

LATVIJAS DZELZCEĻI
1919-1940 (II DAĻA)

UN
1941-1945

L.Dz.C. publicējuma "Dzelzceļnieks Trīmdā" specializdevums

414 Scott Ave.
Sanford, Florida 32771
U.S.A.

16442+

50
S. G. Smith
14. 6. 80

L
65

98-5
33

LATVIJAS DZELZCEĻI 1919 - 1940 (II DAĻA) UN 1941 - 1945

V ē s t u r i s k s a p s k a t s

inž. Jāņa Stakles,
agr. Latvijas dzelzceļu ekspluatācijas direktora,
sakārtojumā

L A T V I A N S T A T E R A I L R O A D S
1919 --- 1940 (Part II) and
1941 --- 1945

A historical revue compiled by Janis Stakle, C.E.
former chief superintendent of Latvian state railroads.
(in Latvian language)



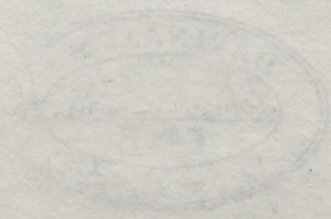
Published by:
"DZELZCELNIEKS TRIMDA" (Railroadman in exile)
The bulletin of the Central Organization of former
Latvian railroadmen, 1979.

414 Scott Ave., Sanford, Florida 32771 U.S.A.

D
B-1
L-2

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA

0302019194



ar savu budžetu, tie ražoja mantas, kuru pašizmaksa iznāca stipri zem tām cenām, par kurām brīvā tirgū šīs mantas bija pērkamas.

Turpmāk, II daļā tiek apskatīti Latvijas dzelzceļu komerciālie uzņēmumi, kā: ceļojumu birojs "Ceļtrans", dzelzceļu autobusu satiksme un dzelzceļu preču autotransports. Šie uzņēmumi bija nepieciešami lai valsts apjomā apvienotu visu Latvijas transportu vienā sistēmā un, racionalizējot to, sagādātu iedzīvotājiem vislielākās iespējamās ērtības satiksmes un transporta ziņā. Tālāk ir apskatīts Latvijas dzelzceļu apbūvēšanas temps, pievienojot dažus foto attēlus no tiltiem un ēkām, kas celtas vispārējā brīvās Latvijas celtniecības laikmetā. Iedziļinoties uzrādītos skaitļos un attēlos, varam redzēt cik daudz būvētāju, amatnieku un strādnieku enerģijas un talanta spēju ir ticis tanīs iemūžināts. Par nožēlošanu, telpas trūkuma dēļ, grāmatā varēja tikt ievietota tikai maza daļa no foto attēliem.

Beidzot vēl tiek sniegts vēsturisks atskats par Latvijas dzelzceļu Ārstniecības nozari, kura arī uzskatama par vienu no galvenajiem sasniegumiem šinī isā laika sprīdī.

Latvijas dzelzceļu vēsture nebūtu pilnīga, ja tanī netiktu pieminēta viņu varmācīgā nolaupīšana un izpostīšana no Latvijas zemes okupantiem pa 3 lāgiem - laikā no 1941. gada līdz 1945. gadam un vēlāk. Notikumi šinī laikā attēloti, galvenokārt, pēc aculiecinieku rakstiskām liecībām un dokumentētiem faktiem. Mūžīgi lai ir pieminēti tie agrākie Latvijas dzelzcelnieki, kuri, turēdamies pie sava dienesta (sk. lpp. 42 un 43 uzrādīto sarakstu, kā arī citus, kuru vārdi nebija zināmi) un caur neaprakstāmām pārestībām - deportācijās un vēlāk Sibīrijas vērgu nometnēs - zaudējuši savas dzīvības. Paliek žēl, ka, no latviešu tautas 8 simts gadu ilgās vēstures, tikai 22 gadi bija veltīti tās labklājības un kultūras izveidošanai, gūstot laimi pašai savā zemē.

Beigās izsakam sirsnīgu pateicību Konstantīnam Ozoliņam kungam, Zviedrija Vesterozas pilsētas bibliotēkas latviešu nodaļas pārzinim, par palīdzību abu šo grāmatu sastādīšanā, sniedzot izkopējumus no turienes bibliotēkā esošās grāmatas "Latvijas Dzelzceļi", Virsvaldes 1938. gada izdevuma.

Inž. J. Stakle
"Dzelzceļnieks Trimdā"
redaktors-izdevējs.

S A T U R S

L A T V I J A S D Z E L Z C E Ļ I 1919-1940 (II DAĻA)

Lpp.

PALĪGUZŅĒMUMI

GALVENĀS DZELZCEĻU DARBNĪCAS	1
" " 1. Liepājā	1
" " 2. Daugavpilī	3
3. Darbnīcu organizācija un gūtie sasniegumi	4
TILTU BĀZES UN SLIEŽU METINĀŠANAS DARBNĪCAS	7
KRUSTEŅU UN PĀRMLJU DARBNĪCA	9
REMONTDARBNĪCA	9
ZĀĢĒTAVA	10
DZELZCEĻA TIPOGRĀFIJA	13
CEĻOJUMU BIROJS "CEĻTRANS"	14
DZELZCEĻU AUTOBUSU SATIKSME	16
DZELZCEĻU PREČU AUTOTRANSPORTS	19

BŪVES UN ĒKAS 21

TILTI UN CAURTEKAS	21
JAUNCELTĀS STACIJU ĒKAS UN PĀRĒJĀS CIVILBŪVES	25

ĀRSTNIECĪBAS NOZARE 33

LATVIJAS DZELZCEĻU SASNIEGUMI UN ZAUDEJUMI

LAIKĀ NO 1940.g. LĪDZ 1945.g.

1. Latvijas dzelzceļu stāvoklis 1940.gada sākumā	35
2. Latvijas dzelzceļi laikā no 1940.gada jūlija līdz 1941. gada jūlijam	36
3. Latvijas dzelzceļi laikā no 1941.gada jūlija līdz 1945.g.	45

P A P I L D I N Ā J U M I

DZELZCEĻI LATVIJĀ PĒC 1944.GADA 1.OKTOBRA	54
BALTIJAS DZELZCEĻA SCHEMA 1975.gadā.	58
SASPRIDZINĀTIE DAUGAVAS DZELZS TILTU PĀRLAIDUMI PIE RĪGAS PĒC VĀCU ATKĀPŠANĀS 12.OKTOBRĪ 1944.gadā. Uzņēmums	59

PASTA TRANSPORTS PA LATVIJAS DZELZCEĻIEM

<u>Pasta iestādes</u>	60
-----------------------	----

* * *

par Liepājas dzelzceļu galveno darbnīcu direktoru. Šāds panākums kuratorijas darbībā bija liels ieguvums, jo ar to bija radīta iespēja ierobežot darbnīcu militārās vadības rīcības brīvību un aizkavēt darbnīcu inventāra, materiālu un remontā esošo lokomotīvu un vagonu evakuāciju. Kuratorijas darbību lielā mērā sekmēja Sabiedroto valstu - Anglijas, ASV un Francijas - misiju morāliskais atbalsts. Dzelzceļu kuratorija noturēja daudzas apspriedes, kurās decembra mēneša beigās piedalījās arī Satiksmes ministrijas pārstāvis K. Bļodnieks, vēlākais dzelzceļu galvenais direktors. Kuratorijas turpmākā darbība koncentrējās ap darbnīcu pārņemšanas sagatavošanu. Bija jāpārbauda, jāuzskaita un jānoceno darbnīcu inventārs un materiāli. Darbnīcu pieņemšana notika 1919.g. 13. janvārī. Pieņemšanai nozīmēja komisiju kuratorijas priekšsēdētāja vadībā.

Līdz ar Liepājas galvenajām darbnīcām Latvijas dzelzceļi ieguva 12 lokomotīves un 27 vagonus, 174 dažādas darba mašīnas, 150 tonnu dzelzs un citu materiālu, 144 riteņpārus, 46 riepas, 50 asu, 21 riteņu centru un 22,200 pozīciju dažādu apmēru apstrādātu koka materiālu, noderīgu vagonu remontam.

Pēc galvenā darbnīcu pārņemšanas Liepājas dzelzceļu mezglā radās divas varas: darbnīcas pārvaldīja kuratorija, bet lokomotīvu depo, staciju un vilcienu kustību vadīja vācu okupācijas iestādes.

Kaldinot dažādus tumšus plānus pret Latvijas Pagaidu valdību, okupācijas vara vilcinājās visu dzelzceļu mezglu nodot dzelzceļu kuratorijai. Politiskā atmosfēra tanī laikā bija tik sabiezēta, ka lokāli varas akti varēja uzliesmot katru brīdi.

Ienaidniekam uzmācoties Rīgai, Latvijas Pagaidu valdība 1919.g. janvāra sākumā savu sēdekli pārcēla uz Liepāju. Šādā sarežģītā pārejas laikā bija no jauna jārada Liepājas galveno darbnīcu organizācija. Sekmīgai priekšdarbu veikšanai darbnīcas uz 2 nedēļām slēdza. Stājoties pie darbnīcu lietu kārtošanas, bija jāatzīst, ka okupācijas pārvalde darbnīcas vadījusi ļoti nolaidīgi. Sajaukto priekšmetu un materiālu izšķirošanai darbnīcās vajadzēja 3 mēnešu laikā nodarbināt 50 strādniekus. Pilnos apmēros darbnīcās atjaunoja darbus 1919.g. 5. februārī ar 566 darbiniekiem.

Uzsākot darbību, darbnīcās iedalīja šādas nodaļas un birojus:

1. L o k o m o t ī v j u nodaļa ar katlu un cauruļu labošanas apakšnodaļu.
2. M e c h a n i s k ā nodaļa ar darbarīku, elektrotehnisko, apkures, ūdensvadu, bronzas lietuves un riteņu apakšnodaļām.
3. S m ē d e ar vara kalēju apakšnodaļu.
4. V a g o n u nodaļa ar krāsotāju, sedlinieku, skārdnieku un galdnieku apakšnodaļām.
5. G a l v e n ā m a t e r i ā l u noliktava.
6. G r ā m t v e d ī b a ar alguaprēķināšanas un materiālu norēķinu darbvedībām.
7. T e c h n i s k a i s birojs.
8. K a n c l e j a ar personāla biroju.
9. A m b u l a n c e.

Pilnos apmēros darbnīcas bija nodrošinātas 4 mēnešiem ar lokomotīvu un vagonu remontdarbu. Pirmā lokomotīve, kuru izlaboja pārņemtajās Liepājas galvenajās darbnīcās, bija 0-3-0 tanklokomotīve (Tn 201), un liels bija okupācijas varas pārsteigums, kad lokomotīve ar uzrakstu - Latvijas dzelzceļi - parādījās Liepājas dzelzceļu mezglā.

1919.g. 5. martā Liepājas galvenās darbnīcas pārņēma Satiksmes ministrija, un līdz ar to izbeidza savu darbību dzelzceļu kuratorija.

Liepājas galveno dzelzceļa darbnīcu pieņemšanai darbam derīgā stāvoklī bija liela nozīme nevien Latvijas dzelzceļiem, bet arī valsts aizsardzībā. Darbnīcām piekrita svarīgs uzdevums - bruņotā vilciena "Kalpaks" būve, kam 1919.g. novembrī, Bermonta uzbrukuma laikā, Liepājas aizstāvēšanā bija izcila nozīme.

Vēlākajos Latvijas dzelzceļu pastāvēšanas 20 gados Liepājas galveno darbnīcu tehniskā iekārta tika lielā mērā uzlabota. Pilnīgi tika pārkārtota un parlabota riteņu nodaļas iekārta, tika paplašināta mehāniskā nodaļa, uzstādot jaunas darba mašīnas un tika uzbūvēta jauna moderna rūdītava. Lokomotīvu nodaļā tika izbūvēta katlu smēde, vagonu nodaļā - sedlinieku darbnīca. Uzbūvēja arī jaunu ambulanci, kā arī uzcēla plašu jaunu vagonu remonta ēku. Darbnīcu kopējās teritorijas platība bija 81,000 m², bet apbūvētās teritorijas platība - 25,000 m².

2. Dzelzceļu galvenās darbnīcas Daugavpilī.

Latvijas dzelzceļi savā sākumā saņēma ritošo inventāru pa daļai uz miera līguma, pa daļai kā pamestas lokomotīves un vagonus. Kārtīgā darba stāvoklī tie nesaņēma nevienu lokomotīvi un to nelielais skaits bija tādā stāvoklī, ka ar lielām grūtībām un aprobežotos apmēros varēja atjaunot kustību uz dzelzceļiem. Ap 90% iegūto lokomotīvju prasīja pamatremontu ar degtuvju un citu atbildīgu daļu atjaunošanu. Šķirotavas depo - tā sauktā "lokomotīvju kapsēta" - 1922.gadā stāvēja dikā pāri par 100 šādu lokomotīvju. Tanī laikā vienīgi Liepājas galvenās darbnīcās varēja droši izdarīt sākus lielus remontdarbus, bet tās ar darbiem bija pārslogotas. Kustības apmēriem pieaugot, radās nepieciešamība ātrāki likvidēt "lokomotīvju kapsētu". 1922.gada septembrī Satiksmes ministrija nolēma atļaut firmai "Franke Werke" izbūvēt un iekārtot mechanisku fabriku Daugavpils dzelzceļa ēkā, ar dzelzceļu Virsvaldes piedalīšanos projektētā uzņēmumā. Projekta izvešana dzīvē tomēr nepiepildījās. Jau 1922.g.decembrī kapitāls, ar kuru rikojās uzņēmēja firma, sakarā ar Vācijas markas kursa ātro krišanu, tādā mērē samazinājās, ka firma bija spiesta atteikties no fabrikas ierīkošanas un ar 446,562 Holandes guldeņiem iepirkās mašīnas piedāvāja virsvaldei par 240,000 guldeņiem. Pēc vispusīgas un rūpīgas pārbaudes firmas piedāvājums Satiksmes ministrijai bija pieņemams. Saskaņā ar 1923.g.19.janvarī noslēgto līgumu Daugavpils galvenajām dzelzceļu darbnīcām iegādāja darba mašīnas un ierīces par 86,233 zelta dolāriem. Dzelzceļu Virsvalde patstāvīgi stājās pie Daugavpils galveno darbnīcu atjaunošanas. Pretēji Liepājas darbnīcām, Daugavpils darbnīcas ienaidnieks atkāpjoties bija izpostījies: inventārs evakuēts, ēkas pa daļai nodedzinātas, pa daļai sagrautas. Vispirms atjaunoja čugūna lietuvi, lai pirmām kārtām būtu iespējams iecirkņu darbnīcas apgādāt ar čugūna lējumiem. Darbnīcu atklāšana notika 1923.g.12.maijā, izlejot pirmos čugūna lējumus. Citu nodaļu atjaunošana prasīja vēl ilgāku laiku, un 1924.g.beigās, pēc galveno korpusu atjaunošanas, darbnīcas jau strādāja pilnos apmēros. Četras ēkas - krāsotavu, čugūna tīrītavu, skolas darbnīcu un galveno noliktavu, pakāpeniski atjaunoja līdz 1935.g.rudenim. Pirmo lokomotīvi darbnīcas izlaida no remonta 1924.g. 5.martā. Kā Daugavpils darbnīcu priekštece bija Rīgas galvenās darbnīcas, kuras, pēc "Vairoga" fabrikas nodibināšanas, pārcēla uz Daugavpili.

Daugavpils galvenajām darbnīcām bija šādas nodaļas(1935.g.):

1. Lokomotīvju remonta un montāžas nodaļa ar elektriskās autogēnas metināšanas darbnīcām.
2. Katlu remonta nodaļa ar cauruļu un vara kalēju darbnīcām un saspīsta gaisa staciju.
3. Mehāniskā nodaļa ar virpotavu, rūdītavu, lokomotīvju un vagonu riteņu remonta nozari, centrālās apkures staciju, darbarīku darbnīcu, ūdensvadu darbnīcu, un gāzes ģenerātoru staciju.
4. Vagonu nodaļa ar galdnieku, skārdnieku, Vestinghauza bremzes, krāsotavas un koku apstrādāšanas darbnīcām un koku zāģētavu.
5. Smēde ar atsperu darbnīcu.
6. Čugūna lietuve ar bronzas un baltā metāla lietuvi, veiduļu galdniecību un veiduļu noliktavu.
7. Materiālu nodaļa ar galveno materiālu noliktavu
8. Ugunsdzēsības nodaļa ar ugunsdzēsības rīku glabātuvi.
9. Kancleja ar personāla biroju.
10. Grāmatvedība ar pasūtījumu, inventāra un algas aprēķinu darbvedībām un kasi.
11. Tehniskais birojs
12. Ambulance.

Darbnīcu teritorijas kopējā platība bija 104,000 m², bet apbūvētās teritorijas platība bija - 38,130 m².

Darbnīcas uzsāka savu darbību ar 41 darbinieku - čugūna lietuvē. Darbībai paplašinoties pārējās nodaļās, darbinieku skaits pakāpeniski pieauga līdz 730(1935.g.)

Mašīnu un materiālu direkcija, rūpēdamies par darbinieku kadra izglītības līmeņa, ka arī darba kvalitātes pacelšanu, 1929.g.pie Daugavpils galvenajām darbnīcām noorganizēja Dzelzceļu tehnisko skolu, kas darbojās uz sevišķa nolīguma pamata starp Satiksmes un Izglītības ministrijām*).

*) Sk. "Dzelzceļnieks Trimdā" Nr.7, lpp.1-7

Kā ļoti svarīga bija atzīmējama 1934.gadā izdarītā Materiālu apgādes reorganizācija - galveno materiālu noliktavu pievienošana galvenajām darbnīcām. Ar to tika panākta darbības vienakāršošana, lieku formalitāšu atmešana un, pateicoties drīzākai materiālu piegādei, darba gaitas paātrināšana.

Galveno darbnīcu darbības raksturošanai atzīmējams, ka pēc 1937./38. gada pārskata šo uzņēmumu bilances noslēdzās: Liepājas darbnīcās ar Ls 3,396,687, Daugavpils - ar Ls 2,946,238, bet apgrozības bilance tanī pašā laikā uzrādīja Liepājas darbnīcās - Ls 23,398,861 un Daugavpils - 19,382,469. Darbnīcu iekārtā un ēkās ieguldītais kapitāls bija: Liepājas darbnīcās apmēram - Ls 3,410,000, Daugavpils - Ls 4,960,000.*)



Liepājas galvenās darbnīcas 1933.gada maijā izlaida pirmo tur būveto lokomotīvi. Priekšā darbnīcu amatnieki un to vadība.

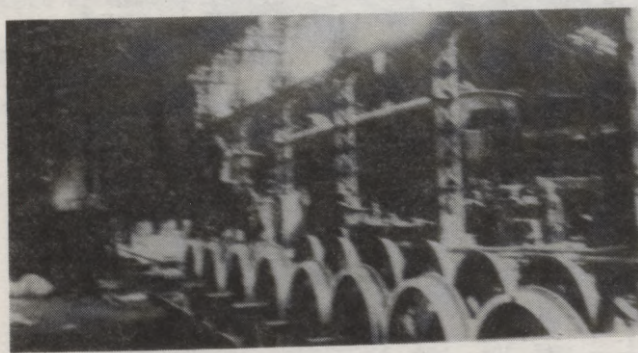


Pa kreisi: Skats uz galvenām darbnīcām Daugavpilī.

*) Kommatas pēc skaitliem šinī rakstā pieņemts lietot pēc Amerikas prakses, proti, veselu tūkstošu atzīmēšanai, nevis kā decimālzīmes.



Montāžas nodaļa galvenās darbnīcās



Vagonu nodaļa galvenās darbnīcās

Galvenajās darbnīcās jaunbūvēto lokomotīvu un vagonu skaits.

Nosaukums	Liepājā		Daugavpili	
	Platceļu	Šaurceļu	Platceļu	Šaurceļu
Mazās tanklokomotīves	5	—	6	—
Preču lokomotīves	—	2	—	2
Dienesta vagoni	2	—	—	—
„ vagona stāvs	—	—	1	—
Pasta vagoni	4	8	—	—
Preču „	117	143	21	50

TILTU BĀZES UN SLIEŽU METINĀŠANAS DARBŅĪCAS

Latvijas valsts dzelzceļu darbības sākumā viens no visneatliekamākiem uzdevumiem bija kara gados nopostīto dzelzceļu tiltu atjaunošana un izlabošana. Daudzi tilti, par kuriem vēl bija iespējama vilcienu satiksme, taņī laikā atradās tādā stāvoklī, ka bez to pamatīga remonta, vai pilnīgas atjaunošanas, kustība par tiem būtu drīz vien jāpārtrauc. Tādēļ pie tiltu savešanas kārtībā Latvijas dzelzceļi stājās nekavējoties.

Kā ļoti bojātas dzelzs fermas, kuru izlabošana to atrašanās vietās nebija iespējama, tā arī uz dzelzceļiem atrastās dzelzs sijas, sakoncentrēja Čiekurkalna stacijas rajonā - tiltu bāzē, lai pēc tam tās izlietotu tiltu atjaunošanai. Praksē izrādījās, ka mazāko tiltu remonta vai atjaunošanas darbus dzelzceļiem nav izdevīgi nodot privātzņēmējiem izsoļu kārtībā. Šā iemesla dēļ 1922.g. Čiekurkalna stacija dzelzceļi saimnieciskā kārtā uzsāka bojāto tiltu pārlaidumu remontēšanu, kas līdz ar to deva iespēju racionāli izlietot savāktos vecos dzelzs materiālus. Sākumā nodarbināja 12 amatniekus un darbus izdarīja zem klajas debess ar vienkāršiem darba rīkiem un bez jebkādam mašīnām. Vēlāk, amatnieku skaitam pieaugot, iekārtoja darbnīcu, iegādāja piemērotākus darbarīkus un visnepieciešamākās mašīnas - elektriskas stacionāras un pārvietojamas urbmašīnas, zāgmašīnas u.c.

Firmajos gados tiltu bāzes darbnīcā izdarīja vienīgi tiltu izlabošanas darbus, izlietojot vecos no bojātiem un izjauktiem pārlaidumiem iegūtos dzelzs materiālus, kā arī pārbūvēja bāzē savākatās vecās tiltu daļas, piemērojot tās citiem tiltiem. Darbnīcas amatniekus bieži komandēja arī uz līniju dažādos tiltu remontdarbos, kādām vajadzībām iekārtoja mazu darbnīcu trijos dzelzceļa vagonos. Vēlāk, kad bojātie vecie tiltu pārlaidumi bija jau izlaboti vai pārbūvēti un visi vecie dzelzs materiāli izlaboti, tiltu bāzes darbnīca uzsāka jaunu tiltu pārlaidumu izgatavošanu. Sākot ar 1922.gadu tiltu bāzes darbnīcās izdarīti gandrīz visi mazāko tiltu dzelzs pārlaidumu izgatavošanas un labošanas darbi kā vecām, tā arī jaunbūvētām dzelzceļu līnijām.

Lielāko tiltu pārlaidumu tiltu bāzes darbnīca uzbūvējusi un 1933.g. uzstādījusi Gaujas upes tiltam Rīgas-Valkas līnijā. Kā otrs lielāks tiltu bāzes darbnīcu veiktais darbs mināms pārlaidumu izgatavošana Icas upes tiltam Sitas-Rēzeknes līnijā. Tilts būvēts no diviem pārlaidumiem, kas uzstādīti 1933.g. novembrī. Pēc lieluma nākošais pārlaidums, kas izgatavots tiltu bāzes darbnīcā, ir Gulbenes-Abrenes līnijas Pededzes upes tiltam 1934.g. augustā uzstādītais pārlaidums. Pēc pēdējā projekta darbnīca izgatavojusi un uzstādījusi dzelzs pārlaidumus vēl 5 citiem līdzīgiem tiltiem.

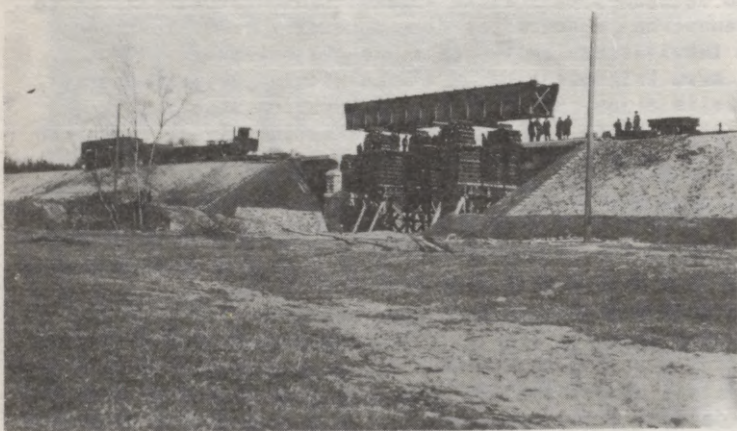
Bez tiltu būves un to remontiem darbnīca savā pastāvēšanas laikā ir veikusi vēl daudzus citus dzelzs konstrukcijas darbus. Tā izgatavojusi jaunus, kā arī remontējusi vecos lokomotīvu griezuļus, izgatavojusi dažādus dzelzceļu signālus, kā ceļa zīmes, pārbrauktuvju barjeras, brīdinājuma zīmes, zīmnešus u.c.

Tiltu bāzes darbnīca izgatavoja arī dažādus betona un dzelzsbetona izstrādājumus, kā stiegrota betona cauruļu posmus līniju un pārbrauktuvju caurtekām, stiegrota betona tiltu pārlaidumus u.t.t.

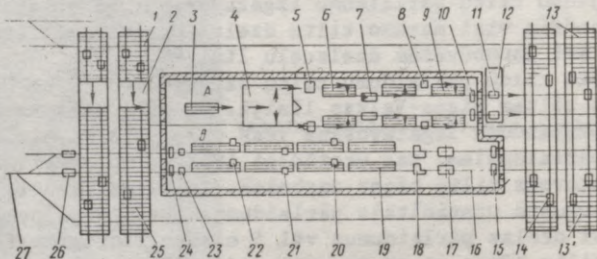
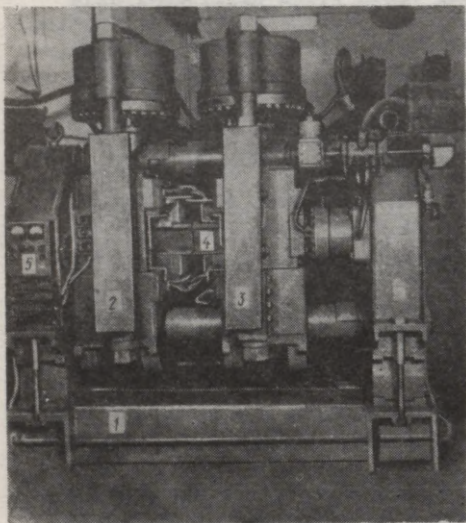
Beidzamā laikā tiltu bāzes darbnīcai tika pievienotas jauniekārtotas sliežu metināšanas darbnīcas, kurās elektriski sametināja dzelzceļa sliedes lielākos par normāliem garumos, kā piemēram, tiltiem pār Daugavu pie Rīgas, Krustpils un Daugavpils. Galvenais uzdevums šīm darbnīcām tomēr bija vecāku gadagājumu sliežu atjaunošana, kurām nodilums vēl nebija tik liels un tērauda materiāls labs. Šādām, pa lielāku daļu isām sliedēm, tika precīzi nozāģēti apdilušie gali, pēc kam tās sametināja standarta garumos, izurba bultu caurumus savienojumiem un sliedes bija tikpat kā jaunas. Ar to tika panākts liels ietaupījums dzelzceļu virsbūves saimniecībā. Tā, piemēram, Rīgas-Rūjienas jaunbūvētai līnijai neviena sliede netika pirktā jauna, bet tika izmantotas vecāku gādājumu sametinātās sliedes. Ar to tika ietaupīti vairāki miljoni latu, kas būtu jāizdodot izmportējot sliedes no ārzemēm, jo Latvijā tādas nevarēja ražot, kaut gan pēdējos gados sliedes šaursliežu ceļiem tika valcētas Liepājas fabrikā "Tosmare". Sliežu metināšanas darbnīcas, organizētas pēc lentes sistēmas, sava modernā iekārtojuma dēļ bija vienīgās Baltijas valstīs. Kad Padomju karaspēks 1944.g. ieņēma Rīgu, krievu dzelzceļu vadība pirmā kārtā bija likusi nomontēt sliežu metināšanas darbnīcas Čiekurkalnā un ar visām mašīnām tās aizvedusi uz Iekškrīeviju.

Tiltu bāzes darbnīcās to pastāvēšanas laikā izdarīto darbu kopvērtība bija sasniegusi vairāku miljonu latu. Par 1.1 milj. latu izgatavoti jauni dzelzs pārlaidumi vai izlaboti vecie, par 258 tūkst. latu izgatavoti pārbrauktuvju un ceļa signāli un par 700 tūkst. latu

izgatavoti stiegrota betona tiltu pārlaidumi, cauruļu posmi caurtekām un citi betona izstrādājumi. Sākumā Tiltu bāze strādāja kā Latvijas dzelzceļu II ceļu iecirkņa darba vienība. Beidzamos gados Tiltu bāzes un elektriskās metināšanas darbnīcas tika pārvērstas par patstāvīgu Latvijas valsts dzelzceļu saimniecisku palīguzņēmumu.



Tiltu bāzes izgatavoto tērauda kopņu montešana Agupes tiltam uz Rīgas-Rūjienas dzelzceļa līnijas pie Skultes stacijas 1934.gadā.



Sliežu metināšanas darbnīcu iekārtojuma schema

Sliežu elektriskās kontaktmetināšanas mašīna (vācu AEG firmas modelis ar 200 kv jaudu, 380/10 voltāžu un 100 t saspiedi)

Paskaidrojumi pie schemas: P - Sametināmo sliežu piegādes celš; 1 - sliežu nokraušanas platforma ar veltnu transportieriem uz 2 - automatisko sliežu ielaišanas ierīci darbnīcas A - daļā, kur sliedes tiek virzītas pēc lentas sistēmas; 3 - 7 sliedes notīra, izlāgo un apslīpē; 8 - 9 sliedes pārbauda ar defektoskopu un 10 - vecām sliedēm nozāģe galus; 11 - 13 - novieto uz arpus darbnīcas krautuvi-platformu; 14 - 16 sagatavo sliedi un ar veltnu transportieri ielaiž darbnīcas metināšanas nodaļā - B; 17 - elektriska sliežu sametināšanas mašīna; 18 - 22 sametināto sliežu plēni samēro un metinājumus apslīpē; 23 - metinājumu pārbauda ar ultra-akustikas defektoskopu; 24 - sliežu plēni sagriež pēc mērojumiem un galos izurbj caurumus jauniem savienojumiem; 25 - 27 - gatavas sliedes izlaiž no darbnīcas ar veltnu transportieriem uz krautni no kuras ielādē vilciena platformās aizvešanai. Piezīme: Metināšanas nodaļa bija paredzēta 2 sliežu pavedieniem (plēnēm) ar 2 mašīnām, bet sākumā tika iegādāta tikai 1 mašīna.

KRUSTEŅU UN PĀRMIJU DARBŅĪCA

1922.gadā VI ceļu iecirknī sāka darboties neliela darbnīca (ar 10 amatniekiem), kura saimnieciskā kārtā gatavoja un remontēja krusteņus un krustojumus. Sākumā šī darbnīca strādāja tikai sava iecirkņa vajadzībām, bet vēlāk pieņēma un izpildīja pasūtījumus arī pārējiem dzelzceļu iecirkņiem.

1938.gadā darbnīcu pārveidoja par autonomu dzelzceļu uzņēmumu, jo tad tanī jau strādāja vairāk kā 100 amatnieku un tad tās apgrozība jau sniedzās pāri Ls 285,000. Strādnieku skaits un apgrozība bija ievērojami pieaugusi pēdējos 3 saimniecības gados.

Jaunus krusteņus darbnīca sāka gatavot 1924.gadā, bet pārmiņas 1928.g. Līdz 1938.g. 1.aprīlim pavisam bija izgatavoti 2325 krusteņi un 984 pārmiņas. No sākuma darbnīca strādāja nepiemērotās telpās un tikai 1935.g.pavasārī to izdevās pārcelt uz plašākām telpām Daugavpils II stacijas rajonā, bijušā vagonu darbnīcā ar 1550 m². Vēlāk arī šīs telpas izrādījās par mazām, tā kā nācās piebūvēt vēl klāt 380 m² papildu telpas. Pirmajos gados mašīnu nebija un visus darbus veica ar primitīviem darbarīkiem. Tikai 1925.g. tika iegādāta pirmā elektrības urbmašīna. Vēlāk mašīnu skaits tika pakāpeniski palielināts un darbu mehānizācija vēl turpinājās līdz 1940.g. Sakarā ar to arī radās iespēja komplicētāku pārmiņu un krusteņu izgatavošanai un darba ražības ievērojamai pacelšanai.

Blakus krusteņu un pārmiņu izgatavošanai 1936.gadā tika uzsākti pētījumi krusteņu rūdīšanā, sasniedzot labus rezultātus. Līdz 1938.g. aprīlim bija jau norūdīti 634 vienkārši krusteņi un 21 dubultkrustenis. Pēc norūdīšanas visas attiec. krusteņa daļas pārbaudīja ar mazo Brinela aparātu. Vēlamais cietums bija no 300-350 pēc Brinela un šādu cietumu arī centās sasniegt. Pirmais rūdītais krustenis tika iebūvēts Grīvas stacijā K un N platuma ceļu izpinumā un tā izturība izrādījās ļoti laba.. Ari vēlāk citi rūdītie krusteņi ceļā darbojās labi un nebija neviena gadījuma, kad kāds no krusteņiem būtu salūzis. Rūdīto krusteņu izturība pret nodilšanu bija 2-3 reizes lielāka ka nerūdīto, bet rūdīšanas izdevumi bija tikai ap 10-15% no nerūdītā krusteņa vērtības.

Ar 1936./37. g. tika iesākta arī krusteņu un pārmiņu nodilušo daļu uzmetināšana. Krusteņu un pārmiņu darbnīcā uzmetinātie krusteņi un pārmiņu asmeņi ceļā darbojās labi. Līdz 1939.g. ar elektrību tika uzmetināti ap 100 krusteņi un ap 500 pārmiņu asmeņi, bet autogēni uzmetināti ap 300 vienkārši krusteņi, ap 50 dubultkrusteņi, ap 40 pārmiņu asmeņi un uzliktņi. Iespēja uzmetināt pārmiņu asmeņus lielā mērā sekmēja pārmiņu remontēšanu, jo no uzmetinātiem asmeņiem, kas pa lielākai daļai jau bija pārskaitīti lūznos, izgatavoja apm 250 pārmiņu, t.i. ap 8% visu Latvijas dzelzceļu tīklā iebūvēto pārmiņu..

Sakomplektējot jaunas pārmiņas vai kādas citas ierīces, tās pēc atsevišķo sastāvdaļu izgatavošanas katrreiz pilnīgi samontē un pārbauda, lai pēc nosūtīšanas patēriņa vietā visas daļas varētu iebūvēt bez papildu piestrādāšanas. Krusteņu darbnīcā laboja arī kabas.

Vēlākos gados iekārtoja arī vienu amatnieku brigādi nodilušo sliežu galu uzmetināšanai un otru - sliežu galu rūdīšanai ceļā iebūvētām sliedēm.

Bez pārmiņām un krusteņiem darbnīcās remontēja vairākus citus virsbūves materiālus, ceļa inventāru un darbarīkus.

Bija gādāts arī par strādnieku telpām, un šīm vajadzībām 1938.g.vasarā tika iekārtota ēka ar 315 m² lielu apbūves laukumu. Tanī atradās 120 m² ēdamtelpa, kā arī telpas skapīšiem virsdrēbju novietošanai - katram darbiniekam atsevišķi, telpas roku mazgāšanai, dušas un citas labierīcības. Turpat bija virtuve ar ēdienu pagatavošanas telpām, kur pagatavoja siltas pusdienas. Telpās vakaros noorganizēja arī strādnieku kulturālo darbību.

Krusteņu un pārmiņu darbnīcas vadība, sekojot tehnikas straujai attīstībai, pētīja arī jaunas darba metodes un materialu apstrādāšanas paņēmienus. Pakāpeniski uzlaboja ražojumu kvalitāti, lai tā atbilstu augstākām ekspluatācijas prasībām, kā arī ievēroja, lai darbnīcas ražojumi būtu konkurences spējīgi.

REMONTDARBŅĪCA

Ekspluatācijas direkcijas remontdarbnīcas sākumi meklējami jau 1919.gadā, kad pie Materiālu apgādes nodibināja darbnīcu Rīgas mezglā telefona un telegrafa aparātu remontēšanai. Darbnīca atradās Virsvaldes ēkas pagrabā un sākumā nodarbināja tikai 10 strādniekus. Bermonta uzbrukuma laikā darbnīcu evakuēja uz Čiekurkalnu, kur tā vagonos turpināja apkalpot Rīgas mezglā vajadzības.

Latvijas dzelzceļu atjaunošanas darbā bija liela vajadzība pēc jauna inventāra; arī vecais inventārs prasīja atjaunošanu. 1921.gada novembrī darbnīcu nodeva lielākās pasūtītājuma devējas - Eksploataācijas direkcijas-ričībā. Darbībai paplašinoties, telpas Virsvaldes pagrabā kļuva par šaurām un 1923.gadā darbnīcu parcēla Rīgas pasaž. stacijas teritorijā, bet 1930.gadā uz plašākām telpām Torņkalna preču stacijā.

1925. un 1926.g. darbnīca nodarbināja jau apm. 120 amatnieku un strādnieku. Sakarā ar Eksploataācijas direkcijas elektrotehniskās daļas pievienošanu Mašīnu direkcijai, 1927.gadā darbnīca likvidēja savu elektrotehnisko nodaļu, kas bija attīstījusi plašu darbību gan zižļu aparātu jaunbūvē un remontā, gan telefona un telegrafa aparātu un komutatoru remontā. Šīs nodaļas amatnieki pārgāja uz Mašīnu direkcijas elektrotehnisko darbnīcu un pēdējai nodeva arī vairākas mašīnas.

1927.gadā bija nodomāts remontdarbnīcas darbību pavisam sašaurināt un atstāt tikai 15 amatniekus. Dzīve tomēr rādīja, ka darbnīcai savs darbs jāturpina. Tikai visasākās krīzes laikā darbnīca bija spiesta pāriet uz samazinātu darba laiku, bet kā viena no pirmajām dzelzceļa darbnīcām tā atkal atsāka strādāt pilnu darba laiku. Krīzei izbeidzoties, sevišķi sākot ar 1934.gadu, saimniecības uzplaukums ietekmēja arī darbnīcas darbību. Tanī pašā laikā sākās arī intensīvāka Latvijas dzelzceļu vilcienu kustības nodrošināšana, centralizējot staciju pārmiņas. Darbu pavairošanās radija iespēju nodarbināt vairāk darbinieku, amatnieku un strādnieku skaitam pārsniedzot jau 180.

Darbnīca ražoja kantoru un staciju inventāru, saimniecības piederumus un darbarīkus. Valsts dzelzceļu remontdarbnīcā bija 6 galvenās nodaļas. M e c h a n i s k ā nodaļa, kas izgatavoja bagāžas un siksūtījumu ie- un izkraušanas palīglīdzekļus, kā bagāžas ratus un ričas, celtratus, dažādus tiltņus un izpildīja arī visādus atslēdznieku darbus. S m a l k m e c h ā n i s k ā s nodaļas galvenie ražojumi bija perona pulksteņi, mehāniskie biļešu automāti, plombējamās un biļešu kontrolējamās knaibles. S v a r u nodaļā būvēja svarus ar celtspēju līdz 2500 kg, kā arī izdarīja visu dzelzceļa svaru, arī vagonu un vezumu svaru remontus. S k ā r d n i e k u nodaļa ražoja visus uz dzelzceļiem lietojamos signālu lāktenus un izpildīja arī citus skārdnieku darbus. G a l d n i e k u nodaļa izgatavoja un remontēja staciju dienesta un pasažieru uzgaidamo telpu mābeles. No vēlākajiem galdnieku nodaļās veiktajiem darbiem atzīmējami dzelzceļu Virsvaldes konferenču zāles iekārta, Priedaines un Lielupes stacijas bufešu telpu galdi un krēsli, kā arī jaunas dzelzceļu centrālās aptiekas iekārta. Š ū š a n a s nodaļa remontēja un izgatavoja gulamvagonu un dienesta atpūtas telpu veļu, spilvenus, matračus u.c.

Valsts dzelzceļu remontdarbnīcas izgatavoja un ierīkoja arī signālu un pārmiņu centralizācijas un saistības iekārtas. Šinī nozarē lielākie darbi bija: mehāniskas centralizācijas ierīkošana 5.km postenī, Jelgavas stacijas Rīgas galā un Liepajas stac. Skirojumā.

Strādnieku skaitam palielinoties, cēlusies arī visu ražoto priekšmetu vērtība, kas no 99 tūkst. latu 1922./23.gadā bija pieaugusi līdz 407 tūkst. latu 1937./38.g.

ZĀGĒTAVA

Dzelzceļiem vajadzīgos zāgētos koka materiālus, kā pārmiņu brusas, tiltu brusas, būvbrusas, plankas un dēļus, sagatavoja v a l s t s d z e l z c e ļ u koka z ā g ē t a v ā, kas bija Mašīnu un materiālu direkcijai pakļauts saimnieciskais p a l Ī g u z ņ ģ ģ m u m s. Bez skuju koku materiāliem, vagonu un autobusu būvei un remontam zāgētava sagatavoja arī ozola un oša koka materiālus, galvenā kārtā plankas un dēļus.

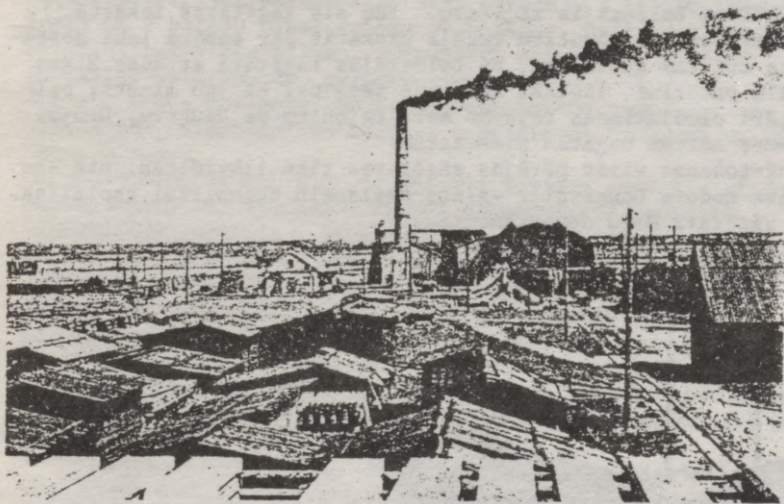
Balkus, resp. izejas materiālus, zāgētava saņēma galvenā kārtā no Mežu departamenta. Tikai ozola un oša balkus dzelzceļi nelielos daudzumos iepirka no lauksaimniekiem un privātiem mežu tirgotājiem. Pēdējos gados dzelzceļu zāgētava gadā sazāgēja no 20,000-25,000 kub. metru balķu. Samērā mazāk sazāgēts tika balķu un sagatavots koka materiālu 1932./33.g. un it sevišķi 1933./34. saimniecības gadā, kas bija izskaidrojams ar darbu samazināšanos dzelzceļos, ko radija saimnieciskā krīze.

Dzelzceļu zāgētava, bez jau minēto koka materiālu sagatavošanas, izdarīja arī dēļu spundēšanu un ēvelēšanu ēku un vagonu grīdām un apšuvei. Tā izgatavoja arī dažāda veidojuma logu un durvju amales un citus sīkākus koka materiālu izstrādājumus. Vidēji katru gadu nospundēja un noēvelēja apm. 500,000 tek.m. dažādu dēļu. Kara laikā nopostīto ēku atjaunošanai un dzelzceļu līniju savešanai kārtībā bija vajadzīgs ļoti liels koka materiālu daudzums, ko dzelzceļi savas darbības pirmajos gados savas zāgētavas nespēja sagatavot. Tādēļ dzelzceļiem piederīgi balķi ir zāgēti arī privātās zāgētavās. Laikā līdz 1926./27.g. šādā ceļā ir ticis sazāgēts ap 182,000 kub.m. balķu.

Kopš 1933.g. visi baļķu zāģēšanas darbi bija koncentrēti dzelzceļu B o l d e r ā j a s koku zāģētavā, kurā bija 3 divstāvu gateri, no tiem 2 ātrgājeji, ķēžu dubultzeimeris, četrpusīga spundevelmašīna, vairāki balans- un pendelzāģi, kā arī koka apstrādāšanas mašīnas un palīgierīces. Kā spēka mašīnu zāģētava izlietoja 300 HP stacionāru lokomobili, kuru apkurināja ar dažādiem sīkiem koku atkritumiem, bet galvenā kārtā ar zāģu skaidām.

Zāģētava bija novietota ūdensceļa malā, kas deva iespēju ērti un saimnieciski baļķus piegādāt pludināšanas ceļā, iepludinot tos tieši zāģētavai piederošā ūdensdārzā, kur baļķus pēc izšķirošanas turpat uz ūdens ar motorzāģi sagarināja vajadzīgos garumos un padeva ar bezgalīgās ķēdes palīdzību tieši pie gateriem. Sazāģēto koka materiālu novietošanai un uzglabāšanai pie zāģētavas bija iekārtots vairāku hektāru liels laukums, kurā bija ievilkts arī dzelzceļa atzarojums. Zāģētavā arī bija plasāks truļu sliežu ceļu tīkls, ta kā bija iespējams piegādāt baļķus arī pa sliežu ceļu. Galvenā kārtā tomēr šie sliežu ceļi un atzarojums kalpoja zāģēto koka materiālu nosūtīšanai uz patēriņa vietām. Augstvērtīgāku koka materiālu novietošanai un uzglabāšanai laukumā bija ierīkotas vairākas segtas nojumes.

Zāģētavā koka materiālus gatavoja ar tādu aprēķinu, lai rezervē vienmēr atrastos pietiekošā daudzumā sīki materiāli visu tekoso vajadzību segšanai. Atzīmējams, ka, atkarībā no krājumiem, ir bijis iespējams izsniegt koka materiālus arī citām valsts un pašvaldības iestādēm.



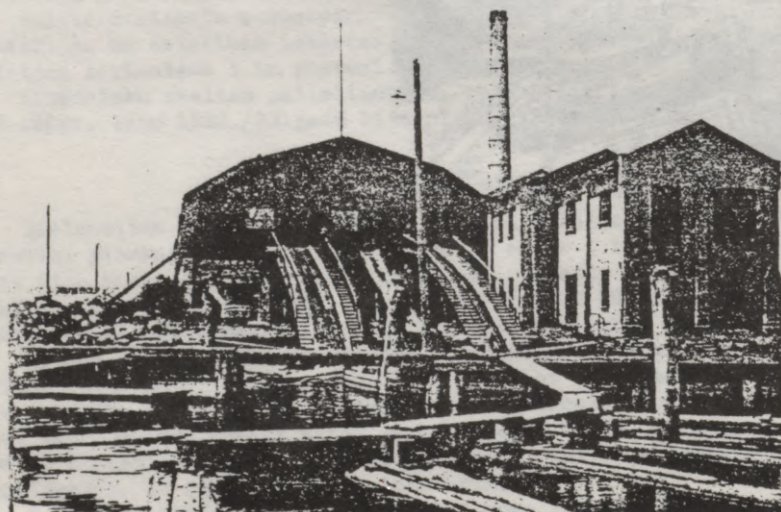
Dzelzceļu zaģetava
B o l d e r ā j a

Agrākajos gados, pirms Bolderājas zāģtavas iegūšanas, dzelzceļu Virsvalde nodarbināja nelielas stacionāras zāģtavas Liepājā, Daugavpilī un Gulbenē, un vienu prāvāku stacionāru koku zāģtavu U s m ā. Bez šīm zāģtavām darbojās arī vairākas parvietojamās pagaidu zāģtavas tadās vietās, kur, izstrādājot mežus saimnieciskā kārtā, bija izdevīgāki baļķus sazāģēt uz vietas mežā vai dzelzceļu līniju tuvumā.

Zāģēšanas darbu sadalīšanai vairākās zāģtavās un dažādos rajonos bija tā pozitīvā nozīme, ka daļa zāģēto materiālu tādā kārtā atradās tuvāk patēriņa vietām, ar ko palētinājās transporta izdevumi. No otras puses, šādi kokmateriālu sagatavošanas kārtībai daudzās zāģtavās bija arī vairākas negatīvas īpašības. Daudzu zāģtavu uzturēšana un ekspluatēšana izmaksāja samērā dārgi, it sevišķi materiālu izmaksu sadārdzināja personāla algas, jo daudzo zāģtavu pārzināšanai un apkalpei bija vajadzīgs liels personāls, tāpat arī materiālu apsargāšanai bija vajadzīgs lielāks skaits sargu. Ne vienmēr stacionāro zāģtavu tuvumā bija dabūjami pietiekošā daudzumā baļķi. Pēc mežu izciršanas zāģtavas tuvākajā apkārtnē baļķus nācās pievest no lielāka attāluma, kas izmaksāja dārgi. Piegādāt zāģtavām baļķus pludināšanas ceļā nevarēja, jo neviena no tām neatradās pie ūdens, resp. pie pludināmām upēm. Turklāt vēl dažas zāģtavas bija iespējams nodarbināt tikai ar pārtraukumiem, dažreiz visai īsu laiku. Zāģtavu iekārta bija ļoti novecojusies un nolietota, kas samazināja ne vien darba ražīgumu, bet ietekmēja arī izstrādāto materiālu kvalitāti. Tāpat bieži remontu traucēja darbus un sadārdzināja gatavā materiāla izmaksu.

Minētie un arī vēl citi iemesli prasīja koka materiālu sagatavošanas apstākļu uzlabošanu, ko dzelzceļi arī panāca, nopērkot Bolderājas zāģtavu. Pēc šīs zāģtavas iekārtā izdarītiem nelieliem pārkārtošanas darbiem zāģtavu varēja uzskatīt par samērā labi nostādītu. Liela pozitīva nozīme bija arī tam apstāklim, ka Bolderājas zāģtava atradās Rīgas mezglā tuvumā, kur koka materiālu patēriņš lielāks kā citos mezgos. Kā jau minēts, baļķus varēja piegādāt ērti un lēti pludināšanas ceļā no mežu rajoniem pa Daugavu, Gauju, Lielupi un arī pa jūru no Kurzemes mežiem bagātām piekrastēm.

Pēc Bolderājas zāģtavas iekārtošanas visas pārējās zāģtavas tika likvidētas, pie kam Daugavpils zāģtavas iekārta tika nodota Daugavpils valsts dzelzceļu tehniskai skolai (sk. Dz.Tr. Nr 7 lp.1-7), bet Usmas zāģtava Mežu departamentam.



Bolderājas zāģtavas
gateru ēka

DZELZCEĻA TIPOGRĀFIJA

Lai dzelzceļam būtu sava tipogrāfija, izrādījās par absolūtu nepieciešamību un jau 1919.gada beigās Valsts dzelzceļu tipogrāfija sāka darboties ar 50 amatniekiem un strādniekiem. Tās uzdevumos ietilpa izgatavot dažādos dzelzceļu saimniecībā vajadzīgos iespaiduma darbus, kā: biļetes, preču, bagažas un ekspressūtījumu dokumentus, dažādas veidlapas, kā arī publicēt dzelzceļu atsevišķo vienību darba koordinēšanai un vadīšanai izdotās pavēles, noteikumus, tarifus, rīkojumus un instrukcijas.

Sākumā tipogrāfija bija ļoti primitīva un vienkārša, pakāpeniski to vajadzēja papildināt ar modernām mašīnām un ierīcēm. 1938.gadā tipografijā strādāja 165 amatnieki un strādnieki. Tanī bija šādas galvenās nodaļas:

s a l i k t u v e, m a š i n u n o d a l a, b i ļ e š u n o d a ļ a, s i e t u v e u n l i t o g r ā f i j a.

S a l i k t u v ē darbus izdara divējādi - vai nu veidojot salikumus rokām, vai arī ar burtu saliekamo mašīnu.

M a š i n u n o d a ļ ā strādāja 5 ātrspiedes un 4 vārstspiedes. Šīs mašīnas iespieda katru no 1000 līdz 1600 lokšņu stundā. Jaunākās no ātrspiedēm bija automatizētas un to apkalpošanai bija vajadzīgi tikai 2 cilvēki.

B i ļ e š u n o d a ļ a ar numurētavu bija raksturīgākā dzelzceļu tipogrāfijas sastāvdaļa. Tanī strādāja 3 biļešu iespiežamās un 2 biļešu papes griežamās mašīnas. Gadā iespieda ap 15 milj. pasažieru biļešu. Numurētava sanumureja gadā ap 30 milj. veidlapu un grāmatu lapu.

S i e t u v e - iespiestos darbus sagatavoja nodošanai pasūtītājiem, sagriežot veidlapas, izgatavojot brošūras un grāmatas u.t.t.

L i t o g r ā f i j a izgatavoja dažādas grafikas, zīmējumus, kartes un krasainus darbus akmenspiedes tehnikā. Litogrāfijā strādāja 1 ātrspiede un 1 rokas spiede.

Bez sīm galvenajām nodaļām tipogrāfijā/vairākas palīgdarbnīcas. Atsevišķās nodaļās darbi notika 2 un 3 maiņās, ar ko tehnisko iekārtu bija iespējams pilnīgi izmantot. 1937./38.g. tipogrāfija izlietoja iespaiduma darbiem ap 300 tonnu papīra un papes un ap 2 tonnas iespiežamās krāsas.

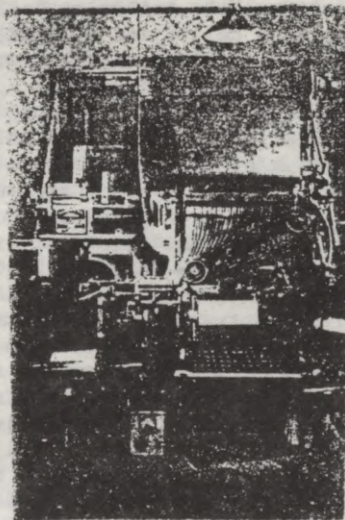
Tipogrāfijas darbība bija nepārtraukti paplašinājusies un tās produkcija augusi. Ražoto iespaiduma darbu vērtība bija palielinājusies no 252 tūkst. latu 1922./23.gadā līdz 596 tūkst. latu 1937./38.gadā.*)

Tā kā iespaiduma darbi dzelzceļa vajadzībām nesadalījās vienmērīgi pa visu gadu un tiem bieži bija periodisks raksturs, tad, lai varetu vienmērīgi nodarbināt tipogrāfijas operatīvo personālu un racionāli izmantot tās tehnisko iekārtu, valsts dzelzceļu tipogrāfija izgatavoja iespaiduma darbus arī citām valsts un pašvaldību iestādēm, it sevišķi satiksmes resora pārējām iestādēm - Pasta un telegrafa departāmentam, Šoseju un zemes ceļu departāmentam un Valsts elektrotehniskai fabrikai (VEF-am), kā arī Izglītības, Tieslietu, Sabiedrisko lietu, Tautas labklājības ministrijai, galvas pilsētas Rīgas pašvaldības iestādēm u.c. Šo iestāžu un resoru pasūtījumi strauji auga un 1937./38.g. tām ražoti iespaiduma darbi par vairāk ka 220 tūkst. latu, kas bija apm. 37% no visas tipogrāfijas produkcijas. Daudzus pasūtījumus tipogrāfija saņēma piedaloties sacensībās un sekmīgi konkurējot ar citām spiestuvēm.

Tipogrāfijas izdevumu lielākie posteņi, kas kopā prasīja 97% izdevumu kopsomas, bija izejvielas (papīrs un krāsas), amatnieku un strādnieku algas un administratīva un kantora personāla atalgojumi.

Ar produkcijas pieaugumu un kanceļijas darbu vienkāršošanu un sistematizēšanu administratīvā un kantora personāla uzturēšanas izdevumi noslīdēja līdz 4.1% - 1937./38.g., salīdzinot ar 5.8% produkcijas vērtības 1922./23.gadā. No savas peļņas tipogrāfija uzkrāja amortizācijas kapitālu un iegādāja jaunu inventāru, bet atlikumu iemaksāja valsts kasē.

*) Pēc zelta kursa bāzes 1 Latv. lats līdzinājas 0.29 gr. tīra zelta. Pēc 1979.g. sept. zelta vērtības 1. gr. zelta maksā 13.75 Amer. Sav. V. dolāru. Tā tad 1 lata vērtība pašreiz līdzinātos 4 dolāriem - pēc zelta vērtības.



Burtu saliekamā mašīna

CEĻOJUMU BIROJS "CEĻTRANS"

Plašāki izveidojoties dzelzceļu darbībai, 1925.g.vasarā dzelzceļu Virsvalde atklāja Rīgā valsts dzelzceļu pilsētas staciju un transporta kantori, kura uzdevums no sākuma bija - iekš- un ārzemju braucamo biļešu un vietu karšu iepriekšēja pārdošana un bagažas pieņemšana mājās - pārvadāšanai uz staciju un otrādi. Šā uzņēmuma galvenais mērķis bija sagādāt sabiedrībai - dzelzceļu klientiem - iespējami lielākas ērtības.

1925.gada decembrī izdeva noteikumus par Latvijas valsts dzelzceļu transporta kantoriem un pilsētas stacijām, kuros minētām iestādēm bija paredzētas daudz plašākas funkcijas kā pirmajai pilsētas stacijai un transporta kantorim. Bez dzelzceļu braucamo biļešu un vietu karšu iepriekšpārdošanas un bagažas transporta, kantoris pēc jaunajiem noteikumiem varēja uzņemties arī visāda veida bagažas un preču transporta operācijas ar attiecīgu muitas, akcīzes un policijas formalitāšu kārtošanu, aizdevumu izsniegšanu pret precēm, arī ~~mas~~ - das summu iekasēšanu un iekasēto summu pārvešanu pēc uzdevumu devēja norādījumiem, vilcienu sarakstu, tarifu un dažādas ceļošanas literatūras pārdošanu un visāda veida izziņu sniegšanu ceļotājiem un pārējiem dzelzceļa klientiem. So paplašināto funkciju izpildīšanu pilsētas stacijai un transporta kantorim uzdeva pakāpeniski ar katrreizēju īpašu dzelzceļu Virsvaldes rīkojumu.

1927.g. pavasarī dzelzceļu Virsvalde pārdēvēja pilsētas staciju un transporta kantori Rīgā par Valsts dzelzceļu ceļojumu un transporta biroju ar saīsinātu apzīmējumu "Ceļtrans".

Sākumā uzņēmuma darbība atradās vēl organizēšanas stadijā un nebija visai plaša. Bet, nodibinot sakarus un kontaktu ar līdzīgām iekš- un ārzemju iestādēm, apmācot personālu un piemērojot tā darbību jaunā uzņēmuma īpatnībām, pēdējais strauji attīstījās un paplašinājās. 1927.g. vasarā atvēra valsts ceļojumu un transporta biroju Liepājā un 1933.gadā ceļojumu biroju Daugavpilī. Tanī pašā laikā "Ceļtrans" iekārtoja preču piegādi Kuldīgai un starp Kuldīgas un Stendes stacijām. Darbībai arvien paplašinoties, pastāvošie noteikumi vairs neaptvēra visas tās funkcijas, kuras "Ceļtrans" jau faktiski pildīja, un tādēļ 1932.gadā izdeva jaunus noteikumus Latvijas valsts dzelzceļu ceļojumu un transporta birojiem, kas deva iespēju to darbību vēl vairāk paplašināt.

1936.g.augustā, sakarā ar reorganizāciju dzelzceļu pārvaldes aparātā, no "Ceļtrans'a" atdalīja transporta operācijas, kuras, lietderības labā, apvienoja visu valsts dzelzceļu apjomā un nodeva ekspluatācijas direkcijai. Līdz ar to "Ceļtrans" dabūja jaunu nosaukumu - Valsts dzelzceļu ceļojumu birojs - "Ceļtrans". Zemāk ir īsumā apskatītas šī uzņēmuma galvenās nozares, kurās izpaudās tā darbība.

V i e t ē j o b r a u c a m o b i ļ e š u un guļamkaršu iepriekšpārdošana uz visām Latvijas valsts dzelzceļu stacijām bija svarīgs "Ceļtrans'a" darba lauks. Biļetes pārdeva jau 7 dienas iepriekš par normālo biļešu cenu. Ceļotāji varēja apdrošināt sevi ceļojumā pret nelaimes gadījumiem un saņemt vajadzīgo informāciju.

Ā r z e m j u satiksmē pilsētas stacija no sākuma varēja pārdot tikai tiešās satiksmes biļetes. Šīs biļetes ne katrreiz pilnīgi apmierināja ceļotājus, jo tās izdeva tikai uz galvenajām dzelzceļu stacijām un tarīfa pazeminājumus ar tām saņēma tikai retos - lielāku sarīkojumu - gadījumos. Isā laikā pēc nodibināšanās "Ceļtrans" noslēdza līgumus ar ārzemju dzelzceļiem un ceļojumu organizācijām, kas tam deva iespēju pārdot k u p o n u b i ļ e t e s. Ceļojumu birojos pārdodamās kuponu biļetes varēja izdot uz visām tarifos ieslēgtām ārzemjudzelzceļu stacijām un bez tam uz šīm biļetēm bija iespējams piešķirt visdažādākos tarifos paredzētos braukšanas maksas pazeminājumus. Kuponu biļetes bija derīgas 60 dienu laikā abos virzienos, t.i. turp un atpakaļ, kamēr tiešās satiksmes biļetes bija derīgas tikai vienā virzienā un tikai tam vilcienam, kuram izdotas. Kuponbiļetes un guļamkartes, kā arī pārējo satiksmes līdzekļu, kā kuģu, gaisa satiksmes un auto, braukšanas dokumentus "Ceļtrans" pārdeva uz visām Eiropas un pa daļai Āreiropas valstīm. Ceļotāji saņēma arī visplašāko informāciju un izziņas visos viņus interesējošos jautājumos.

1932.gadā "Ceļtrans" pārņēma Latvijas Komerbankas valūtas maiņas kioskus Rīgas stacijās un, sākot ar minēto laiku, uzpirka un pārdeva ceļotājiem Latvijas bankas un Finanču ministrijas Valūtas komisijas noteiktos paredzētās valūtas un ceļotāju čekus.

Sākot ar 1935.gadu, "Ceļtrans" sevišķu vērību sāka piegriest tūrisma veicināšanai un citu uz tūrisma attiecošos jautājumu kārtošanai. Nacionālā tūrisma veicināšanai "Ceļtrans".kā vasarā, tā ziemā, rīkoja ik svētdienas tūristu vilcienu izbraucienus uz dažādiem mūsu dzimtenes novadiem. Vasarā sie izbraucieni bija saistīti ne tikai ar dzimtenes jaukāko un vesturiskā ziņā ievērojamāko vietu apmeklēšanu, bet pēc iespējas arī ar dažādiem lauku

kulturāla un saimnieciska rakstura sarīkojumiem, tādā ceļā veicinot laucinieku un pilsētnieku tuvināšanos. Vilcieniem līdzī brauca apmācīti pavadoņi, kas pa ceļam un uz vietas deva tūristiem vajadzīgos paskaidrojumus. Ziemā šie vilcieni bija salstīti ar dažādu ziemas sporta veidu, galvenā kārtā slēpošanas, piekopšanu. Bez šiem vilcieniem "Ceļtrans" rīkoja uz Latvijas dažādiem apvidiem izbraucienus automašīnās, sarīkoja iekš- un ārzemniekiem periodiskas galvas pilsētas apskates, rīkoja izbraucienus pēc atsevišķu braucēju grupu norādījumiem un uz visiem lielākiem Latvijas valsts saimnieciskiem un kulturāliem uzņēmumiem un pasākumiem. Tūristi bez maksas saņēma visplašāko ceļotāju literatūru, visādas izziņas par viesnīcām, tūristu apmetnēm, satiksmes līdzekļiem, ceļiem, sarīkojumiem u.taml.

Ārzemju ceļotāju ieinteresēšanai apmeklēt Latviju bija nodibināts kontakts un sakari ar ārzemju ceļojumu birojiem. Pēdējiem regulāri arī piesūtīja tūristu interesējošas ziņas par Latviju, kā: visāda veida literatūru, plakātus, foto uzņēmumus, atsevišķas ziņas par pasēm, vizām, valūtu, muitas noteikumiem, dzelzceļu tarifu pazeminājumiem, viesnīcu cenām, iespēju rīkot izbraucienus, dažādu sarīkojumu sarakstus u.c. Pateicoties šādai plašai informācijai, Latvijā iebraucošo ārzemnieku skaits arvienu pieauga.

"Ceļtrans" savukārt rīkoja izbraucienus uz ārzemēm: saimnieciska un kulturāla rakstura izstāžu, sarīkojumu un sporta svētku apmeklēšanai, sevišķi, ja Latvija tanīs aktīvi darbojās līdzī. Darbības saskaņošanai un labāku sakaru nodibināšanai ar ārzemju ceļojumu un tūrisma organizācijām - "Ceļtrans" iestājās lielo nacionālo ceļojumu un tūrisma organizāciju sabiedrībā "AGOT" (L'Association des Grandes Organisations Nationales de Voyages et Tourisme), kurā toreiz iegāja vairāk nekā 20 dažādu valstu nacionālo ceļojumu biroju.

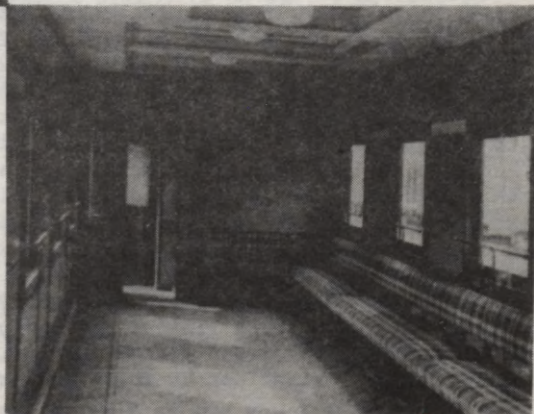
Kopējas propogandas noorganizēšanai attālākajās Eiropas un Amerikas zemēs bija noorganizējusies vairāku Viduseiropas, Balkānu un Baltijas valstu ceļojumu biroju apvienība - "Gret". Minētā apvienībā piedalījās arī "Ceļtrans". Iestājoties dažādās starptautiskās organizācijās, "Ceļtransam" bija iespēja attīstīt ārzemēs plašāku propagandu par Latviju kā tūrisma zemi un atvieglināt ārzemniekiem ceļošanu uz Latviju, dodot visu vajadzīgo informāciju.

Par savu galveno uzdevumu "Ceļtrans" uzskatīja - sagādāt saviem, resp., dzelzceļa klientiem visdažādākās ērtības, ar to veicinot Latvijas tautas un valsts labklājību.



Tūristu vilciena dejas vagoni

Tūristu izbraucieni dzelzceļa autobusos



DZELZCEĻA AUTOBUSU SATIKSME

Prāvākus zaudējumus dzelzceļiem pēdējos gados sagādāja privāto uzņēmēju regulāras autobusu satiksmes līnijas. It sevišķi tas bija sakams par tām autobusu līnijām, kas gāja paraleli dzelzceļiem. Viena no šādām līnijām, kas atņēma dzelzceļiem daudz pasažieru, bija privatuzņēmēja ekspluatēta Rīgas-Jelgavas autosatiksmē. Kaut gan pēdējos gados pa dzelzceļiem pārvadājamo pasažieru skaits kopsummā nemitīgi pieauga - Rīgas-Jelgavas posmā braukušo pasažieru skaits slīdēja arvienu uz leju, kā tas redzams zemāk pievestā tabulā:

	Pārvadāto pasažieru skaits R ī g a s - J e l g a v a s l ī n i j ā.				
	1932./33.g.	1933./34.g.	1934./35.g.	1935./36.g.	1936./37.g.
Autobusus	450 043	466 046	476 107	651 316	791 367
Vilcienos, tuvsatiksmē	495 876	518 746	502 316	451 743	393 922

Tabula rāda, ka pasažieru skaita pieaugums Rīgas-Jelgavas autobusu satiksmē lielā mērā bija izskaidrojams ar braucēju aizplūdumu no dzelzceļiem, jo autobusu satiksmei šai līnijā bija vairākas priekšrocības. Autobusi uzturēja biežāku satiksmi nekā vilcieni, ejot regulāri pēc noteiktiem laika sprīžiem, kurpretim vilcieniem, tehnisku iemeslu dēļ, starplaiki starp vilcieniem ir jāmaina. Bez tam Rīgā un it sevišķi Jelgavā dzelzceļu stacija bija tālāk nost no pilsētas centra, kamēr autobusu braucienu gala punkts Jelgavā bija tieši pašā pilsētas vidū, bet Rīgā-blakus centram.

Lai pa daļai kompensētu dzelzceļiem nodaromos zaudējumus, Satiksmes ministrs uzdeva ar 1935.g. aprīli R ī g a s - J e l g a v a s autosatiksmi pārņemt no privatuzņēmēja dzelzceļu ekspluatācijā. Kamēr līnijai iegādāja jaunus autobusus, sākuma līniju apkalpoja ar vecajiem darbā ļoti nolietotiem, no agrākā līnijas koncesionāra pirktajiem, 12 autobusiem. Dzelzceļa pasūtītās 8 jaunās mašīnas varēja laist darbā tikai 1936.g. agrā pavasarī, tomēr jau pirmajā darbības gadā šās līnijas autobusi noskrēja 1 058 500 km. un pārvadāto pasažieru skaits pieauga līdz 632 tūkst., salīdzinot ar 476 tūkst. braucēju iepriekšējā gadā, kad līniju ekspluatēja privātais uzņēmējs. Arī finansiālie rezultāti bija apmierinoši, jo pirmais gads deva dzelzceļiem prāvu atlikumu. No autobusu tekošiem ienākumiem dzelzceļi sedza, kā veco autobusu iegādi no agrākās līnijas koncesionāra, tā arī daļu jauniegādāto autobusu vērtības. Ar šādiem autosatiksmes pirmā saimniecības gada panākumiem bija likts drošs pamats dzelzceļu autobususatiksmes tālākai attīstībai un izveidošanai. Jau nākošā - 1936./37.g., ejot pretim vietējo iedzīvotāju prasībām pēc ērtākas satiksmes, dzelzceļi atklāja 1936.g. vasarā kārtējo autobusu satiksmi starp D z ē r b e n e s staciju un V e c p i e b a l g u, bet rudenī starp S t e n d e s staciju un T a l s i e m, D u n d a n g u un V a l d e m ā r p i l i, bet vēlā rudenī, līdz ar satiksmes atklāšanu pa jauno Daugavas tiltu pie Jēkabpils, starp Krustpils staciju un V i e s i t i, N e r e t u, A k n i s t i un S u b a t u.

Dzērbenes-Vecpiebalgas autobusu līnija iet stateniski dzelzceļam un tās uzdevums bija piegādāt braucējus dzelzceļiem no Vecpiebalgas un Dzērbenes apkārtnes. Turpretim Stendes un Krustpils rajonā autosatiksmi dzelzceļu Virsvalde uzturēja paraleli lauku dzelzceļu līnijām. Atklājot pasažieru autosatiksmi Stendes rajonā, dzelzceļi atcēla divus lauku dzelzceļu vilcienu pārus dienā starp Stendi un Talsiem un vienu pāri starp Stendi un Dundangu.

Aprozībā palika viens preču-pasažieru vilcienu pāris dienā starp Stendi un Dundangu. Krustpils rajonā pirms autosatiksmes atklāšanas bija aprozībā katru nedēļu 9 vilcienu pāri līdz Aknistei un 8 - līdz Neretai, bet pēc atklāšanas palika starp Krustpili un Aknisti un tapat starp Krustpili un Neretu tikai 3 vilcienu pāri, nedēļā.

Autobusu līnijas Stendes un Krustpils rajonā ievērojami uzlaboja šo apvidu satiksmes apstākļus, jo braucienu laiks autobusus, salīdzinot ar lauku dzelzceļu vilcieniem, samazinājās uz pusi. Lauku ceļu vilcienu maksimālais ātrums, vājas cēla virsbūves dēļ, ir 20 km/st, kamēr ar autobusiem pa labu grantētu ceļu varēja bez grūtībām braukt ar ātrumu 50 km/st., bet pa šosētu ceļu pat ar 60 km/st ātrumu.

1937.gada pavasarī dzelzceļi noorganizēja autobusu satiksmi R ī g a s - S i g u l d a s un Rīgas - R a g a n a s līnijā. Šo autobusu līniju nolūks bija dot Siguldas, Murjānu, Inčukalna, Ropāžu un pārejo Vidzemes šosejas tuvumā esošo vasarnīcu rajonu iedzīvotājiem biežāku satiksmi, aispildot ar autobraucieniem galvenā kārtā, tās stundas, kad vilcienu nav.

Ar R ī g a s - B a u s k a s, B a u s k a s - Budbergas un Bauskas-Viteiku pasažieru autosatiksmes pārņemšanu dzelzceļu ekspluatācijā 1938.g.vasarā un Rīgas-Raganas līnijas

pagarināšanu līdz Lēdurgai noslēdzas dzelzceļu autosatiksmes tīkla paplašināšanas, ieejot līdz ar to, šī jaunā uzņēmuma ceturtajā pastāvēšanas gadā.

Autosatiksmei strauji attīstoties, vēlākos gados autobusu skaitu pakāpeniski palielināja. 1938.gada vasarā dzelzceļu autobusu parkā bija 38 jaunas mašīnas, bet rezervē-4 veci autobusi. Autobusi bija divu tipu: lielākais, šosēto līniju apkalpošanai, ar 30 sēdvietām un mazākais - pārējo līniju vajadzībām ar 24 sēdvietām. Vēl lielākas tilpības autobusus nevarēja ekspluatēt tā iemesla dēļ, ka autobusu bruto svars, ievērojot Latvijas tā laika šoseju samēra vieglo būvi, bija ierobežots ar maksimum 7 t, kas 1938.g.jūlijā, labiem ceļiem un labos laika apstākļos tika palielināts līdz 8.5 t. Pasažieru piepildījuma dienās vasarā autobusu skaits tomēr izrādījās par mazu. Autobusi gāja braucēju pārpildīti, kas sagādāja publikai neērtības. Lai to novērstu dzelzceļu Virsvalde 1939.g. vasaras sezonai sākoties autobusu parku palielināja vēl par 8 mašīnām.

Dzelzceļu autobusu satiksmei nodibinoties. Šim dzelzceļu palīguzņēmumam nebija ne savas garāžas, ne auto remontdarbnīcas, kādēļ Rīgas mašīnas vajadzēja mitināt privātā garāžā un nepieciešamo remontu izdarīt svešās darbnīcās, kas sadārdzināja autobusu uzturēšanu. 1935.g. rudenī dzelzceļi iekārtoja pie vagonu remontdarbnīcām Rīgas preču stacijā savas pagaiddarbnīcas, kuras izdarīja autobusiem vajadzīgo tekošo un kārtējo ilgstošo remontu.

Visu autobusu virsbūves tika pagatavotas Latvijā, no tām 30 - dzelzceļu darbnīcās, bet 8 - Vairoga fabrikā. Karosēriju pagatavošana pašu zemē ievērojami samazināja autobusu iegādei vajadzīgos līdzekļus. Ar 1937.g.rudeni dzelzceļiem radās iespēja novietot Rīgas autobusus savā pagaidu garāžā autoostas tuvumā. Tā kā garāžas un darbnīcu telpas Rīgā bija par mazām, 1938./39.g. tika uzsākata jaunas garāžas-darbnīcas būve blakus jaunprojektētai Rīgas centrālajai pasažieru stacijai. Provincēs līniju autobusus novietoja, kā jaunbūvētās dzelzceļa garāžās, tā arī irētās telpās.

Braukšanas maksa autobusos bija nedaudz lielāka kā III klases biļetes cena vilcienos. Par mērenu cenu starp Rīgu - Jelgavu, Bausku, Siguldu un Raganu autobusi pārvadāja arī sīksaiņus. Rīgā un Bauskā pēc nosūtītāja vēlēšanās tos piegādāja adresātiem arī mājās. Sīksaiņu nosūtīšanas formalitātes bija vienkāršas un sūtījumu saņemšana ātra, kādēļ iedzīvotāji sīksaiņu nosūtīšanai ar autobusiem labprāt izmantoja. Rīgas-Jelgavas autosatiksmē 1937./38.gadā tika pārvadāti apm. 65 000 sīksaiņu.

Šoseju un lauku ceļu malās, apdzīvoto vietu tuvumā, kur publikas apgrozība bija lielāka, dzelzceļi uzbūvēja publikas ērtībai mazas mājiņas, kurās pasažieri, gaidot autobusu, būtu pasargāti no nokrišņiem, vēja un aukstuma. Autosatiksmē ir neērta pasažieriem Latvijā tādā ziņā, ka rudens un pavasara šķīdonī un ziemā, dziļā sniega dēļ, kustība uz lauku ceļiem ir jāpārtrauc, bet pēc sniegpuiteņiem arī uz šosētiem ceļiem tā ir apgrūtināta vai pat ir jāpārtrauc. Atkarībā no laika apstākļiem pātraukumi ilgst 1-3 mēnešus gadā. Neskatoties uz šo neērtību, dzelzceļa autobusi guva arvienu lielāku publikas piekrišanu; 3 pirmajos pastāvēšanas gados autosatiksmes darbības apjoms bija strauji audzis.



Dzelzceļu autobus pie Lorupes gravas Siguldā.

Apkalpojamo līniju garums, no 41 km-sīs satiksmes atklāšanas sākumā, bija 1938.g. pieaudzis līdz 517 km; darbinieku skaits no 55 līdz 175 personām, autobusu skaits no 12 līdz 42 mašīnām, bet nobraukto km. skaits pieaudzis no apm. 1 miljona km. 1935./36.g. līdz 1.8 milj. km. 1937./38.g. Autobusus pārvadāto pasažieru skaits palielinājies no 632 tūkst. līdz 1.3 milj. personu. Ieņēmumi pieauguši no 548 tūkst. latu līdz 1124 tūkst. latu, bet visi izdevumi no 491 tūkst. latu līdz 820 tūkst. l.s. Autobusu skaita, nobraukto kilometru un parvadāto pasažieru daudzuma ziņā - dzelzceļa autobusu satiksme bija lielākais ārpuspilsētas autosatiksmes uzņēmums Latvijā, kas 1937./38.g. pārvadāja vairāk par 45% visu braucēju autobusos ārpus pilsētu administratīvām robežām Latvijā.

Autobusu satiksme bija Latvijas valsts dzelzceļu palīguzņēmums, kam bija arī savs atsevišķs budžets. Šo uzņēmumu vadīja autosatiksmes pārzinis, kas bija pakļauts mašīnu un materiālu direktoram.



Dzelzceļa autoosta Rīgā



Dzelzceļa autogarāza Krustpilī



Uzgaidamā mājiņa autobusa pasažieriem

DZELZCEĻA PREČU AUTOTRANSPORTS

Jautājums par preču piegādi sūtītājiem mājās uz Latvijas dzelzceļiem izvirzījās jau 1930-to gadu sākumā. Tās realizēšanu lielā mērā sekmēja straujā preču autosatiksmes attīstība ar kuru dzelzceļiem vajadzēja sacensties.

Vakareiropā autotransporta sacensības un daudzu citu apstākļu rezultātā jau agrāk bija izveidojies vesels transporta kantoru un spedīcijas firmu tīkls, ar kuru starpniecību nodibinājas preču piegāde "no sliekšņa līdz sliekšnim" plašos apmēros.

Latvijas dzelzceļos ievērojamāku preču parvadājumu samazināšanos veicināja galvenā kārtā 1930-tos gados iestājusies saimnieciskā krīze un zināmā mērā arī autosatiksmes pieaugšana. Izmantojot dzelzceļu tarifu tautsaimniecisko uzbūvi - augsti tarifi vērtīgām precēm, lēti-mazvērtīgām masas precēm, pēc tā saucamā ad valorem principa - privātam autotransportam bija iespējams pievilkt sev tieši augstāk tarifēto sīksūtījumu parvadāšanu. Tādēļ arī saimnieciskai dzīvei uzlabojoties un vispārējam parvadājumu daudzumam pavairojoties, sīksūtījumu un vērtīgāko preču parvadājumu daudzums, salīdzinot ar parējiem sūtījumiem, pieauga ļoti maz.

Preču auto sacensība pamudināja Latvijas dzelzceļus izlīdzināt vismaz vienu autotransporta priekšrocību - parvadāt preces no sliekšņa līdz sliekšim, stājoties pie preču piegādes noorganizēšanas plašākā mērogā.

Valsts dzelzceļu ceļojumu un transporta birojs "Ceļtrans", kā jau iepriekš bija minēts, jau ar 1926.gadu uzņemas dzelzceļu stacijās parastās preču pieņemšanas un izdošanas operācijas, kā arī preču piegādi.

1936.gadā preču operācijas atdalīja no "Ceļtransa" un nodeva tās speciāli šīs nozares apkalpošanai nodibinātam valsts dzelzceļu Rīgas transporta kantorim "L a t t r a n s". Raksturīgi transporta kantoru tīkls tika paplašināts un 1938.gadā jau darbojās 17 dzelzceļa transporta kantori.

Transporta kantori pēc savas būtības bija tās pašas dzelzceļu stacijas, tikai to atrašanās vietas bija ārpus dzelzceļu teritorijas, tuvāk klientūrai. Transporta kantoru galvenais uzdevums bija - apkalpot uz vietas preču nosūtītājus un saņēmējus. Līdz ar to pēdējiem atkrita braukšana uz staciju, kā arī zināmā mērā tika vienkāršota formalitāšu nokārtošana, nosūtīt un saņemt preces.

Bez parastajām preču operācijām, t.i. dažāda veida sūtījumu pieņemšanas un izdošanas, kā arī sūtījumu piegādes, resp., pieņemšanas mājās, transporta kantori uzņemas arī starpniecību starp preču nosūtītājiem un saņēmējiem, preces pasūtīt. Tāpat, pēc nosūtītāju aizrādījuma, transporta kantori piegādāja pienākušos sūtījumus arī citām personām, kā arī uzņemas sūtījumu sadalīšanu starp atsevišķiem saņēmējiem, iekasējot, kā dzelzceļam pienākošos maksājumus, tā arī maksājumus pēc nosūtītāja aizrādījumiem. Transporta kantori bez tam arī vēl veica citus klienta uzdevumus, ka, piemēram, iekasēto naudas summu parvešanu, sūtījumu apdrošināšanu Eiropas preču un bagažas apdrošināšanas akciju sabiedrībā, u.c.

Preču piegāde bija noorganizēta arī dažās pilsētās un ciemos, kur nebija transporta kantoru, ievēdot uz vārda adresēto ekspres-, lielā un parastā ātruma preču sūtījumu piegādi saņēmējiem mājās no 14 stacijām bez transporta kantoru starpniecības.

Transporta kantori savu darbību arvienu paplašināja. Bija pat ierīkota tieša preču automobilu satiksme starp atsevišķiem transporta kantoriem. Tā 1938.g. tika uzsākta sūtījumu parvadāšana ar dzelzceļa automobiļiem starp Rīgu-Jelgavu un Rīgu-Bausku, resp., starp šo pilsētu transporta kantoriem.

Dzelzceļa "Lattransa" transporta kantora preču piegādes automobilis

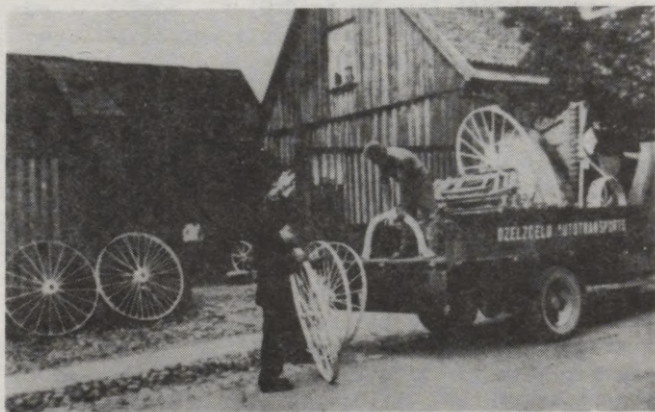


Sākumā tikai Rīgā piegādi izdarīja "saimnieciska kartā", t.i. ar dzelzceļa automobiļiem. Visās pārējās vietās to izdeva privātiem uzņēmējiem par speciālu atlīdzību. Šādu kārtību bija domāts arī paturēt. Paplašinot transporta kantoru un preču piegādes tīklu, dzelzceļu Virsvlade aicināja privātos uzņēmējus piedalīties preču piegādes darbos, bet šādi piedāvājumi neienāca. Šā iemesla dēļ un lai precīzāk un labāk nostādītu preču piegādi, dzelzceļi pakāpeniski uzsāka piegādes darbus ar saviem automobiļiem plasākā mērogā.

Līdz 1940.gadam jau bija iegādāts ap 40 preču un 1 preču-pasažieru automobiļi.



Dzelzceļa preču automobiļi pie Rīgas tirgus stacijas.



Preču piegāde saņēmējiem mājās.

No preču piegādes operācijām Latvijas dzelzceļi necentās pelnīt, jo tas bija ieviests, nākot pretīm dzelzceļu klientiem un sniedzot viņiem iespējami lielākas ērtības un tādējādi lai vairotu vērtīgāko preču pārvadājumus pa dzelzceļiem.

1936./37.g.no kopēja pa dzelzceļiem pārvadātā sūksūtijumu daudzuma - 159 000 t.- no stacijām mājās vai otrādi bija piegādātas 12 300 t, t.i. 7.7%, bet 1937./38.g. piegādāto sūtijumu svars bija jau gandrīz divkārtšojies, kas liecināja, ka vajadzība pēc šāda veida preču piegādes ir bijusi liela. Tādēļ arī nākotnē dzelzceļi bija apņēmušies sūtijumu pieņemšanas un piegādes punktu ierīkošanu, no stacijām attālākos centros, turpināt.

Ar 1937./38.g. preču piegāde bija atsevišķs ekspluatācijas direkcijai pakļauts Latvijas valsts dzelzceļu saimnieciskais palīguzņēmums ar savu budžetu, kas darbojās ar nosaukumu - "Valsts dzelzceļu preču autotransports".

* * *

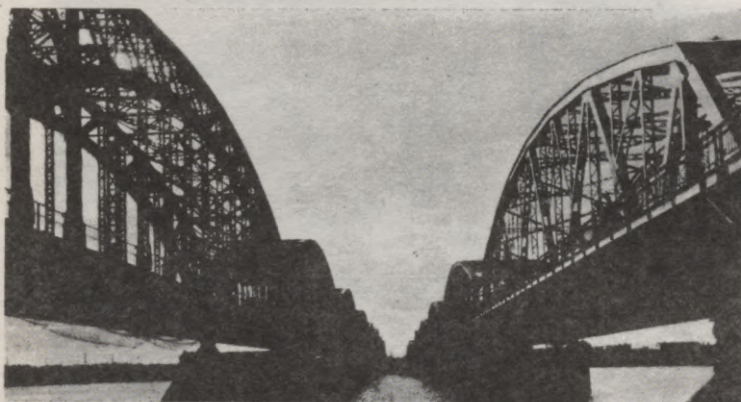
BŪVES UN ĒKAS

Tilti un caurtekas.

Latvijas nacionālo dzelzceļu pastāvēšanas laikā ir tikušas atjaunotas un no jauna uzceltas apm. 3000 mākslīgās būves, kurās ietilpa kā tilti, tā arī caurtekas. Ar ailām pāri par 10 metriem nojauna tika uzcelti ap 180 tilti un atjaunoti ap 360, kopā ap 540, ar ailu kopgarumu tuvupie 6000 m, neieskaitot lielos tērauda tiltus ar kopņu pārlaidumiem. Materiāls pie ailām no 10 m līdz apm. 16 m, pa lielākai daļai bija lietots stiegrots betons, bet lielākām ailām - galvenokārt, tērauds. Kā izņēmums bija tilts pār Salacas upi pie Mazsalacas, kurš ar apm. 40 metru ailu 1936. gadā tika uzcelts no stiegrota betona. Tas bija arkas loka tilts un - kā sāda veida - skaitījās kā vienīgais uz dzelzceļiem Baltijas valstīs. 1944. gadā vāciešiem atkāpjoties tas ticis saspridzināts un tā vietā, tikai ap 1970. gadu Padomju valdības dzelzceļu pārvalde esot uzcelusi jaunu, tērauda tiltu. No pārējām mākslīgām būvēm, skaitā ap 2460, tuvu pie 300 bija stiegrota betona caurtekas ar ailām līdz 6 m, bet pārējās būves - mazie tilti - ar līdz 10 m ailām. To tika uzcelts ap 2160 gab., vairumā ar stiegrota betona pārlaidumiem uz mūra balstiem.

No lielākiem tiltiem ar tērauda kopņu pārlaidumiem mināmi sekošie: tilti pār Daugavu: - pie Rīgas, starp Krustpili un Jēkabpili, pie Sēlpils un starp Daugavpili un Grīvu; tilti pār Gauju: pie Carnikavas un pie Strenčiem; pār Ventu - pie Skrundas; pār Lielupi pie Bulduriem un pie Jelgavas; pār Aģupi - pie Skultes, un Rūju-pie Rūjienas, pēdējie abi uz Rīgas-Rūjienas līnijas. Bez tam vēl daudzi citi ar tērauda siju pārlaidumiem no 30 līdz 60 m.

Zemāk tiek pievesti attēli no raksturīgākajiem Latvijas laikā uzceltiem tiltiem, kuru foto uzņēmumi izdarīti Latvijas patstāvības laikā un ir uzglabājušies mūsu arhīvos.



Rīgas "dzelzs tilti" pār Daugavu (skatoties no labā krasta). Pa kreisi - dzelzceļa tilts, atjaunots 1924. g. (ar 8 pārlaidumiem: 7 tērauda kopnes @ 62 m katra un pacelamā daļa kuģu izl.)

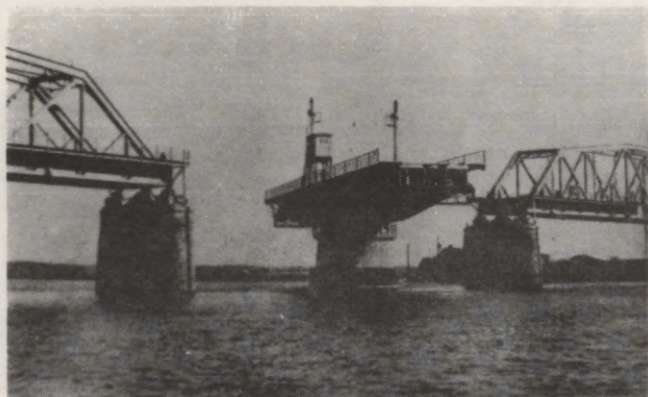
Pa labi - "Zemgales" šosejas tilts, no jauna uzbūvēts 1936. g. Kopņu skaits - līdzīgs kā dzelzceļa tiltam.

Abi tilti, ar vācu "Führera" Hitlera ārpriekš pavēli, viņa armijai atkāpjoties no Rīgas, tika - uzspridzināti, lai gan II pasaules

karš viņam jau tikpat kā bija zaudēts. Padomju Savienības dzelzceļu pārvalde pēc Latvijas okupācijas, dzelzceļa tiltu atjaunoja, bet šosejas (Zemgales) tilts nav vairs atjaunots.



26. oktobrī, 1933. g. tika atklāts Jaunbūvētais Mīlgrāvja tilts pār Kīšezera izteku pie Rīgas uz Rīgas-Rūjienas līnijas, posmā Dzirnūpe - Ziemeļblāzma. Paredzēts bija divsliekšņu kustībai ar Vidzemes jūrmalu. Kamēr tas notiktu, tiltu izmantoja arī šosejas satiksmei pa Mīlgrāvja ielu. Pēdējai nākotnē bija paredzēts atsevišķs blakus tilts.

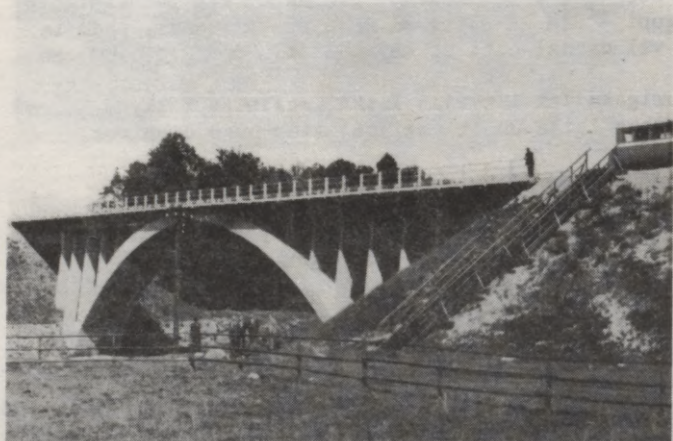


Tilta signāli bija elektriski centralizēti Dzirnupes stacijā.

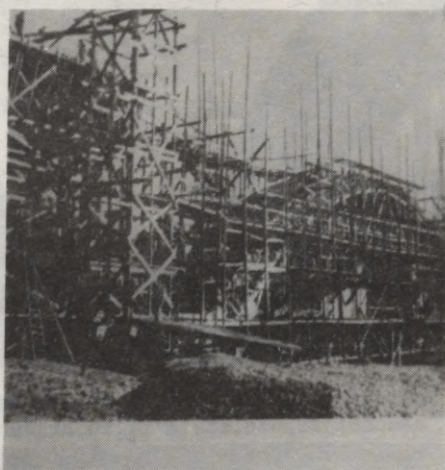
Milgrāvja tilts izgriesta stāvokli. Tilta izgriešana noritēja ar elektrības spēku, pilnīgi automatiski 1 minūtes laikā. Bija viens no modernākiem tiltiem izgriešanas tehnikas ziņā. Izgriešana bija vajadzīga kugu satiksmei starp Kīšezeru un Daugavu. Vidējie pīlari bija pamatoti uz kesoniem ap 20 m dziļumā, skaitot no ūdens līmeņa.



Salacas tilta stātiskā pārbaude ar 2 smagākām pasažieru lokomotīvēm pirms nodošanas ekspluatācijā.



Salacas upes tilts, pēc tā atklāšanas vilcienu satiksmei. Tilta projekta autors: prof. Pāvulāns, būvdarbu izpildītājs: Neiburga būvfirma.



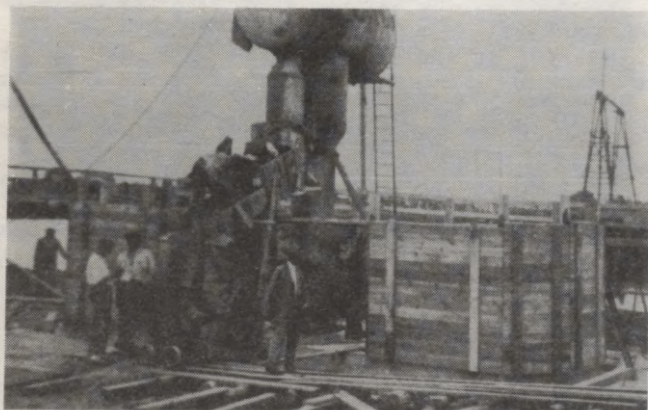
Salacas tilta turas (stalažas) būves laikā. Veiktais darbs bija Latvijas inženieru, namdaru un amatnieku sava āroda prasmes rezultāts.



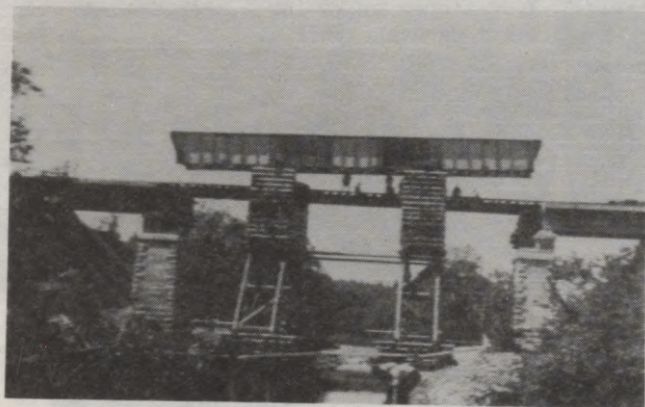
Tilts pār Gauju pie Carnikavas uz jaunbūvētās Rīgas-Rūjienas līnijas - pēc satiksmes atklāšanas 1934. gadā. Tilts ir ar 3 tērauda kopņu pār-laidumiem ē 60 m ar 3 upes pīlariem ar kesonu pamatojumu.



Pīlaru un krasta balstu būvdarbi
Gaujas tiltam pie Carnikavas uz
Rīgas-Rūjienas līnijas.



Kesona slūžas Gaujas tiltam pie
Carnikavas.



Aģupes 40 m garas tērauda kopnes-sijas pār-
laiduma montāža. Izmanots tika atremontēts agrā-
kais Zilupes tilta pārlaidums.
Aģupes tilts-pie Skultes stacijas uz Rīgas-Rūjie-
nas līnijas.



(augstāk) Dzelzceļa tilts pār Daugavu
starp Krustpili un Jēkabpili, uzbū-
vēts 1936-37.g.; ar 3, apm. 100 m ga-
rām kopnēm starp pīlariem un 2 krasta
kopsieniņu sijām. Materials - augst-
pret stības tērauds.

levērojamākie tilti uz jaunbūvētā
Liepājas-Glūdas dzelzceļa.

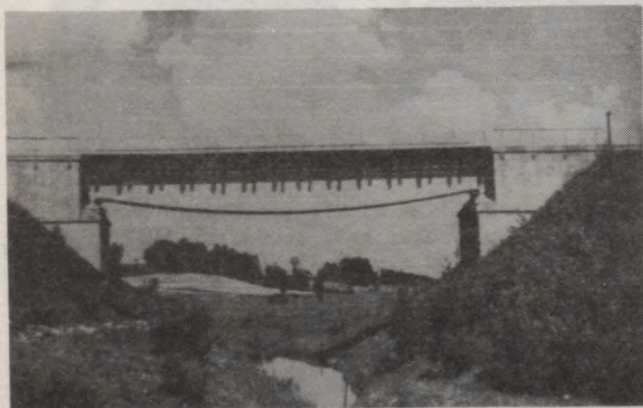
Tilts pār V e n t a s upi pie Skrundas ar 3 tērauda kopnēm, garumos 30-60-30 m. Atklāts satiksmei 11.jūlijā, 1928.g. Būvvaldes projekts; virsbūvi projekt. inž Kalniņš; balstus buveja uzn. Zitars; virsbūvi piegādāja un montēja A/S "Stars" Būves darbus vadīja 4.distance pr-ks inž J.Stakle



Tilts pār Bērzes upi posmā Bērzupe-Biksti. Būvvaldes projekts; balstus būvēja uzņēmeja būvfirma inž. A.Rāzums; virsbūvi izgatavoja dz. ceļu tiltu bāze; uzstādīja uzņ. Špilbergs. Būvdarbus uzraudzīja 1. dist. priekšnieks Lūļa. Tilta pārļaidumi: 8-21.3-8 m. - tērauda siju kopnes. Uzbūvēts 1926. gadā.



Tērauda kopnes tilts pār Vēršādas ielejas upi posmā Brocēni-Saldus, ar ailu 21.3 m. Būvvaldes projekts; Kopni izgatavoja un montēja dz. ceļa tiltu bāze; balstus buveja A. Rāzuma buvfirma. Būvdarbus uzraudzīja 3. distance pr-ks inž A. Maškins. Tilts uzbūvēts 1927.g.



Stiegrota betona dzelzceļa pārvada tilts pie Tadaikņu stacijas. Būvvaldes projekts; aila 20 m; uzbuveja buvfirma A. Burnsteins, 1928.g.; būvdarbus uzraudzīja 6. distance pr-ks inž. Jirgensons.



Jaunceltās staciju ēkas un pārējās civilbūves.

Uz Latvijas dzelzceļiem, to pastāvēšanas beidzamā posmā, iedzīvotāju apkalpošanai bija atvērtas pavisam kādas 575 stacijas un pieturas (sk. Latv. dz.-c. I daļas pielik. lpp. 113-117) Kad Satiksmes ministrija 1919. g. pārņēma dzelzceļus, lietošanai derīgu stacijas ēku nebija gandrīz nemaz. No agrāk Latvijas teritorijā bijušām 110 dzelzceļa stacijām kāda puse bija pavisam nopostītas un pārējās tā sabojātas, ka bez kapitāla remonta tās nebija lietojamas. Latvijas laikā ir tikušas uzceltas pavisam ap 200 jaunas stacijas ēkas un atjaunotas ap 55 ēkas uz vecajām līnijām. Uz jaunbūvētām līnijām lielākās stacijās uzcelto stacijas ēku skaits sniedzas pie 50. Tās bija pa lielākai daļai divstāvu mūra ēkas ar piegulošiem preču un bagāžas šķūņiem, rampām, svariem u. t. t. Šādās staciju ēkās, kā uz vecajām tā jaunbūvētām līnijām, otrā stāvā parasti bija ierīkoti ērti dzīvokļi stacijas priekšniekam un viņa palīgiem, kuru klātbūtne darba vietai dažkārt bija ļoti vēlama.

Pretstatā agrākajām vienmuļām standarta būvēm, jaunās staciju ēkas tika individuālizētas, sarīkojot to būves projektu konkursus.

Bez tam tuvu pie 250 mazākās stacijās un pieturās uzcēla jaunas ēkas publikas apkalpošanai un komercoperācijām - pa lielākai daļai vienkāpju - no mūra vai koka, ar izbūvētu stacijas pārziņa dzīvokli. Latvijas neatkarības sākuma gados šādām stacijām un pieturām parasti tika uzstādīti pārbūvēti preču vagoni. 1930-tos gados šādu pagaidtelpu vairs gandrīz nebija.

Uz magistral-līnijām ceļa uzturēšanas personālam bija uzcelts prāvs skaits, ap 30, lielāku ēku, administrācijas kantoru un darbinieku dzīvokļu vajadzībām. Visas gandrīz no mūra, pie kam dzīvokļus apgādāja ar modernām ērtībām. Ēkām piegulošās, dzelzceļam atsavinātās joslās, zemes platības bija sadalītas dzelzceļa līnijas personāla augļu un sakņu dārzu vajadzībām.

Liela vēriba tika piegriesta arī stacijas apkārtnes izdaiļošanai, kam dzelzceļa budžetā ikgadus bija atvēlētas attiecīgas summas.

Daudz ēku un būvju tika uzcelts dzelzceļu tehniskām vajadzībām: vairāk nekā desmit ūdenstorņu, kā uz vecām tā jaunbūvētām līnijām (piemēr. uz Liepājas-Glūdas un cit.), darbnīcu ēkas tika atjaunotas un izbūvētas, lokomotīvu šķūņi un taml., trakcijas vajadzībām. Zemāk tiek pievesta rinda foto-uzņēmumu no dažām ēkām, kas tika celtas Latvijas dzelzceļu pastāvēšanas laikā.



Gulbenes stacijas jaunceltne 1935. gadā. Plašas telpas bija paredzētas publikai, bagāžas pieņemšanai un bufetei. Vienā galā telpas vilcienu kustības vadībai uz Sitas un Pļaviņu platceļa līnijām, kā arī dispečeram uz Gulbenes-Apes pievedceļa līnijas. Otrā ēkas galā - telpas dzelzceļa tehniskiem dienestiem un pastam. Otrā stāvā bija izbūvētas telpas dz. ceļa darbinieku dzīvokļiem



Valmieras stacijas jaunceltne 1938. gadā - bija viena no lielākām stacijām uz Rīgas-Valmieras līnijas. Apkalpoja arī kustību uz Smiltēnes-Valmieras-Ainažu pievedceļa līnijas, pēc tās pāriešanas valsts īpašumā 1939. gadā



Stacijas "ķemeri" pasažieru ēka - celta I Pasaules karā nopostītās vietā-uz Rīgas-Slokas divceļu līnijas. Uzbūvēta ap 1925.g. Stacijas tuvumā bija slavenā Ķemeri sēravotu dziedniecības iestāde ar lielu viesnīcu, kuru uzcēla Latvijas valsts tās neatkarības laikā, 1932.g.



Stacijas-pieturas ēka "Asari I" uz Rīgas-Slokas līnijas. Rosīgi darbojās Rīgas jūrmalas peldsezonas laikā. Celta ap 1925.g.



Priedaines stacija pie Lielupes uz Rīgas-Slokas līnijas. Stacijā bija ierīkota automātiska elektriskā signalizācija, kas kontrolēja tuvumā esošā Lielupes tilta izgriešanu un vadīja vilcienu kustību divceļu dzelzceļa posmā Priedaine-Bulduri, pa kuru vilcienu kustība bija ļoti bieža it sevišķi vasaras sezonas laikā. Staciju un signalizācijas iekārtu uzbūvēja ap 1936.g.

Dažas staciju celtnes uz jaunbūvētā Liepājas-Glūdas dzelzceļa



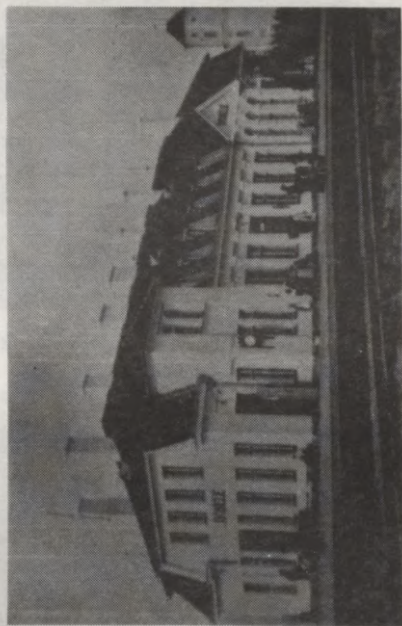
S k r u n d a s stacija, celta 1928.g.



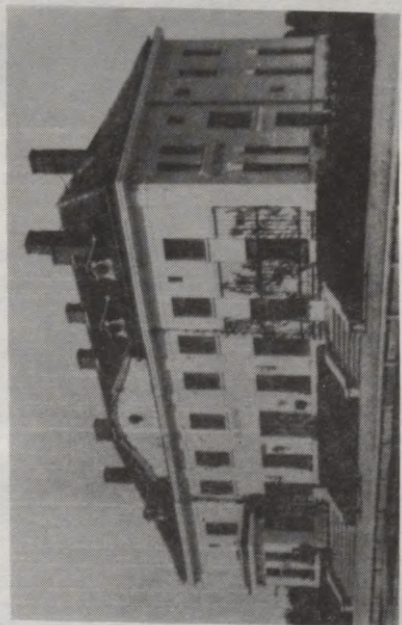
S a l d u s stacija, celta 1930.g.



Ā r o c ē n u stacija, celta 1930.g.



D o b e l e s stacija, celta 1929.g.

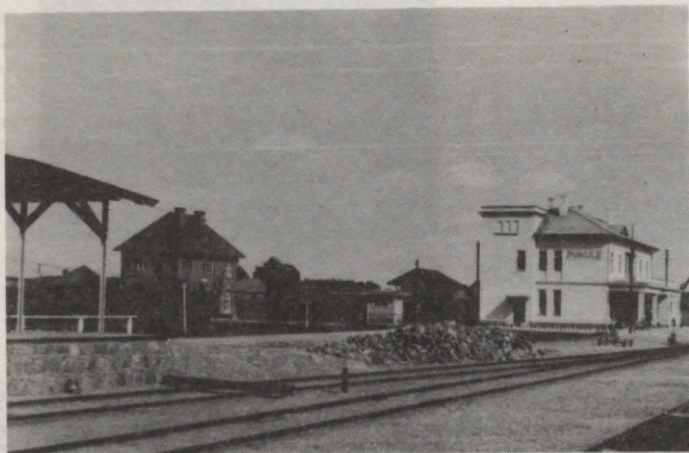


B ī d e n e s stacija, celta 1930.g.

Staciju celtnes uz jaunbūvētām līnijām



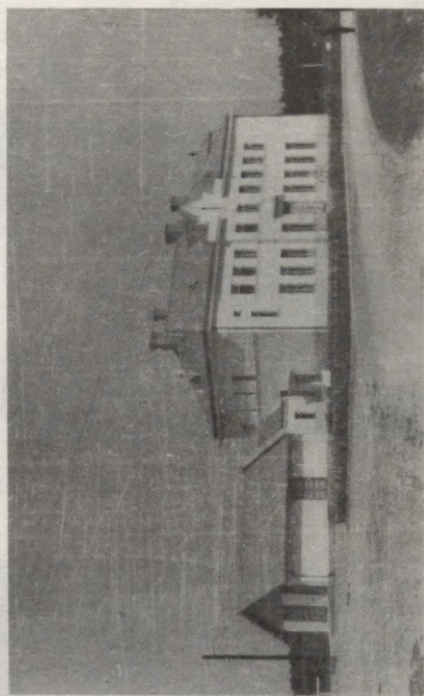
Līlāstes stacija uz Rīgas-Rūjienas līnijas



Pūķuļes platformas stacija uz Rīgas-Rūjienas līnijas (pa labi) un pievedceļa stacija (attālāk pa kreisi) uz Valmieras-Ainažu līnijas.



Kuldīgas stacija uz Kursas-Alsungas-kuldīgas pievedceļa līnijas.



Stacija "Ērgļi" uz Rīgas-Ērgļu līnijas



Limbažu stacija uz Rīgas-Rūjienas līnijas

Staciju celtnes
uz jaunbūvētās Rīgas-Ērgļu līnijas



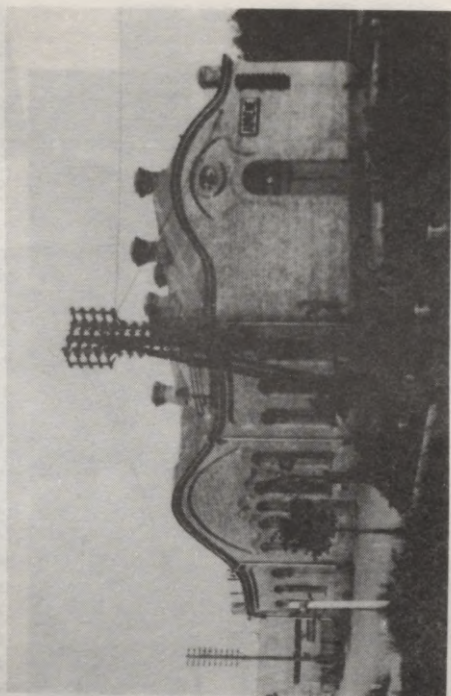
Stacija "K a n g a r i"



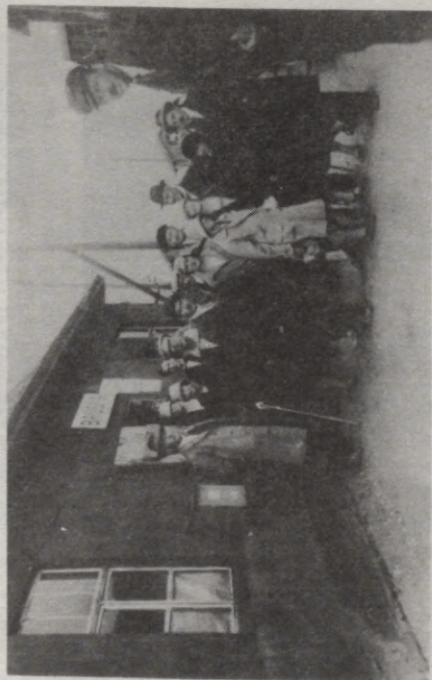
A u g š c i e m a stacija



S i d g u n d a s stacija



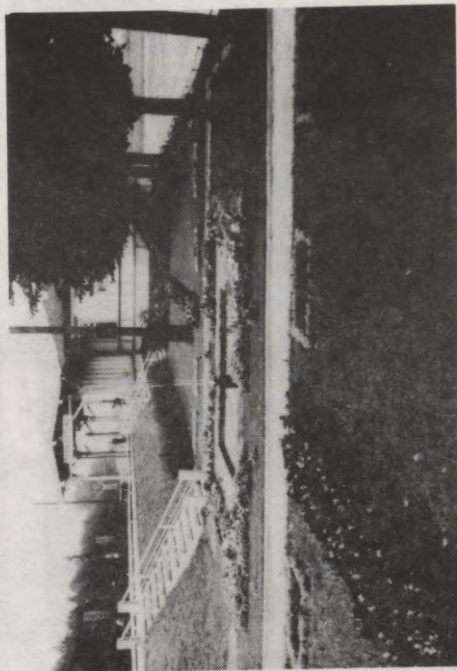
Stacija "A b r e n e" būvēta 1920-os gados uz Daugavpils-Rēzeknes-Rītupes līnijas, kā mezgla punkts, kurā pievienojās kara laikā uzbūvētā Ieriķu-Gulbenes-Abrenes līnija.



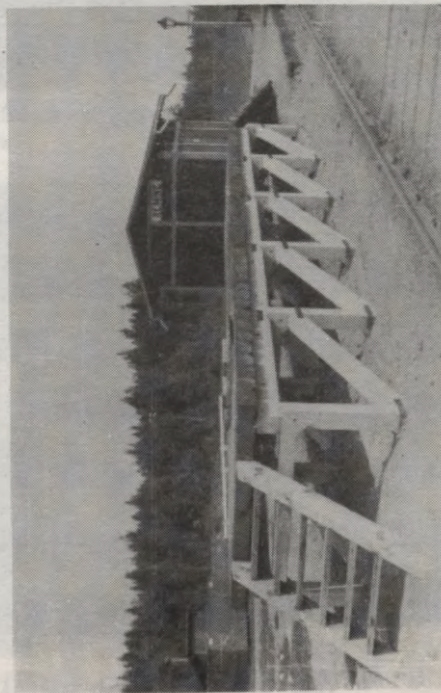
"L"-platuna azeizceļa stacijas "B a u s k a" pa-
ēaidu teipa, kuras vietā 1920-os gados uzcēla pa-
stāvīgu ēku.



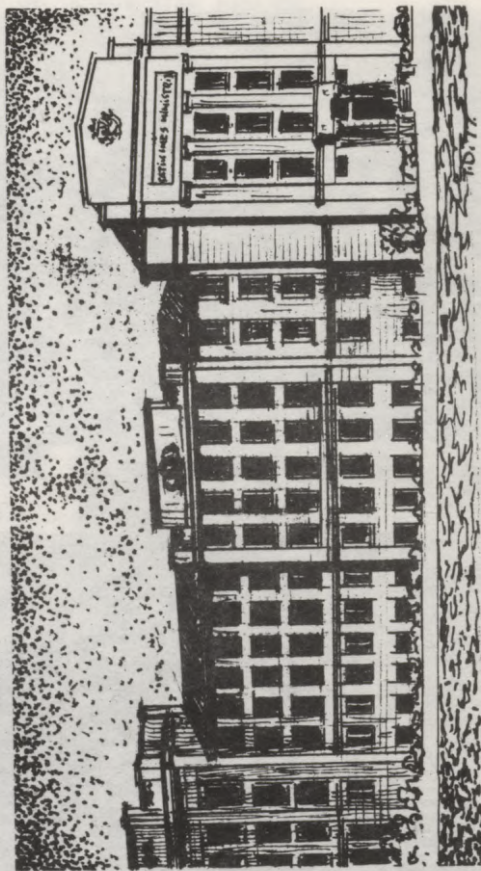
Dzelzceļa dzīvojamā ēka līnijas darbiniekiem. Šādas ēkas netika būvētas šablona veidā, bet arhitekta stili bija dažādi, piemērojoties apkārtnē un dzīvokļu vajadzībai.



Torņakalna stacijas puķu dārzs 1938.g., kā piemērs stacijas apkārtnes izdaiļošanai, kas tika jo plaši piekopta 1930-tos gados uz Latvijas dzelzceļiem.

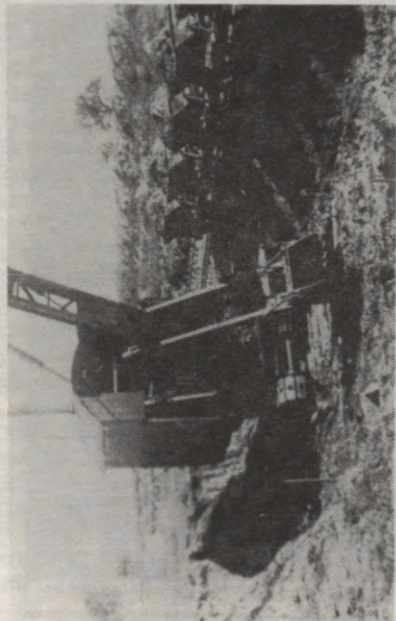


Tipisks būvveids ietaisēm lauku stacijās - pa dzelzceļu sūtamo preču operācijām: preču rampa un noliktava; rampas grīda balstas uz sastiprinātiem gataviem stieģrota betona stabiem un sijām, ko izgatavoja Tiltu bāze.



Satikmes ministrijas nams, kurā lielāko daļu aizņēma Latvijas dzelzceļu Virsvalde. Skats no Rīgas pasažieru stacijas puses. Arhitekta T.Dumpja rasējums.

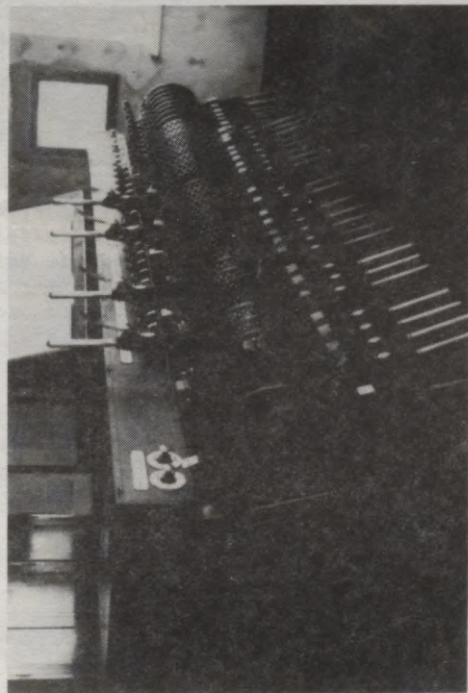
Dzelzceļu būve un ekspluatācija



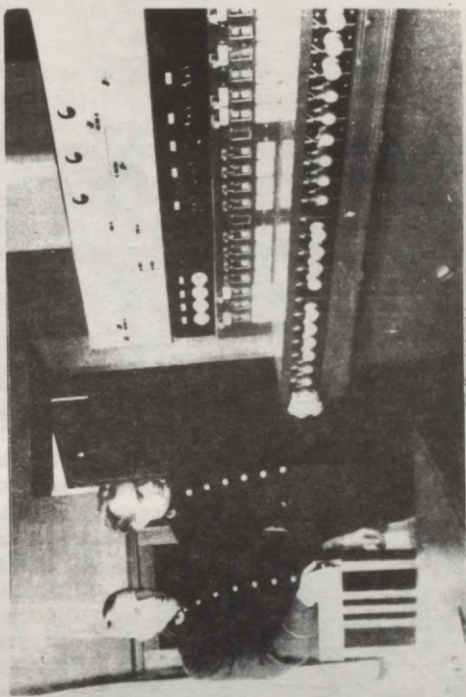
Zemes darbi Mucenieku ierakumā pie Limbažiem uz Rīgas-Rūjienas dzelzceļa būves.



Jaunā virsbūves uzturēšanas paņēmienu demonstrēšana pie Šķembu balasta uz galvenajām līnijām - dzelzceļu budžeta komisijas izbraucienā 1938.g.

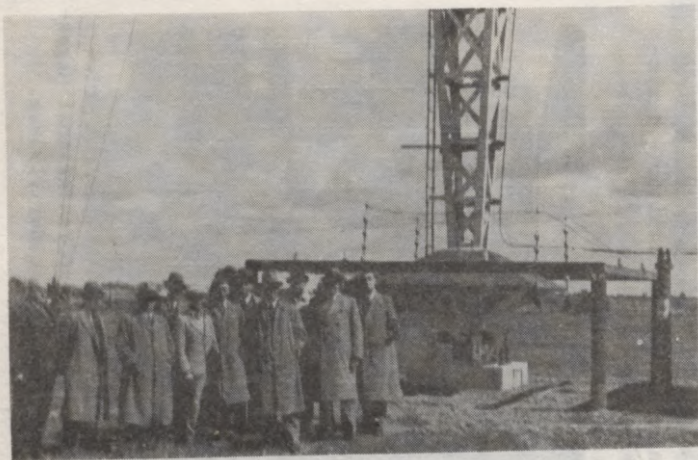


Ārmiņu un signālu mehāniskās centralizācijas aparāta veids vilcienu kustības nodrošināšanai stacijās uz galvenajām līnijām



Automātiski-elektriskā signalizācijas iekārta Priedaines stacijā, vilcienu kustības nodrošināšanai Rīgas-Jūrmalas līnijas posmā Priedaine-Bulduri, 1936.g.
(sk. iepriekš)

Dzelzceļu budžeta komisijas izbrauciens jaunbūvējamā platceļa dzelzceļa kuldīga-Tukums nospraustās līnijas apskatei.



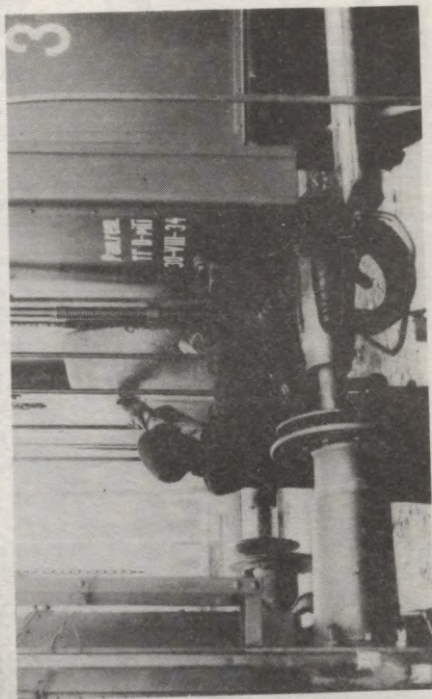
Pie Kuldīgas radiostācijas torņa



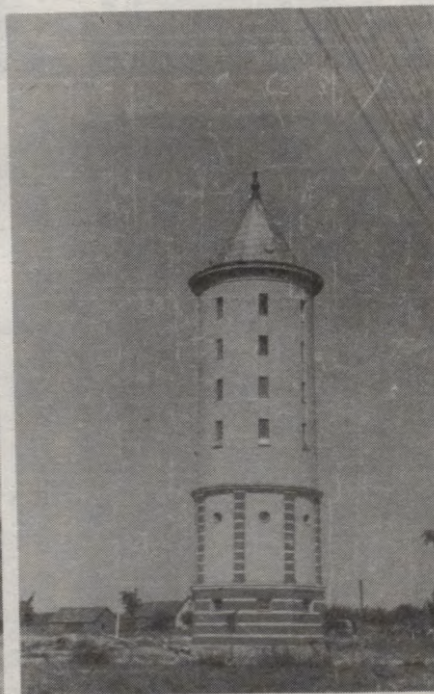
Ceļā uz Tukumu



Kurzemes līdzenums uz rietumiem no Tukuma



Pasažieru vilciena vagonu sakābes aparāts.



Jaunbūvētais ūdenstornis pie Dobeles stacijas uz Liepājas-Ģlūdas dzelzceļa

ARSTNICĪBAS NOZARE

Reizē ar Latvijas dzelzceļu pakāpenisku atjaunošanu veidojās arī dz. ceļu ārstniecības nozare, kurai bija svarīgi uzdevumi un liela atbildība, jo no dzelzceļnieku veselības un to fiziskām spējām bija atkarīga dzelzceļu drošība un netraucēta darbība.

Dr. med. Aleksandrs Grīnups, kurš savu darbību uz Latvijas dzelzceļiem bija sācis jau no to pastāvēšanas sākuma dienām, savās atmiņās, cita starpā, raksta:*) "1919. gada vasarā uzsāku savu darbību uz Latvijas dzelzceļiem, kad Dr. K. Barons mani aicināja pārņemt uz Latvijas dz. ceļiem vienu ārstniecības iecirkni. Ar prieku sekoju viņa aicinājumam, jo gribējās ar visu sirdi strādāt jaunūzņēmē darbu. Dr. K. Barons bija bijis dzelzceļu ārsts jau pirms I Pasaules kara uz Krievijas dz. ceļiem un viņam bija piedzīvojumi un zināšanas par šo nozari. Bet trūka tik ļoti daudz no visa tā, kas vajadzīgs kārtīgam ārstniecības darbam. Priekšā stāvēja liels organizācijas darbs un bija vajadzīga liela enerģija un piepūle, lai pēc iespējas visu ātrāk veiktu.

Pēc darba stundām ambulancē, bija jāapmeklē slimnieki mājās ar visneiedomājākiem satiksmes līdzekļiem, līdz beidzot tiku pie velosipēda, kas jau bija liels ieguvums. Uz līnijas bieži apmeklējām slimniekus, braucot ar lokomotīvi, vai ar rokas drezīnu (toreiz motordrezīnu vēl nebija). Pēc šāda darba katru vakaru sanācam uz īsākām vai garākām apspriedēm, rakstījām noteikumus un instrukcijas par sanitāro uzraudzību, par palīdzību nelaiemes un vilcienu katastrofu gadījumos, par ārstniecības palīdzības sniegšanu pasazieriem un par daudz citām lietām. Darbs bija liels un atbildīgs, bet visi, kas pie tā strādājām, to darījām ar sajūsmu un prieku, jo saskatījām darba sekmes jaunu dzīvi, jaunradi sava pasu zemē.

Tanī laikā Rīgas mezglā bijām tikai 3 ārsti: Dr. Kārlis Barons, galvenais ārsts, Dr. Paukulis un es, kā iecirkņu ārsti un 5 feldšēri. Dzelzceļu aptieku un medikamentu apgādi pārzināja provizors Maldutis ar 2 palīgiem, ārstniecības materiālus pārzināja un gatavoja māsa un galvenā ārsta kanceļējā strādāja pārzinis ar divām darbiniecēm. 1920. gadā uz līnijas bija nodibināti ārstu iecirkņi: Liepājā, Ventspilī, Jelgavā, Krustpilī, Daugavpilī, Kēzeknē, Valmierā un Cēsīs. Bez tam bija mazāki ārstniecības punkti, kurus apkalpoja feldšēri; tādi bija: Stendē, Krāslavā, Škirotavā, Preču stacijā un vēl dažās vietās, bet tie bija padoti tuvakajam iecirkņa ārstam. Vēlāk, kad uz dzelzceļiem darbība gāja plašumā, vēl tika atvērti jauni feldšēra punkti, kā: Liepajas galvenās darbnīcās un vēlāk arī Daugavpils galvenās darbnīcās. Vēlāk šāos punktos drīz vien bija jāiekārto ārsta dienests, ko prasīja pieaugošais pacientu skaits. Dzelzceļu ārstniecībai, Galvena ārsta vadībā, piekrita rūpes par pašu dzelzceļnieku veselības stāvokli, to ģimenes locekļu ārstēšanu, palīdzību visos nelaiemes gadījumos uz dzelzceļiem, kā arī pārējo personu ārstēšanu, ja tās saslimušas vai cietušas uz dzelzceļu teritorijas (neizslēdzot pēkšņas dzemdības, ja tās bija sakušas uz dzelzceļiem). Bez tam ārstniecības nozarei piekrita uzraudzība par sanitāriem apstākļiem, visām dezinfekcijām, ka ritešā sastāvā, tā arī dzelzceļa ekās, dzīvokļos, stacijās un darbnīcās.

Visi ārstniecības daļas darbinieki bija štātā ieskaitīti dzelzceļnieki ar visiem to pienākumiem un tiesībām. Drīz vien tika iekārtots katrā stacijā mazs skapītis ar pirmās palīdzības ārstniecības materiāliem; tāpat tika iekārtota maza medicīnas lādīte, kas katram pasazieru vilcienam virskonduktoram tika nodota, viņam pieņemot vilcienu. Bija apspriedes un pārrunas par to, kas šādās tvertnītēs butu liekams, tika sagatavota maza pamācība lietošanai, kā arī burtnīca par izlietotām lietām ar mazu pieprasījuma formulāru-papildinājumam.

Bet laika tecējumā viss augs ļoti strauji. Visur un viss drīzi vien bija jāpaplašina un jāpalielina. Rīgā bija jāiekārto jauni ārstu iecirkņi, feldšēru punkti, bija jādoma par ārstu specialistu tīklu, jāņem kontakts ar lauku rajona ārstiem - visu to prasīja dzīve un organizatoriskais darbs neapstājās. Virsvaldes padome, vērā nemot darbības straujo pieaugumu, atrada par nepieciešamu pārvērst veselības, resp. ārstniecības nozari par Ārstniecības daļu ar pilnīgi patstāvīgu budžetu. Galvenais ārsts bija budžeta komisijas loceklis un viņam Saeimā bija jānodrošina paskaidrojumi un jāaizstāv uzdotās prasības."

1927. gada janvārī Dr. A. Grīnupu iecēla par dzelzceļu Galveno ārstu, jo Dr. Barons bija uzņēmies Latvijas Universitātes Zobārstniecības Instituta vadību. Ap to laiku Latvijā bija izdoti likumi par slimo kasēm, kādas tika dibinātas daudzās nozarēs. Lai atslogotu dzelzceļu ārstniecību tika nodibināta arī "Dzelzceļnieku slimo kase", kura aprūpeja visus dienas un pagaidu strādniekus, atstājot štāta darbiniekus "Ārstniecības daļai".

*) Sk. "Dzelzceļnieks Trimdā" Nr. 13, no 1965. g. lpp. 15 un Dz. Tr. Nr. 14 lpp. 18/19.

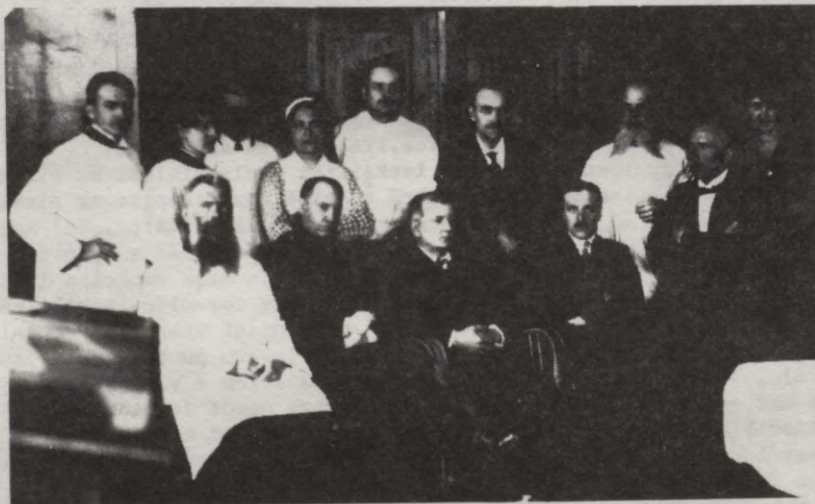
Prasība pēc ārstiem-specialistiem arvien pieauga; sākumā slimnieki tika sūtīti pie speciālistiem uz mājām, apmaksājot par vizītēm, bet drīz vien izrādījās, ka šis veids ir ļoti apgrūtināošs, kā pašiem ārstiem tā arī dzelzceļniekiem. Šī iemesla dēļ dzelzceļu Virsvalde nolēma uzsākt **sesstāvu** jaunbūvi pie virsvaldes ēkas, paredzot visiem speciālistiem pienēšanas telpas, plašu laboratoriju, telpas visiem Rīgas iecirkņa ārstiem, aptiekai, dezinfektoriem, ārstniecības daļas kanceļijai, telpas Galvenam ārstam, ka arī mazu slimnīcu, operācijas istabu un ēdamzāli darbiniekiem. Tas bija ļoti liels solis uz priekšu ārstniecības daļas attīstībā. Jaunajā ēkā bija viss nepieciešamais lai ārstētu un izmeklētu pacientus pēc tā laika prasībām. Plaši bija iekārtoti fiziko-teirapeitiskie kabineti, Rentģena kabinets, kā diagnostikai, tā arī terapijai. Mazās un vidējās operācijas dzelzceļa ārsti vaļēja izpildīt paši savā slimnīcā un tā strādāja teicami. Ārsti speciālisti darbojās visās specialitātēs, bet tā kā ārstu tikls aizvien pieauga, tad ārsti, kuri līdz tam strādāja tikai uz stundām, tika līgti pa mēnešiem uz tā sauktā "brīva līguma" pamata; pavisam šādu ārstu bija pāri par 70, jo ārsti speciālisti bija Daugavpilī, Liepājā, Cēsis, Valmierā un vairākās citās vietās.

Trīsdesmito gadu beigās un cetrdesmitā gada sākumā aprūpējamo dzelzceļnieku un viņu ģimenes locekļu skaits sasniedza kopā 30 000 personu, bet budžets gadā bija pieaudzis uz 1 miljonu latu.

Vēl jāpiemin dzelzceļnieku brīvā ārstēšana kurortos, kā: Ķemeros, Baldonē un citos avotos, kas sasniedza plašus apmērus. Katru gadu tika sūtīti Latvijas dzelzceļu slimnieki apmaiņas kārtībā uz sanatorijām Somijā, ņemot pretim Somijas dzelzceļniekus Ķemeros.

Laiks no Latvijas valsts dibināšanas līdz pat 1940. gada vasarai bija uzbūves un lielas attīstības laikmets visā Latvijā un arī Latvijas valsts dzelzceļi ar lepnumu varēja uzrādīt lielus sasniegumus, kādi bija gūti visās nozarēs. Veselības kopšana un uzraudzība uz Latvijas dzelzceļiem bija pacelta līdz tādām līmenim, kāds bija sasniegts uz Vakarēiropas dzelzceļiem, vecās kultūras valstīs, pat vairāku gadu simteņu tecejumā.

"Latvijā bija mainījusās daudzas valdības ar dažādiem politiskiem novirzieniem, sākot ar socialdemokrātiem un beidzot ar labā spārņa Kristīgām partijām. Pa visu šo laiku un no y. i sām valdībām redzēju arvien vislielāko izpratni un pretimnākšanu saviem plāniem un idejām, jaunievedumiem, ka ārstesana, tā ta arī dzelzceļu satiksmes drošības prasībās, cik tālu tas skāra darbinieku veselību, līdz beidzot pienāca 1940-ais gads...." Tā nobeid savu stāstu Latvijas dzelzceļu iggadējais un tagad mūžībā aigājušais Galvenais ārsts Dr. Aleksands Grīnups.



Ārstniecības nozares personāls Rīga 1919./20. gada: sēž, no kreisās puses, 1. rindā: Rolis, Dr. Paukuls Dr. K. Barons Dr. A. Grīnups
vec.feldsers iec.ārsts Galv.ārsts iec.ārsts
Aiz Dr. Barona stāv. provizors Maldutis.

LATVIJAS DZELZCEĻU SASNIEGUMI UN ZAUDĒJUMI,

LAIKĀ NO 1940.g. LĪDZ 1945.g.

1. Latvijas dzelzceļu stāvoklis 1940.gada sākumā.

1940.gadā vispārējai lietošanai atklāto dzelzceļu līniju kopgarums bija apaļi rēķinot, 3200 kilometru. Tas bija diezgan prāvs neatkarīgās Latvijas kapitālais ieguldījums, kura kopvērtība, ieskaitot nekustāmo un kustāmo īpašumu, sniedzās pāri par pusmiljarda latu, resp. ap 8% no visas tautas mantas. Pārreķinot toreiz zeltā, tas būtu ap 100 miljonu zelta dolāru. No minētā dzelzceļu kopgaruma - 2212 km sastādījās no platceļa līnijām, resp. Krievu-un Normalplatuma ceļiem; pārējie 988 km bija šaurceļu platuma ceļi, kuri savukārt sadalījās: pievedceļos ("P" platuma-750 mm) un lauku celos ("L" platuma-600mm)

Attiecīgi sadalījās arī Igaunijas un Lietuvas dzelzceļi. No pirmā kopgaruma, apm. 1400 km, - 800 km bija "K" platceļi un ap 600 km šaurceļi (750 mm), bet no otrā (Lietuvas) kopgaruma - apm. 1410 km - 1225 km bija platceļi un tikai 185 km šaurceļi.

1940.gadā Latvijas dzelzceļu ritošā inventārā skaitijas: 290 dažādu tipu lokomotīves, ap 1000 pasažieru un bagažas vagonu un ap 6000 segtu un vaļēju preču vagonu. Apmēram puse - rītosā inventāra bija Latvijas laikā jauni būvēti ritekļi, turpretim - otra puse bija kapitāli atremontēti ritekļi. Izņemot platceļa jaunbūvētās lokomotīves, gandrīz viss ritekļu atjaunošanas darbs bija veikts dzelzceļu pašu darbnīcās un Latvijas rūpnīcās.

Vilcienu skaits dienā līdzinājās vasaras laikā ap 500, ieskaitot motorvagonu braucienus, bet ziemā ap 20% mazāk.

Latvijas dzelzceļu pasažieru tarifi* bija viens no zemākajiem Eiropā - 2.6 sant. no kilometra - III klases pasažieriem (pēc toreizējā dolāra kursa tas bija ½ centa par km), bet grupu braucieniem un mēneškartēm - ar līdz 50% pazeminājumu. Preču tarīfa likmes bija noteiktas atkarībā no preču klasifikācijas, kas atbilda preces vērtībai un sūtījuma lielumam pēc svara un aizņēmamā tilpuma vagonā. Tādā veidā sūtījumi ierindojās 18 klasēs, kurām bija savas tarīfa likmes un tādā veidā visa tarīfa sistēma veidojās pēc tā saucamā "ad valorem" principa, proti, jo lētāka prece un lielāks sūtījums, jo zemāka klase un lētāks tarīfs. Daudzām prečiem piemēroja arī tā saucamos "izņēmuma tarīfus" ar zemāku klasi, lai gan ar augstāku vērtību. To darija starptautiskā satiksmē, lai pievilktu sūtījumus, kā arī - iekšzemē, lauksaimniecības veicināšanai. Visus tarīfus apstiprināja Latvijas valdība likumdošanas ceļā. Sīko preču nosūtīšana un piegāde, uz sūtītāja vēlēšanos, bija noorganizēta pieveidot sūtījums mājās ar dzelzceļa automašīnām. Sīko preču pārsūtīšana visā valstī neilga vairāk par 2 līdz 3 dienām.

Uz Latvijas dzelzceļiem 20 gados bija izveidojies augstvērtīgs kalpotāju sastāvs. Dzelzceļu sniegtā ārodnieciskā izglītība, regulāras apmācības darbā un paaugstināšanas sistēma dienestā radīja vēlēšanos cilvēkiem palikt pie dzelzceļa, kā arī modināja interesi darbā. Dzelzceļa darbinieki skaitījās kā valsts ierēdņi ar darba laiku uz līnijas - 208 stundām mēnesī, saņēma algas pēc valsts ierēdņu kategorijām, pensijas un speciāli dzelzceļniekiem un viņu ģimenēm iekārtotu medicīnisko aprūpi.

Pastāvīgi dzelzceļu ekspluatāciju racionalizējot bija panākta ļoti ekonomiska darba spēka izmantošana, pat salīdzinot ar citām Eiropas valstīm. Tā, piemēram, uz Latvijas dzelzceļiem skaitījās, kā operatīvais personāls, caurmērā 6 cilvēki uz 1 km, kurpretim Krievijā tas bija 13 un rietumvalstīs, kā Vācijā - 14 un citās zemēs vēl vairāk, lai gan pēdējās arī darbs bija intensīvāks nekā pie mums. Latvijas dzelzceļi bija lielākais valsts saimniecības uzņēmums. Personāla kopskaits 1940.gadā līdzinājās ap 18,000 cilvēkiem, kas sastādīja ap 38% no visa valsts darbinieku skaita.

Šo plašo un vispusīgo saimniecības aparātu vadīja dzelzceļu Virsvalde, kura sastādījās no atsevišķu nozaru direkcijām* (ekspluatācijas, tehniskās un mašīnu un materiālu - ar attiecīgām daļām un nodaļām) ar Galveno direktoru priekšgalā. Pēdējam bija noteicošais vārds visos lēmumos dzelzceļu vadībā. Dzelzceļu Virsvaldes darbība visādā ziņā bija ļoti elastīga, strauji dinamiska un progresīva. Tāds birokratisms un gausums, kāds parasti piemita lielvalstu dzelzceļu pārvaldēm, nebija vērojams uz brīvo Baltijas valstu dzelzceļiem.

*) Sīkāk par Latvijas dzelzceļu organizāciju un tarifiem sk. "Latv. Dzelzceļi" I daļa lp.9-10 un 63-67.

Tas šeit ir īpaši atzīmējams, ka mazo valšņu priekšrocība, iepretīm lielvalstīm. Lēmumi kas lielajās valstīs, līdz to galīgai pieņemšanai, prasītu nedēļām un mēnešiem ilgu laiku, Latvijā tika pieņemti ātri un lietišķi. Dažādu jautājumu un projektu saskaņošana atsevišķu direkciju starpā arī noritēja gludi un strauji.

Viens no nozīmīgākajiem faktoriem ikvienu uzņēmuma saimniecībā ir tās budžets. Latvijā dzelzceļi, kā jau bija minēts, skaitījās kā autonomas valsts uzņēmums un, kā tāds, strādāja pats ar savu budžetu, kuru sastādīja dzelzceļu Virsvalde, ņemot par pamatu vietējo administrāciju un centrālo direkciju prasības. Budžeta komisija, kurā bez dzelzceļu administrācijas, darbojās arī Valsts kontroles un Finanču ministrijas pārstāvji, pārbaudīja īpašos braucienos visas pieteiktās vajadzības uz vietas. Ievērojama loma dzelzceļu tekošā (resp. operatīvā) budžeta noteikšanā piekrita dzelzceļu statistikas nodaļai, kas darbojās pie dzelzceļu Virsvaldes. Tās rīcībā atradās visi svarīgākie skaitļi un indeksi, zīmējoties uz personālu, pasažieru un preču pārvadājumiem. Statistika bija "godīga" veida: tā nesaudzīgi atspoguļoja dzelzceļu darbību ar tās sasniegumiem un zaudējumiem. Pēc statistikas datiem arī aplēsa tā saucamo "eksploatācijas koeficientu", resp. eksploatācijas izdevumu attiecību pret ieņēmumiem. Uz Latvijas dzelzceļiem tas ir vienmēr turējies labs, proti, zem 1.0, beidzamos gados' sasniedzot pat 0.70.

Paraleli tekošajam budžetam pastāvēja ārkārtējais budžets, kurā ietilpa visas jaunbūves un kapitālas pārbūves. Šo budžetu atvēlēja Saeima no valsts līdzekļiem uz valdības ierosinājumu. No ārkārtējā budžeta kredita tika uzbūvētas 5 jaunas platceļa līnijas - kopgarumā 464 km, 2 pievedceļu līnijas, kopgarumā 182 km, un atjaunotas, resp. kapitāli pārbūvētas visas lauku ceļu ("L"plat.) šaurceļa līnijas. No ārkārtējā budžeta tika atjaunoti arī visi I Pasaules karā saposītie tilti un staciju ēkas.

Tāds stāvoklis bija līdz 1940. gada jūlijam.

2. Latvijas dzelzceļi laikā no 1940. gada jūlija līdz 1941. gada jūlijam.

1939. gada 5. oktobrī Latvijas valdība bija spiesta parakstīt t.s. "b ā ž u l ī g u m u", Toreiz latviešiem vēl nekas nebija zināms par Stalina-Hitlera noziedzīgo slepeno līgumu par "iespaida sfērām*" un maz bija tādu, kas paregoja Latvijas brīvvalsts bojā eju. Zināmas aizdomas radīja tomēr baltvācu repatriācija. 1940. g. 16. jūnijā šis slepenais līgums sāka iedarboties. Ultimāts no Padomju valdība šai dienā iesniedza Latvijas valsts prezidentam, bija tās neatkarības gala sākums. Latvijas valdība šo ultimātu, kas prasīja esošās valdības maiņu un Padomju karaspēka ielaišanu Latvijā, bija spiesta pieņemt. 20. jūnijā tika paziņota jauna valdība ar A. Kirhensteing priekšgalā, bet mēnesi vēlāk, 14. un 15. jūlijā notika padomju varas inscenētās Saeimas "vēlēšanas". Šī "leļļu" Saeima jau pēc nedēļas (21. jūlijā) "nolēma", ka Latvijai jāpievienojas Padomju Savienībai, kā tās sastāvdaļai, atsevišķas Padomju republikas veidā. Ar šo aktu tad arī formāli Latvijas dzelzceļu Virsvalde tika nolikvidēta, jo Latvijas dzelzceļi vairs nebija pakļauti mūsu zemes Satiksmes ministriem, bet gan Maskavas Satiksmes komisariātam. Ar to tika radītas jūtamas sekas arī dzelzceļu darbībā. Vispirms mainījās administratīvā iekārta: tika radītas jaunas nodaļas pēc Krievijas parauga, dažas nodaļas, turpretīm, likvidētas vai izdalītas atsevišķi. Tādā ceļā, piemēram, radās dzelzceļu projektu kantoris (dorprojekt) un dzelzceļu būvkanoris (dorstroj), kas abi bija sava veida autonomi valsts uzņēmumi. Tos darbus, kurus līdz tam izpildīja dzelzceļu atsevišķas daļas, pārņēma jaundibinātie kantori. Šie un citi pārkārtojumi, kā arī jaunu darba metožu pielietāšana, radīja visā Latvijas dzelzceļu saimniecībā jūtamus traucējumus, atsevišķos gadījumos nesaprašanu un pat sajukumu. Latvijas dzelzceļniekam likās ļoti neparasta lielā izšķērdība, ar kādu tika izpildītas būves un dažādi pasūtījumi. Piemēram, Rīgas preču stacija nākamās (1941. g.) vasaras vajadzībām (ledus vagoniem) vien sagādāja ledu tādos daudzumos, ka tā pietiktu vēl 1944. gadā! Tāpat dažādas inženierbūves tika projektētas ārkārtīgi masīvas ar nevajadzīgi dziļiem pamatiem, ko varēja izskaidrēt vienīgi ar nepiemērošanos vietējiem klimātiskiem apstākļiem. Dažos gadījumos atkal tiltu pārlaidumi tika projektēti un būvēti ārkārtīgi smagām slodzēm, kā vēlāk izrādījās, dažādu karam svarīgu ierīču transportēšanai.

Visumā jāsaprot, ka lielākas pārmaiņas Latvijas dzelzceļu tīkla kopgarumā šinī laikmetā neiestājās, atskaitot dažus desmit kilometrus garu stratēģiska dzelzceļa būvi no Ventspils uz Mazirbi. Atsevišķās līnijās izbūvēja jaunus izmaiņas punktus, lai palielinātu vilcienu caurlaišanas spējas (Ventspils-Zilupes līnijā), tika paplašināti staciju ceļi (Zemītānos, Daugavpili u.c.), kā arī pagarināti staciju izmaiņas ceļi.

* Sk. "Dzelzcelnieks Trimda" Nr. 27, l. 12

Kāds latviešu dzelzceļnieks savās atmiņās šo laikmetu apraksta šādi:

"Viens no pirmajiem soļiem, komunistiem ieņākot Rīgā, bija Latvijas dzelzceļu pārņemšana. Par galveno direktoru iecēla Vorobjovu un noorganizēja dzelzceļu "čeku" (*), Merķeļa ielā 7, trešā stāvā. Čekas pārstāvja Aleksandrova kabinets atradās blakus Vorobjova kabinetam, galvenā dzelzceļu Virsvaldes namā. Autosatiksmes nozarē, pārzinim Krastiņam piekomandēja kādu otrās šķiras atslēdznieku no garāžas. Krastiņš to nevarēja panest, tūlīt atlūdās no amata un aizbrauca uz laukiem. Pēc tam šis atslēdznieks iesēdās pats "direktora" krēslā un vadīja visu autosatiksmi. Viņa galvenais nopelns bija "sarkanā stūriša" iekārtošana dzelzceļu Virsvaldē: tur viss bija ieturēts sarkanos toņos ar Ļeņina un Stālina portretjām pie sienām. Ari sienas avizē viņš ņēma dzīvu dalību. Mēs pārējie autosatiksmes darbinieki izturējamies ļoti piesardzīgi, jo zinājām ka šim atslēdzniekam ir tuvi sakari ar čekas pārstāvi Aleksandrovu. Viņš vēlāk izdarīja komunistiem lielu pakalpojumu pēdējā brīdī, kad tie panikā bēga no Rīgas, vācu armijai tuvojoties: viņš savāca dzelzceļu Virsvaldes pagalmā visus autosatiksmes autobusus komunistu varas vīru un viņu ģimeņu bēgšanai uz Maskavu. Cik mēs arī necentāmies turēt labākos autobusus ārpus Rīgas uz līnijas - viņam tomēr izdevās savu nodomu izvest: varas vīri kritiskā brīdī ar tiem atstāja Rīgu. Cik man zināms, tad tikai vienam mūsu soferam, diezgan dramatiskos apstākļos, Cēsu tuvumā izdevies iebēgt mežā Visā komunistu valdīšanas laikā dzelzceļu Virsvaldē nerimās baigā sajūta, neziņa par nākotni, nedrošība. Likās tevi pastāvīgi kāds novēro, izspiego. Gaiteņos parādījās aizdomīgas personas, kas centās noklausīties ierēdņu sarunas... Visnepatīkamākie un piedauzīgākie likās daudzie mītiņi un masu gājieni pa Rīgas ielām. Mītiņi notika tūlīt pēc darba aktu zālē. Tur uzstājās visādi komūnisma un Padomju iekārtas slavinātāji.. Pēc darba, protams, katrs no mums gribēja ātrāk tikt mājās, bet tas nebija tik vienkārši. Pie galvenām durvīm ložņāja aizdomīgi tipi ar bloknotiem rokā, atzīmējot tos kas nepiedalījās mītiņos. Protams, ka daudzi no mums to nevēlējās. Piesardzības nolūkā, lai mūs neievestu melnā sarakstā, izmantojām dzelzceļu Virsvaldes pretējā gala izeju, kas veda uz ambulanci un aptieku. Tur, pa neapsargātiem vārtiem, nemanīti varēja nokļūt uz ielas. Nepiedalīties ielu gājienos arī bija bīstami. Visiem bija jāsapulcējas pie Virsvaldes ēkas, kur tos nostādīja pa direkcijām un daļām. Atkal radās pakalpiņi gari, kuri pēc sarakstiem atzīmēja tos, kas nebija ieradusies. Vienīgā iespēja bija, lai izklūtu no ierindas - nemanot iejaukties ļaužu pulī uz trotuāra.

Lai gan pirmā komunistu valdīšana ātri izbeidzās, tomēr pārdzīvotās šausmas nav izdzēšamas no atmiņas vēl šodien". Tiktāl šis dzelzceļnieka -aculiēcinieka stāsts.

1940.g./1941.g. notikumi Latvijā paliks neizdzēšami pasaules vēsturē, kamēr vien latviešu tautas vārds tur tiks minēts. Šis gads, kas Latvijas vēsturē iegājis zem nosaukuma "B a i g a i s g a d s" ievadīja laikmetu, kuru pilnīgi var apzīmēt par "V i a d o l o r o s a" latviešu tautai, ar turpmāko tās krustā sišanu. Krietna tiesa latviešu intelīģences, skolnieku un bērnu - kopsakitā ap 34,000 cilvēku - tika deportēti no savas dzimtenes un pamesti ziemeļu tundru noietnēs un tā saucamos "Gulagu Archipelāgos". Maza daļa no tiem, pēc vairāk kā 15 gadiem, atgriezās dzīvi Latvijā. Un tas bija tikai sākums: nākamajos 9 gados vēl tika deportēti vairāk nekā pusmiljons latviešu tautas piederīgo un kopējā skaitā mūsu tautas dzīvā spēka zaudējumu var skaitīt ap 540 000. dveselu. Kā tas viss sākās, lai pastāsta ar īsu epizodu attēlojumu turpmāk pievestie mūsu dzelzceļnieku-aculiēcinieku ziņojumi, jo visu aizvesto moku ceļš no dzimtenes noritēja pa dzelzceļiem. 1. ziņojums no agrākā Latvijas dz. ceļu kustības rīkotāja Virsvaldē-V. Balgala.

" T i k š a n ā s a r latviešu tautas bendi - S e r o v u .

Jūnija mēneša sākumā, 1941. gadā, svētdienā, biju norīkots darbā, kā Jelgavas nodaļas dežurants, toreizējā Jelgavas stacijas ēkā. Vēlā pēcpusdienā dezūras telpā ieņāca noputējis motociklists un jautāja pēc nodaļas priekšnieka, kas bija kādreizējais Rīgas I ESP Liepiņš. Motociklists rādīja sašņorētu un ar laku aizzīmogotu vētuli, kas viņam nododama priekšniekam. Liepiņš tanī brīdī atradās atradas braucienā ar sliežu auto uz Jelgavas-Krustpils līnijas; man izdevās viņu sasniegt pa telefonu Daudzevas stacijā. Liepiņš pilvaroja mani vētuli saņemt un nodot viņam pēc atgriešanās, bet ziņnesis tam nepiekrita, jo uz vēstules bija rakstīts "Toļko lično"(tikai personīgi). Ziņnesis teica, ka tam jādodas vēl uz Liepājas nodaļu ar līdztīgu vēstuli un ka viņš Liepiņam adresēto vēstuli atvedīs pirmdien, atgriežoties no Liepājas.

Kad ierados darbā pirmdienas vakarā, Liepiņš man deva rīkojumu līdzt. plkst. 8.00 nākošā rītā padot Jelgavas depo 50 preču vagonus speciālai iekārtošanai. Tā kā tajā laikā divas vagonu bija samērā maz, es padevu 25 četrasus segtos krievu vagonus. Liepiņš iera-

das nodaļā pirms manas dežuras beigšanās; kad pateicu kādā veidā esmu viņa rīkojumu izpildījis, viņš kļuva ļoti nikns un pavēlēja krievu četrasu vagonus nekavējoši izvākt un padot to vietā Latvijas divasu vagonus. Izpildot Liepiņa norādījumu es norīkoju Jelgavas ESP paņemt visus iekraušānai padotos divasu vagonus un apmainīt ar tiem jau padotos. Līdz 12.jūnijam, vairākos paņēmienos, padevām Jelgavā pavisam 128 vagonus, kuri 13.jūnijā tika izsūtīti pa gandrīz višam Jelgavas nodaļas stacijām. No vagonu iekārtas bija skaidrs, ka tajos tiks pārvadāti apcietinātie. Klusībā spriedām, no kurienes tik daudzi varētu rasties - pāri par 5000. Tas kļuva skaidrs 14.jūnija rītā.

16.jūnija vakarā sāku dežūru kopā ar dispečeru Jāni Talli (pēdejo reizi to redzēju 20.oktobrī 1944.g. Stendē, kā ESP). Priekšā bija Liepiņa un nodaļas poļitruka Ribņikova parakstīts rīkojums, nolaist divus speciālus vilcienus: vienu uz Babinino plkst.1:00, otru uz Krasnojarsku plkst.3:00. Vilcienus sastādīja čekisti bez mūsu sastādītāju un sakabinātāju līdzdalības uz speciāli šim nolūkam rezervētiem attālākajiem ceļiem, tieši pretīm Jelgavas stacijas ēkai. Nodaļas dežuranta istaba atradās ēkas ekas otrā stāvā un norise uz ceļiem bija labi pārskatāma... Skatus, ko redzēju, šeit neaprakstīšu, tie prasītu vairākas lapas. Pēc noteikumiem, nodaļas dežuranta un dispečera telpām vajadzēja būt noslēgtām un ieeja tajās bija atļauta tikai zināmiem darbiniekiem.

Īsi pirms pusnakts pie durvīm notika neganta dauzīšanās un saucieni krievu valodā "atvērt". Talle' durvis atvēra un iekšā ienāca 3 čekas virsnieki. Pirmais bija plānu seju, ar pulkveža dienesta pakāpi un sarkanu oderi mēteli. Katrā pusē karājās revolvera kaburīši ar pār krūtīm pārkrustotām siksnām. "Kurš no jums ir nodaļas dežurants?" pulkvedis niknā krievu valodā uzblāva. Atbildēju, ka es tas esmu. Paspēris vēl pāris soļus, pavisam tuvu un cieši skatoties man sejā, bet mierīgākā balsī, prasīja, vai speciālie vilcieni tikšot nolaisti laikā. Atbildēju, ka ciktālu tas no mums atkarāsies, tad viss ir kārtībā un ka pirma lokomotive ir jau kontroles punktā. Vēl piezīmēju, ka vilcienu sastādīšana ir ārpus mūsu kontroles. "Neizrunājies" - pulkvedis atbrēca. Daru jūs abus personīgi atbildīgus, ka vilcieni aties noteiktā laikā, jeb...." un atrāva kabura vāku (kreisā pusē), pavilka pistoli puscelā. Tad uzklieža saviem pavadoņiem "Pošļi" un ātri visi atstāja telpas. Augšminēto vilcienu atiešana tomēr nokavējās par apmēram divi stundām.

Jau kopš ziņneša ierašanās un drāziena, ko saņēmu no Liepiņa, kautkā nejutos labi, bet pēc šī notikuma nākamā dienā nevarēju izkāpt no gultas. Atsauca ārstu, izrādījās, ka esmu saslimis ar t.s. dzelteno kaiti. No gultas mani izcēla 22.jūnijā plkst. 10:00 Rīgas radiofona paziņojums, ka Vācija sākusi karu.

2. Ziņojums no agrākā Torņkalna stacijas vec.komercāgenta R. Lāča

1941.g. 14. jūnijs

Atceros šo 14.jūniju, kad toreiz biju nodarbināts kā preču kasieris Torņkalna preču stacijā. Preču operācijas toreiz noritēja divās maiņās. Bija skaista, silta un saulaina diena. Man iekrita darbs rīta maiņā. Ierodoties darbā, pēc manis jau taujāja kāds krievu armijas virsnieks majora pakāpē - "Vai es esot nosūtāmo preču kasieris?" To es viņam apstiprināju. Sekoja norādījums, ka man esot nekavējoši jāizgatavo preču nosūtīšanas dokumenti 40 preču vagoniem. Kad es viņam jautāju uz kāda pamata man tas jādara un ka bez stacijas priekšnieka rīkojuma es tos nedrīkstu izgatavot, minētais virsnieks man stādījis priekšā kā iekšlietu ministrijas pilnvarota persona, pie kam piezīmēja, lai es nerunānot daudz, bet lai izpildu viņa rīkojumu. Kad jautāju tam pēc gala stacijas nosaukuma, jo es jau nevaru sastādīt preču dokumentus bez gala stacijas; uz to saņēmu atbildi, ka es to dabūšot zināt nedaudz minūtes pirms vilciena atiešanas. Kad vēl paskaidroju, ka nosūtīšanas dokumenti jāizgatavo zem kopijas vairākos eksemplāros un ka atsevišķi ierakstīt ar roku neatbilst dzelzceļa noteikumiem, majors palika pie sava. Gala staciju dabujām ierakstīt dokumentos dažas minūtes pirms vilciena atiešanas.

Stacijas priekšnieka kabinets atradās Torņkalna pasažieru stacijas ēkā un visas svarīgākās preču operācijas, katrā gadījumā, nokārtojām sazinoties pa tālruni ar stacijas priekšnieku. Todien visas preču operācijas Torņkalna preču stacijā bija pārtrauktas. Preču stacijas pagalmā bija sadzīti ap 40 preču vagonu ar aizrestotiem logiem. Pie visiem iebraucamiem ceļiem bija nostādīti apbruņoti sarkanarmieši. Privāt personas bez atsevišķām atļaujām preču pagalmā neielaida. Caur preču kasi izkraušanas pagalmā varēja noklūt, bet mums bija dots stingrs rīkojums pagalmā caur preču kasi nevienu nelaist. Tā kā preču operācijas bija pārtrauktas, tad arī mums - preču stacijas darbiniekiem - nekādu darbu nebija. Mums bija skaidrs, ka notiek masveidīga Latvijas iedzīvotāju izsūtīšana. Katrs mēs bijām nospiestā gaŗā stāvoklī, jo neviens nezinājām savu likteni; daudzi arī darbā tika apcieti-

nāti un notransportēti uz stacijām, kur tos sadzina aizrestētos preču vagonos. Atceros, ka kādu stundu pirms minētā vilciena aiziešanas, man piezvanīja uz preču kasi stacijas priekšnieks Putniņš, paziņojot, ka esot savā kabinetā apcietināts un ka viņš nekādus rīkojumus vairs dot nevarot. Atsveicinājās, noliekot klausuli. Saprātu, ka arī viņš darbā aizturēts un tam draud izsūtīšana. Gribējās man viņu vēl redzēt, kādēļ nolēmu iet caur preču kasi uz preču izkraušanas pagalmu, kurā uz vairākiem ceļiem bija novietoti aizrestotie preču vagoni. Tā kā pastāvēja stingrs aizliegums iet caur preču kasi uz preču pagalmu, tad, lai maskētu savu iešanu, uzliku dzelzceļa dienesta cepuri, paņēmu rokā zīmuli un kādu pierakstamo bloku un devos uz preču izkraušanas pagalmu. Bruņotā sardze mani neaizturēja, jo redzēja man galvā dienesta cepuri. Apstaigāju novietotos preču vagonus itkā kautko meklēdams vagonu numerācijā. Vagonu durvis bija vienā pusē pusvērtas un pie pusvērtām durvīm stāvēja bruņoti kareivji. Sievietes un bērni bija atšķirti no vīriešiem. Dzirdēju raudas un izmisuma kliedzienus. Kāds vīriets kļiedza, ka esot komisārs, lai laižot viņu ārā, bet sardze nelikās par to ne zinīs. Apstaigāju vagonus, bet nekur stacijas priekšnieku Putniņu neieraudziju. Satriekts par visu redzēto, nācu atpakaļ uz preču kasi.

Pēc kāda brīža preču kasē ienāca kāds nepazīstams pusmūža vīrietis; tas nokrizdams ceļos raudādams lūdza, lai viņu laiž caur preču kasi pie apcietinātiem. Viņš esot ēbrejs, viņa vecāki, māte un tēvs, naktī esot no gultas paņemti nakts tērpā; viņš esot atnesis drēbes, bet sardze nelaižot klāt. Viņa vecākiem esot bijis Rīgā, Marijas ielā, drēbju veikals; mātei esot ap 80 gadu, tēvam 75. Mēs, preču kases darbinieki, viņam paskaidrojām, ka nav nekādas iespējas caur preču kasi tikt preču pagalmā pie apcietinātiem, bet lai viņš cenšas tikt pie galveniem ielas vārtiem, kur atrodas sardzes priekšniecība un meģina ar to sarunāties - varbūt, ka tā atļaus piekļūt pie apcietinātiem un nodot atnestās drēbes viņa tuviniekiem. Atpakaļ tas neatnāca, tā arī palikām neziņā, vai viņa gājiens bija izdevies.

Vēlāk kāds civilists pienāca pie preču kases lodziņa, stādīdamies priekšā par kādu lielu partijas darbinieku (vārdu vairs neatceros) un rādīdams man komunistu partijas biedra kartiņu, lūdza, lai viņu laiž caur preču kasi pie apcietinātiem. Kad es tam pateicu, ka caur preču kasi tam nav iespējams tikt pagalmā, minētais "biedrs" sāka man draudēt, ka ar mani izrēķināsies. Es aiztaisiju preču kases lodziņu; tas vēl man kautko uzbļāva, tad pazuda. Ap plkst. 12 dienā preču kasē iesteidzās tas pats "majors" un pateica man ešalona gala stacijas nosaukumu. Tā kā ešalona dokumenti jau bija izgatavoti, atlikās ierakstīt tikai gala staciju, majors saņēma dokumentus un izsteidzās no preču kases. Mēs visi saklupām pie Krievijas dzelzceļkartēm, jo katram gribējās zināt, kur šos nelaimīgos nosūta. Pēc laiciņa atradām uzdoto vietu, kuras nosaukumu, diemžēl, par šiem gadiem esmu aizmirsis. Tā atradās kautkur Sibīrijas ziemeļos, jo pat uz kartes nebija parādīts dzelzceļa mezgls. Kad pienāca vakars un ienāca vakara maiņa, mēs, galīgi nospiesti un kā mēmi, atstājām preču kases telpas.. Kad pārrados mājās raudādams stāstīju saviem piederīgiem par redzēto. Pēc šiem notikumiem dzimtenē pieredzējām un pārdzīvojām arī vācu okupāciju. Vācu kareivjus mēs sākumā uzņēmām kā atbrīvotājus, bet vēlāk vīlamies...." Ar to beidzas šis stāsts.

Mazāka apmēra deportācijas un slepkavības sākās tūlī pēc Latvijas valsts okupācijas, 1940.gada 17.jūnijā. Tās skāra galvenokārt latviešus, kuri komunistiem likās sevišķi kaitīgi. To skaits sniedzas pie 2000. Deportētos veda gan uz Sibīrijas vērgu nometnēm, gan uz Maskavas un Leningradas cietumiem, kur tie gandrīz visi mira mocekļu nāvē.

1941.gada 14.jūnijā deportētos katrā vilcienā pavadīja īpašs komendants, kuram, kā to vēlāk noskaidroja, bija "svarīgāko" apcietināto saraksti ar viņu "noziegumu" raksturojumu. Par apstākļiem vērgu nometnēs ir jau rakstīts un par tiem ir sīkas ziņas. Sevišķi neciešama dzīve ir bijusi Arktikas salas Novaja Zemļas Zemļas nometnēs, kuru režīmu nevarēdams izturēt ir miris pēdējais Latvijas dzelzceļu Galvenais direktors Kārlis Bļodnieks. Pēdējās ziņas par viņu sniedz agrākais Dubultu stacijas priekšnieks Voldemārs K r i n t e, kura ziņojumu pievedam kā:

4. M a n s ē r k š ķ u c e ļ š

Tas sākās 1940.gada 14.decembra naktī, Rīgā, kad manā dzīvoklī ieradās trīs čekisti ar apcietināšanas pavēli. Mani tūlī atšķīra no parējiem ģimenes locekļiem un aizliedza pat sarunāties. Pēc dzīvokļa izkratīšanas, mani veda ar sliežu auto uz dzelzceļnieku biedrības namu, Merķeļa ielā 7, kur pagraba stāvā čeka bija ierīkojusi restotas kāmeras. Kad tur nokļuvu, vispirms bija jāiet, saskaņā ar reglamentu, "zem dušas", kas bija ierīkota agrākā atejas vietā, pie tam ar ļoti trūcīgu apkuri. Pēc šādas "mazgāšanās" lielāki

daļai ieslodzīto piemētās iesnas un paaugstināta temperatūra. Nekādu medicīnisku palīdzību mums tur nesniedza. Merķeļa ielas*) Čekas pagrabā sabiju 16 dienas. No Merķeļa ielas mūs pārsūtīja uz Centrālcietumu. Tur pa retam parādījās kāds sanitārs ar joda pudeli un apsmērēja atklātās vētis un čūlas. Citāda veida medicīniska palīdzība nebija. Cietumā satiku (un vēlāk braucu vienā izsūtāmo ešalonā) Liepajas dzelzceļu galveno darbnīcu vadītāju inž. P. K o c i ņ u. Mūsu kāmerā bija sablīvēti 75 cilvēki.

Centrālcietumā sākās nopratināšanas, bet tās tika izdarītas tikai naktīs. Pratinot čekisti pielietoja dažādus paņēmienus; piemēram, likanostāties ar seju pret sienu un draudēja ar nošaušanu. Mēs, dzelzceļnieki, kas pārzinājām telegrafēšanas tehniku, savstarpēji sazinājāmies ar Morzes ābece palīdzību, izmantojot šim nolūkam apkures caurules. Tādā kārtā mēs bijām sīki informēti par visu, kas cietumā notika - par tiem, kas pienāca klāt, par tiem, ko aizveda un par tiem, ko nošāva.

Pēc ilgākas pratināšanas mani notiesāja uz 8 gadiem darba labošanas nometnē, kā sociāli bīstamu personu. Tiesāšana notika aizmuguriski, bez manas piedalīšanās tiesas sēdē un bez aizstāvja. 1941. gada 11. aprīlī mani sūtīja soda izciešanai uz Vorkutas vērgu nometni. Dzelzceļa ešalonā bijām ap 1200 cilvēku, gandrīz visi latvieši. Vagonā, kurā es braucu, bija sablīvēti ap 40 personu no dažādām profesijām. Atceros, ka manā vagonā bija Dzelzceļnieku biedrības sekretārs P. U p ģ i t i s (viņš mira izsūtījumā 1941. g. rudenī). Vilciens atradās ceļā 31 dienu; mēs braucām caur Pleskavu, Stāraja Rusu, Jaroslavu, Vologdu uz Kotlasu (Archangēlskas apgabālā). Tad pāri Ziemeļu Daugavās upei (Severnaja Dvina) līdz atbraucām Pečoras.

No turienes sākās drausmīgs, ap 400 km. garš pārgājiens pa piesnigušiem ceļiem un pat bez kāda ceļa uz V o r k u t a s nometni. Pārgājiens bija ta izkārtots, ka katru dienu bija jānoiet 40 kilometri. Tādējādi kopējais pārgājiena ilgums bija noteikts 10 dienas. Pārgājienu, protams, uzsāka visi ešalonā atrodošies apcietinātie, bet pa ceļam radās liels "nobirums". Vairāki saslima un palika ceļā, daži krita no sargu lodēm. Kad bijām nonākuši kādā vietā, kur sniegā atradās iesprausta tāpele ar uzrakstu "11 kolonna", tad tas bija mūsu "mājoklis" - nekas vairāk kā sniegs; vairāki nosala, daži nomira no bada, jo nekādas pārtikas sākumā nebija, izņemot to, kas kādam bija paņemts no mājām; daudzi saslima.

Pēc ierašanās Vorkutā mums deva trīs dienas "atpūtu" - atkal sniegā.... Sākumā mani norīkoja darbā uz Ziemeļ-Pečoras dzelzceļa būvi (Severo-Petorskaja magistralj). Darbus, rokot ierakumus un berot uzbērumus, veica ļoti primitīvā veidā - vienīgi ar lāpstu, jo nekādu citu ierīču nebija, un katrs neņemot par kautkādu mehānizāciju. Ierakumus raka ar lāpstām, pārsviežot zemi no zemākstāvošā racēja augstākstāvošam. Ik pa trim metriem bija nolikta šāda racēju rinda (dziļākos ierakumos līdz 15 vīru). Darba apgērbi netika izsniegti - katrs strādāja tajā apgērbā, kādā viņš bija atbraucis, pie kam daudziem drebes, kas nebija mugura, krievi nozaga. Ik dienas nāca klāt jauni racēju papildinājumi, bet tanī pašā laikā notika arī apcietināto šķirošana un tālāksūtīšana. Papildinājumos atradās vairāk igauņu un krievu, bet latviešus sūtīja uz tālākām vietām. Dzīves apstākļi bija drausmīgi: aukstums, netīrība, utis un bads.

Pēc dažiem mēnešiem saslimu; mani nogādāja sarga pavadībā uz slimnīcu, kas bija ierīkota kādā zemnicā, tālu nodarba vietas. Slimnīcā nogulēju dažas dienas, pēc kam bija jāierodas pie galvenā ārsta uz pārbaudi. Pēc apskates ārsts (gruzīnis pēc tautības) man jautāja pēc manas tautības, ka arī par apstākļiem pie kādiem es esmu nokļuvis šai nometnē. Kad es viņam visu biju sīki izstāstījis, viņš nebrīnījās, bet piedāvāja man darbu slimnīcā par grāmatvedi. Par to biju ļoti priecīgs. Strādāju garas stundas ar lielu piepūli, lai varētu šinī darbā noturēties. Mani krievu tautības palīgi - arī no apcietinātiem - bija lieli blēži un man bija ļoti jāuzmanas, lai nekristu tiem par upuri.

Šai laikā ar dziļām skumjām vēroju, cik daudz latviešu aizgāja bojā šais necilvēcīgos vergu darbu apstākļos. Bija dienas, kad mira ap 18 cilvēku, bet bija arī dienas, kad mirušo skaits sniedzās pāri simtam. Strādājot slimnīcā par grāmatvedi, man nejauši nāca ziņams, ka Vorkutas nometnē, pie kuras mūsu slimnīca bija pieskaitīta, atrodas mūsu dzelzceļu pēdējais Galvenais direktors - Kārlis B ļ o d n i e k s. To es uzzināju caur pazīstamu grāmatvedi, kurš strādāja Vorkutas nometnes pārvaldē. Bija izdevīgs brīdis, lai sarunātos ar viņu pa telefonu - un tādus brīžus mēs nekad nepalaidām garām - un vienā šādā sarunā noskaidroju, ka Bļodnieks bija ievietots nezināma karta kādā nometnes nodalījumā kopā ar Pērkoņkrustiešiem (Acīmredzot, sekas krievu ignorancei, jo Bļodnieks nekad nav uzturējies kādus sakarus ar šo organizāciju - Red.)

Personīgi Blodnieku netiku saticis, neskatoties uz vairākiem maniem mēģinājumiem. Izrādījās, ka viņa "soda gradācija" bija sevišķi smaga, jo bija aizliegts nevien sarakstīties ar viņu, bet arī satīties ar personām ārpus nometnes.. Blodnieks strādāja kādā koku apstrādāšanas darbnīcā par brigadieru, bet 1943.gada rudenī, kādā naktī, lielā slepenībā, viņš ticis pārsūtīts uz kādām svina raktuvēm tālajā Ziemeļu jūras salā - Novaja Zemlja. Tur viņš, acīmredzot, nevarēdams pārciest smagos vergu darbus, gājis bojā...

1943.gadā mani kvalificēja par slimu un pārsūtīja uz kādu nometni Krievijas vidienā, Uglicā pie Volgas upes. Šeit būvēja lielu hidroelektrisku spēkstaciju un, protams, te arī noderēja vergu darbs. Uglicā man atkal izdevās iekļauties grāmatvedības darbā. Dzīves apstākļi sākumā bija daudz maz ciešami, bet pēc 1945.gada iestājās bads, kas nesaudzīgi aizrāva nāvē jo daudzus latviešus, vāciešus, poļus un citu tautību piederīgos. Starp latviešiem atceros saticis Engures agronomu B a u m a n i, Latvijas kara atašeju Londonā K a l n i ņ u un c. Uglicā sabiju visus nākamos gadus līdz 1948.g. 14.decembrim, kad beidzās man piespriestais sods un es varēju atgriesties Latvijā. Kad atbraucu Rīgā, man nedeja atļauju tur apmesties. Aizbraucu uz Tukumu. kur apmetos Blodnieku mājās. Blodnieku mājas bija nacionalizētas - īpašniekam bija ierādīta viena istabiņa un virtuve. Šai virtuvē es dzīvoju. Uzzināju par K.Blodnieka dēlu, kurs 13 gadu vecumā, kopā ar māti, bija izsūtīts uz Krasnojarskas apgabalu, kur ticis norīkots pie kāda kalēja par uzsūtēju. Zēns visus grūtumus izturējis, reizā ar māti atgriezies Rīgā un vēlāk pat ticis uzņemts universitātē. Pateicoties pazīstamo rūpestam Tukumā es tiku apgādāts ar darbu un tā nostrādāju līdz 1950.gada 25.augustam.

No minētās dienas sākās jauns grūtību posms. Čekisti bija izokškerējuši, ka mana sieva un bērni atrodas Amerikas Savienotās Valstīs. Mani atkal apcietināja un ievietoja Rīgas Centrālcietumā. Cietumā sabiju divus mēnešus, līdz kamēr no Maskavas pienāca rīkojums ar kuru es, kā persona, kurai sakari ar ārzemēm, tieku izsūtīts uz Novosibirskas apvidu uz patāvīgu dzīvi. Ierodoties izsūtīšanas vietā mani norīkoja kādā kolchozā pie būvdarbiem. Darbs bija ļoti smags, kādu dienu strādājot pie smagu baļķu celšanas, es sabojāju savu labo roku - pārtrūka rokas muskulis.

Pēc Stāļina nāves mums pasludināja amnestiju, kas skāra arī mani, varēju atgriesties atpakaļ uz dzimteni. Devos atkal uz Tukumu un strādāju atkal kā grāmatvedis agrākā uzņēmumā. Beidzot, 1966.g.man izdevās iegūt atļauju izceļot pie ģimenes ASV.

"Lasot "dz.Tr." 20.numurā publicēto plašo sarakstu par deportētiem dzelzceļniekiem, "tā vēlāk turpina rakstītājs savu ziņojumu, "manī radās liels satraukums par to briesmīgi nežēlīgo likteni, ko sagādāja mums mūsu valsts okupanti. No savas dzimtās zemes bija aizvesti uz vergu nometnēm pilnīgi nevainīgi cilvēki, kuri bija godīgi kalpojuši savai tautai un valstij. Saraksts atklāja man daudzu darba biedru vārdus, par kuru likteni man nekas nebija zināms.

Mēs, kas atradāmies izsūtījumā, necerējām vairs uz atgriešanos un ka to pārdzīvosim. Tā domāja visi, arī mūsu pēdējais dzelzceļu Galvenais direktors K.Blodnieks, ar kuru man izsūtīšanas nometnē iznāca sarunāties 20 metru attālumā. Viņu, kā zināms, pārsūtīja uz vergu nometni Ziemeļ-Ledusokeāna salā, kur tas aizgājis bojā.

No mūsu 1941.gadā deportēto ešalona dzīvi palikām, kā liekas, tikai pieci cilvēki, to starpā Liepājas Galveno dzelzceļa darbnīcu vadītājs inž.F.K o c i n s. Ar viņu liktenis mani sveda kopā divas reizes, pie tam abas reizes Rīgas Centrālcietumā: pirmo reizi 1940.g. un otro reizi 1950.gadā, kad mūs no jauna apcietināja. Mani apvainoja par sakariem ar ārzemēm, resp. ar ASV, uz kuriem mana sieva ar bērniem bija izceļojusi. Čeka bija kautkā sagrabinājusi ziņas par mūsu piederīgo atrašanos ASV un mūs abus ar Kociņu vārda pilnā nozīmē iebāza atkal cietumā.

Rīgas Centrālcietumā mēs bijām nosēdējuši divi ar pus mēnešus, kad pienāca rīkojums no Maskavas, ka mēs abi tiekam izsūtīti uz Novosibirskas apgabalu u z v i s u m ū ž u. Pēc lielā tirāna Stāļina nāves nāca Chrusčeva amnestijas akts un mēs varējām otro reizi atgriesties dzimtenē.

F.Kocins palika dzīvot Liepārdē, kur dzīvoja viņa dzīves biedre. Pēc tam desmit gadu laikā mēs abi satikāties tikai vienu reizi, jo mums, divreiz izsūtītiem, bija jāuzmanas - citādi būtu bijis nedroši. Mūsu pasēs bija ierakstītas kādas 30 pilsētas, kurās mums bija aizliegts dzīvot. Starp Latvijas pilsētām bija: Rīga, Liepāja, Daugavpils, Jelgava un Ventpils. 1960.gadā šis ierobežojums tika atcelts. Grūti bija ar dzīvokļiem; dzīvokļa platība bija noteikta 9 kv.metri uz cilvēka. Tagad, atrodoties Rietumu pasaulē - varu izbūvēt tās brīvību un labumus...."Tā beidzas V.Krintes stāsts, uzrakstīts 1966.g.un 1973.g. Autora stipri sagrautā veselība pēc atgriešanās no soda nometnēm un izsūtījuma, ir ilgo garīgo un fizisko ciešanu sekas. Pēc saņemtām ziņām inž.F.Kocins miris 1961.vai 1962.g.

S A R A K S T S PAR 1941.gada,13/14.junijā,ka ari agrāk un vēlāk

DEPORTĒTIEM LATVIJAS DZELZCEĻNIEKIEM.

Sagrupēts pēc direkcijām.

DZELZCEĻU VIRSVALDE. Galvenā direkcija(V):

1. Galvenais direktors, Kārlis BĻODNIEKS,(miris izsūtījumā),aizveda ar ģimeni.*)
2. Sevišķu uzdevumu ierēdnis,Kārlis UPĪTIS,(noslepkavots Ļeņingradas cietumā).
3. Kases un gramatvedības daļas vadītājs,Ludvigs PILLUPS.
4. "Ceļtransa" vadītājs, Pauls LĪCIS ar sievu
5. Hermini LĪCIS un diviem dēliem.
6. Juridiskās daļas darbvedis(sportists-soļotājs), Alfreds RUKS.
7. Darbvedis(Dzelzceļnieku Biedrības sekretārs), Pēteris UPĪTS(miris izsūtījumā)
8. Ieņēmumu daļas vadītāja Alberta KRIEVIŅA sieva Frīda(izsūtījumā mirusi).
9. " " " kanceļijas pārzinis Emīls ŠMITS.
10. " " " taksētājs Arturs ZĀRDS,aizvests kopā ar ģimeni. Divi bērni atgriezušies,bet neko nezina par vecāku likteni.
11. " " " taksētājs(koru diriģents),Augusts AUZIŅŠ, aizvests kopā ar sievu.
12. "Ceļtransa" grāmatvedis-korespondents, Oļģerts ALKSNIS.

Ekspluatācijas direkcija(E):

13. Direktora vietnieks,Jēkabs KĻAVIŅŠ.
14. Inspektors, Otto ZAĶIS.
15. Pasažieru nodaļas vadītājs, Pēteris MIEZĀNS,(miris izsūtījumā).
16. " " " vadītāja palīgs, Jānis ŠVARCS-VELDRE.
17. " " " zīmētājs, Arturs SEGLIŅŠ.
18. " " " darbvedis,E.KRASTIŅŠ.
19. Komercedaļas vadītājs, Izidors BĒRZIŅŠ.
20. Tarīfu nodaļas vadītājs, Mārtiņš JĒKABSONS.

Techniskā direkcija(C):

21. Tiltu daļas vadītājs,inženiers A.STĀLS.
22. Virsbūves daļas inženiers,G.MAKOVSKIS.
23. " " " Kārlis BRUKSS,(miris izsūtījumā).
24. " " " techniķis,Richards KALCENAUŠ, aizvests ar sievu.
25. Civilbūvju daļas vec.techniķis Aleksandrs LAMBERTS.
26. " " " techniķis,Fricis KRAUJA.
27. " " " " Voldemārs TOMSONS.
28. Darbvede Lilija GRĪNBERGŠ,(pēc 17 gadiem atgriezies).

Mašīnu direkcija(T):

29. Mašīnu direktors, inženiers K.APSĪTIS, aizvests ar visu ģimeni; viņš pats un sieva miruši, meita atgriezies dzimtenē,dēls palicis izsūt.
30. Mašīnu direktora palīgs,inženiers V.LĪVENS(pēc aizvešanas - ziņu nav)

LĪNIJAS DARBINIEKI,Techniskās direkcijas(C):

31. Pirmā ceļu iecirkņa priekšnieks,inženiers P.PĒTERSONS(pēc ilgiem gadiem atgriezies, nedabūdam darbu dzimtenē, devies atpakaļ uz Sibīriju).
32. Otrā " " " inženiers Jānis LEGZDIŅŠ.
33. Desmitā " " " inženiers J.TAUBE,nervu sabrukumā devies pašnāvībā.
34. Vienpadsmitā " " " " A.STEINIŠ.
35. Vec.ceļa meistars Čiekurkalnā,A.MERTENS;pēc ilgiem gadiem atgriezies dzimtenē,pēc tam izceļojis uz Angliju,kur miris.Sk.rakstu Dz.Tr.18/19.nr
36. Devītā ceļu iec. kantora pārzinis,Dāvids CIGANKOVŠ.
37. Ceļa meistars Krustpīlī,Kārlis SALIŅŠ ,aizvests kopā ar ģimeni.

*) Sk.Dz.Tr. 14.nr.

38. Ceļa meistars Liepājā, Nikolajs LAKSTIŅŠ.
 39. Ceļa meistars Paulis STEPS, nervu sabrukumā devies pasnāvībā.
 40. " " J. ELKSNĪTIS, Krustpilī.

Mašīnu direkcijas(T):

41. Liepājas galveno darbnīcu vadītājs, inženiers F. KOCIŅŠ; pēc ilgiem gadiem atgriezies.
 42. Lokomotīvu daļas inženiers, Haralds JANKAVS, aizvests kopā ar brāli Visvaldi.
 43. Piektā mašīnu iecirkņa depo pārzinis, Mārtiņš PINKIS
 44. " " " kantora pārzinis, Jānis JUREVICS.
 45. Sestā " " tabelvedis, Jānis SUKSE.
 46. Brigāžu rīkotājs Gulbenē, Otto UPĪTIS.
 47. Lokomotīvu vadītājs, Šķirotavas depo, SALMIŅŠ, pēc ilgiem gadiem atgriezies.
 48. " " " ? , LIEPA, noslepkavots Rīgas centrālcietumā.
 49. " " Stendes depo , Voldemars ŠTERNŠ.
 49a. Daugavpils depo priekšnieks ?, JURĶELIS

Ekspluatācijas direkcijas(E):

50. Ekspluatācijas revidents Gulbenē, Arnolds GRĀVĪTIS.
 51. " " Krustpilī, Alfrēds KALNIŅŠ.
 52. " " Liepājā, inženiers VILKS, arestēts pirms 13/14. jūnija.
 53. " " Liepājā, Augusts MUIŽULS,
 54. " " Rīgā, Jānis KREZEVSKIS.
 55. Komercrevidents Liepājā, KĀRKLIŅŠ.
 56. Stacijas priekšnieks Rīga, pasaž., Kārlis ZEMNIEKS, aizvests kopā ar sievu.
 57. " " Torņkalnā, Jānis PUTNIŅŠ, aizvests ar sievu, pats miris izsūtījumā, sieva pēc ilgiem gadiem atgriezusies dzimtenē.
 58. " " Rīgas-Krastā, Vladimirs PRIEDULAJŠ, aizv. ar sievu.
 59. " " Gulbenē, Oskars ORE, aizvests kopā ar ģimeni.
 60. " " Siguldā, Oskars EZERGAILIS, aizvests kopā ar sievu.
 61. " " Līgatnē, Edgars STEPRĀNS, L.K.O.K.
 62. " " Valmierā, ?, KAKTIŅŠ.
 63. " " -ka palīgs, Liepājā BROKS
 64. " " Puikulē, Ernests LIZONS.
 65. " " Saldū, ?, FREIBERGS.
 66. " " Pumpuros, Vilis GRIGULIS.
 67. " " Balvos, Jēkabs GROSKOPS.
 68. " " Daugavpilī, A. JANKOVSKIS-LAZDA
 69. " " Ventspilī, ? MIEZIS, atgriezies no izsūtījuma pēc ilgiem gadiem.
 70. " " Dubultos, Voldemars KRINTE; pēc ilgiem gadiem atgriezies, vēlāk izdevies nokļūt pie ģimenes ASV. Sk. Dz. Tr. 14. nr.
 71. " " Ķemeros, Julijs GULBIS.
 72. " " Smardē, ?, DINSORFS.
 73. " " Bauskā, Voldemars Zvirgzds.
 74. " " -ka palīgs, Kārlis GOLTS, Ogrē.
 75. " " Lielvardē, Arnolds AMTMANIS.
 76. " " Skultē, Hugo ŠMITS.
 77. " " Glūdā, Vilis FREIFELDS, aizvests kopā ar ģimeni.
 78. " " Dobelē, Fricis KRIEVIŅŠ; par likteni-nav ziņu
 79. Stacijas priekšnieka palīgs(ESP) Jelgavā, ?, SPRINĶIS, arestēts vilcienā
 80. " " " Rīgā, Konstantīns GERLIŅŠ
 81. " " " Rīgā, Ferdinands SKRĒBERS, arestēts, repatriējies uz Vāciju, kur miris.
 82. " " " Rīgā, Aleksandrs NOTRIMS
 83. " " " Lielupē, Nikolajs PETROVICS.
 84. " " " Lielupē, Konstantīns ZĀLMANIS.
 84a. " " " Dubultos, Ansis ĶISELIS; atgriezies un miris.

85. Stacijas priekšnieka palīgs(ESP) Krustpīlī ? , ARCIMOVIČS
86. " " " Gulbenē, Roberts ĢINTERS;atgriezies dzimtenē.
87. Preču kasieris Liepājā, F.MAZURKEVIČS.
88. Biļešu kasieris Liepājā, Līna ŠULCS.
89. " " " ? LAUGATE.
90. Kantorists Liepājā, ? BULLE.
91. Transporta strādnieks(preču piegādē) Liepājā, ? VIZULIS.
92. Manevru tehniķis Daugavpīlī, Peteris KRIEVIŅŠ, aizvests kopā ar sievu.
93. Konduktors Daugavpīlī, Jānis AUZĀNS;pēc ilgiem gadiem atgriezies savārdzis.
94. Ogres stacijas svērājs, ? RICHTERS, aizvests; par viņa likteni ziņu nav.
95. Skrīveru stacijas priekšnieka palīgs, Alfreds BANDINIEKS, čekistu nošauts par to, ka viņš pasniedzis dzeramo ūdeni ešelonā esošiem deportētiem.
96. Liepājas kara ostas ceļa priekšstrādnieks Pēteris ZIEDS, kas ticis deportēts, atgriezies Latvijā, pilnīgi zaudējis redzes spēju.
97. Ilggadīgā materialu noliktavas darbvede Šķirotavā, Olga DUMPIS, aizvesta un mirusi izsūtījumā. Nelaiķe bija agrākā Eksploatacijas direktora T.Dumpja māsa.
98. Jelgavas stacijas priekšnieks ? PURIŅŠ(pr-ka amatā iecelts komunistu varas laikā), vēlāk notiesāts un nosūtīts spaidu darbos uz Sibīriju, pēc 7 gadiem atgriezies.
99. Brigāžu pārzinis ? ZĀLMANIS, aizvests; par viņu ziņu nav.
100. Rīgas virskonduktors Andrejs JURJĀNS, aizvests; par viņa likteni ziņu nav
101. " " " " *) " " " " "
102. " " " " *) " " " " "
103. " " " " *) " " " " "
104. Daugavpils konduktoru brigāžu pārzinis: vārds ?, uzvārds ?, aizvests; ziņu nav.
105. Stacijas pr-ks Saulkalnē(uz Rīgas-Ogres līnijas):vārds ?, uzvārds ? *) Karam ar Vāciju izceļoties apcietināts un vēlāk Centralcietumā - nošauts.Māsa viņam bija Virsvaldes darbiniece.
106. Divi brāļi, Krustpīlī ceļa iecirkņa darbinieki, kuru vārdi ? un uzvārdi ? nav zināmi.
107. Abi aizvesti. Par viņu likteņiem ziņu nav.

*) Ar jautājumu(?) apzīmēti dz-ceļnieku vārdi un uzvārdi, kurus ziņu sniedzēji vairs neatceras.

Piezīme: Pievestā sarakstā ir pieminēti(kaut arī ne visi!) tikai tie agrākie Latvijas dzelzceļnieki, kas tika arestēti un deportēti tikai Pirmā Padomju okupācijas laikā - 1940./41.g.(t.s."Baigajā gadā"). Par tiem, kas arestēti un deportēti Otrā un pastāvošā okupācijas laikā - pietiekošu ziņu nav.

Cik viltīga un zemiska varēja būt padomju varas vīru taktika pret viņiem pakļautām tautām, varēja redzēt no pirmajām viņu uzstāšanās, pievienojot Latvijas dzelzceļus Vissavienības dzelzceļu pārvaldei Maskavā. Kādā vecāko darbinieku sanāksmē jaunais Latvijas dz. ceļu priekšnieks Vorobjevs paskaidroja, ka visiem darbiniekiem jāpaliek savās vietās un, ka tikai nedaudzi pārstāvji ieradīsies no Padomju Krievijas. Šis solījums netika turēts - Istenība bija pavisam citāda, jo līdz ar Latvijas okupācijumūsu zemē sāka ieplūst komunistu t.s. "čeka" (KGB)- slepenā policija - kura uzsāka nesaudzīgu terroru un agrākās Latvijas valsts nonievāšanu. Ipašas dzelzceļu čekas vienības vispirms pieprasīja sev visās lielākās stacijās plašas telpas, jo, acīmredzot, čekistu bari nebija mazie. Tā kā brīvu telpu nebija, nācās atbrīvot darbinieku dzīvokļus. Telpas bija jāgāda arī dzelzceļu čekistu priekšniekam Virsvladē - Aleksandrovam, kura izskats vien latvietim jau izsauca šermuļus, kā mēdza teikt.

Čekistu terors izpaudās tādā veidā, ka ikvienā Virsvaldes nodaļā bija izraudzīti divi ziņotāji, kuriem bija piedraudēts ar izsūtīšanu uz Sibīriju, ja viņi izpaudīs par no čekistiem viņiem doto uzdevumu. Šie divi ziņotāji viens par otru nekā nezināja un tā tad varēja viens otram kaitēt(to negribot).

Išā laikā, kamēr latviešiem nācās sadarboties ar padomju dz. ceļniekiem, pirmajiem radās tāds iespaids, ka šie jaunie administrātori gauži maz ko saprata no dzelzceļu racionalizācijas principiem. Latvijas dzelzceļi nevarēja atļauties tādu dzīvā spēka un materiālu izšķiešanu, kādu piekopa Padomju Savienībā. Tapēc arī jau sākot ar 1940.g.1 dec. Latvijas dzelzceļu tarifi kļuva uz reizi trīs reiz augstāki, nekā neatkarīgās Latvijas laikā.

Cilvēku elementāro tiesību un tautu pašnoteikšanās brīvības ievērošana ir vienlīgais radošais spēks pasaulē. Šo maksimu ir tagadējā laikmetā atzinušas visas kultūras tautas. Vienlīgā valsts, kas šo maksimu min kājām, ir Padomju Savienība. Pat komunistiskā Ķīna neatzīst Baltijas valstu okupāciju.

3. Latvijas dzelzceļi laikā no 1941.gada jūlija līdz 1945.gadam.

1941.g. 22.jūnija agrā rītā Vācija uzsāka kara gājienu pret Padomju Savienību. Tanī pašā dienā plkst.10, Rīgas radiofons pārtrauca kārtējo raidījumu un nolasīja paziņojumu, ka Vācija uzbrukusi "Liēlajai dzimtenei".Sekoja nomierinoši ziņojumi par sarkanās armijas "uzvarām". Ap plkst 14.00 logus drebināja bumbu sprādzieni - vācu lidmašīnas uzbruka Rīgas lidlaukam: nebija šaubu ko tas nozīmēja un kādas bija boļševiku "uzvāras".

Tomēr latviešu nacionālo elementu aresti un apšāušanas pa cietumiem turpinājās visā Latvijas teritorijā. Okupanti zināja,ka iedzīvotāju vairums vāciešus sagaidīs kā atbrīvotājus.

Pēc 24.jūnija pa radio nāca vācu virspavēlniecības ziņojumi, ka krievu karaspēki Lietuvas un Latvijas teritorijā jau nogriesti. To virzīšanās bija vairs iespējama tikai uz ziemeļiem.Viena vācu karaspēka daļa virzījās gar Baltijas jūras piekrasti no Liepājas uz augšu - Ventspils virzienā. Sīvas cīņas bija notikušas pie Liepājas, bet vieglākas pie Ventspils. Kad ieradās Ventspils stacijā, tur viss bija pa vecam, pilnīgā kārtībā. Pat ilggadīgais Ventspils stacijas priekšnieks Miezišs sēdēja savā kabinetā. Pie stacijas nekādas kaujas nebija notikušas. Bija vagoni ar krievu kājnieku ieročiem, pa zemi izbārstītas kauzes ar patronām. Stāstīja, ka pat vairāki šķūņi esot pilni ar automātiskām un parastām šautenēm. Ventspils pilsēta no stacijas ir Ventas upes otrā pusē.Sarkanie jau pilsētu bija atstājuši. Pa ceļam uz pilsētu pretīm nāk iedzīvotāji ar priecīgām sejm Visi jūtas brīvi,kā elpu atvilkuši. Pilsētas centrā uz ielām daudz cilvēku.Gadas, ka pilsetai brauc cauri vācu motorizētās vienības. No trotuāriem tiem atskan pretīm sveicieni, visi cilvēki vicina cepures un lakatiņus. Kareivji - jauni braši zēni, smaidīdami atbild. Lietuvēna murgs ir beidzies. Atbrīvošanas brīdis ir pienācis..

Par notikumiem Rīgā tanī pasā laikā kustības rīkotājs Balgals stāsta(sk.viņa atmiņas arī lp.37): 26.jūnijā man bija jāiet uz poliklīniku, Kemerejas ielā, bet līdz turieni ne-tiku, jo Iekšrīgas ielas bija pilnas ar krievu karaspēku un nevienu tālāk par Rātslauku-mu nelaida. Atgriezies dzīvoklī, atradu priekšā Jelgavas nodaļas dispečeri Lāci, kurš pa-stāstīja, ka viņš tiko ieradies no Jelgavas ar vilcienu, kura pāris vagonos bijušas sa-krautas ekspluatācijas nodaļas mantas un dokumenti. Vilciens, nodaļas priekšnieka Lie-piņa un viņa palīga Lamberta un citu pavadībā, aizbraucis Gulbenes-Abrenes virzienā. Lie-piņš ieteicis dažiem darbiniekiem Rīgā pazust, ja nevēlas doties līdz uz"plašo dzimteni". Nākošā rītā Daugavas virzienā varēja dzirdēt artilērijas, kā arī rokas ieroču sāvienus (dzīvoju Zirgu ielā, pretīm Fin.ministrijai). Sekojošās dienas un,pa daļai,naktis pava-dīju mājas jūmtā, vērojot liesmu jūru ap Rātslaukumu, Pētera baznīcas torņa sabrukšanu un sajukušo krievu karaspēka kustību uz ielām...."

Nākošās dienas notikumus, kurus kustības rīkotājs Lapsa savās atmiņās apzīmē par "ne-aizmirstamo 29.jūniju", viņš apraksta šādi:" Uz dzelzceļiem diena bija pilna nervozitātes. Rīgas I dzelzceļu ekspluatācijas nodaļā, kurā ietilpa Rīgas mezglis un galvenās līnijas Valkas un Krustpils virzienos, bet it īpaši Rīgas mezglā, darbs noritēja drāusmīgā stei-gā, izvēcot gan preču, gan pasažieru vilcienus ar komūnistu mantām un cilvēkiem.

Tāču visam ir savs mērs un robeža līdz kurai šāda drudžaina darbība var turpināties un tad tai, kaut vai uz brīdi, jāapstājas, jo liktenim patīk mainīt izrādes dekorācijas un spēlēt ar citiem aktieriem un citu saturu.

Kā šodien vēl atceros piedzīvoto un pārdzīvoto minētā dienā. Rīgas pasažieru stacijā, pie Dzirnau ielas pārbrauktuves,bija sagatavots vilciens ar dažiem klases vagoniem un lokomotīvi, kas,domājams,bija paredzēts pēdējiem okupantiem-aizbraucējiem.

Toreizējais I ekspluatācijas nodaļas priekšnieks - krievs Eļeckis, pēdējā nedēļā noda-ļā ieradās tikai uz īsu brīdi un arī tad mani izsauca ārpusē(kāpņu telpā) lai apjautātos par stāvokli iecirknī, bet divās pēdējās dienās es viņu neredzēju nemaz, izņemot 29.jū-niju, kad viņš pēcpusdienā parādījās un izsauca mani ārā biroja priekštelpā. Te es redzēju, ka mans priekšnieks ir bruņojies ar ieročiem un granātām gan pie jostas, gan rokā. Viņš drebēja un nervozēja un ,ne vārda neteikdams, kādu brīdi skatījās uz mani, tad no-laida pacelto ieroci, apgriezās un pa kapnēm aizsteidzās uz sagatavoto vilcienu pie Dzir-navu ielas. Es apmulsis brīdi stāvēju un man palika iespaids, ka viņam bija kāds uzdevums, ko viņš gan neizpildīja. Manas aizdomas apstiprināja arī tas,ka viņš vairākas dienas nerādījās nodaļā un daudz neinteresējās par to, kas notiek dzelzceļu iecirknī. Par vil-cienu kustības norisi sakarus uzturējām tieši ar dzelzceļu Virsvaldi. Tur toreiz sēdēja visuvarenais okupēto dzelzceļu priekšnieka palīgs Baufals; viņš nepārtraukti deva norādi-jumus attiecībā uz karaspēka ešeloniem, mani brīdinot, ka noteiktā laika neievērošanas

gadījumā es riskēšot ar savu dzīvību... Katrs dzelzceļu darbinieks sapratīs, ko nozīmē strādāt pie šādiem draudiem. Kad nodaļas priekšnieks Eļeckis bija aizgājis, es nogāju lejā: uz stacijas platformas ieraduziju kādu krievu ģenerāli, kas draudošā pozā kautko teica stacijas dežurantam K. Pēdējais, acīmredzot, labi nesaprata krievu valodu, kādēļ, redzēdams ka dežurantam var draudēt briesmas, es piesteidzos un uzsāku sarunu ar ģenerāli. Izrādījās, ka ģenerālis, lai tiktu ārā no Rīgas, kategoriski pieprasa lokomotīvi ar vagoiem. Ģenerālis tad nu tās pašas prasības uzstādīja arī man. Situācija bija nopietna un vajadzēja atrast izeju un tāda arī radās, kad norādīju, ka mezglā lokomotīvu vairs nav, jo visas ir izvāktas un, ja grib tikt ārā, lai steigšus pie pārbrauktuves stāvošā vilciena, ko ģenerālis arī darija. Kas notika tālāk - nezinu, bet pēc brītiņa dzirdēju lokomotīves svilpi, kas norādīja uz vilciena aiziešanu. Protams, mans norādījums ģenerālim no manas puses bija atklāts risks, jo dzelzceļu iespējas vēl nebija izsmeltas.

Tiktālu nu bija ar vilcieniem un evakuāciju, bet tam pašā laikā arī vācu karaspēks tuvojās pilsētai un vācu lidmašīnas draudīgi pārlidoja Rīgas pasažieru staciju, kas radīja jaunu satraukumu un spieda dzelzceļa darbiniekus un arī privātas personas doties patvertnē zem Rīgas pasažieru stacijas. Pievakarē, klusuma laikā, 1 Rīgas nodaļas telpās ieradās Virsvaldes kasieris S., lai izmaksātu kalpotājiem algu. Te pēkšņi sākās jauni uzlidojumi un arī zemes ieroču zalves no Torņkalna st. puses uzbēruma pie Daugavas tilta, izsitot birojā vairākas logu rūtis. Es un kasieris palīdām zem galdiem un pieplakām pie grīdas, lai izvairītos no lodēm. Trauksmei apklustot, piecēlamies un tad kasieris rādīja man dokumentu, kas liecināja par algas izmaksu kādai personai, kas bija jau iepriekš nozīmēta Rīgas nodaļā manā vietā. Tas bija Mangaļu stacijas priekšnieks (vārdu neatceros), iebraucējs no Krievijas - pārkrīvojis latvietis. Domāju, ka arī šis pēdējais gadījums kautko nozīmēja priekš manis un tam droši vien bija kāda sakarība ar apbrūnotā nodaļas priekšnieka J e l e c k a ierašanos pie manis pēdējā brīdī. No augšminētā redzams, ka 29. jūnijs manā dzīvē ir bijis liktenīgs ar tālu ejošām sekām....

Atgriezoties vēl pie 29. jūnija notikumiem atzīmējams, ka turpinoties uzlidojumiem, mēs, palikušie dzelzceļnieki un arī privātas personas, novietojamies zem stacijas ierīkotā patvertnē. Tā bija pārpildīta: starp civilām personām atradās arī daži noklīduši no savām vienībām un noslēpušies apbrūnoti sarkanarmieši, kas radīja pārējos satraukumu. Norādījām viņiem, ka krievu karaspēks jau ir aizvācies un ka pilsētā ierodas vācu karaspēks. Tad arī viņi steigšus aizvācās.

Uz rīta pusi, kad likās viss bija apklusis, devamies ārā no patvertnes, katrs uz savām mājām. Nakošā rītā ierodoties dzelzceļu Virsvaldē, izkaisītie dzelzceļnieki atkal satikās pārliecībā, ka "melnā nakts" ir pagājusi un ir iestājusies diena, kas uzliek mums pienākumu ķerties pie darba katram savā nozarē. Vēlāk pie mums ieradās bij. Ministru prezidents un Saeimas prezidija loceklis - Ad. Bļodnieks, apsveica mūs ar pārmaiņām un uzaicināja strādāt un savest kārtībā paralizēto dzelzceļu darbību. Šādā cerībā pilnā neskaidrībā tad arī sākām atkal savas dzelzceļnieku gaitas. Toreiz nekādi nevarējām iedomāties, ka pēc četriem gadiem sarkanās briesmas atkal atgriezīsies, izklīdinot tik daudzus no mums pa plašo pasauli. Mums, dzelzceļniekiem-trimduniekiem, palikušas atmiņas, kurās kavējamies un kuras neviens mums nevar atņemt. Tiktālu agr. kustības rīkotāja (tagad ne-laika) Lapsas stāsts.

Tagad atgriezīsimies pie iepriekšējo atmiņu autora V. B a l g a ļ a - agrākā kustības rīkotāja Latvijas dzelzceļu Virsvaldē. Zem virsraksta; "1941. gada 1. jūlijs" viņš turpina: "Pamostoties 1. jūlija rītā mani pārsteidza savāds klusums, kuru šad tad pārtrauca ļoti tālas artilērijas šāviņi. Ielās pamazām parādījās cilvēki. Redzēju pāris krievu karavīrus, bet tie bija bez ieročiem. Radiofons raidīja maršu mūziku. Ap plkst. 10.00 mūzika pēkšņi apklusa un radiofonā tulin atskanēja dziesma: "Svēts mantojums, šī zeme mūsu tautai", kam sekoja Latvijas valsts himna un paziņojums, ka sarkanie Rīgu atstājuši un ka ik brīdī gaidama vācu armijas ienākšana. Kādu brīdi likās šī ziņa, kā neticama - varbūt jaunā krievu provokācija? Telefons tomēr darbojās un es sazinājos ar Ed. Dreimani (Rīgas I V. ESP) kurš dzīvoja Elīzabetes ielā pie Vērmaņa dārza. Arī viņa novērojumi liecināja, ka šajā rajonā sarkanie ir aizlaidušies. Norunājām tikšanos pie "Lielā pulksteņa". Ielās bija samērā daudz sajūsminātu cilvēku un pat pilnīgi sveši ļaudis viens otru apsveica ar atbrīvošanu. Ejot gar Latvijas Akciju bankas namu, Valņu un Kaļķu ielas stūrī, redzēju, ka pa logiem tika mesti ārā apm. ½ metru gari Latvijas karodziņi, acīmredzot slepus bija saglabāti komunistu okupācijas laikā. Izdevās vienu satvert (tas ir vēl šodien pie manis). Brīdi vēlāk satiku Dreimani un mēs abi pa Raiņa bulvāri devamies uz staciju. Stacijas

pasaziņu peroni bija pilni ar pamestu bagāžu, starp kuru "rīkojaš" daži cilvēki itkā kautko meklēdami. Devamies uz milicijas telpām, bet tās atradām tukšas. Telpās metējās dažas šautenes un bija izkaisīta municija.. No vairākām šautenēm izdevās sataisīt vienu, kas darbojās un sabāzuši kabatās municiju, devamies uz Rīgas ekspluatācijas nodaļas telpām. Arī tās bija tukšas, pie tam lielā nekārtībā ar izmētātiem papīriem, ēdienu atliekām un pamestiem apģērba gabaliem. Caur kādu izdauzītu logu stacijas priekšnieka kabinetā izkāram nelielo nacionālo karodziņu. Drīz kabinetā ienāca P.Lapsa un pēc tam Damskis, Gorbunovs, Dāboliņš, Bormanis un daži citi bij. Rīgas stacijas un I nodaļas latviešu darbinieki.

Apbruņots ar samontēto šauteni, devos uz stacijas pagalmu, kur man izdevās padzīt dažus desmit cilvēkus, kas "revidēja" bolševiku pamesto bagāžu. Drīz pa 13.janv. ielu tuvojās pāris vācu tanku un karavīru ķēdes gar abām ielas malām. Tie bez apstāšanās aizvirzījās pa Marijas ielu un Raiņa bulvāri. Pēc britiņa tuvojās vairākas smagās mašīnas ar karavīriem. Es biju apsējis ap roku baltu drēbes gabalu un stāvēju pie stacijas laukuma vārtiem. No šīs kolonnas atdalījās kāds motocikls ar vācu virsnieku; piebraucis pie manis viņš prasīja: ko es te darot? Teicu, ka esmu Latviešu dzelzceļnieks un cenšos pasargāt staciju no izlaupīšanas. Vācietis vēl prasīja, ko nozīmē karogs pie stacijas ēkas un cik krievi tur palikuši? Paskaidroju, ka tas ir Latvijas karogs un ka stacijā ir tikai latvieši. "Ļoti labi", noteica vācietis un pievienojās kolonnai.

Drīz stacijā ieradās pulkv. Veisa organizēto apsargu grupa, kas pārņēma stacijas apsargāšanu savā ziņā. Starplaikā bija pa daļai atjaunota dzelzceļa telefona centrāles darbība, bet vēl nebija sakaru ar stacijām aiz Kalpaka posteņa uz Zemitānu pusi. Tad stacijā ieradās kāds Virsvaldes šoferis, kas Virsvaldes garažā bija savedis kārtībā tur pamestu viegli bojātu automašīnu. Kopā ar Lapsu un Dreimani ar šo auto devamies uz Zemitāniem. Pie Matīsa kapiem, blakus sliežu ceļam bija izdegušas dažas eļļas tvertnes; liesmas bija

sabojājušas sliežu ceļu un izkausējušas telefona vadus. Starplaikā Rīga I un Torņkalnā bija ieradusies dažādu nozaru latviešu dzelzceļnieki. Tika nekavējoši iesākti sakaru un kustības atjaunošanas darbi. Kalpaka parkā tika atrastas aukstas Tk lokomotīves un daži vagoni. No tiem sastādīja vilcienu, kas devās Krustpils virzienā. Tas nokļuva, ja nemaldos, līdz Ciemupei, no kurienes, apšaudes dēļ, atgriezās Rīgā, pa ceļam savākdams vairākus simtus piena kannu, ko apkārtnes zemnieki, uz vietejo dzelzceļnieku aicinājuma, bija saveduši stacijā. Tādā kārtā Rīga, jau pirmajā dienā pēc bolševiku padzīšanas, tika pie svaiga piena.

Nospiedoši lielākajā daļā dzelzceļnieku valdīja stingra pārliecība un ticība, ka sarkano vara ir salauzta uz visiem laikiem. Bet bija arī nedaudzi, kas šaubījās. Tie baidījās palikt nomaļus, bet arī izvairījās no jebkādas aktīvas līdzdalības. Daži no tiem, kaut spējīgi dzelzceļnieki, kara laikā centās iekļūt nenozīmīgos posteņos. Bolševikiem atgriežoties 1944.gadā, tie palika Latvijā un otrreizējā okupācijā, kaut ne ilgi, strādāja vecajā darbā". Tā savas atmiņas par 1941.g. 1.jūliju raksta vec.kustības rīkotājs Balgals.

Turpmākā aprakstā, kā šī publicējuma autors un sastādītājs, pievērsīsies notikumu atstāstīšanai patiesības gaismā, kā to atceros no saviem personīgiem pieredzējumiem, - šinī priekš Latvijas dzelzceļiem kritiskajā laikmetā.

Ar minēto datumu visa Latvijas dzelzceļu tīkla vilcienu kustība bija pilnīgi apstājusies. Bet ar jo lielu dedzību līnijas administrācija un personāls, sajuzdami atkal patstāvību un brīvu rīcību savā darbā, jo svešie kakla kungi bija aizbēguši - sāka ķerties pie savu pienākumu izpildīšanas: - pēc iespējas drīzāk atkal atjaunot vilcienu kustību, nemaz negaidot kaut kādus rīkojumus no augšas.

Vispirms, mašīnu iecirkņu darbinieki sāka vākt kopā un remontēt lokomotīves un citus ritekļus, lai dotos, kopā ar ceļa un sakaru vīriem, uz posmiem pārbaudīt kādā stāvoklī ir ceļš. Staciju personāls uzņēma visu mantību, kas bija palikusi stacijās, lieliniekiem aizbēgot, kā arī centās sazināties ar kaimiņu stacijām. Īsumā sakot - liela rosība sāka rasties atkal uz līnijām.

Gan izmantojot lokomotīves, darba vilcienus, drezīnas, gan ejot kājām pa bojātiem ceļā posmiem, pēc nepilnām 24 stundām nokļuva no Ventspils līdz Rīgas jūrmalai. Tas bija ap 2.jūl. Stacijās satiku daudz pazīstamas sejas. Visi priecīgi, ka varēsīm atkal strādāt pa vecam priekš brīvās Latvijas. Neapslēptas tomēr paliek skumjas par daudziem caur deportācijām un arestiem zudušiem darba biedriem. Jo daudz krietnu darbinieku bija zaudēts.

Rīgā daži rosīgi agr. Latvijas armijas virsnieki, saziņā ar vācu armijas vadību, sāka noorganizēt latviešu civilās un militārās pārvaldes aparātu, izsludinot, ka visām bijušām Latvijas valsts iestādēm jāatjauno darbība pēc tās kārtības, kāda pastāvēja Latvijā

pirms okupācijas 1940.gadā, cik iespējams ar to pašu personālu, kāds tad bija un vadoties pēc brīvās Latvijas likumiem.

Ari jāatjauno bija dzelzceļu Virsvalde. Ieradās darbā visi, atskaitot komunistu upurus un no terora izklīdinātos, kuru skaits bija ne mazais. Te vēl jāpiezīmē, ka viena gada valdīšanas laikā, pārorganizējot visu Latvijas dzelzceļu pārvaldi pēc Padomijas parauga, darbinieku skaits uz Latvijas dzelzceļiem bija vairāk nekā dubultots, proti, no 14 000 cilvēku Latvijas brīvvalsts laikā uz pāri par 30 000 cilvēku komunistu gadā. Pārvadājumu daudzums, saimnieciskam stāvoklim zemē stipri pasliktinoties, bija samazinājies.

Ari es stājos savā vecā darba vietā. Uzdevumu bija daudz. Jākoordinē bija vilcienu kustības atjaunošana, kur un kādiem līdzekļiem tas bija iespējams. Preču un pasažieru pārvadājumu atjaunošana gāja diezgan gausi, daudzo sapostīto tiltu dēļ. Tomēr centamies vispirms uz katras līnijas, ja ne viscaur, tad pa daļām, laist apgrozībā pa vienam preču-pasažieru vilcienam, galvenokārt pārtikas pārvadāšanai.

Algu jautājums darbiniekus no sākuma tik sevišķi nemaz neinteresēja. Bija noteikts, ka algas paliek, kā bija lielnieku laikā, pārrēķinot vienu rubli par 0.10 Reichsmarkām, kas, salīdzinot ar Vāciju, bija protams ļoti zems atalgojums.

Vācu armijas vadība bija ļoti iepriecināta ar sekmīgo dzelzceļu darbības atjaunošanos un solījās visādi atbalstīt līniju savešanu kārtībā, sedzot visus izdevumus, kas attiecās uz algām. No iemaisīšanās dzelzceļu iekšējā darbībā armijas pārstāvji pavisam atturējās. Visi vācu armijas sakari ar Latvijas dzelzceļiem grupējās ap vienu virsnieku-sarkanieku Hauptmani M u e l l e r i. Pēdējais no vācu karaspēka vadības saņēmdams vilcienu iecelšanas pieprasījumus, parasti 24 stundas iepriekš, nodeva tos mūsu kustības rīkotājiem. Sākumā vācu armijas virzīšanās un apgāde, galvenokārt, noritēja ar auto-transportu - pa zemes ceļiem, bet drīzumā, armijai aizvirzoties tālāk uz austrumiem, transporta smagums arvien vairāk sāka gulties uz mūsu dzelzceļiem.

Sarkanā armija atkāpjoties tomēr bija spējusi lielāko daļu lokomotīvu un it sevišķi pasažieru vagonu, aizvākt no Latvijas sev līdz. Atpakaļ bija palicis gauži maz. Valsts saimniecības vajadzībām atbilstosu satiksmi ar so ritekļu parku noorganizēt nevarēja. Kara satiksmes apkalpošanai vāciešiem nācās aizvien vairāk iepludināt savas lokomotīves mūsu depo stacijās.

Ar hauptmani Muellera izbraukājām visas galvenās līnijas un, jau sākot ar jūlija mēneša pirmajām nedēļām, tika uzsākta šo līniju pārnaglošana uz Normalplatumu. Darbu veica, galvenokārt, latviešu dzelzceļnieki.

Latvijas lokomotīvu un vagonu parks, kāds pastāvēja Latvijas brīvvalsts laikā, jau faktiski nepastāvēja arī jau drīz pēc Latvijas dzelzceļu ietilpināšanas Padomju dzelzceļu tīklā un mūsu ritošais sastāvs jau sen bija prom plašajā Vissavienības dzelzceļu ritekļu parkā.

Vilcieni pienāca saformēti kaut kur Vācijā un ar vācu lokomotīvēm sekoja cauri Latvijai, parasti lielākās grupās ar speciālu nosaukumu. Vācu kaujas virsnieki ļoti slavēja latviešu dzelzceļnieku izveiciību un izdarību dienestā. Galvenais kara materials, kas toreiz bija jāpārvadā, bija degviela - benzīns, bez kura, laikam gan, tagad neviena armija vest karu nav spējīga. Stacijās, kur notika karaspēka un mantu ie- vai izkraušana, Muellers bija nolīcis pa vienam karavīram (pārstāvim), kas saskaņoja darbu ar mūsu staciju priekšniekiem. Uz austrumiem ejošo līniju stacijās, kur kara ešaloniem iznāca apstāšanās, Muellers parasti sasveicinājās ar vācu komandieriem, ziņodams: "Ich bin der Verbindungsoffizier bei den lettischen Staatsbahnen" (Esmu sakaru virsnieks pie Latvijas valsts dz. ceļiem) Frontei attālinoties uz austrumiem, kara satiksme pa Latvijas dzelzceļiem aizvien vairāk sāka pieņemt tīras tranzit-satiksmes raksturu un vienu dienu hauptmans Muellers mums paziņoja, ka viņa dienests pie mums izbeidzoties. Nākot citi kungi, kuri sastādīšot tā saucamo "Feldeisenbahndirektion 4 (FBD4)", jeb tā sauktie "pelēkie" dzelzceļnieki. Tie sev bija iedalījuši iztabas Latvijas Satiksmes ministrijas ēkā, tanī daļā kura agrāk bija aizņemta no Mākslas akadēmijas un, pa daļai, arī agrākās dzelzceļu Virsvaldes telpās.

FBD4 organizācija atgādināja samazinātos apmēros vācu Reichsbahndirekcijas uzbūvi. Bija Abteilungen, Decernati, Zugleitungen, Lokleitungen u.t.t. Tie paskaidroja, ka viņu uzdevums būšot sekot kara vilcienu precīzai caurlaišanai pa mūsu zemi un palīdzēšot mums veikt lielo darbu kara vilcienu kustības auzturēšanā, jo, lūk, viss ritošais sastāvs esot vācu.

"Pelēkie" vācu dzelzceļnieki faktiski bija Vācijas dzelzceļu miera laika ierēdņi, ietērpti armijas virsnieku un apakšvirsnieku uniformās. Starp tiem bija: Reichsbahnrat, Oberreichsbahnrat u.t.t. - pa lielāki daļai ļoti izglītotas personas. Ar mani personīgi sadraudzējās viens - Dr. Seitz. Satikamies ar viņu bieži arī ārpus darba laika. Sevišķs Nazi draugs viņš nebija un bieži ar skumjām, diezgan skeptiski atsaucās par Vācijas

izredzēm uzvarēt karu. Viņa rīcībā bija financiālā nozare un viņš asignēja summas algu izmaksai mūsu dzelzceļniekiem. Vienā laikā mums izdevās div- vai trīskāršot mūsu algas, kuras, kā jau minēju, sākumā bija ārkārtīgi zemas, sakarā ar krievu rubļa devalvāciju. Drīzumā mums ienāca pieprasījums no vācu vadības, cik mēs varot izlaist vilcienus pa mūsu vienceļa līnijām uz austrumiem. Paziņojām, ka mūsu mobilizācijas grafiki bija sastādīti, pa lielakai daļai, uz 20 līdz 22 pāriem vilcienu diennaktī. Sākās pētīšana par cik un kā caurlaidspējas varētu pacelt, samazinot viensliežu posmu garumus uz apm. 4 km. Iznāca 30 - 32 pāri. Tā arī tika izdarīts. Izbūvējām un atvērām uz Rīgas-Valkas, Meitenes-Rīgas un Rīgas-Daugavpils līnijām vilcienu krustojšanās punktus, skaitā kādus 20. Arī visi šie izmaiņas punkti ar gariem papildus izmaiņas ceļiem tika izbūvēti ar Latvijas dzelzceļu materiāliem un darba spēku.

Iesākās viena briesmīga brauksana pa pieminētām līnijām. Nāca no rietumiem un gāja uz rietumiem gan karavīru ešaloni veselām vilcienu grupām, gan gūstekņu vilcieni, tad municijas un ieroču vilcieni, lazaretu vilcieni ar ievainotiem, armijas apgādes vilcieni un beidzot vilcieni ar atvaļinājumos braucošiem karavīriem. Braucieniem dienesta darīšanās gan arī mēs, latviešu dzelzceļnieki, varējām izmantot šos vilcienus. Atgadijās arī tādi kuriozumi, ka karaspēka ešalona virsnieku vagonā dažs labs no virsniekiem iejautājās, kurā zemē un kuras pilsētas tuvumā viņi atrodoties pašreiz un uz kuriem šis vilciens braucot? Acīmredzot tādi pastāvēja likumi, ka pat virsniekiem nebija jāzin uz kuru fronti viņus sūta. Vēlāk dabūjām zināt, ka mums arī neesot bijis atļauts dot kaut kādas izziņas uz šādiem jautājumiem.

Lokomotīves bija visas vienīgi vācu, tvaika dzītas, pa lielakai daļai preču tipa ar 5 sakabinātām asīm, ja nemaldos tad 56. sērijas. Sāka parādīties, gandrīz jaunas 50. sērijas lokomotīves, arī ar 5 sakabinātām asīm, bet ar mazākiem riteņiem un ar lielu spēli buksēs - speciāli būvētas sliktiem sliežu ceļiem austrumos.... Lokomotīvju brigādes no sākuma sastāvēja no vācu lokvadītāja, latviešu palīga un kurinātāja. Vēlāk jau brauca pa Latvijas daļu un pat dziļi iekšā Lietuvā, Igaunijā un Krievijā brigādes ar tikai latviešu personālu. Neskatoties uz ļoti dzīvo vilcienu kustību pa viensliežu līnijām - notikumu atgadijās samērā nedaudz. Nāca priekšā gadījumi, ka uz Valkas līnijas apgrozījās pat 36 pāri vilcienu diennaktī, kur teoretiskais maksimums bija tikai ap 32. Atceros reiz kādu latviešu lauksaimnieku dzelzceļa malā pie Ligatnes jautājam, cik ilgi tās dzelzceļa sliedes tik traku braukšanu izturēsot? Jāsaka, ka šāda brauksana tomēr turpinājās turpat 3 gadi.

Nāca uz rudens pusi 1941. gadā, kad Dr. Seitz ierunājās, ka viņu direkcijai būšot jālaižas tālāk uz austrumiem, proti, uz Pleskavu un ka viņu vietā nāksot tā saucamie "zilie" vācu dzelzceļnieki, kuri tad te palikšot. Tā arī notika. Vienu dienu dzelzceļu Virsvaldes telpās sāka parādīties zili uniformēti vīri armijas pogām pie zaķetēm, ar lielām vācu ērgļa un spārnota riteņa kordēm pie cepures, zeltītiem uzpleciem un vēl dažādiem izrotājumiem, nezin kapēc. Pāris dienas vēlāk manā istabā ienāca mūsu agrākais Gulbenes ceļu iecirkņa priekšnieka palīgs inženiers Mirams - arī gērbies šādā uniformā. Viņš 1939. g. bija repatriējies uz Vāciju un tagad bija atgriezies kā Oberreichsbahnrats. Es pa jokam teicu viņam, ka, ja es nebūtu viņu pazinis pēc sejas, es viņu būtu noturējis pēc uniformas par kādu no Rīgas ugunsdzēsēju komandieriem, terpušos parādes uniformā.

Pārmaiņas notika arī mūsu dzelzceļu organizācija, sakarā ar Ostlandes apgabala civilās pārvaldes izsludināšanu. Tika nodibināta **H a u p t e i s e n b a h n d i r e k t i o n N o r d** un mūsu dzelzceļu Virsvalde, vārda pēc, beidza pastāvēt, lai gan darbu pēc būtības turpinājām strādāt bez sevišķām pārgrozībām. Oficiāli visu mūsu dzelzceļu pārvaldi pārņēma savās rokās vācu direkcija ar savu prezidentu, viceprezidentiem, decerentiem, līnijas vadošo personālu un kādiem pāris tūkstošiem vācu zemāko dzelzceļnieku, kā "Aufseher"-iem (uzraugiem uz līnijas). **Haupteisenbahndirektion Nord** aptvēra, kā Latvijas, tā arī Igaunijas un Lietuvas dzelzceļus.

Uz mūsu jautājumu, kādēļ šāda jauna organizācija ar tik daudz personāla bija vajadzīga pie mums Baltijas valstīs, vācu vadītāji atbildēja, ka tas esot nepieciešami, lai būtu ciešāka uzraudzība un lai frontes apkalpošanas darbs veiktos sekmīgāk. Tāda runāšana no vācu puses bija tikai aizbildināšanās. Istais iemesls bija piesavināšanās mānija, tendence valdīt par citām tautām, visur spēlējot "kungu lomu", jeb, ka toreiz mēdza teikt - "Herrenvolk" lomu. Bija arī cits iemesls, kamdēļ tik daudz cilvēku centās tikt iekšā Reichsbahn'a dienestā. Tas bija, ka pēdējais tos atbrīvoja no iesaukšanas armijā.

Parnemt visu dzelzceļa darbu okupētās zemēs - savās rokās, vāciešiem protams nebija iespējams. Tapēc viss vairums darba bija jāveic mūsu dzelzceļniekiem, bet mūsu atbildīgajam personālam bija jāpārvēršas vairāk par tulkkiem. Kas no tā iznāca, bija drīz vien redzams. Visās lielākās stacijās tika ielikts vācu uzraudzības personāls. Dzelzceļu Virsvaldē un uz līnijas ieradās vācu kustības rīkotāji (Zugleitung' i un Oberzugleitung' s), kā arī visādi Betriebskontrollieri. Sākās uz līnijas visādi pārpratumi ar vācu ierēdniecību. Pēdējās pārstāvji, gribēdami būt pārāk cītīgi savā dienestā, jeb gribēdami parādīt ka viņi arī kaut ko dara, sāka dažreiz nepamatoti kritizēt latviešu dzelzceļniekus viņu darbā. Juzdamies uzvarētāji, viņi necieta, ja kāds no vietējiem (einheimischen) mēģināja pierādīt savu taisnību. Sakarā ar pāris gadījumiem, kur latviešu dzelzceļnieki uz līnijas itkā bija pārkāpuši dienesta disciplīnu, tika izdots bēdīgi slavenais "pēršanas" rīkojums, kuru gan tūlīt pēc viena gadījiena atcēla. Nepazīdami citu Eiropas zemju dzelzceļu darba metodes, bet vienīgi atzīdami savējās, tie dažreiz gribēja noārdīt tādus mūsu darba iekārtojumus, bez kuriem tiktu pat apdraudēta vilcienu kustības drošība.

Vācu dzelzceļnieki nekādi nevarēja saprast, kāpēc mēs dodam lokomotīvu vadītājiem tā saucamos "zižļus". Nelīdzēja paskaidrojumi, ka tas ir viens no visvienkāršākiem un, pie mūsu vilcienu kustības, vislabākiem pēdējās nodrošināšanas veidiem uz vienceļa līnijām; tālāk, ka mūsu dzelzceļnieki pie šīs metodes ir pieraduši un tā neprasa nekādu īpašu personālu. Nelīdzēja nekādi paskaidrojumi, bijām spiesti pāriet uz vecā parauga saīnāšanās paņēmieni, liet jot telagrafu, priekš kam bija jānoliek visās stacijās speciāli telegrāfisti, kuri mums bija no jauna jāsaģatavo. Tāpat vāciešus neapmierināja pie mums praktizētā "dispečeru" sistēma uz līnijām ar mazāku vilcienu skaitu.

Pēc jaunās kārtības mūsu rīcības brīvība iekšzemes satiksmē bija visādi ierobežota. Bez vācu direkcijas piekrišanas nevienu vilcienu mēs paši vairs nevarējām ne apgrozībā laist nedz iecelt. No sākuma vācieši mums negribēja atļaut publicējamus vilcienu sarakstos vairāk kā vienu preču-pasažieru vilcienu uz katras līnijas. Ar lielām mokām izdevās piekaut vēl pa vienam pasažieru vilcienam uz dzīvākas satiksmes līnijām. Rīgas jūrmalas līniju vācieši paši daudz lietoja, tapēc tur ierobežojumi civilai satiksmei bija mazāki.

1942.gada janvarī radās pirmās vācu armijas neveiksmes ziemeļ-austrumu frontē lielā sala dēļ un arī pie Maskavas, sakarā ar Padomju pretuzbrukumu. Mūsu Virsvaldes namā pēkšņi saradās visādi vācu dzelzceļnieki no austrumfrontes puses. Noprotams bija, ka tie atbēguši no Smolenskas rajona. Valdija sajukums un bija ziņas, ka vairāki simti vācu lokomotīvu iesalušas Krievijas telpā. Kibeles bija lielas arī tapēc, ka vācu pasažieru vagonu apkures veids nebija piemērots 1941./42.g Krievijas ziemas aukstumam. Šis apstākļis smagi skāra lazaretēs vilcienus.

Arī vācu dzelzceļu direkcijā Rīgā visas lietas negāja vairs tik gudri un apsvērti, kā to kara stāvoklis prasīja. Es jautāju inž. S., kas visu Latvijas laiku kalpoja dzelzceļu Virsvaldē un pats bija vācu izcelsmes, kādēļ gan vāciešiem viņu darbā nav vairs tāda organizācija un kārtība, ko mēs vienmēr līdz šim uzskatījām par viņu izcilus īpašību un ko mēs novērojām Pirmā Pasaules kara laikā? Uz to viņš drusku noskumis atbildēja: "Tie vairs nav tie vācieši, kas bija toreiz".

Jo problemātiskāks palika stāvoklis vācu armijām Austrumfrontē, jo plašākus pārveidošanas plānus sāka kalt "Ostlandes" (tā viņi sauca visu Baltijas un Baltkrievijas okupēto telpu) "civilie pārvaldītāji", būdami pilnīgi pārliecināti, ka visas šīs zemes viņiem paliks, akli ticēdami "Fuehrera" galīgās uzvaras solījumiem. Tapēc arī mūsu dzelzceļu līdzšinējā organizācijā atkal nāca jaunas pārmaiņas. 1943.gadā nodibināja "H a u p t e i s e n - b a h n d i r e k t i o n R i g a" (lasi Reichsbahndirektion Riga!), kurā, tāpat kā iepriekšējā, ietilpa visi Igaunijas, Latvijas un Lietuvas dzelzceļi. Šī jau bija pilnīga vācu Reichsbahndirekcija ar visu vadošo vācu personālu. Visi agrākie Latvijas dzelzceļu atbildīgie darbinieki tika pārvērsti par labi atalgotiem (ar mazvērtīgu naudu!) tulkkiem vai tā saucamiem "Beidezernent'iem", "Beiratiem" pie vācu "Reichsbahnratiem". Mūsu agrākie Latvijas dzelzceļu noteikumi (VKN) tika nomainīti ar Vācijas "Reichsbahnvorschriften", kas mums bija jāpārtulko latviski.

Uz līnijas itkā realizējās lieli pārbūves darbi. Meitenes-Jelgavas līniju pārbūvēja par divceļu līniju. Tāpat uzlika otras sliedes no Rīgas līdz Krustpilij un no Rīgas līdz Valkai. Jauna platceļa līnija tika izbūvēta no Liepājas līdz Ventspilij, gar Baltijas jūras krastu, pārbūvējot agrāko šaurceļa līniju no Liepājas līdz Alsunagai par platceļa līniju. Savienojuma posms tika izbūvēts starp Džūkstes un Jostas stacijām. Sliedes priekš šīm jaunbūvēm tika no kaut kurienes atvestas. Uz galvenajām līnijām pārmijas tika apmai-

nītas ar jaunām smagākām vācu parauga (N plat.) pārmijām, pāri kurām ir atļauts braukt, vilciena ātrumu nesamazinot. Izbūvēja jaunas elektriskas pārmiju un signālu centralizācijas iekārtas vairākās mezgla stacijās. Lielu ceļu parku paplašināšanas, kā arī jaunu lokomotīvu depo ēku būvdarbi tika veikti visās Rīgas mezgla stacijās. Tāpat Valkā, Ierīkos un Daugavpilī. Būves darbus izpildīja dažādas lielākas un mazākas privātuzņēmēju firmas no Vācijas ar tā saucamo "Ostarbeiteru" darba spēku un firmu tehniskām ierīcēm. Pateicoties šiem vācu uzņēmējiem, darbi gāja diezgan sekmīgi uz priekšu.

Kaut kādas ironijas dēļ visi šie pārveidojumi uz mūsu dzelzceļiem notika jau pēc tam, kad Stāļingrāda bija kritusi, vācu armijas pagurušas - sāka virzīties atpakaļ, un komunistu organizētie partizāni sāka visos vācu ieņemtos apgabalos Krievijā aizvien rosīgāk darboties, pirmā kārtā apdraudot dzelzceļu satiksmi.

Neskaitāms daudzums vulcienu 1941.gada rudenī un vēl arī 1942.gadā - aizriepoja uz austrumiem - piekrauti ar bez gala daudzumiem, dažnedažādiem motorizētiem ieročiem, tālšāvējas artilērijas stobriem, tankiem, pavisam jauniem automobiļiem, smagiem traktoriem un visāda veida mašīnām. 1942.g.beigās to palika jau mazāk, 1943.gadā vēl mazāk un 1944.gadā vairs necik. Tad vilcieni pārvadāja vairs tikai kājnieku divīzijas un jau diezgan nolietotus kara ratus. Pašās beigās vēl parādījās zirgu rati no Pirmā Pasaules kara. Daudz vēl gāja lazaretēs un atvalinājumā braucošo karavīru vilcieni - parasti vēl pasažieru vagonos..

No visa tā varenā kara potenciāla, ko vāci bija sagatavojuši Otram Pasaules karam un vēl klāt no tā, ko tie bija bez nopietnas pretestības saņēmušies Rietum-Eiropas kara laukos - lielo vairumu tie ieņēma Krievijas mežos, kalnajos un stepēs. Atpakaļ vairs nekas neatnāca.... Vācija un vācieši sāka palikt nabagi.

1944.g. vasarā, jau tuvu pie Latvijas robežām un arī pat pie Plaviņu-Gulbenes līnijas, sāka pa naktīm parādīties krievu, tā sauktās, partizāņu bandas, kas ievērojami sāka traucēt dzelzceļa darbību, gan liekot mīnas zem slieidēm gan apsaudot stacijas. Šķiet, ka tās nemaz nebija partizāņu grupas istā vārda nozīmē, bet gan speciāli apmācītas sarkanās armijas vienības, labi apbruņotas viegļiem automātiskiem ieročiem un, izskata dēļ, ietērptas skrandainās drēbēs. Tie bija ielavijušies vācu aizmugurē un savas mītnes ierīkojuši dziļi mežos un purvajos, no kurienes nāca ārā tikai pa naktīm. Zilupes pierobežā partizāņu bandas sāka rīkot pat organizētus uzbrukumus vienuļainākām stacijām un gādījās kādu reizi, ka nogalināja tur strādājošo latviešu personālu.

Pa naktīm sāka parādīties krievu bumbvedēju lidmašīnas virs Daugavpils, Gulbenes, Rēzeknes un Krustpils mezgla stacijām. Uzkrītoši bija, ka šie bumbvedēji lietāja gluži tās pašas metodes naktis uzbrukumiem ko Sabiedrotie lietāja Rietumos bumbojot vācu pilsētas, proti: vispirms izmet apkārtnes apgaismošanai "egļtes" un, kad lejā viss apgaismots kā uz delnas, sāk bumbu nomešanu ar matemātisku precizitāti. Šie uzbrukumi nodarīja dzelzceļiem diezgan daudz bojājumu. Šo rindīņu rakstītājam gādījās pašam pārdzīvot šādu nakts gaisa uzbrukumu Daugavpils stacijā, atrodoties vagonā uz slieidēm. Pusgadu vēlāk nācās pieredzēt līdzīgu nakts uzbrukumu no gaisa Vācijā - Stuttgartes pilsētai un dzelzceļa stacijai, ko daudz plašākā mērogā izdarīja angļu Royal Air Force. Tie metodiski tika izdarīti vairākas naktis no vietas, kamēr apakšā viss bija sagrauts un nodedzināts. Starpība bija tikai tā, ka varēju atpazīties patvertnē apakš zemes un tādējādi palikt sveiks un vesels.

Atgriežoties pie Latvijas tēriem, vēl jāpiezīmē, ka no kādreiz tik varenās Luftwaffe iznīcinātājiem, kas dotos pretim krievu bumbvedējiem, gandrīz neviena vairs nebija. Tie visi bija pārsūtīti uz Rietumfronti. Tāpat zenītartilērija bija vāja.

Par dzelzceļa līniju bojājumiem un vilcienu kustības apdraudējumiem man nāk atmiņā gadijums, kad nakts laikā braucot vilcienā pa Plaviņu-Gulbenes līniju, tieši zem mana vagona sprāga mīna, kuru zem slieidēm bija ierakuši krievu partizāņi. Vairāki vagoni nogāja no slieidēm, ceļš tika sabojāts un vilcienam bija jānostāv krietns laiks, kamēr vagonus uzcēla, ceļu salaboja un vilciens varēja turpināt gaitu. Šādi notikumi atgadījās gandrīz katru nakti un vilcienu kustība tika ievērojami nobremzēta. Ceļa remonts pēc šādiem notikumiem, protams, bija jāveic ceļa uzturēšanas arteljiem.

Vēl pie šādiem apstākļiem "Baltā namā", Gogoļa ielā Nr.3, vācu Haupteisenbahndirekcijas Prezidents ar saviem decernentiem vienmēr regulāri pirmdienās noturēja savas, tā saucamās, "direkcijas sēdes" un Betriebsabteilungsleiteris ikrītus noklausījās Oberzugleiters ziņojumu par to, kas notiek uz līnijas.... Bet drīz jau arī visa "zilo" direkcija pazuda.

Tas pats agrākais Latvijas dzelzceļu vilcienu kustības rīkotājs - Vilhelms Baigals, kurš visu pirmo komunistu valdīšanas gadu un pēc tam sekojošos 3 vācu okupācijas gadus sabijis aktīvā dzelzceļu dienestā Rīgā (sk. viņa atmiņas l.p.p.37,46) par pēdējām viņa

darba dienām uz Latvijas dzelzceļiem, raksta:

" kad 1943.gada 1.jūlijā likvidēja - pēc lielinieku padzišanas - atjaunoto, neatkarīgās Latvijas valsts dzelzceļu iekārtu un nodibināja Eisenbahndirektion Riga, mani pārcēla par darbinieku kustības rīcības daļā (Zugleitung) pie Rīgas Pirmās (Betriebsamt I) kustības nodaļas. Šeit strādādams un būdams pastāvīgā saskarē ar iecirkņa stacijām pieredzēju daudzus dramatiskus notikumus, kad zem neapturamā boļševiku spiediena vācu armija atkāpdamās pameta staciju pēc stacijas un fronte līnī, bet nepārtraukti tuvojās mūsu galvas pilsētai Rīgai, apņemdama to no trim debesu pusēm - ziemeļiem, austrumiem un dienvidiem. Rīgas Zl iecirknī ietilpa līnijas: no Rīgas līdz Rūjienai, Ieriķiem, Ērgļiem, Pļaviņām, Cenām un Ventspilij.

25.jūlijā (ja nemaldos) ap plkst.16.30, kad Jelgavas Zl man ziņoja, ka Jelgavai uzbrūk boļševiku lidmašīnas un Zl pārtrauks darboties. Bet ziņotājs nepabeidza teikumu, tikai telefonā bija dzirdams īss krakšķis un tas bija pēdējais, ko dzirdēju no Jelgavas. Pēc dažām dienām, ierodoties Zl uz dežūru plkst. 8-os, ievēroju, ka dezurējošais kustības rīkotājs R. Māsītis vilcienu kustības grafikā bija pārvilcis treknu sarkanu krustu stacijām no Tukuma I līdz Ventspilij. Izskaidrojums bija īss: "Boļševiki ieņēmuši Tukumu". Drīz pēc tam sekoja rīkojums pārņemt vilcienu kustības vadību līdz Valmierai, jo Valkas Zl jau kopš dažām dienām izbeidzis darbību un boļševiki ir Saulē. Drīz vien evakuēja Rūjieni. Tad Mazsalacas stacijā bija gatavs evakuācijas vilciens. Evakuācijas vadītājs vācietis (vārdu neateros) par to ziņoja, bet viņa runu pārtrauca garāks krakšķis telefonā. Pēc īsa brīža atskanēja viņa balss: "Mēs braucam, krievu mīna pašreiz izgāza visus logus".

Septembra otrā pusē Rīgas Zl ieradās vācu armijas 18.dzelzceļnieku rota (Eisenbahnbetriebsabteilung 18), kas no EBD Rīga pārņēma Zl un Rīgas mezgla staciju vadību un virsinspektora Leitnera vietā par Zl vadītāju nāca leitnants Hofmans. Tad sekoja rīkojums, ka latviešu dzelzceļnieki, kas vēlas, var atstāt darbu un izbraukt uz Vāciju (Aktion T). Daudzi to darija, bet daudzi arī palika. 6.oktobrī Rīgu atstāja pēdējais Aktion T vilciens, ar kuru aizbrauca daudzi dzelzceļnieki. Rīgas I telefonu centrāli pārkārtoja, to apkalpoja vācu karavīri un Zl pārcēlās no Elizabetes ielas 101 uz Virsvaldes ēkas 243 līdz 250 istabām. No latviešiem te bija palikuši tikai daži. Gadījās, ka arī es paliku, bet mūsu uzdevumi bija niecīgi, jo boļševiku rokās jau bija: Carnikava, Ropāži, Saurieši, Ikšķile, un Baloži. Vēl bija dažas latviešu konduktoru brigādes, latviešu brigāžu rīkotājs - Jaksons un daži latviešu ESP - mezgla stacijās. Vilcieni gāja tikai Tukuma virzienā, jo Rīgas mezgls bija pārpildīts vagoniem, kurus centās izvākt. To bija palicies septembra beigās vēl līdz 12 000. Bija skaidrs, ka arī Rīgas dienas ir skaitītas.

6.oktobrī visi Zl latviešu darbinieki saņēma speciālas apliecības, ka tie atrodas 18. rotas dienestā un tiks savlaicīgi evakuēti uz Vāciju. Šo apliecību vajadzība noskaidrojās 7.oktobra rītā, kad, ejot uz Virsvaldi cauri operas apstādījumiem, redzēju, ka vairākas lielas vācu karavīru vienības uz Aspāzijas bulvāra sadalījās mazākas grupas pa trim un izsолоja dažādos virzienos. Šīs grupas nostājās ielu stūros un aizturēja visus vīriešus līdz 50 gadu vecumam, savāca grupās, noveda vispirms uz Rīgas pili, kur tajā laikā mita Baltijas SS komandieris Jekelns, un no turienes tieši uz kuģiem transportam uz Vāciju. Aizturēja pat latviešu vilcienu brigādes, kas ar visiem signāllākteniem bija ceļā pieņemt vilcienus Ganības un Rīgas krasta stacijās. Šādas cilvēku medības turpinājās 3 dienas, un arī izdotās apliecības nepalīdzēja. Aizturēts un novests uz pili bija arī kustības rīkotājs K.Vērsis, bet tam un vēl dažiem izdevās ceļā uz kuģi, rudens tumsā atdalīties no pārējo bara un nemanītiem atgriesties mājās*). Redzēju, ka apturēja kādu smago ormani: zirgu ar ratiem atstāja ielas malā, bet pašu aizveda. Bijušais preču nodaļas vadītājs E.direkcijā - Ed.Stankēvičs ar BAL Muehlens'a parakstītu papīri devās uz pili, lai panāktu aizturēto latviešu dzelzceļnieku atbrīvošanu, bet to strupī noraidījuši piedraudot pasū pievākt līdzi, neskatoties uz viņa sirmo galvu.

8.oktobrī pēdējo reizi aizgāju uz BAL Elizabetes ielā, kur vēl sastapu Ed.Stankēviču, A.Grūnvaldu, Strautnieka kundzi un vēl dažus latviešus - vecākos agr.dzelzceļu Virsvaldes darbiniekus. Tie teicās palikt Rīgā, jo negribot vairs otrreiz mūžā uzņemties bēgļu gaitas. Atvadoties bija sajūta, ka šos cilvēkus vairs neredzēšu.

Cilvēku ķērāju patruļas pazuda no ielām 9.oktobrī, bet neskatoties uz to, reti kur varēja ieraudzīt privātus cilvēkus. Veikali viens pēc otra aizvēra savas durvis.

11. oktobra pēcpusdienā ieradās Virsvaldē, tur vairs sastapu tikai kustības rīkotāju Osi un vienu telefonisti, kuru nomainīju. Pilsētā vairs nebija ne elektrības, ne ūdens, bet darbojās vēl Rīgas automātiskā centrāle. Virsvaldes ēka bija apgaismota ar pašas

elektriskās centrālās strāvu, logi aptumšoti. Logu rūtis nemitīgi drebēja no kauju trokšņa pie Rīnūžiem, Juglas tiltiem un Šķirotavas. Ienāca ziņojumi no Ganībām un Dzegūskalna par atsevišķām granātām, kas pa reizēm krita šo staciju rajonos.. Rīgu atstāja vilciens pēc vilciena, pretējā virzienā nāca lokomotīves. Pusstundu pēc pusnakts 12.oktobrī sēdot pie komutatora biju iesnaudies. Pamodos no straujas komandas un papēžu sasišanas un pietūkuma kājās. Bija ienācis 18.rotas komandieris majors Kortens. Pēc leitnanta Hofmana ziņojuma sekoja majora īss rīkojums: "Heute bis 12 Uhr muss der rechte Ufer der Dūna von allen wagen gereinigt werden. Meine Herren, sie wissen, was Sie zu tun haben". Noklaudzēja atkal papēži, un majors atstāja telpu. Šis rīkojums bija gaidīts, jo tika iedarbināta speciāla evakuācijas šema. Ap plkst. 4-iem pienāca brīdinājums uzmanīties Kalpaka depo rajonā, jo sagaidāms krievu tanku uzbrukums gar dzelzceļu no Šķirotavas, bet tas sabruka pie izraktajiem grāvjiem 5.km. posteņa rajonā. Isi pirms plkst. 8-iem leitnants Hofmanis griezās pie manis, pateicās pat darīto darbu un teica: "Sie sind frei zu gehen". Uzmetu viņam jautājošu skatu un viņš vēl piebilda: "Varat palikt šeit, vai braukt mums līdz, pēdējā vilciena atiešanas laiku Jūs zināt". Šajā brīdī ienāca kustības rīkotājs Skrabis un abas telefonistes. Informēju tos par stāvokli, un visi devamies mājās savākt savas mantīņas, lai dotos Skrundas virzienā, kur 18.rota atkal salasīsies pēc Rīgas evakuācijas.

Ejot mājās uz Lekšrīgu, kur dzivoju Zirgu ielā 18, daudz vietās virs pilsētas redzēju paceļamies lielus dūmu stabus, un, cauri vienmērīgai kaujas dunonai ziemeļos un austrumos, vareja izšķirt atsevišķus ložmetēju tarkšķus. Reizēm bija dzirdams pa granātas svilpienam kad atrados pie Valtera un Rapas grāmatu veikala; kāds kauciens izbeidzās ar sprādzienu Romas viesnīcas jumtā. Mājas Vaļņu ielā uz Daugavas pusi, tāpat Kaļķu ielā bija mīnētas, gar māju sienām stiepās spridzekļu vadi. Tos uzraudzīja reti posteņi. Kaļķu un Vaļņu ielas krustojums smaržoja pēc vīna, jo Švarca liķieru veikals naktī bija izdauzīts un daudz pudeļu saplēsts. Šur tur vārtos un durvju telpās redzēju sievietes un bērnus ar maisiem un groziem rokās. Tie bija krievu bēgļi, kas gaidīja uz laupījumu. Ielas bija kā izmirušas, tikai ielu stūros un uz kanāla tiltiem - vācu patruļas ar automātiskiem ieročiem. Radiotorņi bija saspridzināti, viens bija parkritis šķērsām kanālam, otrs tam paraleli ar galotni skarot Kr.Barona ielas tiltu.

Mājās pārnācis, piezvanīju vēl dažiem paziņām. Atsaucās viens no Ķīšezera ielas pretī Braslas kapiem. Teica, ka Meža parka un kapu virzienā dzirdams stiprs kaujas troksnis un liekoties, ka redzējis arsenāla rajonā krievu karavīrus uzbrūkam vācu posteļiem. Zvanīju vēl uz Mangaļsalu, kur biju novietojis savus vecākus. Tos pie telefona sadabūt neizdevās, jo cilvēks, kura mājā telefons atradās, baidījās māju atstāt un tos pasaukt. Ap plkst 10.30 papēmu jau iepriekš sagatavotos koferi un mugursomu un devos uz Virsvaldi. Bija jauka un saulaina diena, aina ielās nebija mainījusies, tikai granātu svilpieni bija biežāki, tās lidoja pāri abos virzienos. Dažas sprāga arī tuvumā. Atstājis mantas stacijā, pats devos uz Virsvaldi. Tur uzzināju, ka vagonu evakuācija nokavēsies par pāris stundām, bet leitnants Hofmanis ieteica man jau tūlīt doties pāri tiltam, jo krievu lidmašīnas atkārtoti mēģina tos bombardēt. Līdz tam gan vācu iznīcinātāji visus mēģinājumus atsita, krieviem ciešot smagus zaudējumus. Apm. 11.30 devos uz staciju Rīgu Galveno. Virsvaldes ēka bija visumā tukša, tikai šur tur bija redzāmi daži kara vīri, kas apakšstāva istabās novietoja viegli degošas vielas. Pagājos pa pirmā stāva koridoru Satiksmes ministra kabineta virzienā. Konferenču istaba bija pārvērsta par ēdamistabu, kabinets bija tukšs, bet labā kartībā. Ari citas istabas izskatījās tā, kā parastā darbdiēnā pēc plkst. 15-iem, kad vēl nav sākušas strādāt aptīrītājas. Biju pilnā latviešu dzelzceļnieka formā - neviens mani neaizturēja, ne arī ko jautāja. Pa Mākslas Akadēmijas ieejas durvīm atstāju Virsvaldes ēku.

Līdz apm. 13.30 uzturējos stacijā Rīga Galvenā, jo gribēju tikt vismaz tukšā preču vagonā; vilciens nāca pēc vilciena, bet visi vagoni bija krauti. Piecu krievu lidmašīnu grupa uzbruka tiltiem... Divi vācu iznīcinātāji trīs lidmašīnas notrieca, bet divas pārējās aizbēga un tilti stāvēja neaizkārti. Pēc šī uzbrukuma uzrāpos uz kāda vilciena tukšās platformas un plkst 14.05 - 12.oktobrī, 1944.gadā vilciens lēnām sāka kustēties Torņkalna virzienā. Daugavas labais krasts palika rudens saules apmirdzēts ar daudz melnām dūmu sēnēm virs namu jumtiem, šrapneļu mākonīšiem pie zilajām debesīm un liesmu jūru mītas dārza un Andrejostas rajonā, kas aizsedza visu rietumu pamali. Vēl no Torņkalna stacijas paskatījos uz Virsvaldes namu. Ievēroju tā slaido karoga mastu, bet bez karoga uz tā...."

Tā nobeidz savu stāstu kāds latviešu dzelzceļnieks, kas, ka viens no pēdējiem, tika atstājis savu darba vietu agrākajā Latvijas dzelzceļu Virsvaldes namā 1944.g. 12.oktobrī, tieši dienu iepriekš Sarkanās armijas ienākšanas Rīgā. No šīs dienas tad arī apzīmējums "Latvijas dzelzceļi" Eiropas satiksmes tīklā jāuzskata, kā izdzēsts....

DZELZCEĻI LATVIJĀ PĒC 1944.GADA 1.OKTOBRA.

10.oktobrī 1944.g. Padomju Sarkanā armija bija izrāvusies cauri Lietuvas teritorijai, sasniedzama Baltijas jūras piekrasti pie Mēmeles, resp. Klaipēdas. Izrāvumu Padomju spēkiem izdevās paplašināt un tā satiksme no Latvijas pa sauszemi ar Vāciju bija pilnīgi nogriesta. Viss vācu Ziemeļfrontes karaspēks, kas atkāpās caur Latviju, un tāpat arī puse no Latviešu leģiona, proti, tā kurā ietilpa 19.divīzija, bija ielenkta, aizņemot visu Kurzemi. Līdz ar to izveidojas tad, tā sauktais, "K u r z e m e s c i e t o k s - n i s", kurā sagāja iekšā arī viss dzelzceļa ritošais inventārs, kas atradās "Haupteisenbahn Riga" rīcībā - vairāki simti lokomotīvu un demīti tūkstoši vagonu. Ielenktais vācu karaspēks, bet it sevišķi 19.latviešu divīzija, izrādīja niknu pretestību uzbrūkošām krievu armijām. Latvieši vēl cerēja, ka rietumu lielvalstis beigās piešķirs brīvību un patstāvību Baltijas valstīm. Krievu zaudējumi bijuši - milzīgi, viņu kritušo skaits pārsniedza līdz desmitkārt latviešu pusē kritušo. Un tā "Kurzemes cietoksnis" noturējās gandrīz savās robežās līdz pat Vācijas kapitulācijai, 8.maijā, 1945.gadā, kad visiem latviešu un vācu karavīriem, pēc pamiera noteikumiem, bija jāpadodas krieviem, noliekot ieročus... Kā tas viss notika un kā izraisījās "cietokšņa" ieņemšana no krieviem, par to ir cits stāsts*).

Pa Kurzemes cietokšņa cīņu laiku visi dzelzceļi tā rajonā, kā arī ritošais inventārs, atradās vienīgi vācu karaspēka "Feldeisenbahn'a" nodaļas rīcībā, bet dzelzceļa darbība tik šaurā telpā jau bija gaužam ierobežota. Vienīgā satiksme ar Vāciju bija iespējama pa jūru, bet pastiprinātie krievu lidmašīnu uzbrukumi kuģiem un laivām beigās arī šo satikssmi pilnīgi apturēja.

Kas notika ar dzelzceļiem Latvijā pēc otrās komunistu okupācijas, par to savās atmiņās raksta aculiecinieks - agrākais vecākais ceļa meistars Augusts M e r t e n s. Cita starpā viņš stāsta:

"Vācu okupācijas beigu posmā es strādāju II ceļu iecirknī, Čiekurkalnā, kur man bija uzticēta virsbūves materiālu noliktavas darbība. Uz turieni mani pārcēla 1941.gadā no Jelgavas, kur es ieņēmu vecākā ceļa meistara amatu. Jaunā darba vieta mani ne visai iepriecināja, jo sadarbošanās ar zemākas kvalifikācijas vāciešiem nebija viegla. Mūsu dzelzceļniekiem no tiem bija daudz jācieš. Kā uzraugā būdami, viņi par katru sīkako pārkāpumu, pat tikai nokavēšanos darbā, sūtīja strādniekus uz cietumu un uzlika dažādus sodus.

Kara briesmas nāca aizvien tuvāk un tuvāk - šoreiz no austrumiem. Pilsētas, cita pēc citas, krita krievu rokās. Bieži dzirdējām bumbvedēju troksni virs galvas. Tika gādāts par drošību. Nostiprinājām mūsu mūra pagraba velves ar koka stutēm un gulšņiem.

Blakus mūsu dzelzceļa mājai atradās vēl 2 mājas, kuru iemītnieki gandrīz visi bija prom, kur nu kurais. Kad vācieši spridzināja lielo depo ēku, tad atsprāga vaļā visi slēgi. Kad norima troksni mums bija ko nopemties ar to aiztaisīšanu. Vienu rītu, kad bijām pagrabā, manijām, ka gar pagrabu kāds nāk - tas bija krievu zaldāts. Atverām durvis. Mūsu starpā bija kāda krieviete, tā šo zaldātu priekā apkampa. Iepriekšējās dienās pāri mūsu galvām dzirdējām lidojot artilērijas šāviņus, kuri, šur tur krizdami, izsauca ugunsgrēkus.

13.oktobrī, 1944.g., krievi ieņāca Rīgā. Tūlīt arī sāka rādīties viens otrs dzelzceļnieks-krievs. To starpā arī kāds iecirkņa priekšnieks, kurš man solīja vecākā ceļa meistara amatu; to es pieņēmu.

Raksturīga atšķirība bija manāma - taustāma: kad ieņāca vācu dzelzceļnieki, tad tiem bija līdzīgi visi nepieciešamie darba rīki un materiāli, bet krieviem nebija itin nekā. Vajadzēja smēdē kaut ko kalt - nebija ogļu. Bija jādedzina malka, lai iegūtu ogles un varētu sildīt dzelzi, gatavojot nepieciešamos darba rīkus. Daļu darba rīku bija atstājuši vācieši, bet daudz kā trūka. Piemēram, nebija meiseļu-cirtņu; tēraudu kaut kā sadabujām.

Uz ceļa visas sliedes bija saspridzinātas, gulšņi pārļauti ar speciāla, lokomotīves vilkta, āķa palīdzību. Katrai sliedei bija gals jānozāgē. Gulšņi bija jāliek jauni. Tilti visi saspridzināti. Sliežu metināšanas mašīna aizvesta; to gan pēc kāda laika atraduši - ceļā uz Vāciju. Ceļš bija provizoriski jāstaiķē no dažāda garuma sliedēm un jākombinē, kā tikt pie pārmijām. Pagāja labs laiks, kamer sagaidījām pirmo vilcienu no austrumiem. Par laimi Juglas upes tiltam bija vecais abraucamā ceļa uzbērums. To nu tagad izmantoja, uzbūvējot provizorisku koka tiltu, bet tas bija tiešām provizorisks - nevarēja tikt galā ar sliežu pakļilēšanu. Ceļa iecirkņa administratīvās robežas bija citādi iegrozītas, tā kā

*)Sk. O.Freivalds, "Kurzemes cietoksnis"; vesturiski dokumenti; Imantas izd. 1965.g.

man iekrita arī Zemitānu stacija; tur bija mazāk spridzināts, bet viss palicis "N" platumā. Ceļus vajadzēja steidzīgi pārnaglot uz "K" platumu (no 1435 mm uz 1524 mm); tas ir sarežģīts darbs pie pārmijām un krustojumiem, jo nepietiek ar vienas sliedes pārnaglošanu (uz atstatumu 89 mm), bet jāpagarina un jāsaīsina attiecīgās sliedes pēc vajadzības. Galu galā tad izrādījās, ka darbs bija izdarīts ne visai pareizi un tad atsauc mani, lai savestū kārtībā pārmiju ielas. Šo darbu bija iepriekš veikuši kareivji un man šai sakarā bija darīšana ar dažiem krievu virsniekiem.

Nevarēju saprasties ar jauno priekšnieku algu aprēķināšanas lietā. Alga bija jāaprēķina pēc pastrādātā darba, bet tas nekad neizdeva tādu summu, kas atbilstu cik necik darbinieka algai; vajadzēja piekombinēt dažādas lietas, kuras ar noteikumiem bija nolietotas.

Politiskā nodaļa man kādreiz aizrādīja (kāda sieviete), ka man esot enerģiskāki jādabojas arī politiski, vairāk jārunā sapulcēs, ar vārdu sakot, tur man jābūtot vadošai personai.

Darba bija sevišķi daudz, netiku galā ar eksāmeniem vien; vienmēr nāca klāt jauni noteikumi, kuri darbiniekiem steidzīgi bija jāiegaumē un man tā iegaumēšana bija jāpārbauda. Gandrīz katru dienu kāds bija jāpārbauda. Tā tas laiks gāja uz priekšu, tuvojās pavasaris - 1945. g. Apskatīju dārzus, iesāku rīkoties ap krūmiem, no kuriem vienu daļu retināju, citus ņēmu pavisam ārā. Strādājot dzirdēju garām gājējus sarunājošus: "Un viņš vēl strādā dārzā?" - acīmredzot tie bija kādi partijas vīri, kam bija zināms, ka pienākusi kārta man būt apcietinātam - likvidētam*). Tiktāl izvilkums no šī agrākā Latvijas dzelzceļu darbinieka stāsta.

Dzelzceļa līniju atjaunošana agrākās Latvijas teritorijā pēc Otrā Pasaules kara vilkās stipri gausi. Atgriezās no Krievijas pa daļai tā pati dzelzceļu vadība, kas bija pirmā Latvijas okupācijas laikā - 1940./41. gadā. Galvenā vērība, protams, tika piegriesta līnijām, kas gāja uz austrumiem un dienvidrietumiem, t. i., virzienos: Rīga-Daugavpils-Maskava, Rīga-Valka, Rīga-Zilupe-Vitebska, Rīga-Jelgava-Liepāja un Rīga-Kauņa. Pārējās līnijas stāvēja dikā daudzus gadus, ka: Jelgava-Krustpils, Plavinas-Gulbene, lai varetu atklāt vilcienu kustību pa pēdējām, to pakāpeniska salabošana vilkās līdz pat 1952. gadam. Pie tam, Limbažu-Mazsalacas-Rūjienas līnijas atjaunošana pagarinājas vēl vairāk par desmit gadiem pēc tam. Plašā agrākās Latvijas šaurceļa līniju tīkla atjaunošana tika pavisam atmesta, uzskatot, ka pie jaunās revolucionārās saimnieciskās iekārtas tādi dzelzceļi nemaz neesot vajadzīgi.

1953. gadā, kad jau bija pagūts atjaunot ap 75% no visām agrākām Baltijas valstu platceļa līnijām, notika pārgrozības arī šo dzelzceļu administrācijā. Tika nodibināta, pēc agrāko cara laiku parauga, BALTIJAS DZELZCEĻU PĀRVALDE, kura savā pārzināšanā pārņēma visu triju Baltijas valstu, resp. padomju republiku, dzelzceļus, pievienojot tiem klāt vēl Kaļiņingradas (agrākā Karalauču-Kēnigsbergas apgabala) dzelzceļus.

Turpmāk tiek pievests minētās Pārvaldes augstāko amatpersonu saraksts, kas iegūts no Padomju Latvijas laikrakstiem. Tur minēti šādi uzvārdi ar ieņemtiem amatiem:
Pārvaldes priekšnieks: Krasnobājevs, Nils; viņš arī vilces (trakcijas) 2. ranga ģenerāldirektors.

Priekšnieka vietnieks: Mandrukēvičs; viņš arī pārzin vilcienu kustību.

Politiskās nodaļas priekšnieks: Kadzilis, viņš arī vilces 3. ranga ģenerāldirektors (pēc dienesta pakāpes).

Pasažieru dienesta priekšnieks: Bērtulāns, apbalvots ar Ļeņina ordeni (abi ar iepriekšējo, šķiet, latviskas izcelsmes).

Elektrifikācijas un enerģijas saimniecības dienesta priekšnieks: Jerosins.

Vagonu dienesta priekšnieks: Veclāns, priekšnieka vietnieks: Kameņevs.

Kravas pārvadāšanas un plānošanas dienesta priekšnieks: Bobrovņiks.

Ēku un būvju dienesta priekšnieks: Lazārevs.

Ceļu dienesta priekšnieks: Poļakovs.

Ceļu būvniecības tresta priekšnieks: Sisko.

Lokomotīvu dienesta priekšnieks: Lovjagins.

Ražosanas uzņēmumu nodaļas priekšnieks: Rotobiļskis.

*) Stāsts turpinājas ar Augusta M e r t e n a apcietināšanu 1945. gadā, notiesāšanu un nosūtīšanu uz Sibīrijas vērgu nometni "Gulaga Archipelāgā", no kurienes viņam ar sagraustu veselību pēc 6 gadiem izdevies atgriesties dzimtenē un vēl pēc dažiem gadiem nokļūt brīvajā pasaulē, kur tas uzrakstījis savas atmiņas. (Sk. "Dzelzceļnieks Trimdā" Nr. 18./19., 1970. g. l.p.p. 4-14).

ceļi skaitījās labākie starp labākiem Padomju Savienības dzelzceļiem - kas neapšaubami raksturo l a t v i e š u dzelzceļnieku augsto kvalifikāciju neatkarīgās Latvijas laikā - tad tagadējais stāvoklis, kad vairs neviens latvietis neatrodas Latvijas "republikas" dzelzceļu pārvaldīšanā, ir jātulko, kā apzinīga un nekaunīga latviešu speciālistu no-
nievāšana un visas tautas diskriminācija".

Ar Latvijas un, protams, arī pārejo Baltijas valstu dzelzceļu pārkrievināšanu un padom-
ju birokrātiskās sistēmas ieviešanu, parādījās šīs iekārtas negatīvās puses. No tām vis-
pirms jāmin: ārkārtīgi lielais darba spēka patēriņš. Pēc, no zināmiem avotiem, iegūtiem
datiem (rietumu laikrakstu ziņām) Padomju Savienības dzelzceļi nodarbina ap 3.5 miljoni
cilveku, no kuriem operatīvie darbinieki skaitas ap 1.8 milj. Pārrēķinot pēdējo skaitli
uz 1 kilometru ekspluatējamās līnijas - iznāk 28 cilvēki, kuriem pretī stāv 17 cilvēki
uz Rietum-Vācijas dzelzceļiem, kur vilcienu kustība un pārvadājumu daudzums, rēķinot uz
1 kilometri ir nesalīdzināmi lielāks.

Savā laikā Latvijas brīvvalstī kopējais, uz dzelzceļiem nodarbināto, kalpotāju skaits,
rēķinot kopā, kā štāta darbiniekus, tā amatniekus darbnīcās, skaitījās ap 18 000 cilvēku,
kas iztaisija apm. 6 cilvēkus uz 1 kilometra.

Iemesli tik lielam darba spēka patēriņam uz Padomju dzelzceļiem, pēc dažu Vakarēiropas
lietpratēju novērojumiem, esot šādi: 1) neefektīvie darba procesi, 2) relatīvi liela sie-
viešu darba roku izmantošana, 3) liels darba roku patēriņš ziemas mēnešos, 4) lieli, brī-
vā pasaulē nepazīstamas, politiskas uzraudzības un slepenās policijas kadri un 5) plaši
ieviesies padomju iekārtai raksturīgā birokrātija, kas iedarbojas arī uz dzelzceļiem Lātvijā.

Ka lielu sasniegumu dzelzceļu būvniecībā un satiksmē, Padomju Latvijas prese izcēla
jaunās centrālās pasažierustācijas būvi Rīgā, tad-Rīgas tuvsatiksmes elektrifikāciju un
signalizācijas modernizēšanu. Šeit jāpiezīmē, ka savā laikā agrākās Latvijas brīvvalsts
dzelzceļu Virsvalde jau bija izstrādājusi Rīgas Centrālās stacijas jaunbūves projektu un
darbu uzsākšanu apturēja Otrais Pasules karš un, ar to izsauktie, politiskie notikumi Lat-
vijā. Padomju iestāžu izstrādātais projekts (1958.g.) sastāda nedaudz vairāk par 25% no
tām būvēm un ietaisēm, kādas bija paredzētas agrākā Latvijas dzelzceļu Virsvaldes pro-
jektā. Sīku padomju inženieru projekta analīzi sniedz garākā rakstā inž. E.V.Dravnieks žur-
nāla "Technikas Apskats" 24.numurā . Ja latvju tautai būtu ļauts saimniekot savā pašu
zemē, tad Rīgas Centrālstacija būtu varējusi 1960.gadā svinēt savu 15 gadu pastāvēšanu,
t.i., tanī gadā, kad padomju varas vīri atklāja savu celto staciju*).

*) Par dzelzceļu stāvokli okupēta Latvijā no 1944.gada 1.oktobra līdz 1970.gadam sīkāku
apgaismojumu sniedz inž. J. Stakles publicējums ACTA BALTICA XV sejmā lpp.175-211 zem
virsraksta: "Die Eisenbahnen und das Transportwesen Lettlands in der Zeit von 1940-70"

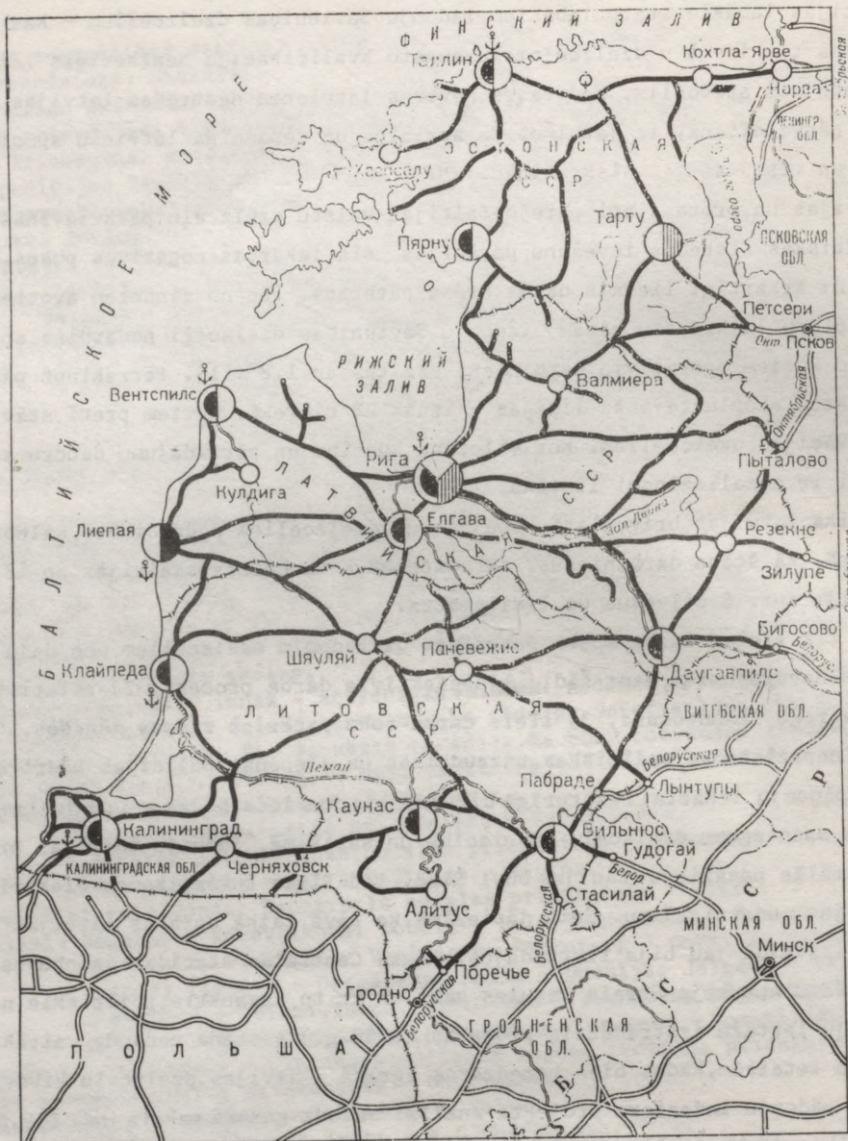


Рис. 35. Схема Прибалтийской железной дороги

BALTIJAS DZELZCEĻA SCHEMA 1975.gadā.
 (Pēc Geografija Putei Sootsāēnija, Moskva, "Transport")



Sapridzinātie Daugavas dzelzs tiltu pārlaidumi pie Rīgas pēc vācu atkāpšanās 12. oktobrī 1944.gadā. (Salīdz. ar uzņ.lp. 21)

PASTA TRANSPORTS PA LATVIJAS DZELZCEĻIEM

Viens no Latvijas dzelzceļu svarīgākajiem uzdevumiem bija arī pasta pārvadāšana. Saskaņā ar dzelzceļu Virsvaldes līgumu ar Pasta un Telegrafa departamentu, dzelzceļi apņēmas sagādāt uz katras līnijas ērtas pasta pārvadāšanas iespējas. Tas nozīmēja, ka uz katras līnijas bija jāapgroza dienā vienam vilcienam, kas pārvadātu pastu. Uz galvenajām līnijām bija paredzēts, ka šādam vilcienam nosacītā vietā (parasti tūlī aiz lokomotīves) jāpiekabina īpaši būvēts pasta vagoni-kantoris, kuru apkalpoja pasta ierēdņi. Uz līnijām, kur pasta bija mazāk - kursēja pasta-bagāžas vagoni no kuru tilpuma pusi aizņēma dzelzceļš ar bagāžas sūtījumiem, bet otru pusi pasts ar savējiem. Pirmajie vagoni bija pasta departamenta īpašums, bet otrajie piederēja dzelzceļam.

Parasti pasta vilcienu atiešanas laiks no gala stacijām bija iekārtots vēlākajās vakara stundās. Par pasta un attiecīgā vagonu pārvadāšanu dzelzceļu Virsvalde saņēma paušļu maksu gadā, kas apmēram līdzinājās tuvu pie 1 miliona latu. Ne par velti galvenais direktors Bļodnieks bieži apzīmēja pastu par mūsu lielāko klientu, kura apkalpošanai jāpiegriež nopietna vērība. Pasta departamenta un dzelzceļu darbinieku ciešās sadarbības dēļ, bija panākts, ka vēstuli, ko sūtītājs nodeva pastam priekšpusdienā, saņēmējam tā varēja jau būt rokā nākošās dienas pēcpusdienā. Arī pasta tarifi bija vieni no lētākajiem Eiropā.

Cik strauji attīstījās pasta satiksme neatakarīgajā Latvijā, liecināja pasta iestāžu skaita pieaugšana toreiz: no 298 pasta iestādēm 1920. gadā, līdz 1437 - 1939. gadā; līdztekus pieauga arī pasta sūtījumu skaits: no 16.3 milj. 1920. gadā, līdz 85.2 milj. - 1939. gadā.

Kā vēsturiska piemiņa zemāk tiek pievests visu minēto pasta iestāžu saraksts, kāds tas bija 1939. gadā:

Pasta iestādes.

Saīsinājumu izskaidrojumi:

Dgpk - dienesta galvenais pasta kantoris; Dpk - dienesta pasta kantoris.

Dp - Dienesta pasts; Pk - Pasta kantoris; Pn - Pasta nodaļa; Ppn - pasta palīgnodaļa.

A b a c a s - Pn, Bauskas apr., Iecavas pag.
A b a v a - Pn, Tukuma apr., Grenču pag.
Ā b r a g c i e m s - Pn, Tukuma apr., Engures pag.
A b r e n e - Dgpn, Abrene.
Ā d a m i - Ppn., Valkas apr., Ilzenes pag.
Ā d a ž i - Pn., Rīgas apr., Ādažu pag.
Ā d i e ņ i - Ppn., Talsu apr., Stendes pag.
Ā d m i ņ i - Pn., Jēkabpils apr., Staburaga dz. ceļa stac.
A d u l i e n a - Pn., Madonas apr., Adulienes pag.
A ģ e - Ppn., Rīgas apr., Vidrižu pag.
A ģ l o n a - Pk., Daugavpils apr., Aglonas pag.
A i j a ž i - Pn., Rīgas apr., Lēdurgas pag.
A i n a v a s - Pn., Rēzeknes apr., Ezernieku pag.
A i n a ž i - Pk., Valmieras apr., Ainažos.
A i r ī t e s - Pn., Kuldīgas apr., Skrundas pag.
A i v a - Ppn., Talsu apr., Valgales pag.
A i z d z i r e - Ppn., Talsu apr., Kandavas pag.
A i z ģ ā r š a - Pn., Ludzas apr., Mērdzenes pag.
A i z k a l n e - Pn., Daugavpils apr., Aizkalnes pag.
A i z k r a u k l e - Pn., Rīgas apr., Aizkraukles dz. ceļa stac.
A i z k u j a - Pn., Madonas apr., Cesvaines pag.
A i z m e ž i - Pn., Rēzeknes apr., Reznas pag.
A i z p u r n i e k i - Ppn., Valmieras apr., Augstrozes pag.
A i z p u r v e - Pn., Abrenes apr., Kacēnu pag.
A i z p u t e - Pk., Aizputē.
A i z u p e - Pn., Tukuma apr., Aizupes pag.
A i z v ī ņ i, - Pn., Liepājas apr., Aizvīķu pag.
A i z v i r a - Ppn., Rēzeknes apr., Viļānu pag.

Akmenāji - Ppn., Ilukstes apr., Prodes pag.
 Akmeņdzirās - Ppn., Ventspils apr., Ventas pag.
 Akmeņrags - Ppn., Aizputes apr., Sakas pag.
 Akmeņsala - Pn., Jelgavas apr., Salgales pag.
 Aknīste - Pk., Ilukstes apr., Aknīstē.
 Alaukste - Pn., Cēsu apr., Taurenas pag.
 Alēni - Ppn., Rīgas apr., Bebru pag.
 Alksniena - Ppn., Daugavpils apr., Izvaltas pag.
 Allaži - Pn., Rīgas apr., Allažu pag.,
 Allažmuiža - Pn., Rīgas apr., Allažu pag.
 Alojā - Pk., Valmieras apr., Alojā.
 Alšvangā - Pk., Aizputes apr., Alšvangas bij.muižā.
 Alsviķi - Pn., Valkas apr., Alsvika pag.
 Alūksne - Dgpk., Valkas apr., Alūksnē.
 Amata - Pn., Cēsu apr., Amatas dz. ceļu stac.
 Amele - Pn., Ventspils apr., Puzes pag.
 Amjūdze - Ppn., Ventspils apr., Usmas pag.
 Amula - Pn., Tukuma apr., Matkules pag.,
 Ance - Ventspils apr., Ance pag.
 Ancverīņi - Ppn., Daugavpils apr., Aglonas pag.
 Andrāni - Pn., Jēkabpils apr., Krustpils pag.
 Andrupene - Pk., Rēzeknes apr., Andrupenes ciemā.
 Anna - Pn., Valkas apr., Annas pag.
 Annasmuiža - Pn., Rīgas apr., ķēču pag.
 Annenieki - Pk., Tukuma apr., Annenieku pag.
 Ape - Pk., Valkas apr., Apē.
 Apeltiene - Ppn.,
 Apguldē - Pn., Jelgavas apr., Auru pag.
 Apoļi - Pn., Daugavpils apr., Asūnes pag.
 Apriķi - Pn., Aizputes apr., Apriķu pag.
 Apšciemš - Pn., Tukuma apr., Milzkalnes pag.
 Apsē - Pn., Valmieras apr., Skaņkalnes pag.
 Apšukrogs - Pn., Cēsu apr., Dzērbenes pag.
 Apšupe - Pn., Jelgavas apr., Apšupes dz. ceļa stac.
 Arāji - Pn., Jelgavas apr., Bukaišu pag.
 Ārciemš - Pn., Valmieras apr., Pāles pag.
 Ārdava - Ppn., Daugavpils apr., Aizkalnes pag.
 Ārieši - Pn., Cēsu apr., Gatartas pag.
 Asači - Pn., Rēzeknes apr., Sakstagalas pag.
 Asare - Pn., Ilūkstes apr., Asares pag.
 Asarkrogs - Ppn., Rīgas apr., Nītaures pag.
 Asīte - Pn., Liepājas apr., Asītes pag.
 Astere - Pn., Valmieras apr., Pāles pag.
 Asūne - Pn., Daugavpils apr., Asūnes pag.
 Atašiene - Pk., Rēzeknes apr., Atasienes pag.
 Auga - Pn., Abrenes apr., Upmales pag.
 Atpūtas - Ppn., Ilukstes apr., Kurcuma pag.
 Atvari - Pn., Tukuma apr., Zebrenes pag.
 Auce - Pk., Jelgavas apr., Aucē.
 Auciems - Pn., Cēsu apr., Raiskuma pag.
 Augšciems - Pn., Rīgas apr., Ropažu pag.
 Augšiene - Pn., Abrenes apr., Purmales pag.
 Augšpils - Pk., Abrenes apr., Augšpils pag.
 Augstkalne - Pk., Ludzas apr., Šķaunes pag.
 Augstroze - Pn., Valmieras apr., Augstrozes pag.
 Auguliena - Pn., Valkas apr., Lejasciema pag.
 Auleja - Daugavpils apr., Aulejas pag.
 Auļukalni - Pn., Cēsu apr., Drustu pag.
 Aumeisteri - Pk., Valkas apr., Cirgaļu pag.
 Auri - Pn., Jelgavas apr., Auru dz. ceļa stac.

Ausekļi - Pn, Ventspils apr., Usmas pag.
 Ausmas - Pn, Tukuma apr., Struteles pag.
 Austrumi - Ppn, Jēkabpils apr., Neretas pag.
 Ausuļi - Pn, Jēkabpils apr., Ābelu pag.
 Auzāji - Pn., Abrenes apr., Balvu pag.
 Avotī - Pn, kuldīgas apr., Skrundas pag.
 Āži - Ppn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Babīte - Rīgas apr., Babītes pag.
 Babukrogs - Ppn, Rīgas apr., Daugmales pag.
 Baižkalns - Ppn, Cēsu apr., Baižkalna pag.
 Bajāri - Pn, Rīgas apr., Bajāru dz. ceļa stac.
 Bakūze - Pn, Liepājas apr., Embūtes pag.
 Baldone - Pk, Rīgas apr., Baldones kūrvieta.
 Balgale - Pn, Talsu apr., Zentes pag.
 Bāliņi - Pn, Kuldīgas apr., Kursiņu pag.
 Baloži - Ppn, Rīgas apr., Baložu dz. ceļa stac.
 Baltinava - Pk, Abrenes apr., Baltinava.
 Baltiņi - Pn, Daugavpils apr., Skaistas pag.
 Baltmuiža - Pn, Ilūkstes apr., Prodes pag.
 Baltupe - Pn, Rēzeknes apr., Kaunatas pag.
 Balvi - Pk, Abrenes apr., Balvos.
 Balvupe - Ppn, Abrenes apr., Balvu pag.
 Bānūži - Pn, Cēsu apr., Sērmukšu pag.
 Bārbele - Pk, Bauskas apr., Bārbeles pag.
 Bārta - Pk, Liepājas apr., Bārtas pag.
 Basi - Pn, Aizputes apr., Basu pag.
 Bauska - Dgpk, Bauskā
 Bebrene - Pk, Ilūkstes apr., Bebrene pag.
 Bebrī - Pn, Rīgas apr., Bebru pag.
 Beja - Pn, Valkas apr., Bejas pag.
 Beļava - Pn, Madonas apr., Beļavas pag.
 Bēne - Pk, Jelgavas apr., Bēnes ciemā.
 Benūži - Pn, Rīgas apr., Babītes pag.
 Beresne - Pn, Rēzeknes apr., Ezernieku pag.
 Bērgi - Pn, Rīgas apr., Ādažu pag.
 Bernati - Pn, Liepājas apr., Pērkones pag.
 Bernesti - Ppn, Rīgas apr., Baldones pag.
 Bērzaune - Pn, Madonas apr., Bērzaunes pag.
 Bērziems - Pn, Tukuma apr., Engures pag.
 Bērze - Pk, Jelgavas apr., Bērzes pag.
 Bērzgale - Pn, Rēzeknes apr., Bērzgales pag.
 Bērziņi - Pn, Abrenes apr., Liepnas pag.
 Bērzkalns - Pn, Abrenes apr., Balvu pag.
 Bērzpils - Pk, Abrenes apr., Bērzpils pag.
 Bērzsula - Pn, Valmieras apr., Salacas pag.
 Bevuļēni - Pn, Rīgas apr., Zaubes pag.
 Biķernieki - Ppn, Daugavpils apr., Biķerniekup.
 Biksti - Pn, Tukuma apr., Bikstu pag.
 Bilēķi - Pn, Jelgavas apr., Vecauces pag.
 Bilska - Pn, Valkas apr., Bilskas pag.
 Bilstiņi - Pn, Rīgas apr., Kokneses pag.
 Bīriņi - Pn, Rīgas apr., Bīriņu pag.
 Birzgale - Pn, Rīgas apr., Birzgales pag.
 Birži - Pn, Jēkabpils apr., Biržu pag.
 Birznieki - Pn, Rīgas apr., Zaubes pag.
 Bite - Pn, Madonas apr., Odzianas pag.
 Blankaskrogs - Pn, Valmieras apr., Vilzēnu pag.
 Blīdene - Pk., Tukuma apr., Blīdenes pag.
 Blīgzna - Ppn, Valkas apr., Karvas pag.
 Blome - Pn, Valkas apr., Blomes pag.
 Bluzma - Ppn, Daugavpils apr., Preiļu pag.
 Bodnieki - Pn, Bauskas apr., Mīsas dz. ceļa stac.
 Boķi - Pn, Madonas apr., Berzaunes pag.
 Bolderāja - Pk, Rīgas apr., Bolderājā.
 Borkava - Pk, Rēzeknes aor., Barkavas pag.
 Bormaņi - Pn, Rīgas apr., Kokneses pag.
 Bozemnieki - Pn, Valkas apr., Lejasciema pag.
 Brakšķi - Pn, Jelgavas apr., Brakšķu dz. ceļa stac.
 Bramberģe - Pn, Jelgavas apr., Glūdas pag.
 Branči - Pn, Ventspils apr., Zlēku pag.
 Branti - Pn, Cēsu apr., Launkalnes pag.
 Braslava - Pn, Valmieras apr., Braslavas pag.
 Brenguļi - Pn, Valmieras apr., Brenguļu dzc. stac.
 Brīdaga - Pn, Valmieras apr., Vitrupe pag.
 Brieži - Pn, Jelgavas apr., Briežu dz. ceļa stac.
 Briģi - Pn, Ludzas apr., Briģu pag.
 Brīvnieki - Ppn, Kuldīgas apr., Rendas pag.
 Brocēni - Pk, Kuldīgas apr., Cieceres pag.
 Brodaiži - Pn, Ludzas apr., Pildas pag.
 Broki - Ppn, Rēzeknes apr., Galenu pag.
 Brozgala - Ppn, Rēzeknes apr., Makašēnu pag.
 Brūklene - Ppn, Kuldīgas apr., Skrundas pag.
 Brukna - Pn, Bauskas apr., Bruknas pag.
 Brunava - Pn, Bauskas apr., Paņemunes pag.
 Buiva - Pn, Valmieras apr., Ozolu pag.
 Buka - Pn, Valmieras apr., Valmieras pag.
 Bukaiši - Pk, Jelgavas apr., Bukaišu pag.
 Bukulti - Pn, Rīgas apr., Ādažu pag.
 Bulduri - Pk, Rīgas apr., R. Jūrmalā, Bulduros.
 Buļļumuiža - Pn, Rīgas apr., Buļļumuižā.
 Bunka - Pn, Liepājas apr., Bunkas pag.
 Būriņozoli - Pn, Kuldīgas apr., Lutriņu dz. c. stac.
 Burtnieki - Pk, Valmieras apr., Burtnieku pag.
 Čakste - Ppn, Valmieras apr., Burtnieku pag.
 Carnikava - Pn, Rīgas apr., Ādažu pag.
 Caune - Ppn, Cēsu apr., Gatartas pag.
 Cēlāji - Ppn, Talsu apr., Stendes pag.
 Ceļastūri - Pn, Rīgas apr., Nītaures pag.
 Ceļmala - Ppn, Rīgas apr., Bizgales pag.
 Celmiņi - Pn, Valkas apr., Mārupes pag.
 Cemerī - Pn, Madonas apr., Litenes pag.
 Cempi - Pn, Valmieras apr., Jaunvāles pag.
 Cenenieki - Pn, Jelgavas apr., Ozolnieku pag.
 Cepļi - Pn, Valkas apr., Palsmanes pag.
 Ceraukste - Pn, Bauskas apr., Ceraukstes pag.
 Cēre - Pk, Talsu apr., Cēres pag.
 Cerība - Pn, Bauskas apr., Taurkalnes pag.
 Ceriņi - Pn, Cēsu apr., Jaunpiebalgas pag.
 Cerkazi - Ppn, Valkas apr., Alsviķu pag.
 Cērkste - Pn, Tukuma apr., Milzkalnes pag.
 Cēsis - Dgpk, Cēsis, Palasta iela 19.
 Cesvaine - Pk, Madonas apr., Cesvaines pag.
 Cibla - Pn, Ludzas apr., Ciblas pag.
 Ciemupe - Pn, Rīgas apr., Ciemupes dz. ceļa stac.
 Ciesnieki - Pn, Kuldīgas apr., Vārmes pag.
 Cīrava - Pk, Aizputes apr., Cīravas pag.
 Cirkale - Ppn, Ventspils apr., Zlēku pag.
 Cirši - Pn, Rīgas apr., Birzgales pag.
 Cirsti - Pn, Cēsu apr., Jumurdas pag.
 Cīruļi - Pn, Talsu apr., Ārlavas pag.

Ciskadi - Pn, Rēzeknes apr., Sakstagala pag.
 Code - Pn, Bauskas apr., Codes pag.
 Cucuri - Ppn, Ludzas apr., Istras pag.
 Dabra - Pn, Rēzeknes apr., Ezernieku pag.
 Dagda - Pk., Daugavpils apr., Dagdas pag.
 Daibe - Pn, Cēsu apr., Kūduma pag.
 Daksti - Pk, Valkas apr., Ēveles pag.
 Dalbe - Pn, Jelgavas apr., Dalbes dz.c.stac.
 Daniēli - Pn, Cēsu apr., Raunas pag.
 Dargaiši - Pn, Jelgavas apr., Vadakstes dz.st.
 Dārziems - Pn, Valkas apr., Gaujienes pag.
 Daudzeva - Pk, Jēkabpils apr., Daudzeses paag.
 Daugasne - Pn, Abrenes apr., Rugāju pag.
 Daugavieši - Pn, Daugavpils apr., Indras pag.
 Daugavpils - Dgpk, Daugavpilī.
 Daugmale - Pn, Rīgas apr., Daugmales pag.
 Dauguļi - Pn, Valmieras apr., Dauguļu pag.
 Dauksti - Pn, Madonas apr., Jaungulbenes pag.
 Degas - Ppn, Madonas apr., Degu dz.ceļa stac.
 Deglava - Pn, Ludzas apr., Mērdzenes pag.
 Deglupe - Pn, Rīgas apr., Birzgales pag.
 Degole - Pn, Jelgavas apr., Vilces pag.
 Degumnieki - Pn, Madonas apr., Meirānu pag.
 Dekšenieki - Pn, Jelgavas apr., Vecauces pag.
 Dekšņi - Pn, Abrenes apr., Rugāju pag.
 Dēsele - Pn, Liepājas apr., Embūtes pag.
 Dignāja - Jēkabpils apr., Dignājas pag.
 Dikļi - Pk, Valmieras apr., Dikļu pag.
 Dižgavieze - Pn, Liepājas apr., Asītes pag.
 Dobeļe - Pk, Jelgavas apr., Dobeļē.
 Dole - Pn, Rīgas apr., Doles pag.
 Drabeši - Pn, Cēsu apr., Drabešu pag.
 Dravnieki - Pn, Rēzeknes apr., Galēnu pag.
 Dricēni - Pn, Rēzeknes apr., Dricēnu pag.
 Druķi - Ppn, Tukuma apr., Sēmes pag.
 Drusti - Pk, Cēsu apr., Drustu pag.
 Druva - Pn, Tukuma apr., Grenču pag.
 Druviņa - Pn, Cēsu apr., Druvienas pag.
 Dubeņi - Pn, Liepājas apr., Dubeņu dz.ceļa st.
 Dublukalns - Pn, Abrenes apr., Rugāju pag.
 Dubuļi - Ppn, Rēzeknes apr., Kaunatas pag.
 Dubulti - Pn, Rīgas apr., Dubultu dz.ceļa st.
 Dūkstigale - Pn, Rēzeknes apr., Kaunatas pag.
 Dukuri - Pn, Rīgas apr., Zaubes pag.
 Dūmele - Ppn, Ventspils apr., Dundagas apr.
 Dunalka - Pn, Aizputes apr., Dunalkas pag.
 Dunava - Pn, Ilūkstes apr., Rubenes pag.
 Dundaga - Pk, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Dunika - Pn, Liepājas apr., Dunikas pag.
 Dunski - Pn, Daugavpils apr., Kapiņu pag.
 Dunte - Valmieras apr., Dantes pag.
 Durbe - Pk., Liepājas apr., Durbē.
 Dūre - Pn, Valkas apr., Dūres pag.
 Dūrupe - Ppn, Kuldīgas apr., Raņķu pag.
 Dviete - Pn, Ilūkstes apr., Dvietes pag.
 Dzegūzes - Ppn, Bauskas apr., Stelpes pag.
 Dzelzāmurs - Ppn, Bauskas apr., Iecavas pag.
 Dzelzava - Pk, Madonas apr., Dzelzavas pag.
 Dzelzgaile - Pn, Aizputes apr., Mīkrāces pag.
 Dzeniņi - Pn, Daugavpils apr., Freiļu pag.
 Dzenukrogs - Pn, Valkas apr., Grundzāles pag.
 Dzērbene - Pk, Cēsu apr., Dzērbenes pag.
 Dzērve - Pn, Aizputes apr., Dzērves dz.ceļa st.
 Dzidras - Pn, Rēzeknes apr., Kaunatas pag.
 Dziesnieki - Pn, Madonas apr., Vecgulbenes pag.
 Dzīlleja - Pn, Ludzas apr., Šķaunes pag.
 Dzilna - Ppn, Daugavpils apr., Vārkavas pag.
 Dziļupe - Ppn, Abrenes apr., Kacēnu pag.
 Dzintmisa - Pn, Bauskas apr., Zālītes pag.
 Dziras - Ppn, Ventspils apr., Puzes pag.
 Dzirciems - Pn, Tukuma apr., Dzirciema pag.
 Džūkste - Pk, Jelgavas apr., Džūkstes pag.
 Eda - Ppn, Kuldīgas apr., Vārmas pag.
 Ēdole - Pk, Ventspils apr., Ēdoles pag.
 Eglaine - Pk, Ilūkstes apr., Lašu pag.
 Egles - Ppn, Rēzeknes apr., Ezernieku pag.
 Eglūciems - Pn, Abrenes apr., Šķilbēnu pag.
 Eglukalns - Pn, Abrenes apr., Balvu pag.
 Eikaži - Pn, Rīgas apr., Bīriņu pag.
 Eleja - Pk, Jelgavas apr., Elejas pag.
 Elki - Pn, Cēsu apr., Skujenes pag.
 Elkšķene - Ppn, Ventspils apr., Elkšķenes dz.c.st.
 Elksni - Pn, Jēkabpils apr., Rites pag.
 Elkuzeme - Pn, Liepājas apr., Vaiņodes pag.
 Elste - Pn, Madonas apr., Jaungulbenes pag.
 Emburga - Pk, Jelgavas apr., Salgales pag.
 Embūte - Pn, Liepājas apr., Embūtes pag.
 Endželi - Ppn, Rēzeknes apr., Atašienes pag.
 Engure - Pk, Tukuma apr., Engures pag.
 Ērbērģe - Pk, Jēkabpils apr., Mazzalves pag.
 Ērgeme - Pk, Valkas apr., Ērgemes pag.
 Ērgļi - Pk, Cēsu apr., Ērgļu pag.
 Ērmaņi - Ppn, Valkas apr., Mālpupes pag.
 Evarži - Pn, Kuldīgas apr., Kursiņu pag.
 Ēvele - Pn, Valkas apr., Ēveles pag.
 Ezere - Pk, Liepājas apr., Ezeres pag.
 Ezeriņi - Ppn, Abrenes apr., Kacēnu pag.
 Ezerkrasti - Ppn, Tukuma apr., Remtes pag.
 Ezermuiža - Pn, Valmieras apr., Dikļu pag.
 Ezernieki - Pn, Rēzeknes apr., Ezernieku pag.
 Eži - Pn, Rēzeknes apr., Andrupenes pag.
 Gaidupe - Pn, Valkas apr., Kalncempju pag.
 Gaigalava - Pn, Rēzeknes apr., Gaigalavas pag.
 Gaiķi - Pn, Kuldīgas apr., Gaiķu pag.
 Gaismas - Pn, Ilūkstes apr., Silenes pag.
 Gaiziņkalns - Pn, Madonas apr., Vestienas pag.
 Galēni - Pn, Rēzeknes apr., Galēnu pag.
 Galgauska - Pk, Madonas apr., Galgauskas pag.
 Galvari - Pn, Abrenes apr., Bērzpils pag.
 Garanči - Ppn, Rēzeknes apr., Gaigalavas pag.
 Garciems - Ppn, Rīgas apr., Mangaļu pag.
 Gardene - Pn, Jelgavas apr., Gardenes dz.ceļa st.
 Garjuri - Pn, Valkas apr., Bejas pag.
 Garkalne - Pk, Rīgas apr., Ādazu pa.
 Garoze - Pn, Jelgavas apr., Garozes dz.ceļa st.
 Gārša - Pn, Rīgas apr., Bīrinu pag.
 Gārsene - Pn, Ilūkstes apr., Gārsenes pag.
 Gāršnieki - Pn, Cēsu apr., Jaunpībalgas pag.
 Gatarta - Pn, Cēsu apr., Gatartas pag.
 Gaujiena - Pk, Valkas apr., Gaujienas pag.
 Gaujmale - Pn, Valkas apr., Dūres pag.
 Gauri - Pn, Abrenes apr., Gauru pag.

Gavari - Pn, Cēsu apr., Dzērbenes pag.
 Gavartīne - Pn, Daugavpils apr., Līvānu pag.
 Gavieze - Pn, Liepājas apr., Gaviezes dz.c.st.
 Geistauti - Pn, Liepājas apr., Rucavas pag.
 Germi - Ppn, Ludzas apr., Pildas pag.
 Ģibzde - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Ģipka - Pk, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Glūda - Pk, Jelgavas apr., Glūdas dz.c.st.
 Goba - Pn, Bauskas apr., Taurkalnes pag.
 Gobkalni - Ppn, Valkas apr., Cirgaļu pag.
 Gostiņi - Pk, Jēkabpils apr., Gostiņos.
 Gramzda - Pn, Liepājas apr., Gramzdas pag.
 Graudupe - Pn, Kuldīgas apr., Rendas pag.
 Gravenderi - Pn, Jēkabpils apr., Daudzeses pag.
 Gravkrasti - Pn, Cēsu apr., Lenču pag.
 Gravlejas - Pn, Jēkabpils apr., Elkšņu pag.
 Greiveri - Pn, Cēsu apr., Vespiebalgas pag.
 Grenči - Pn, Tukuma apr., Grenču pag.
 Grenstāle - Pn, Bauskas apr., Paņemunes pag.
 Gricgale - Pn, Jēkabpils apr., Mēmeles pag.
 Griepciems - Pn, Tukuma apr., Kandavas pag.
 Grietāni - Pn, Daugavpils apr., Višku pag.
 Grieze - Pn, Liepājas apr., Nīgrandas pag.
 Griķi - Pn, Rīgas apr., Inčukalna pag.
 Grīva - Pk, Ilukstes apr., Grīvā.
 Grobiņa - Pk, Liepājas apr., Grobiņā.
 Grostona - Pn, Madonas apr., Grostonas pag.
 Grundzāle - Pn, Valkas apr., Grundzāles pag.
 Gudenieki - Pn, Aizputes apr., Gudenieku pag.
 Gulbene - Dgpk, Madonas apr., Gulbenē.
 Gulbji - Pn, Valmieras apr., Alojās pag.
 Guraiši - Pn, Kuldīgas apr., Airītes dz.c.st.
 Gustmuiža - Ppn, Cēsu apr., Rāmuļu pag.
 Gūtmaņi - Pn, Jēkabpils apr., Biržu pag.
 Idena - Ppn, Rēzeknes apr., Gaigalavas pag.
 Idus - Pn, Valmieras apr., Idus pag.
 Idze - Pn, Rēzeknes apr., Kaunatas pag.
 Iecava - Pk, Bauskas apr., Iecavas pag.
 Ieras - Pn, Kuldīgas apr., Raņķu pag.
 Ieriķi - Pk, Cēsu apr., Drabešu pag.
 Igate - Pn, Rīgas apr., Vidrižu pag.
 Ikšķile - Pk, Rīgas apr., Ikšķiles pag.
 Īle - Pn, Jelgavas apr., Īles pag.
 Īliņi - Ppn, Talsu apr., Stendes pag.
 Īlmaja - Pn, Liepājas apr., Īlmajas dz.c.st.
 Īlūkste - Pk, Īlūkstes apr., Īlūkstē.
 Īlzi - Pn, Īlūkstes apr., Bebreņes pag.
 Īlzene - Pn, Valkas apr., Īlzemes pag.
 Īlzenesmuiža - Ppn, Valkas apr., Īlzenes pag.
 Īlzezers - Pn, Daugavpils apr., Aglonas pag.
 Īnciems - Pn, Rīga apr., Turaidas pag.
 Īnčukalns - Pk, Rīgas apr., Īnčukalna pag.
 Īndra - Pk, Daugavpils apr., Īndras pag.
 Īndrāni - Pn, Madonas apr., Īubānas pag.
 Īnduļi - Pn, Rēzeknes apr., Reznas pag.
 Īpiķi - Pn, Valmieras apr., Īpiķu pag.
 Īrlava - Pk, Tukuma apr., Īrencu pag.
 Īslīca - Pn, Bauskas apr., Īslīcas pag.
 Īvande - Pn, Kuldīgas apr., Īvandes pag.
 Īztalšna - Pn, Ludzas apr., Īblas pag.
 Īzvalts - Pk, Daugavpils apr., Īzvalta pag.
 Īdekši - Ppn, Talsu apr., Īaucienes pag.
 Īņņukalns - Pn, Madonas apr., Īalsnavas pag.
 Īņņupe - Pn, Bauskas apr., Īecavas pag.
 Īņņuvarti - Pn, Rēzeknes apr., Īarkavas pag.
 Īunaiskrogs - Pn, Valkas apr., Īlomes pag.
 Īunanna - Pn, Valkas apr., Īnnas pag.
 Īunāre - Pn, Rīgas apr., Īskaļu pag.
 Īunauce - Pk, Jelgavas apr., Īunauces pag.
 Īunava - Pn, Jelgavas apr., Īunauces pag.
 Īunbebrī - Pn, Rīgas apr., Īebru pag.
 Īunburtnieki - Pn, Valmieras apr., Īunburtnieku p.
 Īundrusti - Pn, Cēsu apr., Īatartas pag.
 Īundzīras - Pn, Tukuma apr., Īantes pag.
 Īungulbene - Pk, Madonas apr., Īungulbenes pag.
 Īunjelgava - Pk, Jēkabpils apr., Īunjelgavā.
 Īunjērcēni - Pn, Valkas apr., Ījērcēnu pag.
 Īunkalsnava - Pk, Madonas apr., Īalsnavas pag.
 Īunkažēni - Pn, Valmieras apr., Īēļu pag.
 Īunklīdzis - Pn, Valkas apr., Īrikātas pag.
 Īunlaicene - Pn, Valkas apr., Īunlaicenes pag.
 Īunmuiža - Pn, Kuldīgas apr., Īutriņu pag.
 Īunokra - Pn, Daugavpils apr., Īapiņu pag.
 Īunpagasts - Pn, Talsu apr., Īabiles dz. ceļa st.
 Īunpelce - Ppn, Aizputes apr., Īudbāržu pag.
 Īunpiebalga - Pk, Cēsu apr., Īunpiebalgas pag.
 Īunpils - Pk, Tukuma apr., Īunpils pag.
 Īunplava - Ppn, Talsu apr., Īaucienes pag.
 Īunrauna - Pn, Cēsu apr., Īunraunas pag.
 Īunsaule - Pn, Bauskas apr., Īunsaules pag.
 Īunsēja - Pn, Rīgas apr., Īejas pag.
 Īunsēlpils - Pn, Jēkabpils apr., Īsēlpils dz.c.st.
 Īunsilzemnieki - Pn, Valmieras apr., Īazsalacas p.
 Īunskujene - Pn, Cēsu apr., Īosas pag.
 Īunsvirlauka - Pk, Jelgavas apr., Īunsvirlaukas p.
 Īunupe - Ppn, Ventspils apr., Īentas pag.
 Īunvāle - Pn, Valmieras apr., Īunvāles pag.
 Īunzemji - Ppn, Madonas apr., Īstāmerienes pag.
 Īēči - Pn, Valmieras apr., Īēļu pag.
 Īēkabnieki - Pk, Jelgavas apr., Īēkabnieku pag.
 Īēkabpils - Dpk, Jēkabpils apr., Īēkabpilī.
 Īēkuļi - Pn, Valmieras apr., Īauņu pag.
 Īelgava - Dgpk, Īelgavā.
 Īersika - Pn, Daugavpils apr., Īivānu pag.
 Īoniņi - Pn, Daugavpils apr., Īustiņas pag.
 Īosta - Pn, Tukuma apr., Īostas dz. ceļa stac.
 Īūdaži - Pn, Rīgas apr., Īiguldas pag.
 Īuldurga - Pn, Valmieras apr., Īauksēnu pag.
 Īumara - Pn, Valmieras apr., Īocēnu pag.
 Īumprava - Pk, Rīgas apr., Īumpravas pag.
 Īumurda - Pn, Cēsu apr., Īumurdas pag.
 Īurģi - Pn, Tukuma apr., Īunpils pag.
 Īūrkalne - Pn, Aizputes apr., Īūrkalnes pag.
 Īūrmalciems - Pn, Liepājas apr., Īīcas pag.
 Īabile - Pk, Kuldīgas apr., Īabiles pag.
 Īacēni - Pk, Ībreņes apr., Īacēnu pag.
 Īadiķi - Ppn, Liepājas apr., Īmbutes pag.
 Īaibala - Pn, Rīgas apr., Īaibalas dz. ceļa st.
 Īaiģi - Pn, Jelgavas apr., Īalnciema pag.
 Īaijciems - Pn, Valmieras apr., Īurgas pag.

Kairiši - Ppn, Daugavpils apr., Asūnes pag.
 Kaive - Pn, Tukuma apr., Sēmes pag.
 Kaivezers - Pn, Cēsu apr., Skujenes pag.
 Kaķaciems - Pn, Rīgas apr., Ropažu pag.
 Kaktiņi - Pn, Valkas apr., Sinoles pag.
 Kaldabruņa - Pn, Ilūkstes apr., Bebrenes pag.
 Kalēti - Pn, Liepājas apr., Kalētu pag.
 Kallīši - Pn, Talsu apr., Stendes pag.
 Kaļķi - Ppn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Kalnagals - Ppn, Rēzeknes apr., Barkavas pag.
 Kalnamuiža - Pk, Jelgavas apr., Tērvetes pag.
 Kalncempji - Pn, Valkas apr., Kalncempju pag.
 Kalnciems - Pk, Jelgavas apr., Kalnciema pag.
 Kalni - Ppn, Abrenes apr., Baltinavas pag.
 Kalniena - Pk, Valkas apr., Kalncempju pag.
 Kalnišķi - Pn, Liepājas apr., Rucavas pag.
 Kalnjāpi - Ppn, Tukuma apr., Irlavas pag.
 Kalnjurāni - Ppn, Jēkabpils apr., Saukas pag.
 Kalnozols - Pn, Madonas apr., Bērzaunes pag.
 Kalnsētas - Pn, Madonas apr., Vestienas pag.
 Kalnskola - Pn, Madonas apr., Jaungulbenes p.
 Kalnvirsa - Pn, Madonas apr., Laudonas pag.
 Kaltene - Pn, Talsu apr., Nogales pag.
 Kalupe - Pn, Daugavpils apr., Kalupes pag.
 Kalvāni - Pn, Jēkabpils apr., Dignājas pag.
 Kalvene - Pk, Aizputes apr., Kalvenes pag.
 Kamarce - Pn, Ventspils apr., Ventas pag.
 Kandava - Pk, Talsu apr., Kandavā.
 Kandava-stacija - Pn, Talsu apr., Dz. ceļa St.
 Kangari - Pn, Rīgas apr., Suntažu pag.
 Kapiņi - Pn, Daugavpils apr., Kapiņu pag.
 Kaplava - Pn, Ilūkstes apr., Kaplavas pag.
 Kapteine - Ppn, Valmieras apr., Burtnieku p.
 Kapūne - Pn, Abrenes apr., Rugāju pag.
 Karašāni - Ppn, Jēkabpils apr., Sunākstes pg.
 Karitoni - Pn, Rēzeknes apr., Gaigalavas pg.
 Kārķi - Pn, Valkas apr., Kārķu pag.
 Kārkli - Madonas apr., Kraukļu pag.
 Kārļi - Pn, Cēsu apr., Kārļu pag.
 Kārsava - Pk, Ludzas apr., Kārsavā.
 Karva - Pn, Valkas apr., Karvas pag.
 Kārdzaba - Pn, Madonas apr., Kārdzabas pag.
 Kastīre - Ppn, Daugavpils apr., Aizkalnes pg.
 Kastrāne - Pn, Rīgas apr., Kastrānes pag.
 Katlakalns - Pn, Rīgas apr., Katlakalna pag.
 Katrīna - Pn, Cēsu apr., Ērgļu pag.
 Katvari - Pn, Valmieras apr., Katvaru pag.
 Kaucminde - Pn, Bauskas apr., Īslīces pag.
 Kaudziši - Pn, Cēsu apr., Vecpiebalgas pag.
 Kauga - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Kauķi - Kuldīgas apr., Zvārdes pag.
 Kauliņi - Ppn, Aizputes apr., Alšvangas pg.
 Kaunata - Pk, Rēzeknes apr., Kaunatas pag.
 Kaura - Ppn, Abrenes apr., Viļakas pag.
 Kavenieki - Pn, Ludzas apr., Mērdzenes pag.
 Kazdanga - Pk, Aizputes apr., Kazdangas pg.
 Kazradži - Pn, Rēzeknes apr., Sakstagala p.
 Kēči - Pn, Rīgas apr., Kēču pag.
 Ņegums - Pk, Rīgas apr., Rembates pag.
 Ņeipene - Pn, Rīgas apr., Ņeipenes pag.
 Ņelderi - Pn, Valmieras apr., Dikļu pag.
 Ņemeri - Dpk, Rīgas apr., Ņemeros.
 Ņempji - Pk, Rīgas apr., Līgatnes pag.
 Ņepava - Pn, Daugavpils apr., Asūnes pag.
 Ņerklini - Pn, Kuldīgas apr., Zvārdes pag.
 Ņerpji - Pn, Bauskas apr., Barbeles pag.
 Ņesterciems - Pn, Tukuma apr., Engures pag.
 Ņiburi - Ppn, Liepājas apr., Bārtas pag.
 Ņiegeļi - Pn, Valmieras apr., Kiegeļu pag.
 Ņikuti - Pn, Valmieras apr., Vaidavas pag.
 Ņimale - Pn, Kuldīgas apr., Padures pag.
 Ņimši - Pn, Valmieras apr., Viļķenes pag.
 Ņimguti - Pn, Kuldīgas apr., Kabiles pag.
 Ņipati - Pn, Talsu apr., Ņipatu dz. ceļa stac.
 Ņirēni - Ppn, Valkas apr., Kārķu pag.
 Ņirškalni - Ppn, Ilūkstes apr., Pilskalnes pag.
 Ņiši - Pn, Valmieras apr., Rozēnu pag.
 Ņlapkalnciems - Pn, Tukuma apr., Milzkalnes pag.
 Ņklauce - Pn, Jēkabpils apr., Saukas pag.
 Ņlāvi - Ppn, Bauskas apr., Iecavas pag.
 Ņlaviņēni - Ppn, Rīgas apr., Nītaures pag.
 Ņlaviņi - Pn, Abrenes apr., Bērzpils pag.
 Ņlienī - Pn, Jelgavas apr., Sesavas pag.
 Ņligene - Pn, Rīgas apr., Zaubes pag.
 Ņligi - Pn, Jelgavas apr., Dobeles pag.
 Ņlintene - Ppn, Rīgas apr., Ņlintenes dz. ceļa st.
 Ņlostere - Pn, Aizputes apr., Ņlosteres pag.
 Ņniediņi - Pn, Rīgas apr., Mālpils pag.
 Ņociņi - Pn, Ludzas apr., Nerzas dz. ceļa stac.
 Ņoknese - Pk, Rīgas apr., Ņokneses pag.
 Ņolkas rags - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Ņorgēni - Pn, Valmieras apr., Salacas pag.
 Ņosa - Pn, Cēsu apr., Kosas pag.
 Ņrāce - Pn, Rēzeknes apr., Silajānu pag.
 Ņrape - Pk, Rīgas apr., Krapes pag.
 Ņrāslava - Pk, Daugavpils apr., Kraslavā.
 Ņrasti - Pn, Bauskas apr., Kurmenes pag.
 Ņrastiņi - Ppn, Valmieras apr., Mazsalacas pag.
 Ņrastmala - Pn, Daugavpils apr., Biķernieku pag.
 Ņrauļa - Pn, Daugavpils apr., Naujienes pag.
 Ņraukļi - Pk, Madonas apr., Kraukļu pag.
 Ņražas - Pn, Kuldīgas apr., Pampaļu pag.
 Ņrēslas - Pn, Kuldīgas apr., Kabiles pag.
 Ņrievciems - Pn, Jēkabpils apr., Aiviekstes pag.
 Ņrimūnas - Pk, Jelgavas apr., Ņrimūnu dz. ceļa st.
 Ņrišjāni - Pn, Abrenes apr., Tilžas pag.
 Ņristapēni - Ppn, Daugavpils apr., Aglonas pag.
 Ņrivanda - Pn, Ludzas apr., Brīgu pag.
 Ņrivāni - Ppn, Daugavpils apr., Liksnas pag.
 Ņrodznieki - Pn, Rīgas apr., Lauberes pag.
 Ņrogsēta - Pn, Kuldīgas apr., Kuldīgas pag.
 Ņrogzemji - Pn, Valmieras apr., Alojās pag.
 Ņroņauce - Pk, Jelgavas apr., Tērvetes pag.
 Ņroņlaicene - Pn, Valkas apr., Veclaicenes pag.
 Ņrote - Pn, Liepājas apr., Krotas pag.
 Ņrūmāji - Pn, Daugavpils apr., Dagdas pag.
 Ņrustakmenis - Pn, Cēsu apr., Rankas pag.
 Ņrustceļi - Ppn, Liepājas apr., Dunikas pag.
 Ņrustkalns - Pn, Valmieras apr., Augstrozes pag.
 Ņrustpils - Dgpk, Jēkabpils apr., Krustpilī.
 Ņrūte - Pn, Liepājas apr., Bārtas pag.
 Ņubliņi - Pn, Bauskas apr., Vecsaules pag.

Kubuļi - Pn, Abrenes apr., Balvu pag.
 Kudepe - Pn, Valkas apr., Pededzes pag.
 Kūderi - Pn, Rēzeknes apr., Gaigalavas pag.
 Kūdras - Ppn, Daugavpils apr., Varkavas pag.
 Kūdums - Pn, Cēsu apr., Kūduma pag.
 Kuiviži - Pn, Valmieras apr., Salacas pag.
 Kujupe - Pn, Madonas apr., Liezeres pag.
 Kūkas - Pn, Jēkabpils apr., Kūku dz.c.st.
 Kukšas - Pn, Tukuma apr., Zemītes pag.
 Kuldīga - Dgpk, Kuldīgas apr., Kuldīgā.
 Kūļi - Pn, Talsu apr., Mērsraga pag.
 Kuplāji - Pn, Rīgas apr., Kastranes pag.
 Kuprava - Pk, Abrenes apr., Viļākas pag.
 Kurbe - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Kurči - Pn, Ventspils apr., Kurču dz.cela st.
 Kurcums - Pn, Ilūkstes apr., Kurcuma dz.c.st.
 Kurmene - Pn, Bauskas apr., Kurmenes pag.
 Kursiši - Pn, Kuldīgas apr., Kursišu pag.
 Kursā - Pn, Aizputes apr., Sakas pag.
 Kusa - Pk, Madonas apr., Kusas pag.
 Kušneri - Pn, Ludzas apr., Ciblas pag.
 Kvinte - Pn, Abrenes apr., Viļākas pag.
 Labrags - Ppn, Aizputes apr., Ulmales pag.
 Labrenči - Pn, Jelgavas apr., Tērvetes pag.
 Labvārži - Pn, Rēzeknes apr., Bērzgales pag.
 Lāčplēsis - Pn, Rīgas apr., Lāčplēša dz.c.st.
 Lāde - Pn, Valmieras apr., Lādes pag.
 Lādezers - Pn, Valmieras apr., Nabes pag.
 Lagaste - Pn, Valmieras apr., Ainažu pag.
 Laidi - Pn, Aizputes apr., Valtaiķu pag.
 Laidze - Pn, Talsu apr., Laidzes pag.
 Laipmeži - Pn, Talsu apr., Pastendes pag.
 Laizāni - Ppn, Ludzas apr., Nautrēnu pag.
 Lakši - Pn, Rīgas apr., Nītaures pag.
 Lambrekši - Pn, Tukuma apr., Praviņu pag.
 Lamiņi - Pn, Tukuma apr., Dzirciema pag.
 Lancinieki - Pn, Jelgavas apr., Džūkstes pag.
 Lanģeri - Ppn, Liepājas apr., Dunikas pag.
 Lankšas - Ppn, Rīgas apr., Vidrižu pag.
 Lapaine - Ppn, Bauskas apr., Birzes dz.cela st.
 Lapmežciems - Pn, Rīgas apr., Slokas pag.
 Lašupe - Pn, Kuldīgas apr., Lašupes pag.
 Laubere - Pn, Rīgas apr., Lauberes pag.
 Lauči - Ppn, Ludzas apr., Zvirgzdenes pag.
 Lauciene - Pk, Talsu apr., Laucienes pag.
 Lauđeri - Pn, Ludzas apr., Istras pag.
 Lauđona - Pk, Madonas apr., Lauđonas pag.
 Laukeži - Pn, Ilūkstes apr., Laucesas pag.
 Laukgali - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Lauki - Pn, Tukuma apr., Jaunpils pag.
 Laukmala - Ppn, Daugavpils apr., Indras pag.
 Laulēni - Pn, Cēsu apr., Kosas pag.
 Launkalne - Pn, Cēsu apr., Launkalnes pag.
 Laurciems - Pn, Liepājas apr., Nīcas pag.
 Lauri - Pn, Rīgas apr., Lēdurgas pag.
 Lauva - Pn, Valmieras apr., Svētciena pag.
 Lauza - Ppn, Ludzas apr., Rāsienes pag.
 Lazdiņi - Pn, Daugavpils apr., Višķu dz.c.st.
 Lazdukalns - Pn, Abrenes apr., Lazdukalna dz.c.st.
 Lēdmane - Pn, Rīgas apr., Lēdmanes pag.
 Lēdurga - Rīgas apr., Lēdurgas pag.
 Leimaņi - Pn, Jēkabpils apr., Biržu pag.
 Lejas - Pn, Aizputes apr., Valtaiķu pag.
 Lejas ciems - Pk, Valkas apr., Lejasciema pag.
 Lejasgals - Pn, Rēzeknes apr., Dricēnu pag.
 Lejasstradi - Pn, Madonas apr., Vecgulbenes pag.
 Lemzere - Pn, Kuldīgas apr., Cieceres pag.
 Lēnas - Pn, Aizputes apr., Rudbāržu pag.
 Lenči - Pn, Cēsu apr., Lenču pag.
 Lendza - Ppn, Rēzeknes apr., Bērzgales pag.
 Lepice - Pn, Ventspils apr., Ēdoles pag.
 Lestene - Pk, Tukuma apr., Lestenes pag.
 Letiža - Ppn, Aizputes apr., Nīkrāces pag.
 Lībagi - Pn, Talsu apr., Lībagu pag.
 Līči - Pn, Talsu apr., Līču dz.c. st.
 Līcieši - Pn, Madonas apr., Sarkanu pag.
 Līčupe - Ppn, Daugavpils apr., Kapīņu pag.
 Līdeksna - Pn, Ludzas apr., Pildas pag.
 Līdere - Pn, Madonas apr., Lubejas pag.
 Līdumi - Pn, Valmieras apr., Svētciena pag.
 Liede - Pn, Madonas apr., Medzulas pg.
 Lielaikrogs - Pn, Valkas apr., Cirgaļu pag.
 Lielaucē - Pn, Jelgavas apr., Lielaucē pag.
 Lielborne - Pn, Ilūkstes apr., Salienas pag.
 Lielcielere - Ppn, Kuldīgas apr., Cieceres pag.
 Lieldroga - Ppn, Aizputes apr., Kalvenes pag.
 Lielindrica - Pn, Daugavpils apr., Skaistas pag.
 Lielirbe - Pn, Ventspils apr., Anceš pag.
 Lielrenda - Pk, Kuldīgas apr., Rendas pag.
 Lielstraupe - Pn, Cēsu apr., Lielstraupes pag.
 Lielsvitene - Pn, Bauskas apr., Svitenes pag.
 Lielvārde - Pk, Rīgas apr., Lielvārdes pag.
 Lielvircava - Jelgavas apr., Lielvircavas pag.
 Lielzalne - Pk, Jēkabpils apr., Zalkas pag.
 Liepāja - Dgpk, Liepājas apr., Liepājā.
 Liepare - Pn, Jelgavas apr., Jaunsvirlaukas pag.
 Liepene - Pn, Kuldīgas apr., Kursišu pag.
 Liepna - Pk, Abrenes apr., Liepnas pg.
 Liepupe - Pk, Valmieras apr., Liepupes pag.
 Liepusala - Ppn, Ludzas apr., Nautrēnu pag.
 Liepuški - Pn, Rēzeknes apr., Andrupenes pag.
 Liezere - Pk, Madonas apr., Liezeres pag.
 Līgatne - Pk, Rīgas apr., Līgatnes pag.
 Līgo - Pn, Madonas apr., Jaungulbenes pag.
 Līksna - Pk, Daugavpils apr., Līksnas pag.
 Lilaste-nometne - Dp, Rīgas apr., Ādažu pag.
 Lilaste-stacija - Ppn, Rīgas apr., Lilastes dz.c.st.
 Limbaži - Dgpk, Valmieras apr., Limbažos
 Linava - Pk, Abrenes apr., Linavas pag.
 Lipkori - Ppn, Rīgas apr., Sidgundas pag.
 Līska - Pn, Rēzeknes apr., Silajāņu pag.
 Litene - Pn, Madonas apr., Litenes pag.
 Līvāni - Pk, Daugavpils apr., Līvānos.
 Līvberze - Pn, Jelgavas apr., Līvberzes dz.cela st.
 Līvzenieki - Pn, Ludzas apr., Nautrēnu pag.
 Līzdēni - Pn, Valmieras apr., Rencēnu pag.
 Lizums - Pk, Cēsu apr., Lizuma pag.
 Lobergi - Pn, Valkas apr., Cirgaļu pag.
 Lodaine - Ppn, Rīgas apr., Lēdurgas pag.
 Lode - Pn, Cēsu apr., Liepas pag.

Lodesmuiža - Pn, Cēsu apr., Taurenas pag.
 Lonaste - Pn, Ventspils apr., Lonastes dzc.st.
 Lone - Pk, Jēkabpils apr., Saukas pag.
 Losa - Pn, Liepājas apr., Vaiņodes pag.
 Ložmetējkalns - Ppn, Jelgavas apr., Kalnciema p.
 Lubāna - Pk, Madonas apr., Lubānas pag.
 Lube - Pn, Talsu apr., Ārlavas pag.
 Lubeja - Pn, Madonas apr., Lubejas pag.
 Lubezere - Pn, Talsu apr., Lubezeres pag.
 Lubukrogs - Ppn, Tukuma apr., Ārlavas pag.
 Lūdāni - Pn, Jēkabpils apr., Seces pag.
 Ludviķi - Pn, Daugavpils apr., Skaistas pag.
 Ludza - Dgpk, Ludzas apr., Ludzā.
 Lumāņi - Pn, Madonas apr., Mētrienas pag.
 Luntas - Ppn, Talsu apr., Strazdes pag.
 Lutriņi - Pn, Kuldīgas apr., Lutriņu pag.
 Luzna - Pn, Ventspils apr., Luznas dzc.st.
 Luznava - Pn, Rēzeknes apr., Maltas pag.
 Mačāni - Ppn, Daugavpils apr., Kalupes pag.
 Madliena - Pk, Rīgas apr., Madlienas pag.
 Madona - Dgpk, Madonas apr., Madonā.
 Magoņi - Pn, Rēzeknes apr., Viļānu pag.
 Majori - Dgpk, Rīgas Jūrmalā, Majoros.
 Majorskola - Pn, Valkas apr., Jaunlaicenes pag.
 Makašēni - Pn, Rēzeknes apr., Makašēnu pag.
 Mālmuiža - Pn, Valkas apr., Sinoles pag.
 Mālpils - Pk, Rīgas apr., Mālpils pag.
 Malta - Pk, Rēzeknes apr., Maltas pag.
 Mālupe - Pn, Valkas apr., Mālupe pag.
 Māras - Ppn, Aizputes apr., Klosteres pag.
 Mārciena - Pk, Madonas apr., Mārcienas pag.
 Marijskola - Pn, Liepājas apr., Ezeres pag.
 Māriņkalns - Pn, Valkas apr., Ziemeļa pag.
 Mārkalne - Pn, Valkas apr., Mārkalnes pag.
 Mārsnēni - Pn, Cēsu apr., Mārsnēnu pag.
 Matīši - Pk, Valmieras apr., Bauņu pag.
 Matkule - Pn, Talsu apr., Matkules pag.
 Mazcena - Ppn, Rīgas apr., Babītes pag.
 Mazgarliene - Ppn, Talsu apr., Laucienes pag.
 Mazirbe - Pk, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Mazivande - Pn, Kuldīgas apr., Ivandes pag.
 Mazmūriņi - Ppn, Rīgas apr., Birzgales pag.
 Mazsalaca - Pk, Valmieras apr., Mazsalacā.
 Mazstraupe - Pn, Cēsu apr., Mazstraupes pag.
 Mazuļi - Pn, Valkas apr., Pededzes pag.
 Medņi - Pn, Rīgas apr., Birzgales pag.
 Mednieki - Pn, Abrenes apr., Linavas pag.
 Medumi - Pn, Ilūkstes apr., Kurcuma pag.
 Medze - Pn, Liepājas apr., Medzes pag.
 Medzula - Pn, Madonas apr., Medzulas pag.
 Megri - Pn, Rīgas apr., Suntažu pag.
 Meikšāni - Pn, Ludzas apr., Šķaunes pag.
 Meirāni - Pk, Madonas apr., Meirānu pag.
 Meķi - Pn, Valmieras apr., Liepupes pag.
 Melbārži - Pn, Valmieras apr., Tūjas pag.
 Melļi - Pn, Cēsu apr., Melļu dz. ceļa st.
 Melļmeži - Pn, Talsu apr., Laidzes pag.
 Melļuzi - Pk, Rīgas apr., Rīgas Jūrmalā.
 Melnsils - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Mēmele - Pn, Jēkabpils apr., Mēmeles pag.
 Mendauga - Pn, Madonas apr., Lubanas pag.
 Mengele - Pk, Rīgas apr., Mengeles pag.
 Mērdzene - Pn, Ludzas apr., Mērdzenes pag.
 Mergupe - Ppn, Rīgas apr., Mores pag.
 Meris - Pn, Valkas apr., Birzuļu pag.
 Merķeļi - Pn, Rīgas apr., Kēču pag.
 Mērnīeki - Pn, Valmieras apr., Ainažu pag.
 Mērsrags - Pn, Talsu apr., Mērsraga pag.
 Mētriena - Pn, Madonas apr., Mētrienas pag.
 Mežāre - Pn, Jēkabpils apr., Vīpes pag.
 Mežciems - Pn, Daugavpils apr., Liksnas pag.
 Mežgale - Pn, Ludzas apr., Istras pag.
 Mežmala - Pn, Ludzas apr., Šķaunes pag.
 Mežotne - Pn, Bauskas apr., Mežotnes pag.
 Mežupe - Pn, Abrenes apr., Tilžas pag.
 Mežvidi - Pk, Rēzeknes apr., Bērzgales pag.
 Miests - Pn, Jelgavas apr., Tērvetes pag.
 Miezāji - Ppn, Abrenes apr., Vīksnas pag.
 Mīglāni - Ppn, Daugavpils apr., Krāslavas pag.
 Miķeļa bāka - Pn, Ventspils apr., Ances pag.
 Milupe - Pn, Rīgas apr., Baldones pag.
 Milzkalne - Ppn, Tukuma apr., Milzkalnes pag.
 Mīmji - Pn, Jelgavas apr., Bērzes pag.
 Mīsa - Pn, Bauskas apr., Mīsas pag.
 Misupe - Ppn, Rīgas apr., Baldones pag.
 Mordanga - Pn, Talsu apr., Spāres pag.
 More - Pn, Rīgas apr., Mores pag.
 Mucenieki - Ppn, Ludzas apr., Istras pag.
 Mucupe - Pn, Talsu apr., Vandzenes pag.
 Mūgdāni - Ppn, Ilūkstes apr., Dvīetes pag.
 Muļžarāji - Ppn, Kuldīgas apr., Ivandes pag.
 Muižnieki - Pn, Ludzas apr., Šķaunes pag.
 Murjāni - Pn, Rīgas apr., Sējas pag.
 Mūrmuiža - Pn, Valmieras apr., Kauguru pag.
 Nabe - Pn, Valmieras apr., Nabes pag.
 Nagļi - Pn, Rēzeknes apr., Gaigalavas pag.
 Nartmale - Ppn, Rēzeknes apr., Atašienes pag.
 Nātiņi - Pn, Ventspils apr., Ēdoles pag.
 Naudaskalns - Pn, Abrenes apr., Šķilbēnu pag.
 Naudīte - Pn, Jelgavas apr., Naudītes pag.
 Naujene - Pn, Daugavpils apr., Naujenes pag.
 Naukšēni - Pn, Valmieras apr., Naukšēnu pag.
 Naulēni - Pn, Daugavpils apr., Pustinas pag.
 Nautrēni - Pk, Ludzas apr., Nautrēnu pag.
 Nereta - Pk, Jēkabpils apr., Neretas pag.
 Nesteri - Pn, Ludzas apr., Kārsavas pag.
 Nīca - Pk, Liepājas apr., Nīcas pag.
 Nīcciems - Ppn, Ventspils apr., Puzes pag.
 Nīcgale - Pk, Daugavpils apr., Nīcgales pag.
 Nīda - Ppn, Liepājas apr., Rucavas pag.
 Nīdermuiža - Pn, Daugavpils apr., Aizkalnes pag.
 Nīdras - Pn, Madonas apr., Mēdzulas pag.
 Nīdrezers - Ppn, Daugavpils apr., Asūnes pag.
 Nīdrica - Ppn, Daugavpils apr., Skaistas pag.
 Nīdruškas - Pn, Madonas apr., Laudonas pag.
 Nīgranda - Pk, Liepājas apr., Nīgrandas pag.
 Nīkrāce - Pn, Aizputes apr., Nīkrāces pag.
 Nirza - Pn, Ludzas apr., Nirzas pag.
 Nītaure - Pk, Rīgas apr., Nītaures pag.
 Nīzere - Pn, Bauskas apr., Stelpes pag.

Nogale - Pk, Talsu apr., Nogales pag.
 Nomava - Ppn, Jēkabpils apr., Elkšņu pag.
 Nometne - Pn, Daugavpils apr., Nometnes dzc.st.
 Noras - Ppn, Talsu apr., Ārlavas pag.
 Nuķi - Pn, Valmieras apr., Mazsalacas pag.
 Nukša - Pn, Ludzas apr., Pildas pag.
 Odziēna - Pn, Madonas apr., Odziēnas pag.
 Ogrē - Pk, Rīgas apr., Ogrē.
 Ogresgals - Pn, Rīgas apr., Ogresgala pag.
 Okte - Pn, Talsu apr., Vandzenes pag.
 Olaine - Pk, Rīgas apr., Olaines pag.
 Oleri - Pn, Valmieras apr., Jeru pag.
 Oļi - Pn, Madonas apr., Oļu pag.
 Omuļi - Pn, Valkas apr., Omuļu dz. ceļa st.
 Opekāns - Pn, Valkas apr., Jaunlaicenes pag.
 Orgsaliena - Pn, Aizputes apr., Sakas pag.
 Ošava - Pn, Ludzas apr., Nirzas pag.
 Ošenieki - Pn, Kuldīgas apr., Lutriņu pag.
 Ošupe - Pn, Madonas apr., Lubānas pag.
 Ošvalki - Ppn, Aizputes apr., Jūrkalnes p.
 Otanki - Pn, Liepājas apr., Nīcas pag.
 Oviši - Pn, Ventspils apr., Ovišu dz.c.st.
 Ozolaine - Pn, Bauskas apr., Bruknas pag.
 Ozoldārzs - Pn, Daugavpils apr., Aizkalnes pg.
 Ozoli - Pn, Valmiera: apr., Ozolu pag.
 Ozolkalns - Pn, Madonas apr., Vecgulbenes pag.
 Ozolkrasti - Pn, Madonas apr., Lītenes pag.
 Ozolpils - Pn, Tukuma apr., Smārdes pag.
 Pabarga - Ppn, Ludzas apr., Zvirgzdenes pag.
 Pabāzi - Pn, Rīgas apr., Pabāzu pag.
 Padobe - Pn, Abrenes apr., Kacēnu pag.
 Padone - Pn, Liepājas apr., Durbes pag.
 Padure - Pn, Kuldīgas apr., Padures pag.
 Paegli - Pn, Abrenes apr., Baltinavas pag.
 Pakalne - Pn, Abrenes apr., Gauru pag.
 Palaīpe - Pn, Liepājas apr., Rucavas pag.
 Pāle - Pk, Valmieras apr., Pāles pag.
 Paleja - Pn, Abrenes apr., Tilžas pag.
 Palsas - Pn, Abrenes apr., Liepnas pag.
 Palsmane - Pk, Valkas apr., Palsmanes pag.
 Pamati - Pn, Madonas apr., Mētrienes pag.
 Pampāli - Pk, Kuldīgas apr., Pampāļu pag.
 Panemune - Pn, Bauskas apr., Panemunes pag.
 Pape - Pn, Liepājas apr., Rucavas pag.
 Pasiene - Pn, Ludzas apr., Pasiēnes pag.
 Paslava - Ppn, Abrenes apr., Baltinavas pag.
 Pastende - Talsu apr., Pastendes pag.
 Patkule - Pn, Madonas apr., Patkules pag.
 Patmalnieki - Pn, Daugavpils apr., Skaistas p.
 Pauri - Pn, Rēzeknes apr., Sakstagala pag.
 Pāvilosta (Kursa) - Pk, Aizputes ap. Sakas pg.
 Pedele - Pn, Valkas apr., Lugažu pag.
 Peipiņi - Pn, Daugavpils apr., Izvalta pag.
 Penkule - Pn, Jelgavas apr., Penkules pag.
 Penkule-stacija - Pn, Jelgavas apr., dzc.s.
 Perbone - Aizputes apr., Rudbāržu dz.c.st.
 Pērkone - Pn, Liepājas apr., Pērkones pag.
 Pērle - Pn, Cēsu apr., Druvienas pag.
 Pērļupe - Pn, Cēsu apr., Drustu dz. ceļa st.
 Pidrīķis - Pn, Valmieras apr., Valmieras pag.
 Piebalga - Pn, Cēsu apr., Piebalgas dz. ceļa st.
 Piecnieki - Ppn, Daugavpils apr., Aglonas pag.
 Pienava - Pn, Jelgavas apr., Dzūkstes pag.
 Pienēni - Pn, Daugavpils apr., Preiļu pag.
 Pieviķi - Pn, Aizputes apr., Ulmales pag.
 Piksari - Pn, Valmieras apr., Piksaru dz. ceļa st.
 Pikstere - Pn, Jēkabpils apr., Sunākstes pag.
 Pilda - Pn, Ludzas apr., Pildas pag.
 Pilsblīdene - Pk, Tukuma apr., Blīdenes dz.c.st.
 Pilsrundāle - Pn, Bauskas apr., Rundāles pag.
 Pilsskola - Pn, Madonas apr., Belavas pag.
 Piltene - Pk, Ventspils apr., Piltēnē.
 Pimātes - Pn, Valkas apr., Palsmanes pag.
 Pirāgi - Pn, Abrenes apr., Pirāgu dz. ceļa st.
 Plakanciems - Pn, Rīgas apr., Olaines pag.
 Plāņi - Pn, Valkas apr., Plāņu pag.
 Planīca - Pn, Kuldīgas apr., Planīcas pag.
 Plānupe - Ppn, Rīgas apr., Allažu pag.
 Plātere - Pn, Rīgas apr., Plāteres pag.
 Platone - Pn, Jelgavas apr., Platones dz. ceļa st.
 Pļava - Pn, Talsu apr., Laucienes pag.
 Pļaviņas - Pk, Rīgas apr., Pļaviņās.
 Pleiķi - Ppn, Daugavpils apr., Pustinas pag.
 Pliņciems - Ppn, Tukuma apr., Engures pag.
 Plintiņi - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Ploce - Pn, Liepājas apr., Ploces dz.c.st.,
 Pociems - Pn, Valmieras apr., Pociema pag.
 Podnieki - Ppn, Talsu apr., Lībagu pag.
 Podupe - Ppn, Ludzas apr., Brīgu pag.
 Pope - Pn, Ventspils apr., Popes pag.
 Postnieki - Ppn, Kuldīgas apr., Īvandes pag.
 Prauliena - Pk, Madonas apr., Praulienas pag.
 Praviņi - Pk, Tukuma apr., Paviņu pag.
 Preiļi - Pk, Daugavpils apr., Preiļos.
 Preiļupe - Pn, Daugavpils apr., Varkavas pag.
 Friedaine - Pn, Rīgas apr., Salas pag.
 Priede - Pn, Jelgavas apr., Salgales pag.
 Priednieki - Pn, Rēzeknes apr., Maltas pag.
 Priedulāji - Ppn, Abrenes apr., Kacēnu pag.
 Priekulāni - Pn, Jēkabpils apr., Biržu pag.
 Priekule - Dgpk, Liepājas apr., Priekulē.
 Priekuļi - Pk, Cēsu apr., Priekuļu pag.
 Priežkalns - Ppn, Talsu apr., Ārlavas pag.
 Puikule - Pn, Valmieras apr., Puikules pag.
 Puikule-pagasts - Pn, Valmieras apr., Puikules pag.
 Pulkarne - Pn, Rīgas apr., Doles pag.
 Punduri - Pn, Abrenes apr., Baltinavas pag.
 Punga - Ppn, Jēkabpils apr., Sērenes pag.
 Pūpoli - Pn, Rēzeknes apr., Ozolaines pag.
 Pūre - Pn, Tukuma apr., Pūres dz. ceļa stacijā
 Purmsāti - Pn, Liepājas apr., Purmsātu pag.
 Purviņi - Pn, Rēzeknes apr., Silajāņu pag.
 Purvmala - Pn, Abrenes apr., Purmales pag.
 Pusa - Pn, Rēzeknes apr., Andrupenes pag.
 Pusgaldiņi - Pn, Kuldīgas apr., Kables pag.
 Putāni - Pn, Daugavpils apr., Bīķernieku pag.
 Pūteļi - Pn, Jelgavas apr., Zaļenieku pag.
 Puze - Pn, Ventspils apr., Puzes pag.
 Ragana - Pk, Rīgas apr., Krimuldas pag.
 Raipole - Ppn, Ludzas apr., Nirzas apr.

Raksala - Ppn, Rēzeknes apr., Barkavas pag.
 Rampāni - Ppn, Rēzeknes apr., Galēnu pag.
 Rāmuli - Pn, Cēsu apr., Rāmuļu pag.
 Ranči - Ppn, Ludzas apr., Kārsavas pag.
 Ranka - Pk, Cēsu apr., Rankas pag.
 Raņķi - Pn, Kuldīgas apr., Raņķu pag.
 Rankuļi - Ppn, Valmieras apr., Vitrupes pag.
 Rapati - Pn, Ventspils apr., Piltenes pag.
 Rasaiņi - Pn, Ludzas apr., Pildas pag.
 Ratītes - Pn, Jēkabpils apr., Medņu pag.
 Rauda - Pn, Ilūkstes apr., Raudas pag.
 Rauna - Pk, Cēsu apr., Raunas pag.
 Raunieši - Pn, Daugavpils apr., Varkavas pag.
 Rauza - Pn, Valkas apr., Birzuļu pag.
 Rāva - Pn, Liepājas apr., Rāvas pag.
 Rēdnieki - Ppn, Talsu apr., Kandavas pag.
 Reimuižnieki - Pn, Cēsu apr., Kosas pag.
 Remeši - Pn, Aizputes apr., Kalvenes pag.
 Remežnieki - Ppn, Kuldīgas apr., Kables pag.
 Remte - Pk, Tukuma apr., Remtes pag.
 Rencēni - Pk, Valmieras apr., Rencēnu pag.
 Renge - Pk, Jelgavas apr., Rubas pag.
 Repšas - Pn, Bauskas apr., Vecumnieku pag.
 Revelītes - Ppn, Valkas apr., Kalncempju pag.
 Rēveļkrogs - Pn, Bauskas apr., Ceraukstes pag.
 Rēžas - Pn, Rīgas apr., Rembates pag.
 Rēzekne - Dgpk, Rēzeknes apr., Rēzeknē.
 Rēzna - Pn, Rēzeknes apr., Rēzinas apg.
 Rideļi - Ppn, Tukuma apr., Engures pag.
 Riebeņi - Pk, Rēzeknes apr., Silajānu pag.
 Rīga - Dgpk, Rīgā, Aspāzijas bulv.15;
 bez tam 10 Pk novietoti pa pilsētas
 rajoniem.
 Rīgaini - Ppn, Jelgavas apr., Kalnciema pag.
 Rimšāni - Pn, Daugavpils apr., Dagdas pag.
 Rimzāti - Pn, Kuldīgas apr., Kuldīgas pag.
 Rinda - Pn, Ventspils apr., Ances pag.
 Rite - Pn, Jēkabpils apr., Rītes pag.
 Rīteri - Pn, Rīgas apr., Pļaviņu pag.
 Rītumi - Pn, Rēzeknes apr., Kaunatas pag.
 Rītupe - Pn, Abrenes apr., Linavas pag.
 Robalta - Pn, Kuldīgas apr., Raņķu pag.
 Robežmala - Pn, Abrenes apr., Balvu pag.
 Robežnieki - Pn, Daugavpils apr., Indras p.
 Robežstūris - Ppn, Daugavpils apr. "
 Roja - Pk, Talsu apr., Lubezeres pag.
 Roņkalns - Pn, Madonas apr., Galgauskas p.
 Ropaži-pagasts - Pn, Rīgas apr., Ropažu p.
 Ropiķi - Ppn, Talsu apr., Spāres pag.
 Rosība - Pn, Madonas apr., Saikavas pag.
 Rozēni - Pn, Valmieras apr., Rozēnu pag.
 Rožkalni - Ppn, Abrenes apr., Viļakas pag.
 Rozula - Pn, Cēsu apr., Rozulas pag.
 Rožupe - Pn, Daugavpils apr., Līvānu pag.
 Rubene - Pk, Valmieras apr., Kieģeļu pag.
 Rubeņi - Pk, Ilūkstes apr., Rubenes pag.
 Rucāni - Ppn, Madonas apr., Mētrienes pag.
 Rucava - Pk, Liepājas apr., Rucavas pag.
 Rudbārži - Pn, Aizputes apr., Rudbāržu pag.
 Ruduški - Pn, Rēzeknes apr., Andrupenes pag.
 Rudzēti - Pk, Daugavpils apr., Rudzētu pag.
 Rudzukrogs - Pn, Bauskas apr., Bauskas apg.
 Rugāji - Pk, Abrenes apr., Rugāju pag.
 Rūjiena - Dgpk, Valmieras apr., Rūjiēnā.
 Rūjmala - Pn, Valmieras apr., Lodes pag.
 Rūķi - Ppn, Ilūkstes apr., Rubenes pag.
 Rundāle - Pn, Bauskas apr., Rundāles pag.
 Rundāni - Pk, Ludzas apr., Rundēnu pag.
 Rūpnieki - Pn, Liepājas apr., Ezeres pag.
 Rušūna - Pk, Daugavpils apr., Aglonas pag.
 Rutki - Ppn, Abrenes apr., Baltinavas pag.
 Sabile - Pk, Talsu apr., Sabilē.
 Sabulāre - Pn, Madonas apr., Praulienas dz.c.st.
 Sacupe - Pn, Cēsu apr., Rankas pag.
 Saikava - Pk, Madonas apr., Saikavas pag.
 Saka - Pk, Aizputes apr., Sakas pag.
 Sakstagals - Pn, Rēzeknes apr., Sakstagala dzc.st.
 Salacgrīva - Pk, Valmieras apr., Salacgrīva.
 Salaspils - Pk, Rīgas apr., Stopiņu pag.
 Saldus - Dgpk, Kuldīgas apr., Saldū.
 Saliēna - Pn, Ilūkstes apr., Saliēnas pag.
 Saltvaļķi - Ppn, Aizputes apr., Gudenieku pag.
 Sarķaņi - Pn, Madonas apr., Sarķaņu pag.
 Sarnate - Pn, Ventspils apr., Užavas pag.
 Sasaļi - Pn, Ilūkstes apr., Ilūkstes dz.ceļa st.
 Sāti - Pn, Tukuma apr., Grenču pag.
 Satiķi - Pn, Kuldīgas apr., Gaīķu pag.
 Sātiņi - Pn, Kuldīgas apr., Sātiņu pag.
 Sauka - Pn, Jēkabpils apr., Saukas pag.
 Saulaine - Pn, Rīgas apr., Saulkalnes dzc. st.
 Sauleskalns - Pn, Daugavpils apr., Krāslavas pag.
 Saulkrasti - Pk, Rīgas apr., Bīriņu pag.
 Saunags - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Saurieši - Pn, Rīgas apr., Sauriešu dz.ceļa st.
 Šaurumi - Ppn, Daugavpils apr., Aizkalnes pag.
 Sausneja - Pn, Madonas apr., Sausnejas pag.
 Sautiņi - Ppn, Tukuma apr., Grenču pag.
 Šautleri - Ppn, Bauskas apr., Iecavas pag.
 Sāviēna - Pk, Madonas apr., Sāviēnas pag.
 Secē - Pn, Jēkabpils apr., Seces dz.ceļa stac.
 Seda - Pn, Valmieras apr., Rencēnu pag.
 Sedvini - Pn, Liepājas apr., Dunikas pag.
 Sēja - Pn, Rīgas apr., Sējas pag.
 Sekliši - Pn, Cēsu apr., Drabešu pag.
 Selekcija - Pn, Talsu apr., Stendes pag.
 Sēlpils - Pn, Jēkabpils apr., Sēlpils pag.
 Sēme - Pn, Tukuma apr., Sēmes pag.
 Sēni - Pn, Talsu apr., Laucienes pag.
 Sērene - Pn, Jēkabpils apr., Sērenes pag.
 Sergunta - Ppn, Daugavpils apr., Nīcgales pag.
 Sermūkši - Pn, Cēsu apr., Sermūkšu pag.
 Sesava - Pk, Jelgavas apr., Sesavas pag.
 Sidgunda - Pn, Rīgas apr., Sidgundas pag.
 Sidrabiņi - Pn, Madonas apr., Liepkalnes pag.
 Sieksāte - Pn, Aizputes apr., Sieksātes pag.
 Sigulda - Pk, Rīgas apr., Siguldā.
 Sīķeļe - Pn, Ilūkstes apr., Saliēnas pag.
 Sīkrags - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Sīkšņi - Pn, Valkas apr., Gaujienas pag.
 Sīkšņuciems - Pn, Liepājas apr., Dunikas pag.
 Silagals - Pn, Jēkabpils apr., Dignājas pag.
 Silajāni - Pn, Rēzeknes apr., Silajānu pag.

Silāvēveri - Pn, Jēkabpils apr., Neretas pag.
 Sildruva - Ppn, Ventspils apr., Zlēku pag.
 Silene - Pk, Ilūkstes apr., Silenes pag.
 Silenieki - Pn, Abrenes apr., Tilžas pag.
 Silgrauži - Ppn, Jelgavas apr., Ozolnieku pag.
 Sīli - Ppn, Jēkabpils apr., Medņu pag.
 Siljurgi - Pn, Kuldīgas apr., Lutriņu pag.
 Silmači - Pn, Rīgas apr., Doles pag.
 Silmala - Pn, Rēzeknes apr., Maltas pag.
 Silmede - Ppn, Daugavpils apr., Krāslavas pag.
 Sīļukalns - Pn, Rēzeknes apr., Varakļāņu pag.
 Sīmaņi - Pn, Kuldīgas apr., Kursišu pag.
 Sinole - Pn, Valkas apr., Sinoles pag.
 Sīpele - Pk, Jelgavas apr., Sīpeles pag.
 Sise - Pn, Ventspils apr., Zīras pag.
 Sita - Pn, Abrenes apr., Sitas dz. ceļa st.
 Skaista - Pn, Daugavpils apr., Skaistas pag.
 Skaistkalne - Pk, Bauskas apr., Skaistkalnes p.
 Skangaļi - Pn, Abrenes apr., Skangaļu dz. c. st.
 Škaune - Pk, Ludzas apr., Škaunes pag.
 Šķibe - Pn, Jelgavas apr., Šķibes pag.
 Šķilbēni - Pn, Abrenes apr., Šķilbēnu pag.
 Šķiliņi - Pn, Rīgas apr., Sidgundas pag.
 Skrabas - Pn, Jelgavas apr., Pēternieku pag.
 Skrīveri - Pk, Rīgas apr., Skrīveru pag.
 Skrudalīna - Pn, Ilūkstes apr., Skrudalīnas p.
 Skrunda - Pk, Kuldīgas apr., Skrundas pag.
 Skudras - Pn, Cēsu apr., Ogres pag.
 Skujene - Pk, Cēsu apr., Skujenes pag.
 Skulte - Pk, Rīgas apr., Skultes pag.
 Slagūne - Pn, Tukuma apr., Annenieku pag.
 Slampe - Pk, Tukuma apr., Slampes pag.
 Slapjumi - Pn, Cēsu apr., Raunas pag.
 Slāte - Pk, Jēkabpils apr., Slātes pag.
 Slīterāni - Pn, Jēkabpils apr., Dignājas pag.
 Slītere - Pn, Jelgavas apr., Vecauce pag.
 Sloka - Pk, Rīgas apr., Slokā.
 Smaži - Pn, Liepājas apr., Aizviķu pag.
 Smārde - Pn, Tukuma apr., Smārdes dz. c. st.
 Smilškalns - Pn, Ludzas apr., Mērdzenes pag.
 Smiltene - Pk, Valkas apr., Smiltene.
 Snēpele - Pn, Kuldīgas apr., Snēpeles pag.
 Sniedze - Ppn, Ludzas apr., Pasiēnes pag.
 Sniķere - Pn, Jelgavas apr., Sniķeres pag.
 Spāgi - Ppn, Jēkabpils apr., Medņu pag.
 Spāre - Pk, Talsu apr., Spāres pag.
 Spirga - Ppn, Tukuma apr., Praviņu pag.
 Sprīvuļi - Pn, Valkas apr., Kalncempju pag.
 Sprogi - Pn, Jēkabpils apr., Zalvas pag.
 Staburags - Pn, Jēkabpils apr., Selpils pag.
 Staicele - Pk, Valmieras apr., Rozēnu pag.
 Stalāni - Ppn, Jēkabpils apr., Sērenes pag.
 Stalbe - Ppn, Cēsu apr., Stalbes pag.
 Staldzene - Pn, Ventspils apr., Ventas pag.
 Stalīdzāni - Pn, Rēzeknes apr., Barkavas pag.
 Stāmeriene - Pk, Madonas apr., Stāmerienes pag.
 Stariņi - Pn, Valkas apr., Smiltēnes pag.
 Stašāni - Ppn,
 Stelpe - Pn, Bauskas apr., Stelpes pag.
 Stende - Pk, Talsu apr., Stendes dz. ceļa st.
 Stende-pagasts - Pk, Talsu apr., Stendes pag.
 Stēpeļi - Pn, Cēsu apr., Jaunpiebalgas pag.
 Stiene - Pn, Valmieras apr., Stienes pag.
 Stiglava - Pn, Ludzas apr., Mērdzenes pag.
 Stikāļi - Ppn, Rēzeknes apr., Ružinas pag.
 Stīveri - Pn, Rīgas apr., Allažu pag.
 Straujupe - Pn, Rīgas apr., Jumpravas pag.
 Straume - Jelgavas apr., Vilces pag. Pn.
 Straupe - Pk, Cēsu apr., Mazstraupes pag.
 Strautiņi - Pn, Valkas apr., Alsviķu pag.
 Strautmala - Pn, Rēzeknes apr., Sakstagala pag.
 Strazde - Pn, Talsu apr., Strazdes pag.
 Strazdiņi - Pn, Abrenes apr., Rugāju pag.
 Streijas - Ppn, Kuldīgas apr., Rendas pag.
 Strenči - Pk, Valkas apr., Strenčos.
 Striķi - Pn, Kuldīgas apr., Zvārdes pag.
 Stroķi - Pn, Liepājas apr., Vecpils pag.
 Strutele - Pn, Tukuma apr., Struteles pag.
 Stukmaņi - Pn, Rīgas apr., Pļavinu pag.
 Stūri - Jelgavas apr., Lielplatonas pag.
 Stūrumuiža - Pn, Tukuma apr., Blīdenes pag.
 Subate - Pk, Ilūkstes apr., Subatē.
 Sudarbe - Pn, Abrenes apr., Rugāju pag.
 Sudmaļi - Pn, Daugavpils apr., Dagdas pag.
 Sudrabkalni - Pn, Jēkabpils apr., Mazzalves pag.
 Sunākste - Pn, Jēkabpils apr., Sunākstes pag.
 Suntaži - Pk, Rīgas apr., Suntažu pag.
 Susta - Pn, Liepājas apr., Gaviezes pag.
 Svente - Pn, Ilūkstes apr., Sventes pag.
 Svēpane - Pn, Jelgavas apr., Tērvetes pag.
 Svēte - Pn, Jelgavas apr., Svētes pag.
 Svētezers - Pn, Tukuma apr., Zebrenes pag.
 Svētupe - Pn, Jelgavas apr., Augstkalnes pag.
 Svikas - Pn, Cēsu apr., Raunas pag.
 Svitene - Pk, Bauskas apr., Svitēnes pag.
 Tadaikči - Pn, Liepājas apr., Tadiķu pag.
 Tadaīne - Pn, Ilūkstes apr., Rubēnes pag.
 Talsi - Dgpk, Talsu apr., Talsos.
 Taši - Pn, Liepājas apr., Tašu pag.
 Taudejāņi - Pn, Rēzeknes apr., Rēzeknes pag.
 Taurkalns - Pn, Bauskas apr., Taurkalnes pag.
 Tauršils - Pn, Bauskas apr., Taurkalnes pag.
 Taurupe - Pk, Rīgas apr., Taurupes pag.
 Teicija - Ppn, Rēzeknes apr., Varakļāņu pag.
 Teņi - Pn, Bauskas apr., Misas pag.
 Tenīši - Ppn,
 Tēraude - Ppn, Ventspils apr., Edoles pag.
 Tetele - Pn, Jelgavas apr., Teteles pag.
 Tiezumi - Ppn, Kuldīgas apr., Rendas pag.
 Tilža - Pk, Abrenes apr., Tilžas pag.
 Tīmani - Pn, Ludzas apr., Škaunes pag.
 Tingere - Pn, Talsu apr., Ārlavas pag.
 Tīnūži - Pn, Rīgas apr., Ikšķiles pag.
 Tirza - Pn, Madonas apr., Tirzas pag.
 Tirza-stacija - Pn, Madonas apr., Tirzas dz. c. st.
 Tome - Pn, Rīgas apr., Tomes pag.
 Tomēni - Pn, Valkas apr., Valkas pag.
 Trākši - Pn, Madonas apr., Praulienas pag.
 Trapene - Pk, Valkas apr., Trapenes pag.
 Trepe - Pn, Jēkabpils apr., Vīpes pag.
 Trikāta - Pk, Valkas apr., Trikātas pag.
 Tūja - Pn, Valmieras apr., Tūjas pag.

Tūķi - Ppn, Talsu apr., Laidzes pag.
 Tukums - Dgpk, Tukuma apr., Tukumā.
 Tume - Pn, Tukuma apr., Tumes pag.
 Tumšupe - Ppn, Rīgas apr., Ropažu pag.
 Tunkuņi - Pn, Bauskas apr., Pamemunes pag.
 Turaida - Pn, Rīgas apr., Turaidas pag.
 Turkalne - Pn, Rīgas apr., Ikšķiles pag.
 Turlava - Pk, Kuldīgas apr., Turlavas pag.
 Turlavmuiža - Ppn, Kuldīgas apr., Turlavas p.
 Turna - Pn, Valkas apr., Ērgemes pag.
 Udrande - Ppn, Ventspils apr., Zūru pag.
 Ūdri - Pn, Kuldīgas apr., Pampaļu pag.
 Ūdrupe - Pn, Cēsu apr., Rankas pag.
 Ugāle - Pk, Ventspils apr., Ugāles pag.
 Ūķēni - Pn, Talsu apr., Stendes pag.
 Ukri - Pk, Jelgavas apr., Ukru pag.
 Ulbroka - Pn, Rīgas apr., Stopiņu pag.
 Ulmale - Pn, Aizputes apr., Ulmales pag.
 Umparte - Pn, Bauskas apr., Vecumnieku pag.
 Umurga - Pn, Valmieras apr., Umurgas pag.
 Ungurpils - Pn, Valmieras apr., Aļoju pag.
 Upenieki - Ppn, Aizputes apr., Sakas pag.
 Upesgrīva - Pn, Talsu apr., Upesgrīvas pag.
 Upekalni - Pn, Ludzas apr., Ciblas pag.
 Upesleja - Ppn, Abrenes apr., Liepnas pag.
 Upesmuiža - Pk, Tukuma apr., Bikstu pag.
 Upmale - Pn, Abrenes apr., Upmales pag.
 Upsēde - Pn, Aizputes apr., Cīravas pag.
 Urga - Pn, Valmieras apr., Vilzēnu pag.
 Urgāji - Ppn, Valmieras apr., Aināžu pag.
 Uriekste - Pn, Cēsu apr., Rankas pag.
 Usma - Pn, Ventspils apr., Usmas pag.
 Užava - Pn, Ventspils apr., Užavas pag.
 Ūziņi - Pn, Jelgavas apr., Jēkabnieku pag.
 Vabole - Pn, Daugavpils apr., Liksnas pag.
 Vadakste - Pn, Jelgavas apr., Vadakstes pag.
 Vainīži - Pn, Valmieras apr., Vainīžu pag.
 Vainode - Pk, Liepājas apr., Vainodes pag.
 Vainode-nometne - Dp, Liepājas apr., Vainodes p.
 Vaivadi - Pn, Daugavpils apr., Indras pag.
 Vaive - Pn, Cēsu apr., Vaives pag.
 Valdemārpils - Pk, Talsu apr., Valdemārpilī.
 Valgale - Ppn, Talsu Apr., Valgales pag.
 Valgunde - Pn, Jelgavas apr., Valgundes pag.
 Valka - Pk, Valkas apr., Valka.
 Valle - Pk, Bauskas apr., Taurkalnes pag.
 Valmiera - Dgpk, Valmierā, Diakonāta 7.
 Vālodze - Pn, Rīgas apr., Lielvārdes pag.
 Valtaiķi - Pk, Aizputes apr., Valtaiķu pag.
 Valteri - Ppn, Rīgas Jūrmalā, Asaros.
 Vanagi - Pn, Daugavpils apr., Līvānu pag.
 Vandzene - Pk, Talsu apr., Vandzenes pag.
 Vāne - Pk, Tukuma apr., Vānes pag.
 Vangaži-stacija - Pn, Rīgas apr., Vangažu dzc.
 Varakļāni - Pk, Rēzeknes apr., Varakļānos.
 Vārdupe - Pn, Kuldīgas apr., Planicas pg.
 Variēba - Pn, Tukuma apr., Aizputes pag.
 Variēši - Pn, Jēkabpils apr., Krustpils pag.
 Vārkava - Pk, Daugavpils apr., Vārkavas pag.
 Vārma - Pk, Kuldīgas apr., Vārmas pag.
 Vārnava - Pn, Jēkabpils apr., Vārnavas pag.
 Vārpas - Ppn, Ilūkstes apr., Kaplavas pag.
 Vārtāja - Pn, Liepājas apr., Krotas pag.
 Vārtulauva - Pn, Ludzas apr., Rundēnu pag.
 Vārve - Pn, Ventspils apr., Vārves pag.
 Vasarāni - Ppn, Rēzeknes apr., Bērzgales pag.
 Vaskenieki - Ppn, Valkas apr., Palsmanes pag.
 Vaski - Pn, Tukuma apr., Irlavas pag.
 Vāveriena - Pn, Rēzeknes apr., Reznas pag.
 Vecaine - Pn, Ilūkstes apr., Demenes pag.
 Vecāki - Pn, Rīgas apr., Mangaļu pag.
 Vecate - Pn, Valmieras apr., Vecates pag.
 Vecbirznieki - Ppn, Ventspils apr., Ugāles pag.
 Vecbrēķi - Pn, Valkas apr., Zvārtavas pag.
 Vecdaudzeva - Pn, Jēkabpils apr., Daudzeses pag.
 Vecdroga - Ppn, Aizputes apr., Kalvenes pag.
 Vecirši - Pn, Madonas apr., Iršu pag.
 Veckalnava - Pn, Madonas apr., Kalsnavas pag.
 Veclaicene - Pn, Valkas apr., Veclaicenes pag.
 Vecleimaņi - Pn, Cēsu apr., Vecpiebalgas pag.
 Vecliepkalne - Pk, Madonaš apr., Liepkalnes pag.
 Vecmīlgravis - Pk, Rīga, Vecmīlgravī.
 Vecmokas - Pn, Tukuma apr., Vecmoku pag.
 Vecogre - Pk, Cēsu apr., Ogres pag.
 Vecpiebalga - Pk, Cēsu apr., Vecpiebalgas pag.
 Vecpils - Pn, Liepājas apr., Vecpils pag.
 Vecrīkava - Pn, Rēzeknes apr., Viļānu pag.
 Vecrozēs - Pn, Rēzeknes apr., Kaunatas pag.
 Vecsaule - Pn, Bauskas apr., Vecsaules pag.
 Vecsece - Pn, Jēkabpils apr., Seces pag.
 Vecsinepes - Pn, Ventspils apr., Ugāles pag.
 Vecskujene - Pn, Cēsu apr., Skujenes pag.
 Vecslabada - Pk, Ludzas apr., Istras pag.
 Vecsvirlauka - Pk, Jelgavas apr., Vecsvirlaukas p.
 Vecumi - Ppn, Abrenes apr., Vecumu dz. ceļa st.
 Vecumnieki - Pk, Bauskas apr., Vecumnieku pag.
 Vējāva - Pn, Madonas apr., Vējāvas pag.
 Velēna - Pn, Valkas apr., Lizuma pag.
 Veļķi - Pn, Cēsu apr., Veļķu pag.
 Vellamuiža - Pn, Jelgavas apr., Augstkalnes pag.
 Vembri - Pn, Jēkabpils apr., Medņu pag.
 Venta - Pn, Ventspils apr., Ventas pag.
 Ventmaļi - Ppn, Ventspils apr., Ziras pag.
 Ventspils - Dgpk, Ventspilī.
 Venzava - Ppn, Ventspils apr., Užavas pag.
 Vērene - Pn, Rīgas apr., Madlienas pag.
 Veresmala - Pn, Madonas apr., Laudonas pag.
 Vērgale - Pn, Liepājas apr., Vērgales pag.
 Vērsis - Pn, Valmieras apr., Idus pag.
 Veselava - Pn, Cēsu apr., Veselavas pag.
 Veseta - Pn, Madonas apr., Vietalvas pag.
 Vestiena - Pk, Madonas apr., Vestienas pag.
 Vētraini - Pn, Valkas apr., Bejas pag.
 Vēveri - Pn, Valkas apr., Kārķu pag.
 Vidale - Pk, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Vidriži - Pk, Rīgas apr., Vidrižu pag.
 Vidsala - Pn, Jēkabpils apr., Biržu pag.
 Viesātas - Pn, Tukuma apr., Struteles pag.
 Viesiena - Pn, Madonas apr., Viesienas pag.
 Viesīte - Pk, Jēkabpils apr., Viesītē.

Viesturi - Pn, Jēkabpils apr., Ābelu pag.
 Vietalva - Pn, Madonas apr., Vietalvas pag.
 Vīganti - Pn, Daugavpils Apr., Višķu pag.
 Vija - Ppn, Valkas apr., Smiltēnes pag.
 Vijciems - Pk, Valkas apr., Vijciema pag.
 Vīķi - Pn, Valmieras apr., Rozēnu pag.
 Vikšņi - Ppn, Abrenes apr., Rugāju pag.
 Vikšņumežs - Pn, Abrenes apr., Viksnas pag.
 Viļaka - Pk, Abrenes apr., Viļakas pag.
 Viļāni - Pk, Rēzeknes apr., Viļānu dz.c.st.
 Vilce - Pk, Jelgavas apr., Vilces pag.
 Vildoga - Pn, Rīgas apr., Vildogas pag.
 Vilkaite - Pn, Madonas apr., Saikavas pag.
 Viļķene - Pn, Valmieras apr., Viļķenes pag.
 Vilkmuiža - Pn, Valkas apr., Bilskas pag.
 Vilniši - Pn, Ilūkstes apr., Kaplavas pag.
 Vilpuka - Pn, Valmieras apr., Ternejas pag.
 Vimbis - Pn, Bauskas apr., Panemunes pag.
 Vinmine - Ppn, Rēzeknes apr., Silajāņu pag.
 Vīpe - Pn, Daugavpils apr., Vīpes pag.
 Virāne - Pn, Madonas apr., Virānes pag.
 Virauda - Ppn, Rēzeknes apr., Andrupenes pag.
 Virbi - Pn, Talsu apr., Virbu pag.
 Vircava - Pn, Jelgavas apr., Vircavas pag.
 Vireši - Pn, Valkas apr., Gaujienas pag.
 Virga - Pn, Liepājas apr., Virgas pag.
 Virpe - Pk, Ventspils apr., Ances pag.
 Virska - Pn, Madonas apr., Kalsnavas pag.
 Viskaļi - Pn, Rīgas apr., Viskaļu pag.
 Višķi - Pk, Daugavpils apr., Višķu pag.
 Višļi - Pn, Kuldīgas apr., Kables pag.
 Vitini - Pn, Liepājas apr., Grobiņas pag.
 Vitoli - Pn, Ludzas apr., Kārsavas pag.
 Vitrupe - Pn, Valmieras apr., Vitrupes pag.
 Vizbuļi - Pn, Bauskas apr., Skaistkalnes pag.
 Vizla - Pn, Valkas apr., Palsmanes pag.
 Vizma - Pn, Valkas apr., Bejas pag.
 Zači - Pn, Rēzeknes apr., Makašēnu pag.
 Zadzene - Pn, Rīgas apr., Madlienas pag.
 Žagatas - Ppn, Rēzeknes apr., Reznas pag.
 Zaķi - Ppn, Jēkabpils apr., Biržu pag.
 Zaķumuiža - Pn, Rīgas apr., Ropažu pag.
 Zālaine - Ppn, Ludzas apr., Istras pag.
 Zaļenieki - Pk, Jelgavas apr., Zaļenieku pag.
 Zālīte - Pn, Bauskas apr., Zālītes pag.
 Zaļmeži - Ppn, Tukuma apr., Sēmes pag.
 Zaļumi - Pn, Daugavpils apr., Liksnas pag.
 Zalvīte - Pn, Jēkabpils apr., Mazzalves pag.
 Zana - Pn, Kuldīgas apr., Ezeres pag.
 Zante - Pk, Tukuma apr., Zantes pag.
 Zari - Ppn, Bauskas apr., Vecumnieku pag.
 Zariņi - Pn, Jelgavas apr., Rubas pag.
 Zasa - Pk, Jēkabpils apr., Zases pag.
 Zaube - Pk, Rīgas apr., Zaubes pag.
 Zauri - Pn, Kuldīgas apr., Zvārdes pag.
 Zebrene - Pn, Tukuma apr., Zebrenes pag.
 Zeltaleja - Pn, Madonas apr., Stāmerienes pag.
 Zeltiņi - Pk, Valkas apr., Zeltiņu pag.
 Zemdaga - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Zemgale - Pk, Ilūkstes apr., Demeņes pag.
 Zemīte - Pn, Tukuma apr., Zemītes pag.
 Zemoļi - Ppn, Ilūkstes apr., Lašu pag.
 Zentene - Pk, Talsu apr., Zentenes pag.
 Zībergi - Pn, Daugavpils apr., Varkavas pag.
 Ziedoņi - Ppn, Abrenes apr., Baltinavas pag.
 Ziedugrava - Pn, Rīgas apr., Rembates pag.
 Ziemeļi - Pn, Cēsu apr., Rankas dz. ceļa st.
 Ziemere - Pn, Valkas apr., Ziemeru pag.
 Ziemepe - Pn, Liepājas apr., Ziemeupes pag.
 Žiguri - Pn, Abrenes apr., Viļākas pag.
 Zilaiskalns - Pn, Valmieras apr., Zilaiskalna dz.c.st.
 Zilāni - Pn, Jēkabpils apr., Krustpils pag.
 Zīles - Pn, Bauskas apr., Bruknas pag.
 Zilupe - Pk, Ludzas apr., Zilupē.
 Zīra - Pn, Ventspils apr., Zīras pag.
 Zirņi - Pn, Kuldīgas apr., Skrundas pag.
 Zlēkas - Pn, Ventspils apr., Zlēku pag.
 Zobe - Pn, Jelgavas apr., Viesturu dz. ceļa st.
 Zocene - Pn, Ventspils apr., Dundagas pag.
 Zonepe - Pn, Valmieras apr., Salacas pag.
 Zosēni - Ppn, Daugavpils apr., Kalupes pag.
 Zūras - Pn, Ventspils apr., Zūru pag.
 Zutēni - Ppn, Kuldīgas apr., Kables pag.
 Zvaneri - Ppn, Valkas apr., Pededzes pag.
 Zvārde - Pk, Kuldīgas apr., Zvārdes pag.
 Zvāre - Pn, Tukuma apr., Zvāres dz. ceļa stac.
 Zvārtava - Pn, Valkas apr., Zvārtavas pag.
 Zvejniekiems - Pn, Rīgas apr., Skultes pag.
 Zvejnieki - Pn, Valkas apr., Sinoles pag.
 Zvidziena - Pk, Madonas apr., Lubānas pag.
 Zvirgzde - Ppn, Bauskas apr., Vecumnieku pag.

1.10Lg

LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTEKA



0302019194

98-5

33₁₁