

No grāmatas **Dzelzceļi Latvijā**, autori Toms Altbergs, Karīna Augustāne un Ieva Pētersone, mākslinieks Jānis Jaunarājs. Izdevējs SIA Jumava sadarbībā ar valsts a/s „Latvijas dzelzceļš”, 2009.g.

## **Dzelzceļu vēstures cikli Latvijā**

### **Sliežu ceļu rašanās Latvijā 19. gadsimta 60. gados**

Dzelzceļu vēsturi un attīstību Latvijā ietekmē mūsu valsts ģeogrāfiskais izvietojums, kā arī mainīgā sociālpolitiskā situācija. Tikai pēc tam pasaules ekonomikas tendences un tehnikas sasniegumi. Sliežu ceļu rašanās Latvijā saistīta ar Krievijas impēriju un tās politiku 19. gadsimta otrajā pusē. Baltijas guberņas bija tranzīta tilts, kas nodrošināja lauksaimniecības eksportu un izejvielas rūpniecības attīstībai. Pirmie dzelzceļi Latvijā bija maģistrāļu posmi virzienā no A uz R ar ostām kā sliežu ceļu galamērķi. Pirmās dzelzceļu sabiedrības Baltijas guberņās veidoja vietēji uzņēmēji, piesaistot ārvalstu kapitālu. Lai izvērtētu līniju būvniecības argumentus un izprastu to virzienus, jāaplūko ne tikai Latvijas karte, bet gan visa Krievijas impērijas Eiropas daļa. Tikai šādā kontekstā var saprast, kāpēc pirmais Latvijas teritorijā ekspluatētais sliežu ceļš **Rītupe–Daugavpils (1860)**, kas bija Sanktpēterburgas–Varšavas maģistrāles posms, faktiski neietekmēja vietējās saimnieciskās dzīves attīstību. Turpretim **Rīgas–Daugavpils dzelzceļš (1861)**, ko uzbūvēja līdzās senajam tirdzniecības ceļam pa Daugavu, bija ne tikai ērtāks un lētāks ceļš uz Rīgas ostu. Dzelzceļš veicināja jaunu amatniecības un tirdzniecības centru izaugsmi, kā arī lauksaimniecības produkcijas piegādi, tas mudināja arī latviešus apgūt dzelzceļu būvniecības un ekspluatācijas prasmes. Tas bija aizsākums vietējā dzelzceļa tīkla izveidei. Turpmākajos 10 gados notika strauja jaunā transporta līdzekļa izplatība Baltijas guberņās. 1868. gadā pēc gandrīz astoņus gadus ilgas cīņas par būvniecības atļauju no Rīgas atklāja sliežu ceļu uz **Jelgavu**, tolaik rosīgo Zemgales pilsētu. 70. gadu sākumā Rīgā ostas attīstības vajadzībām uzbūvēja dzelzceļu uz **Mangaliem** un **Bolderāju**. Neaizsalstošā Liepājas osta veicināja **Liepājas–Kaišadores, Radivilišķu–Grīvas, Jelgavas–Mažeiku** dzelzceļu līniju izbūvi, attīstot dzelzceļa tīklu arī Lietuvas teritorijā. **Rīgas–Tukuma** līnijas atklāšana 1877. gadā noslēdza aktīva privātā kapitāla piesaisti un pirmo dzelzceļu būvniecības vilni Latvijā. Atklātās līnijas

799 km garumā deva impulsu pilsētu un ostu attīstībai. Pilsētās gar dzelzceļiem izauga jaunu rūpnīcu korpusi un noliktavu rajoni. Ostās izbūvēja lielus elevatorus, saldētavas un pievedceļus. Dzelzceļus sāka izmantot arī vietējie lauksaimnieki un sīkrūpnieki.

19. gadsimta izskaņā dzelzceļu politika visā Krievijā piedzīvoja pārmaiņas. Notika pārvaldes centralizācija un unifikācija, valsts sāka ieguldīt līdzekļus dzelzceļu nozares attīstībā. Latvijā pirmais par valsts naudu uzbūvētais bija **Rīgas–Pleskavas dzelzceļš** (1889). Valsts pārņēma nozīmīgākās privātās sabiedrības, lai nodrošinātu dzelzceļu racionālāku izmantošanu kā saimnieciskā tā militārā jomā. 1907. gadā Latvijas teritorijā esošo valsts dzelzceļu ekspluatācijai pastāvēja trīs pārvaldes: **Rīgas–Orlas Dzelzceļa pārvalde** (Rīgas–Daugavpils, Daugavpils–Indras, Rīgas–Jelgavas, Jelgavas–Reņģes, Rīgas–Tukuma, Rīgas–Bolderājas un Rīgas–Mangaļu līnija), **Ziemeļrietumu Dzelzceļu pārvalde** (Rītupes–Daugavpils, Daugavpils–Zemgales un Rīgas–Valkas, Abrenes–Sitas līnija) un **Liepājas–Romnas Dzelzceļa pārvalde** (Liepājas–Vainodes un Grīvas–Eglaines līnija). 1897. gadā tika atklāts pirmais šaursliežu (750 mm) dzelzceļš Latvijā no **Valkas** caur **Ipiķiem** uz **Pērnavu**; to uzbūvēja Pirmā Krievijas pieveddzelzceļu sabiedrība. Tajā pašā gadā tika nodibināta **Maskavas–Ribinskas dzelzceļa sabiedrība**, kas uzbūvēja platceļu dzelzceļu no **Maskavas** uz **Ventspili**, kas kļuva par visīsāko ceļu uz Baltijas jūras neaizsalstošajām ostām. 20. gadsimta sākumā Liepājas apvidus muižniecības izveidotā dzelzceļa sabiedrība atklāja satiksmei metru platu dzelzceļu **Liepāja–Aizpute**. Savukārt Vidzemes muižniecība līdz Pirmajam pasaules karam paspēja atklāt vēl divus pievedceļus: **Pļaviņas–Valka** un **Ainaži–Valmiera–Smiltene**. 1902. gadā tika izstrādāts projekts un sākta Rīgas mezglas pārbūve, kuras laikā atklāja jauno dzelzceļa tiltu pār Daugavu, viaduktus, vairākas preču stacijas un dzelzceļu atzarojumus. Kopējais dzelzceļa tīkla sliežu ceļu garums 1914. gadā Latvijas teritorijā sasniedza 1941 kilometru. Tā sadalījums pa reģioniem bija nevienmērīgs. Latgalē uz 100 km<sup>2</sup> zemes platības bija 3,8 km dzelzceļu, Vidzemē un Zemgalē 2,8 km un Kurzemē tikai 1,7 km uz 100 kvadrātkilometriem.

Pirmā pasaules kara laikā dzelzceļš Krievijas impērijā tika pakļauts militārajām struktūrām, tā galvenais uzdevums bija nodrošināt armijas vajadzības — karaspēka pārvietošanos, apgādi ar pārtiku, ieročiem un munīciju. Pirmo reizi pasaules vēsturē, pateicoties dzelzceļa transportam, tika veikta masveida iedzīvotāju, rūpnīcu, valsts

iestāžu, mākslas vērtību utt. vispārēja evakuācija. Vācijas karaspēks okupētajā Kurzemē un Zemgalē izbūvēja 600 mm dzelzceļa tīklus: **Ventspils–Stendes** un **Viesītes** apkārtnē. Savukārt Krievijas 12. armija savām vajadzībām Vidzemē izbūvēja 750 mm dzelzceļa līniju **Ieriķi–Gulbene–Sita** un pārbūvēja dzelzceļa līniju **Pļaviņas–Gulbene** no 750 mm sliežu platuma uz 1524 milimetriem.

Kopumā visā Latvijas teritorijā Pirmā pasaules kara laikā tika uzbūvēti 822 km sliežu ceļi. Latvijas dzelzceļa tīklā izveidojās pieci dažādi sliežu platumi — K jeb 1524 mm, N jeb 1435 mm, 1000 mm, P jeb 750 mm, L jeb 600 mm platums. Kara darbība un ilgstoša frontes līnija Latvijas pašā vidū gar Daugavu pārvērta dzelzceļus krāsmatās. Gadiem nemainīti gulšņi, nolietotas sliedes, sarautas telegrāfa līnijas, ūdensapgādes sistēmas, neremontētas lokomotīves un vagoni, saspridzināti tilti un ēkas, kurināmā un smērvielu trūkums utt. Šāda aina sagaidīja tos, kas līdz ar pirmajām Latvijas valsts pastāvēšanas dienām sāka veidot valsts dzelzceļu.

### **Latvijas valsts dzelzceļi. 1919.–1940. gads**

1918. gada novembrī pēc Latvijas Republikas proklamēšanas dzelzceļu pārvalde Latvijas teritorijā tika nodota Satiksmes un darbu ministrijai, kas sāka dzelzceļu līniju pārņemšanu no vācu okupācijas iestādēm. Liepājā tika izveidota pirmā dzelzceļu ekspluatācijas nodaļa. 1919. gada pirmajā pusē dzelzceļus Latvijā mēģināja pārvaldīt vēl trīs dažādas struktūras: t. s. Pētera Stučkas valdība Vidzemē un Latgalē bija izveidojusi LSPR Dzelzceļa pārvaldi. Andrieva Niedras valdība maijā nodibināja Dzelzceļu valdi Rīgā. Savukārt Vidzemē 14. jūnijā tika izveidota Ziemeļlatvijas Pagaidu dzelzceļu valde. 1919. gada vasarā pēc Rīgas atbrīvošanas no lielinieku varas K. Ulmaņa valdība turpināja veidot dzelzceļu pārvaldi. 19. jūlijā inženieris Gustavs Klaustiņš tika iecelts par Dzelzceļu galveno direktoru, un 5. augustā viņa vadībā darbu sāka Dzelzceļu virsvalde (Ministru prezidents Ulmanis// Satiksmes un darbu ministrijas vēstnesis (SDMV), 1919, Nr. 1.), kas līdz 1940. gada 1. septembrim pārvaldīja Latvijas valsts dzelzceļus. Valsts pārņēma visus platceļus, kā arī lielāko daļu šaursliežu dzelzceļu. Līdz 1938. gadam Latvijā pastāvēja divas privātās dzelzceļu kompānijas, kas veica pārvadājumus no Liepājas uz Aizputi un no Ainažiem uz Smilteni.

Latvijas Dzelzceļu virsvaldes administratīvās funkcijas (1919. gadā izveidoto pārvaldes iekārtu reorganizēja 1921. g. 1. nov. un atsevišķās izmaiņas veica 1931. gadā). sadalītas direkcijās: Eksploatācijas, Tehniskā, Mašīnu un materiālu, kā arī Finanšu direkcija. Galvenā direktora tiešā pakļautībā atradās Centrālā statistikas nodaļa un Veselības jeb Ārstniecības nodaļa. Visu dzelzceļa tīklu iedalīja eksploatācijas nodaļās (sākotnēji 5, no 1921. g. — 3; pastāv līdz 1931. g.), tās pakļāvās Eksploatācijas direktoram un pārzināja kustības jautājumus. Ceļu un būvju nozares pārzināšanai visu dzelzceļa tīklu sadalīja ceļu iecirkņos, ko vadīja Tehniskā direkcija. Mašīnu un Materiālu direkcija pārzināja sešus mašīnu iecirkņus un divas Galvenās dzelzceļu darbnīcas. Jautājumus, kas skāra vairākas direkcijas vai pārsniedza direktoru kompetenci, izskatīja Dzelzceļu virsvaldes padome, kuru veidoja visu direkciju direktori un vadīja galvenais direktors. Dzelzceļu galvenā direktora pienākumus līdz 1940. gadam bija pildījuši trīs izcili inženieri: Gustavs Klaustiņš (1919–1921), Kārlis Bļodnieks (1921–1924 un 1931–1940), Andrejs Rode (1924–1931).

Latvijas valsts no visa 2763 km garā dzelzceļa tīkla 1919. gada rudenī ekspluatēja tikai 928 km: Rīga–Krustpils, Krustpils–Atašiene, Rīga–Valmiera–Strenči, Rīga–Priedaine, Ieriķi–Vecgulbene, Pļaviņas–Vecgulbene, Valmiera–Ainaži, Valmiera–Smiltene, Rīga–Olaine.

Vidēji dienā katrā līnijā brauca divi vilcienu sastāvi. Novembrī izdeva pirmos pagaidu tarifus un apstiprināja pirmo Latvijas valsts dzelzceļu staciju nosaukumu sarakstu.

Līnijās nomainīja vācu valodas staciju nosaukumus. Noslēdzoties brīvības cīņām 1920. gadā, Dzelzceļu virsvalde bija atjaunojusi satiksmi faktiski visā dzelzceļa tīklā.

Dzelzceļu virsvalde organizēja ne tikai vilcienu satiksmi, pārvadājumus, bet izveidoja jaunu valsts iestādi, radīja dzelzceļu terminoloģiju latviešu valodā, izstrādāja visus nepieciešamos tehniskos noteikumus, instrukcijas un 1927. gadā Saeima pieņēma Dzelzceļu likumu. 21 darba gada laikā izveidojās jauna dzelzceļnieku paaudze, kas izglītību ieguva Latvijas mācību iestādēs. 1920. gadā Dzelzceļu virsvalde nodarbināja 7327 darbiniekus, tomēr vēl apmēram tūkstošs darbavietu bija brīvas. Trūka tādu speciālistu kā inženieri, komerc- un eksploatācijas revidenti, mērnieki, arhitekti, ārsti, mehāniķi montieri u. c. speciālisti.

Šī problēma tika atrisināta pakāpeniski, kad no bēgļu gaitām Latvijā atgriezās daudzi dzelzceļnieki, kas cariskās Krievijas laikā pēc inženiera izglītības iegūšanas tika nosūtīti darbā dažādos impērijas dzelzceļos. Dzelzceļu virsvalde izveidoja Izglītības nodaļu, kas organizēja kursus konduktoru, staciju dežurantu, telegrāfistu, kasieru, pārmijnieku, mašīnistu, vagonu sakabinātāju u. c. profesiju sagatavošanai un latviešu valodas apmācības kursus, lai dzelzceļa saimniecībā varētu lietot tikai latviešu valodu.

Jaunā dzelzceļu inženieru paaudze izauga Latvijas Universitātes Mehānikas fakultātē. Darbinieku veselības aprūpei izveidoja Centrālo dzelzceļu ambulanci un aptieku, kā arī Ārstniecības un Sanitāro daļu.

Līdz Pirmajam pasaules karam dzelzceļi Latvijas teritorijā kalpoja galvenokārt tranzīta satiksmei un bija virzīti uz ostām. 20.–30. gados Latvija zaudēja savu tranzīta un rūpnieciski attīstīta reģiona statusu. Būdamā lauksaimnieciska valsts, tā savu transporta sistēmu būvēja ne tikai ap esošo dzelzceļa tīklu, bet ieguldīja arī lielus resursus tā paplašināšanā. Dzelzceļu attīstības koncepcija balstījās uz galvenajiem mērķiem: visiem pieejama, lēta un ērta satiksme. Te gan jāpiemin, ka tā sevī ietvēra ne tikai jaunu līniju būvniecību, bet arī atbilstošu tarifu politiku, jaunu staciju un pieturas punktu atklāšanu vidēji ik pēc 9 km iepriekšējo 20–30 km vietā, kustības ātruma palielināšanu, jaunu vagonu būvi, vilcienu skaita palielināšanu u. c. Simboliska bija 1922. gada 15. maijā atklātā pirmā no jauna uzceltā dzelzceļa stacijas ēka Ķemeros, tā aizsāka plašo dzelzceļu būvniecības programmu. Atjaunojot kustību vai sākotnēji pat jaunbūvētajās līnijās stacijas mēdza ierīkot preču vagonos, tomēr dzelzceļi bija noteikuši uzdevumu nodrošināt laikam atbilstošus labus apstākļus saviem darbiniekiem un pasažieriem, būvējot modernas stacijas ēkas. Kopumā līdz 1940. gadam tika uzbūvēta 121 moderna stacijas ēka, lielākās bija Lielvārdē, Meitenē, Zemgalē, Ķemeros, Siguldā, Gulbenē, Dzērbenē, Piebalgā, Stendē, Lizumā, Dobelē, Saldū u. c. Līdzās tām būvēja arī darbinieku dzīvojamās mājas, saimniecības ēkas: preču un bagāžas noliktavas, sviesta pagrabus, preču rampas, ūdenstorņus, lokomotīvu un vagonu novietnes.

Galvenais dzelzceļu direktors Andrejs Rode 1927. gadā Finanšu ministrijas Saimniecības padomei sniedza vispusīgu satiksmes politikas raksturojumu: “Dzelzceļš ir pamats visai valsts saimniecībai, jeb noteikums bez kura zeme nevar uzplaukt. Pa dzelzceļiem piegādā izejvielas vietējai rūpniecībai, galvenais pārvadājumu priekšmets ir

kokmateriāli (60%), un Latvija ir tranzītzeme ar labām ostām. Tāpēc ir nepieciešams palielināt dzelzceļa tīklu tā, lai tas nodrošinātu satiksmi visiem Latvijas novadiem. Valsts uzdevums ir padarīt šo vajadzīgo satiksmes veidu pēc iespējas efektīvāku.”

**Liepājas–Glūdas** dzelzceļa būvvaldes nodibināšana 1925. gada 1. aprīlī aizsāka dzelzceļa līniju būvniecības programmu Latvijas valstī. Darbi 164 km garajā līnijā tika pabeigti, un satiksme atklāta 1929. gadā. Tā savienoja Kurzemi un Liepājas ostu ar galvaspilsētu. Citu iecerēto līniju būvniecības darbi aizkavējās līdzekļu trūkuma dēļ. Tomēr līdz 1940. gada vasarai ekspluatācijā tika nodoti vēl trīs platsliežu dzelzceļi: Rīga–Ērgļi (1935), Madona–Lubāna (1937) Dzirnupe (Mangaļi)–Rūjiena (1937), Pakalnieši–Kūdupe (1934) divi pievedceļi: Liepājas–Alsunga, ar atzarojumu uz Pāvilstu (1932), Sita–Rēzekne (1934), Lauku dzelzceļš no Ventspils uz Dundagu (1934), kā arī mežu dzelzceļi un atsevišķu līniju pagarinājumi vai savienojumi. Piecpadsmit gadu laikā valsts uzbūvēja 839,3 km, bet sliktā tehniskā stāvokļa pēc nojauca vairāk nekā 250 km sliežu ceļu.

Dzelzceļu attīstība un modernizācijas process skāra ne tikai līniju būvniecību. Dzelzceļu galvenie sasniegumi bija: vilcienu ātruma palielināšana, elektrisko pārmiju un signālu centralizācijas ierīkošana, jaunu staciju un pieturas punktu atklāšana. Pāravadījumos beidza lietot apvienotos preču–pasažieru vagonus. “Fenikss” rūpnīcā, Liepājas Karostas un Dzelzceļu galvenajās darbnīcās uzbūvēja jaunus pasažieru, preču un pasta vagonus. Jau 1921. gadā atjaunoja tiešo bezpārsēšanās satiksmi ar Eiropu. 1928. gada 28. maijā Dzelzceļu virsvalde saņēma Vācijā pasūtītās pirmās trīs Tk sērijas lokomotīves; tas bija aizsākums Mašīnu direkcijas izstrādātajam lokomotīvu parka atjaunošanas plānam. Līdz 1940. gadam pavisam Dzelzceļu virsvalde iegādājās vai uzbūvēja Dzelzceļu galvenajās darbnīcās 73 ( P platums (sērija Rp) — 13 gab. —4 no tām Latvijā. K platums (sērija Tk) — 20 gab. — 6 saliktas Latvijā, 11 uzbūvētas Latvijā. K/N platuma (sērijas Bt/Ct/Pt/Rt)–40 gab. (būvētas Polijā un Vācijā) Lokomotīves. Mazāk noslogotu līniju satiksmē sāka izmantot motorvagonus, sliežu autobusus un lokotraktoros.

Saimniecisku darbu veikšanai Dzelzceļu virsvalde izveidoja kokzāgētavas gulšņu, jumta skaidu, malkas sagatavošanai, galdnieku un mehāniķu darbnīcas, kurās izgatavoja tādas nepieciešamas lietas kā galdus, staciju solus, biļešu skapjus, logus un durvis ēkām. Elektromehāniskā darbnīca apkalpoja telegrāfus un telefonus, kā arī citas ierīces. Valsts

dzelzceļu ceļojumu birojs “Celtrans” veica biļešu iepriekšpārdošanu, bagāžas sūtījumu piegādi, tūrisma ekskursiju rīkošanu, vilcienu sarakstu izdošanu, izziņu sniegšanu. Lielu popularitāti ieguva viņu organizētie tūrisma jeb izklaides vilcieni.

1939./1940. gadā Dzelzceļu virsvalde bija lielākā valsts iestāde ar 13,4 tūkstošiem darbinieku, tā kustamās un nekustamās mantas kopvērtība sasniedza deviņus procentus visas tautsaimniecības, dzelzceļos nodarbināto skaits bija 35 procenti Latvijas strādājošo skaita. Kopējais ekspluatējamais valsts sliežu ceļu garums 1939. gadā bija 3223 km ar 497 pieturas punktiem un stacijām. Valmieras šaursliežu pievedceļu akcijas sabiedrībai piederēja 127 km gara pievedceļu līnija. Gada laikā dzelzceļi vidēji pārvadāja ap 3,4 miljonus tonnu preču, no kurām lielāko daļu veidoja kokmateriāli. Otra nozīmīgākā pārvadāto preču daļa bija lauksaimniecības produkti — cukurbietes, rudzi, piens, eksporta sviests, bekons, tad mākslīgie mēsli un celtniecības materiāli: akmeņi, ķieģeļi, cements, zeme, grants un dēļi. Pasažieru satiksmē 1939. gadā braucēju skaits sasniedza 16,6 miljonus. Rīga, Jūrmala un tuvākā apkārtnē veidoja 53 procentus visa pasažieru skaita, lai gan līniju garums bija tikai 10 procentus visa dzelzceļu tīkla kopgaruma. Pasažieru skaita kāpumu tuvsatiksmē veicināja Pļaujas svētki, Dziesmu svētki, teātru viesizrādes, lauksaimniecības izstādes un citi izbraucieni.

Dzelzceļu virsvaldes darbībā līdz 1940. gadam var saskatīt gan mērķtiecīgu modernas dzelzceļu satiksmes veidošanu, gan spītīgu cīņu ar ekonomiskās krīzes sekām, gan izvairīšanos no savas darbības izvērtēšanas, izmantojot valsts protekcionisma politiku. Laikā, kad strauji pieauga autotransporta konkurence, īpaši vietās, kur zemes ceļš gāja līdās dzelzceļam, un palielinājās zemes ceļu garums, kvalitāte, pieauga automašīnu skaits, aizsāktās diskusijas par dzelzceļa tīkla tālākas paplašināšanas lietderību nedeļa vēlamo rezultātu. Kā pagaidu līdzekli situācijas risināšanā Dzelzceļu virsvalde ieviesa savus autobusu satiksmes un preču autopārvadājuma pakalpojumus. Trīsdesmito gadu beigās kā nerentablākās tika minētas Abrenes–Daugavpils, Jelgavas–Reņģes dzelzceļu līnijas, Vidzemes pievedceļi un lielākā daļa 600 mm dzelzceļu. Rīgas–Rūjienas līnija savu saimniecisko efektivitāti vēl nebija sasniegusi, bet Rīgas–Jelgavas līnija kā pirmā cieta autopārvadātāju konkurencē. Vērienīgie jaunu līniju būvniecības projekti palika tikai uz kartes. Bez jau aizsāktajiem Rīgas–Kārsavas un Kuldīgas–Tukuma dzelzceļiem vēl bija iezīmēti Ludza–Dagda–Skaista; Līvāni–Preiļi–Feimaņi–

Bukmuiža; Eglaine–Subate–Akniste–Viesīte–Skaistkalne–Bauska; Aizpute–Kuldīga–Stende. Iesākts bija modernas Rīgas stacijas ēku un sliežu ceļu pārbūves projekts, kā arī apspriesta ideja par piepilsētas satiksmes elektrifikāciju.

### **Latvijas dzelzceļi Otrā pasaules kara laikā 1939.–1945. gadā**

17. jūnija agrā rītā sākās Latvijas valsts okupācija, kurai sekoja padomju režīma ieviešana. Sovjetizācija skāra arī Latvijas dzelzceļu. 8. jūlijā Augusta Kirhenšteina valdības satiksmes ministrs Jānis Jagars par Dzelzceļu virsvaldes galveno direktoru iecēla Alfrēdu Spilleri, bijušo lokomotīvu depo darbinieku. Līdzšinējais galvenais direktors Kārlis Bļodnieks tika atbrīvots no pienākumu pildīšanas. Tam sekoja pārējo direktoru un zemāka līmeņa dzelzceļa darbinieku atbrīvošana no amata. Viņu vietā stājās no PSRS dzelzceļu pārvaldēm atsūtīti speciālisti.

Latvijas okupācijas valdība 26. augustā izpildīja rīkojumu likvidēt Satiksmes ministriju un dzelzceļu nodeva PSRS Satiksmes ceļu Tautas komisariātam (SCTK). Latvijas valsts dzelzceļi bija likvidēti. 1. septembrī darbu sāka PSRS SCTK “Latvijas dzelzceļš” ar pārvaldi Rīgā. Jaunais uzņēmums ar piecām nodaļām Rīgā, Daugavpilī, Gulbenē, Jelgavā un Liepājā kļuva par vissavienības pakļautības uzņēmumu. Par dzelzceļa priekšnieku iecēla Andreju Vorobjovu, bijušo Kirova dzelzceļa priekšnieku. Sākot ar 1. oktobri, dzelzceļā lietoja divas valodas — latviešu un krievu. 19. oktobrī tika sākta “Latvijas dzelzceļa” sistēmas reorganizācija atbilstoši padomju dzelzceļa pārvaldei. Līdz novembra vidum bija izveidoti visi dienesti un daļas, ieviests plānveida pārvaldījumu grafiks, noteikumi, tehniskās prasības un normas.

1941. gada 14. jūnijā uz Sibīriju līdz ar tūkstošiem Latvijas iedzīvotāju deportēti vairāki simti dzelzceļnieku, kuru vidū gandrīz visu lielāko staciju priekšnieki, virsvaldes darbinieki, arī ceļu strādnieki, parasti kantora darbinieki. Dzelzceļnieki, kas bija iesaistīti Dzelzceļu aizsargu pulkā, Dzelzceļnieku biedrībā vai kādā citā sabiedriskā organizācijā, tika apcietināti jau 1940. gadā. Dažus gadus vēlāk, 1944. gadā, mainoties vācu un padomju okupācijas varai, vairāki simti ievērojamāko Latvijas dzelzceļu darbinieku aizgāja no dzelzceļu dienesta un devās emigrācijā. Tā tika iznīcināta neatkarīgās Latvijas laika dzelzceļa inženieru paaudze.



Pēc nacistiskās Vācijas armijas iebrukuma divās kara darbības nedēļās frontes līnija pārvēlās pāri Latvijai. Padomju karaspēks atkāpjoties izveda gandrīz visu dzelzceļu ritošo inventāru, uzspridzināja tiltus, staciju ēkas. 1. jūlijā bijušie Latvijas dzelzceļu darbinieki Rīgā atjaunoja Latvijas Dzelzceļu virsvaldi. Okupācijas vara izveidoja Kara lauku dzelzceļa direkciju, *Feldeisenbahndirection (FBD4)*, kas norādīja nepieciešamo kustības grafiku, ešelonu formēšanu armijai, kā arī uzraudzīja preču iekraušanu un izkraušanu. 22. augustā dzelzceļa vadību pārņēma Ziemeļu galvenā pārvalde 1 *Haupteisembahndirection Nord (HBD)* un izveidoja Dzelzceļu direkciju *Eisenbahndirection (EBD2)*.

Līdz 1943. gada vasarai dzelzceļā līdztekus darbojās vācu un latviešu līniju personāls. Satiksmes nozari no latviešu puses pārzināja Latvijas Satiksmes ģenerāldirektors. Izveidojot Valsts satiksmes direkciju 1 *Reichsverkehrsdirection Riga (RVD)* ar centru Rīgā, apvienoja Latvijas, Igaunijas un Lietuvas dzelzceļus un līnijās nodibināja pārvaldes pēc Vācijas parauga. Visus vadošos amatus turpmāk ieņēma tikai vācieši.

Vācu okupācijas laikā platsliežu dzelzceļa līnijas pārbūvēja 1435 mm sliežu platumā, paplašināja Čiekurkalna, Zemitānu, Šķirotavas, Jelgavas, Daugavpils, Rēzeknes staciju. Uzbūvēja jaunus lokomotīvu apgrozības un pamata depo, auto un vagonu remonta darbnīcas, ūdens apgādes un citas dzelzceļa ierīces. Vairākās dzelzceļa līnijās ierīkoja otru sliežu ceļu. 1944. gada septembrī un oktobrī karaspēks evakuēja Valsts satiksmes direkciju, līniju darbiniekus un tehniku uz Kurzemi, pēc tam tālāk uz Vāciju. Dažās līnijās uzspridzināja stacijas ēkas un uzara vai uzspridzināja sliežu ceļus. 1945. gadā, nostiprinoties Kurzemes katlā, armija turpināja aktīvi izmantot tur esošos dzelzceļus, tostarp 1944. gada decembrī atklāto Liepājas–Alsungas–Ventspils dzelzceļa līniju.

### **Latvijas dzelzceļa izveidošana un attīstība PSRS 1945.–1991. gadā**

Sarkanā armija Latvijas teritorijā ienāca 1944. gada vasarā. Līdz ar viņiem dzelzceļu militārās remonta un ekspluatācijas vienības: Dzelzceļa atjaunošanas darbu pārvaldes, *VBPP — Управление военно-восстановительных работ* Armijas

ekspluatācijas nodaļas, ВЭО — *Военно-эксплуатационное отделение*. Īpašās rezerves lokomotīvu kolonnas, ОРПК — *Паровозная колонна особого резерва*.

lokomotīvu remonta kolonnas u. c. Šo struktūru darbu koordinēja Latvijas dzelzceļa atjaunošanas operatīvā grupa. Tās uzdevums bija sagatavot dzelzceļa tīkla nodošanu “Latvijas dzelzceļa” pārvaldei, kas darbību Latvijā atjaunoja 1944. gada 5. oktobrī priekšnieka Andreja Vorobjova (1940–1947) vadībā.

Dzelzceļa līniju pārņemšana no militārās ekspluatācijas vienībām notika ātri. Lai arī padomju laika literatūrā minēti milzīgi dzelzceļa tīkla postījumi, jau 1945./1946. gada ziemā satiksme notika visās līnijās, izņemot Rīgas–Rūjienas un Rīgas–Ērgļu līnijā. “Latvijas dzelzceļš” 1946. gada jūlijā kopā ar Ļeņingradas un Igaunijas dzelzceļu tika iekļauts ZR dzelzceļa apgabalā. Tā paša gada 13. novembrī tika izdots jauns rīkojums, kas noteica “Latvijas dzelzceļa” pārvaldes struktūru. Dzelzceļu vienpersoniski vadīja priekšnieks (Anatolijs Bondarenko, 1947–1953), pārvaldē ietilpa Kravu un pasažieru darba kustības, Vilces un ritošā sastāva, Ceļu un būvju, Sakaru un signalizācijas dienests, Kadru, Darba algas daļa, Plānu, Finanšu, Kara, Galvenās grāmatvedības daļa, Operatīvo ziņojumu un informācijas, Juridiskā, Kontroles un Galvenā inspektora grupas, kā arī Sūdzību birojs. Viss dzelzceļa tīkls sadalīts sešās nodaļās: Rīgas (1944–1992), Daugavpils (1944–1951, 1954–1992), Gulbenes (1944–1949), Jelgavas (1944–1986), Liepājas (1946–1954), Rēzeknes (1944–1954). Nodaļas vadīja staciju darbu, kustību līnijās, vagonu un lokomotīvu depo, ceļu un sakaru distances, materiāli tehniskās noliktavas. Politiskās nodaļas un Komunistiskā partija, kā arī Dzelzceļa transporta strādnieku arodbiedrība audzināja un iedvesmoja sociālistiskās sacensības cīņām, veica personāla atlasīšanu, politisko izglītošanu un uzraudzību.

Pirmais mēģinājums apvienot Latvijas, Lietuvas un Igaunijas dzelzceļu bija 1953. gada 14. maijā. “Baltijas dzelzceļš” pastāvēja tikai trīs gadus, 1956. gada 19. aprīlī to sadalīja atpakaļ. 20. gadsimta 60. gados apvienoja Padomju Savienības dzelzceļu pārvaldes, lai likvidētu pārāk lielo sadrumstalotību un uzlabotu saimnieciskā darba efektivitāti. 1963. gada 14. februārī izveidoja “Baltijas dzelzceļa pārvaldi”, ko vadīja dzelzceļa priekšnieki: Nils Krasnobajevs (1953–1977), Ivans Makarenko (1977–1981), Ivans Jemecs (1981–1988), Oļegs Mošenko (1988–1991). Ar padomdevēja tiesībām pārvaldē darbojās padome tehniski ekonomiskajos jautājumos. Pārvaldes administratīvajā

struktūrā ietilpa dažāda veida dienesti: Ceļu, Civilbūvju, Lokomotīvu saimniecības, Vagonu saimniecības, Signalizācijas un sakaru, Kustības, Elektrifikācijas un energo saimniecības, Finanšu un Pirmais dienests, kā arī Tehnikas, Kapitālās celtniecības, Kadru, Mācību iestāžu, Darba, Statistikas u. c. daļas. Ārstniecības un sanitārajam dienestam, Celtniecības montāžas trestam, Projektēšanas kantorim, Dzelzceļnieku apgādes kantorim, Informatīvajam un skaitļošanas centram bija sava bilance. Dzelzceļš bija sadalīts septiņās nodaļās—Rīgas, Jelgavas, Daugavpils, Kaļiņingradas, Igaunijas, Viļņas un Šauļu. Dzelzceļa nodaļas kļuva par galveno darba organizēšanas struktūru: vadīja staciju darbu, lokomotīvu un vagonu depo, ceļu distances, signalizācijas un sakaru distances, ēku un būvju distances, energo apgādes iecirkņus. Šāda pārvaldes sistēma ar atsevišķām izmaiņām saglabājās līdz pat 1989. gadam, kad samazināja nodaļu funkcijas.

Sociālisma celtniecības laikā dzelzceļi Latvijā ieguva tipiskus padomju dzelzceļu sistēmas vaibstus. 1950. gada 15. jūlijā atklājot elektrificēto Rīga–Dubulti dzelzceļa posmu, sākās pāreja uz elektrisko vilci piepilsētas satiksmē. Kustībai izmantoja RVR būvētos elektrovilcienus Sr, Sr3, no 1962. gada vasaras ER2. Līdz 1992. gadam elektrificēti sliežu ceļi no Rīgas uz Tukumu, Aizkraukli, Jelgavu, Skulti un Ropažiem 270,7 km garumā, kas, salīdzinot ar 2350 km garu kopējo sliežu ceļu tīklu, ir ļoti maz. Pēckara laikā lokomotīvu saimniecībā izplatītākās bija vācu 52. un 57. sērijas, padomju Su un L sērijas tvaika lokomotīves, kas kalpoja līdz pat 80. gadiem. No 1957. gada “Latvijas dzelzceļā” manevru darbos sāka izmantot dīzeļvilci. Tikai 1963. gadā “Baltijas dzelzceļa” Zaslauka depo saņēma pirmo pasažieru dīzeļlokomotīvi TEP60 vilcienu vešanai uz brālīgajām padomju republikām. RVR būvētie dīzeļvilcieni DR1 Latvijā sāka kursēt kopš 1964. gada. Tvaika lokomotīvu norieta laiks bija septiņdesmitie gadi. Tās nomainīja spēcīgās dīzeļlokomotīves TE3, M62, ČME3.

Šaursliežu dzelzceļa laiks beidzās 20. gadsimta 70. gados. Pirmā pasaules kara laikā radušās un uzticīgi kalpojušās līnijas neizturēja autotransporta konkurenci kā pasažieru, tā preču pārvadāšanā. Savu darbību saglabā tikai Gulbenes–Alūksnes dzelzceļa līnija.

Līdz ar Latvijas forsētu industrializāciju dzelzceļā sākās jaunāku tehnoloģiju ieviešana, sliežu ceļu piemērošana smagajiem preču vilcieniem. Maģistrālajās līnijās ierīkoja autobloķēšanas un dispečersistēmu, sāka rokas pārmiju nomaiņu pret

elektriskajām, ritošajam sastāvam ierīkoja rullīšu gultņus, autosakabi, lokomotīvu signalizāciju, automātisko bremžu sistēmu, ieviesa radiosakarus. Tomēr tas viss nenovērsa arī nelaiemes gadījumus un avārijas. 1976. gada 16. februārī notika 20. gadsimta lielākā dzelzceļa katastrofa Latvijā. Pie Juglas stacijas ātrvilciens Ļeņingrada–Rīga sadūrās ar manevrējošām lokomotīvēm. Bojā gāja vairāk nekā 50 cilvēku. Plašsaziņas līdzekļi par šo notikumu klusēja.

Pārvadājumu apjoms dzelzceļā ar katru gadu pieauga. Prioritāte bija kravu vilcienu kustībai. No Latvijas izvedamo preču klāstā dominēja jaunajos rūpniecības uzņēmumos saražotais: ķīmiskās un vieglās rūpniecības izstrādājumi, lauksaimniecības mašīnas, radioaparāti, telefonu stacijas, mērinstrumenti, dzinēji, cements, ķieģeļi, drenu caurules, minerālmēsli, pārtikas produkti, zivis, audumi, mēbeles u. c. Ieveda galvenokārt melno un krāsaino metālu, rūdu, lauksaimniecības mašīnas, ķīmiskās un vieglās rūpniecības izejvielas, ogles. 20. gadsimta pēdējos gadu desmitos galvenās pārvadājamās preces bija: naftas produkti, ķīmiskās vielas, metāli, graudi un ogles. Atsevišķu kravu grupu veidoja armijas bāzu apgāde. Dzelzceļi bija Latvijas PSR industrializācijas stūrakmens un nodrošināja PSRS eksportu caur Rīgas un Ventspils ostu. Visas lielākās rūpnīcas ierīkoja pie dzelzceļiem, no kuriem izbūvēja pievedceļus. Tā veidojās t. s. rūpnieciskie dzelzceļi ar savu sliežu tīklu, personālu un ritošo sastāvu. Lielākie pievedceļi bija tādiem uzņēmumiem kā “Liepājas metalurģis”, Brocēnu cementa un šīfera kombināts, VEF, RVR. 70. gados Ventspils kļuva par PSRS kālija sāls un naftas produktu eksporta ostu, Rīga osta specializējās konteineru pārvadājumos.

Padomju režīma laikā pastāvēja regulāra pasažieru satiksme ar Maskavu, Ļeņingradu (Sanktpēterburgu), Minsku, Kijevu, Harkovu un citiem PSRS rūpniecības un kultūras centriem, bet tika pārtraukta tiešā satiksme ar Eiropu, kuru daļēji atjaunoja 70. gados. Dzelzceļa līnijās kara laikā sagrauto ēku vietā uzbūvēja jaunas tipveida stacijas ēkas (Rēzekne I un II, Daugavpils, Cēsis, Valmiera, Sigulda, Limbaži, Ogre, Taurupe u. c.). Izņēmums bija jaunā Rīgas Centrālās pasažieru stacijas ēka, Majoru, Dubultu stacija.

Laikmeta neatņemama sastāvdaļa bija dzelzceļa sociālās jomas attīstība. Lai nodrošinātu speciālistu vajadzības, dzelzceļš būvēja un uzturēja savu dzīvojamo māju fondu, slimnīcas, poliklīnikas, ēdnīcas, atpūtas bāzes, sanatorijas, bērnudārzus, skolas. Tāpēc iegūt norīkojumu darbam “Baltijas dzelzceļā” bija prestiži. 1991. gadā “Baltijas

dzelzceļa” Latvijas nodaļās strādāja vairāk nekā 23 tūkstoši darbinieku, “Latvijas dzelzceļš” bija vienotā PSRS maģistrāļu tīkla sastāvdaļa, kas nodrošināja nepārtrauktu transporta kustību.

### **Latvijas dzelzceļa atgūšana un valsts a/s “Latvijas dzelzceļš” nodibināšana 1991.–1992. gadā**

Latvijas Republikas Augstākā padome 1990. gada 4. maijā pieņēma Neatkarības deklarāciju, tomēr dzelzceļa pārņemšana no vissavienības pakļautības sākās tikai pēc puča 1991. gada augustā. Bija atjaunota Satiksmes ministrija, kas 1991. gada 26. augustā vissavienības uzņēmumu īpašumus pasludināja par LR valsts īpašumu un pārvaldes funkcijas attiecībā uz dzelzceļu pārņēma Dzelzceļa departaments. 2. septembrī satiksmes ministrs Jānis Janovskis ar pavēli Nr. 99 nodibināja valsts uzņēmumu “Latvijas dzelzceļš”, kas uzskatāms par 1919. gadā dibinātās Dzelzceļu virsvaldes darba turpinātāju. Par tā pirmo priekšnieku kļuva Staņislavs Baiko. 4. septembrī Satiksmes ministrija izveidoja Dzelzceļa pārņemšanas komisiju, kurā Latviju pārstāvēja SM Dzelzceļa departamenta direktors Edvīns Lazdiņš, Galvenās ekonomikas pārvaldes priekšnieks V. Nazarovs, “Latvijas dzelzceļa” priekšnieks Staņislavs Baiko, Rīgas dzelzceļa nodaļas priekšnieks Mihails Jagodkins. 1992. gada 1. janvārī dzelzceļu nodošanas process noslēdzās un “Baltijas dzelzceļš” beidza pastāvēt. Latvijas valsts saņēma atpakaļ 2364,1 km garu dzelzceļa tīklu un 23 tūkstošus darbinieku, kas līdz tam pakļāvās padomju dzelzceļa pārvaldes sistēmai.