbenes dzelzceļa līnija, kurā tiltam pāri Vesetai pie Jaunkalsnavas stacijas bija nodedzināti atbalsti, ko atjaunoja un nostiprināja ar koka konstrukcijām, nodedzināts tilts 177. verstē pāri Aronas upei, kas arī atjaunots līdzīgi kā minētais pie Jaunkalsanavas, un daļēji saspridzināta dzelzs ferma tiltam pāri Aronai pie Mārcienas stacijas, kas atjaunota ar koka konstrukcijām.[46]

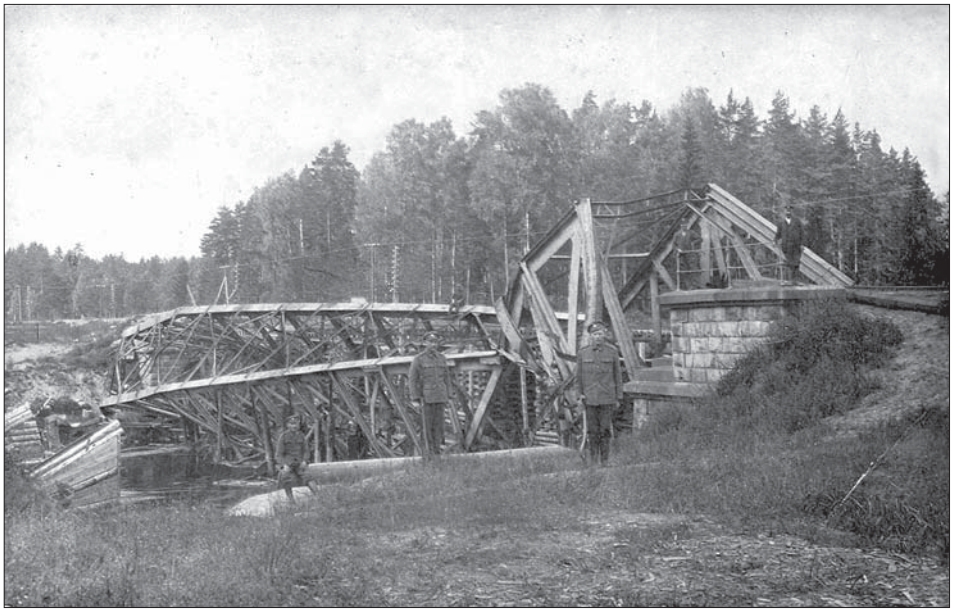
Vecgulbenes–Pitalovas līnijā 1919. gada vasarā bija nodedzināts tilts pāri Pededzes upei, kā vietā tika uzbūvēts pagaidu koka tilts.[47]

Ieriķu–Vecgulbenes līnijā 1919. gada vasarā bija nodedzināts tilts pāri Gaujai, kura vietā uzbūvēja jaunu tiltu 10 asu garumā.[48]

Rīgas–Valkas dzelzceļa līnijā 1919. gada vasarā bija bojāti veseli trīs lielie tilti: tilts pāri Juglas upei – nodedzināts un atjaunots, tilts pāri Amatai – saspridzināts, tā vietā uzbūvēts pagaidu koka tilts 10 asu garumā. 1919. gada pavasarī, lieliniekiem atkāpjoties, bija saspridzināts arī tilts pāri Gaujai, kura vietā bija uzbūvēts pagaidu tilts blakus agrākajam.[49]

Samērā sliktā stāvokli 1919. gada vasarā bija arī Ainažu–Smiltenes šaursliežu dzelzceļa līnija, kurā bija daļēji saspridzināts tilts pāri Salacai. Bojātais tilta gals bija izlabots ar koka konstrukcijām. 17. un 68. verstē bija saspridzināti divi mazāki tilti, kas arī bija atjaunoti ar koka konstrukcijām, un bija daļēji saspridzināts tilts pāri Gaujai Valmierā, kas arī bija atjaunots ar koka konstrukcijām.[50]

Uz Rīgas–Liepājas līnijas P. Bermonta uzbrukuma rezultātā 1919. gada rudenī posmā no Priekules līdz Liepājai bija nopostīti seši tilti, lielākais no tiem – tilts pāri Ventai gan bija palicis vesels. Lielākais no sabojātajiem bija tilts pāri Vadakstes upei, kas pēc nodegšanas tika izlabots divās dienās 1919. gada novembra beigās. Arī pārējie bojātie tilti drīz vien tika izlaboti,



Dzelzceļa tilts pāri Gaujai. 1919. gads.
Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs, inv. nr. 2492

un 1919. gada 6. decembrī tika atklāta regulāra satiksme uz Liepāju no Rīgas.[51]

Bermontiešu darbību rezultātā bija cietis arī koka tilts pāri Ventai Aizputes–Saldus dzelzceļa līnijā, bet arī to drīz vien atjaunoja.[52]

Bulduru–Tukuma dzelzceļa līnijā 25. verstē bija saspridzināts tilts pāri Vēršupītei, kas tika atjaunots ar jaunu dzelzs fermu.[53]

Tāpat, kā jau ieskicēts, ļoti nopietni karadarbībā Latvijas teritorijā bija cietusi Jelgavas–Krustpils dzelzceļa līnija, kurā bija sagrauts tilts pāri Daugavai un vēl septiņi mazāki tilti posmā no Daudzevas līdz pat dzelzceļa tiltam pāri Daugavai, kas rakstā apskatāmajā laika posmā netika atjaunoti.[54]

Šajā uzskaitē gan trūkst sīkāku ziņu par situāciju daļā Latgales dzelzceļa līniju, kā arī sevišķi maz informācijas ir par šaursliežu dzelzceļa līnijām un situāciju ar tiltiem tajās.

Kopumā lielas problēmas un izdevumus vēlākajos gados prasīja tas, ka lielākā daļa kara gados celto un atjaunoto tiltu bija pagaidu rakstura, ko vajadzēja kaut kad aizvietot ar īstiem. Pagaidu raksturs nozīmēja, ka tilta atjaunošana ir notikusi gandrīz tikai ar koka konstrukcijām. Atjaunot tiltus ar

dzelzs konstrukcijām traucēja gan materiālu trūkums, gan apstāklis, ka dzelzs konstrukciju izgatavošana bija krietni laikietilpīgāka. Kopumā līdz 1920. gada vidum pilnīgi izlaboti tika 114 tilti, bet provizoriski – 30 DZV pakļautībā esoši tilti. Atsevišķās dzelzceļa līnijās situācija ar tiltu konstrukciju ilglaicību tāpat bija visai bēdīga, piemēram, uz Ierikļu–Gulbenes dzelzceļa līnijas vai arī Jēkabpils un Ventspils–Stendes lauka dzelzceļu tīklos, pēdējā no tiem bija simtiem metru garas koka estakādes, kas būvētas, lai izvairītos no lielākiem zemes darbiem.[55]

1921. gada beigās, kā jau minēts, vēl arvien nebija atjaunoti trīs Latvijas tautsaimniecībai nozīmīgi kara laikā cietušie tilti – pāri Daugavai Daugavpilī un pie Krustpils, kā arī tilts pāri Lielupei Bulduros. Daugavas tiltam pie Krustpils bija saspridzināti un iegāzti straumē visi upes pārlaidumi, bojāti abi mazie krasta pārlaidumi, viens upes balsts saspridzināts līdz pamatiem, bet pārējie balsti bojāti – iespaidīgo postījumu dēļ šis tilts tika atjaunots un atklāts tikai 1929. gadā.[56]

Tiltam pāri Daugavai Daugavpilī bija uzspridzināts un iegāzts upē vidējais no trim pārlaidumiem. Pagaidu atjaunošanu ar koka konstrukcijām šis tilts piedzīvoja 1922. gadā, kas izmaksāja 6 milj. Latvijas rubļu.[57]

Tiltam pāri Lielupei pie Bulduriem bija saspridzināti visi pārlaidumi, iznīcināta izgriežamās daļas elektriskā ietaise, nopostīts pirmais un otrais upes balsts, skaitot no labā krasta, un vairāk vai mazāk cietuši pārējie tilta balsti. Zemes ceļa braucēju un kājnieku satiksmei 1917. gadā blakus tika ierīkots pagaidu rakstura plosta tilts. Līdz dzelzceļa atjaunošanai šo tiltu lietoja arī dzelzceļa pasažieri, jo vilcienu satiksme ar Rīgas Jūrmalas tālākajām stacijām notika ar pārsēšanos. Saspridzinātais tilts radīja milzu problēmas un zaudējumus Latvijas dzelzceļiem – 4 600 000 Latvijas rubļu gadā, jo pasažieru skaits neērtās un ilgās pārsēšanās dēļ samazinājās un pasažieri maksimāli centās izvairīties no šī dzelzceļa lietošanas. Tāpat zaudējumus radīja Buļļu un Priedaines stacijās pasažierus gaidošās lokomotīves, jo tādā veidā tika patērēts kurināmais un dīkā stāvēja arī lokomotīvju personāls. Sliktā stāvoklī bija arī 1917. gadā celtais plosta tilts, kura uzturēšana katru gadu izmaksāja 500 000 Latvijas rubļu. Gadu gaitā tas bija stipri zaudējis savu nestspēju, un bija gadījumi, kad tas daļēji bija pagrimis zem ūdens, gājēju vidū izraisot paniku. Zaudējumus radīja arī tas, ka visi lielāka apmēra sūtījumi bija jāved ar līkumu cauri Jelgavai.[58]

Tā kā tilts bija pamatīgi izpostīts, tad arī tā atjaunošanas izmaksas bija visai lielas – 28 milj. Latvijas rubļu. Paredzamie darbi bija apjomīgi, tādēļ tika izsludināts konkurss par tilta atjaunošanu, kurā uzvarēja holandiešu kompānija "*Leidene*". Sākotnēji izsludinātajā konkursā par uzvarētāju tika atzīts vācu kompānijas "*Guthoffnungshutte*" piedāvājums, kas bija lētāks. Beigu beigās par labu holandiešiem nosvēra tas apstāklis, ka vācieši piedāvāja nepieņemamus maksāšanas noteikumus, respektīvi, 20% iemaksu no paredzamās darbu kopsummas bija jāveic pirms darbu uzsākšanas. Holandieši turpretim nekādas iepriekšējas iemaksas neprasīja. Vadoties pēc negatīvās pieredzes ar amerikāņu firmu "*International Corporation*", kad valsts veica šādu priekšapmaksu par lokomotīvju, vagonu un sliežu iegādi, bet pretim nesaņēma neko, ne Satiksmes ministrija, ne DZV, šķiet, nevēlējās otrreiz uzņemties šādu risku.[59]

Darbus pie Lielupes tilta būves tāpat vadīja DZV inženieri, bet firma gādāja vajadzīgo materiālus un nolīga strādniekus, pēdējiem bija jābūt vietējiem. Tilts tika atjaunots un atklāts 1922. gadā.[60]

Pirmā pasaules kara laikā stipri bija cietušas un bojātas arī dzelzceļu saimnieciskās un staciju ēkas. No visu ēku kopskaita uz platsliežu ceļiem 10% bija galīgi izpostīti, 15% prasīja kapitālremontu, 25% bija mazākā mērā cietuši un tikai 50% palikuši veseli, bet atradās galīgi nolaistā stāvoklī: jumti cauri, krāsnis izdegušas, logi izdauzīti utt. Turklāt kara laikā būvētās līnijas bija lielākoties bez ēkām. Tā kā staciju ēkas daudzviet bija nopostītas, pasažieriem līdz vilciena pienākšanai bija jāmirkst lietū un ziemā jāsalst. Visbēdīgākā stāvoklī bija Rīgas–Krustpils dzelzceļa līnija, uz kuras, izņemot Salaspils, Ikšķiles, Kokneses, Krustpils un Pļaviņu stacijas, pārējās staciju ēkas bija pilnībā iznīcinātas vai nopostītas. Arī uz Rīgas–Jelgavas līnijas bija nopostīta Olaines stacija un uz Rīgas–Jūrmalas līnijas bija nopostītas staciju ēkas Asaros un Ķemeros. Šur tur ēku skeleti bija saglabājušies, bet atsevišķus to elementus, kā logus, durvis, plāksnes sienās, ilgstošās karadarbības laikā karaspēka vienības bija izlietojušas kā kurināmo materiālu. Uz Rīgas–Valkas dzelzceļa līnijas bija nodegusi Siguldas stacija un nopostīta arī Inčukalna stacija. Uz Ainažu–Smiltenes līnijas ļoti cietusi bija Ainažu stacija. Kā jau akcentēts, nopietnas rūpes sagādāja staciju ēkas kara laikā būvētajās dzelzceļa līnijās, īpaši uz Ieriķu–Gulbenes dzelzceļa līnijas, kur tās sevišķi nebija cietušas no karadarbības, bet tehniskā ziņā bija visai slikti būvētas.[61]

Līdz ar staciju slikto tehnisko stāvokli dzelzceļa pasažieriem visai bieži nācās saskarties ar daudzām neērtībām. Tā laikraksts "Baltijas Vēstnesis" vēsta

par tipisku attiecīgā laika piemēru – neciešamo stāvokli Ierikų stacijā, kur "uzgaidāmo telpu pavisam nav: pasažieri, gaidīdami vajadzīgo vilcienu, klaiņo ap staciju galīgi nosaluši vai ielīduši kaut kādā vagonā uz brīdi nolikties uz ausi, lai jau nākošajā mirklī, no aukstuma drebēdami, trauktos augšā un staigājot sasildītu nosalušos locekļus. Uzbāzīgākie lien iekšā stacijas tehniskā personāla telpās, traucēdami tos viņu darbā, negriezdami vērību uz kategorisko uzrakstu uz durvīm *Nepiederošiem ieeja aizliegta*." Daudzās stacijās bija arī nepietiekama apgaismošana.[62]

Sevišķi slikta situācija bija kara vissmagāk skartajās līnijās, piemēram, Rīgas–Krustpils līnijā, kur lielas neērtības nācās ciest ne tikai pasažieriem, bet arī dzelzceļa personālam. Dzelzceļa kalpotāji mitinājās pagaidu ierīkotās barakās, uz ātru roku sataisītās būdiņās un vecos vagonos. Barakā parasti dzīvoja stacijas priekšnieks ar saviem līdzstrādniekiem, ceļu meistari, zemāki kalpotāji un vienlaikus šeit bija iespiestas arī pasažieru uzgaidāmās telpas, bufetes utt. Arī uz šaursliežu dzelzceļa līnijām situācija vietām bija pat dramatiska, tā, piemēram, uz Bauskas–Meitenes lauka dzelzceļa līnijas, kur "stacijās nav iespējams dabūt ne ēst, ne dzert. Nav arī pienācīgu uzgaidāmo telpu. 4–5 pēdu platā, no dēļiem sasistā biļešu telpa ir gluži auksta un pilnīgi nelietojama kā uzgaidāmā telpa"[63].

Arī stacijas personālam uz šīm līnijām bija jāpiemērojas ļoti sarežģītiem darba apstākļiem, jo vietas trūkuma dēļ "no dežūras brīvais laiks jāpavada turpat stacijā, kur nevar ne apgriezties, jo te dzīvo stacijas priekšnieks, tā palīgs un pārmijnieks ar ģimenēm. Katrs piemērojas, kā nu var: viens dežurē, otrs guļ uz galda, trešais zem galda, jo citur vietas nav"[64]. Par kādām ērtībām šeit nevarēja būt pat runa.

Pie dzelzceļa ēku atjaunošanas DZV varēja ķerties tikai pēc karadarbības beigām Latvijas teritorijā 1920. gadā. Tad arī tika uzsākta staciju ēku būve Ķemeros, Stendē, Olainē, Lielvārdē un piecu dzīvojamo ēku celtniecība dzelzceļa darbiniekiem Gulbenē, kur bija ļoti jūtams dzīvokļu trūkums dzelzceļniekiem.[65]

Vēl viena visai zīmīga problēma, kas radās sliktā ēku stāvokļa dēļ uz dzelzceļiem, bija tā, ka līdz pat 1921. gada 1. janvārim DZV neuzņēmās atbildību par pasažieriem nozaudētajiem sūtījumiem, kas ik pa brīdim izraisīja sašutuma pilnus rakstus kādā no vietējiem laikrakstiem.

DZV nespēju uzņemties šos pienākumus saistīja ar objektīviem apstākļiem – kara gados izpostīto dzelzceļa infrastruktūru. Šeit var minēt izpostītās

Bulduru tilta rekonstrukcija. 20. gs. 20. gadu sākums.
Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejs, inv. nr. 5797

staciju ēkas un bagāžas šķūņus, kādēļ daudzviet trūka drošu telpu bagāžas uzglabāšanai. Tāpat nebija arī svaru un plombēšanas rīku, nedroši bija vecie preču vagoni, sevišķi vagonu jumti.[66]

Neapmierinātību tas gan nemazināja, piemēram, laikraksts "Latvijas Vēstnesis", akcentē, ka "kurvji un čemodāni jāliek bagāžā, bet pasažieri, kuri to nedara, jāsoda ar naudas sodu. Iznākums: pasažierus dzelzceļa ierēdņi piespiež nereti ar draudiem likt uz bagāžas savas mantas, pat svētku čībiņas, bet, nonākot līdz gala stacijai, – bagāža nozudusi. DZV neatbild. Bet kas tad atbild par nelikumībām uz dzelzceļiem?"[67] Atbildot uz šo jautājumu, jāteic, ka par nelikumībām dzelzceļa teritorijā atbildēja dzelzceļa policija un tās ierēdņi, bet nozaudēta bagāža ne vienmēr bija nelikumība, līdz ar to pasažieri patiešām bija nostādīti faktiski bezizejas situācijā, jo sūtījumus nosūtīt vajadzēja, bet atbildību par to nozaudēšanu neviens nenesa, kas būtu saprotams kara apstākļos, bet 1920. gada otrajā pusē karadarbība Latvijas teritorijā bija beigusies.

Šeit gan jāpaskaidro, ka mazākus sūtījumus pasažieris varēja ņemt sev līdzi vagonā kā rokas bagāžu. Tā nevarēja pārsniegt vienu metru garumā

un pusmetra augstumā un platumā. Viena pasažiera rokas bagāžas kopsvars nedrīkstēja pārsniegt vienu pudu. Lietas, kas minētajiem kritērijiem neatbilda, bija jānodod pārvadāšanai speciālos bagāžas vagonos, tomēr, kā jau minēts, tas nebija pārāk droši.[68]

Noteikumi gan visiem nebija vienādi. Tā raksturīga aina bija vērojama uz pasažieru visaktīvāk izmantotā Rīgas–Priedaines dzelzceļa, kur "zināmas sugas tirgotāji ar savām pārmērīgajām un daudzām preču pakām un kastēm, kuras gan nāktos nodot bagāžā, bet ne novietot vagonu ejās, apgrūtina braukšanu pārējiem pasažieriem. Savus vārīgākos sapakojumus noliek tie uz sēdekļiem, un, ja lūdz tos noņemt, tad vai nu īpašnieka nav, vai atsaka, ka vieta aizņemta."[69]

Tikai 1921. gada 1. janvārī DZV ierobežotā apmērā sāka uzņemties atbildību par pārvadāšanai pieņemto preču bojāšanu vai nozaudēšanu. Ierobežotā, jo šī atbildība attiecās tikai uz līnijām ar dzīvāku kustību un tām stacijām, kurās bija preču noliktavas.[70]

DZV nodibinoties, visai bēdīgā stāvoklī bija arī sakaru ierīces uz dzelzceļiem – telegrāfs un telefons. Šīs sakaru ierīces dzelzceļu stacijās bija ievilktas vēl cariskās Krievijas laikos, kas nodrošināja sakarus starp stacijām un visa veida informācijas nodošanu, kas bija nepieciešama dzelzceļu kustības nodrošināšanai. 1888. gadā uz visā toreizējā Latvijas dzelzceļu tīklā bija izveidots neatkarīgs telekomunikāciju sakaru tīkls, kas nodrošināja dzelzceļu darbību.[71]

1919. gadā augusta sākumā no 3180 km telefona un telegrāfa vadu garuma ap 35% bija bojāti vai pat veseliem posmiem iznīcināti. No 16 218 telegrāfa stabiem ap 1500 bija nekavējoties jānostiprina un ap 1200 jāuzstāda no jauna, jo telegrāfa stabi pēdējo sešu gadu laikā nebija mainīti. No pirmskara laika 380 telegrāfa aparātiem DZV rīcībā bija tikai 10 un no 800 telefona aparātiem – 117. Lietošanai derīgo vadu kopgarums telegrāfam bija 387 km, bet telefonam – 2795 kilometri. Vispirms sakaru ierīces tika izlabotas tajās līnijās, kas dzelzceļu ekspluatācijai bija visnepieciešamākās. Tā kā jaunus materiālus dabūt attiecīgajā laikā bija visai sarežģīti, tad līniju sakārtošanai pārsvarā izmantoja šur tur salasītas vecas dzelzs stieples un izolatorus, kā arī nojauca daļu esošo, sapostīto līniju, kuru izmantošana tuvākajā laikā nebija paredzama. Šo darbu rezultātā gada laikā telegrāfa līniju vadu garums pieauga līdz 1924 km, bet telefona līniju – līdz 9216 kilometriem.[72]

P. Bermonta iebrukuma rezultātā vēlreiz tika izpostīti aptuveni 750 km telefona un telegrāfa vadu un sabojāti ap 4% nepieciešamās aparatūras. Līdz 1919. gada beigām visi šie bojājumi tika novērsti.[73]

Secinājumi

Kopumā raksturojot situāciju uz DZV pārvaldītajām dzelzceļa līnijām 1919. gada augustā – 1921. gadā, jāsecina, ka Latvijas dzelzceļu infrastruktūra – sliežu ceļi, tilti, stacijas utt. – pēc ilgajiem kara gadiem bija nožēlojamā stāvoklī. Papildus karadarbības radītai postažai DZV nācās saskarties ar problēmām, ko noteica četri dažādie sliežu platumi tās pārvaldītajos dzelzceļos, kas padarīja ļoti apgrūtinošu satiksmi starp Vidzemi un Latgali, no vienas puses, un Kurzemi un Zemgali, no otras puses. Cita lieta, ka dažādie sliežu platumi un spēja ar tiem operatīvi variēt ļoti palīdzēja DZV mazināt katastrofālā ritošā sastāva skaita un tehniskā stāvokļa radītās sekas uz Latvijas dzelzceļiem, jo atkarībā no situācijas un vajadzības DZV mainīja sliežu platumu atsevišķās dzelzceļa līnijās.

Vēl jāatzīmē, ka rakstā apskatāmajā laika posmā karadarbības rezultātā bojātā DZV infrastruktūra tika lielākoties atjaunota tikai provizoriski, vēlākajos gados atjaunošanu veicot pilnībā. Sevišķi tas attiecas uz tiltiem un sliežu ceļiem, kuru ātru atjaunošanu noteica gan Latvijas valsts militārās, gan saimnieciskās nepieciešamības attiecīgajā laikā. Jāatzīst, ka ar šiem uzdevumiem DZV tika galā pat ļoti labi, jo līdz 1920. gada vidum provizoriska kustība bija atklāta gandrīz visās lielākajās dzelzceļa līnijās. Tāpat DZV turpināja ekspluatēt lielāko daļu kara laikā celto dzelzceļa līniju, pat neaugoties uz kopējo tehnisko stāvokli un to, ka vidēji uz tūkstoš dzelzceļa kilometriem pēc kara DZV rīcībā bija aptuveni 15 reizes mazāk ritošā inventāra nekā Latvijas teritorijā pirms tā.[74] Arī dzelzceļa tīkls Latvijā bija palielinājies par 822 kilometriem.

Tehniskā personāla un līdzekļu trūkuma dēļ vēl arvien palika neatjaunoti daži karadarbības rezultātā vissmagāk cietušie dzelzceļa infrastruktūras objekti, pamatā stacijas, kuru atjaunošana, sevišķi karadarbības vissmagāk skartajās līnijās, bija ļoti laikietilpīga un sarežģīta, kā arī trīs lielie dzelzceļa tilti. Arī šīm problēmām DZV bija spējīga rast risinājumu, izbūvējot pagaidu celtnes vissmagāk cietušo staciju vietās un nodrošinot satiksmi ar pārsēšanos pāri sagrautajiem tiltiem Daugavpilī un Jūrmalā. Līdz ar to jāsecina, ka, neraugoties uz visiem apstākļiem, 1919. gada augustā – 1921. gadā DZV ar saviem pienākumiem tika galā labi un spēja gandrīz no nulles divarpus gadu laikā sasniegt kvalitatīvas un prognozējamas dzelzceļa kustības nodrošināšanu Latvijā.

ATSAUCES UN PIEZĪMES

[1] Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīvs (turpmāk LVVA), 3593. f. (Armijas kara satiksmes pārvalde 1919.–1921. g.).

[2] *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis* (1919.–1920.g.); *Satiksmes Ministrijas Vēstnesis* (1920. g.); *Dzelzceļu virsvaldes rīkojumu krājums* (1920.–1925. g.); *Valdības Vēstnesis* 1918.–1940. g.); *Ekonomists* (1920.–1921. g.); *Latvijas Tautas padome (sesiju stenogrammas).* Rīga: Satversmes sapulce, 1920; *Latvijas Satversmes sapulces stenogrammas*. Rīga: Satversmes sapulce, 1920–1921; *Jaunākās Ziņas*. (1919.–1921. g.); *Latvijas Kareivis* (1920.–1921 g.); *Latvijas Sargs* (1919.–1921. g.); *Sociāldemokrāts* (1919.–1921. g.); *Baltijas Vēstnesis* (1919.–1920. g.); *Latvijas Vēstnesis* (1920.–1921. g.); *Strādnieku Avīze* (1919.–1921. g.).

[3] *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938*. Rīga: Valsts dzelzceļa izdevniecība, 1938.; *Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados, 1918–1928.* Rīga: Dzelzceļu virsvaldes tipogrāfija. 1928.; *Dzelzceļu virsvaldes darbība, 1919.5.VIII–24.5.VIII*. Rīga: Valsts dzelzceļi, 1924.; Putiķis, G. *Dzelzceļa transporta attīstība Latvijā, 1918–1940: problēmas un risinājumi*. Promocijas darbs; *Dzelzceļi Latvijā*. Rīga: Jumava, 2009; Malahovska, L. *Latvijas transporta vēsture, 19. gadsimta otrā puse – 20. gadsimta sākums*. Rīga: LV fonds, 1998.

[4] *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 506. lpp.; Malahovska, L. *Latvijas transporta vēsture*. 36. lpp.; Jautājums par jaunu pievaddzelzceļu būves vajadzību Vidzemē. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1920. Nr. 12. 191. lpp.; No mūsu dzelzceļa vēstures: Rīgas–Daugavpils dzelzceļš. *Dzelzceļu Vēstnesis*. 1930. Nr. 11. 375–380. lpp.

[5] Latvijas Dzelzceļu virsvaldes gada pastāvēšanai. *Valdības Vēstnesis*. 1919. 17. nov 2. lpp; LVVA, 3593. f., 1. apr., 168. l. (Ziņas par Latvijas lokomotīvju un vagonu skaitu, instrukcija dzelzceļu staciju komandantiem), 29., 51., 84. lpp.; *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 103. lpp.; Dzimtene. *Latvijas Kareivis*. 1921. 22. jūn. 1. lpp.; Dzelzceļa materiālu reevakuācija. *Latvijas Vēstnesis*. 1921. 11. jūl. 1. lpp.; *Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados, 1918–1928.* 26. lpp.; *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 129. lpp.

[6] *Dzelzceļu virsvaldes darbība 1919.5.VIII – 24.5.VIII*. 33. lpp.; *Latvijas dzelzceļi, 1918.–1938*. 281. lpp.; Ekspluatācijas rezultāti. *Satiksmes Ministrijas Vēstnesis*. 1920, Nr. 51, 764., 765. lpp.; Balsis iz publikas. *Strādnieku Avīze*. 1921. 20. marts. 3. lpp.

[7] *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 315. lpp.; Dzelzceļu virsvaldei. *Jaunākās Ziņas.* 1919. 18. aug. 5. lpp.

[8] Piezīmes par Latvijas apgādāšanu ar dzelzceļiem. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1920. Nr. 9. 149., 150. lpp.; Aronietis, V. Latvijas dzelzceļu tagadējais stāvoklis un nākotnes izredzes. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. Nr. 35. 566. lpp.

[9] Latvijas dzelzceļi, 1918–1938. 35. lpp.

[10] Rīga. *Latvijas Sargs*. 1921. 15. nov. 2. lpp.; Dzelzceļa līniju pārnaglošana. *Latvijas Kareivis*. 1921. 16. sept. 2. lpp.

[11] Goba, P. Mūsu dzelzceļi. *Ekonomists.* 1924. Nr. 16, 5.–9. lpp.

[12] Jautājums par jaunu pievaddzelzceļu būves vajadzību Vidzemē. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1920. Nr. 12. 191. lpp.

[13] Krauze, U. Jautājums par jaunu pieveddzelzceļu būves vajadzībām Vidzemē un īss pārskats par Vidzemē esošām un jau projektētiem, bet neuzbūvētiem pieveddzelzceļiem. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1920. Nr. 13. 213. lpp.

[14] *Dzelzceļi Latvijā*. 79. lpp; Krauze, U. Jautājums par jaunu pieveddzelzceļu būves vajadzībām Vidzemē un īss pārskats par Vidzemē esošām un jau projektētiem, bet neuzbūvētiem pieveddzelzceļiem. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1920. Nr. 13. 213. lpp.

[15] Krauze, U. Jautājums par jaunu pieveddzelzceļu būves vajadzībām Vidzemē un īss pārskats par Vidzemē esošām un jau projektētiem, bet neuzbūvētiem pieveddzelzceļiem. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1920. Nr. 13. 214. lpp.

[16] LVVA, 4592. f., 1. apr., 17. l. (Sarakste ar dzelzceļa komandatūrām un citām iestādēm), 207. lpp.
[17] *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 31. lpp.; *Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados, 1918–1928.* 17. lpp.; *Dzelzceļi Latvijā.* 109. lpp.
[18] Leimanis, J. Zemgales dzelzceļlīniju projekti. *Ekonomists.* 1924. Nr. 19. 5. lpp.; *Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados, 1918–1928.* 17. lpp.
[19] Latvija. *Baltijas Vēstnesis*. 1919. 15. dec. 2. lpp. Latvija. *Baltijas Vēstnesis*. 1920. 8. jūn. 2. lpp.; Valdības darbība. *Valdības Vēstnesis*. 1921. 8. jūn. 2. lpp.; Iekšzeme. *Latvijas Vēstnesis*. 1922. 3. marts. 2. lpp.; Jaunākās ziņas. *Latvija*. 1922. 17. maijs. 1. lpp.; Iekšzeme. *Latvijas Vēstnesis*. 1922. 8. jūn. 2. lpp.
[20] Jaņķelis Kleins (?–1928), ebreju tautības tirgotājs no Auces. Pirmā pasaules kara laikā kā koku tirgotājs un piegādātājs armijas vajadzībām Krievijā ieguvis prāvus naudas līdzekļus, ko izlietojis ievērojamu īpašumu iegādei Auces miestā. J. Kleina darījumi visai plaši tika atspoguļoti 20. gadu sākuma Latvijas presē, kurā viņš tika dēvēts par Vecauces "ķēniņu".
[21] Latvijas rublis – oficiālā Latvijas Republikas valūta no 1919. līdz 1922. gadam. Latvijas rubļa kursu attiecībā pret vēlāko Latvijas latu ir samērā grūti noteikt, jo rubļa kurss nepārtraukti slīdēja uz leju. Pieņemot par atskaites punktu aptuvenu vidējo rādītāju, 1 lats bija apmēram 50 Latvijas rubļu.
[22] LVVA, 3593. f., 1. apr., 88. l. (Sarakste ar pārvaldes būvniecības nodaļu par tiltu, ceļu izbūvi, labošanu u.c.), 92. lpp; Vecauce. *Latvijas Sargs*. 1920. 5. marts. 2. lpp.; Revīzijas komisijas ziņojums Satversmes sapulcē. *Latvijas Vēstnesis*. 1920. 10. nov. 2. lpp.; Mūsu amatnieku cietoksnī. *Iekšlietu Ministrijas Vēstnesis*. 1926. Nr. 49. 2. lpp.; Dzimtene. *Latvis*. 1926. 28. sept. 2. lpp.; Latviešu rokās pāriet vērtīgs cittautieša īpašums. *Jaunākās ziņas*. 1938. 13. sept. 4. lpp.; Darbs mūsu nacionālās saimniecības stiprināšanai. *Brīvā Zeme*. 1939. 2. sept. 10. lpp.; Jaņķeļa Kleina darbu atskaņas valsts kontroles uzrēķinos. *Pēdējā brīdī*. 1934. 8. nov. 1. lpp.; Jaņķelam Kleinam jāmaksā. *Latvijas Vēstnesis.* 1921. 22. jūl. 1. lpp.
[23] Mūsu dzelzceļi. *Latvijas Sargs*. 1919. 20. dec. 2. lpp.
[24] Kārlis Ulmanis (1877–1942), Latvijas politiķis, pirmais Latvijas Republikas Ministru prezidents. 1934. gada 15. maijā apvērsuma rezultātā nodibina t.s. K. Ulmaņa autoritāro režīmu Latvijā, kas šādā formā pastāv līdz 1940. gada 16. jūnijam.
[25] Šilde, Ā. *Latvijas vēsture, 1914–1940: valsts tapšana un suverēnā valsts*. Rīga: Zinātne, 1992. 268. lpp. Jaunās valdības deklarācija. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1920. Nr. 39. 616. lpp.; Solījumi un pildījumi. *Latvijas Sargs*. 1920. 12. sept. 1. lpp.
26 Vecauces–Saldus dzelzceļš. *Jaunākās Ziņas*. 1920. 13. okt. 1. lpp.
[27] Vispārēja hronika. *Sociāldemokrāts*. 1919. 21. aug. 3. lpp; Aizputes–Saldus dzelzceļš. *Jaunākās Ziņas*. 1919. 24. okt. 4. lpp.; Aizputes–Saldus šaursliežu dzelzceļš. *Baltijas Vēstnesis*. 1919. 29. aug. 2. lpp.
[28] Latvija. *Sociāldemokrāts*. 1919. 29. sept. 2. lpp.
[29] Vietējās ziņas. *Strādnieku Avīze.* 1920. 21. janv. 3. lpp.
[30] *Dzelzceļi Latvijā*. 132., 139. lpp.
[31] Pāvels Bermonts (1884–1973), Krievijas armijas virsnieks, 1919. gadā Rietumkrievijas brīvprātīgo armijas virspavēlnieks Latvijā un Lietuvā, pulkvedis, ģenerālmajors.
[32] Iekšzeme. *Strādnieku Avīze*. 1919. 7. okt. 2. lpp.; Latvija. *Latvijas Sargs*. 1920. 21. sept. 1. lpp.; *Dzelzceļi Latvijā*. 150. lpp.
[33] Jaunās valdības deklarācija. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1920. Nr. 39. 616. lpp.
[34] Dzelzceļu tarifs – par dzelzceļu pakalpojumiem iekasējamās veduma un papildu maksas.
[35] LVVA, 4592. f., 3. apr., 94. l. (Satiksmes ministra sarakste ar Valsts kanceleju, Liepājas–Aizputes dzelzceļa valdi u. c.), 4., 37., 38., 50., 51., 91. lp.; Liepājas dzīve. *Latvijas Sargs*. 1919. 21. janv. 3. lpp.; Latvijas dzelzceļi. *Latvijas Sargs*. 1919. 21. febr. 1. lpp.; Dzelzceļu izbūve Kurzemē. *Latvijas Kareivis*. 1920. 15. maijs. 1. lpp.; *Dzelzceļi Latvijā*. 88. lpp.
[36] *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 33. lpp.

[37] Dzelzceļa līgums ar Igauniju. *Jaunākās Ziņas*. 1920. 30. sept. 9. lpp.; Dzeļkonvencija ar Igauniju. *Jaunākās Ziņas*. 1920. 13. nov. 5. lpp.; *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 33. lpp.
[38] *Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados, 1918–1928.* 15. lpp.
[39] Pēc jaunā likuma par valsts budžetu, kas stājās spēkā 1921. gada 26. aprīlī, tika noteikts, ka budžeta jeb saimniecības gads skaitās no attiecīgā gada 1. aprīļa līdz nākamā gada 31. martam.
[40] Latvijas dzelzceļu stāvoklis. *Jaunākās Ziņas*. 1920. 4. maijs. 2. lpp.; *Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados, 1918–1928.* 16. lpp.
[41] Turpat, 17. lpp.
[42] Latvija. *Latvijas Sargs*. 1920. 16. jūn. 2. lpp.
[43] LVVA, 3593. f., 1. apr., 88. l., 30. lpp.
[44] Pārskats par Satiksmes ministrijas darbību no 18. nov. 1918. līdz 18. nov. 1919. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesi.,* 1919. Nr. 9. 145. lpp.
[45] Turpat, 145. lpp.
[46] Turpat.
[47] Turpat.
[48] Turpat.
[49] Pa Vidzemes dzelzceļiem. *Jaunākās Ziņas*. 1919. 21. Jūl. 5. lpp; Pārskats par Satiksmes ministrijas darbību no 18. nov. 1918. līdz 18. nov. 1919. *Satiksmes un darbu ministrijas vēstnesis.* 1919. Nr. 9. 145. lpp.
[50] Pārskats par Satiksmes ministrijas darbību no 18. nov. 1918. līdz 18. nov. 1919. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1919. Nr. 9. 145. lpp.
[51] Liepājas frontes ziņojums. *Strādnieku Avīze*. 1919. 28. nov. 1. lpp.; Mūsu dzelzceļi. *Latvijas Sargs*. 1919. 20. dec. 2. lpp.; 2. lpp. Satiksme starp Liepāju un Rīgu. *Latvijas Sargs*. 1919. 7. dec. 1. lpp.
[52] Mūsu dzelzceļi. *Latvijas Sargs*. 1919. 20. dec. 2. lpp.
[53] Pārskats par Satiksmes ministrijas darbību no 18. nov. 1918. līdz 18. nov. 1919. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1919. Nr. 9. 145. lpp.
54 Latvijas dzelzceļu tehniskās darbības pārskats. *Valdības Vēstnesis*. 1919. 13. dec. 1. lpp.
[55] Dzelzceļu tiltu stāvoklis. *Valdības Vēstnesis*. 1920. 16. jūn. 2. lpp.
[56] *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 53. lpp.
[57] *Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados, 1918–1928.* 19. lpp.
[58] LVVA, 6824. f. (Finanšu ministrija, 1918.–1940), 3. apr., 84. l. (Sarakste ar Satiksmes ministriju par dzelzceļu darbības atjaunošanu, valdības garāžu, Daugavbūvi u.c.), 166. lpp.
[59] Bulduru tilta būve. *Jaunākās Ziņas*. 1921. 24. sept. 5. lpp.
[60] Saruna ar satiksmes ministri. *Latvijas Kareivis*. 1921. 27. sept. 1. lpp.; *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 56. lpp.
[61] Latvija. *Sociāldemokrāts*. 1919. 29. aug. 2. lpp.; *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938*. 63. lpp; *Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados, 1918–1928.* 21. lpp.; Pārskats par Satiksmes ministrijas darbību no 18. nov. 1918. līdz 18. nov. 1919. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis.* 1919. Nr. 9. 146. lpp.; *Dzelzceļi Latvijā*. 44., 74., 75. lpp.
[62] Latvijas dzelzceļa stāvoklis, tumsas un aukstuma periodam iesākoties. *Baltijas Vēstnesis*. 1919. 13. sept. 2. lpp.
[63] Latvija. *Sociāldemokrāts*. 1921. 30. dec. 2. lpp.; Saruna ar satiksmes ministru T. Hermanovski. *Latvijas sargs*. 1920. 4. apr. 2. lpp.
[64] Dzelzceļnieku dzīve uz "L" ceļiem. *Dzelzceļnieks*. 1924. Nr. 10. 9. lpp.
[65] *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938.* 63. lpp.
[66] Dzimtene. *Latvijas Kareivis*. 1920. 1. dec. 3. lpp.
[67] Vietējās ziņas. *Latvijas Vēstnesis*. 1920. 25. aug. 3. lpp.
[68] Valdības darbība. *Latvijas Sargs*. 1920. 2. okt. 2. lpp.
[69] Vietējās ziņas. *Latvijas Vēstnesis*. 1920. 28. jūl. 3. lpp.

[70] Dzelzceļu virsvaldes aizrādījums. *Latvijas Kareivis*. 1921. 30. okt. 2. lpp.
[71] Putiķis, G. *Dzelzceļa transporta attīstība Latvijā, 1918–1940*. 192., 193. lpp.
[72] *Latvijas dzelzceļi, 1918–1938*. 100. lpp.
[73] Pārskats par Satiksmes ministrijas darbību no 18. nov. 1918. līdz 18. nov. 1919. *Satiksmes un Darbu Ministrijas Vēstnesis*. 1919. Nr. 9. 147. lpp.
[74] LVVA, 4592. f., 3. apr., 102. l. (Ziņojums satiksmes ministram, sarakste ar Ārlietu un Iekšlietu ministrijām u.c.), 1.–4. lpp.

Zigmārs Gailis

Dzelzceļu virsvaldes pārvaldītā dzelzceļa tīkla ceļu, ēku un būvju stāvoklis 1919. gada augusts – 1921. gads

Galvenā dzelzceļa tīkla pārvaldītāja Latvijas Republikā 1919.–1940. gadā bija Dzelzceļu virsvalde. Rakstā apskatāmajā laika periodā tās pārvaldībā atradās 98,25% Latvijas teritorijā esošu dzelzceļa līniju. Kopējā situācija Dzelzceļu virsvaldes pārraudzībā esošā dzelzceļu tīkla infrastruktūrā – sliežu ceļos, uz tiltiem un stacijās – 1919. gada augustā–1921. gadā, ilgās karadarbības dēļ Latvijas teritorijā, bija diezgan slikta. Gadiem nemainīti gulšņi, nolietotas sliedes, sarautas telefona un telegrāfa līnijas, saspridzināti tilti un ēkas utt, bija tā realitāte, ko savā rīcībā pārņemot dzelzceļus, ieraudzīja tikko dibinātā Latvijas valsts.

Papildus karadarbības radītajai postažai, Dzelzceļu virsvaldei nācās saskarties ar problēmām, ko radīja 4 dažādie sliežu platumi tās pārvaldītajos dzelzceļos, kas padarīja ļoti apgrūtinošu satiksmi starp Vidzemi, Latgali no vienas puses un Kurzemi, Zemgali no otras puses. Cita lieta, ka dažādie sliežu platumi un spēja ar tiem operatīvi variēt, ļoti palīdzēja DZV mazināt katastrofālā ritošā sastāva skaita un tehniskā stāvokļa radītās sekas uz Latvijas dzelzceļiem, jo atkarībā no situācijas un vajadzības, DZV mainīja sliežu platumu atsevišķās dzelzceļa līnijās.

Vēl jāatzīmē, ka rakstā apskatāmajā laika posmā, karadarbības rezultātā bojātā Dzelzceļu virsvaldes infrastruktūra tika lielākoties atjaunota tikai provizoriski, vēlākajos gados atjaunošanu izvedot pilnībā. Sevišķi tas ir attiecināms uz tiltiem un sliežu ceļiem, kuru ātru atjaunošanu noteica gan Latvijas valsts militārās, gan saimnieciskās nepieciešamības attiecīgajā laikā. Jāatzīst, ka ar šiem uzdevumiem Dzelzceļu virsvalde tika galā pat ļoti labi, jo līdz 1920. gada vidum provizoriska kustība bija atklāta praktiski visās lielākajās

dzelzceļa līnijās. Tāpat Dzelzceļu virsvalde turpināja ekspluatēt lielāko daļu kara laikā celto dzelzceļa līniju, pat neskatoties uz viņu kopējo tehnisko stāvokli un to, ka vidēji uz tūkstoš dzelzceļa kilometriem, pēc kara Dzelzceļu virsvaldes rīcībā bija aptuveni 15 reizes mazāk ritošā inventāra nekā Latvijas teritorijā pirms tā. Arī dzelzceļa tīkls Latvijā bija palielinājies par 822 kilometriem.

Tehniskā personāla un līdzekļu trūkuma dēļ, vēl arvien palika neatjaunoti daži kara darbības rezultātā vissmagāk cietušie dzelzceļa infrastruktūras objekti, pamatā stacijas, kuru atjaunošana, sevišķi karadarbības vissmagāk skartajās līnijās, bija ļoti laikietilpīga un sarežģīta, kā arī trīs lielie dzelzceļa tilti. Arī šīm problēmām gan Dzelzceļu virsvalde bija spējīga rast risinājumu, izbūvējot pagaidu celtnes vissmagāk cietušo staciju vietās un nodrošinot satiksmi ar pārsēšanos pār sagrautajiem tiltiem Daugavpilī un Jūrmalā. Līdz ar to jāsecina, ka neskatoties uz visiem apstākļiem 1919. gada augustā – 1921. gadā Dzelzceļu virsvalde ar saviem pienākumiem tika galā labi un spēja gandrīz no nulles divarpus gadu laikā sasniegt kvalitatīvas un prognozējamas dzelzceļa kustības nodrošināšanu Latvijā.

Atslēgvārdi: dzelzceļi Latvijā, Dzelzceļu virsvalde, sliežu ceļi, dzelzceļa tilti, dzelzceļa stacijas.

Iesniegts 2014. gada 28. decembrī