

ARVIS POPE RĪGAS OSTA DEVIŅOS GADSIMTOS

ARVIS POPE
RĪGAS OSTA
DEVIŅOS
GADSIMTOS



Rīgas osta – vecā un mūžam jaunā,
daudzkārt aprakstītā, bet joprojām
neizpētītā!

Arvja Popes darbā pirmo reizi pilsētas
jūras vārti vērtēti objektīvi, bez kādreiz
padomju varai raksturīgās tendenciozās
lielvaras pieejas vēsturei. Vairāku gadu
darba rezultātā arhīvos, bibliotēkās
un muzejos autors uz plaša agrāk
nepublicētu avotu pamata aplūko
Rīgas ostas izaugsmi no nelielas laivu
un kuģu apstāšanās vietas līdz
nozīmīgam transporta mezglam.

Grāmatā izziņas materiālu var atrast
gan pilsētas vēstures interesents, gan
skolnieks, students un vēstures pētnieks.

Nozīmīgā tēma, tās plašais izklāsts,
bagātais faktu materiāls un objektīvais
vērtējums liek cerēt, ka *RĪGAS OSTA
DEVIŅOS GADSIMTOS* tiks lasīta
ne vien šodien, bet tā savu aktualitāti
nezaudēs arī nākotnē.

Ilze Bernsone

ARVIS POPE

RĪGAS OSTA
DEVĪŅOS
GADSIMTOS

Quar münde.

Bruch bey

Leinen Linie

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

NORI

OST

WEST

Piloten

Dianna Fluss

Der Norder Jagh

Schiff münde

Die vorderste Toue im Port

Profil der Tümpel dieser See ports, dieweil sie von Vordenzen und hintersten Thauen.



WINDWÄGEL
 im Jahr 1744
 in der See
 in der See
 in der See

Der Süder Jagh

Carte
 Des See Ports zu Riga
 gemasset und übergeben
 im Jahr Anno 1744
 den 18 Junij
 Joh. König Zeichner

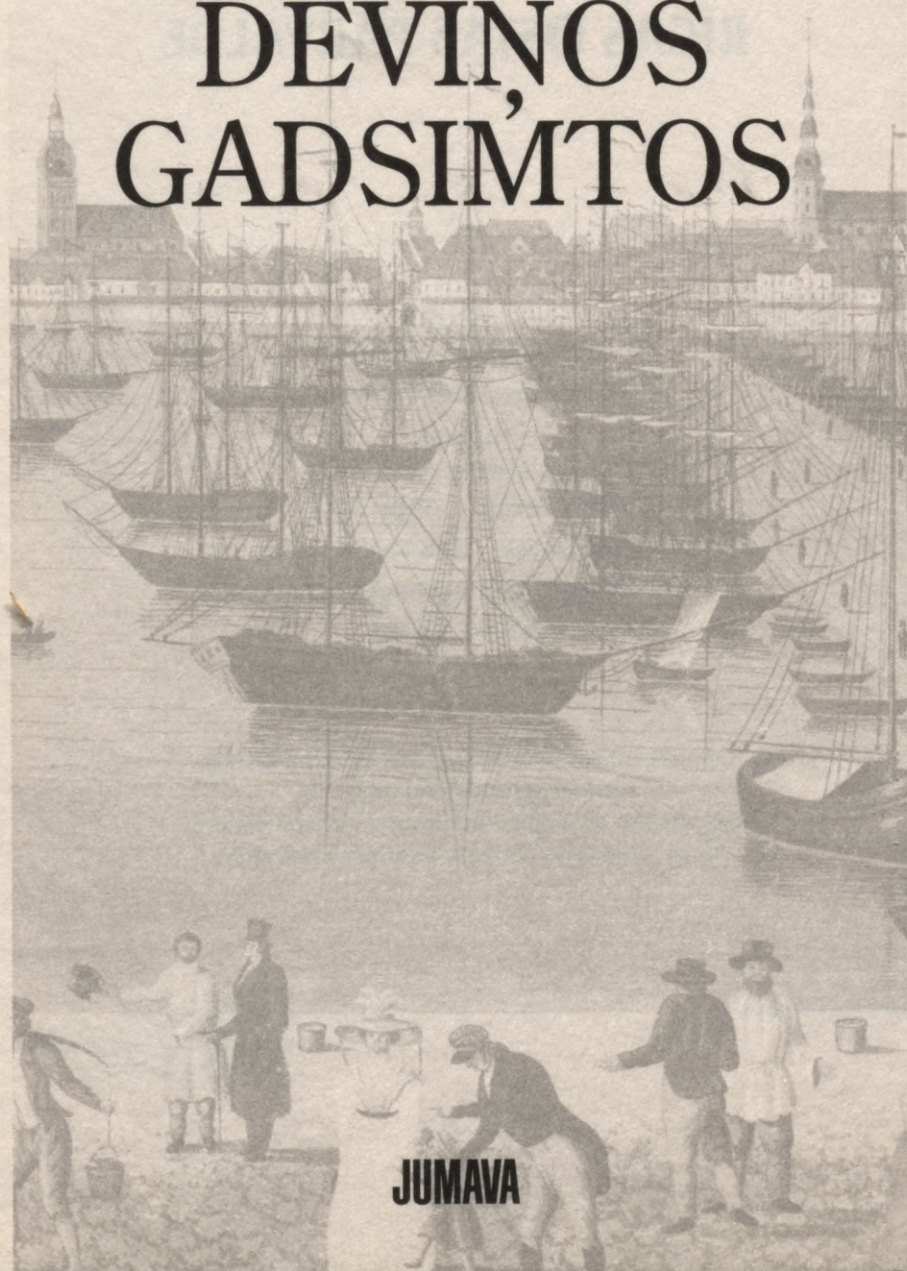
ALVIN
RIGGS
DEVELOP
GARDNER

2000-5
67

503
1224

ARVIS POPE

RĪGAS OSTA DEVINOS GADSIMTOS



JUMAVA

UDK 627 (091)
Po 571

Latvijas Nacionālā
BIBLIOTĒKA

0300030834

Projekta atbalstītājs



RĪGAS OSTAS PĀRVALDE

Recenzenti

Ilze Bernsone, Juris Sīks

Redaktore *Maija Frīdberga*

Tulkotāji

Andrejs Rudzītis (vācu val.),

Kārlis Streips (angļu val.)

Mākslinieks *Jānis Spalviņš*

Arhīva plānu reprodukcijas

Valerians Šaicāns

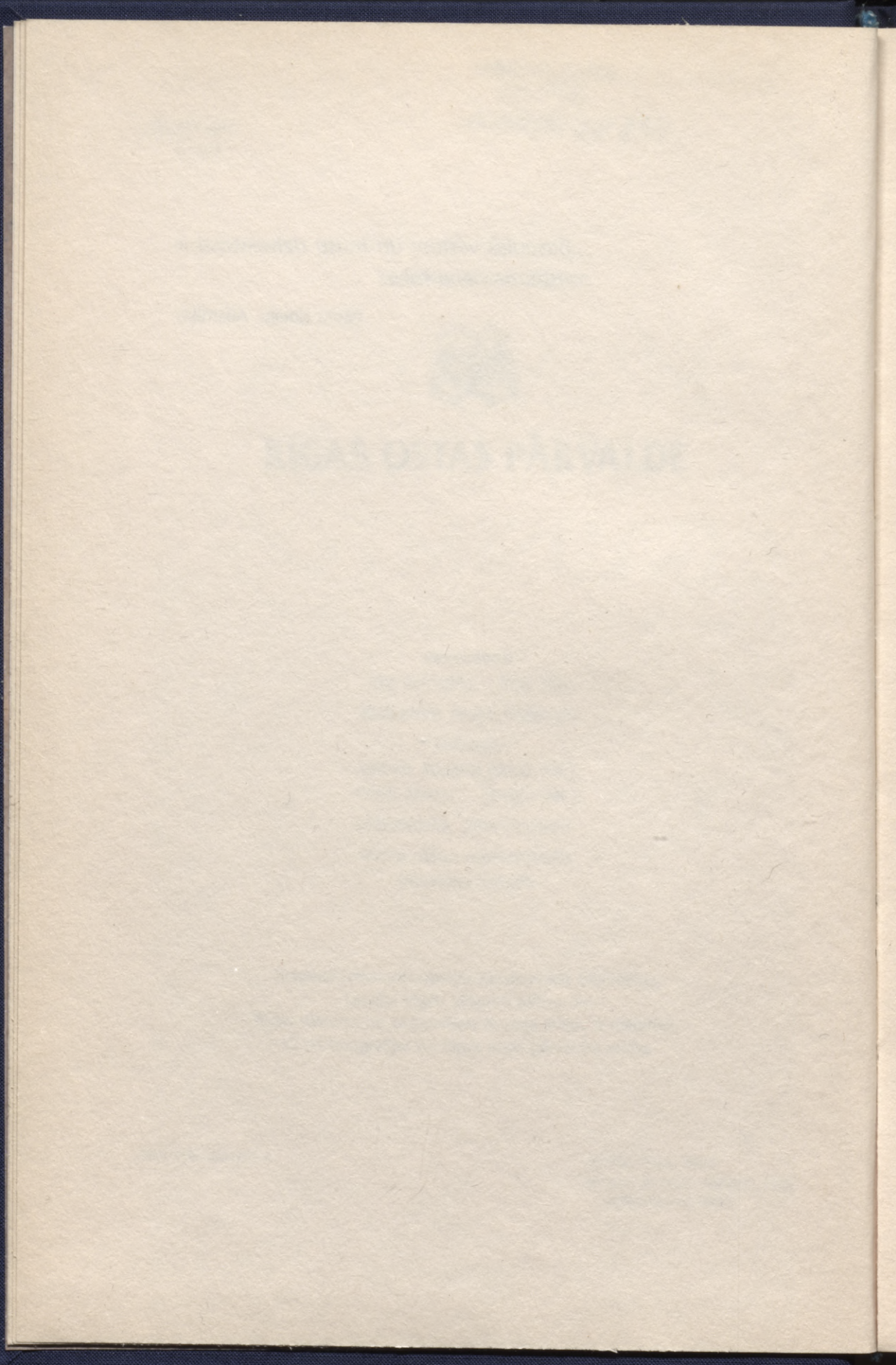
Grāmatā izmantoti Latvijas Akadēmiskās bibliotēkas,
Latvijas Valsts vēstures arhīva un
Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja krājuma materiāli,
kā arī fotogrāfijas no Rīgas ostas pārvaldes arhīva

ISBN 9984-05-301-6

© Arvis Pope, 2000
© Jānis Spalviņš, māksliniecisks
noformējums, 2000

*...pasaules vēsture un mūsu dzīvesstāsti ir
rakstīti ar vienu roku.*

Paulu Koelju. Alķīmiķis

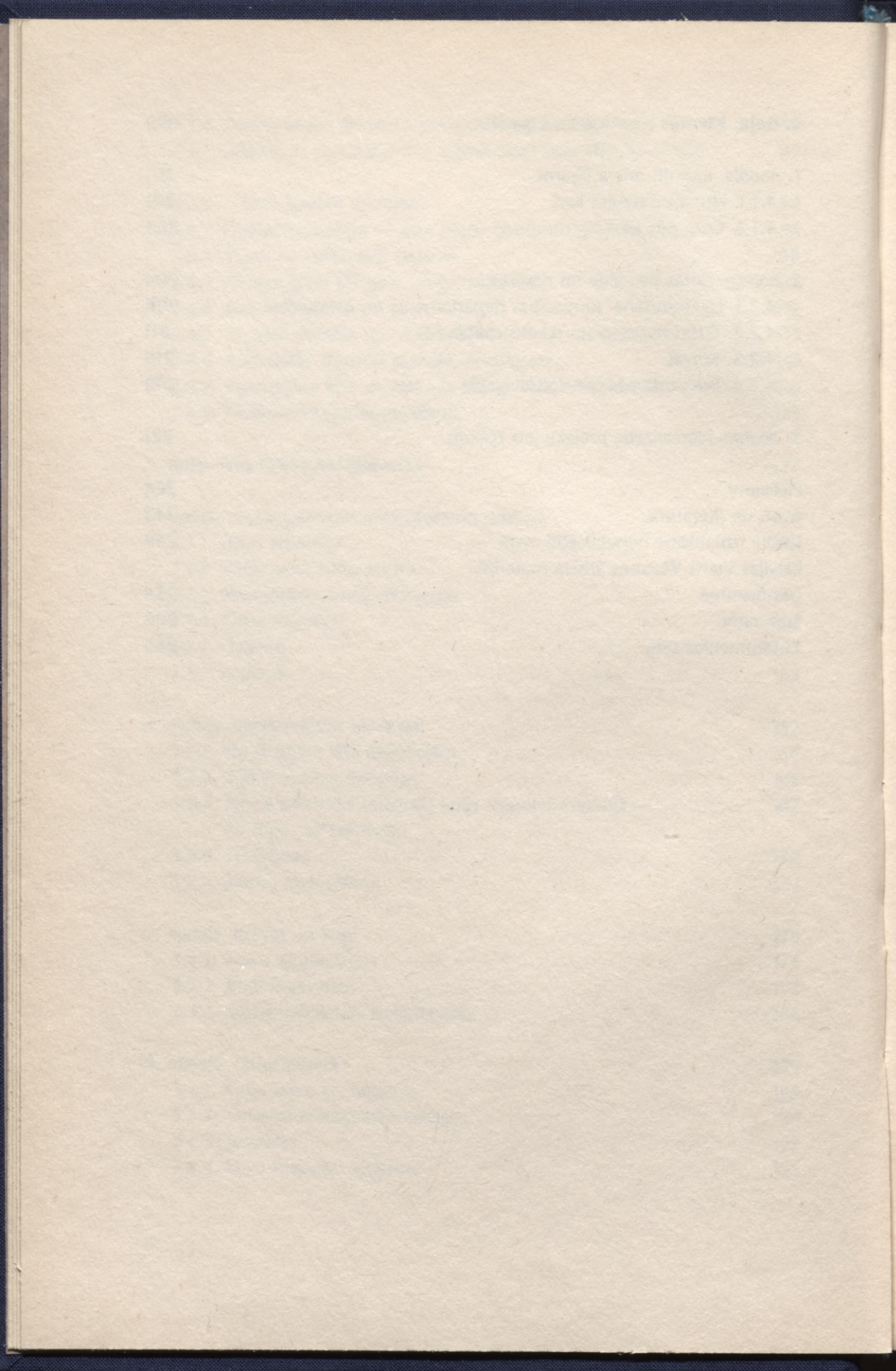


Saturs

| | |
|--|-----------|
| Autora priekšvārds | 11 |
| levads | 13 |
| 1. daļa. No lībiešiem līdz krieviem | 15 |
| 1. nodaļa. Viduslaiki | 17 |
| 1.1.1. ... <i>ad locum Rigae</i> ... jeb Rīga pirms Rīgas | 17 |
| 1.1.2. Rīga <i>ieiet Eiropā</i> ... | 20 |
| 1.1.3. Daugavgrīvas pirmsākumi | 24 |
| 1.1.4. Pilsētas otrais gadsimts | 27 |
| 1.1.5. Pirmie pulvera dūmi pār Rīgu | 28 |
| 2. nodaļa. Ordenis, poļi un zviedri (1500—1710) | 31 |
| 1.2.1. Livonijas karš, Reformācija un ordeņa sabrukums (1500—1561) | 31 |
| 1.2.2. Divdesmit patstāvības gadi (1561—1581) | 33 |
| 1.2.3. <i>Poļu laiki</i> (1581—1621) | 34 |
| 1.2.4. Zviedru pārvaldes gadi (1621—1710) | 38 |
| 1.2.5. Senākie dambji | 41 |
| 2. daļa. Mūsdienu ostas veidošanās | 45 |
| 1. nodaļa. Pilsētas un ostas pārvalde | 47 |
| 2.1.1. Rīgas kapitulācija. Pēteris I | 47 |
| 2.1.2. Rīga krievu pārvaldes pirmajā gadsimtā (1710—1800) | 48 |
| 2.1.3. Ostas pārvalde | 51 |
| 2. nodaļa. Ostas izbūves sākums | 57 |
| 2.2.1. Pirmie ostas padziļināšanas mēģinājumi | 57 |
| 2.2.2. Pulkvedis Veismans rok Daugavai jaunu gultni | 60 |
| 2.2.3. Rīgas osta Napoleona karaģājienu laikā (1781—1816) | 67 |
| 2.2.4. Rīgas Biržas komiteja | 69 |
| 2.2.5. Ostas izbūves komiteja un pirmais mols | 71 |
| 3. nodaļa. Ostas izbūves turpinājums | 77 |
| 2.3.1. Bagarēšana — neatliekama nepieciešamība! | 77 |
| 2.3.2. Balasta problēma | 80 |
| 2.3.3. Ledus un plūdi | 82 |

| | |
|--|------------|
| 2.3.4. Ūdenslīmeņa un meteoroloģiskie novērojumi | 86 |
| 2.3.5. Intensīvās hidrotehniskās būvniecības laiks (1870—1910) | 87 |
| 4. nodaļa. Ostas baseini un rajoni | 94 |
| 2.4.1. Pilsētas krastmala — osta piecu gadsimtu garumā | 94 |
| 2.4.2. Viena no lielākajām pasaulē... | 100 |
| 2.4.3. Daugavgrīva (17.gs.—20.gs. sākums) | 107 |
| 2.4.4. Jaunmīlgrāvis | 112 |
| 2.4.5. Andreja dambis un Muitas dārzs | 113 |
| 2.4.6. Andrejsala, Andreja pussala, Andrejosta... | 116 |
| 2.4.7. Āgenskalna līcis — vēstures piemineklis un liecinieks | 118 |
| 2.4.8. Divdesmito gadsimtu sākot | 123 |
| 3. daļa. Impērijas lielākā osta | 127 |
| 1. nodaļa. Ostas pārvalde un kuģošanas drošība | 129 |
| 3.1.1. Ostas pārvalde | 129 |
| 3.1.2. Rīgas ostas Loču amats | 133 |
| 3.1.3. Navigācijas zīmes un ugunis | 143 |
| 3.1.4. Ostas robežas | 152 |
| 3.1.5. Dziļumi | 153 |
| 3.1.6. Ledlauži | 155 |
| 2. nodaļa. Infrastruktūra un sakari | 159 |
| 3.2.1. No strūgām līdz dzelzceļam | 159 |
| 3.2.2. Tilti pār ostas ūdeņiem | 162 |
| 3.2.3. Pirmā elektriskā telegrāfa līnija Krievijas impērijā — no Rīgas uz Bolderāju | 167 |
| 3.2.4. Noliktavas | 170 |
| 3.2.5. Darbu finansēšana | 174 |
| 3. nodaļa. Kravas un kuģi | 176 |
| 3.3.1. Kravu apgrozījums | 176 |
| 3.3.2. Kuģi Rīgas ostā | 178 |
| 3.3.3. Mehanizācija un elektrifikācija | 186 |
| 4. nodaļa. Ostas pilsētā | 189 |
| 3.4.1. Kuģu būve un remonts | 189 |
| 3.4.2. Jūrnieku medicīniskā aprūpe | 191 |
| 3.4.3. Jūrskolas | 192 |
| 3.4.4. Upju tvaikoņu satiksme | 195 |

| | |
|--|-----|
| 4. daļa. Pirmās neatkarības gadi | 199 |
| 1. <i>nodaļa</i> . Kari un miera līgumi... | 201 |
| 4.1.1. Pirmais pasaules karš | 201 |
| 4.1.2. Osta pēc kara | 203 |
| 2. <i>nodaļa</i> . Ostas pārvalde un darbība | 206 |
| 4.2.1. Likumdošana. Jūrniecības departaments un ostas valde | 206 |
| 4.2.2. Ostas remonts un rekonstrukcija | 211 |
| 4.2.3. Kravas | 216 |
| 4.2.4. Brīvvalsts pēdējie desmit gadi | 218 |
| 3. <i>nodaļa</i> . Nerealizētie projekti jeb Epilogs | 221 |
| Pielikumi | 224 |
| Avoti un literatūra | 242 |
| Darbā izmantotie nepublicētie avoti — Latvijas Valsts Vēstures arhīva materiāli | 249 |
| Обобщение | 255 |
| Summary | 260 |
| Zusammenfassung | 265 |



AUTORA PRIEKŠVārds

Ja Rīgas vietā jau pirms pilsētas formālās dibināšanas nebūtu bijusi dabīga osta, tad Rīgas nebūtu! Tādēļ nepareizi ir uzskatīt ostas vēsturi par pilsētas vēsturei pakārtotu. Līdz 20.gs. sākumam pilsētas pastāvēšanas un attīstības noteicošais un izšķirošais faktors ir bijusi osta. Tā noteica pilsētas infrastruktūras, rūpniecības un visas saimnieciskās dzīves veidošanos, nevis otrādi. Ja ne osta, Rīga šodien būtu sīks ciemats, bet Latvijas galvaspilsēta būtu Jelgava, Cēsis vai, visticamāk, Ventspils. Rīga ir veidojusies kā ļaužu apmetne pie ostas, tādēļ pilsētas vēsture uzskatāma par ostas vēstures daļu.

Tā kā Rīga ir mūsu valsts centrs, teiktais lielā mērā attiecināms arī uz visas Latvijas vēsturi. Ar Rīgas ostu saistīts latviešu tautas spožums un posts. Spožums gan ticis gandrīz tikai ostai, tautai palicis posts. Bez šīs ostas ar tās reti izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli mūsu zeme nevienam svešiniekam nebūtu vajadzīga. Rīgā sadūrusies vācu dziņa uz austrumiem — *Drang nach Osten* — ar krievu tiekšanos uz rietumiem — *прорубить окно в Европу*. Rīgas osta bijusi durvis, pa kurām viens liels mūsu kaimiņš centies ielīst, bet otrs — izlauzties ārā. Šādas ekspansijas stimuls bijušas ekonomiskas intereses — tirdzniecība. Vēstures īstie veidotāji nav bijuši zinātnieki, karavadoņi vai priesteri, bet gan tirgotāji.

Rīga nekad nav kalpojusi Latvijai, toties apkārtējo novadu iedzīvotāji vienmēr ir bijuši spiesti kalpot Rīgai un tās kungiem, kas ir viens un tas pats. Tā vienmēr bijusi un arī šodien ir palikusi Latvijas pretmets gan pēc nacionālā sastāva, gan pēc iedzīvotāju koncentrācijas, gan arī pēc neproporcionāli augstās gandrīz vai visu saimnieciskās un sabiedriskās dzīves nozaru koncentrācijas tajā. Un šāds antagonisms vēsturiski izveidojies, pateicoties ostai.

Vēsture ir paradoksu pilna — abi lielie kaimiņi joprojām lepojas ar to, ka izbradājuši mūsu laukus. Rīgas ostu izveidojuši vācieši un krievi, pie tam divu gadsimtu garumā darījuši to kopīgiem spēkiem. Būvējuši viņi sev, un vietējie iedzīvotāji šajos abu lielo tautu centienos bijuši tikai nenozīmīgs blakusfaktors.

Darba gaitā sapratu, ka iecere pāris gadu laikā uzrakstīt puslīdz pilnīgu un vispusīgu Rīgas ostas vēsturi ir bijusi naiva un nepārdomāta. Arhīvos palikuši simti neskatītu lietu. Daži vēstures posmi tikai konspektīvi pārstāstīti, daudzi

nozīmīgi un arī interesanti fakti droši vien palikuši nepieminēti. Varbūt pareizāk būtu šo darbu nosaukt par *uzmetumiem ostas vēsturei*.

Lai novērstu neizbēgamo atmaskošānu, atzišos: neesmu profesionāls, atbilstošu izglītību baudījis vēsturnieks. Pēc universitātes diploma esmu ģeogrāfs, kurš iesēdies *ne savā laivā*. Tiesa, šajā svešajā laivā sēdu nu jau pārdesmit gadus, visu laiku apzinādamies, ka vēsturē esmu tikai autodidakts un lajs. Lai gan no vēstures neviens nekad neko nav mācījis un arī nemācīsies, tā man tomēr mīļa, varbūt tāpēc, ka tā līdzinās asa sižeta romānam. Pie tam ģeogrāfijas pētāmais priekšmets nekādus jaunus atklājumus vairs nesola, kamēr vēsturē *balto plankumu* vēl daudz.

Pārskatot grāmatas tapšanas gaitā savākto materiālu, izrādījās, ka tā lielākā un nozīmīgākā daļa attiecināma uz Krievijas impērijas laikiem. Šādu materiāla sadali noteikuši reālie vēsturiskie notikumi ostā un ap to. Rīgas ostu būvēja vācu inženieri, taču jēgu šai būvniecībai piešķīra ostas atrašanās Krievijas sastāvā. Vēl lielāka nozīme bija tam, ka austrumu impērijā Rīga tika iekļauta reizē ar jaunās — kapitālisma — ēras sākumu. Līdz ar to osta visbūtiskāk attīstījusies *cara laikos*. Ja gribam būt objektīvi, par šiem gadiem arī vairāk jārunā. Taču par šīs grāmatas objektivitāti (tāpat kā par citām labajām un sliktajām īpašībām) lai spriež lasītājs. Savu iespēju un izpratnes robežās esmu centies būt objektīvs gan pret vācu, gan krievu kungiem. Arī latviešu, kuru grāmatā aplūkotajā vēsturiskajā periodā gan bijis visai maz...

Rīgas osta vēstures griežos daudzējādā ziņā bijusi izcila: Baltijas vadošā osta pēc tajā pierakstīto kuģu skaita, osta ar Eiropā lielāko hidrotehnisko darbu apjomu, Krievijas lielākā eksportosta, pasaules lielākā koku eksporta osta... Visām šīm vēsturiskajām — pareizām vai pārspīlētām — atziņām šodien varam pievienot vēl vienu: pirmā osta Krievijas impērijā, otrā — Latvijas Republikā. Kādreiz nenozīmīgā pastarīte Ventspils apsteigusi Rīgu un pagaidām negatavojas atdot tai pirmo vietu. Taču vēsture joprojām bagātāka Rīgai.

Ja Rīga būtu spējusi atbrīvoties no biskapa un ordeņa uzkundzēšanās, tā varētu kļūt par jūras pilsētu-republiku līdzīgi Dženovai vai Venēcijai, kuru spēks balstījās uz veiksmīgi kontrolētu starpniecību tirdzniecībā starp Rietumeiropu un Austrumiem.

Vairākus gadsimtus Rīga bija osta uz jūras un upju kuģu ceļu robežas līdzīgi mūsdienu Roterdamai. Tehnisku, vēlāk arī politisku iemeslu dēļ šo priekšrocību tālāk attīstīt neizdevās.

IEVADS

Plašāku darbu par Rīgas ostu ir maz. No tiem divi vērtīgākie izdoti gadsimta sākumā: 1908.g. — Arnolda Pabsta grāmata par Rīgas ostu vācu valodā, kura tai pašā gadā pārtulkota krieviski; Pirmā pasaules kara priekšvakarā E. Mihaelis uzraksta principā līdzīgu darbu krievu valodā. Taču ne Pabsta, ne Mihaeļa grāmatas nav veltītas vēsturei — tie ir ostas apraksti ar atsevišķiem vēsturisko notikumu fragmentiem. Nākamā grāmata par Rīgas ostu nonāk pie lasītājiem tikai 1974.gadā. Tā ir J. Skoļa kopā ar līdzautoriem uzrakstītā *Rīgas jūras osta*, arī krievu valodā. Šī grāmata ir vienīgā, kuru varētu uzskatīt par īsu ostas vēsturi. Latviešu valodā plašāka darba par mūsu ostas vēsturi nav bijis līdz pat šim brīdim.

Vairāk nekā 150 gadu garumā ziņas par Rīgas ostu sniegusi Biržas komiteja. Tās lieltirgotāju vispirms vāciski, bet 20.gs. sākumā arī krieviski sastādītā atskaite *Rīgas tirdzniecības arhīvs* sniedz samērā detalizētu, lai gan ne vienmēr gluži objektīvu informāciju par notikumiem ostā. Diemžēl visas dažādās Biržas komitejas atskaites veido paprāvu bibliotēku, kuras izlasīšanai vien vajadzīgi ilgi mēneši.

Daži vērtīgi literatūras avoti Latvijā pagaidām nav pieejami, jo bibliotēku šaurības dēļ tie deponēti glabātuvēs. Lasīt Krišjāņa Valdemāra rakstus un grāmatas par jūrniecību joprojām jābrauc uz Maskavu.

Daudz informācijas satur Rīgā iznākušie laikraksti vācu, krievu un arī latviešu valodā. Dažkārt avīžu ziņa ir vienīgā kāda sena vai arī ne tik sena notikuma liecība, jo ne viss atspoguļots un atrodams arhīvu mapēs.

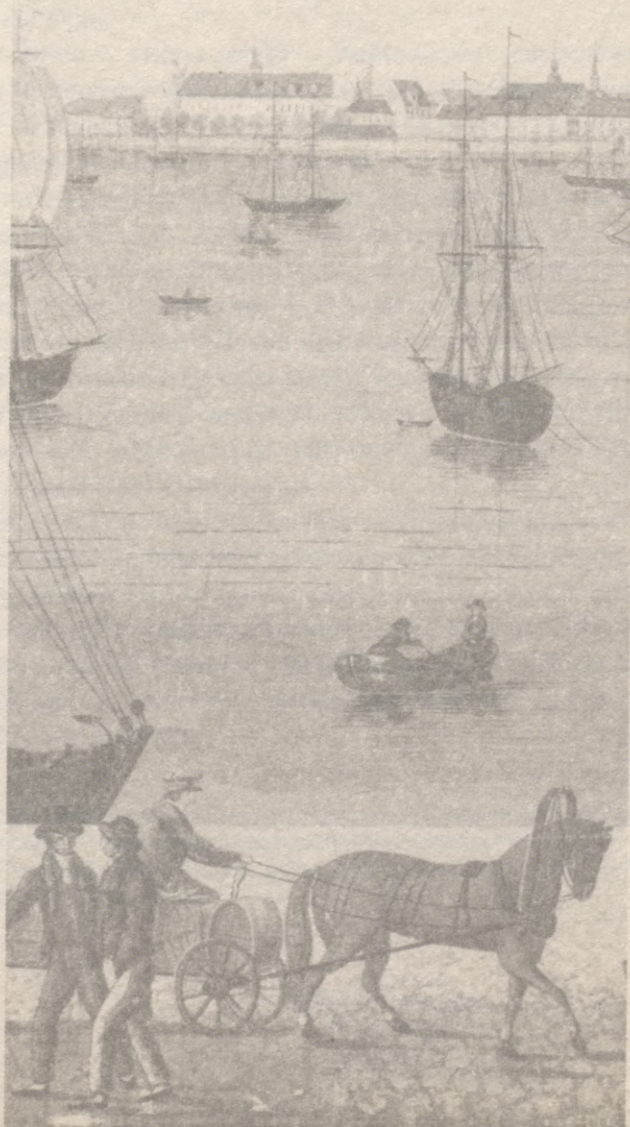
Nepublicēto izziņas avotu ir daudzkārt vairāk. Latvijas Valsts vēstures arhīva, kā arī Rīgas Vēstures un kuģniecības muzeja fondi glabā plašu informāciju par Rīgas ostas vēsturi. Kamēr tā nav pat aptuveni apzināta, nav lielas jēgas meklēt papildu ziņas Stokholmas, Pēterburgas vai citos ārzemju arhīvos, kur tās noteikti ir atrodamas, taču var dublēt pašu mājās pieejamās.

Ļoti smags bija latviskās terminoloģijas jautājums. Līdz pat 19.gs. beigām lielākā daļa nepublicēto avotu ir vācu, vēlāk krievu valodā. Tā kā dokumentos bieži ir runa par mūsu dienās vairs neesošām lietām un parādībām, valodnieki daudz palīdzēt nevarēja. Atliek cerēt, ka tagad, pēc grāmatas iznākšanas, viņi būs saudzīgi savās kritiskajās piezīmēs par dažiem oficiāli neatzītajiem autora

tulkojumiem. Lielas grūtības sagādāja vārds *osta*, ar kuru latviešu valodā (atšķirībā no krievu, angļu un, droši vien, arī citām valodām) jāapzīmē gan visa plašā Rīgas osta kopumā, gan neliels līcītis aiz dambja.

Grūta bija izvēle starp materiāla izklāsta hronoloģisko un teritoriālo principu, jo tam bija jānosaka grāmatas struktūra. Esmu izvēlējis teorētiski nebūt ne labāko risinājumu — kompromisu starp abiem principiem. Pārāk grūti un pat neiespējami šķiet pieturēties pie noteiktas teritorijas vai arī izklāstīt visu nepārtrauktā secībā, ja aprakstāma liela un mainīga platība daudzu gadsimtu garumā. Tas neizbēgami novestu pie daudziem atkātojumiem, no kuriem pilnīgi izvairīties nav izdevies arī tagad.

1.DAĻA
NO LĪBIEŠIEM
LĪDZ KRIEVIEM



LIBRARY
MONTREAL
MONTREAL

1. nodaļa

VIDUSLAIKI

1.1.1. ...*ad locum Rigae*... jeb Rīga pirms Rīgas

Apdzīvotas vietas pastāvēšana Rīgas vietā pirms eiropiskas pilsētas formālās dibināšanas 1201.g. bijusi dažādu tautību un politisko uzskatu vēsturnieku ilgstošas diskusijas objekts. Diskusijas gaitā dažādi tika tulkoti arī latīņu vārdi *ad locum Rigae*, kurus lietojis Livonijas Indriķis savā hronikā un kurus var saprast divējādi. [59]* Vieni *locum* skaidroja kā apdzīvotu vietu, kura pastāvējusi jau pirms vācu kolonizatoru ierašanās, citi norādīja, ka senais hronists ar to domājis vietu, kur vēlāk uzcēla Rīgu.

Tagad šo strīdu — vismaz Latvijā — varētu uzskatīt par noskaidrotu. Izšķirošie nopelni te nepieder valodniekiem, bet gan arheologiem, kuru atradumi apstiprinājuši, ka Rīgas vieta bijusi apdzīvota jau 12.gs. [34] Pierādījumus vēl agrākai pastāvīgai apmetnei atrast nav izdevies.

Par posmu starptautiskajā tirdzniecības ceļā starp Baltijas un Melno jūru Daugava izmantota jau 5.gs. Sevišķi dzīva kustība šeit bijusi no 9.gs., kad Eiropā sāka sirot vikingi. Pa Daugavu un Dņepru veda ceļš *no varjagiem uz grieķiem*. Pastāv uzskats, ka otrs šī ceļa atzars, kurš vedis uz Melno jūru pa Ņevu, cauri Ladogas ezeram un tālāk pa Volhovu, esot ievērojami jaunāks. [83]

Pie dzīvā tirdzniecības ceļa upes krastos veidojās apdzīvotas vietas. Daugavas lejtece tādas bija Salaspilī, Daugmalē, Ikšķilē un vēl citur augstāk pa straumi. Rīgas vietā tāda radās vēlāk — 12.gs. Tam varētu būt divējāds — gan ģeomorfoloģisks, gan ekonomisks izskaidrojums.

Daugavas lejteces — lejpus Doles salai — krastus veidoja upes transportētās smiltis. Ierobežotā apjomā šis process turpinājās līdz pat 20.gs., taču senāk tas bijis daudz aktīvāks. Šī t.s. aluviālo sanesu veidotā piejūras smilšu zemiene bija pakļauta spēcīgai un regulārai pavasara palu, jūras uzplūdu, kā arī vētras radīto viļņu un straumju iedarbībai. Rezultātā savu konfigurāciju bieži mainīja gan salas, gan upes zemie krasti. Mītnes šajā vietā bija zemes nobrukumu, ūdens un ledus apdraudētas.

* Atsauces uz publicētajiem avotiem norādītas kvadrātiņkāvēs atbilstoši sarakstam grāmatas beigās. Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja materiāliem piebilde RVKM.

Nepublicētie Latvijas Valsts Vēstures arhīva dokumenti norādīti kursīvā — fonda numurs — apraksta numurs — lietas numurs.

Daugavas lejtece tūlīt lejpus Rīgas vietai tolaik būs bijusi vismaz 3 km plata. *Locus Rigae* atradusies ievērojami tuvāk atklātajai jūrai nekā tagadējā Rīga, jo piejūras smiltājs vēlākajos gadsimtos paplašinājās. Šādu lejteces attīstību apstiprina arī dažādu gadu kartes un plāni.

Līdz ar to vieta nebija sevišķi piemērota apmetnes veidošanai. Pavasara ledus draudēja aiznest līdzī ēkas un cilvēkus. Ne velti senākā apmetne vēlākās Rīgas teritorijā bijusi uz *Mons Antiquus* jeb Senā kalna — ūdens neapdraudētā vietā. Tai pašā laikā jūras tuvumā atklātā vietā uzbūvētu ciematu apdraudētu arī sirotāji — toreiz mītnes bija prātīgi paslēpt no jūrasbraucēju acīm. Tādēļ senās apmetnes vispirms veidojās tālāk no grīvas, kur tās nebija redzamas pirātiem, bet dolomitā iegrauzušies upes krasti bija stabilāki.

Sanesto smilšu slānis laika gaitā kļuva biežāks un platāks, jūra attālinājās un krasti nedaudz stabilizējās. To veidošanā piedalījās arī Daugavas pietekas. Senā kalna pakājē izveidojās diezgan augsta un līdz ar to no ūdens pasargāta pussala, kura pamazām apauga krūmiem un kokiem. Tagad vieta jau bija puslīdz piemērota pastāvīgai jauzu apmetnei. Ir zināma hipotēze, ka senās Rīgas apkārtnē bijusi augstāk virs jūras līmeņa nekā šodien, bet vēlākos gadsimtos nedaudz iegrimumsi. [30]¹

Tomēr ļoti iespējams, ka Rīgas ciematu izveidošanās iemesli 12.gs. bija ekonomiskas dabas, jo šajā laikā daudzās Eiropas zemēs no naturālās saimniecības pārgāja uz tirgus attiecībām un radās nepieciešamība pēc jauniem tirgotāju atbalsta punktiem pēc iespējas tuvāk jūrai. [48]

Daugavas lejtece sākotnēji dzīvojuši kurši, bet no 11.gs. — lībieši jeb līvi. Gan kurši, gan līvi bijuši jūrasbraucēji, tādēļ savas apmetnes centušies veidot ūdens malā. Senie kurši sirojuši tālu, drosmē un arī nežēlībā sacensoties ar skandināvu vikingiem. Līviem tuvāka bijusi tirdzniecība, taču arī viņi apmeklējuši svešas zemes, vismaz Baltijas jūras krastos, ja ne tālāk.

Pie Rīgas — vai apmetnes vēlākās Rīgas vietā — bijusi laba osta. [34] Tā atradusies Daugavas pietekas Rīgas upes paplašinājumā nedaudz augšpus ietekai — Rīgas ezerā. Protams, vispirms te bijusi dabīga osta — dabas izveidota vieta, kur kuģi varējuši patverties no vēja, viļņiem, straumes un kustīgā ledus, izkraut vai iekraut preces un izsēdināt krastā pasažierus. Taču vēlāk cilvēki šo ērto dabīgo ostu papildinājuši un uzlabojuši. Arheologi kādreizējās Rīgas upes vietā atrakuši un izpētījuši 12.gs. pāļu atliekas, tie bijuši iedzīti rindā perpendikulāri kādreizējam krastam. Šie pāļi acīmredzot veidojuši pamatu toreizējo nelielo kuģu (kurus šodien dēvētu par laivām) piestātnei — *steķim* vai laipām. [30, 31]

Tātad Rīgas osta — ne tikai dabīga, bet arī jau ar mākslīgām būvēm papildināta — pastāv deviņus gadsimtus un 2001.g. tā ieies savas vēstures desmitajā gadu simtenī. Protams, nosaukt noteiktu ostas dibināšanas gadu nav iespējams, jo tāda nav un nevar būt — hroniku autori tur klāt nav bijuši!

¹ Šeit runa nav par t.s. kultūrslāņa veidošanos, kurš pakāpeniski apraka seno Rīgu zem gandrīz 10 m biezas nogulu kārtas.

Upe baroja ciema ļaudis. Klusus brīžos viņi nodarbojās ar zvejniecību, taču zveja nebija galvenais iztikas avots. Peļņu deva no jūras ienākušie kuģi vai pa straumi no augšas nobraukušās laivas. Ja upē parādījās sirotāji, labāk bija nelikt par sevi manīt. Tirgotāju kuģiem varēja pret atlīdzību piedāvāt loča pakalpojumus braucienā cauri tikai vietējiem ļaudīm zināmajiem sēkliem; loča darbs gan jau toreiz bija atbildīgs un bīstams, un atlīdzības vietā loci vēlāk varēja iemest atvarā... Ja kuģim gadījās uzbraukt sēklim, dabūt sūci vai piedzīvot citu kļūmi, ciema ļaudis kļuva par stāvokļa noteicējiem. Ja svešajiem tirgotājiem kravu nācās vest krastā, varēja iekasēt savu daļu par zemes izmantošanu. Protams, pie izdevības ciema ļaudis paņēma visu — nerakstītās *krasta tiesības*² bija spēkā arī toreiz...

Iespējams, ka ciemu iedzīvotāji nodarbojušies arī ar amatniecību. Amatnieku ražojumi ne vien apmierināja vietējās vajadzības, tos varēja arī vest pārdot vai piedāvāt garāmbraucējiem tirgotājiem. Taču jebkurā gadījumā amatnieku, tirgotāju, zvejnieku, loču un jūras laupītāju ciemati dzīvoja savu, patstāvīgu un pilnasinīgu dzīvi. Tie nebija izolēti no pasaules notikumiem, jo neatradās meža vidū, bet gan pie ūdens lielceļa. Arī paši vietējie ļaudis nesēdēja uz vietas — par pierādītiem var uzskatīt viņu braucienus 12.gs. uz Visbiju Gotlandē, kur bija izveidojies liels tirdzniecības centrs ar vācu tirgotāju piedalīšanos.

Eiropā notiekošās izmaiņas sākumā neapdraudēja Daugavas piekrastes ciematu patstāvību. No 12.gs. upes lejteci aizvien biežāk apmeklēja Polockas slāvu tirgotāji, kuri pirmie lūkojās pēc vietas *logam uz Eiropu*. Daugavas vidienē dzīvojošās ciltis jau maksāja meslus polockiešu ķņaziem. No jūras puses bez ieras-tajiem skandināvu buriniekiem sāka parādīties arī vācu kuģi.

Vācu valstiņās šajā laikā notiek strauja amatniecības attīstība, tādēļ jāmeklē jauni tirgi. Plašas iespējas sola neapgūtās austrumslāvu ķņazistes, uz kurām (un no kurām) viens no ceļiem ved pa Daugavu. Ciemats Daugavas lejteces labajā krastā kļūst par ērtu preču apmaiņas, respektīvi, tirdzniecības vietu. Jūrai piemērotie paprāvie skandināvu un vācu kuģi pa Daugavu daudz augstāk uzbraukt nevar, jo tur sākas upes krāčainais posms. Pa Daugavu atkuģojušās Polockas u.c. krievu ķņazistu tirgotāju laivas savukārt nav piemērotas tālākam braucienam jūrā. Tādējādi libiešu ostā starp jūru un upi notiek preču apmaiņa. Tā ir viena no pirmajām, ja ne pati pirmā tranzītosta tagadējās Latvijas teritorijā.

Preču apmaiņā ieinteresēto austrumu un rietumu tirgotāju ierašanās Daugavas grīvā ne vienmēr ir laikā saskaņota, un drīz rodas vajadzība pēc nolikta-vām un tirgoņu pārstāvjiem, kuri te atrastos pastāvīgi, respektīvi, dzīvotu. Dau-gavmalas ciemati kļūst par svešzemju tirgotāju atbalsta punktiem. [162] Jā-domā, ka tas uzlabo iedzīvotāju materiālo stāvokli, bet tai pašā laikā lieku reizi liecina svešzemniekiem par Daugavas lejteces apmetņu ļoti izdevīgo ekonomiski ģeogrāfisko statusu.

² Zemes īpašnieka tiesības uz piekrastē bojā gājušo vai izskaloto kuģi, tā kravu un ļau-dīm. [83]

1.1.2. Rīga ieiet Eiropā...

Dažu desmitu gadu laikā Daugavas krastos ierodas un darbojas trīs vācu bīskapi: Meinards, Bertolds un Alberts.

Meinards Daugavā pirmoreiz ie brauc 1184.g. vai gadu vēlāk un apmetas Ikšķilē, kur ar Polockas kņaza atļauju kristī vietējos libiešus jeb līvus un būvē nocietinātu baznīcu. Turpat viņš arī miris.

Bertolds ierodas Ikšķilē pēc Meinarda nāves. Vietējie viņu uzņem slikti, tādēļ Bertolds aizbrauc atpakaļ uz Vāciju, bet no turienes uz Romu, kur izprasa pāvesta atļauju krusta karam pret Daugavas līviem. Krusta kari toreiz populāri, un pāvesta atļauju Bertolds saņem. Savācis karotājus, viņš atgriežas, lai pats kristu no libieša Imauta rokas. Daži avoti uzskata Bertoldu par *īsto* Rīgas dibinātāju. [8]

Alberts 1202.g. dibinājis Zobenbrāļu jeb Kristus bruņinieku ordeni (vēlāko Livonijas ordeni), kas sagādāja milzumu nepatikšanu gan bīskapiem, gan Rīgas pilsētai. Uzskata, ka gadu agrāk viņš dibinājis Rīgas pilsētu. Līdz ar to 1201.g. kļuvis par oficiāli atzīto Rīgas dibināšanas gadu un bīskaps Alberts — par tās dibinātāju. Tagadējās Rīgas vietā jau pastāvošais libiešu ciems netiek ņemts vērā — jādodomā tāpēc, ka līviem, kuršiem un citām mūsu senajām ciltīm nebija savas rakstības un viņu sasniegumi palika vēstures avotos nefiksēti. Hronists Indriķis raksta: *Pirms bīskapa [Alberta] aizbraukšanas līvi viņam parādīja tās pilsētas vietu, ko arī sauc par Rīgu (...)*. [59]

Jānis Straubergs savukārt raksta: *...ir fakti, kas ļauj mums apgalvot, ka Rīga kā libiešu osta un apdzīvota vieta pastāvējusi jau priekš 1158.gada, pēc 1158.gada te vācu tirgotāji kā viesi nodibina savu faktoriju. Bertolds mēģina sagrābt šo faktoriju savās rokās, bet sastop nopietnu pretestību un krīt kaujā, tikai Albertam izdodas šo faktoriju, ostu un beidzot arī libiešu pilsētu dabūt zem savas virskundzības. Ar pilnīgu tiesību Rīgas pilsēta un viņas birģermeistari 16. un 17.g. simtenī varēja apgalvot, dibinoties uz vecu vecām tradīcijām, ka Rīgu dibinājuši vācu tirgotāji jau Meinharda laikā, un par Albertu kā Rīgas dibinātāju nekā nezināja, un ar tādām pat tiesībām mēs par Rīgas pamatu varam uzskatīt Indriķa hronikā minēto *libiešu ostu* (J.S. retinājums)*. [158]

Tas ir viens no vēstures tulkošanas variantiem jeb hipotēze par Rīgas dibināšanu, kas nešķiet sliktāka par citām. Taču, atzīstot bīskapu Albertu par Rīgas dibinātāju, iegūstam kādu neatsveramu priekšrocību: precīzi zināms pilsētas dibināšanas gads un līdz ar to arī lielāku vai mazāku jubileju reizes! Sevi cienošai pilsētai bez tā grūti iztikt. Tiesa, tas vienlaikus liecina par zināmu vēsturisku snobismu jeb dižciltības trūkumu, jo īsti vecās pilsētas, kā Roma, Parīze vai Londona, vairs lāgā neatceras savus dibināšanas gadus.

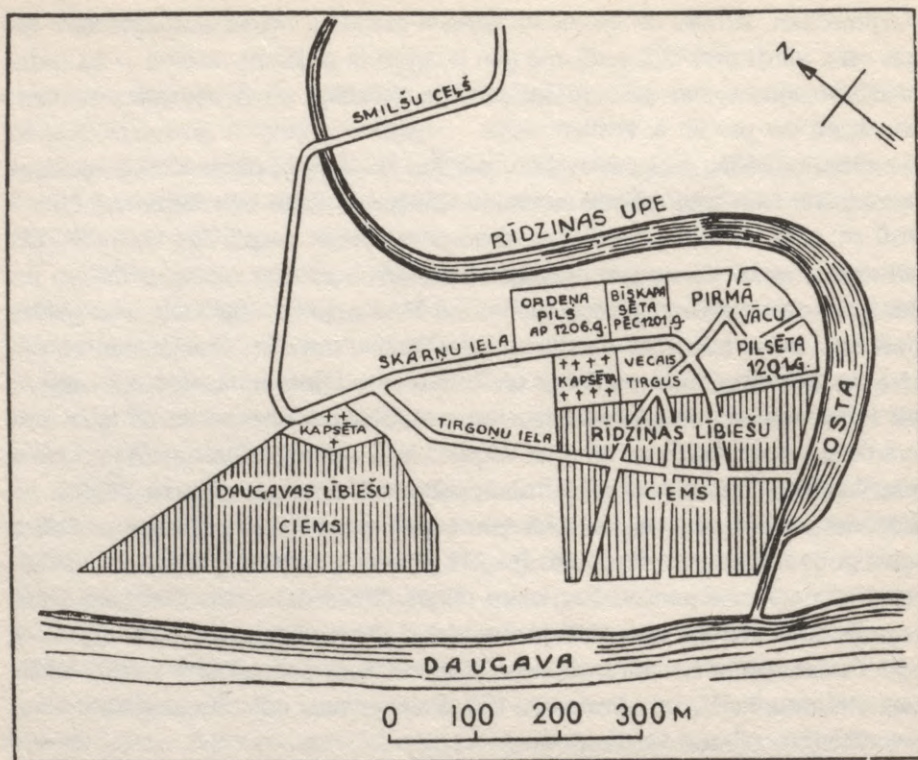
Vāciešiem viņu *dziņā uz austrumiem* vietējo pagānu pievēršana kristietībai ir tikai līdzeklis, nevis mērķis. Mērķis ir nostiprināšanās Baltijas jūras austrumu krastā, lai kontrolētu tirdzniecību ar slāvu valstīm, pie tam bez vietējo *faktoru*

starpniecības. Pirmais un galvenais atbalsta punkts šī mērķa sasniegšanai ir Rīgas osta. Vārds *osta* šajā gadījumā gan jāsaprot tā plašākajā nozīmē — kā tirdzniecības centrs ar tam piederošām zemēm. Vajadzīgs arī vietējo ļaužu atbalsts, ko vācieši cer panākt ar kristianizāciju.

Sākotnēji vācu osta pastāvēja turpat, kur lībiešu osta pirms 1201.g. — Rīgas upes grīvā. Mūs interesējošie notikumi risinājušies Rīgas (vai Rīdzenes) 800—900 m garā lejteces posmā, kas atradies tagadējās vecpilsētas teritorijā. Tās laika gaitā aizbērtās un par notekgrāvi pārvērstās atliekas nosegtas dēļiem un līdz ar to pazudušas no pilsētas plāna tikai 1733.g. [33], tādēļ kādreizējā gultne noteikta visai precīzi. Pēc mūsdienu orientieriem vadoties, tā ietecējusi vecpilsētā no ziemeļaustrumiem Torņa un Smilšu ielas krustojumā, šķērsojusi skvēru pie Filharmonijas un Kaļķu ielu, tecējusi zem Krievu drāmas teātra un tālāk zem kvartāliem starp Kalēju un Riharda Vāgnera ielu, šķērsojot Gleznotāju un Teātra ielu. No Teātra ielas vēsturiskā upe apmēram 250 m garā posmā plūdusi pa Rīdzenes ielu, lai Alberta laukumā taisnā leņķī pagrieztos uz Daugavu. Tālākā upes gultne atradusies dienvidos (t.i., 13.janvāra ielas pusē) Kalēju un Minsterejas ielu asīm — paralēli šīm ielām. Rīgas (Rīdzenes) ieteka Daugavā bijusi tagadējās Minsterejas ielas galā. Jāņem vērā, ka toreiz Daugavas krasts šajā vietā bijis vismaz 100 m tuvāk vecpilsētai. Tātad Rīdzenes gultne burta S veidā atkārtoja Meistaru, Kalēju un Minsterejas ielu, tikai nedaudz nobīdīta uz austrumiem, respektīvi, uz pilsētas kanāla pusi.

Aptuveni 400 m garajā posmā no Audēju līdz Pasta ielai upe bijusi ap 50 m plata. Šī platākā vieta dažkārt saukta par Rīgas ezeru. Iespējams, ka atsevišķu atvaru dziļums pārsniedzis piecus metrus, bet pie krasta upe diezīn vai bijusi dziļāka par metru. Upes platākajā vietā izveidojās Rīgas pirmā, senākā osta — lībiešu un citu senā ciemata iedzīvotāju kuģiem. 13.gs. sākumā, kad ap Rīgas pilsētu sāk celt aizsargmūri, upe kļūst par nocietinājumu sastāvdaļu. Rīgas osta tagad ir ārpus pilsētas, respektīvi, tās sienas.

13.gs. sākumā būvēti arī pirmie Rīgas upes krasta nostiprinājumi. Ļoti ticams, ka tie izmantoti kuģu un laivu pietauvošanai, taču galvenā nostiprinājumu loma būs bijusi jauno pilsētas mūru aizsardzība pret nobrukumiem un ieskalošānu upē. Nostiprināts tikai upītes labais krasts pilsētas pusē. Krastmala izbūvēta garā posmā no grīvas līdz Smilšu ielai un arheoloģiskajos izrakumos atsegta septiņās vietās. *Krastmala būvēta no zemē iedzītiem, ap 2 m gariem un 20—40 cm resniem ozolkoka pāļiem. Gatavojot pāļus, resnākie baļķi gareniski pārplēsti uz pusēm. Visiem pāļiem ar cirvi tikuši nosmailināti gali, bet miza nav noņemta. Krastmala veidota divējādi — vietām pāļi dzīti cieši blakus cits citam, vietām ar nelielām atstarpēm. Pēdējā gadījumā krasta pusē cieši aiz pāļu rindas liktas ozolkoka kārtis vai plēsti dēļi, tā veidojot vertikālu sienu. Šāda siena aizturēja krasta uzbēruma zemi no ieslīdēšanas upē pa pāļu spraugām. Pāļi upes gultnē iedzīti vietā, kurā ūdens dziļums bijis tikai ap 0,5—1 m. Krastmala aiz pāļiem bijusi paaugstināta par nepilnu metru virs upes vidējā ūdens līmeņa. [31]*



Senā libiešu osta atradusies Rīgas upes labajā krastā netālu no tās ietekas Daugavā, turpat kur ciemats. 13.gs. sākumā te veidojās vēl trīs ostas: secībā pa straumi uz augšu jaunās vācu apmetnes osta, bīskapa sētas osta un ordeņa pils osta. Kā redzam, ordeņbrāļu kuģiem bija jānokļūst visaugstāk, pie tam jātiek garām ne vienmēr draudzīgu kaimiņu teritorijai un kuģiem. Nedaudz vēlāk tas noveda pie visai nopietna militāra konflikta.

Par gandrīz kilometru garā Rīgas upes lejteces posma izmantošanu ostas vajadzībām liecina arī šeit atrastās trīs kuģu atliekas, no kurām pirmās atklātas jau 16.gs., bet abas pārējās 1938.g. Arheologi vienojušies, ka tās visas attiecināmas uz 13.gs.³

Jau 1211.g. bīskaps Alberts izsludina t.s. privilēģijas tirgotājiem. Ar tām, starp citu, tiek atceltas apkārtējo zemes īpašnieku *krasta tiesības* attiecībā uz Rīgas tirgotāju kuģiem. Lai gan šāda rīkojuma izpildīšana ir visai problemātiska, tomēr tas atzīmējams kā pirmais uz jūrniecības jautājumu sakārtošanu vērstais likumdošanas akts vēlākās Latvijas teritorijā.

Tūlīt pēc Rīgas formālās dibināšanas tajā sākās cīņa par varu. Atbilstoši tālaika paraduma tiesībām pirmais Rīgas feodālais senjors bija tās dibinātājs — bīskaps (1255.g. ieviesa Rīgas arhibīskapa titulu). Bīskapa varu visai drīz centās

³ Sīkāk par šiem kuģiem skat. 3.3.2. Kuģi Rīgas ostā.

ierobežot Rīgas tirgotāji, kurus tā traucēja. Tomēr nopietnākais pretendents uz kundzību Rīgā izrādījās ordenis. Bīskaps, gribēdams izveidot pastāvīgu, paklausīgu, uz vietas esošu militāru spēku, 1202.g. dibināja Zobenbrāļu ordeni. Diemžēl jaunā reliģiski militārā veidojuma teritoriālās, ekonomiskās un juridiskās prasības drīz kļuva bīstamas gan tā radītājam bīskapam, gan Rīgas pilsētai, tādēļ vēlāk cīņā pret ordeni bīskaps un pilsēta parasti bija vienoti.

1226.g. tika pasludināti Modenas Vilhelma lēmumi — dokuments, kurā vairāki punkti attiecās uz kuģniecību Daugavas grīvā. Modenas bīskaps Vilhelms ieradies Rīgā kā pāvesta legāts jeb pilnvarotais pārstāvis, lai izšķirtu samilzušos strīdus starp bīskapu, pilsētu un ordeni. Uz kuģniecību jeb Rīgas ostu attiecināmi noteikumi par to, ka nekāda saimnieciska darbība nedrīkst kavēt kuģu brīvu kustību, neatliekama kuģu remonta gadījumos atļauta koku ciršana svešā mežā, kas citādi aizliegta, un *krasta tiesības* tiek atceltas arī attiecībā uz Rīgas namnieku kuģiem.

13.gs. vispār bagāts ar notikumiem, kuri būtiski ietekmē ostu. Viens no tādiem ir Rīgas rātes parādīšanās uz vēstures skatuves, kas pēc dažu autoru domām noticis 1223.g. [161], bet pēc citu — 1226.g. [44]. Tā kā rāte pēc būtības ir *pilsētas pašpārvaldes institūcija*, tad no šī laika Rīgu varētu *likumīgi* dēvēt par pilsētu, jo nav zināms neviens likumdošanas akts, ar kuru Rīgai agrāk vai mūsu dienās būtu piešķirtas pilsētas tiesības. [161]

1228.—29.g. jaunā rāte noslēdz tirdzniecības līgumus ar Smoļensku un Polocku austrumos, kā arī Gotlandes pilsētu Visbiju rietumos. Līdz ar to Rīga pirmoreiz oficiāli kļūst par starptautiski atzītu tranzīta ostu. [48, 139]

1236.g. Zobenbrāļu ordeni gandrīz pilnīgi iznīcina lietuvieši t.s. Saules kaujā. Dzīvi palikušie bruņinieki pāriet jaundibinātajā Teitoņu (Vācu) ordeņa atzarā — Livonijas ordenī, kas uzskatāms par bīskapa Alberta 1202.g. dibinātā ordeņa funkciju (un diemžēl arī pretenziju) mantinieku.

Livonija izveidojas par ne visai draudzīgu un vāji vienotu feodālu valstiņu konfederāciju. Lielākā ir ordeņa valsts, kuras pakļautībā uz laiku nonāk arī Rīga.

1232.g. rakstos pirmoreiz minēts Rīgas pilsētvalsts karogs, diemžēl bez apraksta. Tas pacelts arī uz pilsētai respektīvi tās pilsoņiem piederošajiem kuģiem. 1270.g. dokumentā jau minēts, ka karogam ir taisnstūra forma ar ķīļveida izgriezumu vai arī trīsstūra forma un uz karoga — balts krusts. Iespējams, ka tā pamats bijis melns. Šāds karogs pastāvējis līdz 16.gs. [141]

13.gs. otrajā pusē rāte noslēdz tirdzniecības līgumus ar Zviedrijas, Norvēģijas, Dānijas un Francijas karaļiem un vairāku vācu valstiņu firstiem. Šo līgumu saturu atspoguļo zviedru karaļa Valdemāra 1271.g. *privilēģija*, kas paredz Rīgas namnieku brīvu uzturēšanos un tirdzniecību Zviedrijā bez muitas vai citiem nodokļiem; savukārt zviedri baudīs līdzīgas privilēģijas Rīgā. 1282.g. Rīga noslēdz šādus līgumus arī ar t.s. Hanzas pilsētām Lībeku un Visbiju un līdz ar to faktiski kļūst par vācu vadītās tirdzniecības pilsētu savienības — Hanzas — locekli. Pieaugot preču apgrozījumam, arvien skaidrāk izpaužas Rīgas tirdznie-

cības dalījums starp jūras jeb rietumu virzienu un kontinentālo jeb austrumu virzienu. Pieaug arī Rīgas loma tranzītā starp rietumiem un austrumiem.

Rīgas eksportā, vismaz naudas izteiksmē, pirmajā vietā ir vasks. Mazāka nozīme ir zvērādiņām, taču šīs divas galvenās preces dažos gados veido līdz 3/4 izvedamo kravu kopvērtības. Tās piegādā gandrīz tikai no austrumslāvu zemēm. Vasks Eiropā tiek izmantots galvenokārt sveču liešanai, nedaudz arī dokumentu zīmogošanai un dažām tehniskām vajadzībām. Visai īpatnēja šajā laikā ir vaska vieta tirdznieciskos darījumos — pateicoties tā nemainīgajai un augstajai vērtībai, kā arī spējai nebojāties pat nelabvēlīgos apstākļos, vasks tiek izmantots par ekvivalentu citu preču novērtēšanai daudz biežāk nekā nedrošā un vērtībā svārstīgā nauda. Tam līdzvērtīgs ir tikai sudrabs stieņos.

Zvērādas izmanto apģērba izgredzošanai. 13.gs. no Rīgas eksportē galvenokārt vāverādiņas, mazāk sermuļu un zebiekšu ādas. Pārējās, pagaidām ne visai nozīmīgās eksportpreces ir līni, kaņepāji, lopu tauki, kvieši un koka pelni. [121]

Uz Rīgu šajā laikā importē sāli, audumus, dzelzi, sudrabu un garšvielas. Iespējams, ka ievestas arī Eiropā jau diezgan populārās siļķes, taču drošu ziņu par to nav.

13.gs. preču pārvadājumi ar kuģiem starp Vidusjūru un Ziemeļjūru (un tālāk uz Baltijas jūru) jau ir samērā bieži. Tomēr daļa austrumzemju preču — pipari, kanēlis, arī zīds un porcelāns — tāpat kā agrāk tiek izkrauta no kuģiem Venēcijā, Pizā vai Dženovā, uz zirgu mugurām nesta pāri Alpiem un pa Reinu laivās vesta uz Ķelni, lai tur tiktu sadalīta pircējiem no Ziemeļeiropas, tai skaitā arī Rīgas. Tās bijušas tiešām dārgas preces.

Ap 1293.g. pieņemti t.s. *Rīgas pārstrādātie statūti*, kas kļūst par pilsētas tiesību pamatu ilgākam laikam. Statūtu pēdējā, 11.nodaļa — *Van sciprechte* — veltīta kuģniecības drošībai un jūras tiesībām. Nav paragrāfu, kas regulētu darbību tieši ostā. [107]

Konflikti starp ordeni un Rīgas pilsētu 1297.g. pāraug plašā bruņotā sadursmē. Faktiski tas ir 33 gadus ilgs karš. Sadursmes formālais iemesls ir saistīts ar ostu. Rīdzinieki uzbūvējuši pirmo tiltu pār Rīdzenes upi (aptuveni pa tagadējās Pasta ielas trasi); lai gan tilts ir paceļams, ordeņa mestrs paziņo, ka pilsētnieki tišām kavē tā kuģu kustību, jo ordeņa sēta (tagadējās Konventa sētas vietā) un upes pretējā krastā esošās noliktavas atradās pa straumi augstāk. (Ļoti iespējams, ka rīdzinieki tišām provocējuši ne visai lēnprātīgos ordeņa vīrus.) Pirmajās sadursmēs pilsētnieki nogalina ordeņa mestru un 60 brāļus. Ilgā cīņa tiek izšķirta ārpus Rīgas — Daugavas grīvā.

1.1.3. Daugavgrīvas pirmsākumi

Daugavas ieteka jūrā šodien atrodas piecus kilometrus uz dienvidrietumiem no vietas, kur tā atradās 13.gs. sākumā. Daugavgrīvas — gan cietokšņi, gan pie tiem esošās apdzīvotās vietas — bijušas divas: labā un kreisā krasta

Daugavgrīvas, kā tās nosacīti varētu saukt, pastāvējušas dažādos laikos, taču abām bijusi nozīmīga loma Rīgas pilsētas un ostas vēsturē.

Līdz 18.gs. vidum Lielupe bija Daugavas pieteka bez tiešas izejas uz jūru. Līdz ar to Daugavgrīvas pārvaldītājs varēja kontrolēt arī tirdzniecības sakarus ar lielāko daļu Zemgales, jo satiksmei tika izmantoti Lielupes ūdeņi.

Tāpat viņš [bīskaps Alberts] pie Daugavas ietekas uzcēla cisterciešu⁴ klosteri, kuru nosauca par Daugavgrīvu⁵ jeb Svētā Nikolaja⁶ kalnu. Šim klosterim viņš par abatu iesvētīja savu līdzgaitnieku evaņģēlija sludināšanā — Turaidas brāli Teoderihu. [59]

Brāļa Teoderiha biogrāfija ir visai raiba. Turaidas līvu gandrīz ziedots pagānu dieviem, viņš 1195.g. brauc pie pāvesta pēc bullas jeb atļaujas uzsākt krusta karu pret pagāniem Baltijā, pie viena palūdzot apkraut lāstiem visus, kas iedrošināsies braukt uz Zemgales ostu — Rīgas konkurenti. 1203.g. Teoderihs atkal dodas pie pāvesta, šoreiz kopā ar Turaidas līvu valdnieku Kaupo. Mūža nogalē viņš ir bīskaps Igaunijā un krīt kaujā ar dāņiem 1219.g. Bīskaps Alberts ieceļ brāli Teoderihu par Daugavgrīvas klostera abatu 1202.g., kad klostera vēl nemaz nav. Tā būvi sāk ap 1205.g. un pabeidz pēc trīs gadiem. Sākotnēji klosterim ir dažas ar zemes valni un baļķu sētu aizsargātas koka ēkas. Vēlāk celtni atjaunošanai izmanto arī akmeņus un izrok aizsarggrāvi.

Daugavgrīva (vāc. *Dünamünde*) pieredz vairākus vietējo cilšu uzbrukumus Rīgai, piemēram, 1210.g. daudzo kuršu kuģu desantu, taču klosteri tie tieši neskar. 1215.g. grīvu ar koka grodos sabērtiem akmeņiem aizsprosto sāmsalieši. [99]

Cistercieši pasludina apkārtējās zemes abos upes grīvas krastos par klostera īpašumu. Pret to iebilst gan kristīgie rīdzinieki, gan nekristītie zemgaļi. Ar pilsētniekiem mūki izlīgst, taču zemgaļi pieaicina palīgā kuršus un kādā 1228.g. augusta naktī kuģos uzbrūk klosterim, apkauj mūkus un tiem palīgā atnākušos apkārtnes kristītos lībiešus, bet Daugavgrīvas ēkas nodedzina. 1230.g. tās tiek atjaunotas, tagad jau no mūra.

Nocietinātais klosteris kļūst par svarīgu politiskās dzīves centru, kur tiek plānoti jauni pasākumi apkārtējo zemju tālākai kolonizēšanai. Tas darbojas neatkarīgi no Rīgas, klostera vācu viesi līdz pilsētai visbiežāk nemaz neaizbrauc. Tātad jau šajā laikā pie Daugavgrīvas bijis pietiekoši drošs patvērumus viesu kuģiem — kāds līcītis vai dziļāka aizsarggrāvja daļa. Jāņem gan vērā, ka Daugavas senā, pret ziemeļiem pavērstā grīva bijusi labāk aizsargāta pret valdošajiem rietumu vējiem nekā tagadējā. 13.gs. sākumā klostera brāļu saimnieciskās darbības rezultātā sāk veidoties šodienas Ķīsezeru ar Daugavu savienojošā

⁴ Cisterciešu ordenis radies Francijā 12.gs. pirmajā pusē un savu nosaukumu ieguvis no centrālā klostera atrašanās vietas. Tā statūti prasīja askētismu un fizisku darbu, neparedzēja mūku nodarbošanos ar zinātni, bet veicināja saimniecisku darbību.

⁵ Daugavgrīva hronikas latīņu oriģinālā: *Dunemunde*.

⁶ Svēto Nikolaju uzskatīja par jūrasbraucēju aizbildni.

Mīlgrāvja atteka: ūdensdzirnavu darbināšanai vajadzīgs tekošs ūdens, un mūki izrok dzirnavu grāvi (vāc. *Mühlgraben*).

Sākoties pilsētas militārajam konfliktam ar ordeni jeb trīsdesmit trīs gadu karam, abas naidīgās puses apzinās stratēģiskās priekšrocības, kādas iegūst Daugavas grīvas pārvaldītājs. Daugavgrīvas klostercietokšņa vadība saņem kārdinošus piedāvājumus gan no Rīgas, gan ordeņa. Sākumā šķiet, ka Daugavgrīvu pārdos rīdziniekiem, taču cistercieši ir viltīgi un piesienas tobrīd stiprākajam. 1305.g. Livonijas ordenis nopērk Daugavgrīvu ar zemi, ļaudīm un tiesībām — rakstītām un nerakstītām — par 4000 Ņelnes markām, kas atbilst 935 kilogramiem sudraba. [99]

Tagad ceļu no jūras uz Rīgu pārvalda pilsētas niknākais ienaidnieks. Ordenis pārbūvē klosteri par nocietinātu pili, īstu cietoksni. Plānā tas ir taisnstūris ar torņiem trīs stūros un lielu iekšējo pagalmu. Daugavgrīvas komturs⁷ kontrolē katru garāmbraucošo kuģi un rīkojas ar to un kravu pēc saviem ieskatiem. Dažkārt viņš pavēl aizsprostot Daugavu ar baļķiem un ķēdēm augšpus tās pietekas Lielupes, tā atgriežot Rīgu ne tikai no jūras, bet arī no Kurzemes un Zemgales ūdensceļiem. Peldošais aizsprosts tiek novilkts pāri upei aptuveni starp šodienas Vecmīlgrāvi un Hapaka grāvja ieteku Daugavā. Šķēršļa gals kreisajā krastā nostiprināts nocietinātā blokmājā.⁸ [67] Ordenis izmanto ostu pie Daugavgrīvas cietokšņa dažādu preču izvešanai un ievēšanai, tā ignorējot Rīgas tirgotāju monopoltiesības. Daugavgrīva eksportē kokmateriālus, labību un pat gaļu.

Cīņā par tirdzniecības pilsētu uzvar tas, kurš kontrolē ostu. 1330.g. Rīga kapitulē un kļūst par Livonijas ordeņa pārvaldītu pilsētu. Vairs nepastāvot pretrunām starp aizjūras kuģniecību un ordeņa interesēm, Daugavgrīva iegūst miermīlīgākus vaibstus. 14.gs. vidū pils austrumu pusē, vēlākā Vecbaznīcas ciema vietā, uzceļ koka baznīcu, ap kuru savas mājas būvē amatnieki un sīktirgotāji. Gadsimta beigās ciematā jau ir ap 500 iedzīvotāju — tikpat, cik to laiku nelielā pilsētā.

1483.g. rīdzinieki beidzot panāk pusotru gadsimtu gaidīto revanšu: viņi ieņem un noārda pili, gan atstājot vienu no torņiem par orientieri kuģiem jūrā. Tomēr pilsētnieku militārie panākumi nav visai ilgstoši — pēc diviem gadiem ordenis Daugavgrīvu atgūst. 1495.g. ordeņa mestrs Valters fon Pletenbergs liek pili atjaunot, pie viena to modernizējot atbilstoši jaunajam — artilērijas laikmetam.

Livonijas ordeņa valsts sabrūk 1560.g. Ordeņa karavīru pamesto Daugavgrīvu ieņem poļu karaspēks. Daugavas grīvā sākušies poļu laiki. Taču rīdzinieki, atbrīvojušies no ordeņa varas, grib saglabāt savu brīvību un poļus pilsētā neielaiž. Rezultātā atkal, šoreiz uz 20 gadiem, izveidojas nepatīkamais stāvoklis, kad ceļu no jūras uz Rīgu kontrolē pilsētai naidīgi spēki.

⁷ Komturs — ordeņa brālis, kas pārvalda kādu ordeņa pili vai citu īpašumu (no latīņu *commandator* — komandants).

⁸ Blokmāja (vāc. *Blockhaus*) — no šāviņiem aizsargāta nocietināta militāra būve.

1562.g. tiek izveidota Kurzemes hercogiste (precīzāk: Kurzemes un Zemgales hercogiste). Tā ir Polijas vasaļvalsts — pusneatkarīga valsts ar tiesībām slēgt starptautiskus līgumus un akreditēt savus sūtņus ārzemēs. Sākumā hercogistei pieder arī zemes strēmele starp jūru un Lielupi, tātad toreiz — Daugavas grīvas kreisais krasts. Neilgi Kurzemes hercogistes robežās ir arī Bolderājas miests, taču visai drīz poļi šos stratēģiski ļoti svarīgos zemes gabaliņus savai vasaļvalstij atsavina. Jau ap 1562.g. poļi Daugavas grīvas kreisajā krastā būvē savu blokmāju. [67]

1.1.4. Pilsētas otrais gadsimts

14.gs. vācu pilsēta Rīga sagaida, karojot ar Livonijas ordeni. Ar 1305.g., kad ordenis sagrābj Daugavas grīvas kontroli un bieži arī bloķē to, sākas aizjūras tirdzniecības panīkums. Hanzas savienība savai loceklei šajā situācijā nespēj vai arī negrib palīdzēt.

1330.g. karu zaudējusi Rīga kļūst par ordeņa pārvaldītu pilsētu. Rīdzinieki, kādreiz nopostījuši ordeņbrāļu pili, tagad spiesti celt jaunu, pie tam bez tiesībām norobežot pilsētas teritoriju no tās ar mūri. Jaunā pils tiek būvēta tur, kur tā atrodas arī tagad, — Daugavmalā starp ostu un jūru, vietā, kas stratēģiski uzskatāma par ļoti izdevīgu. Aizjūras tirdzniecība atjaunojas, taču Rīgas tirgotājiem jādalās peļņā ar ordeņa mestru un brāļiem. Rīdzinieki turpina pretoties ordenim — sākumā slepeni, bet vēlāk aizvien atklātākās formās.

Mēģinādams izlīgt ar Rīgas tirgotājiem, ordeņa mestrs piešķir Rīgai t.s. *izkrautņu spaida* privilēģiju. Tas nozīmēja, ka viesiem obligāti jāizkrauj savas preces vietējā tirgū. Ja pēc noteikta laika tās nav pārdotas, tās nopērk Rīgas tirgotāji — par viņu pašu noteiktu cenu! Šādus noteikumus Rīga ieviesusi pēc Hanzas pilsētu parauga. Tā kā ordeņbrāļi paši tirgojas, jaunievedums nāk par labu arī viņiem.

1348.g. rakstos pirmoreiz minēta Lastādija, sena apdzīvota vieta ārpus pilsētas mūriem, kur piestāja no slāvu zemēm pa straumi uz leju nobraukušās laivas un strūgas. Pirmās preču noliktavas un dzīvojamās mājas būs atradušās Daugavmalā pretim tagadējam Centrāltirgum. Tur bijusi virvju vīšanas darbnīca, vēlāk arī kuģu būvētava.

14.gs. Hanzas savienības varenība nostiprinās. Tā kļūst ne vien par nozīmīgu saimniecisku, bet arī militāru un politisku spēku visā Ziemeļeiropā. Sevišķi tas jūtams pēc 1370.g. Štrālzungdē noslēgtā miera līguma ar trīsgadu karā uzvarēto Dāniju, kurai jāaņemas netraucēt kuģu kustību starp Ziemeļjūru un Baltijas jūru un neiekasēt no tiem nodevas. (1429.g. Dānija atkal ievēdīs Zunda muitu, kas pastāvēs līdz 1857.g.) Baltijas jūru tagad bieži dēvē par *Hanzas ezeru*. Tomēr jau šajos Hanzas ziedu laikos Rīga no savienības sāk atsvešināties. Var jau būt, ka rīdzinieki atceras Hanzas pilsētu nevēlēšanos palīdzēt 33 gadus ilgajā karā ar Livonijas ordeni, taču ekonomikā emocijām ir necīga loma, un drīzāk Rīga,

Rēvele (Tallina), Tērbata un citas Hanzā ietilpstošās Livonijas pilsētas sāk saprast, ka to intereses ne vienmēr sakrīt ar Vācijas pilsētu interesēm. [48]

1354.g. izveidota Lielā ģilde, kurā apvienojās Rīgas tirgotāji. Oficiāli to gan sauca par Marijas ģildi savas patroneses Sv. Marijas vārdā, un par *lielo* to iesauca tādēļ, ka ģildes ēka bija lielāka nekā amatnieku apvienībai Sv. Jāņa (Johanna) ģildei, kuru it kā šī paša iemesla dēļ sāka dēvēt par *mazo* (pirmo reizi rakstos minēta 1352.g.). Faktiski šiem apzīmējumiem gan bijusi dziļāka jēga un Lielā — tirgotāju — ģilde bijusi daudz ietekmīgāka par Mazo — amatnieku. Rīgas latvieši un lībieši zaudēja savu līdztiesību ar vācu tautības pilsoņiem, jo viņus šajās ģildēs neuzņēma.

14.gs. Rīgas galvenā osta joprojām atrodas Rīgas upes jeb Rīdzenes paplašinājumā — Rīgas ezerā. Krastu nostiprinājumus — šķeltu vai apaļu ozola pāļu sienu — vairāk vai mazāk regulāri atjauno. Tā kā katru nākošo pāļu rindu dzen iepriekšējai upes pusē, upe pamazām sašaurinās. Nostiprinājumi joprojām tiek ierīkoti gan kuģu pietauvošanai, gan krasta aizsardzībai pret izskalošanu. Iespējams, ka dažreiz pāļu rinda dzīta vietā, kur dziļums ir pietiekams lielāku kuģu pietāšanai, t.i., zināmā attālumā no krasta, upes daļu starp pāļiem un krastu vēlāk aizberot ar smiltīm vai sadzīves atkritumiem — tolaik atkritumu galvenā izgāztuve bija upe. Tā tika iegūtas jaunas zemes platības, kurām pilsētas valņu ierobežotajā šaurajā teritorijā bija liela vērtība.

Nav nekādu ziņu, ka 14.gs., tāpat kā nākamajā, būtu mēģināts padziļināt gultni. Rīdzenes dziļums šajā laikā pie krasta, respektīvi, pie krasta nostiprinājuma, nebūs pārsniedzis 1,5 m, bet upes vidū — 2—2,5 m. Gadsimta beigu lielajiem buriniekiem ar pilnu kravu šāds dziļums jau varēja izrādīties nepietiekams, un tiem nācās palikt Daugavā. Arī Rīdzenes ostas ieeja un pati osta — bez iespējas kuģiem apgriezties — kļuva par šauru.

14.gs. caur Rīgas ostu joprojām eksportē galvenokārt dārgas un samērā vieglas kravas: vasku un zvērādas. Pieprasījums pēc ādiņām Eiropā aug, jo apģērba izgreznošanai izmantoto ādiņu vērtība un skaits ir tā nēsātāja sabiedriskā stāvokļa rādītājs. Ievedamo preču saraksts ir garāks, tajā bez sāls, audumiem, silķēm, metāliem un to izstrādājumiem ir arī luksuspieces, piemēram, vīns, alus, stikls un papīrs.

1.1.5. Pirmie pulvera dūmi pār Rīgu

15.gs. pilsētai sākās mierīgi. 1416.g. rakstu avots pirmoreiz piemin *Compagnie der Schwarzen Haupter* — Rīgas rāte apstiprinājusi Melngalvju biedrības statūtus jeb *šrāgu*. Šī neprecēto tirgotāju organizācija bija izveidojusies jau 13.gs. beigās. Sākumā tās patrons bija Sv. Juris (Georgs), kuru tagad oficiāli nomainīja pret moru izcelsmes Sv. Maurīciju. Patrona melnādainās galvas atveidojums kļuva par organizācijas simbolu un nosaukuma daļu.

Aizvadītajā karā starp Rīgu un ordeni melngalvji bijuši pilsētas pusē. Cieši kontakti viņiem bija ar Lielo ģildi, pirmos gadsimtus — arī kopīgs nams. Sākumā melngalvji draudzējušies arī ar Mazo — amatnieku ģildi, taču pēc vēlāk pieņemtajiem jaunajiem statūtiem viņu viesis vairs nevarēja būt zemākas kārtas pārstāvis — algota darba darītājs. Izņēmuma kārtā kā viesus Melngalvju namā drīkstējuši ievest tikai divu algotu profesiju pārstāvjus: zeltkaļu zeļļus un... kuģu kapteiņus.

Gadsimta vidū savus pirmos statūtus saņem arī divi svarīgi ar ostu saistīti latviešu palīgamati: liģeri un štaueri. Liģeri⁹ pieņem, mēra un uzglabā labību, pelnus u.c. beramas preces. Štaueru vārds arī mūsdienās neprasa komentārus — tie ir kuģu krāvēji, kuri jau toreiz bija apvienojušies brālībās.

1452.g. rudenī rāte un abu ģilžu pārstāvji paraksta t.s. Salaspils līgumu, kas nosaka pilsētas pakļaušanos diviem feodālajiem senjoriem — ordenim un arhibīskapam. Taču šī divvaldība pastāv tikai gadsimta ceturksni, jo 1479.g. varu sagrābj ordenis, kas kļūst par vienīgo un nesaudzīgo Rīgas valdnieku, un pilsētnieki kārtējo reizi meklē iespēju no tā atbrīvoties.

1481.g. decembrī starp ordeni un rīdziniekiem notiek pilsētas vēsturē pirmā artilērijas apšaušana. Ļoti iespējams, ka katrā karojošajā pusē bijis tikai pa vienam lielgabalam, taču tas lietas būtību nemaina. Pēc apmaiņas šāvieniem seko tuvciņa atklātā laukā: ordeņbrāļiem pretim stājas rīdzinieku jātnieki ar melngalvjiem priekšgalā un ordenis cieš smagu sakāvi.

Pulvera šaujamooci, kas Eiropā pirmoreiz lietoti 1280.g. Spānijā, 15.gs. nogalē tiek lietoti jau samērā plaši. [83] Kā Livonijas ordenis, tā Rīgas rāte sekojuši tehnikas progresam. Bieži sadursmes notiek Daugavas grīvā, jo turienes nocietinātā pils joprojām pieder ordenim, kas kontrolē un arī traucē kuģu kustību. Lai neļautu ordeņbrāļiem izlaupīt savus buriniekus, rīdzinieki tos eskortē apbruņotās laivās; savstarpēja apšaudīšanās ir parasta lieta. [67] 1484.g. 22.martā netālu no toreizējās Daugavgrīvas notiek kauja, kurā piedalās rīdzinieki, melngalvji un arhibīskapa vasaļi. Arī šoreiz ordenis cieš smagus zaudējumus un ir tuvu bojāejai. Rīgas ordeņa pils komturs noslikst, mēģinot aizdedzināt ledū iesalušos rīdzinieku kuģus, kuri kaujas lauka tuvumā aiz kādas no salām acīmredzot ziemojuši. Tā ir pirmā informācija par kuģu ziemošanu ārpus Rīdzienes. Pēc dažu nedēļu aplenkuma rīdziniekiem padodas arī bada nomocītais Rīgas pils garnizons un rīdzinieki pili noposta. Taču pēc dažiem gadiem Daugavas grīva atkal nonāk ordeņa kontrolē.

Katastrofa rīdziniekiem ir 1491.g. kauja pie Ādažiem. Uzvarējušais ordenis diktē savus noteikumus un atņem rīdziniekiem daudzas izkarotās privilēģijas. Pilsētai atkal jāatjauno arī Rīgas pils. [158]

15.gs. raksturo Nīderlandes tirgotāju ekspansija Baltijas jūrā. 1423.g. Hanzas

⁹ J.Straubergs uzskata, ka liģeru nosaukums cēlies no izkropļota vācu *der Lagerherr* — noliktavu kungs — un norāda uz cieņu, kāda šim amatam izrādīta. [50]

pieņemtais lēmums aizliedz holandiešiem tirgoties Livonijā, taču tas tiek ignorēts un Rīgu apmeklējušo Nīderlandes kuģu skaits ar katru gadu palielinās. [121]

1492.g. 12.oktobrī Kristofors Kolumbs uzzēģelē Sansalvadoru. Amerikas atklāšanas ietekme jūtama visā Eiropā, tā būtiski iespaido arī Rīgas tirdzniecību un ostas tālāko vēsturi. Drīzumā izirst Hanzas savienība un veidojas jaunas kuģniecības valstis. Būtiski mainās kravu pārvadājumu trases un līdz ar to arī daudzu ostu nozīme. Amerikas atklāšanu pieņemts uzskatīt par viduslaiku beigām un jauno laiku sākumu.

1458.g. Rīgas eksportā joprojām dominē senās tradicionālās preces — vasks (vairāk nekā 47% eksporta kopējās vērtības), zvēradas (32%), lini un kaņepāji (17,6%). [48] Tā saucamās meža preces — sveķi, darva un pelni veido tikai niecīgu daļu izvedamo preču vērtības. Nelielos vairumos eksportē arī kokmateriālus, galvenokārt ozola klučus un mucu dēļišus. Labību izved vienīgi atsevišķos gados, jo parasti tās pietiek tikai vietējam patēriņam un tad eksportu aizliedz. Nedaudz izvesti arī atsevišķi lopkopības produkti: sviests, kausēti tauki un liellopu ādas.

Rīgas importa preču saraksts 15.gs. būtiski nav mainījies: sāls (no Biskajas līča), siļķes, audumi, metāli (t.sk. sudrabs), metāla izstrādājumi, stikls, papīrs, vīns, vācu alus un t.s. koloniālpreces — Indijas u.c. austrumzemju garšvielas un žāvētie augļi. [48]

15.gs. Rīgas osta jau pārvietojusies uz Daugavu, atstājot Rīdzeni laivu pietātnēm, mazāko kuģu ziemošanai un arī kuģu novietošanai militāru konfliktu gadījumos. Izrakumos atklātie 15.gs. Rīdzenes krastu nostiprinājumi acīmredzot kalpojuši galvenokārt krasta aizsardzībai pret izskalošanu un nobrukšanu.

2. nodaļa

ORDENIS, POĻI UN ZVIEDRI (1500—1710)

1.2.1. Livonijas karš, Reformācija un ordeņa sabrukums (1500—1561)

Pili Daugavmalā Rīgā rīdzinieki ceļ gausi un negribīgi, taču 1515.g. tā ir gatava. Vēlāk pārbūvēta, tā principā ir mūsdienu Rīgas pils.

Rīdzenes upītes grīva tagad kļuvusi par mazo kuģu — liellaivu, strūgu un laivu — piestātni. Rīgas istā osta pārvietojusies uz Daugavas krastmalu — tur tā paliks līdz 1944.g.

Zvērādu un vaska eksports zaudējis savu nozīmi. Sācies masveida kravu laikmets. Amerikas atklāšanas izraisīto lielo saimniecisko pārmaiņu rezultātā sākas nepieredzēts pieprasījums pēc vairākām precēm. Aug arī šo preču cenas. Labības cena dubultojas — tas veicina ievērojamu eksporta pieaugumu. Palielinoties Rīgas tirgotāju pieprasījumam pēc labības, palielinās tās pievedumi pa Daugavu.

Tas pats attiecas uz kokmateriālu piegādi Rīgas ostai. Rietumeiropā vērojams kuģubūves bums, un no Rīgas eksportē gandrīz visu tam nepieciešamo. Pirmām kārtām, tie ir dažādi kokmateriāli, t.sk. masti un citi apaļkoki burinieku takelāžai. Lini vajadzīgi burām, kaņepāji — tauvām, koka darva — kuģu korpusu un tauvu piesūcināšanai. Lielos daudzumos uz ārzemēm izved mucu dēļišus — šajā, tāpat kā turpmākos gadsimtos mucas ir galvenais iesaiņojuma veids un arī mērs ne tikai vīnam, alum, siļķēm, medum, taukiem, eļļai, darvai, trānam un sviestam, bet arī daudzām citām precēm. Arī eksporta labību un linsēklas Rīgas ostā krauj kuģos, sabērtas mucās. Mucās pārvadā arī tādu joprojām nozīmīgu precī kā koka pelnus — potašas un sodas aizvietotāju. No Rīgas uz ārzemēm mucās sūta zvērādas, no turienes pienāk audumi un dzelzs izstrādājumi — arī mucās.

Importējamo preču saraksts visai garš, tajā pirmajās vietās sāls un siļķes. Seko dažādi audumi. Rīgas ārējās tirdzniecības bilance ir pozitīva — eksports pārsniedz importu. Bez tam ievadamās kravas salīdzinājumā ar eksporta precēm ir dārgākas, tādēļ burinieki uz Rīgu bieži nāk pustukši, dažkārt tikai ar balastu.

Lai daļu tirgotāju peļņas novirzītu pilsētas vajadzību apmierināšanai, 16.gs. vidū bez jau agrāk ieviestās nodevas par importēto vīnu un alu (*pecunia vini*) akcīzes nodokli ņem arī no daudzām eksporta (rudzi, darva, pelni, lini, ādas) un importa (sāls, siļķes, svins, alva, papīrs) precēm. [48]

Turpinās Hanzas un Nīderlandes kuģinieku un tirgotāju konflikts, kurš sācies 14.gs. un uzskatāmi demonstrē Rīgas un ziemeļvācu Hanzas pilsētu interešu atšķirību. Rīgai Nīderlandes kuģu pakalpojumi ir izdevīgi, sevišķi preču pārvadājumos uz Ziemeļjūras ostām. Lībeka un citas Hanzas savienības vadošās pilsētas grib piespiest Rīgu atzīt izsludinātos Nīderlandes tirdzniecības ierobežojumus Baltijas jūrā. 1509.g. un atkārtoti 1524.g. Hanza, kas, neskatoties uz lejupslīdi, joprojām ir vērā ņemams ekonomisks un militārs spēks, slēdz Zundu kuģiem ar Rīgas kravām. Vēlāk šo lēmumu gan atceļ, un 16.gs. vidū nīderlandieši jau ieņem nozīmīgu vietu Rīgas tirdzniecībā. [48] Viņus bieži pieķer, slēdzot tiešus tirdznieciskus darījumus ar vietējiem zemniekiem un muižniekiem bez Rīgas tirgotāju starpniecības. Rīgas rāte 1458.—60.g. izdod atkārtotus viestirdzniecības aizliegumus, kas tomēr tiek ievēroti tikai daļēji.

1517.g. Prūsijas pilsētā Vitenbergā Mārtiņš Luters pasludina savas 95 tēzes ar katolicisma kritiku, kas noved pie kristīgās baznīcas sašķelšanās, tās daļas pārveidošanas — reformācijas — un protestantiski luteriskās baznīcas izveidošanās. [83]

Reformācija 16.—17.gs. notikumus Eiropā ietekmē tikpat spēcīgi, kā Amerikas atklāšana. Rīgā ar ticības lietām saistītie notikumi pilnīgi aizēno tālu jaunu zemju atrašanu. Reformācija nozīmīga arī kā viens no galvenajiem — ja ne pats galvenais — Livonijas ordeņa sabrukuma iemesliem.

1525.g. ordeņa mestrs un veiklais politiķis Valters fon Pletenbergs mēģina atbrīvoties no sava sāncenša Rīgas pārvaldīšanā — arhibīskapa (katoļa), izdodot rīkojumu par ticības brīvību pilsētā un atļaujot sludināt Lutera mācību — protestantismu. Pats Pletenbergs palika uzticīgs katolicismam, taču ievērojama daļa ordeņa brāļu ar laiku pārgāja jaunajā ticībā. Reliģiski militārā organizācija tagad sastāvēja no divu tajos laikos naidīgu konfesiju pārstāvjiem, kas to iekšēji novājināja.

Īsā laikā Rīga kļuva par protestantu pilsētu. Iespējams, ka viens no iemesliem tam bija mazturīgo ļaužu atbalsts, kuri savu nenodrošināto materiālo stāvokli saistīja ar līdz šim valdošo katolicismu — feodālie kungi taču bija katoļi! [48]

1558.g. sākās Livonijas karš, kurā par godalgu uzvarētājam vajadzēja kļūt Rīgai, pareizāk, Rīgas ostai, jo tikai tā pilsētu darīja bagātu un iekārojamu. Galvenie pretendenti uz šo godalgu bija trīs — Lietuvas—Polijas savienība (vēlākā Rečpospoļita), Zviedrijas karaliste un Krievija, kur sekmīgi notika atsevišķo kņazistu apvienošanās kopīgā valstī. Interesanta sacensība, kurā vēstures gaitā par uzvarētājiem kļūs visi dalībnieki, protams, ne vienlaicīgi...

Zviedrijas intereses Baltijas jūras austrumu krastā varētu nosaukt par primitīvi fiskālām — Rīga zviedru karaļiem bija vajadzīga kā ienākumu avots. No bagātās tirgotāju pilsētas varēja cerēt gūt raženu peļņu dažādu nodokļu veidā, kā tas 100 gadus vēlāk arī pierādījās. Lietuvas lielkņazisti un Poliju arī interesēja iespējamais papildinājums valsts kasei, taču vēl svarīgāka bija pieeja Baltijas jūrai. Arī Krievijas centieni bija ļoti skaidri — to interesēja brīva izeja uz Baltijas jūru netraucētai tirdzniecībai ar Rietumiem.

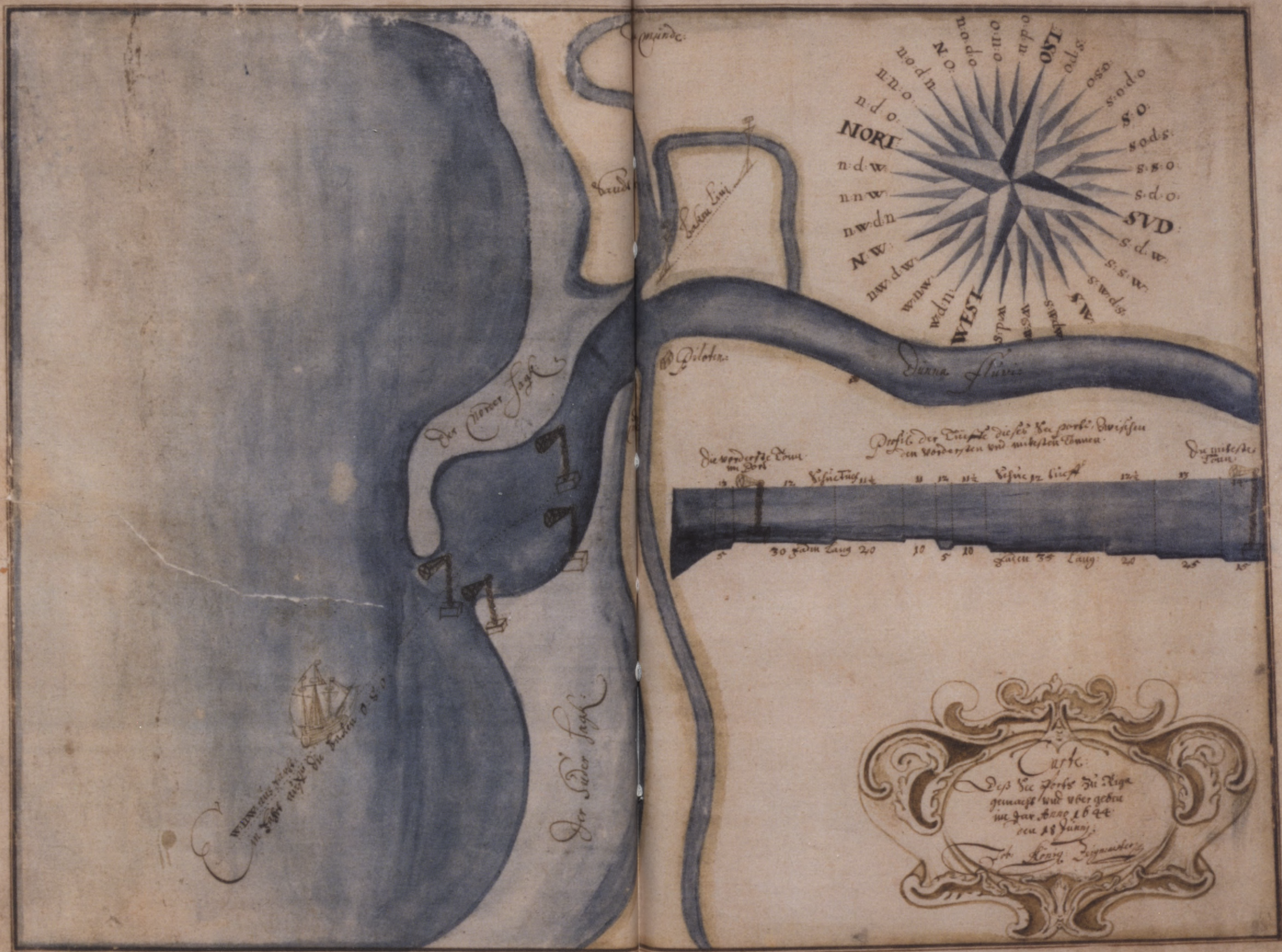
Pirmā Krievijas cara Ivana IV (*Bargā*) 1557.g. novembrī izziņotais kara



1. att. Arklaiva — buru laiva ar ierīci gultnes padziļināšanai. 18.gs. zīmējums. [673-1-510]



2. att. Nikolausa Mollina iespiestā 1612.g. Rigas panorāma. [23]



3. att. Daugavas grīvas vecākais plāns, uzmērīts 1644.g. 28.jūnijā. Attēlots arī jūras kanāla garenprofils, vadlinija (Baken Lini) un loču mītne (Piloten). [2909–1–49]



4. att. Silķu brākis 1650.g. [23]



5. att. Rīgas osta ap 1725.g. Plāna fragments — centrs. (Oriģināls 250x70 cm) [2902-1-65]



6. att. Rīgas osta ap 1725.g. Plāna fragments — no Kaķasēkļa līdz Putnu salai. Attēla apakšējā daļā Aleksandra augstumi — Alexander Schantz. [2909—1—65]

pieteikums jaunajam Livonijas ordeņa mestram Gothardam Ketleram (kurš nācis mirušā V.Pletenberga vietā) ievadīja Livonijas karu.

Trīs pirmajos kara gados krievi ieņem Tērbatu, Narvu un Vīlandi tagadējās Igaunijas teritorijā, kā arī gūst citus militārus panākumus, taču nespēj vai neprot izmantot situāciju un iekarot visu Livoniju. 1559.g. janvārī Ivana Bargā karaspēks trīs dienas neveiksmīgi aplenc Rīgas pilsētu un siro Daugavgrīvas apkārtnē, kur nodedzina vairākus tur ziemojošus kuģus.

1560.g. militāro neveiksmju un iekšējo nesaskaņu rezultātā sākas Livonijas ordeņa sabrukums. Rīgas apkārtni un arī nu jau pamesto veco — labā krasta — Daugavgrīvas cietoksni ieņem poļu—lietuviešu karaspēks. Taču Rīga atsakās no Polijas—Lietuvas karaļa Sigismunda II Augusta aizsardzības un paliek brīva, gandrīz vai neatkarīga pilsēta.

1.2.2. Divdesmit patstāvības gadi (1561—1581)

Pēc Livonijas sabrukuma tās bijušajās zemēs izveidojas politisks vakuums, tiesa, uz visai neilgu laiku. 1562.g. kādreizējā konfederācija izrādās sadalīta piecās daļās: maskaviešu karaspēks ieņēmis rajonu ap Narvu un Tērbatu; zviedri nostiprinājušies Rēvelē un Igaunijas rietumos; bijušais ordeņa mestrs Gothards Ketlers atteicies no vācu pavalstniecības un pārmeties poļu pusē, par ko saņēmis no Sigismunda II Kurzemi un Zemgali — t.s. Kurzemes hercogisti. Polija—Lietuva ieņēmusi Vidzemi un daļu Latgales un 1566.g. te dibina t.s. Pārdaugavas hercogvalsti (*Ducatus Ultradunensis*). Piekto sadalītās Livonijas daļu pārvalda Dānija. [42]

Taču Livonijas karš turpinās, un ir iespējama iekaroto teritoriju pārdalīšana. Tieši šis pēdējais apstāklis liek rīdziniekiem šaubīties, vai Sigismunds II Augusts ar savu vājo karaspēku būs īstais pilsētas, ostas un Daugavas tirdzniecības ceļa sargs un aizstāvis, tādēļ viņi nogaida. Polijas—Lietuvas karalis savukārt nejūtas tik stiprs, lai lietotu spēku pret nepaklausīgo pilsētu; bez tam viņš baidās, ka rīdzinieki varētu lūgt palīgā zviedrus vai krievus. [42]

Rīgas rāte cenšas izvairīties no atklāta konflikta ar poļu karali, tādēļ velk garumā padošanās noteikumu apspriešanu. Formāli Rīgas pilsētvalstiņa gan joprojām ietilpst Svētajā Romas vācu impērijā,¹⁰ taču ķeizars ir tālu un rāte no viņa sūtņiem nebīstas. Laipodama starp divām varām, Rīga paliek bez kunga.

Attiecības starp apvienotās Lietuvas—Polijas valsts ierēdņiem un nepakļāvīgās Rīgas brīvpilsētas tirdzniecības kuģu kapteiņiem ne vienmēr ir draudzīgas. Poļi kontrolē Daugavu augšpus un leļpus pilsētai. Augštecē viņu atbalsta punkts ir Doles sala, no 1563.g. dēvēta par *Insula Regia* — Karaļa salu. Lai izvairītos no nepatīkamiem pārsteigumiem, 1567.g. ieeju no Daugavas Rīdzenē pilsētnieki noslēdz ar t.s. Ostas vārtiem. [30]

¹⁰ Sv. Romas impērija — 962.—1806.g. pastāvoša Eiropas valstu apvienība. No 15.gs. beigām to sauc Vācu nācījas Svētā Romas impērija, jo Vācija bija apvienības vadošā valsts. [43]

Taču sevišķi nepatīkama poļu klātbūtne ir grīvas rajonā, kur rīdzinieku un Rīgas viesu kuģi brīžiem pakļauti pilnīgai viņu patvaļai. Apmēram no 12. vai 13.gs. Daugava ietecējusi jūrā pa tagadējās Vecdaugavas gultni, iespējamās vēl senākās grīvas vieta nav zināma. 16.gs. sākumā Daugava kopā ar savu toreizējo pieteku Lielupi sāk veidot jaunu, t.s. rietumu grīvu apmēram (bet ne gluži) tagadējās ietekas vietā. Sākumā kuģiem izmantojamas abas grīvas. Lai atjaunotu kontroli pār Daugavu, poļi 1566.—67.g. uzbūvē nocietinātas blokmājas¹¹ upes kreisajā krastā — vienu aptuveni pie Hapaka grāvja ietekas, agrākās ordeņa blokmājas vietā, otru — aptuveni tagadējā Daugavgrīvas cietokšņa vietā. 1575.g. rudenī rīdzinieki uzbrūk blokmājām un tās noposta; poļi nocietinājumus atjauno un palielina tajos novietoto garnizonu. Jūrai tuvāko blokmāju sāk pārbūvēt par cietoksni. Šī t.s. Jaunā skanstis (lai atšķirtu to no vecās — labajā krastā) uzskatāma par mūsdienu Daugavgrīvas cietokšņa pirmsākumu.

Rīdzinieki mēģina nosargāt savus kuģus un to kravas ar konvojiem. Par laimi, poļi un lietuvieši ir sauszemes karotāji un savu kara kuģu tiem nav.

Šajos nemierīgajos Rīgas patstāvības gados, kad pilsēta atrodas tai nelabvēlīgu spēku ielenkumā, tiek izveidots ūdens kapteiņa amats. Diemžēl nav izdevies precīzi noteikt gadu, kad šāds postenis radīts, ticamākais šķiet 1563.g. [673—1—1178] Ūdens kapteiņa (*Wasser—Capitaine*) pienākums sākotnēji acīmredzot bijis tikai Rīgas kuģu konvojēšana cauri poļu apdraudētajai upes grīvai. Šim nolūkam viņam pakļauts zināms skaits pilsētas karavīru un arī kādi vieglāk vai smagāk bruņoti ūdens transporta līdzekļi. Loču kapteiņa jeb loču komandiera pienākumus viņam uzdod vēlāk.

Pēc Ivana Bargā militārajiem panākumiem Livonijas kara pirmajā posmā 1579.g. veiksmē pāriet viņa pretinieku pusē. Jaunais Rečpospolitas karalis Stefans Batorijs, pēc izcelsmes ungārs, padzen krievus no pēdējā Vidzemes stūra, bet zviedri — no Ziemeļigaunijas. 1583.g. Livonijas karš ir beidzies, un tā rezultātā Krievija atspiesta vēl tālāk no jūras kā kara sākumā.

Lietuviešu un poļu militārie panākumi un nostiprināšanās Vidzemē beidzot pārliecina iecirtīgos rīdziniekus par tālākas pretošanās bezjēdzību. Pēc 20 brīvpilsētas gadiem Rīga atver savus vārtus Stefanam Batorijam. Rīdzinieki cer uz saimnieciskās dzīves, galvenokārt normālas ostas darbības, atjaunošanu. Viņu cerībām lemts piepildīties tikai daļēji.

1.2.3. Poļu laiki (1581—1621)

Polijas Seima apstiprinātajās Rīgas *privilēģijās* saglabāta pilsētas saimnieciskā patstāvība, tai skaitā tiesības pārvaldīt ostu un brīvi kuģot Daugavas lejtecē. Noteikti daži atvieglojumi tirgotājiem. Rīga saglabājusi savu pašvaldību, vācisko

¹¹ Ticams, ka nocietinājumu vēlākā Daugavgrīvas cietokšņa vietā poļi uzbūvē 1562.g.

lietvedību, tai joprojām ir savs karaspēks un artilērija, pārtikas noliktavas utt. Tomēr rātes tiesības ir ierobežotas — tās izdotie likumdošanas akti stājas spēkā tikai pēc poļu pārvaldes akcepta. Svarīgu konfliktu izskatīšanai nodibināts burggrāfa postenis. Burggrāfu ieceļ karalis, izvēloties no pilsētas četriem birģermeistariem sev uzticamāko.

Poļu pārvaldes periodā gandrīz viss Daugavas baseins un līdz ar to arī lielākā daļa Rīgas saimnieciskās aizmugures atrodas vienas valsts teritorijā — šim apstāklim neapšaubāmi jāveicina ostas apgrozījums. Te jāpiebilst, ka 16.gs. turpina paplašināties kuģubūve un līdz ar to pieaug pieprasījums pēc Rīgas tradicionālajām eksportprecēm, to cena un pāravadājumu apjoms. Diemžēl Polijas—Lietuvas valsts un tās ierēdņu cenšanās izspiest no pakļautajām teritorijām maksimālu peļņu noved pie liela skaita muitas punktu ierīkošanas pie ūdens un sauszemes ceļiem, kas ved no zemes iekšienes uz Rīgu. Milzīgās nodevas, ko vietējie poļu *stārasti* bieži ņem nelikumīgi, padara preču piegādi Rīgai nerentablu un novirza kravu plūsmu uz Igaunijas un Kurzemes ostām, kā arī uz Karalaučiem (Kēnigsbergu).

Rīgas ostas konkurētspēju samazināja arī jaunās administrācijas uzspiestais ostas nodoklis — portorijs¹². To iekasēja aptuveni 2% apmērā no visu ievedamo un izvedamo preču vērtības. Līdz 1603.g. Polijas—Lietuvas valsts kase paņēma sev 2/3 portorija ienākumu, 1/3 palika pilsētai. Vēlāk portoriju dalīja uz pusēm. [163]

Portoriju jeb portorija nodevu Stefans Batorijs ieviesa 1581.g., tūlīt pēc Rīgas pakļaušanās. Tas ir pilsētas vēsturē pirmais valsts noteiktais muitas nodoklis, jo agrākās rātes noteiktās nodevas uzskatāmas par pilsētas muižu.

Divdomīga situācija valsts ienākumu palielināšanā poļu pārvalditājam Rīgai izveidojās ar to pašu poļu protežēto vasaļvalsti — Kurzemes un Zemgales hercogisti. Kurzemes ostas konkurēja ar Rīgu, tā samazinot pēdējās peļņu, respektīvi, valsts kasē maksājamo nodevu lielumu. Rīgas rātes un Kurzemes hercoga konfliktu gadījumos poļu administrācija parasti nostājās rīdzinieku pusē. Acīmredzot tādēļ poļi neiebilda, kad 1603.g. rāte ieviesa t.s. Bolderājas jeb ūdens muižu pa Lielupi no hercogistes galvaspilsētas Jelgavas ievedamo un izvedamo preču kontrolei un aplikšanai ar nodevām. Bolderājas muitas ienākumi nonāca pilsētas kasē.

Nosaukums *Bolderāja* acīmredzot cēlies no Bulderupes (*Bulderaa*, *Bolde-
raa*)¹³ — Lielupes lejteces pirms ieplūšanas Daugavā — vārda, jo paša Bolderājas ciemata vai miesta tolaik vēl nav. Upei (un arī Bulduriem) vārdu devis kāds Johans Bulderings, kurš 1495.g. no ordeņa mestra iznomājis tiesības tai pāri ierīkot pārceltuvi. [121] Ne tik skaidra ir vārda Buļļupe (*Bullenaa*) izcelsme. Taču arī šis nosaukums ir sens, jo atrodams jau uz J.Broces pārzīmētajām kartēm. [23, 24]

¹² No latīņu *portus* — upes grīva, osta. Vēlāk par portoriju sauca arī nodevu iekasējošo iestādi.

¹³ *Aa* (lejasvācu) — upe. Lielupi parasti sauca par *Semgaller Aa*.

Bolderājas ciemata rašanās cieši saistīta ar muitas punkta izveidošanu Lielupes ietekas Daugavā labajā krastā. Ļoti iespējams, ka no jūras vētrām un viļņiem samērā labi pasargātajā vietā, kura tai pašā laikā atrodas pietiekoši tuvu jūrai, jau sen bijusi kāda zvejnieka mītne. Tāpat nav izslēgts, ka šeit jau 16.gs. nogalē apmeties Ūdens kapteinis ar saviem zaldātiem un ločiem, kuram pēc Rīgas pakļaušanās poļiem vairs nevajadzēja slēpties pilsētā. Taču to precīzi noteikt nav izdevies. Droši gan zināms, ka 1603.g. maita ierikota tieši šeit. Drīz te būs arī citas valsts un pilsētas iestādes, ap kurām sāks būt dzīvojamās mājas un veidosies ciemats.

1584.g. Rīgā sākas Kalendāra nemieri. Jauno laika skaitīšanu ievieš Romas pāvests Gregors XIII — katoļu baznīcas galva, un luterticīgie pilsētnieki uzskata to par priekšvēstnesi jauniem ticības spaidiem. Viņi nav tālu no patiesības, jo Gregors XIII ir nikns protestantisma apkarotājs. Bērtuļa nakts notikumus Francijā 1572.g. augustā viņš pavēl atzīmēt ar pateicības dievkalpojumiem un liek izkalt piemiņas medaļu. Rīdziniekiem tas zināms. Kad, pildot poļu karaļa pavēli un rātes rīkojumu, Ziemassvētki jāsvin 10 dienas agrāk, pilsētnieki ielaužas Jēkaba baznīcā un to izdemolē.

Dumpis jeb nemieri ar mainīgiem panākumiem turpinājās 5 gadus. Beidzot rīdzinieki bija spiesti samierināties ar laika skaitīšanu pēc jaunā — Gregora kalendāra. Taču viņi nepaspēja pie tā īsti pierast, kad laiku atkal nācās *pagriezt* par 10 dienām atpakaļ, jo Rīgu pakļāva Zviedrija, pēc tam Krievija — valstis, kurās joprojām spēkā bija vecais Juliāna kalendārs.¹⁴

Par vienu no poļu valdīšanas gadiem saglabājušies dati par Rīgas ostu apmeklējušiem kuģiem — 1591.g. ostā ieradās 391 burinieks. Visvairāk kuģu — 82 nāk no Lībekas. No tiem 10 atbrauc balastā, bet pārējie atved galvenās ievadpreces — sāli, siļķes un audumus. Importā minētas arī sīkpreces (*Kramwaaren*), dzelzs stieņos, varš, stikls, dakstiņi, āboli u.c. [142]

Poļu laiki Rīgā turpinājās tikai 40 gadus, tad pilsētu nācās atdot veiksmīgākiem karotājiem, kas jau sen bija iesaistījušies cīņā par *dominium maris Baltici* — kundzību Baltijas jūrā. Zviedrijas un Polijas konflikts sākās brīdī, kad par abu zemju karali kļuva viens un tas pats cilvēks.¹⁵ Šoreiz personālūnija izjuka pavisam ātri, jo katoliskā Polija un protestantiskā Zviedrija bija pārāk atšķirīgas, lai pār tām valdītu viens karalis. Būtiskākie iebildumi bija zviedriem, jo Sigismunds III Vasa savā domāšanā bija polis, pie tam ne tikai atklāts, bet arī karojošs katolis. 1600.g. sākās Polijas un Zviedrijas karš.

Edgars Dunsdorfs ilgo un smago vēsturisko konfliktu nosaucis par Latvijas karu, jo tā mērķis bijis pakļaut Latvijas teritoriju un arī cietusi šajā karā visvairāk Latvija. Latvijas zeme bija visu lielo Eiropas valstu uzmanības centrā.

Sevišķi Krievijas, Ukrainas un to tālākās aizmugures (sniedzoties līdz pat

¹⁴ Jauno kalendāru Latvijā atkal ieviesa Pētera Stučas valdība 1918.g. Pareizticīgā jeb t.s. grieķu katoļu, kā arī krievu vecticībnieku baznīca joprojām turas pie vecā kalendāra jeb *stila*.

¹⁵ Tā ir t.s. *personālūnija*. Sk. [83].

Persijai) zemju tirdzniecība bija visas Eiropas iekāres objekts. Krievijas tirdzniecības monopolu, kas bija Baltijas tirgotājiem, angļi centās apiet, izlietojot 16.gs. pasākto ceļu uz Balto jūru tālajos ziemeļos. Turpretim Dānija bija sevišķi ieinteresēta tieši Baltijas jūras tirdzniecībā, jo Dānijas ķēniņa galvenais ienākuma avots bija transita muitas Zundā. Šai tirdzniecībā ieinteresēti bija arī nīderlandieši kā galvenie kravas vedēji un tirgotāji. Nīderlandiešu pozitīvās intereses dēļ Baltijas jūras tirdzniecība nebija vienaldzīga viņu lielākajam ienaidniekam Spānijai, un pēdējās, kā arī mazākā mērā Hanzas pilsētu dēļ — svētās Romas vācu nācijas impērijai. Tā par kundzību pār Baltijas jūru plašākā nozīmē un valdību pār Latviju šaurākā nozīmē interesējās visa Eiropa, ieskaitot Krieviju un pārējos Latvijas kaimiņus — Zviedriju un Poliju. [42]

Latvijas kara laikā bez citām fortifikācijas būvēm pilnīgi tiek pabeigts aizsargkanāls ap iekšpilsētu. Rīgas priekšpilsētas nodedzina trīs reizes.

1600.g. zviedru karaspēks hercoga Kārļa, vēlākā karaļa Kārļa IX vadībā no Igaunijas puses iebrūk Vidzemē. 1601.g. zviedru karakuģi vairākkārt iebruc Daugavā, taču vērā ņemamus panākumus negūst. [140] Arī tālākajā kara gaitā zviedri nepārtraukti un ne visai veiksmīgi uzbrūk, bet poļi ar panākumiem aizstāvas un 1605.g. septembrī kaujā pie Salaspils pat svin spožu uzvaru.

Aizjūras tirdzniecību kavē bieži zviedru uzbrukumi kuģiem ar Rīgas kravām. Poļiem flotes faktiski nav, un tie nespēj uz jūras stāties zviedriem pretim. Lielus zaudējumus Rīgas tirgotāji cieš laikā no 1608.g. jūlija līdz nākošā gada novembrim, kad vecais Daugavgrīvas cietoksnis atrodas zviedru rokās un viņi nogremdē vecajā ietekā vairākus ar akmeņiem un smiltīm smagi piekrautus kuģus, lai padarītu to neizbraucamu. Bijusi Daugavas grīva strauji aizsērē un pārvēršas par Vecdaugavu. Tā paša 1608.g. rudens pusē zviedri grāfa Joahima Mansfelda vadībā nostiprinās arī Daugavas kreisajā krastā — smilšu sērē starp Buļļupes ieteku un jūru. Jaunajā nocietinājumā apmetas 250 kareivju ar dažiem mazajiem lielgabaliem, t.s. *falkonetēm*, kuras parasti izmanto galeru apbruņošanai. Tagad zviedri pilnībā var bloķēt Rīgas ostu. Daži avoti šo kreisā krasta skansti uzskata par īsto Daugavgrīvas cietokšņa pirmsākumu. [140] 1609.g. rudenī zviedri gan savu jauno atbalsta punktu spiesti atstāt un, lai gan karš turpinās, ostas darbība nelielā apjomā var tikt atjaunota.

Rīgas patričiāts savu tirdzniecisko interešu dēļ šajā karā ir Polijas—Lietuvas pusē, tas izpaužas arī militārā atbalstā. Piemēram, jau minētajā 1608.g. zviedru karakuģiem Daugavas grīvā uzbrūk Rīgas karaflote — ar lielgabaliem apbruņotās galeras un *branderi* — ar degmaisījumu pildītas laivas. Šajā jūras kaujā Rīgas uzvara ir pilnīga, jo trīs zviedru kuģi sadeg, bet vēl daži tiek nopietni bojāti. [132] Vēlāk rīdzinieki mēģina pierunāt poļu Seimu slēgt mieru ar Zviedriju. Poļi nepieķāpjas. Tomēr rīdzinieki par savu lojalitāti izkaulē no poļu administrācijas sev vairākus labumus un priekšrocības, piemēram, pilsētā paturamās portorija daļas palielināšanu.

1611.g. pēc Kārļa IX nāves Zviedrijas tronī nāk viņa dēls Gustavs II Ādolfs, nākamais Rīgas iekarotājs.

1.2.4. Zviedru pārvaldes gadi (1621—1710)

Daugavas grīvas kreisā krasta nocietinājumā zviedri atgriežas 1617.g., taču afērista poļu armijas virsnieka Volmāra Fārensbaaha dubultās nodevības dēļ spiesti to atkal atstāt. [83]

Izšķirošajā uzbrukumā iekarot Rīgu 1621.g. jūlijā devās 148 zviedru burinieki, no kuriem 106 bija transporta kuģi. Pie Kolkasraga floti pārsteidza vētra. Daži kuģi uzskrēja sēkli, un to atliekas droši vien vēl šodien guļ zem raga smiltīm. Pārējie izklīda, lai pēc vētras sapulcētos zviedru kontrolētajā Pērnavas licī. [42]

Nelabvēlīgi laika apstākļi vēl divas reizes kavēja zviedrus, tomēr 19.augustā sākās Rīgas aplenkšana. Poļu—lietuviešu mazskaitlīgais karaspēks pienāca ar nokavēšanos un pilsētā — cauri aplencēju lokam — vairs neiekļuva. Rīdziniekiem nācās aizstāvēties pašiem, taču zviedru skaitliskais pārspēks bija ievērojams. Pilsētas aizstāvju stāvoklis drīz kļuva bezcerīgs. Kad 14.septembra vakarā Gustavs II Ādolfs piedāvāja uz pārrunām atnākušajiem Rīgas rātskungiem apskatīt zem pilsētas aizsargvaļņiem ieraktās 24 pulvera mucas, pilsēta padevās. 1621.g. 16.septembrī zviedru karalis savu pulku priekšgalā iejāja Rīgā. [132, 142]

Gustavs II Ādolfs principā apstiprināja pilsētas līdzšinējās tiesības un privilēģijas, par ko viņš pieprasīja rātes un namnieku uzticības zvērestu. Zviedru karalis pamatoti esot ne visai paļāvies uz rīdzinieku lojalitāti un kādreiz izteicies, ka uzticami viņam ir vienīgi protestantu mācītāji — pateicībā par priekšrocību atņemšanu katoļiem. Tādēļ viņš pieprasa atļauju novietot Rīgā zviedru garnizonu. Tā klātbūtnei jānovērš iespējamie pārsteigumi — karalim nav noslēpums, ka pilsētas patriciāts notur slepenas sarunas ar poļiem. Rīdziniekiem garnizons pilsētā ir nepatīkams jaunums, jo poļu—lietuviešu karavīri vienmēr tika nometināti ārpus pilsētas vaļņiem.

Pirmo reizi vēsturē tiek izveidota Vidzemes gubernatūra. To pārvalda Zviedrijas karaļa iecelts ģenerālgubernators ar sēdekli Rīgā. Pirmo šajā amatā Gustavs Ādolfs ieceļ savu kara mākslu skolotāju Jakobu Delagardī. Vidzemi ar tās galvaspilsētu nu varētu uzskatīt par zviedru koloniju. Līdzīgi tam, kā Rīga savulaik nebija pārstāvēta Rečpospoļitas seimā, tai nav savu pārstāvju arī Zviedrijas parlamentā riksdagā. Kad rīdziniekiem vēlāk piedāvās vietas riksdagā, viņi atteiksies, lai tādējādi uzsvērtu savu īpašo privileģēto stāvokli.

Tā kā Rīga saglabājusi savu līdzšinējo pašvaldības formu, būtisku izmaiņu nav arī ostas pārvaldē — to realizē rāte. Var puslīdz droši apgalvot, ka zviedru pārvaldes laikā ūdens kapteinis jau pārņēmis arī loču komandiera funkcijas. Gan kapteinis, gan loči pastāvīgi uzturas Bolderājā.

Par šo laiku jau saglabājušies pirmie autentiskie grīvas rajona un ostas plāni. Vecākais no tiem datēts ar 1644.g. (3.att.)

Tāpat kā poļu pārvaldes laika beigās arī tagad valsts — šoreiz Zviedrijas — kasē nonāk puse iekasētās portorija nodevas. Taču karalis nepārtraukti atrodas naudas grūtībās, un 1629.g. Rīgā tiek ieviesta jauna muitas nodeva — licente,

kas ir lielākā no visām līdzšinējām. Ļoti iespējams, ka tieši licentes dēļ 1636.g. rodas Ullas—Berezinas—Vilijas¹⁶ kanāla projekts; tā realizēšana radītu iespēju tirgotājiem apiet Rīgu. No 1656.g. sāk iekasēt atsevišķu nodevu arī par precēm, kuras Rīgā ievad no austrumiem.

Aizjūras tirdzniecībā un līdz ar to arī ostas apgrozījuma ziņā 17.gs. nav visai veiksmīgs. Kuģniecību un preču piegādi no austrumu aizmugures — Polijas, Baltkrievijas un Krievijas — traucē biežie kari. Augstās muitas nodevas savukārt sadārdzina transporta izmaksas un samazina Rīgas konkurētspēju — daļa kravu aizplūst uz Kurzemes un Prūsijas ostām. Tomēr Rīgas osta joprojām paliek visērtākā preču izvešanai no diezgan plašiem apgabaliem, piemēram, no mūsdienu Lietuvas ziemeļu daļas. Eksportpreces pieved arī pa jūru. 1639.g. no Kurzemes piekrastes Rīgā ierodas 59 laivas, bet no Sāmsalas — 17. Vēlāk to skaits palielinās. Buru laivas uz Rīgu ved preces pat no Liepājas un Kandavas. [121]

Preču plūsma no Rīgas austrumu aizmugures dažos gados bijusi diezgan iespaidīga. Tā 1653.g. no 13.aprīļa līdz 13.decembrim Kokneses muiža reģistrējusi 1 444 uz Rīgu peldošas strūgas. (Vidēji uz katras bijis pa 10 apkalpes locekļiem, kas nozīmē gandrīz 15 000 strūdzinieku ierašanos! Rīgas civiliedzīvotāju skaits tolaik nepārsniedza 6000.) Atvesto preču sarakstā pirmajā vietā ir kaņepāji — 87 tūkst. birkavu (*Schiffpfund*). Seko labība: 1685 lasti¹⁷ rudzu, 1050 lasti miežu, 1344 lasti kviešu un tikai 380 lasti auzu. Kaņepju sēklu un linsēklu piegādāts vairāki desmiti tūkstošu mucu. Degvīns atvests 174 vātīs¹⁸. [140] Pa Daugavu atvesto eksportpreču sarakstā ir arī skalotie pelni (*Pott—Asche*) un krāsu jeb mēleņu pelni (*Waid—Asche*).

Koku pelni satur kālija karbonātu (potašu) un nātrija karbonātu (sodu). Šīs vielas nepieciešamas dažādos tehnoloģiskos procesos, t.sk. audumu krāsošanā, ziepju vārišanā un stikla kausēšanā. Vēl visu 17.gs. kā potašu, tā sodu apzīmēja ar kopīgu nosaukumu *natron*, un tikai 1702.g. ķīmiķi noskaidroja to atšķirību.¹⁹ Koku u.c. augu pelni bija abu neaizvietojamu ķīmisko savienojumu avots vēl 18.gs., kad tika atklātas lētākas metodes to iegūšanai. [103]

Mēlene jeb krāsu mēle ir krūmveidīgs lakstaugs, kas savā laikā kultivēts arī Latvijas teritorijā.²⁰ Augs un tā pelni līdz sintētisko krāsu izgudrošanai tika plaši lietoti audumu krāsošanai zilā (mējā) krāsā, līdzīgi kādreiz slavenajam *indigo*, kuru tas arī satur. Šos pelnus nedrīkst jaukt ar sodu un potašu saturošajiem, jo to lietošana, tāpat kā cena, ir atšķirīga.

Uz Rīgu 17.gs. tālākam eksportam tiek pludināts daudz neapstrādātu un pusapstrādātu kokmateriālu — mastu koku, ozola un priedes balķu, apšuvuma (*Wagenschoß*) un mucu dēlīšu (*Faßholz*) sagatavju. [118]

¹⁶ Ulla ir Daugavas pieteka, Berezina atrodas Dņepras baseinā, bet Vilija ietek Nemunā.

¹⁷ 1 lasts ir apmēram 2 t. Skat. mērvienību pārejas tabulu grāmatas beigās.

¹⁸ Vāts, arī *vāte* ir t.s. lielā muca ar dažādu tilpumu — cisternas priekštece.

¹⁹ Arī mūsdienu nosaukums *potaša* ir cēlies jau toreiz no vācu *Pot* — pods un *Asche* — pelni; tātad podā nostādīnāti vai citādi apstrādāti pelni.

²⁰ Latīniski *Isatis tinctoria*, vāciski *der Waid*, krieviski *синильник*, arī *вайда*. [83, 123, 186]

Rīgu apmeklējušo tālbraucēju kuģu skaits 1630.—1710.g. svārstījies ap 300 buriniekiem gadā. Ostas viesu maksimums sasniegts 1699.g. — 520 kuģi. Toties gadu vēlāk, sākoties karam, Rīgā iebrauc tikai 44 kuģi, bet trauksmainajā 1710.g. ostu apmeklēs tikai 14 kuģi.

Gadsimta otrajā pusē Rīgā ievad galvenokārt sāli, siļķes, audumus un metāla izstrādājumus. Pieprasītas importpreces ir arī vīni no Spānijas, Francijas un Vācijas. Nelielos daudzumos vests visdažādāko šķirņu alus, acīmredzot pēc iepriekšēja pasūtījuma. [140]

Rīgā ievad tikai un vienīgi holandiešu zvejotas siļķes. Sakarā ar aizvien pieaugošo patēriņu siļķu zveja Eiropas ūdeņos iegūst ārkārtīgi lielu nozīmi atsevišķu valstu ekonomikā. Nozveja lielā mērā bija atkarīga no mainīgajiem siļķu nārsta ceļiem. 16.gs. sākumā siļķes vairs nenāca uz Baltijas jūru un atsāka nārstot Ziemeļjūrā. Holandieši bija pirmie, kas atteicās no nelielajām laivām un sāka speciālu zvejas kuģu būvi. Viņi pirmie uzsāka arī zivju sālišanu uz kuģa jūrā, pie tam turpat mucas bieži pārkrāva uz tirgotāju buriniekiem. 17.gs. sākumā Nīderlandei pieder vairāk nekā 1500 zvejas kuģu un neapstrīdams siļķu tirdzniecības monopols. [83]

Valsts saņemtās muitas nodevas par trim gadiem:

| | 1686.g. | 1687.g. | 1688.g. |
|----------------------------------|---------|---------|---------|
| imports, tūkst. dālderu (Rthlr.) | 18,4 | 12,2 | 15,1 |
| eksports | 37,5 | 36,3 | 33,1 |
| kopā | 55,9 | 48,5 | 48,1 |

17.gs. atzīmējams ar pirmo manufaktūru un lielāku kuģu būvētavu veidošanos Rīgā.

1660.g.novembrī Zviedrijas reģente Hedviga Eleonora nepilngadīgā Kārļa XI vārdā dāvā Rīgas rātei *Diploma nobilitatis* — dižciltības apliecību. Ar to visiem toreizējiem un arī nākošajiem rātskungiem tiek piešķirta dižciltība. [142] Aristokrātu īpatsvars Rīgā strauji palielinās.

Poļu pārvaldes gados Rīgas konflikti ar Kurzemes un Zemgales hercogisti bija ekonomiska rakstura. Tagad attiecības ar poļu vasaļvalsti kļūst naidīgākas. No 1642.g. Kurzemes valdnieks ir Latvijas vēsturē populārais hercogs Jēkabs, ar kura vārdu saistās hercogistes uzplaukums. Kurzeme iegūst kolonijas — Tobago salu Dienvidamerikā un Gambiju tāda paša nosaukuma upes grīvā Rietumāfrikā. Hercogam pieder dzelzs kausētavas Norvēģijā. Ventspilī būvētos kuģus labprāt pērk franči, angļi un venēcieši.

1654.g. sākas poļu—zviedru jeb 1.Ziemeļu karš, Kurzemes hercogiste kļūst par karalauku. 1658.g. rudenī zviedri ieņem Jelgavu un sagūsta hercogu Jēkabu. Ilgāku laiku viņš kopā ar ģimeni ir stingri apsargāts gūsteknis jaunajā Daugavgrīvas cietoksnī. Vēlāk hercogu pārved uz Ivangorodu pie Narvas. Brīvību viņš atgūst tikai pēc 1660.g. maijā noslēgtā Olīvas²¹ miera līguma. Kurzeme pa to laiku jau pilnīgi izpostīta.

²¹ Klosteris netālu no Dancigas, tagadējās Gdaņskas.

Taču briesmas tuvojās arī pašiem zviedriem, un viņi sāk Rīgas nocietinājumu modernizāciju. To laiku piemiņa ir līdz mūsu dienām saglabājusies pilsētas daļa — mazā kara pilsētiņa *Citadele*²², kas būvēta 1670.—97.g.

1696.g. par Rīgas ģenerālgubernatoru tiek iecelts visu laiku slavenākais zviedru kara inženieris Ērihs Dālbergs. Nākošā gada agrā pavasarī viņam jātēlo laipns namatēvs un jāuzņem delegācija no Maskavas, t.s. *Lielā sūtniecība*, kas atrodas ceļā uz Rietumeiropu, bet, ledus iešanas un šķidoņa aizkavēta, spiesta ilgi uzturēties Rīgā. Iespējams, ka šveicieša Franča Leforta vadītā krievu delegācija ar aizbraukšanu vilcinās arī citu iemeslu dēļ, kam nav nekāda sakara ar sliktajiem ceļiem: zviedru sargkareivis pamanījis delegācijas locekļus pastaigas laikā mērām pilsētas aizsarggrāvjus un vaļņus...

Kad 1700.g. Krievija pieteiks Zviedrijai karu, par iemeslu tiks pasludināta Rīgas zviedru administrācijas necienīgā izturēšanās pret delegāciju, kurā (gan inkognito) bijis pats cars Pēteris I.

1.2.5. Senākie dambji

Pirmās sūdzības par Daugavas kā ūdensceļa neapmierinošo stāvokli nāca nevis no jūrnikiem, bet gan no strūgu vadītājiem un īpašniekiem. No upes augšteces uz Rīgu nākošās liellaivas un to vērtīgās kravas bieži gāja bojā lejteces krācēs.

Pirmie nopietnākie mēģinājumi uzlabot seno transporta maģistrāli uz Rīgas ostu sākās 16.gs. pašās beigās, poļu—lietuviešu pārvaldes gados. 1599.g. decembrī Rīgas rāte noslēdza līgumu ar būvmeistaru Heinrihu Sebastiansenu par 34 lielu, strūgām un ploštiem bīstamu akmeņu izcelšanu no Daugavas. Tie gandrīz visi atradās tagadējās Latvijas robežās: 6 pie Salaspils, 3 starp Salaspili un Ikšķili, viens pie Ķeguma, trīs pie Kokneses utt. Divi līgumā minētie akmeņi atradās pa straumi augstāk — pie Disnas ietekas, tātad šodienas Baltkrievijā. Paspējis izcelt tikai trīs akmeņus, Sebastiansens nomira mēra epidēmijā. [140]

Līdzīgus līgumus par Daugavas gultnes attīrīšanu rāte slēgusi ar kuģu būvmeistaru Herki Isebrandsenu 1603.g., kādu *vispusīgu* meistar Janu Karcokovski 1619.g., ar rīdzinieku Oto Preismanu ap 1685.g. un arī ar citiem. Panākumi bijuši ne visai lieli, jo darbi veikti tikai ar svirām, ķēdēm un vinčām. Tiesa, 17.gs. beigās akmeņus jau spridzināja. Darbus kavēja strīdi par bīstamo akmeņu teritoriālo piederību, jo zviedru Livonijas robeža ar Kurzemes un Zemgales hercogisti bija novilkta pa Daugavas vidu. [121, 139] Rezultātā upe palika krāčaina un laivām bīstama līdz pat 20.gs. otrajai pusei, kad šķēršļus appludināja ūdenskrātuves.

Akmeņainais un straujais Daugavas posms toreiz beidzās pie Jumpravmuīžas, kur abi upes zari — Sausā un Ceļa Daugava — atkal savienojās leļpus Doles salas. Straumes ātrumam samazinoties, ūdens vairs nespēja nest līdz smiltis, tādēļ no

²² Franciski *citadelle* — maza pilsēta; pārmestā nozīmē — cietoksnis pilsētas aizsardzībai.

Katlakalna upe un tās krasti ieguva pavisam citu izskatu un raksturu. Starp lēzenajiem, regulāri pārplūstošajiem krastiem platajā gultnē veidojās daudzas smilšu salas, saliņas un sēres. Citas pastāvēja diezgan ilgi, citas — tikai gadu: vienos pavasara palos izveidojušās, tās nākamajos atkal tika noskalotas un to būvmateriāls aiznests uz lejāku vietu vai jūru. [204] Salu bijis tik daudz, ka vietējiem ļaudīm dažkārt pietrūcis izdomas to apzīmēšanai — Putnu salas tagadējās Rīgas robežās bijušas vismaz trīs: zem Krasta ielas iepretim porcelāna rūpnīcai, zem Kundziņsalas un Ķīsezerā.

17.gs. Daugavas lejtece joprojām bija saglabājusi savu pirmatnējo plašumu. Puslīdz tagadējā vietā upes krasts bija tikai pie pašas pilsētas jeb toreizējā ostā — tikai puslīdz, jo arī šeit krasta nostiprinājuma līnija aptuveni sakritusi ar šodienas apbūves robežu — Daugava bijusi tuvāk pilsētai. Kreisajā krastā ūdens skalojies pie paša Dzegužkalna. Zemās un pārplūstošās Spilves pļavas bijušas daudz plašākas un sniegušās gandrīz līdz šodienas Kundziņsalas kreisajam krastam, kur tagad viļņojas Daugava un ved kuģu ceļš.

Strūgu un laivu vadītāji zinājuši, ka, tuvojoties pilsētai, jāgriež cieši pie kreisā krasta gar Bieķensalu un Lucavsalu, jo upes vidū un labajā pusē daudz sēkļu. Tiem, kuru ceļa mērķis bija Lastādija vai pilsētas krastmala, tālāk bija jābrauc gandrīz šķērsām pāri Daugavai.

No pilsētas krastmalas kuģu ceļš vedis cieši garām Citadelei, tad pāri upei uz Podragu, no Podraga drīz atkal pāri uz labo krastu — uz Vējažsalu. Šeit Daugavas gultne un arī kuģu ceļš atradušies starp šodienas Kundziņsalu un Sarkandaugavu (pilsētas daļu). Vietā, kur mūsdienu Rīgas plānos atzīmēta vairs tikai daļēji kuģojamā Sarkandaugavas atteka, vēl visu 18.gs. pirmo pusi plūdusi Daugava. Voleru—Krēmeru posmā, kur Daugava plūst šodien, bijušas zemas palienu pļavas — daļa Spilves. Kundziņsala, gan ne tik liela kā šodien, pastāvējusi jau toreiz, tikai tad tā bijusi viena no Daugavas kreisā krasta salām.

No vēsturiskās Sarkandaugavas upes, atzara, kas atdalījies no galvenās gultnes šodienas Andrejostas rajonā un pa ceļam uzņēmis arī pilsētas ganību ūdeņus, gandrīz nekas vairs nav pāri palicis. Augšējā daļa izzudusi jau 17.gs., un līdz ar to atteka pārveidojusies par Daugavas pieteku. Latvieši to saukuši par Soda grāvi, jo šeit slīcinot pārbaudītas daudzās Rīgas un apkārtnes raganas (nenoslīkušās sadedzinātas). Laikam tāpēc, ka raganas mestas ūdenī arī ziemā, rīdzinieki Sarkandaugavu nodēvējuši par *Kühlgraben* jeb Vēso grāvi²³.

Senās Sarkandaugavas pietekas bijušas Vējažsalas grāvis un Ūdru grāvis, kuru pieticīgās atliekas pilsētas plānā atrodamas arī šodien. Kādreiz tie bijuši visai nozīmīgi ūdeņi — piemēram, 1705.g. pavasara ledi no Vējažsalas grāvja aiznesuši jūrā tur uz ziemas guļu novietoto pilsētas pirmo — Plosta — tiltu. [140]

Upe Sarkandaugava devusi vārdu senam rūpniecības rajonam Daugavas labajā krastā. Daļa no tā iekļauta Rīgas administratīvajā teritorijā jau 1828.g. Sar-

²³ J.Broce vienā no saviem aprakstiem Sarkandaugavu nosaucis par *Kielgraben* — Ķīļu grāvi. [23] Domājams, tam sakars ar šeit pastāvējušo kuģu būvētavu.

kandaugava attīstījusies, pateicoties ērtajam ūdensceļam, kas to saistījis ar pilsētas centru un arī ar jūru. Tagadējās psihoneiroloģiskās slimnīcas vietā Pētera I tuvākais palīgs Aleksandrs Meņšikovs lika uzbūvēt paaugstinājumu un sāka būvēt skansti kuģu kustības kontrolei, jo tā atradās Daugavas krastā. Vēlāk tur ierīkoja parku, t.s. Tālo vai Otro Ķeizardārzu. Meņšikovam par godu to tautā iesauca par Aleksandra augstumiem. 1820.g. šeit dibināja pirmo psihiatrisko slimnīcu Baltijā un nosauca par Aleksandra augstumu iestādi.

Tagadējā Traumatoloģijas institūta — Dunties ielā — teritorijā bijusi kuģu būvētava, bet 1784.g. dibināta Rīgas pirmā cukurfabrika, kas pārstrādājusi no *siltajām zemēm* ievesto niedru jēlcukuru. Tālbraucēji burinieki stājušies cieši pie fabrikas noliktavām. [24]

Pie toreizējās Mīlgrāvja muižas (kur tagad Rīgas Kuģu remonta rūpnīcas teritorija) Daugavas galvenā gultne pagriezās aptuveni tagadējā virzienā. Kuģu ceļš iepretim Mīlgrāvja caurtekai veda cieši gar kreiso krastu, bet pie ūdens kapteiņa un licentes mājām atkal pagriezās uz upes vidu. Toreiz Daugava ietecējusi jūrā tūlīt aiz cietokšņa — tagadējā ieteka jeb *jūras vārti* pagājušajos 200 gados atkāpušies tālāk jūrā gan uz molu rēķina, gan pateicoties dažādiem upes sanešu veidojumiem.

Līdz 16.gs. vidum Daugava ietecēja jūrā pie Vecāķiem, bet tagadējās ietekas vietā atradās lēzens kāpu valnis. Lielupei vēl 13.gs., tāpat kā šodien, bijušas divas ietekas jūrā — aptuveni tagadējās ietekas vietā un kopīgā ieteka ar Daugavu, caur Bullupi. Tad Lielupes atsevišķā ieteka aizsērējusi, un kopš 1263.g. vēstures avotos par to vairs nav ziņu. Lielupe kļuva par Daugavas pieteku. Pret šauro kāpu joslu, kas atradās Daugavas mūsdienu grīvas vietā, atdūrās divu lielu upju ūdeņi. Abu upju toreizējo ieteku jūrā aizvien vairāk aizsprostoja smilšu sanesumi. Ūdeņiem meklējot brīvāku ceļu uz jūru, Daugava kopā ar Lielupi 16.gs. 60.gados pārrāva kāpu valni un izveidoja otru grīvu. 17.gs. vecā grīva pamazām aizsērēja. [48]

Iespējams, ka Daugavas divas grīvas veidojušās nedaudz citādāk. 16.gs. beigās puslīdz kuģojamas acīmredzot bijušas abas ietekas, dziļumi tajās bijuši nelieli un mainīgi. Taču 1567.g. poļu karavīri uzbūvēja pirmo blokmaņu aptuveni tagadējā cietokšņa vietā, lai kontrolētu jauno *rietumu* grīvu — agrākais labā krasta cietoksnis pie vecās *austrumu* grīvas zaudējis savu nozīmi. Kuģi no tā lielgabaliem varēja izvairīties, izmantojot jauno ieteku. Diemžēl 17.gs. otrajā pusē sāka aizsērēt abas ietekas.

Sanesuma smilšu veidotais apvidus ap Rīgu bija zems, pārplūstošs, pārmitrs un purvainš. Ja neskaita Rīdzenes un Daugavas krastu nostiprinājumus, pilsētas un tās apkārtnes pirmās hidrotehniskās būves bija ceļu uzbērums, kuri dažkārt aizsargāja arī pret plūdiem un ledu vai novērsa krastu izskalošanu. Pati senākā no šādām būvēm varētu būt bijis dambis viduslaiku Smilšu ceļa turpinājumā uz ziemeļaustrumiem, kas no Rīgas pāri purvainajai vietai starp Juglas ezeru un Ķīšezeru veda uz Vidzemi. Šo t.s. Bukultu dambi pirmoreiz uzbūvēja jau 13.gs. [121, 162]

Par vecāko no dambjiem šodienas pilsētā uzskata Ganību dambi, kurš rakstos minēts 1550.g. [21, 30] Tas bijis uzbērums ceļam uz pilsētas ganībām.

18.gs. sākumā ceļš pārveidots par aleju, kas savienojusi abus Ņeizardārzus; uz Sarkandaugavas bijusi pārceltuve. Nosaukums un daļa toreizējās trases saglabājusies līdz mūsu dienām, tikai piemirsies, ka kādreiz rīdzinieku govīs un kazas uz ganību ceļu gājušas pa tagadējo Jēkaba ielu.

Nākamais no vecākajiem apzinātajiem varētu būt Inča jeb Jāņa dambis, kas būvēts 16.gs. beigās vai 17.gs. sākumā Daugavas labajā krastā pret Zvirgzdu salu. [30] Tas kalpojis aizsardzībai pret plūdiem un arī kā paaugstinājums ceļam. Ilgajā pastāvēšanas laikā būve daudzkārt cietusi un bieži remontēta. Dambis pārrauts un stipri sapostīts 1649.g. un 1744.g. palos. Pieminēts, ka 1687.g. dambi nostiprinājis ar *bolverku*²⁴ meistars Ruperts Bindenšū. [72] Ar Inča dambja nosaukumu vēstures gaitā sastopamies vairākkārt. Tā, piemēram, 1710.g. Rīgu aplencošie krievu karavīri naktī piezagušies pilsētas valnim tieši pa minēto dambi. Vēl 20.gs. 30.gados, pirmās brīvvalsts laikā, kā nelielu kuģu un liellaivu piestātne Latgales priekšpilsētā minēts Jāņa dambis. Senais dambis gan atradies dziļāk sauszemē — vismaz daļa no tā atrodas zem Maskavas ielas posmā starp Turgeņeva un Dzirnava ielu.

Sākot aptuveni ar 1640.g. būvēti jau samērā daudzi dambji, no kuriem lielākā daļa pastāvējusi tikai īsu laiku un tādēļ grūti apzināma. Šo būvju galvenais uzdevums bijis palu straumes un ledus atvirzīšana no pilsētas un priekšpilsētu apbūves. Pie Daugavas kreisā krasta 700 pēdas garš dambis savienojis Velnu salu ar sauszemi. [121] Labajā krastā divi dambji būvēti pie Rosbaha salas, netālu no Zvirgzdu salas. Lejpus pilsētai uzcelts dambis pie Fosa salas, vēlākā Ņeizardārza un tagadējā Viesturdārza vietā.

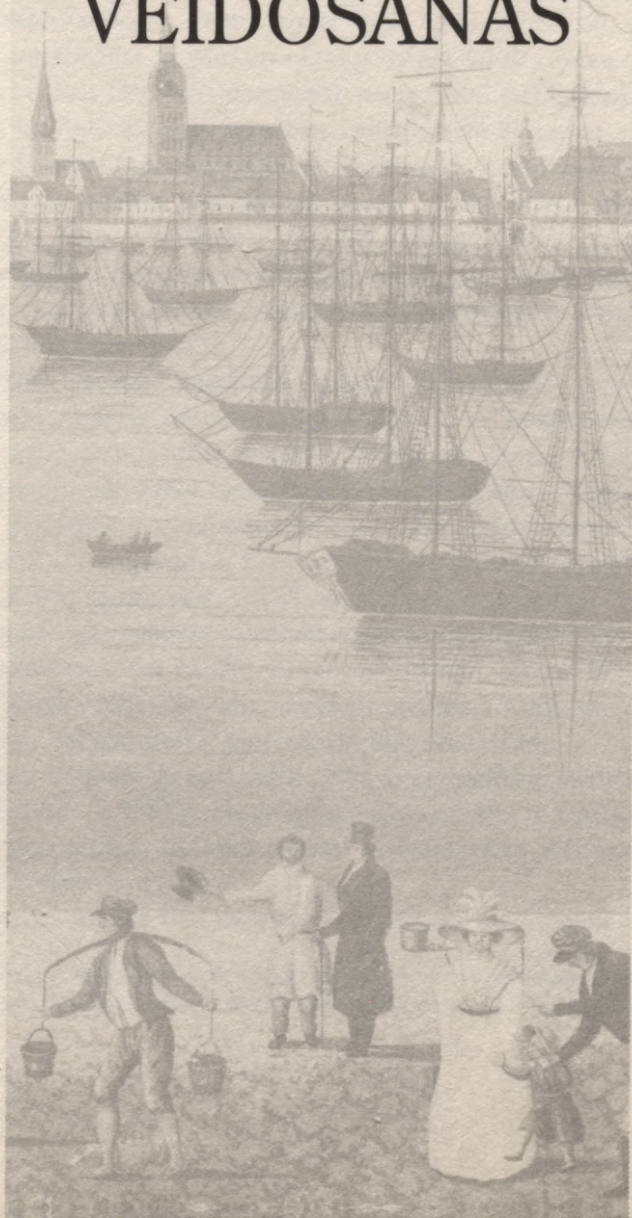
Pārdaugava 17.gs. nav bijusi blīvi apbūvēta. No vēsturiskajām būvēm jāpiemin senās un ilgu mūžu pieredzējušās Māras dzirnavas. Taču Pārdaugava un tās krasts Rīgai bija svarīgs kā sākums ceļiem uz Kurzemi un Zemgali, kā pārceltuvju galapunkti un pārcēlāju laivu pieturas vieta. Tai bijusi arī liela militāra nozīme. No 15.gs. šeit atradās nocietinātais un apkārtnes novērošanai svarīgais Sarkanais tornis. Ap 1621.g. zviedru pulkvedis Samuels Kobrons te uzbūvēja nelielu cietoksni, vēlāk sauktu par Kobronskansti. Kobronskansti paplašinot, Sarkanais tornis nojauca tā paša gadsimta vidū. [44]

Pārdaugavas trūkums bija nestabils un applūstošs salu virkne, kas to atdalīja no Daugavas galvenās straumes. Lai šo trūkumu vismaz daļēji novērstu, jau pirms 1640.g. kreisajā krastā ar uzbērumu savienoja veselu virkni salu: Bieķēnsalu, Mūksalu, Lielo un Mazo Klīversalu, Burkānu salu un Ņipsalu. No Mūksalas, citkārt sauktas par Velna salu, bijis dambis uz krastu, kur sācies ceļš uz Kurzemi. Šai salu virknei vienā pusē bija Daugava, bet otrā — Mazā Daugava, kuras atliekas mūsu dienās ir Bieķēngrāvis un Zunds. Kādā no J.Broces pārzīmētajiem attēliem redzams, ka 1656.g. dambis Daugavas pusē bijis nostiprināts ar vertikālu baļķu sienu. [24, 134]

Taču 17.gs. hidrotehniskās būves bija domātas tikai pasīvai aizsardzībai pret ūdeni, straumi un ledu. Aktīvs uzbrukums upei sākās simts gadus vēlāk.

²⁴ *Das Bollwerk* (vāc.) — šinī gadījumā krasta nostiprinājums.

2.DAĻA
MŪSDIENU
OSTAS
VEIDOŠANĀS



1. nodaļa

PILSĒTAS UN OSTAS PĀRVALDE

2.1.1. Rīgas kapitulācija. Pēteris I

Kopš Poltavas kaujas veiksmē Ziemeļu karā zviedrus ir pametusi. 1710.g. 14.jūlijā²⁵ Rīgā pa Kārļa vārtiem iebrauc ģenerālfeldmaršals grāfs Boriss Šeremetjevs. Zeltā un purpurā tērptās garās kavalkādes greznība visai austrumnieciska, jo krievi pārmantojuši Bizantijas galma paražas un Maskavu uzskata par Konstantinopoles mantinieci. Dienu agrāk Rīgā, kuras iedzīvotāju skaits kopš gada sākuma samazinājies uz pusi un nesasniedz pat 5000 cilvēku (no pilsētas latviešiem dzīvs palicis tikai katrs desmitais), jau ienākuši seši tūkstoši krievu karavīru. Pilsētas kapitulācijas akts parakstīts Dreiliņos pie Rīgas jau 4.jūlijā. [43]

Rīgas rāte Šeremetjevam pasniedz pilsētas atslēgas no zelta — masīvas, ģenerālfeldmaršala jau iepriekš pasūtītas. Rātskungi un pēc viņiem abu ģilžu pārstāvji zvēr uzticību Pēterim I. Vāciskā Rīga jūtas atvieglota pēc vairāk nekā 8 mēnešus ilgā aplenkuma. Vidzemes muižu īpašnieki, lai gan drusku baidās no jaunās nezināmās varas, priecājas par zviedru aiziešanu. Viņi cer uz atņemto muižu atgūšanu un tiesību atjaunošanu.

Daugavgrīvas cietoksnī patvērušies daudzi civiliedzīvotāji, arī Rīgas loči. Zviedru garnizons ir neliels, cietoksnī pārtikas trūkums vēl lielāks nekā Rīgā. Drīz arī šeit sākas mēris. Daugavgrīva kapitulē mēnesi pēc Rīgas, 8.augustā — tā bijusi pēdējā zviedru pārvaldītā teritorija Livonijā. Tāpat kā no Rīgas, arī no šejienes zviedru garnizonam atļauj aiziet ar godu, ņemot līdzī karogus, šautenes un pat 8 lielgabalus. Daugavgrīvas zviedru komandants paziņo krieviem tās dienas paroli, un krievu sardze ceremoniāli nomaina zviedru sardzi.

Krievijas impēriskās politikas galvenais noteicējs un virzītājs ir Pēteris I. Gandrīz viss viņa valdīšanas laiks pagājis, karojot par jaunām teritorijām. Sacensties ar Pēteri karotpriekā varējis tikai viņa niknākais pretinieks Kārlis XII. Vēsturnieku un literātu versiju par šīm divām personībām bijis visai daudz.

Pēteris I pret barbarismu savā valstī cīnās ar barbariskām metodēm. Starp citu, ir arī izņēmumi. Tā 1710.g. decembrī jaunais valdnieks ar kuģi atsūta Rīgas rātskungiem mucu austeru un kasti citronu — acīmredzot, lai tuvinātu viņus Rietumeiropas civilizācijai. [140]

Krievijas valsts iekārta nav piemērota karošanai, un Pēterim I nākas to

²⁵ Datumi doti t.s. vecajā stilā — pēc Krievijā un arī Zviedrijā lietotā Jūlija kalendāra. Starpība starp šo un t.s. jauno stilu 18.gs. bijusi 11 dienas, 19.gs. — 12 dienas un 20.gs. — 13 dienas.

reorganizēt. Viņš pārveido arī armiju un valsts ieņēmumu sistēmu. Cars un viņa padomnieki izceļas ar lielu izdomu naudas atsavināšanā saviem padotajiem un citiem no viņa atkarīgiem ļaudīm, piemēram, ārzemju tirgotājiem. Viens no piemēriem ir Pētera I laikā ieviestais ar valsts ģerboni (vēlāk — ar atbilstošu ūdenszīmi) greznotais papīrs lūgumrakstu, līgumu un citu juridisku dokumentu sastādīšanai. Ģerboņpapīra cena bija augsta un atkarīga no iesnieguma svarīguma vai līguma summas. Cara Pētera laikā ieviesta arī t.s. galvasnauda — nodoklis, kuru ņēma no visiem iedzīvotājiem līdzīgās daļās, t.i., *no galvām*.

1711.—17.g. Krievijā izveido valsts augstāko likumdevēju orgānu — senātu, vēlāk parasti sauktu par valdošo senātu. Nākošais solis ir jauna veida nozaru pārvalžu — kolēģiju — izveidošana 1717.—21.g. līdz šim pastāvējušo *prikazu* vietā. Kolēģiju prototips sameklēts Zviedrijā. Speciāla jūrlietu kolēģija tiek izveidota tikai Katrīnas II valdīšanas laikā (1762.—96.g.). Pēteris I dibina viņa mērķiem daudz svarīgākās: admirālkolēģiju kara flotes lietu pārzināšanai un komerc-kolēģiju — nodokļu, nodevu un muitas iekasēšanai.

1721.g. pēc uzvaras Ziemeļu karā un miera līguma Pēteris I pasludina sevi par imperatoru, bet Krieviju — par impēriju. No šī brīža viņš ir Pēteris I Lielais. 1725.g. janvārī nemierīgais valdnieks palīdz glābt avarējuša kuģa ļaudis pie Pēterburgas un pēc dažām dienām mirst no saaukstēšanās. Viņa tikpat nemierīgais kādreizējais pretinieks Kārlis XII jau 1718.g. kritis savā kārtējā karagājienā Norvēģijā.

Pēteris I esot arī Krievijas trīskrāsu karoga autors. Tas izveidots vienkāršiem līdzekļiem: pārstatot vietām cara sirdij tuvās Nīderlandes karoga krāsas. Pirmoreiz šis karogs pacelts 1693.g. uz tikko uzbūvēta krievu karakuģa. Nedaudz vēlāk (1699.g.) ieviestā Andreja flaga (zils diagonāls krusts baltā laukā) — Krievijas kara flotes karogs — arī esot Pētera I radīta. [196]

Krievijas imperatora centieni valsti tuvināt Eiropai ne tikai ģeogrāfiski, bet arī apgaismības ziņā beidzās ar neveiksmi, par kuru vēl ilgi maksāja gan krievi, gan iekarotās tautas. Šīs neveiksmes cēlonis bija dzimtbūšana, Rietumeiropā mazpazīstama parādība, kas 18.gs. Krievijā praktiski un arī juridiski neatšķīrās no verdzības. Arī latvieši dzimtbūšanas smagumu visā pilnībā iepazīna tikai *krievu laikos*. Edgars Dunsdorfs raksta: *Tikai 18.gadsimtā latviešu zemnieki no personām kļuva par atsavināmām lietām*. [43]

Pēteri I uzskata par Krievijas flotes radītāju un ostu dibinātāju. Kā redzēsīm no tālākā stāstījuma, attiecībā uz Rīgu viņa loma ir niecīga. Ja Rīgas ostas izveidošanu gribam saistīt ar kādu no Krievijas valdniekiem, tad pirmajā vietā jāmin skandalozā vāciete Sofija Frederika — Katrīna II.

2.1.2. Rīga krievu pārvaldes pirmajā gadsimtā (1710—1800)

Rīgas kapitulācija 1710.g. iezīmē krievu pārvaldes faktisko sākumu pilsētā. Ziemeļu karš turpinās līdz 1721.g., un tikai šajā gadā noslēgtais

Nīstades²⁶ miers apstiprina Rīgas un citu iekaroto teritoriju iekļaušanu Krievijā arī *de jure*.

Pēteris I savā gudrajā ārpolitikā grib pierādīt Eiropas valstīm, ka Rīgas rāte tāpat kā Vidzemes bruņniecība labprātīgi un ar lielu gatavību pakļaujas krievu ērglim. Tādēļ viņš dod norādījumu kapitulācijas noteikumu sagatavotājiem solīt gandrīz vai visu, ko Rīgas un Vidzemes dižciltīgie vēlas. Kā 1710.g. Rīgas kapitulācijas, tā arī 1721.g. miera līgums nosaka, ka Rīgā un Rīgas guberņā saglabāsies tradicionālā pašpārvalde un galvenā paliks vācu valoda.

Pēc zviedru parauga cara tiešais pārstāvis šeit ir ģenerālgubernators. Pirmajam Rīgas un Vidzemes pārvaldītājam grāfam Borisam Šeremetjevam gan vēl nav šāda titula. Pirmais oficiālais ģenerālgubernators ir Pētera I milulis, necila zirgupuiša dēls un tagad *visgaišākais kņazs* Aleksandrs Meņšikovs, kurš gan atrodas šajā postenī tikai vienu gadu. Viņam seko Pēteris Goļicins, Aņikita Repņins un citi.

Karadarbības rezultātā Rīgai nodarīti lieli zaudējumi, sevišķi smagi cietušas priekšpilsētas. Daugavas labajā krastā nodedzinātas visas dzirnavas un daudzas citas ēkas, arī Jēzus baznīca. Iznīcināta visa apbūve Daugavas salās. Pārdaugava palikusi bez neviena iedzīvotāja, mājas un noliktavas guļ krāsmatās. Dzīves atjaunošana notiek lēni, jo trūkst darbaroku. 1718.g. Rīgā ir tikai ap 5800 iedzīvotāju. Ievērojama daļa Rīgas patriciešu ir slēptā opozīcijā pret jauno varu, rāte krievu ierēdņu rīkojumus pilda negribīgi un gausi. Lai iztīrītu Rīdziņu²⁷ un izvestu atkritumus no pilsētas, palīgā jāsūta zaldāti.

1787.g. arī Rīgā stājās spēkā divus gadus agrāk izdots Krievijas pilsētu nolikums. Rīgas patricieši, cenzdamies saglabāt savas ekskluzīvās tiesības, pret tā piemērošanu Rīgai bija cīnījušies ar visiem viņiem zināmajiem līdzekļiem, augsto ierēdņu kukuļošanu ieskaitot. Tomēr uzvarēja Katrīnas II vēlme likvidēt iekaroto Baltijas provinču atšķirības no *matuškās*. Rīgā sākās t.s. vietniecības laiks, kas gan nebija ilgs, taču satricināja līdz šim pastāvošo gandrīz vai feodālo kārtību, kā arī būtiski ietekmēja visu turpmāko notikumu gaitu. Rāte tika atlaista, tās vietā pilsētu tagad pārvaldīja vēlēta dome. Pirmo reizi vēsturē Rīgas vadībā bija pilsētas galva. Tiesu sprieda maģistrāts. Rīdzinieki līdzīgi citu Krievijas pilsētu iedzīvotājiem tika sadalīti sešās klasēs: pirmajā klasē tika ieskaitīti pilsētas turīgi namnieki, kas nepārtika no savu roku darba.

Lielā un Mazā ģilde bija pilnībā pārvērtušās par sabiedriskām organizācijām. Atbilstoši Krievijas likumdošanai tika izveidotas trīs jaunas ģildes, kuras apvienoja un sadalīja pēc svarīguma tirgotājus. Pirmās ģildes tirgotāja kapitālam bija jāpārsniedz 10 000 rubļu, viņi varēja tirgoties ar ārzemēm un viņu īpašumā varēja būt tālbraucēji kuģi. Drīz vien apzīmējums *pirmās ģildes tirgotājs*

²⁶ Pilsēta Somijā.

²⁷ Rīgas upi vēlāk sauca arī par Rīdzeni, bet pašās tās pastāvēšanas beigās — par Rīdziņu. Bēdīgi, bet vēsturiski tik nozīmīgā upe bagātinājusi latviešu valodu ar sugas vārdu *rīdziņa*, kas nozīmē notekgrāvi.

izraisīja tikpat lielu cieņu, kā dižciltību apliecinošs tituls. 1792.g. Rīgā esot bijuši 162 šādi tirgotāji. Pretendentam uz ieskaitīšanu otrajā ģildē bija jāpierāda kapitāls 5—10 tūkstošu rubļu apmērā. Šiem tirgotājiem bija tiesības tirgoties iekšzemē. Tādu 1792.g. bijis 71. Ne pirmās klases namnieki, ne abu pirmo divu ģilžu tirgotāji nevarēja tikt sodīti ar miesas sodiem. Tā bija ļoti liela privilēģija Krievijā, kur pāršanu atcēla tikai 1904.g. Trešās ģildes locekļi bija sīktirgotāji ar 1—5 tūkstošu rubļu kapitālu. 18.gs. beigās tādu Rīgā bijis 453.

Vietniecības laiks pastāvēja tikai 12 gadus. Pēc Katrīnas II nāves Krievijas tronī nāca viņas un Pētera III dēls Pāvils I. Jaunais ķeizars ienīda māti, kas bija likusi nogalināt viņa tēvu, un arī visu, kas māti atgādināja, tai skaitā vietniecības iekārtu. Pāvils I to atcēla. 1797.g. martā atkal sanāca kopā Rīgas rāte. Formāli skaitījās, ka tā ir ievēlēta, taču iznāca tā stipri līdzīgi agrākajai, jo to veidoja galvenokārt patriciešu pārstāvji.

Iedzīvotāju dalījums klasēs saglabājās. No vietniecības gadu jauniešiem jāpiemin arī galvasnauda, kuru Krievijā gan ieviesa jau Pēteris I, taču vidzemnieki un rīdzinieki līdz tam nemaksāja. Vidzemniekiem tagad jādod arī rekrūši armijai: no 1795.g. dienesta laiks bija noteikts uz 25 gadiem, vēlāk to gan saīsināja. Saglabājās arī dažas citas izmaiņas, tai skaitā tieslietas.

1756.g. Rīgā atkal sāka kalt savu naudu. Tās vienību nosauca par livonēzi — no vārda Livonija. Nelielā daudzumā apgrozībā tā bija līdz pat 1824.g. 1769.g. Krievijas impērijā izlaida pirmo papirnaudu jeb asignācijas. Tās vērtība salīdzinājumā ar apgrozībā joprojām paliekošo sudraba naudu strauji un nepārtraukti kritās un 1814.g. bija tikai 25% nomināla, tādēļ ilgtermiņa līgumi parasti tika slēgti par sudraba rubļiem.

Ģenerālgubernatoram bija divas kancelejas. Viena noformēja administratīvos rīkojumus, kuri stājās spēkā tikai pēc to publicēšanas vācu valodā, otra kanceleja kalpoja kā sazināšanās līdzeklis ar Krievijas centrālajām varas iestādēm. Divi sekretāri — vācu un krievu — nebija retums arī citās vietējās iestādēs, piemēram, policijas pārvaldē u.c.

Līdz šim pilsētas augstākais varas orgāns bijusi rāte, kas vēstures gaitā sevi apveltījusi ar pārvaldes, policijas un tiesas funkcijām. Arī tagad rāte turpina savu darbību — tradicionāli, tāpat kā zviedru laikos. Pilsētas pašvaldība sastāv no četriem birģermeisteriem un 14 rātskungiem, kuri kāda kolēģa nāves vai dzīvesvietas maiņas gadījumā kooptē sev jaunu biedru no pilsētas elites bez kādām vēlēšanām vai citādām formalitātēm.

Pirmo nepatīkamo pārsteigumu no krievu administrācijas puses rāte piedzīvo 1712.g. vasarā, kad Rīgā ierodas kāds Ilja Ivanovičs Isajevs. Viņš nozīmēts par rātes *prezidentu* jeb *oberinspektoru* un visai drīz liek rātskungiem saprast, cik plašām pilnvarām cars to ir apveltījis. [43]

Vairāk vai mazāk impērijas centrālo varas iestāžu ietekmēta un kontrolēta, Rīgas rāte tomēr turpina savu darbību, tai skaitā pilsētas galvenā saimnieciskā objekta — ostas — vadību.

No rātes daudzajām struktūrvienībām šeit atzīmēsim tās, kuras nodarbojušās ar kuģniecību un ostas lietām. Pirmām kārtām, tās ir četras no septiņām t.s. zemākajām tiesām.

Fogta tiesa cita starpā šķīrusi arī ar kuģniecību saistītos strīdus. Taču šīs instances kompetenci ierobežojusi pilsētas mūri, respektīvi, tās teritorija. Tādēļ kuģu un ostas jautājumi biežāk izskatīti Landfogta tiesā, kuras darbības sfēra bijusi visai plaša: Rīgas patrimoniālapgabals²⁸, priekšpilsētas un arī Daugava. Pie šīs tiesas pastāvējusi arī īpaša policijas nodaļa; šķiet, tā identiska ar dažos avotos pieminēto ostas policiju. Landfogta tiesas uzraudzībā darbojušies Rīgas loču un zvejnieku amati.

Tirdzniecības tiesa nodarbojusies ar tirdzniecības jautājumiem, t.sk. preču svēršanu, brāķēšanu un noliktavām. Ar ostas darbību tā saistīta tikai netieši. Kamertiesā (*Cammerergericht*), latviski biežāk saukta par Ķemerejas tiesu²⁹, pārzināja nodokļu ievākšanas lietas un līdz ar to izrādīja pamatotu interesi par ostā ienākošajiem kuģiem.

Uz tiesu neattiecās, bet ar dažādiem skaidras naudas norēķiniem cieši saistīta bijusi pilsētas kases kolēģija. Kases kolēģija finansējusi un līdz ar to zināmā mērā kontrolējusi ostas dambju būvi. [1390—1—305]

2.1.3. Ostas pārvalde

Cars un viņa administrācija necentās ieviest ko jaunu Rīgas ostas pārvaldē — Krievijas pieredze šajā nozarē bija vēl visai trūcīga.

1553.g., Ivana Bargā valdīšanas laikā, britu jūras ekspedīcija Baltajā jūrā, Dvinas upes grīvā, atklāja piemērotu un puslīdz drošu vietu kuģu piestāšanai. Cars bija ieinteresēts tirdzniecībā, tādēļ piešķīra angļiem dažādas privilēģijas. 1584.g. krievi te uzbūvēja fortu, tādēļ šo gadu uzskata par jaunās pilsētas dibināšanas gadu. Līdz 1613.g. tā saucās Jaunie Holmogori, tad — par godu erceņģelim Mihailam — to nosauca par Arhangeļsku. Tā bija Krievijas pirmā osta, kuru bez britiem drīz sāka apmeklēt arī nīderlandiešu, skandināvu un vācu tirgotāju kuģi — krieviem savu vēl nebija. Arhangeļskas ostas lielākais trūkums ir garais ledus periods — tā kuģiem pieejama tikai no maija vidus līdz oktobra sākumam. [103]

Iekarotā Rīga kļūst par pirmo Krievijas ostu Baltijas jūrā. Pēc nepilniem trīs mēnešiem — 1710.g. 30.septembrī krīt arī Rēvele (Tallina) un Krievijai Baltijas jūrā ir jau divas ostas.

Pēteris Lielais oficiālajā Krievijas vēsturē atzīmēts arī kā ievērojams ostu,

²⁸ Pilsētas lauku novads, kur tāpat kā pilsētā valsts varu aizvietoja pilsētas pašvaldība. [83]

²⁹ *Die Kammerer* — pilsētas finanšu valde; pilsētas kase (*Vācu-latviešu vārdnīca*, sast. K.Granta un E.Pampe. R., 1954.). Daži vēsturnieki mēģinājuši to latviskot kā ķemereja no *Kammer* daudzskaitļa formas. Ja konsekventi gribam palikt pie šā neveiklā darinājuma, tad jāsaka, ka K.Valdemārs Tērbatas universitātē studējis *ķemerejinības*, nevis *kamerālzinības* (tautsaimniecību).

respektīvi, ostas pilsētu, dibinātājs. Taču viņa 1703.g. dibinātajā Pēterburgā septiņus gadus vēlāk, Rīgas un Rēveles padošanās laikā, osta vēl nav ierikota. Otra osta Baltijas jūrā, kuras dibinātāja godu palaikam piedēvē caram Pēterim, ir Baltiņšporta, tagadējā Paldiski Igaunijā. Taču nav grūti pierādīt, ka ar nosaukumu Rogervika tā pastāvējusi jau 17.gs. un krievi to vēlāk, Katrīnas II valdīšanas laikā, tikai modernizējuši ar nolūku izmantot kā ātri aizsalstošās Pēterburgas priekšostu. Arī puslīdz aprikotu ostu Azovas jūrā un Kamčatkā 1710.g. vēl nav. Tātad Rīga hronoloģiski ir Krievijas otrā osta vispār un pirmā osta Baltijas jūrā.

Daugava Rīgas patrimoniālapgabala robežās — *no krācēm līdz sāļajai jūrai* — ar ostu ir pilsētas sastāvdaļa un īpašums, tādēļ to pārvalda un uzrauga Rīgas rāte. Šo privilēģiju tai dāvājuši un apstiprinājuši Stefans Batorijs, Gustavs Ādolfs un Pēteris I. Līdz ar to tikai rāte līdz šim bijusi tiesīga izdot noteikumus par ostas izmantošanu un uzturēšanu kārtībā, kā arī iecelt attiecīgās amatpersonas šo noteikumu ievērošanas kontrolei. Tā Rīgas rāte atgādina krievu ierēdņiem 18.gs. pirmajā pusē. [27]

Pārvaldes un uzraudzības realizācijai nepieciešams mehānisms, vispirms ar attiecīgām pilnvarām apgādāti ierēdņi. Vēsturiski senākais ir jau pieminētais, Rīgas brīvpilsētas gados (1561—1582) iedibinātais ūdens kapteiņa amats. Šis sākotnēji tīri militārais postenis, kas izveidots Rīgas kuģu un preču apsargāšanai Daugavā leļpus pilsētas, laika gaitā tiek papildināts vēl ar citiem pienākumiem un funkcijām. Ūdens kapteinis (*Wassercapitain*, vēlāk arī *Wasserkapitan*) ir Rīgas ostas galvenā amatpersona arī krievu pārvaldes laika sākumā. Viņa pienākumus labi atspoguļo tālaika dokuments, vienlaikus nedaudz pastāstot arī par toreizējiem apstākļiem Daugavas grīvā un tās krastos. 1711.g. februārī rāte nozīmē kādu Pēteri Lobeku par ūdens kapteini un savā rakstā, kas, liekas, domāts saskaņošanai ar krievu ierēdņiem, diezgan sīki un pamatīgi izklāsta, kas šim amatviram jādara un ko viņš nedrīkst darīt.

.. mēs nododam godīgajam un vīrišķīgajam Pēterim Lobekam no seniem laikiem pastāvošo ūdens kapteiņa dienestu, līdz ar ko viņu, kurš solījis mums uzticību, modrību, paklausību un uzcītību, šādi pilnvarojam un instruējam: kopā ar viņam nodotajiem pilsētas karavīriem un ločiem cītīgi jāuzmana, lai pilsētai nerastos zaudējumi no tā, ka kādas preces paliktu nenomuitotas vai nodevām neapliktas vai arī kāds kuģis, pirms uz pilsētu atnācis, tur leļā [Daugavā leļpus Rīgas] tiktu izkrauts vai pielādēts.

Jo sevišķi viņam rūpīgi jāseko, lai daugavgrīvieši un citi neiejauktos un neiespietos locēšanā un kuģu ievēšanā un izvēšanā no ledus, pastāvīgi tiem izskaidrojot, ka locēšanas tiesības ir Rīgai dāvātas un piederošas. Pilsētas ločus viņam, atbilstoši uzrakstītai un 1672.gadā izdotai instrukcijai, [loču] eltermanim un piesēdētājiem palīdzot, jāuztur stingrā paklausībā un pastāvīgā gatavībā godīgi izpildīt savu doto zvērestu un nepieļaut, ka kāds [kuģa] kapteinis nonāktu [navigācijas] grūtībās.

Izpildot jauno, 1691.gada 26. jūnija instrukciju, kuģi vadot, jāņem vērā tā

iegrime. Lai ne loči, ne pilsēta loču nodevu nenoteiktu par zemu, viņam [ūdens kapteinim], apmeklējot kuģus, jānoskaidro, cik pēdu dziļi kuģis peld, un par katru pēdu jāaprēķina pusi dāldera un tas jāapstiprina uz portorija zīmes vai apliecības [pases]. Tāpat viņam ir par katru un visiem ienākošiem kuģiem, to iegrimi un citām lietām nekavējoties jānosūta akurāts rakstisks ziņojums. Sevišķi tas jādara, ja zirgi tiek ievesti, par ko bez kavēšanās jādara zināms staļļmeistara kungam, viņam arī jāpaziņo, vai tie pasūtīti vai pārdošanai paredzēti. Nedrīkst pieļaut, ka kāds zirgs tiek lejā izkrauts.

Viņam arī ir tiesības bordiņus [liellaivas] un laivas pie kuģiem norīkot, kā arī vajadzības gadījumā bordiņu vadītāju paredzētos braucienus atcelt. Tāpat viņam rūpīgi jāuzmana lašu vadi (Lachswaden), lai ar tiem pareizi un atļautās vietās zvejotu.

Ločiem nedrīkst bez nopietna iemesla atļaut atstāt viņu dzīves vietas. Ja tie savam eltermanim jeb viņam [ūdens kapteinim] nepakļaujas, viņam atbilstoši lietas apstākļiem nepaklausīgie jāpārmāca un jāsoda (ar ko nav naudas sods domāts), var arī pēc nozieguma svarīguma to ieslēgt roku dzelžos un, ja tas pelnījis smagāku sodu, kopā ar rakstisku nodarījuma aprakstu apsardzībā nosūtīt landfogta kungam.

Tāpat viņam gan vasaru, gan ziemu rūpīgi jāuzmana malka, kuru kroņa zaldāti lejā cērt pilsētas krūmājos, lai to bez cienījamās rātes atļaujās un piekrišanas nezagtu un neaiznestu, zagšanu pārtraukt un nekavējoši ziņot oberlandfogta kungam.

[Nepieciešams] pieskatīt arī Jelgavas liellaivas un laivas (Loddigen, Bohte) un rūpīgi sekot, lai tās bez pases neietu garām, tās īpaši rūpīgi pierakstīt un katru nedēļu ar uzticamu zaldātu nosūtīt ziņojumu galvenai vai akcīzes kases kolēģijai (Ober—oder Accisenkasten), lai tā katru sestdienu varētu izdarīt salīdzināšanu. Viņš arī nedrīkst pieļaut, ka laivas un liellaivas, kas no šejienes uz Jelgavu vai kādu citu vietu Kurzemē dodas, bez portorija apliecības un izbraukšanas zīmes garām aizbrauktu. Pielādētajām laivām jāuzrāda kases kolēģijas izdota atlaišanas zīme (Freyzettel), bet viņam rūpīgi jāapskata un jāpārbauda, vai krava saskan ar zīmi. Arī rūpīgi jāseko, lai linsēklas vai citas preces netiktu atstātas augšpus Buldurupei un uz pilsētu pa sauszemi aizvestas. Preces, kuras tādā vai arī kādā citā slepenā un aizliegtā veidā ieved vai izved, tiek konfiscētas, un viņš [ūdens kapteinis] saņem pusi. (..)

Tādā pašā mērā viņam jāpanāk, lai ne slepeni, ne atklāti neuzpirktu lopus, labību, sviestu, lašus, butes jeb citas svaigas un kaltētas zivis, tādēļ visām liellaivām un laivām, kas nāk no Sāmsalas vai citurienes, bez kavēšanās jānododas augšup uz pilsētu, nevis jābrauc uz Spilvi. [Lejtecē] nedrīkst atvērt nevienu kasti vai mucu, kurā ved zivis.

Arī viņš pats nedrīkst uzpirkt neko, kā sāli, sieru u.c. Tāpat, lai nezaudētu savu dienestu, nedrīkst pieņemt pienesumus vai dāvanas, ne arī tās no kāda pieprasīt; arī citus no tā jāattur.

Saskaņā ar pavēli (laut Placats) no kuģa ar 20 līdz 50 lastu [kravnesības; aptuv. 40—100 tonnas] jāiekasē pusguldenis un ar 100—200 lastu — pusotra guldena rupjā naudā [t.i., ne sīknaudā]; aizliegts ar kādiem veikliem izdomājumiem vairāk pieprasīt.

Aizliegts arī ar krodzniecību (*Krügerey*) priekš zaldātiem un vēl vairāk priekš svešiem nodarboties; paša un zaldātu slāpju remdēšanai atļauts brūvēt tikai vienu mucu alus. (...) Neviens kapteinis vai tirgotājs, kurš ar svešu alu iebrauc, nevienai personai, kā arī licentes mājas apmeklētājiem nedrīkst nevienu mucu no kuģa noņemt, pirms kuģis nav pilsētā pie bolverča piestājis un alu tirgotājs vai kapteinis noformējis (*freymachet*) un par to muita samaksāta. Tā rezolūcijās un pavēlēs teikts, un tās jāievēro stingri un nelokāmi.

Tāpat jārikojas ar jelgavniekiem un citiem, kuri salakas un citas zivis uzpērk lielā daudzumā un uzdrošinās vest uz Jelgavu. To nedrīkst pieļaut, jo jābūt tā, ka salakas vai citas zivis pērk atklātā [Rīgas] tirgū un saņem par to zīmi (*Zettel*) no tirgus pārziņa (*Marcktvogt*) vai kases kolēģijas (*Oberkasten*); tādiem viņš var brīvi ļaut braukt.

(..) stingri rūpēties, lai upē izliktās mucas un bojas naktī neizgrūstu no vietas vai neapskādētu.

Ja ienaidnieks uzbrūk, viņam nekavējoties (..) ar saviem klāt esošiem ločiem jāpastiprina Daugavgrīvas cietoksnī esošais garnizons (..), kā varonīgam karotājam piedien.

Rūpīgi viņam jāatzīmē visu uz ienākošiem kuģiem atrodošos personu vārdi, ar kuriem zīme (*Zettel*) uz augšu jānosūta; tiem, ar stingrākajiem sodiem piedraudot, jānorāda un jāpavēl, ka aizliegts slepeni ievest vērtīgas preces. Jāapmeklē arī izejošie kuģi, lai neviens no tiem neaizbrauktu bez pases; pases, kuras mēs [rāte] kapteiņiem dodam, jāapskata; tad tiem atļaut braukt.

(..)

Un nobeigumā viņam, ūdens kapteinim, ne tikai pavasaros, bet arī vēlāk bieži un rūpīgi pašam jāmēra dziļumi grīvā jeb iebrauktuvē no jūras un par izmēritajiem dziļumiem un [kuģu ceļa] stāvokli jāsniedz patiesas ziņas tirgotājiem un kapteiņiem.

Divreiz gadā, pirmoreiz pēc Jāņiem (*Johannis*) un tad pēc pabeigtas kuģošanas ap Adventes laiku, jānodod landfogta kungam pret kvīti iekasētā loču nauda kopā ar speciālu aprēķinu, kurā minēti kuģu vārdi un ieprīme. Tālāk jārikojas pēc 1672.gada atjaunotā loču nolikuma.³⁰ [26]

Citētajam dokumentam nebūs lieki daži komentāri. Pirmkārt, ūdens kapteinis tagad pārzina arī loču darbu. Pusotra gadsimta laikā viņa sākumā tīri militārie uzdevumi tiek stipri papildināti un 18.gs. sākumā ir visai daudzpusīgi. Ūdens kapteinis vienā personā ir robežsargs, muitnieks, tirgus uzraugs, hidrogrāfs un nodevu ievācējs! Taču visai skaidri jūtams, ka viņa galvenais uzdevums ir pilsētas un valsts fiskālo interešu aizsardzība³¹.

Lielupei kopš 17.gs. beigām ir sava patstāvīga izeja uz jūru, tādēļ tās bijušo

³⁰ Tulkojums no vācu valodas mans — A.P. Lai tekstu padarītu vieglāk pārskatāmu un lasāmu, atļāvos dažus pārāk garos teikumus sadalīt, aizstājot komatus ar punktiem, kā arī izveidot dažas atkāpes, kuru izmantotajā avotā nebija.

³¹ Vēlāk šo amatu vienlaicīgi ieņēma vairāki cilvēki, kuri nomaina viens otru.

ieteku Daugavā jau sauc par Buldurupi (vēlākā Buļļupe). Tā ir īsākais ūdensceļš uz Rīgas tirgotājiem nepatīkamo Kurzemes un Zemgales hercogisti, tādēļ vairākkārt pieminēta ūdens kapteiņa uzdevumos. *Augšpus Buldurupei* acīmredzot nav jāsaprot kā Daugavas krasti augšup pa straumi no šīs upes ietekas, bet gan kā Lielupe.

Nepilnu kilometru augšpus Buldurupes (Buļļupes) toreiz Daugavā ietecēja nelielais Spilves strauts, kura ietekā, iespējams, varēja iebraukt nelielas laivas un tā paslēpties no ūdens kapteiņa stingrajiem skatieniem, lai veiktu kādas neatļautas kravas operācijas.

Ūdens kapteiņa dienesta un arī dzīvesvieta ir Buldurupes ietekas Daugavā labais krasts — turpat, kur jau agrāk apmeties licentes inspektors, bet tagad veidojas arī loču ciemats — mūsdienu Bolderāja.

Ūdens kapteiņa darbības zona ir Daugava lejpus Rīgas, notikumi pašā pilsētā faktiski ir ārpus viņa kompetences.

Kādā 1723.g. februāra dokumentā īsi pieminēti divi rātes ierēdņi (*Officianten*) ostā, kuras galvenā daļa tolaik joprojām bija Daugava un tās krasts pie pilsētas. Pirmais ir pilsētas krastmalas pārzinis jeb krastmalas meistars (*Stadtkayenmeister*), kurš uzrauga krastu un norāda pienākošo kuģu kapteiņiem noenkurošanās vai pietauvošanās vietas. Otrais ir laipu meistars (*Stegmeister*), kurš apgādā kuģus ar atbilstošām laipām.

Ar krastmalas pārziņa tiesībām un pienākumiem sīkākā izklāstā sastopamies 1738.g. aprīlī, kad rāte izdod uzlabotus — tātad ne pirmos — noteikumus par kuģu piestāšanu pilsētā.³²

Ķeizariskās Rīgas pilsētas dižciltīgās un augsti godājamās rātes no jauna uzlabotais rīkojums, kas jāievēro kā krastmalas meistaram, tā arī pienākošajiem kapteiņiem.

1. No jūras pie pilsētas pienākošajiem kapteiņiem jāpiesakās pie krastmalas meistara un bez pretī runāšanas jānostājas vietās pie krastmalas vai Plosta tilta, kas izvēlētas atbilstoši katra kuģa lielumam un iegrīmei.

2. Ja krastmalā vai pie Plosta tilta no jauna pienākošam kuģim vietas nav, kapteinim tāpat jāpiesakās pie krastmalas meistara, un pēc tā norādījuma un rīkojuma jānostājas aiz kuģiem, kas pirmie ar lādiņu vai cita iemesla dēļ izies jūrā, lai tad ieņemtu to vietu. (..)

3. Krastmalas meistaram jāseko, lai ar gabalpreču kravu pienākošajiem kuģiem, kā arī tukšajiem kuģiem, kuriem tūlīt jāuzņem krava, nevajadzētu gaidīt, bet tiem nekavējoties tiktu ierādīta vieta izkraušanai vai iekraušanai. (..)

4. Mazajiem kuģiem, liellaivām un laivām, vadoties pēc apstākļiem, jāieņem tādas vietas, kur tie netraucē dziļi peldošos kuģus.

5. Kuģiem, kas atveduši malku, tūlīt pēc izkraušanas jānostājas upē, lai netraucētu krastmalā vai pie plosta tilta stāvošos kuģus.

³² Rātes 1694.g. noteikumi ārzemju kuģiniekiem atrodami [673—1—102].

6. Kad kuģis krastmalā uzņēmis kravu un samaksājis nodevas, tā kapteinim ir pienākums atiet un atbrīvot vietu citam, pretējā gadījumā viņu sodīs dižciltīgā kamertiesā.

7. Krastmalas meistaram rūpīgi jāseko un jānorāda, lai kuģu tauvas tiktu nostiprinātas atbilstošās krastmalas vietās; tāpat lai pie Plosta tilta novietotie kuģi turētos pie enkuriem, kuru tauvas izvilktas pa apakšu cauri tiltam, nevis pie paša tilta vai tā pāļiem. Nepaklausīgajiem tauvas tiks pārcirstas un viņi apsūdzēti dižciltīgajā kamertiesā, kas vainas apstiprināšanās gadījumā tiem uzliks naudas sodu un piespiedīs pārvietot kuģi.

8. Krastmalas meistara pienākums ir vairākas reizes (..) [dienā] apskatīt krastmalu un Plosta tiltu, lai pārliecinātos, ka kuģi stāv labā kārtībā (..).

9. Krastmalā, bet jo sevišķi pie Plosta tilta stāvošie kuģi nedrīkst aptēst un izgatavot mastus, sijas, pārsegumus utt., lai tādējādi neaizņemtu un nepiedrazotu krastmalu, vai arī neaizprostotu un nebojātu Plosta tiltu. (..)

10. Kuģiniekiem nav atļauts piķi un darvu uz kuģiem vārit, nepieciešamības gadījumā tas jādara upē kuģa laivās vai uz salām. Nevienam nedrīkst pie kuģa izkraušanas un iekraušanas tabaku smēķēt; pie ilgstoša vasaras karstuma uguns lieošānu vajag cik iespējams samazināt. (..)

11. Lai neviens neuzdrošinās no kuģiem vai citām vietām saslaukas un citus atkritumus izmest apkārtnē, krastmalā vai upē, kur tie dziļumu samaitā; tie jāizved pāri Daugavai vai uz salām. Izkraujot balastu, tas jāmet pāri t.s. saspiedējam [? Pressening]; pie tam, izlādējot akmeņus u.c., kapteinim jāseko, lai nekas neiekristu ūdenī un dziļumu nemaitātu. Ja kādu pieķer, to pārkāpjot, tad, skatoties pēc nodarījuma smaguma, dižciltīgā kamertiesā uzliek tam lielu naudas sodu, no kura pusi saņem pilsētas sabiedrība (Publico), bet otru pusi tas, kurš [par pārkāpumu] ziņojis (krastmalas meistars ir izņēmums, kuram jāpilda savs pienākums).

12. Visiem kapteiņiem un apkalpes locekļiem, nopietni un piedraudot ar augstu sodu, tiek pavēlēts krastmalas meistaram viņa amatā un šos noteikumus izpildot nepretoties, ne pret viņu, ne arī kādu citu neatļauties patvaļības. (..)

13. Krastmalas meistaram savi pienākumi jāpilda centīgi, par visiem sevišķiem atgadījumiem, kas ar kuģiem notiek, jāziņo virskamerkungam; [baidoties] no soda, jāatturas no jebkāda partejiskuma.

Visiem zināšanai, ka šis ir ar pilsētas zīmogu apstiprināts. Izziņots (publicatum) 24. aprīlī 1738. gadā. (Tulkojums mans — A.P.) [26]

Kā redzam, ostas noteikumu kontrole pilnībā uzticēta kamerkolēģijai (ķemerejai). Noteikumos nav punktu, kas attiektos uz kuģu tehnisko stāvokli, apkalpju komplektējumu u.c., respektīvi, kuģniecības drošību. Krastmalas meistaram nav arī jāpārliecinās, vai kuģis izmantojis (izmantos) loča pakalpojumus.

2. nodaļa

OSTAS IZBŪVES SĀKUMS

2.2.1. Pirmie ostas padziļināšanas mēģinājumi

Vienkāršākie bagarēšanas³³ paņēmieni esot bijuši zināmi jau senajām kultūrtautām. Jādomā, ka senatnē izmantojuši t.s. rokas bagaru — piemērota garuma kātā iestiprinātu audekla maisu smilšu un grants uztveršanai vai redeļu kausu oju un akmeņu pacelšanai. Tādus pazinuši ne tikai senie ēģiptieši un ķīnieši — rokas bagars minēts Rīgas ostas inventārā vēl 19.gs.

Gultnes padziļināšanai grunts nav obligāti jāizceļ ūdens virspusē. Sēkļus Daugavas lejtecē veidoja straujajā vidusposmā no gultnes atrautās smiltis, kas, straumei zaudējot ātrumu, šeit nogūlās upes dibenā. Ja straumes ātrumu paliecina, upe atkal spēj atraut smiltis no gultnes dibena un transportēt tās tālāk. Taču līdz 18.gs. straumes mākslīga paātrināšana vēl nebija izstrādāta teorētiski un izmēģināta praktiski. Atlika mēģināt smiltis no gultnes pacelt mākslīgi, jo tad to transportam nepieciešams mazāks ūdens pārvietošanās ātrums. Smiltis iespējams pacelt, tās ar kādu darbarīku — kaut vai ar to pašu uz sauszemes lietojamo arklu, grābekli vai ecešām — uzduļķojot vai sajaucot.

Rīgas osta padziļināta, lietojot abas metodes — smiltis gan uzvandt, gan izsmejot.

1679.g. Rīgā ieradās kāds Francis Šeltons, angļu tautības kuģu būvmeistars Zviedrijas karaļa dienestā. [140] Drīz viņš noslēdza līgumu ar rāti, kurā apņēms sniegt palīdzību Daugavas padziļināšanā.³⁴ Šeltons solīja izgatavot mašīnu, kas sastāvēs no liela rata ar ietilpīgām tvertnēm vai kausiem (*Gefässen*) un kuru darbinās jeb vilks 4 zirgi. Labos laika apstākļos 14 dienās ar to varēsot padziļināt gultni divu kuģu platumā līdz 14 holandiešu pēdu dziļumam, mērot no zemākā ūdens līmeņa. Sīkākas ziņas par savas mašīnas konstrukciju viņš neizpaudiv. Saskaņā ar noslēgto līgumu Šeltons saņēma 2 200 dālderu mašīnas būvei un vēl 1400 dālderu pirmā gada padziļināšanas darbu veikšanai.

³³ Ilgajā krievu valodas ietekmē holandiešu cilmes lietvārds *bagars* un no tā atvasinātais darbības vārds *bagarēt* gandrīz izzuduši no latviešu valodas. Autors mēģinājis pie tā atgriezties. Krievu valodā atbilstoša — precīza un reizē universāla — termina nav.

³⁴ Pēc Aitura Zalstera versijas, Šeltona ierašanās Rīgā patiesais iemesls bijusi viņa vienošanās ar tirgotāju Ernstu Metsi, vēlāko fon Dannenšternu, par kuģubūvētavas ierīkošanu. Tā kā Šeltons jau bija Zviedrijas karaļa oficiālais kuģu būvmeistars un formāli nedrīkstēja to darīt, līgums ar Metsi bija jātur slepenībā un jāmaskē ar citiem brauciena ieganstiem.

F.Šeltona uzturēšanās Rīgā daļēji sakrita ar laiku, kad te darbojās pilsētas ierīču un būvju meistars Ruperts Bindensū, plašākai publikai pazīstams kā Pēterbaznīcas torņa projektētājs 1688.g. Viens no darbiem, kuru rāte uzdeva Bindensū, ir iztīrīt stipri aizsērējušo un pielūžņoto pilsētas aizsarggrāvi, kā arī Rīdziņas upi. Lai to paveiktu, meistars 1681.g. remontēja un uzlaboja trīs *vecas* (izcēlums mans — A.P.) ierīces, kuras viņš nosaucis par dūņu jeb dubļu dzirnavām (*Moder-oder Schlamm-Mühlen*) un kas domātas gultnes padziļināšanas, respektīvi, tīrīšanas darbiem. Tātad šādas ierīces gan meistaram Bindensū, gan rīdziņniekiem bija pazīstamas jau agrāk! Ļoti svarīga ir ziņa, ka šīs dūņu dzirnavas lietotas tikai kopā ar dūņu prāmjiem (*Moderprähme*), kuru saturs jāizkrauj rātes norādītajās vietās. Tātad šeit runa nav par nosēdumu uzduļķošanu, lai atvieglotu to aiznešanu ar straumi uz citu vietu, bet gan par dubļu izcelšanu un iekraušanu laivās. (Jāņem vērā, ka pilsētas nocietinājumu aizsarggrāvi nekādas lielās straumes nebūs bijis. No R.Bindensū piezīmēm arī redzam, ka darbi veikti dažādos gadalaikos, nevis tikai pavasarī.) [72] Diemžēl par šo *dzirnavu* konstrukciju viņš nekādas ziņas nav atstājis, par to varam spriest tikai pastarpināti.

17.gs. Holandē izmantoti zirgu darbināti bagari ar bezgalīgai ķēdei vai lentai piestiprinātām liekšķerēm — *Modder-molen*.³⁵ [103] Vēl simts gadus vēlāk, 1759.g., holandiešu dūņu dzirnavas piemin inženieris Lilientāls savos Rīgas rātei iesūtītajos priekšlikumos. Viņš gan norādījis, ka ierīce puslīdz efektīvi darbojas tikai dūņainās vietās, bet smilšainai gultnei neder. [140]

R.Bindensū atzīmējis savās piezīmju grāmatās, ka 1683.g. dūņu dzirnavas izmantojis upes meistars (*Strommeister*) Šeltons darbam pie krasta nostiprinājuma (*am Bollwerk*), vietu precīzāk gan nenorādot. Bindensū viņam pret samaksu piegādājis šim nolūkam nepieciešamās dzelzs kastes; iespējams, ka tās izmantotas izceltās grunts pārvadāšanai. Vēlākās Bindensū piezīmēs Šeltona vārdu vairs nesastopam.

Acīmredzot dūņu dzirnavu darbs Bindensū ir apmierinājis, jo 1689.g. ziemā viņš būvējis vēl vienu šādu ierīci, kas kopā ar 4 prāmjiem un nepieciešamajām dzelzs detaļām izmaksājusi 420 Alberta dālderus. [72] Diemžēl arī tālākajās piezīmēs nav nekādu norādījumu, kur gultnes tīrīšana notikusi, — pilsētas nocietinājumu grāvī, Rīdziņā vai arī Daugavā, kas, atceroties Lilientāla sacīto, ir apšaubāmi.

Vienlaikus ar Šeltonu un Bindensū savas spējas ūdeņu padziļināšanā pārbaudījuši vēl citi uzņēmīgi ļaudis. Pilsēta ostas dziļuma nodrošināšanā šajā laikā iesaistīja daudz cilvēku un panākumu gadījumā solīja bagātīgu atlīdzību, kas liecināja par problēmas svarīgumu, jo kuģu kustība Daugavas lejtecē bija apdraudēta. 1681.g. rāte noslēdza līgumu ar Lielās ģildes eltermani Martinu Pīlu³⁶ un

³⁵ *Molen* (lejasvācu) — dzirnavas. *Der Moder* (vāc.) — dūņas.

³⁶ M.Pīls pieminams ne tikai kā Daugavas racējs. 1679.g. viņš, toreiz vēl tikai ierindas pilsonis, par savu naudu nopircis pēc ugunsgrēka atbrīvojušos gruntsgabalu netālu no Jāņa baznīcas pilsētas cietuma būvei. [23, 140]

pulkvežleitnantu Vilhelmu fon Vrangelu par kuģu ceļa atjaunošanu Vecdaugavā. Kontrakts paredzēja, ka darbus veiks uz izpildītāju rēķina, taču gadījumā, ja tiks sasniegts solītais 14 pēdu dziļums, pilsēta tiem izmaksās 6 000 valsts dālderu.

Pīla un Vrangela darbam jūtamam panākumu nebija. 1684.g. pavasara plūdi padziļināja Daugavas rietumu ieteku, un centieni atjaunot veco grīvu zaudēja jēgu. Saglabājusies ziņa, ka Pīls lūdzis rāti tomēr samaksāt kaut daļu apsoltās atlīdzības, jo padziļināšanas darbos viņš ieguldījis lielus līdzekļus. [140] Vēl par Martinu Pīlu zināms, ka viņam piederējusi muižiņa, kas tautā iedēvēta par Pīļu-muižu. Daudz vēlāk tā devusi vārdu vienam no mūsdienu Rīgas ostas labā krasta baseiniem.

Ar ostas padziļināšanas problēmām nodarbojies arī Ernsts Metsi fon Dannenšterns, kura vārds arī dažam šodienas rīdziniekam nebūs svešs sakarā ar *Dannenšterna namu*. Rīgas vēsturē zināmi divi Dannenšterni ar vienādiem vārdiem — tēvs un dēls. Mūs interesē Ernsts Metsi seniors, tirgotājs, kurš ap 1696.g. licis uzbūvēt Rīgas arhitektūru rotājošo ēku Mārstaļu ielā. Par Dannenšternu viņš kļuva trīs gadus vēlāk, 1699.g., kad saņēma Zviedrijas karaļa dāvāto dižciltību. 1707.g. Dannenšterns seniors saņēma patentu kuģu būvei Rīgā un izveidoja kuģubūvētavu neveiksmīgā vietā — uz Fosa salas. 1704.—07.g. viņš atkārtoti iesniedzis priekšlikumus par Daugavas ietekas padziļināšanu, diemžēl kādus norādījumus par E.M.Dannenšterna seniora projekta tehnisko pusi arhīvos atrast nav izdevies. Šķiet, ka toreizējos kara apstākļos darbi tā arī nav uzsākti. [7349—1—189] Jāatzīmē, ka Dannenšternu dzimta saglabājusi savu ietekmi Rīgā un valdnieku labvēlību arī pēc zviedru aiziešanas. Tā, piemēram, Dannenšternu junioru cars Pēteris I iecēlis par Rīgas ostas pārzini. [124]

Jau Krievijas valdnieka ieceltais ģenerālgubernators Pēteris De Lasī 1730.g. 3.jūlija rīkojumā rātei piemin, ka nepietiekamo dziļumu ostā mēģinājis palielināt kāds Rīgas iedzīvotājs Stagnē vai Štagnets (*Rigische Einwohner Stagnet*), taču viņa lielās pūles vainagojušās ar niecīgiem panākumiem. [26] Arhīvā izdevās atrast kādas oriģinālas ierīces zīmējumu (1.att.). [673—1—510] Vienas lapas mugurpusē ar zīmuli uzrakstīts minētā rīdzinieka uzvārds, kas ļauj domāt, ka viņš šo laivu konstruējis vai vismaz izmantojis. Attēlā redzamā buru laiva iekārtota arkla vai ecēšu vilkšanai pāri padziļināmajai vietai. Gandrīz visi krievu un arī latviešu autori šo ierīci minējuši aprakstoši, parasti runājot par *gultnes padziļināšanu ar ecēšām* vai *ar grābekli*.³⁷ Šādas laivas vadīšana būs bijusi visai bīstama un prasījusi augstu meistarību, jo smilšu uzduļķošanai bija jēga un rezultāti tikai pie liela straumes ātruma — tūlīt pēc ledus iziešanas.

Datējuma nav arī uz ļoti interesanta zīmējuma vai rasējuma, kas izpildīts tikai ar zīmuli. Arhivāri to attiecinājuši uz 18.gs., un nav redzama iemesla šo atzinumu apstrīdēt. Dokuments nosaukts *Plāns un šķērsgriezums ierīcei, paredzētai*

³⁷ [22] tāda vai līdzīga ierīce nosaukta par bagarlaivu; labskanīgi, taču, manuprāt, ne visai precīzi, jo bagars grunti izceļ, nevis uzduļķo. Uz Volgas ko līdzīgu saukuši par *волокуша*. [217]

*Daugavas kuģu ceļa padziļināšanai pie stipras straumes.*³⁸ Tajā attēloti uz kopīgas horizontālas 10 pēdu garas ass nostiprināti pieci zobaini riteņi, katrs 6 pēdu diametrā. Pie katra riteņa aploces — pa riteņa perimetru — vienādos attālumos piestiprināti 16 slīpi nagi jeb zobi. Pievienotajā tekstā paskaidrots, ka rats *ar dzelzs zobu palīdzību atrauj smiltis no dibena*. Diemžēl trūkst norādījumu, no kāda materiāla ierīce izgatavota (vai izgatavojama?). Nav zināms, kas to vilcis — laivas vai zirgi. [2909—1—72]

Pirmie mēģinājumi padziļināt Rīgas ostu bagarējot bijuši neveiksmīgi. Lai gan cilvēki jau sen bija iemācījušies veikt grandiozus un joprojām apbrīnas vērtus darbus, kas saistīti ar grunts pārvietošanu zemes virspusē, padziļināt upes gultni par dažiem desmitiem centimetru tiem pagaidām — vismaz bagarējot — nebija pa spēkam. Bija jāmeklē citi paņēmieni.

1759.g. Kēnigsbergas inženieris Lilientāls piesūtīja Rīgas rātei savu Daugavas padziļināšanas plānu. [140] Viņš norādīja, ka attiecībā uz lielām un straujām upēm, kuras pie tam pakļautas ikgadējām izmaiņām ledus iešanas laikā, nav drošas padziļināšanas metodes. Tomēr, vadoties pēc vispārējām likumsakarībām, Lilientāls ieteica vairākus paņēmienus, no kuriem kā galveno minēja straumi ierobežojošo dambju būvi. Ar upes asij paralēliem dambjiem bija jānovērš palu ūdens izplūšana uz blakus platībām, vienlaikus pastiprinot straumi un veicinot gultnes pašattīrīšanos.

Ideja bijusi zināma jau senajiem grieķiem: vismaz leģendārais Hērakls ar līdzīgu paņēmieni veicis savu sesto varoņdarbu, izmēžot sen netīrīto kūti. Daugavas gadījumā plašā un sazarotā lejtece ar izturīgiem dambjiem bija jānorožē no attekām un līčiem, veidojot to šaurāku un taisnāku. Šādi pastiprinātā palu straume izskalojot padziļinātu upes gultni, kā arī neļautu tajā nogulsnēties no augšteces transportētajām smiltīm. Bez tam samazinātos arī Rīgai tik bīstamo ledus sastrēgumu iespējamība. Lilientāla plānā īsi bija apskatīti arī rekomendējamo dambju veidi un izmēri, kā arī iespējamās darbu izmaksas.

Lilientāla priekšlikumi bija pirmais, tobrīd vēl teorētiskais, mēģinājums no pasīvās aizsardzības pāriet aktīvā uzbrukumā ūdens stihijai.

2.2.2. Pulkvedis Veismans rok Daugavai jaunu gultni

Gustavs Emanuels Veismans fon Veisenšteins dzimis 1729.g., bet viņa nāves gadu sameklēt nav izdevies pat punktuālajiem baltvācu vēsturniekiem. [38] Krievijas inženieru karaspēka kapteinis Veismans, vēlāk uzdienējis līdz pulkvedim, iegājis Daugavas hidrobūvju celtniecības vēsturē kā odioza personība. Rātes, respektīvi, Rīgas lielo tirgotāju, neieredzēts viņš dažās laikmeta liecībās

³⁸ *Plan und Profil eines Werkzeuges zum Vertiefung des Fahrwassers in der Duna beim starcken Strohme.*

attēlots gandrīz kā afērists jeb vismaz kā tukšs fantazētājs. Tādēļ G.Veismana darbības vērtējums vēlāko autoru darbos nešķiet objektīvs. [1, 24, 133, 136, 203] Bieži Veismana nopelnus pieraksta viņa sekotājiem, tai pašā laikā izceļot katru viņa neveiksmi. Patiesību izzināt palīdz bezkaislīgi liecinieki — tālaika plāni un kartes. Inženierpulkveža laikabiedrs Johans Kristofs Broce savās piezīmēs raksta, ka Veismana darbība bijusi nesekmīga, taču Broces zīmētās kartes liek secināt ko citu.

Daugavas regulēšanas darbu turpinātājiem Gustava Veismana kļūmes patiesībā bija ļoti vērtīgas, jo ļāva izvairīties no līdzīgām nākotnē. Pirms Veismana lielākā daļa Rīgas hidrotehnisko būvju bija uz sauszemes, piemēram, Ganību dambis, vai arī veidoja krasta nostiprinājumus kā Inča dambis. 18.gs. liela mēroga hidrotehniskiem darbiem vēl nebija pietiekošas teorētiskās bāzes un lēmumi parasti bija jāpieņem tīri empīriski. Katrai upei ir savas hidroloģiskās, hidrogrāfiskās, ģeoloģiskās, klimatoloģiskās u.c. īpatnības, un pārnest uz Rīgas ostu Elbas vai Reinas hidroceltnieku pieredzi — par ko dažkārt tika spriests — būtu riskanti. Daugava salīdzinājumā ar Rietumeiropas lielajām upēm atzīta par pārāk nevaldāmu kaut vai neapbrīnināmo palu dēļ.

Nav pamata domāt, ka Veismans nebūtu iepazinies ar Lilientāla idejām un priekšlikumiem. Var pat riskēt apgalvot, ka viņš pirmais mēģināja realizēt Lilientāla teorētiskos plānus. Gustavs Veismans līdzīgi Lilientālam uzskatīja, ka Daugava ir jāiztaisno, bet tās gultne jāsašaurina. Tas novērstu divus galvenos lejteces trūkumus: samazinātu pārplūstošās un ledus apdraudētās platības, kā arī palielinātu straumes ātrumu galvenajā gultnē un tā palīdzētu tai attīrīties no saņēsiem. Šos uzskatus Veismans iemiesojis savā projektā — 18.gs. tehniskajām iespējām ļoti pārgalvīgā.

1763.g. augustā Rīgas rāte noslēdza ar Veismanu līgumu par Daugavas gultnes koriģēšanu: galvenās problēmas tolaik bija upes padziļināšana kuģniecības vajadzībām, kā arī pilsētas aizsardzība pret ledu un plūdiem. 1764.g. martā ar ģenerālgubernatora Džordža Brauna³⁹ reskriptu tika apstiprināts G.Veismana projekts un tāme; paredzētā darbu izmaksa nepārsniedza 200 000 dālderu. Pusi nepieciešamās naudas solīja dot valsts, bet otra puse izdevumu bija jāsedz pilsētai.

Neapšaubāma Veismana kļūda bija savas ieceres pārmērīgā saslavēšana, ko vēlāk tik labprāt atcerējās viņa nelabvēji. Viņš apsoliya trīs gadu laikā ar dambjiem norobežot abus Daugavas krastus — no Ķengaraga un Katlakalna līdz grīvai. Dambji būšot 9 pēdas augstāki par vidējo ūdens līmeni un tik plati, ka divas parādes ekipāžas varēšot pabraukt viena otrai garām! Tā vien šķiet, ka

³⁹ Džordžs, vācu dokumentos arī Georgs, Brauns (*Browne*, 1698—1792) dzimis Īrijā. Dzīgs katolis, palīdzējis uzbūvēt Sāpju Dievmātes baznīcu blakus Rīgas pilij. Karā ar Turciju kritis gūstā un pārdots verdzībā. Ar Francijas sūtņa palīdzību izbēdzis, nozogot slepenus turku militāros plānus. Vidzemes gubernators, no 1762.g. Vidzemes un Igaunijas ģenerālgubernators. Vietniecības laikā arī cara vietvaldis Baltijā. 1773.g. saņēmis grāfa titulu. [24]

hidrobūvnieks bijis spiests pārspilēt, jo citādi nav varējis cerēt uz rātes piekrišanu un līdzekļu piešķiršanu.

Nākošo dambju trases, vismaz to dambju, kurus būvēs pāri sauszemei, tika nospraustas jau ziemā. Tūlīt pēc 1764.g. ledus iešanas plašā frontē tika uzsākta būvniecība. Lielākajai daļai daudzo strādnieku alga nebija jāmaksā — darbos plaši izmantoja zaldātus un arestantus.

Katrīndambis nosaukts par godu vācu princesei Sofijai Frederikai, kura ķeizarskajiem gvardiem likusi nogalināt savu vīru Pēteri III un tagad laimīgi pārvalda Krieviju kā imperatrie Katrīna II. Arī šodienas Rīgas plānā atrodama Katrīnas iela un Katrīndambis — kā sveiciens no slepkavnieciskās carienes un reizē arī no hidrobūvnieka Gustava Veismana — viņa būvētais dambis daļēji sakrita ar šo ielu trasēm.

Katrīndambja projektētais kopējais garums bijis aptuveni 7,4 km, un tas stiepies no Citadeles līdz Kurpnieku salai. Taču nosaukuma attiecināšana uz dambi visā tā garumā ir vēlāko gadu vienkāršojums: G.Veismana bija projektējis dambju sistēmu, kuras posmus sauca dažādi. [2909—7—78a] (14.att.) Tūlīt aiz Citadeles sākās Esplanādes dambis, kurš, cik zināms, bijis platāks par pārējiem, tādēļ uz tā vienīgā divas karietes varējušas samainīties. Pie Pētera I dibinātā Ķeizardārza (daļa līdz šodienai saglabājusies kā Viesturdārzs) sākās šī dārza vārdā nosauktais dambis. Esplanādes un Ķeizardārza dambju kopīgais garums, kā redzams plānā, bijis ap 2 km. Pēdējais atrodas zem mūsdienu Katrīnas ielas un Katrīndambja.

Veismana iecerētās krasta līnijas turpinājumā seko lūzums. Lai savienotu gultnei paralēlos dambjus virs un zem lūzuma vietas, uzbūvēts Kaķasēkļa šķērsdambis (*Querdamm*) aptuveni 45 grādu leņķī pret Daugavas asi. Šodien Kaķasēkļa dambis arī ir viena no Rīgas ielām. Dambja projektā paredzētais garums bijis 575 m, un, kā rādīja vēlākie notikumi, šī bija viena no Veismana būvju vājākajām vietām.

Lejup pa straumi nākamais bijis Veismana būvētais *īstais* Katrīndambis. Savā laikā ledus un plūdu stipri bojāts, tas tomēr nav pazudis bez pēdām, kā apgalvo daži rakstu avoti. To tikai noseguši citi, gadsimtu vēlāk būvēti dambji. Salīdzinot dažādu laiku plānus, nav pārāk grūti pierādīt, ka 1877.g. būvētie garendambji STU un VW sakrīt ar kādreizējā Katrīndambja trasi. Vai šo vēlāko dambju vieta izvēlēta, vadoties pēc hidroloģisko faktoru vērtējuma (kas pilnībā sakritis ar Veismana apsvērumiem!), vai arī tāpēc, ka būvējot ir izdevīgi izmantot par pamatu kādu senāku dambi? Otrajam apstāklim varētu būt bijusi pat izšķiroša loma dambju STU un VW vietas izvēlē.

Paralēli Katrīndambja sistēmai, apmēram 600 m uz rietumiem no tās atbilstoši G.Veismana projektam būvēja otru — kreisā krasta — dambju sistēmu: pēc mūsdienu orientieriem no Bieķensalas līdz Krievu salai (sk. arī 2.4.7.). Tās ievērojama daļa būtībā bija krasta nostiprinājumi.

Visa kopā šī otrā dambju sistēma būves laikā nosaukta par Spilves dambi. Dažos plānos un avotos sastopami apzīmējumi arī atsevišķiem dambjiem jeb

sistēmas daļām. Posms pret Ķīpsalu nesis šīs salas vārdu, bet vēlāk — atbilstoši tā funkcijām — nosaukts par Balasta dambi. Lejāk pa straumi sekojis Podraga dambis, aiz kura atradās Šteinhauera dzirnavas. Sistēmas pēdējais posms saukts par Spilves dambi, dažkārt arī par plato Spilves dambi, kas norāda uz tā izmēriem. Ne jau pieminētais Ķīpsalas jeb Balasta dambis, ne pārējās šīs sistēmas daļas nav upes postījumu rezultātā pazudušas bez pēdām, bet gan pēc remonti un rekonstrukcijas pārtapušas par krasta nostiprinājumiem pie Podraga un Voleriem vai citām vēlākām hidrotehniskām būvēm. Šo dambju kopgarums ir aptuveni 7,5 km.

Ķīpsalas dambja augšdaļā, pāri Lielās Kliversalas ziemeļu galam, tika piebūvēts šķērsdambis kaņepāju noliktavu aizsardzībai pret pavasara palu nestajām ledus masām. [2909—1—914] Vēlāk tas paaugstināts un iegājis vēsturē kā Augstais (arī Āgenskalna un Tortlera) dambis.⁴⁰

Bez abām lielajām dambju sistēmām leļpus pilsētai inženierpulkvedis Veismans projektējis un būvējis vēl citus dambjus. Pieminēšanas vērts ir Krīdenera dambis — kaut vai tādēļ, ka tā nosaukums kā iela saglabājies līdz mūsu dienām. Ar ostu tam nav tieša sakara, dambis paredzēts Maskavas priekšpilsētas aizsardzībai pret plūdiem un ledu, novirzot palu plūsmu tālāk no krasta. Saistībā ar Krīdenera dambi jāatzīmē, ka, pirmkārt, šeit dažādos laikos pastāvējusi neliela dambju sistēma: dambji savienojusi ar krastu un savā starpā vairākas salas — Lībiešu un t.s. Rosbaha salu, kas vēlāk, šķiet, saplūdusi ar Zvirgzdu salu, otrkārt, šeit pirmie dambji būvēti jau pirms Veismana darbības sākuma, ap 1640.g.

Taču atgriezīsimies Daugavas kreisajā krastā leļpus Rīgai. Upe joprojām tecēja cieši garām Vējaķsalai, Sarkandaugavai un Mīlgrāvim.

Jauno gultni veidojot, 1764.g. pavasarī pārdošais celtnieks sāka norakt daļu Spilves pļavu starp abām garajām dambju sistēmām. Izrakto grunti daļēji izmantoja uzbērumu veidošanai. Vēlāk racēji uzdūrās mālam, kas stipri apgrūtināja darbu gaitu, kā arī palielināja to izmaksas. Pirmajā gadā izdevās izveidot ne vairāk kā 2 pēdu (60 cm) dziļumu. Lai atvieglotu pavasara straumes darbu, padziļināmajā vietā izraka dambjiem paralēlus grāvjus.

1769.g. Katrīndambja sistēmas celtniecību pabeidza. Daugavā tagad bija tikai viens kuģu ceļš — pa jauno, Veismana izrakto upes gultni. (Skaidrības labad to varētu nosaukt par Voleru posmu vai kuģu ceļu, jo tas — arī šodien — ved garām Voleriem. Veco posmu varētu dēvēt par Sarkandaugavas posmu.)

Pirmie nopietnākie jaunuzbūvēto vai vēl būvē atrodošos dambju bojājumi notika jau 1771.g. pavasarī, kad nepieredzēti postošā ledus iešana pārrāva jauno labā krasta dambju sistēmu jeb Katrīndambi un Daugava atjaunoja savu agrāko gultni — pa Sarkandaugavu. [139, 198] Vēlāk postījumi turpinājās vairāk vai mazāk regulāri. Bieži un smagi tika bojāts Kaķasēķļa dambis — tam par iemeslu bija aprēķina kļūda, projektējot kreisā krasta dambjus. Ķīpsalas—Podraga—Spilves

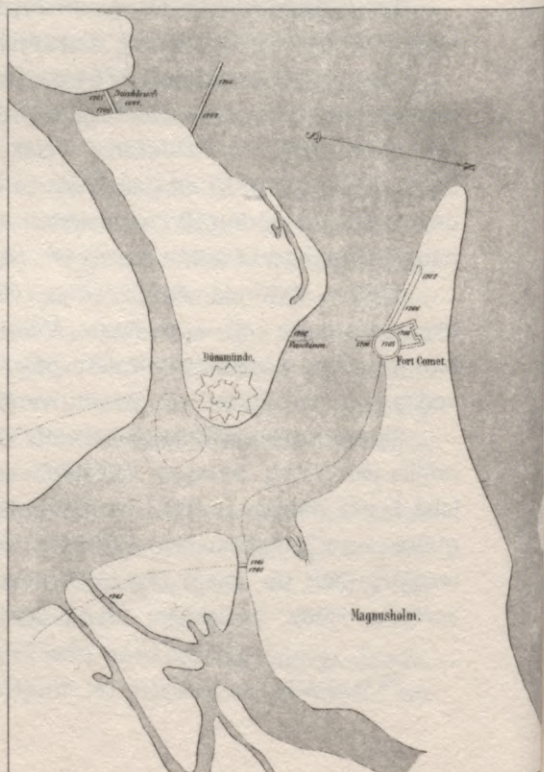
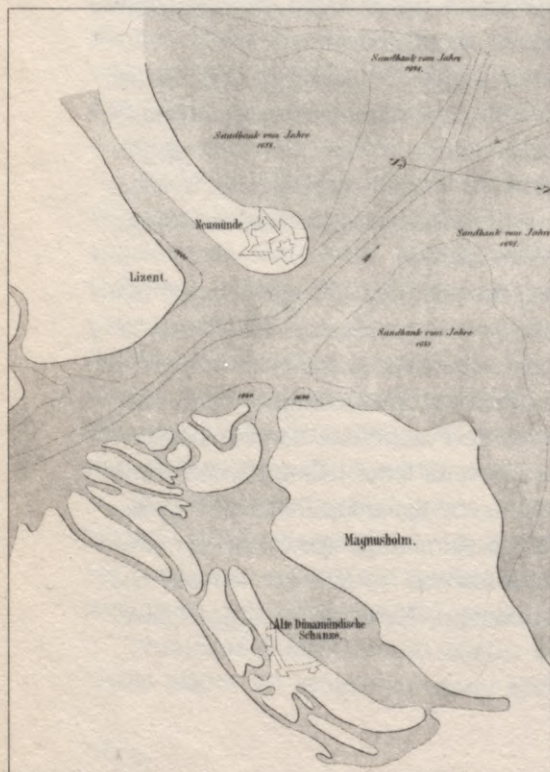
⁴⁰ Sk. 2.4.7.

dambji nebija būvēti augsti ar nolūku, lai palu un plūdu ūdeņi varētu iet tiem pāri. Lai vēlāk atvieglotu šiem ūdeņiem ceļu uz Daugavu, pie Podraga dambī tika atstāts 15 asis liels atvērums, kuram pāri uzbūvēja izgriežamu tiltu (*Rollbrücke*). Taču izrādījās, ka palos šeit izveidojās pārāk spēcīga straume, kas kopā ar ledus gabaliem atdūrās pretējā krastā — Kaķasēkļa dambī. Šie postījumi ziemā nebija vienīgie.

1805.g. Daugavā bijuši divi kuģu ceļi — jaunais Voleru un vecais Sarkan-daugavas. 1807.g. katastrofālajos palos Daugava atkal pagriezās pa veco gultni. Jaunais kuģu ceļš tika atjaunots 1868.g., kad Veismans nopelni tā veidošanā jau bija piemirsti.

Tajā pašā laikā kuģu satiksmi uz Rīgas ostu ļoti apgrūtināja niecīgie dziļumi un sarežģītie kuģošanas apstākļi grīvā. Par intensīvu sēkļu veidošanos liecina jau 1700.g. plāns, taču šajā laikā vēl netika tieši apdraudēts kuģu ceļš. Sūdzības par nepietiekošiem dziļumiem gan izskanējušas jau zviedru laikos — tātad pirms 1710.g. 18.gs. vidū grīvas stāvoklis kļuva navigācijai bīstams. Dziļumi bija vēl vairāk samazinājušies, bet jūrā pie Mangaļsalas izveidojusies virsūdens smilšu sēre. Šī pussala turpināja palielināties un atspieda kuģu ceļu aizvien vairāk uz rietumiem. [136] Pie bieži novērojamajiem ziemeļrietumu vējiem buriniekiem tas bija sevišķi bīstami. Korekcijas darbus Daugavas ietekas rajonā G.Veismans uzsāka vienlaikus ar citām gultnes uzlabošanas būvēm 1764.g.

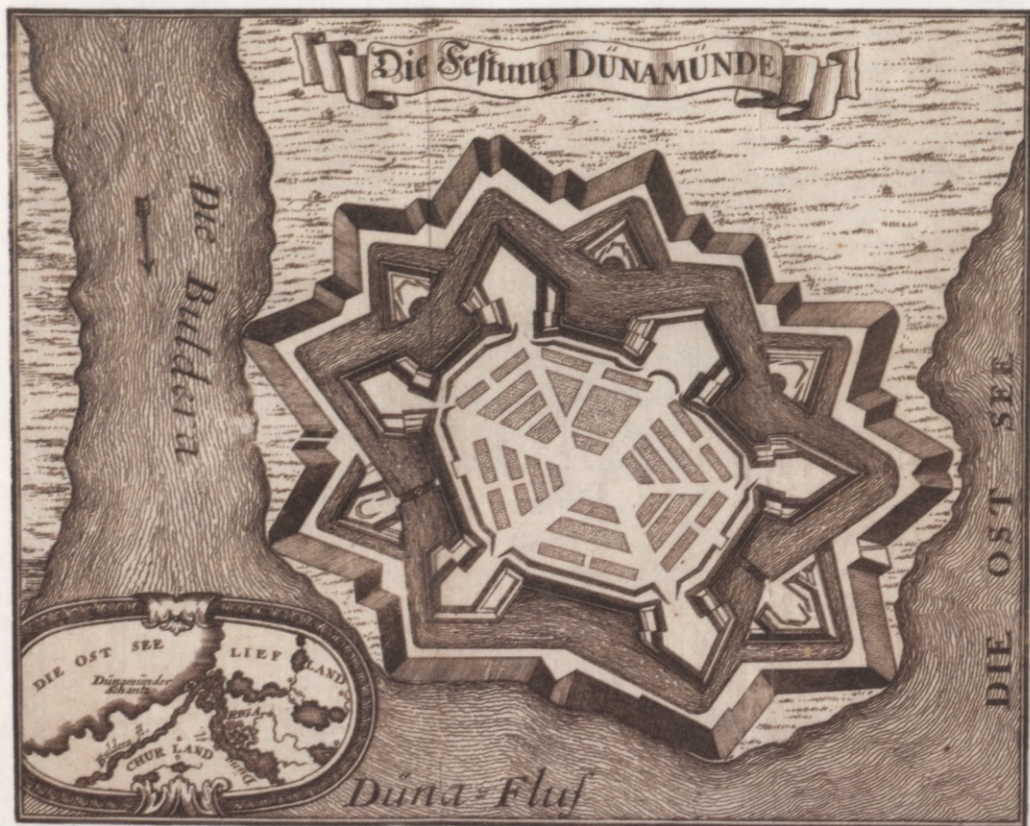
Daugavas grīva 1700.g. un 1769.g.



Sinus Rigensis
 Beschaffenheit der Seemündung 32 May 1780



7. att. Daugavas lejtece 1780.g. J.Broces zīmējums. [24]



8. att. Daugavgrīvas cietoksnis no putna lidojuma (1700.g.). [24]



9. att. Rigas osta ap 1725.g. Plāna fragments — grīva. [2909—1—65]



12. att. Strūgu pienākšana (ap 1800.g.). [24]



13. att. Krievu galera. J.Broces zīmējums. [24]

Erläuterung,
 A der Kättekralnsche Damm.
 B der Lübecksholmsche Damm
 C — muckenholsche —
 D der Lembaaren Querdamm.
 E — Käpenholmsche Damm.
 F der Esplanaden Damm
 G — Kaiserliche Gartendamm.
 H — Kättekralnsche Damm
 I der Catharinen Damm
 K — Podersage —

Plan des Duena Strohm von Kengerage bis in die Ost-



14. att. Daugava no Kengaraga līdz jūrai 1804.g. (plāna daļa). Redzami G.Veismana būvētie dambji. [2909—1—78a]



15. att. J.Vites Jaunās ostas (Nouveau Port) projekts (1788.g.). [2902-1-4a]

Arhīvā un bibliotēkās atrastā informācija par Kometfortu vai Fortkometu⁴¹ ir ļoti trūcīga. Principā Kometforts saglabājies līdz mūsu dienām, taču stipri pārbūvēts pirms 1.pasaules kara. Vairāki avoti apgalvo, ka tā bijusi fortifikācijas būve, kas ierīkota Daugavas grīvas aizsardzībai, jo Daugavgrīvas cietokšņa artilērija tobrīd to vairs nespēja — ieteka bija pārāk tālu... [24, 67] Apskatot grīvas plānu, šāds arguments šķiet ne pārāk pārliecinošs. Kometforta militāro nozīmi samazināja arī tā izolētība: kravas, tātad arī kara materiālus tam reāli varēja piegādāt tikai laivās. Izveidot piebraucamo ceļu uz viļņu apskalotas smilšu sēres pie Mangaļsalas diezin vai bija iespējams. Ir arī vēl citas dīvainības jeb neatbildēti jautājumi.

Fortu projektēja un tā būvdarbus vadīja G.Veismans. Neskatoties uz jau pieminētajām grūtībām ar materiālu piegādi, darbus paveica divos gados: 1765.—66.g. Par forta atsevišķo daļu funkcionālo nozīmi grūti spriest. Plānā tas sākotnēji atgādinājis komētu, tādēļ arī tāds nosaukums.

Vienlaikus grīvas rajonā tika veikti vēl citi darbi. Lielupe, kuru no jūras desmitiem kilometru garā lejteces posmā šķīra tikai šaura kāpu grēda, 1685.g.⁴² pavasarī izrāva savu jaunākajos laikos pirmo izeju uz jūru. Šī t.s. Ziemeļupe mūsu dienās ir Buļļupes kreisā krasta līcis netālu no Daugavgrīvas. 1709.g. spēcīgajos palos tā ievērojami paplašinājusies. 1757.g. izveidojies vēl viens pārrāvums — tagadējās grīvas vietā. Veismans noslēdza Lielupes abas patstāvīgās ietekas jūrā un atkal pārvērtā Zemgales lielāko upi par Daugavas pieteku.

1766.—67.g. jūrā netālu no Ziemeļupes tika uzbūvēta samērā gara būna⁴³, kas acīmredzot bija domāta Rīgas liča piekrastē valdošās uz austrumiem plūstošās straumes līdzī nesto smilšu masu pārtveršanai. Labi iecerētās būves mūžs nav bijis garš, jūra un ledus to ātri nojaukuši.

Ar trim nelieliem dambjiem tika noslēgta Vecdaugava. Lielupes novirzīšana uz Daugavu palielināja ūdens caurplūdumu grīvā. Vecdaugavas aizsprostošanai bija jānovērš tās iespējamā izlaušanās uz jūru, samazinot šo ūdens daudzumu. (Vēlāk Vecdaugava tomēr uz laiku atjaunojās.)

Kometforta būve, Lielupes novirzīšana uz Daugavu un Vecdaugavas noslēgšana notika vienlaikus. Paralēli Veismans veica vēl divus darbus: viņš lika ar straumei perpendikulāriem fašīnu dambjiem sašaurināt Daugavas ieteku un uz jaunās Mangaļu pussalas austrumos, t.i., sauszemes pusē no Kometforta, veidoja pārrakumu starp Daugavu un jūru. Drosme nenoliedzami ir bijusi viena no inženiera Veismana spīgtākajām rakstura īpašībām...

Atgriežoties pie jautājuma par Kometforta būves mērķi un tā vietas izvēli, šķiet dīvaini, ka 1766.g., kad forta būvdarbi vēl turpinājās, jau tika veikti priekšdarbi tā

⁴¹ Latviešu literatūrā sastopami abi nosaukuma varianti, vācu un krievu — tikai otrs.

⁴² Literatūrā atrodamas norādes arī uz citiem, parasti vēlākiem pārrāvuma gadiem, piem., 1697.g. [136] Arī senāk Lielupei bijusi patstāvīga ieteka jūrā, kas pastāvējusi vismaz 1200.—1226.g. [15, 99]

⁴³ Leņķi pret straumi izveidots dambis, kura viens gals savienots ar krastu. Būnas būvē krasu aizsargāšanai pret izskalošanu un sanešu uztveršanai.

savienošanai pa dambi ar Daugavgrīvas cietoksni. Līdz ar to ļoti ticama kļūst hipotēze, ka Veismans īsto Kometforta jēgu saskatījis grīvas hidrotehnisko būvju veidošanā un forts bijis iecerēts kā jaunveidojamās ietekas kreisā krasta dambja sastāvdaļa. Iespējams, ka Veismans pat apmānījis Kometforta pasūtītājus un darbu finansētājus — fortu kā nocietinājuma būvi varēja pasūtīt Krievijas kara kolēģija no saviem bagātīgajiem līdzekļiem. Saņēmis pasūtījumu, Veismans varēja šo būvi zināmā mērā veidot atbilstoši savai iecerei. Taču tā ir tikai hipotēze.

Veismans bija iztērējis milzīgas naudas summas, taču darbi nebija galā un viņš prasīja papildu līdzekļus. Viņš centās arī panākt, lai rāte pārņemtu savā uzraudzībā un kopšanā lielāko daļu hidrotehnisko būvju. Pilsētas pārstāvji norādīja, ka dažas no tām vēl nav pabeigtas. Iedegās karsti strīdi. Ļoti iespējams, ka Gustavs Veismans, būdams talantīgs inženieris, bijis vājš organizators un ekonomīķis. Varbūt pieļauta arī kāda paviršība vai vieglprātība no viņa puses. Izdevumu apjoma vēlāko pieaugumu daļēji var attaisnot arī ar pieredzes trūkumu — tik plaši darbi Rīgas ostā vēl nekad nebija veikti.

Veismanu apsūdzēja līdzekļu nelietderīgā iztērēšanā, un drīz tika apšaubītas arī viņa profesionālās zināšanas: viss viņa būvētais esot sabrucis un aizskalots jūrā, bet dziļums Daugavas ietekā tieši viņa nemākulīgās darbības rezultātā samazinājies līdz 7 pēdām! 1781.g. G.Veismanu no Daugavas regulēšanas darbu vadības atcēla, uzticot to spējīgākiem (pēc rātes domām) vīriem, kuri īsā laikā varētu labot viņa kļūdas.

Vēlākie autori rakstījuši visai īsi, nemēģinot pierādīt Veismana kļūmes ar kādiem konkrētiem faktiem. Taču saglabājušies arī apzināti vai neapzināti faktu sagrozījumi, piemēram, apgalvots, ka noslēgt veco rietumu ieteku un izveidot jaunu izdevies tikai tad, kad Veismans jau bijis atcelts. [136] Taču vienā no tālaika kartēm, kas attēlo Daugavas lejteci un ieteku jūrā 1780.g. 2.maijā, tātad tūlīt pēc ledus izešanas [7.att.], redzam, ka Kometfortu ar cietoksni jau savienojis dambis. Droši var apgalvot, ka tas pastāvējis vismaz kopš iepriekšējā gada rudens. Kartē labi redzama Veismana izveidotā Daugavas jaunā gultne Voleru posmā. Tomēr šķiet, ka kartes galvenais uzdevums bijis atspoguļot katastrofāli niecīgos dziļumus jūras gatvē; kreisajā jeb ar *BC* apzīmētajā posmā seklākajā vietā dziļums ir tikai 3 1/2 pēdas. Kuģi, pie tam arī ne visi, acīmredzot varēja izmantot tikai rietumu jeb *BD* atzaru. Astoņu pēdu (2,4 m) dziļums tālaika lielākajiem kuģiem nebija pietiekams, un tie bija spiesti palikt reidā, sagādājot peļņu bordiņlaivu īpašniekiem un zaudējumus Rīgas lieltirgotājiem (sk. arī 2.3.1.). Karte objektīvi liecina arī par hidrobūvnieka neveiksmēm: sagrauts Ziemeļupes aizdambējums, bet no straumes atvirzītājas būnas nav vairs nekādu pēdu.

G.Veismanu atbrīvoja no darba 1781.g., bet karte attēlo agrāku gadu situāciju. Tātad viņš paspējis izveidot jauno Daugavas grīvu, bet viņam netika dota iespēja izveidot tajā kuģniecībai pietiekošu dziļumu? Neskaidru jautājumu par Gustava Emanuela Veismana fon Veisenšteina darbību Rīgas ostas izbūvē ir daudz.

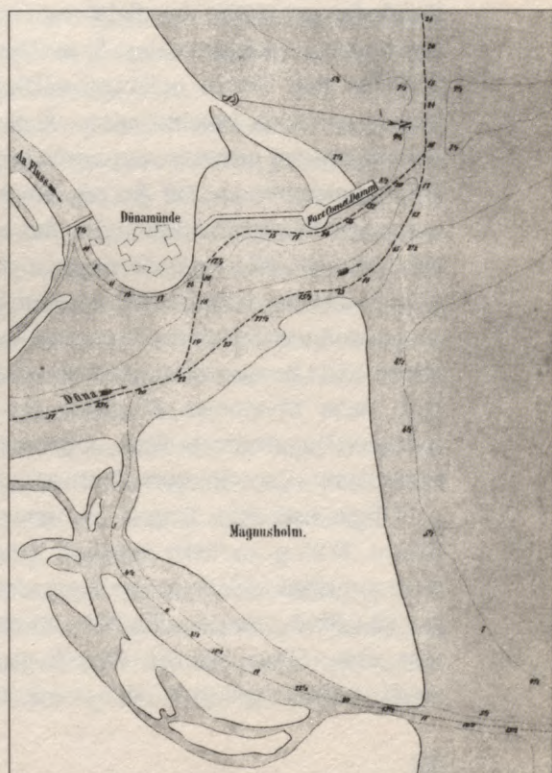
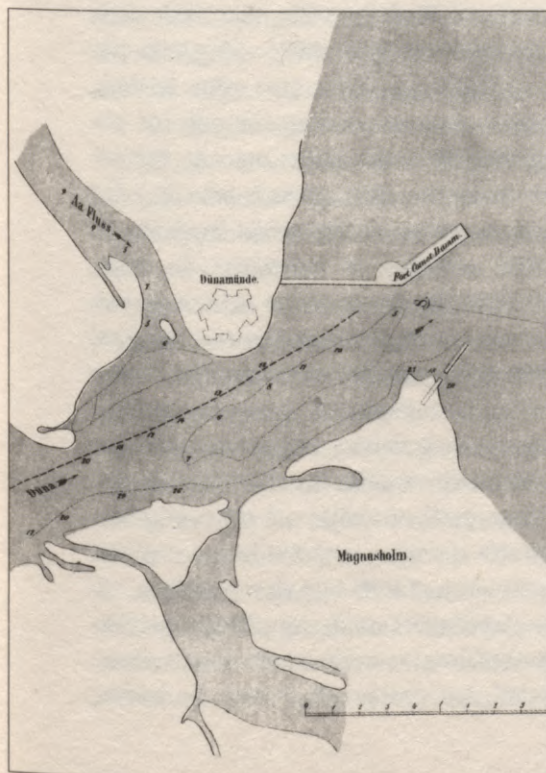
2.2.3. Rīgas osta Napoleona karagājienu laikā (1781—1816)

Jaunajā 19.gs. ieejot, Rīgā kopā ar priekšpilsētu un salu iedzīvotājiem (bet bez militāristiem un Citadelē dzīvojošajiem) bija 27 800 dvēseles: gandrīz 44% ir vācieši, 24% — latvieši, 14% — krievi un 13% — poļi. [14]

Pēc G.Veismana padzišanas Rīgas ostas izbūves vadība tika uzticēta inženierkaraspēka ģenerālleitnantam Baueram, par asistentu piekomandējot inženieri pulkvedi Johanu Konrādu fon Gerhardu. Lai padziļinātu grīvu, viņi uzskatījuši par lietderīgu atvirzīt gar krastu uz austrumiem ceļojošās smiltis no Daugavas ietekas. Ar šādu nolūku 1782.—88.g. tika būvēts t.s. Kometforta (vai Fortkometas) dambis — no forta jūrā (7.att.). Jaunā būve, kas bija cietoksni un Kometfortu savienojošā dambja turpinājums, efektīvi uztvēra un nogulsnēja straumes nestās smiltis, kā par to liecina 1813.g. Daugavas grīvas plāns. Taču, kā rāda turpmākie notikumi, jūras gatves piesērēšanas problēmu šis dambis atrisināja tikai šķietami, respektīvi, uz neilgu laiku.

Kronis, t.i., valsts kase būvei piešķīra 100 000 rubļu gadā, pilsēta — 50 000 gadā. Līdzekļi bija bagātīgi, tādēļ dambi būvēja pamatīgu. To apšuva ar taisnstūra formā noskaldītām 3x4 pēdu (90x120 cm) lielām granīta plāksnēm jeb *kvadriem*, kas vestas no Sāmsalas un apskatāmas vēl šodien (54.att.). Dambja būves laikā fortā uzcēla katorgas cietumu, kura nesaudzīgos kārtības uzturēšanas paņēmienus

Daugavas grīva 1788.g. un 1813.g.



sīki aprakstījis J. Broce. [24] Iespējams, ka šajā cietumā nokļuvis arī viens otrs no muižkungu aizbēdzis latviešu dzimtcilvēks. Izbēgt no Kometforta katorgas cietuma nebija iespējams. Uz darbu katordznieki nebija tālu jāved: viņi būvēja dambi, bet pēc tā pabeigšanas tika izmantoti pie citām būvēm turpat cietoksnī. Tomēr darbaspēka brīžam būs trūcis, jo apspriesta strādnieku ieviešana no Iekšlietu ministrijas. Tomēr šķiet, ka šajā laikā — dzimtbūšanas apstākļos — tā vēl nav notikusi.

Bauers mira drīz pēc Kometforta dambja būves uzsākšanas, un darbu vadību ostā pārņēma viņa līdzšinējais palīgs Gerhards ar saviem diviem dēliem, arī inženierkaraspēka virsniekiem. Lielāku būvju ziņā šie bija klusi gadi. Salīdzinot grīvas plānus 1788. un 1813. g., redzam, ka ietekas labajā pusē mēģināts izveidot ko līdzīgu molam, taču būve drīz pazudusi. Ievērojams ir fakts, ka Vecdaugava atkal izlauzies uz jūru; tajā pat izmērīts dziļums, kas gan izrādījies pietiekams tikai lielākām laivām. Vecdaugavas ieteka jūrā atjaunojusies ne vēlāk par 1805. g. [6828—2—101] un pastāvējusi līdz 1840. g. Straumei lielāku dziļumu izveidot šeit, iespējams, joprojām kavēja upes aizsprostošanai savulaik nogremdētie akmeņiem piekrautie kuģi — kuršu no 13. gs., bet zviedru — no 17. gs. Seno kuģu pētnieks Arturs Zalsters uzskata, ka daži ozolkoka korpusi zem smiltīm saglabājušies līdz mūsu dienām un tos būtu vērts izcelt.

Tā kā Rīgas ostai bija ļoti nepieciešama droša pārziemošanas vieta kuģiem, pilsēta finansēja Jakoba de Vites projektu — ziemas ostu Vecdaugavā, ko iekārtoja 1792. g. Osta gan pastāvēja tikai dažus gadus, tad to izpostīja ledus. Ļoti iespējams, ka tieši pēc šīs ledus iešanas atjaunojās Vecdaugavas ieteka jūrā. Nelielo burukuģu un vietējo bordiņlaivu pārziemošanai Rīgā joprojām bija tikai viena droša vieta — Kārļa baseins. Šī pilsētas aizsargkanāla daļa 1792.—93. g. tika paplašināta tieši šādam nolūkam; vēlāk to dažkārt pat sauca par *ostas baseinu*. J. Broce par Kārļa baseinu raksta: *Kuģi, sevišķi dāņu un zviedru, kas grib šeit pavasaros uzņemt preces un kas agrāk bija spiesti vēlā rudenī doties atpakaļ, līdz nākošam pavasarim var šeit ērti pārziemot un aizbraukt, tikko ūdens ir brīvs. (..) Šeit var tagad arī vieglāk būvēt kuģus, kas agrāk pie pašas pilsētas nebija iespējams, jo ledus iešanas laikā nevarēja nogādāt drošībā ne kuģus, ne materiālus. Šīs slūžas kalpo arī mastu, balķu un brusu uzglabāšanai, ko līdz šim ar lieliem izdevumiem un smagu darbu vajadzēja izvilkāt augstāk krastā, un tomēr arī tad tie gāja zudumā.* [24] 20. gs. Kārļa baseins stipri cietis no apkārtējo būvju uzmācības un zaudējis lielāko daļu savas akvatorijas. Pirmoreiz tas nedaudz sašaurināts gadsimta sākumā, modernizējot dzelzceļa līniju. Otrreiz daļu baseina aizbēra 20. gados, gatavojot būvlaukumu Centrāltirgum. Trešoreiz virs tā (daļēji uz pāļiem) uzbūvēja autoostu.

Rīgas ostā šajos Eiropai tik nemierīgajos gados risinājās vēl citi svarīgi notikumi. 1788. g. uz tikko pabeigtā Kometforta dambja uzstādīta bāka — pirmā bāka aptuveni tajā vietā, kur tā atrodas arī šodien. Tā vēl bija visai primitīva, tāpat kā lielākā daļa pasaules bāku toreiz — ugunsurs uz dzelzs plāksņu platformas balķu torņa virsotnē. Otrs šī gada notikums ar ostu saistīts tikai netieši: iesvētīta Vecmilgrāvja Baltā baznīca, tā pati, kas pastāv vēl šodien. Te kristīti,

iesvētīti un laulāti daudzi latviešu jūrnieki, zvejnieki, ostas krāvēji un loči. Ilgus gadus baznīca kalpojusi arī par orientieri kuģu vadītājiem jūrā, līdz to nomākuši augstāki krasta priekšmeti. Pie tās torņa 20.gs. 30.gados bijusi piestiprināta viena no ostas ugunīm.

1802.g. Krievijā dibināja pirmās ministrijas līdzšinējo kolēģiju vietā. 1809.g. izveidoja Ūdens un sauszemes satiksmes ceļu galveno pārvaldi ar ministrijas tiesībām. Viens no šīs jaunās institūcijas uzdevumiem bija ostu izbūves vadība un kontrole. 1810.g. jūlijā to pārdēvēja par Satiksmes ceļu galveno pārvaldi, bet 1832.g. rudenī — par Satiksmes ceļu un sabiedrisko celtņu galveno pārvaldi.

2.2.4. Rīgas Biržas komiteja

Pirmie Rīgas tirgotāju mēģinājumi apvienoties, apejot ģilžu uzraudzību, notikuši jau 18.gs. vidū. Visbiežāk gan šādu centienu rezultāts bija tikai divu vai trīs tirgotāju vienošanās par kopīgiem darījumiem un kopīgu risku.

1800.g. uzsāktu biržas dibināšanu pārtrauca Napoleona karagājiens. Rīgas Biržu nodibināja tikai 1816.g., gadu pēc Napoleonam liktenīgās Vaterlo kaujas, kad viņš jau bija angļu gūsteknis Svētās Helēnas salā.

Biržas vadību bija paredzēts uzticēt vēlētai komitejai, tādēļ par galveno apspriešanas un strīdu objektu kļuva šīs komitejas statūtu projekts. Rāte pūlējās panākt ārzemju viestirgotāju darbības ierobežošanu biržā, kamēr Rīgas lieltirgotāji uzskatīja citpilsētu pārstāvju līdzdalību par vēlamu un nepieciešamu. Strīdu izšķīra Baltijas ģenerālgubernators, Krievijas imperatora dienestā esošais itāļu markīzs Filips Pauluči, kura simpātijas bija tirgotāju pusē.

Biržas dibināšanu simboliski var uzskatīt par pēdējām ardievām viduslaikiem, kuri Rīgas vēsturē bija visai ieilguši. Kapitālisti uzsāka cīņu ar patriciešiem un uzvarēja. Daudzos gadījumos gan kā vieni, tā otri bija iemiesoti vienā cilvēkā...

Ar jēdzienu birža parasti apzīmējam darījumu slēgšanas vietu. Taču tirgotāju interesēs bija arī viņu ietekmes sfēras paplašināšana, ar ko bija jānodarbojas jaunajai biržas komitejai. Līdzīgi Vācijā jau pastāvošajām tirdzniecības kamerām Rīgas Biržas komitejas (turpmāk: RBK) uzdevums bija aizstāvēt vietējās tirdzniecības un kuģniecības intereses, sagatavojot attiecīgus priekšlikumus, atsauksmes un likumprojektus iesniegšanai vietējām varas iestādēm.

1816.g. 30.jūnijā tirgotāju pilnsapulce tika iepazīstināta ar Rīgas Biržas komitejas statūtiem un atbilstoši tiem ievēlēja 15 šīs komitejas locekļus. Pirmā sēde notika 3.jūlijā. Par pirmo komitejas prezidentu tika ievēlēts tirgotājs Johans Frīdrihs Hilbigs, kurš šajā amatā bija līdz 1818.g. maijam.

Statūti noteica, ka RBK darbību tās sanāksmju starplaiķā vada vēlēta piecu cilvēku valde. Bez prezidenta valdē bija sekretārs (vēlāk to nosauc par prezidenta vietnieku) un trīs locekļi. Valdes rīcībā bija paredzēti līdzekļi kancelejas uzturēšanai: bez tehniskā sekretāra un rakstvežiem tajā būs arī grāmatvedis. Vienlaikus ar Biržas

komitejas dibināšanu, apvienojoties 1. un 2. ģildes tirgotājiem, tika izveidota Rīgas Biržas savienība. Vēlāk savienībā uzņēma arī lielākos rūpniekus, kuri 1904.g. nodibināja Rīgas Fabrikantu biedrību un no Biržas savienības aizgāja.

Jau pirmajos statūtos bija ietverts princips, ka komitejai jānodrošina *vispārējs labums*. Statūti grozīti un papildināti vairākkārt, pēdējo reizi — 1939.g. Dažādos laikos tie nosaukti dažādi: piemēram, nupat pieminētais 1816.g. nolikums nosaukts par Rīgas Biržas savienības statūtiem, bet 1866.g. — par Rīgas Biržas statūtiem.

Biržas savienībā bija apvienojušies lieli finansisti, kuru vietā biržas zālē darbojās viņu mākeri. Savienības locekļi vēlēja Biržas komiteju; citiem šādu tiesību nebija, kaut arī viņi darbojās biržā. Biržas komiteja visu šo darbību kontrolēja no likumības un savienības locekļu izdevīguma viedokļa.

Rīgas birža gandrīz līdz pašām savas pastāvēšanas beigām bija t.s. preču birža — tajā slēdza līgumus par dažādu izstrādājumu vai izejvielu piegādi. Lielākais darījumu apjoms bija saistīts ar aizrobežu klientiem, un birža, respektīvi, RBK, kļuva par galveno noteicēju Rīgas ārējā tirdzniecībā. Taču tā, sevišķi 19.gs., nebija domājama bez kuģniecības, kas savukārt nespēja veiksmīgi darboties bez laikmeta prasībām atbilstošām ostām un ostu saimniecības. Tādēļ saprotama kļūst RBK loma Rīgas ostas izbūvē un attīstībā.

Rīgas Biržai sākumā nebija savas ēkas, tā darbojās pilsētas Rātsnamā, bet no 1847.g. 1.decembra — Melngalvju namā. 1851.g. tika pieņemts lēmums par sava nama celtniecību Lielās Pils un Jēkaba ielas stūrī, vietā, kura tāpat kā Doma laukums toreiz bija blīvi apbūvēta ar mazvērtīgām ēkām. RBK ieguva vairākus gruntsgabalus, un 1852.g. 3.jūnijā, pilsētas elitei un ģenerālgubernatoram A.Suvorovam klātesot, tika likts pamatakmens jaunajai ēkai, kas grezno Rīgu vēl šodien.

Arhitekta Fridriha Hesa projektētais biržas nams bija gatavs 1855.g. oktobrī. Kopā ar apbūves gabalu tas bija izmaksājis 404704 sudraba rubļus un 20 1/2 kapeikas. [137, 142] Mēbeles izmaksāja 40428 sudraba rubļus un 70 kapeikas.⁴⁴ Ēkā bez biržas zāles bija telpas Biržas savienības kungu oficiālām svinībām, RBK sanāksmju un kancelejas telpas, Rīgas—Bolderājas telegrāfa stacija un Rīgas Tvaikoņu satiksmes sabiedrības kantoris. 1864.g. šeit iekārtojās arī jaundibinātā Rīgas Biržas banka, kurai vēlāk turpat blakus uzcēla atsevišķu ēku.

Par tiesībām apmeklēt biržu bija jāmaksā: 1.ģildes locekļiem 10 rubļi, 2.ģildes — 7,5 rubļi, bet citām ar tirdzniecību un kuģniecību saistītām personām 5 rubļi gadā. Kuģu kapteiņiem ieeja vēlāk bija bezmaksas.

RBK nopelni Rīgas ostas izbūvē, bagarmašīnu un velkoņu iegādē, telegrāfa sakaru ierīkošanā ar Bolderāju un Kolkasragu, ostas elevatora un noliktavu celtniecībā, jūrskolas un jūrnieku nama finansēšanā tiks vēl vairākkārt pieminēti. Šeit gribētos atzīmēt tos Rīgas vēsturei nozīmīgos komitejas pasākumus, kas ar

⁴⁴ 20.gs. 70. gados ēkā bija liels ugunsgrēks, kurā mēbeles gāja bojā.

kuģniecību un ostu saistīti netieši. Vispirms tā ir RBK loma Rīgas—Daugavpils, vēlāk arī citu dzelzceļa līniju celtniecības veicināšanā. Komiteja piedalījās Rīgas Politehnikuma dibināšanā 1862.g. un finansēja Biržas komercskolas dibināšanu 1901.g.

RBK regulāri publicēja savas darbības pārskatus. No 1874.g. līdz 1915.g. tika izdota ikgadējā darba atskaite *Rigaer Handelsarchiv* (perioda beigās arī krievu valodā ar nosaukumu *Рижский торговый архив*). Vērtīga informācija atrodama tās pielikumā *Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels*. No 1896.g. līdz 1.pasaules karam iznāca dienas avīze *Rigaer Börsenblatt*. Visi šie RBK periodiskie izdevumi sniedz neaizvietojamu izziņas materiālu ne tikai par tirdzniecību, bet arī ostas darbību, celtniecību un citām norisēm. Tomēr dažkārt tajos vērojama RBK nopelnu pārspīlēšana un līdz ar to zināma neobjektivitāte.

Uz ārējo tirdzniecību orientētās Biržas savienības un līdz ar to arī RBK darbība un peļņa pirmām kārtām bija atkarīga no Rīgas ostas spējām nodrošināt kuģniecību. Taču ostas stāvoklis bija satraucošs.

2.2.5. Ostas izbūves komiteja un pirmais mols

Rīgas tirdzniecības dzīvības ādere pēdējos gados aizvien vairāk aizsērēja, tā ka beidzot ūdens dziļums jūras gatvē bija nokrities līdz 8—9 pēdām un lielākajai daļai kuģu nācās kravu, tāpat kā balastu, izkraut un iekraut atklātā reidā. To tirdzniecības kuģu kapteiņu skaits, kuri šādā nedrošā situācijā piedzīvoja avārijas vai citas nelaimes, pieauga ar katru gadu, vedummaksas un apdrošināšanas prēmijas kļuva augstākas, pārvadājumi nepatikami aizkavējās un kļuva stipri dārgāki sakarā ar maksu par lihteru izmantošanu. Vēlākām paaudzēm būs grūti iedomāties, cik nospiedošu iespaidu šis nepatikšanas atstāja uz darījumu pasauli. Rīgas tirdzniecība ne tikai piedzīvoja ikgadējus zaudējumus vairāku simttūkstošu sudraba rubļu apmērā, bet arī zaudēja iespēju plašāk attīstīt kuģniecību. Kuģu ceļam tālāk aizsērējot, bija jābaidās no aizjūras tirdzniecības pilnīgas bojāejas. Tā par Rīgas ostu 19.gs. vidū savās atmiņās rakstīja bijušais pilsētas birģermeistars un Biržas savienības loceklis Gustavs Hernmarks. [57] (Tulk. A.P.)

1844.g. sakarā ar kuģinieku un tirgotāju sūdzībām Rīgas ostu inspicēja impērijas Satiksmes ceļu un sabiedrisko celtnu galvenās pārvaldes ģenerāldirektors grāfs Pēteris Kleinmihels. Viņš uzdeva inženierkaraspēka ģenerālmajoram Bulmerinkam sagatavot ieteikumus stāvokļa uzlabošanai. Iespējamo risinājumu apspriešanā tika iesaistīti vēl citi speciālisti, un rezultātā izvērtās asa diskusija par veicamo pasākumu prioritāti. Strīdā par Daugavas lejteces nākotni piedalījās vairāki ģenerāļi inženieri, to skaitā Bulmerinks un Destrēms, kā arī pulkvežleitnants Rihters. Vairākums aizstāvēja viedokli, ka izveidot pietiekoši dziļu un noturīgu fārvateru jeb kuģu ceļu Daugavas lejtecē var tikai ar pašas upes strauves spēku pastiprinošu hidrotehnisko būvju palīdzību. Destrēms turpretim

apgalvoja, ka dārgās būves nebūt nav nepieciešamas — kuģu ceļu varot izveidot un uzturēt ar bagarēšanu. [136]

Šo divu viedokļu sadursmei ir sena vēsture arī citviet, ne tikai Rīgā. Vēsturiski vecāks priekšlikums ir smilšainas gultnes sašaurināšana, lai panāktu tās izskalošanu, jo pietiekoši efektīvi tehniskie līdzekļi gultņu padziļināšanai, grunti izgrābjot, parādījās tikai 19.gs. vidū. Volgai par piemērotākām drīz tika atzītas bagarmašīnas, jo smilšu izskalošana vienā posmā parasti pastiprināja to nogulsēšanos nākamajā, pa straumi zemākajā. [217] Vai izmantot gultnes sašaurināšanu vai bagarēšanu — tas atkarīgs no vairākiem faktoriem, kas dažādām upēm vai to posmiem var būt dažādi.

1846.g. Rīgas ostā sāka darboties pirmā ar tvaiku darbinātā bagarmašīna. To uzskatīja par brīnumlīdzekli, iespējams, pieredzes trūkuma dēļ. Bagarēšanas piekritēji tolaik vēl nebija aprēķinājuši, ka Daugava katru gadu nes uz jūru gandrīz miljonu tonnu smilšu. Tām visām nosēžoties ietekā, toreizējo bagarmašīnu jauda vajadzīgo dziļumu uzturēšanai nebija pietiekoša. Tādēļ bija jācenšas panākt, lai pēc iespējas vairāk sanešu uz jūru aizskalotu pati Daugavas straume.

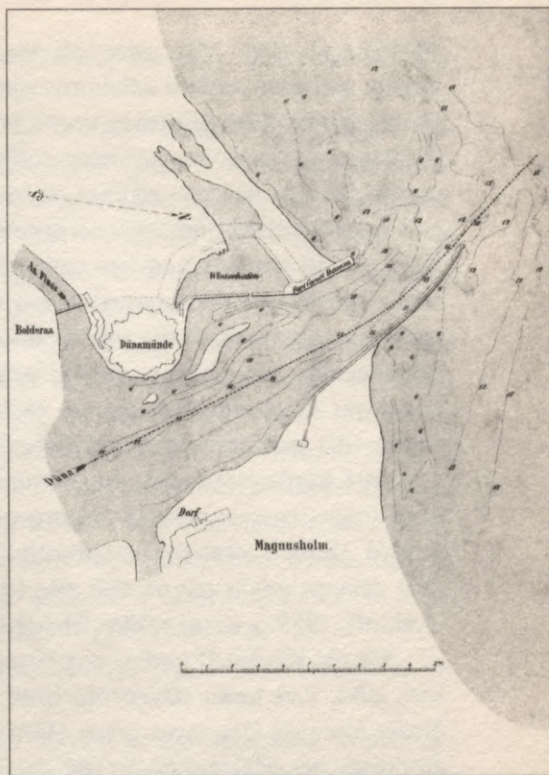
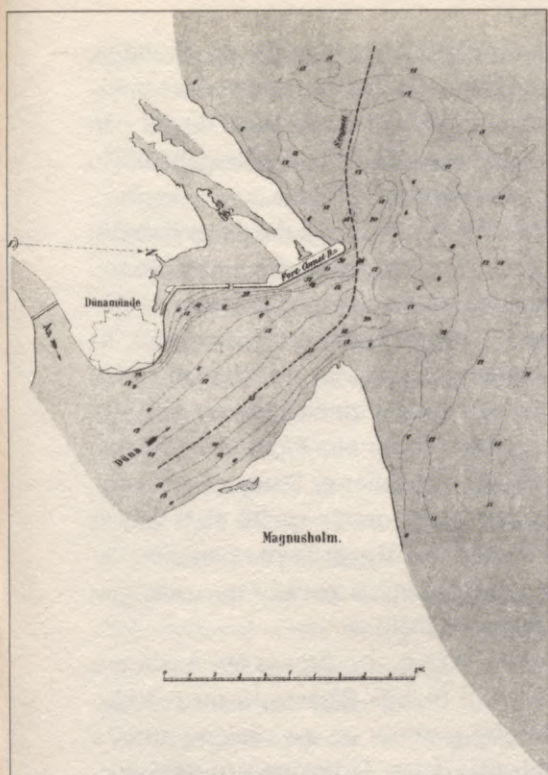
1848.g. martā par Baltijas ģenerālgubernatoru iecēla Aleksandru Suvorovu. Savu Rimnikas grāfa un Itālijas kņaza titulu viņš mantojis no tēvatēva, slavenā zviedru izcelsmes feldmaršala. Uzskata, ka, ģenerālgubernatora amatā būdams, viņš būtiski ietekmējis notikumus Baltijā, aizstāvēdams vācu pašpārvaldes tiesības un noraidīdams šo provinču satversmes modernizācijas projektu. Viņš bijis arī krass sabiedrības kārtu iekārtas aizstāvis. Tas gan nav traucējis Itālijas kņazam būt progresīvu tehnisku jaunievedumu atbalstītājam. Protams, tas nav tikai A.Suvorova nopelns, jo šos notikumus stimulēja laika prasības, taču viņa valdīšanas laikā nojaukti Rīgas vecie nocietinājumu vaļņi, uzbūvēts Daugavpils dzelzceļš un ierīkots pirmais praktiski izmantojamais elektriskais telegrāfs Krievijā — no Rīgas uz Bolderāju, kā arī veikti citi nozīmīgi darbi.⁴⁵

Rūpējoties par pilsētu, A.Suvorovs nevarēja nerūpēties par tās sirdi — ostu, kuras stāvoklis bija kritisks. Ģenerālgubernators palīdzēja rast atbalstu plašākiem ostas uzlabošanas un labiekārtošanas darbiem. Kā jau bija sagaidāms, inženieru vidū virsroku guva vairākumā esošie hidrotehniskās celtniecības piekritēji, kas gan nenožīmēja nupat uzsāktu bagarēšanas darbu pārtraukšanu. Hidrobūvju atbalstītājiem bija vēl kāds spēcīgs arguments: dambjiem ne tikai jāpastiprina Daugavas straume un jānovirza tā vajadzīgajā virzienā, bet arī jāaizsargā pilsēta no mūžsenajiem ienaidniekiem — plūdiem un ledus.

Taču valstij nebija naudas, tādēļ līdzekļi bija jāmeklē citur.

1850.g. 26.aprīlī plkst. 10 no rīta uz savu pirmo sēdi sanāca ar Visaugstāko atļauju dibinātās Rīgas ostas izbūves komiteja. Par tās priekšsēdētāju iecelts

⁴⁵ No ģenerālgubernatora A.Suvorova Krišjānis Valdemārs saņēma ieteikuma vēstuli uzņemšanai Liepājas ģimnāzijā. A.Suvorovs esot palīdzējis arī Krišjānim Baronam (kura vārdā sagādīšanās dēļ vēlāk pārdēvēta ģenerālgubernatoram par godu nosauktā iela Rīgā).



Daugavas grīva 1849.g. un 1862.g.

Aleksandrs Suvorovs. Komitejā bija 7 locekļi: civilgubernators M. fon Esens⁴⁶, muitas apriņķa priekšnieks fon Hese, pulkvedis barons V. fon Nolkens, RBK priekšsēdētājs J.Šepelers un tirgotāji G.Hernmarks, E.Stefanijs un N.Filipsens. [136] Kā redzam, komanda pārstāvēja kapitālistu intereses, Rīgas patriciātam te bija maza teikšana. Vēlāk Filipsena vietā par Rīgas ostas izbūves komitejas locekli kļuva Lielbritānijas pavalstnieks tirgotājs Džeimss Ārmitsteds, tas pats, kura testamentā novēlētie 200 000 zelta rubļi vēlāk izmantoti 1899.g. atklātās bērnu slimnīcas celtniecībai.⁴⁷ Kancelejas vadītāja pienākumus uzņēmās slepenpadoņnieks barons Oto Budbergs. Materiālu sagādi un strādnieku līgšanu uzticēja tirgotājam Aleksandram Leontjevam. [2941—1—1]

Būvdarbu vadību pārņēma Satiksmes ceļu un sabiedrisko ceļņu galvenās pārvaldes Satiksmes ceļu korpusa apakšpulkvedis inženieris V.Nolkens. Par Nolkena palīgiem piekomandēja virsniekus L.Šnakenburgu, E.Krāmeru un R.Napjerski.

Darbus ostā pēc Nolkena sagatavotajiem projektiem sāka nekavējoties,

⁴⁶ Nejaukt ar Baltijas ģenerālgubernatoru Magnusu Gustavu Esenu, kurš 1812.g. jūlijā, izlūku maldināts, pārsteidzīgi pavēlēja nodedzināt Rīgas priekšpilsētu un, to pārdzīvodams, pēc gada nošāvēs Baldonē. [73]

⁴⁷ Vēlākais Rīgas pilsētas galva (1901—1912) Georgs (Džordžs) Ārmitsteds ir viņa brāļa dēls. Bērnu slimnīcu Vienības gatvē līdz 20.gs. 30. gadiem sauca Džeimsa Ārmitsteda vārdā.

1850.g. pavasarī. Tika atjaunoti krasta nostiprinājumi Ķīpsalā un Podragā, veidots akmeņu papildu uzbērums viņu apdraudētās Daugavgrīvas bākas priekšā un nostiprinātas plūstošās smiltis Bolderājā. 1850.g. uzbūvēja arī dambi pāri Vecdaugavai, to pašu, pār kuru šodien ved vienīgais ceļš uz Mangaļsalu. Šo dambi 1857.g. pali gan pārrāva, taču to nekavējoties atjaunoja.

lecerēto darbu lielākā un nozīmīgākā daļa bija Mangaļsalas jūras dambis, kuru pēc 30 gadiem, kad tika pabeigts Rietumu mols, pārdēvēja par Austrumu molu. Dambja izveidošanas galvenais mērķis bija taisna, iespēju robežās no aizsērēšanas pasargāta kuģu ceļa izveidošana. No pirmā acu uzmetiena šķiet, ka mērķtiecīgāk būtu bijis pagarināt jūrā Fortkometas dambi un izbagarēt sēkli Daugavas fārvatera turpinājumā, tā izveidojot kanālu ziemeļrietumu virzienā. Arguments par labu dambja būvei grīvas labajā krastā bija Rīgas līča dienvidu piekrastē dominējošā austrumu straume⁴⁸. Tai saduroties ar Daugavas straumi, abas ūdens masas zaudēja ātrumu un atstāja līdzī nestās smiltis tieši iztekas priekšā. Dambis jūras straumi atvirzītu tālāk jūrā. Par šī apsvēruma pareizību liecina dziļumi grīvas rajonā tūlīt pēc Mangaļsalas dambja pabeigšanas, kas gan izveidoti, 1859.g. cauri sēklim izbagarējot jūras kanālu.

Dambi būvēja 11 gadus, ar pārtraukumu 1855.g., t.s. Krimas jeb Austrumu kara laikā, kad turku sabiedroto britu karakuģi bloķēja Rīgas ostu un pat mēģināja iebraukt Daugavas grīvā. [128] Dambja garumu un ass virzienu noteica empiriski, novērtējot situāciju pēc jau uzbūvētās daļas. Tādēļ projektu nācās vairākkārt precizēt.

1854.g. aprīlī uz Lieldienām apakšpulkvedis V.Nolkens par teicamu dienestu tika paaugstināts par pulkvedi. Diezgan garajā Satiksmes ceļu korpusa pavēlē viņš bija vienīgais, kam piešķirta tik augsta dienesta pakāpe. Inženieri apakšpulkvedis L.Šnakenburgs, kapteinis R.Napjerskis un poručīks E.Krāmers paaugstināti netika, taču pagodināti ar cara uzslavu. Šāda Mangaļsalas dambja celtnieku atzīmēšana liecina par būves nozīmīgumu valsts vadības skatījumā. [2941—1—75] Taču Visaugstāko atzinību saņēma ne visi celtnieki...

Nākošo Austrumu molu veidoja kā akmeņu krāvumu uz fašīnām. Fašīnu — stingri sasietu žagaru kūļu — dambja būvē vajadzēja daudz. Pēdas daļā jeb tuvāk krastam zem akmeņiem klāja divas fašīnu kārtas, tālāk jūrā to skaits pieauga līdz trim un dambja galvas daļā pat līdz četrām kārtām. Lai sagatavotu fašīnas jau laicīgi, būvuzņēmējs A.Leontjevs slēdza līgumu ar strādniekiem par fašīnu siešanu ziemā, kad darbi pie paša dambja pārtraukti. Konflikts starp darba devēju un tā ņēmējiem 1851./52.g. ziemā radās samaksas dēļ. Divdesmit strādnieki pameta fašīnu siešanu un aizgāja, lai gan pie Leontjeva (pēc toreizējās kārtības) palika viņu pases. Pie tam viņi piedraudēja, ka vairs nestrādās arī vasarā. Rīgas goda pilsonis Aleksandrs Leontjevs lūdza Rīgas ostas izbūves komiteju pa-

⁴⁸ Pieņemts, ka uz jūras vējš pūš kompasā, bet straume tek no kompasā — austrumu vējš pūš **no** austrumiem, bet austrumu straume plūst **uz** austrumiem, resp., tā nāk no rietumiem.

līdzēt saukt dumpiniekus pie prāta un atbildības, norādot, ka cietējs būs kronis — dambja būvē taču ieinteresēta valsts!

Rīgas jaunākais policejmeistars 1852.g. 26.martā ziņoja ģenerālgubernatoram A.Suvorovam: .. *darba noteikumus spītīgi pārkāpušie strādnieki nosodīti (наказаны) un izraidīti no pilsētas ar to, lai neuzdrošinātos te atgriezties uz darbu.* Skaidrības labad atgādināsim, ka miesas sodi Krievijā vēl pastāvēja vairāk nekā pusi gadsimta. Perami nebija noteiktu augstāko kārtu piederīgie; (arī Leontjevs ne, jo viņš bija otrās ģildes tirgotājs un goda pilsonis).

Taču strādnieku dumpošanās turpinājās. 1852.g. 5.jūlijā apakšpulkvedis Nolkens raportēja ģenerālgubernatoram, ka daži Mangaļsalas dambja būvei līdz 1.oktobrim nolīgtie strādnieki atstājuši pie Leontjeva savas pases un darbu pametuši. Tālāk viņš rakstīja: .. *lai nepieļautu līdzīgas nekārtības nākotnē, padevīgi lūdzu neatteikties dot rīkojumu minētos 6 cilvēkus apsardzes pavadībā nogādāt darba vietā Mangaļsalā un tur sapulcēto strādnieku klātbūtnē nosodīt par brīdinājumu un bailēm pārējiem, kā tas jau tika izdarīts 1851.gadā, veicot darbus ceļojošo smilšu nostiprināšanā. Vēl man ir tas gods piestādīt 4 aizbēgušo pases, lai ar viņiem nākotnē varētu rīkoties kā ar klaidoņiem.*⁴⁹ [2941—1—76]

Tirgotājs un būvuzņēmējs Leontjevs nomira 1856.g., un viņa vietā nāca tirgotājs un konsuls J.Šepelers.

Mangaļsalas jūras dambi būves laikā 1856.g. maijā apmeklēja imperators Aleksandrs II. 1860.g. augustā celtniecību ar vizīti pagodināja troņmantnieks Nikolajs Aleksandrovičs. Augsto personu apmeklējumiem par godu uz dambja uzstādīti t.s. *Ķeizara akmeņi*. 1996. vai 1997.g. kāds akmeņus daļēji saskaldījis saspārdzinot. 1998.g. mola atjaunošanas darbu gaitā tie iebetonēti kopīgā blokā (att.).

1860.g. decembra beigās V.Nolkenu paaugstināja par ģenerālmajoru un atvaļināja. [2941—1—75] Rīgas ostas izbūves komitejas vadību uz neilgu laiku pārņēma P. fon der Pālens, tad R. fon Napjerskis.

Lai iegūtu līdzekļus ostas būvniecībai, RBK izdarīja vairākus aizņēmumus.⁵⁰

1861.g. oktobrī dambis bija pabeigts. Tā garums — 2182 m jeb 1025 asis, tai skaitā 586 m (275 asis) gar Daugavas krastu, bet pārējais — jūrā. Būve izmaksājusi 2 040 000 rubļu. To stipri sadārdzinājusi nepieciešamība veidot dambja no krasta tālāko daļu lielā — 20—30 pēdu — dziļumā. Taču mērķis bija sasniegts un kuģu ceļš iztaisnots. Kā jau minējām, tas paveikts ne bez bagarmašīnu palīdzības.

Pusotru kilometru garā krastam perpendikulārā vientuļā dambja izturību bieži pārbaudīja jūra. Jāņem vērā, ka tas atradās plīstošo viļņu joslā, tādēļ tika pakļauts sevišķi spēcīgiem triecieniem. Dambi veidojošie laukakmeņi pēc katras stiprākas viļņošanās izrādījās izkustināti no vietas. Tika nolemts būvi aizsargāt, pārsedzot to ar betona plāksnēm, taču darbs vēl nebija visā garumā pabeigts, kad ļoti spēcīga vētra 1865.g. augusta pēdējā dienā norāva aizsargplāksnes

⁴⁹ Arestētie ir sīkpilsoni un zemnieki no Smoļenskas guberņas.

⁵⁰ Sk. 3.2.5.

vairāk nekā puskilometra garumā. Steidzīgi bija jāmeklē cits dambja aizsargāšanas veids.

Napjerskis — tagad jau pulkvedis — ierosināja dambi papildināt ar aizsargmūri, kuram vajadzētu atstāt viļņus un tā pasargāt konstrukciju no izlodzīšanas un sabrukšanas. Paredzamo lielo papildu izmaksu satrauktā RBK 1866.g. ataicināja konsultācijai un galīgajam slēdzienam Prūsijas ostu būves speciālistu slepenpadomnieku G. Hāgenu. Pēc dambja apskates viņš apstiprināja Napjerska secinājumu pareizību — būves profilu nepieciešams būtiski pārveidot. [138]

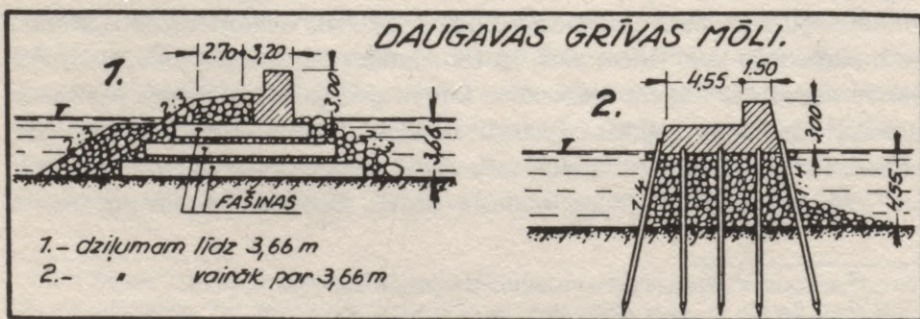
Pēc Hāgena papildinātā pulkveža Napjerska projekta dambis visā tā garumā tika paaugstināts un virs tā izveidots betona aizsargmūris. 1868.g. pabeigtā pārbūve bija izmaksājusi gandrīz 120 000 rubļu.

Taču Mangaļsalas jūras dambja nedienas ar to nebeidzās. Dambis joprojām prasīja diezgan dārgu kārtējo remontu, jo viļņi palaikam izrāva kādu laukakmeni un robus nācās aizpildīt ar betona blokiem. 1873.g. novembra un decembra orkāniem līdzīgo vētru sērija nodarīja dambim ļoti būtiskus bojājumus. Daži posmi bija nosēdušies un tuvu sabrukšanai, apšuvums noplēsts, bet aizsargmūris saplaisājis. 38 000 rubļu dārgo remontu vadīja pulkvedis Aleksandrs Betihers, uz Odesu pārceltā Napjerska pēctecis. [2941—1—75]

1897.g. rudenī atkal tika nodarīti lieli bojājumi Mangaļsalas dambja galā, bāciņas tuvumā. 1898.g. vasarā uz dambi atveda četrus betona blokus, katru 1200 pudu, lai ziemā no ledus tos novietotu pie apdraudētās navigācijas uguns. Taču pēc tā paša gada vētrainās nakts no 1. uz 2.decembri visi bloki izrādījās iesviesti jūrā. [136]

Paralēli šiem pūliņiem 1861.—63.g. tika veikts Kaķasēkļa dambja un Katrindambja (no Ņezardārza līdz Kaķasēkļa dambim) remonts. Tas arī bija Rīgas ostas izbūves komitejas pēdējais darbs, jo 1864.g. februārī ar Satiksmes ceļu un sabiedrisko celtnu galvenās pārvaldes rīkojumu to likvidēja kā savu uzdevumu izpildījušu. [2941—1—75] Pabeigtās būves savā uzraudzībā un kopšanā pārņēma RBK. [136]

1865.g. jūnijā Satiksmes ceļu un sabiedrisko celtnu galveno pārvaldi pārveidoja par Satiksmes ceļu ministriju. [209]



3. nodaļa

OSTAS IZBŪVES TURPINĀJUMS

2.3.1. Bagarēšana — neatliekama nepieciešamība!

Kā jau minējām, 18.gs. bija pazīstami tikai primitīvi, ar cilvēka, zirgu vai vēja spēku darbināmi bagari un citas ierīces gultnes padziļināšanai. Inženieris Lilientāls savā 1759.g. ziņojumā Rīgas rātei piemin Kēnigsbergas un Dancigas ostās lietotos bagarus, holandiešu izmantotās *Moder-Molen* jeb dūņu dzirnavas, kā arī Brēmenē izgudroto mašīnu. Tām esot daudz trūkumu, tādēļ nepārsteidz atzinums, ka bagarēšana lielu upju padziļināšanai nav piemērota. Lilientāls raksta, ka bagaru lietošanu apgrūtina to konstruktīvās nepilnības un niecīgā jauda. Gadoties, ka mašīnas remonta laikā straumes nestās smiltis pagūst piepildīt nupat izveidoto padziļinājumu. Darbus diennakts tumšajā laikā nākas pārtraukt, kamēr straume strādā dienu un nakti...

Tomēr konstruktoru pūliņi šajā virzienā turpinājās. 1817.g. Daugavā parādījās bagarmašīna, kuras būvei naudu — 600 sudraba rubļus — piešķīrusi pirms gada dibinātā Biržas savienība un kura tādēļ atbilstoši nosaukta par *Die Rigaer Börse*. Kāds angļu izcelsmes tirgotājs Rihards Hants, Rīgas ostas kuģu ceļa pieņācīgā dziļumā ieinteresēta persona, bija licis atvest no Britānijas jaunākās bagarmašīnas modeli. Uzbūvētu dabīgā lielumā, to darbināja zirgi. Inženierkarspēka virsnieks fon Fitinghofs, šo notikumu laikabiedrs, izgatavojis bagarmašīnas zīmējumu, pēc kura var spriest, ka ierīce izcēla grunti ūdens virspusē. [6810—1—29]⁵¹

Lepnajā vārdā nosaukto bagarmašīnu izmantoja līdz 1828.g., tad pārdeva, šķiet, lūžņos vai malkā. Liekas, ka tā nav sevi attaisnojusi, jo ostas padziļinātāji atkal ķērās pie vecajiem labajiem *grābekļiem*. No 1830.g., kad Rīgā sāka apgrozīties arī pa tvaika dzitam kuģim, ostas padziļināšanas darbi tika modernizēti tādējādi, ka arklus, ecēšas un grābekļus vilka nevis zēģelnieki, bet tvaikoņi.

Pie mūsu pilsētas īpatnībām pašlaik pieskaitāmas, pirmām kārtām, dažādās bagarmašīnas, kas tagad kļuvušas ļoti nepieciešamas. Dažas no tām darbojas kā lieli, tvaikoņu vilkti dzelzs grābekļi. Starp citu, šādas ierīces vai lieli dzelzs grābekļi bija pie mums zināmi jau zviedru laikos, iespējams pat agrāk (...). To uzdevums ir vagu ievilkšana sekļajās vietās un līdz ar to smilšu izkustināšana, lai straume tās aiznestu. Citas bagarmašīnas (...) iekārtotas savādāk; tās iegrabj smiltis no sēkļa

⁵¹ Ar zīmuli izpildīto un izbalējušo skici reproducēt ievietošanai grāmatā neizdevās.

blakus novietotajās laivās, kuras tad tās aizved un izber. Pirmā šāda mašīna tagad strādā pie dambja pārrāvuma, lai padziļinātu seklās vietas kuģiem, kuri nāk no tā saucamās Mazās Daugavas. (Tulk. A.P.) Tā lasām 1846.g. iknedējas avīzē *Rigaische Stadtblätter*. Rakstu parakstījis avīzes izdevējs — Džons Helmsings, tirgotājs.⁵² [140]

Avīze mūs ne vien aizved pusotra gadsimta tālā pagātnē, bet liecina arī par terminoloģiskām grūtībām, kas brīžiem neļauj no rakstītiem avotiem uzzināt principu, pēc kāda darbojusies tur minētā gultnes padziļinātāja ierīce. Citētajā rakstā par bagarmašīnu nosaukts gan pa upes dibenu vilkts grābeklis, gan ierīce, kas smiltis grābj kausiem un līdz ar to atbilst mūsdienu priekšstatam par bagaru, respektīvi, zemessmēlēju vai ekskavatoru.

1846.g. laikrakstā minētā ierīce ar kausiem bija Rīgā pirmā tvaika bagarmašīna.

Pirmais tvaika bagars pasaulē uzbūvēts Lielbritānijā 1796.g. Francijā un Vācijā tos sākuši lietot ap 1840.g. [103] Acīmredzot Krievijā ārzemēs būvētās ierīces parādījušās nedaudz agrāk, jo jau 1839.g. Rīgas pilsēta, finansiālu apsvērumu vadīta, atteikusies no divu tvaika bagaru pakalpojumiem, kas bija jau izbraukuši no Pēterburgas. Zemessmēlēji bijuši spiesti pārziemot Monzundā, bet pavasarī atgriezies toreizējā galvaspilsētā. [137]

1846.g. atvestais tvaika bagars bija Krievijas Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas Ārējās tirdzniecības departamenta īpašums. Mašīnu ekspluatēja līdz 1861.g., kad to pilnīgi nolietotu atdeva īpašniekam. Taču jau 1848.g. Rīgas Biržas komiteja (RBK) Zviedrijā iegādājās savu pirmo zemessmēlēju ar tvaika mašīnu — *Bolderaa*, bet 1853.g. Lielbritānijā — otru, kuru tā arī nosauca: *Nr.2*. Ne šo mašīnu rasējumus, ne detalizētus aprakstus nav izdevies atrast. Droši zināms, ka to korpusi bijuši no koka. 1866.g. darbu sezonā abi tvaika bagari izsmēluši 17 500 kubikasis jeb nepilnus 170 000 kubikmetru grunts, kas uzskatāms par visai respektējamu rezultātu. Cik noprotams, pēc darbības principa tie bijuši t.s. daudzspaiņu vai daudzkausu bagari (vāc. *Eimerbagger*) — veiksmīga konstrukcija, kas tiek izmantota vēl joprojām.⁵³ Pirmais daudzkausu bagars Krievijā uzbūvēts 1858.g. Nižņijnovgorodas mašīnu fabrikā Sormovā Astrahaņas ostas vajadzībām. Tam bijis dzelzs korpus un 20 ZS tvaika mašīna. [217]

Darbi nebūtu iespējami bez attiecīgiem ūdenstransporta līdzekļiem, kas aizveda izgrābto grunti uz vietām, kur tā netraucēja, vai paaugstināmām vietām — pēdējo Rīgā arī toreiz bija ne mazums. Taču zemes izkraušana — ar lāpstām un ķerrām — darbus stipri sadārdzināja, kā arī palēnināja grunts liellaivu

⁵² Acīmredzot viens no latviešu jūrniecības vēsturē labi zināmās kuģniecības sabiedrības *Helmsing & Grimm* dibinātājiem. [85] Interesanti, ka viņš nodarbojies arī ar laikraksta izdošanu. Rakstā pieminētais bagars strādājis vietā, kuru vēlāk nosauca par Āgenskalna līci. *Mazā Daugava* ir šodienas Zunds.

⁵³ 1999.g. ar elektrību darbināms miniatūrs daudzkausu bagars tika izmantots Rīgas pilsētas kanāla padziļināšanai.

apriti. Veiksmīgs risinājums bija t.s. bagarprāmji (vāc. *Klapp-Prähmen*) — laivas ar pastiprinātu peldamību (dubultiem bortiem), kuru dibenus varēja atvērt, tā izgāžot saturu vajadzīgajā vietā. Pirmie bagarprāmji bijuši koka. Sešas šādas liellaivas apkalpojušas zemessmēlētājus *Bolderaa* un *Nr.2*.

Kuģniecības prasībām atbilstoša dziļuma uzturēšana Rīgas ostā vairs nebija domājama bez grunts izcelšanas. Pilsētas ārējā tirdzniecība bija kļuvusi pilnīgi atkarīga no bagarēšanas, tādēļ būtiskāko šo darbu daļu finansēja lieltirgotāji jeb RBK. Tai pašā laikā pilsēta centās panākt arī lielāku valsts jeb *kroņa* finansiālo atbalstu. 1851.g. jūnijā kņazs A.Suvorovs rakstīja Krievijas satiksmes ceļu un sabiedrisko celtnu galvenajam pārvaldniekam kņazam P.Kleinmihelam, ka bagarēšana Rīgas ostā ir *neatliekama nepieciešamība*. Ģenerālgubernators paskaidroja, ka tā jāizdara katru gadu, tāpēc līdzekļi nepieciešami regulāri.

Bagari aktīvi darbojās lejteces seklo vietu⁵⁴ padziļināšanā. 1868.g. atjaunoja veco G.Veismana veidoto kuģu ceļu starp Volejiem un Putnu salu.

1867.g. RBK no Liepājas ostas nopirka divus lietotus Štetinā būvētus zemessmēlētājus — *Adolf* un *Gustav*. Pirkumā ietilpa arī tvaika velkonis un 7 dzelzs gruntsvedējas liellaivas — bagarprāmji. [138] 1873.g. bez 4 bagarmašīnām Rīgas ostas padziļināšanas darbiem tika izmantotas 20 grunts transporta liellaivas (no tām vismaz sešas dzelzs) un divi velkoņi — *Hermes* un *Sophia*.

1882.g. Rīgas ostas jūras kanālā sāka strādāt Krievijā pirmais jūras pašgājējs bagars *Dvina* jeb *Dūna*⁵⁵. Tas bija būvēts Elbingā, Austrumprūsijā. [203]

1883.g. nodega *Adolf*, tā vietā nāca Zviedrijā būvētais spēcīgākais bagars *Ciklop*.

1889.g. tika iegādāta jauna dzelzs bagarmašīna *Bolderaa* (vēl ierindā ir arī vecā koka mašīna ar līdzīgu vārdu).

1898.g. Mutalā (Motalā) Zviedrijā pabeidza RBK pasūtītās bagarmašīnas *Mühlgraben* būvi. Oktobrī tā jau strādāja Rīgas ostā.

1898.g. 15.novembrī zemessmēlētāju parks saņēma būtisku papildinājumu: pēc 10 dienu pārgājiena no Roterdamas Rīgā ieradās Hārlemā būvētais pašgājējs jūras bagars *Aleksander von Boetticher*. Ar divām kopsummā 540 indicēto zirgspēku⁵⁶ jaudas tvaika mašīnām tas tobrīd bija spēcīgākais un modernākais Rīgas ostā. Tā garums bija 190 pēdas, bet platums — 35 pēdas.

⁵⁴ Krieviski *непекат*, lejasvācu *Drogden*. Seklākā vieta Zundā pie izejas no Baltijas jūras arī iezīmēta ar bāku *Drogden*. 18.—19.gs. vācu avotos šāds apzīmējums lietots, rakstot par Daugavas lejteci.

⁵⁵ Lai gan šajā laikā jau sākusies pārkrievošanas kampaņa, visiem Rīgas kuģiem u.c. peldošiem līdzekļiem aptuveni līdz 1910.g. praktiski ir divi vārdi — vācu un krievu, kuri tiek izmantoti atkarībā no rakstu avota valodas.

⁵⁶ Indicētos zirgspēkus noteica, ar speciālas iekārtas — indikatora — palīdzību izmērot mašīnas virzuļa gājienu, spiedienu cilindrā u.c. parametrus, pēc kā varēja aprēķināt teorētiski saņiedzamo jaudu. Bez tam tika izmantoti t.s. efektīvie zirgspēki, kurus noteica, pārrēķinot mašīnas praktiski veikto darbu. Vienas un tās pašas mašīnas jaudu indicētajos ZS principā vienmēr izteica lielāks skaitlis nekā efektīvajos ZS, kas bieži radīja pārpratumus. Šajā grāmatā iespēju robežās izmantoti IZS, ja lietoti efektīvie, uz to norādīts.

Bez tradicionālās kausu jeb spaiņu virknes šai mašīnai bija divi būtiski jauninājumi. Pirmkārt, tai bija 40 kubikasu (ap 385 kubikmetri) kravas tilpne, kuru varēja izmantot izsmeltās grunts novietošanai un transportēšanai. Mašīna to varēja piepildīt 45 minūtēs. Otrkārt, tā bija aprīkota ar spēcīgu sūkni, kuru varēja izmantot gan zemes iesūkšanai, gan tilpnē esošās grunts izsūkņēšanai, pie tam novadot tās strūklu vēlamajā virzienā, piemēram, uzskalojot grunti zemo vietu paaugstināšanai — izdarot t.s. refulēšanu. Divas dzenskrūves deva zemes-sūcējam-refulierim iespēju pārvietoties ar 6 1/2 mezglu (ap 12 km/st) ātrumu.

Šī bagarmašīna bija valsts īpašums — to pasūtījusi impērijas Satiksmes ceļu ministrija, kas nodeva to Rīgas ostas izbūves darbu pārvaldes pārziņā un ekspluatācijā — tādējādi ostā bija divi bagarmašīnu parki vai karavānas. Pēc vienošanās valsts bagari turpmāk strādāja jūras gatvē jeb ietekas rajonā, bet RBK piederošie — pašā ostā.

Biržas komitejas 1866.—1901.g. veikto gultnes padziļināšanas darbu apjoms ir šāds:

| gads | izbagarēti milj. kubikmetru |
|-----------|-----------------------------|
| 1866—1871 | 1,159 |
| 1871—1876 | 1,133 |
| 1876—1881 | 1,287 |
| 1881—1886 | 2,108 |
| 1886—1891 | 3,192 |
| 1891—1896 | 4,158 |
| 1896—1901 | 5,058 |

Kopā 35 gadu laikā izsmelti 18,095 milj. kubikmetru grunts. Vidēji gadā šajā periodā izbagarēts 0,517 milj. kubikmetru, taču pēdējos 10 gados šis daudzums ievērojami pieaudzis, sasniedzot 0,91 milj. kubikmetru gadā.

Diemžēl šajos skaitļos nav ietverts valstij piederošo mehānismu sniegums. Rakstā, no kura aizgūta šī tabula un kura autors ir RBK inženieris Arnolds Pabsts, teikts, ka Satiksmes ceļu ministrijas Ostas izbūves darbu pārvaldes bagaru pācēlās grunts daudzums salīdzinājumā ir *Joti mazs*. [204]

1913.g. Rīgas ostā strādājušie zemessmēlēji un zemessūcēji redzami 4.pielikumā.

No tā redzam, ka sabiedriskās organizācijas — RBK — ostas padziļināšanas mehānismi kā skaita ziņā, tā arī pēc jaudas 2—3 reizes pārsniedza valsts bagaru karavānu. Ja ņem vērā, ka pēdējie parasti strādāja jūras gatvē, kur darbus vēja un viļņu dēļ bieži nācās pārtraukt, var piekrist A.Pabstam — to sniegums kubikmetros nevarēja būt pārāk liels. Par ostas dziļumu rūpējās tirgotāji.

2.3.2. Balasta problēma

Rīgas eksporta fiziskais apjoms un eksportpreču svars vienmēr stipri pārsniedzis importējamo kravu apjomu un svaru. Tādēļ liela daļa burinieku ieradās Rīgā tikai vai daļēji ar balastu — brauciens ar tukšām kravas tilpnēm būtu

bīstams kuģu stabilitātei. Atceļam balasts parasti vairs nebija vajadzīgs. Simtiem tālbraucēju kuģu, kas ik gadus ieradās ostā, atveda tūkstošiem tonnu akmeņu un smilšu. Tas bija vērtīgs būvmateriāls ceļu, dambju un krastmalu veidošanai (Rīgā vienmēr pastāvējis t.s. *grunts deficits*), taču, atbrīvojoties no tā nevietā, tika apdraudēts ostas dziļums. Jau 1644.g. rāte izdeva rīkojumu, ka uz Rīgu nākošie burinieki nedrīkst izmest balastu tuvāk par 2 jūdžēm no Daugavas ietekas, t.i., tas jādara atklātā jūrā vai norādītā vietā ostā. [121]

1856.g. rāte izveidoja īpašu komisiju, kura katru gadu noteica balasta izkraušanas vietas. Par atbrīvošanos no vairs nevajadzīgās kravas bija jāmaksā. Izkraušanu kontrolēja un naudu iekasēja divi rātes iecelti *balastmeistari*. Pēc pilsētas pašvaldības reorganizācijas septiņdesmitajos gados balasta operāciju uzraudzību uzdeva vispirms Ostas izbūves darbu pārvaldei, bet vēlāk to pārņēma pilsētas valde. Balasta izkraušanas darbus izīrēja uzņēmējiem, dažkārt sauktiem par *balasta nomniekiem*. Viņu pienākums bija nodrošināt balastu izkraujošo kuģi ar šiem darbiem nepieciešamajām laipām, ķerrām, lāpstām utt., kā arī ar vajadzīgo strādnieku skaitu.

Pats par sevi saprotams, ka balasta izkraušanas vietas tika ierādītas tālāk no lielo kuģu piestātnēm. Visbiežāk tās bija Daugavas kreisajā krastā, kur atvesto grunti varēja izmantot pārplūstošo salu paaugstināšanai un zemes dambju uzbēršanai. Šī laika piemiņa ir ielas nosaukums — *Balasta dambis*.

1866.—67.g. bija noteiktas šādas balasta izkraušanas vietas:

- Mūsala un Lielā Klīversala — tikai akmeņiem un grantij;
- Ķīpsala — smilšu balastam;
- laukums pie Kārļa slūžām un Kaķasēklis — akmeņiem, grantij, smiltīm;
- aiz Kometforta dambja jūrā bija atļauts izbērt balastu tiem buriniekiem, kuri kravu uzņems Daugavas grīvā vai Milgrāvī. [138]

Taču burinieka novietošana noteikumos paredzētajā vietā aizkavēja kravas uzņemšanu, bez tam par balasta izkraušanu līdz 20.gs. sākumam bija jāmaksā, tādēļ diezgan bieži bija gadījumi, kad balastu izgāza paslepus un neatļautās vietās.

Laika gaitā Rīgu apmeklējošo burinieku skaits un līdz ar to arī balasta daudzums samazinājās. 1881.g. vairs nevarēja atrast uzņēmējus, kas gribētu nodarboties ar nu jau neienesīgo balasta izkraušanu, tādēļ pilsētas valdei nācās šo pienākumu pildīšanu uzdot saviem ierēdņiem. Pēc 1901.g. ostu pārvaldīšanas likuma ieviešanas maksu par balasta izkraušanu atcēla, bet tās uzraudzību uzdeva ostas pārvaldei.

Arnolds Pabsts 1908.g. rakstīja, ka Daugavas kreisajā krastā joprojām dažādās vietās guļ lieli balasta daudzumi, lai gan vēl dažkārt vairāk materiāla izmantots ceļu būvei un zemes platību paaugstināšanai. [204]

2.3.3. Ledus un plūdi

Lielākais un bīstamākais Rīgas ostas ienaidnieks līdz pat 1939.g., kad ierindā stājās Ķeguma HES aizsprosts, bija ledus. Kopš 19.gs. beigām cīņā ar ledus sastrēgumiem aizvien aktīvāk iesaistījās ledlauži un tika izmantotas arī sprāgstvielas. Krastus aizsargājošie dambji, kā arī iztaisnotā un padziļinātā Daugavas gultne samazināja sastrēgumu briesmas, taču cilvēkus un būves apdraudēja arī pati ledus iziešana jūrā.

Ledus bieži ielauzās pilsētas ielās. Sevišķi lielu postu ledus masas nodarīja priekšpilsētām. Bieži bija arī cilvēku upuri. Pārdaugava līdz Arkādijai un Dzegužkalnam palu laikos pārvērtās ezerā. Arī līdz 19.gs. vidum pastāvošie pilsētcietokšņa vaļņi nedeva drošību pret ledu. Daugavmalas vārtus pavasaros aizbarikādēja ar plankām, smilšu maisiem un akmeņiem [30], vēlāk ielas bīstamajās vietās norobežoja ar sprostsienām (*šandoriem*). Lai ledus neievirzītos Rīdziņā un pilsētas nocietinājumu grāvī, tos noslēdza ar slūžām. Līdz 1784.g., kamēr vēl nebija norakts Kubes kalns (mūsdienu Esplanādes vietā), apdraudēto iecirkņu iedzīvotāji skrēja uz to. Pēc kalna nolīdzināšanas ļaudis plūdu gadījumos glābās Avotu ielas un Pāvila baznīcas rajona kāpās. *Bija kļuvis par paradumu izšaut trīs lielgabala šāvienus, lai brīdinātu pilsētas iedzīvotājus par ledus iešanu un plūdu briesmām. Un, kamēr vien pastāvēja nopietnas bažas par ledus un ūdens ievirzīšanos parastajā upes gultnē, nepārtraukti skanēja visu pilsētas un ārrīgu baznīcu zvani. Ja sākās plūdi, tad uz vaļņiem un baznīcas torņos izkāra sarkanus karogus; naktis šāva gaisā krāsainas raķetes: ja bija apdraudēta iekšpilsēta — pa vienai, ja Ģertrūdes (Pēterburgas) ārrīga — pa divām, ja Maskavas ārrīga — pa trijām, ja Ganību dambis un priekšpilsēta — pa četrām raķetēm. Pārcēlāju, zvejnieku un mastu šķirotāju amata locekļiem bija uzticēti glābšanas darbi ostas rajonā, liģeriem, nesējiem un ormaņiem — ārrīgās. Tā 1936.g., gan nenorādot šādu interesantu ziņu avotu, rakstīja J.Juškevics. [68]*

Ledus sablīvējumu un katastrofālu plūdu hronika Daugavas lejtecē ir visai bagāta un plaša. Postoši bijuši 1358.g. pali, kad Doma baznīcā ūdens bijis cilvēka augumā. Augstākais līmenis atzīmēts ar baznīcas sienā iemūrētu krustu, kas nav saglabājies. [198] Lielu postu sagādājuši arī 1363. un 1578.g. pavasara plūdi. [30, 154, 198] 1597.g. palos uz jūru ejošais ledus tā sablīvējies, ka no pils varējuši tikt uz upes kreiso krastu. Atkal sācis kustēties, tas aiznesis līdzī pusi *rondeļa*⁵⁷ pie Jēkaba vārtiem. Cietuši cilvēki, lopi, ēkas un kuģi. [140]

Jauno laiku katastrofālās ledus iešanas aprakstus varētu turpināt ar 1615.g., kad 28.martā ledus ielauzās pa Mārstaļu vārtiem un Rīdziņu un cauri pilsētai virzījās uz pili. Stipri cieta Bisenieku sala (aptuveni Viesturdārza vietā). Uz plūdu beigām nācās gaidīt trīs dienas. [140]

Pie jau minētās un ledus kustību traucējošās Bisenieku salas sablīvējums

⁵⁷ Nocietināts izbidījums cietokšņa — Rīgas pilsētas — valnī. [103]

atkal izveidojies 1649.g. 1.aprīlī. Ūdens un ledus salauzis pilsētas vārtus un vairākus tiltus. Dīvās vietās pārrauts Inča (Jāņa) dambis un applūdinātas aiz tā esošās mājas. Ledus stipri bojājis bastionus pie Rīgas pils, cietusi nocietinājumu aizsargkanālā ierīkotā nelielā osta.⁵⁸ Zem ūdens bijusi arī Kubes kalna zemākā daļa. Pārdaugavā daļēji pārplūdusi pat Kobronskansts, kam ledus norāvis vaļņu stūrus. Ledus iešana atsākusies 4. aprīlī, aiznesot līdzī daudzus cilvēkus dzīvības un ap 700 dzīvojamo ēku. [140]

1709.g. pēc bargas ziemas ledus biežums Daugavā pie Rīgas bija *aršina ar ceturdaļu* jeb gandrīz 90 cm⁵⁹. [219] Ledum nākot no augšas, tas lejtecē vēl bija nekustīgs; veidojās sastrēgums un uzstādinājums. Katastrofāli augstais ūdens līmenis fiksēts Doma baznīcā uzstādītajā piemiņas plāksnē, vēlāk šis atzīmes augstums nivelējot noteikts kā 4,68 m virs vidējā ūdens līmeņa. [21,30,198] Sagrauta un noskalota E.Dannenšterna kokzāģētava un kuģu būvētava Bisenieku salā. Neatrodot ceļu cauri aizsprostotajai Daugavas grīvai, ledus uz jūru gājis pa Buļļupi un pāri Mangaļsalai. 6.aprīlī Rīgas ostā bojā gājuši 14 kuģi. [140]

1744.gada 29.martā pali izlauzuši aizbarikādētos pilsētas vārtus un applūdinājuši ielas, prasot cilvēku upurus. Virs ūdens bijis tikai Kubes kalns. Jāņa dambis atkal pārrauts. No salām aiznestas gandrīz visas mājas un vairāki tilti. Kad ūdens nokrities, priekšpilsētu ielās atklājies vairāk nekā 100 nosliktu liellopu un ap 600 beigtu cūku, lai gan daudzi lopī jau aizrauti jūrā. Lielus zaudējumus cietuši tirgotāji, kuriem pali bija aiznesuši daudz kokmateriālu, bet ūdens sabojājis preces. Pārdaugavā sagrauts liels, 50 asis garš kaņepāju šķūnis. Izkusuši 1200 lasti sāls, bet divos pilsētas pulvera pagrabos samirkuši 569 pudi šaujampulvera. [142]

1771.g. aprīļa sākumā piedzīvotā ledus iešana esot bijusi visbriesmīgākā — bez visām pārējām šausmām jūrā aiznestas vairākas mājas ar visiem cilvēkiem. Applūdināta liela daļa pilsētas, priekšpilsētas un salas. Ledus pārrāvis Katrīndambi un devies uz jūru pa agrāko Sarkandaugavas gultni. [198, 219]

19.gs. pirmā bīstamā ledus iešana atzīmēta 1807.g. Ledus stihija ielauzās pilsētā, sagrava vienu no Citadeles ravelīniem un vairākus tiltus. Pārdaugavā pali pārrāva kaņepāju noliktavas sargājošo šķērsdambi un iznīcināja daļu noliktavu. [2909—1—74] Sals un sniegputenis padarīja situāciju smagāku, bojā gāja vairāki simti cilvēku. Nedaudz agrāk, tā paša gada februārī, Rīgā atzīmēta arī zemestrīce. [198]

Garajā 1813.—14.g. ziemā sniegs sakritis vairāku gadu normas biežumā, ceļi kļuvuši neizbraucami un paredzēt lielus palus nebijis grūti. Līdz tam nekustīgais ledus pie pilsētas salūzis 31.marta pēcpusdienā tik pēkšņi, ka gājējiem, kuri pa šim nolūkam katru gadu uzstādāmajām dēļu laipām šķērsojuši Daugavu,

⁵⁸ Nelielā kuģu piestātne atradusies aizsarggrāvī iepretim pilij zem tagadējās K.Valdemāra ielas; tā pastāvējusi tikai dažus gadus.

⁵⁹ Nezināmas izcelsmes vēlāk atkārtotas kļūdas dēļ ledus biežumu Daugavā 1709.g. literatūras avotos dažkārt uzrāda divreiz lielāku: 2,5 aršinas jeb 1,7 m (kas nav iespējams). [30, 48, 139, 197]

nācies glābties skrienot. Kādu gausāku sievieti izglābusi piebraukusi laiva. Ledus gabali sakrāvušies tik augstu, ka ar līdzīgu atnestu baļķi nosītuši pie Kārļa vārtu slūžām tornī stāvošo sardzes zaldātu, bet otrs ticis ievainots. Bojāts pilsētas krasta nostiprinājums un palisādes. Maskavas priekšpilsētā mucu dēlišu brāķeris Heinrihs Bokslafs bija izglābis 6 pieaugušos un 4 bērnus, kas, uz mājas jumta uzrāpušies, peldēja uz jūru. Tomēr visvairāk cietusi Pārdaugava — Bieķēnsala, Kobronskansts un abas Klīversalas. No Zunda ciemata jūrā aiznestas septiņas mājas. Ledus sagrāvis un aiznesis līdzīgu t.s. Elefantu tiltu pār Daugavas atzaru tagadējās Valguma ielas trasē. Grūti klājies karavīriem, jo Pārdaugavā atradušies vairāki sardzes posteņi, nocietinājumi un artilērijas baterijas.⁶⁰ Kādas baterijas četrus vīrus izglābis pārcēlāju eltermanis Tomass Zēls, bet divdesmit Tveras zemessargus — pārcēlājs Georgs Ranks (Juris Raņķis).

Šajos 1814.g. palos stipri bojāti visi ceļi uz Zemgali un Kurzemi, kuri atradās uz dambjiem. Sagrauti un aiznesti 9 tilti. Taču Rīgas tirgotājiem vislielākos zaudējumus radījušas sagrautās kaņepāju un citu preču noliktavas Burkānu salā. No tām divas ar visu saturu ledus aiznestas uz Spilves pļavām; pārējās lielu putekļu mākoņu un skaļu brikšķu pavādījumā sabrukušas uz vietas. Pavisam tādu esot bijis 101 (!). Acīmredzot tirgotāji izsludinājuši atlīdzību par savas mantas glābšanu, jo, ledus kustībai uz laiku apstājoties, kaņepājus glābt metušies vairāki simti cilvēku, no kuriem pirmie bijuši kāda angļu kuģa matroži. Palu nodarītie zaudējumi aprēķināti kā 1 miljons rubļu bankas asignācijās. [140, 142, 198]

1829.g. aprīļa sākumā, kad ūdens līmenis pacēlās 12 pēdas virs normas, smagus zaudējumus piedziyoja Daugavas grīvā (acīmredzot pie cietokšņa vai Buļļupes ietekā, jo Ziemas ostas aiz Fortkometas dambja vēl nebija) ziemojošie burinieki. No trīsdesmit te pavasari gaidošajiem kuģiem pieci esot nogrimuši, bet septiņi uzdzīti sēkli pie Daugavgrīvas cietokšņa. Pilnīgi nebojāti palikuši tikai četri vai pieci. [140]

Neparasti aukstajā 1870.—71.g. ziemā aizsalis pat Zunds un no Zviedrijas uz Dāniju braukuši ragavās. Sekojošajā smagajā ledus iešanā situāciju sevišķi bīstamu padarīja ledus sablīvēšanās ietekā. Naktī no 16. uz 17.mārtu jūrā izveidojās 2 verstis plats un vietām līdz 50 pēdu augsts ledus valnis, kas pilnībā noslēdza Daugavas grīvu. Biržas komiteja lūdza palīdzību armijas vadībai. Sastrēguma likvidēšanā tika iesaistīts Rīgā izvietotais sapieru bataljons, kurš mīnām izlietoja 122 pudus pulvera 2 000 rubļu vērtībā. Palīdzēja arī spēcīgā rietumu vētra. Pilnīga jūras kanāla atbrīvošana no ledus prasīja vēl četrus tūkstošus rubļu, kas tika samaksāti diviem tvaikoņiem un palīgā nākušajiem zvejniekiem. [138]

1877.g. marta beigās palu ūdeņi pacēlās 11 pēdas virs normas. Tika bojāts Bolderājas dzelzceļa līnijas uzbērums, bet Grebenščikova nabagmājā Maskavas priekšpilsētā noslika 10 iemītnieki. [142]

⁶⁰ Karš ar Napoleonu vēl nebija beidzies. Cars Aleksandrs I kā sabiedroto pārstāvis svinīgi ieradies nupat kritušajā Parīzē.

1893.g. atkal neiztika bez spridzināšanas, tiesa, šoreiz profilaktiski jau ziemā, negaidot ledus iešanu. Jūrā Daugavas grīvas priekšā bija izveidojies pusmēness formas ledus kalns, kura virsotnes sasniedza 5 asu augstumu. Izspridzināto kanālu paplašināja ledlauži un vēlāk palu ūdeņi. Draudošā situācija beidzās negaidīti labvēlīgi: spēcīgā straume pirmoreiz ostas vēsturē bija izveidojusi 22 pēdu dziļu jūras kanālu. [204]

Ostas izbūves gaitā padziļinot un iztaisnojot Daugavas lejteci, ledus sastrēgumu veidošanās notika retāk un tie vairs nebija tik bīstami. Tomēr ledus iešana joprojām radīja briesmas pilsētai un ostai. No mūsu gadsimta notikumiem būtu vērts pieminēt 1924.g. 7. un 9.aprīli, kad ledus sagrāva abus pilsētas transportam izmantojamus tiltus un Rīga tika sašķelta divās daļās. [166] Smaga ledus iešana bijusi arī 1929.g.

Sīkaki bojājumi ostā arī 20.gs. notika praktiski katru pavasari. Tā, piemēram, 1912.g. 16.martā ledus nolauza 20 pāļus pie Siļķu brāķa Andrejostā.

Bieži plūdi pieredzēti arī citos gadalaikos, visbiežāk rudens pusē, kad ziemeļrietumu ceturkšņa vēji sadzen jūras ūdeni Daugavas grīvā, reizē kavējot upes noteci uz jūru. Jāpiebilst, ka šī parādība ir vienīgā ūdens stihijas spēku izpausme, kas novērojama vēl arī mūsu dienās. Tā kā ievērojamu ūdens līmeņa paaugstināšanos izsauc tikai ļoti spēcīgi vēji jeb vētras, tad vienlaicīgi piekrastē novērojami arī viļņu postījumi.

Lielus zaudējumus sagādājusi 1626.g. 30.maija vētra, kas ne tikai sapostījusi nocietinājumu pie pils, bet arī uzdzinusi Lucavsalai kādu kuģi. Divas galeras sadauzītas, vēl citi kuģi bojāti. [140]

1659.g. novembrī vētra ilga 8 dienas un nodarīja postījumus kā dzīvojamām ēkām, tā arī pilsētas mūriem un ravelīniem. Jūras uzplūdi dzina ūdeni atpakaļ Daugavā, lejteces salas bija zem ūdens, līmenis cēlās pie Doles salas un arī Jelgavā. Vētras otrajā dienā 18.novembrī nogāzās Pēterbaznīcas torņa smaile ar gaili. [140]

Spēcīga vētra Rīgu un apkārtni piemeklējusi arī jau pieminētā 1814.g. 18.—21.septembrī. Vētra nākusi no ziemeļu ceturkšņa — NNO — un tādēļ sevišķi postoša bijusi Daugavas ietekas apkārtnē. Jūrā izgājušais portugāļu burinieks iedzīts atpakaļ upē un uzdzīts sēkli pie Kometforta, komanda izglābta. Ļaunāks liktenis piemeklējis kādu holandiešu kuģi, kas acīmredzot stāvējis uz enkura reidā. Tas naktī uz 19.septembri izmests krastā pie Bulļiem un pilnīgi sadauzīts. Komanda un 7 strādnieki no Rīgas, kopā 30 vīri, noslikuši. Nogrimušas vai krastā izmestas arī vairākas liellaivas. Vētra nesusi līdzīgi daudz no koku dārzēm vai krautuvēm atbrīvoto baļķu, kas uzdzīti Plosta tiltam. Tilti bojāti, bet vēlāk tam izrauts viens posms. Mazais tiltiņš no Kārļa vārtiem aiznests uz Zaķusalu. Pārdaugavā kārtējo reizi bojāti dambji, bet Āgenskalna un Zaslauka mežos daudz koku izgāzti ar saknēm. [140]

Par rudens vētru nodarītajiem lielajiem bojājumiem Mangaļsalas jūras dambim 1865., 1873., 1897. un 1898.g. jau stāstījām. Vētru radīti uzplūdi vērojami

arī mūsu gadsimtā. 1929.g. oktobra vidū šādas stihijas laikā Daugavgrīvā noslika karavīrs. [76] Daudzi vēl atceras 1969.g. 2.—3. novembra vētru, kad vēja ātrums Rīgā pārsniedza 40 m/s un Daugavas līmenis pilsētā bija 2,30 m virs vidējā. Bija cilvēku upuri, bet Rīgas Kuģu remonta rūpnīcā no tauvām norauts kuģis *iebrauca* dzelzceļa tiltā pār Mīlgrāvi.

2.3.4. Ūdenslīmeņa un meteoroloģiskie novērojumi

Pirmās ziņas par vairāk vai mazāk regulāriem ūdenslīmeņa mērījumiem atiecas uz 1841.g., kad tos Daugavgrīvā uzsāka impērijas Kara ministrijas hidrogrāfi un turpināja aptuveni desmit gadus. Taču uzstādītajai līmeņa novērojumu latai nebija nemainīgas nulles atzīmes, un iegūtie dati nebija izmantojami vēlākiem salīdzinājumiem un aprēķiniem. [198]

1845.g. dibināta Rīgas Dabas pētnieku biedrība, kurai bija liela loma hidrometeoroloģisko novērojumu organizēšanā. Vispirms tā pārņēma jau kopš 1795.g. pilsētā pastāvošo meteoroloģisko staciju, bet 1865.g. meteostaciju atklāja arī Daugavgrīvā.

1867.g. Dabas pētnieku biedrība veica nivelēšanas darbus un ierīkoja reperus. Daugavā iepretim pilsētas krastmalai pie viena no ostas pāļiem piestiprināja pirmo latu ar fiksētu nulles atzīmi. Par regulāru ūdenslīmeņa novērojumu uzsākšanas gadu uzskata 1871.g., kad uzstādīja latus Rīgā Kārļa baseinā pie slūžām un Daugavgrīvas Ostasdambja baseinā pie iebrauktuves Ziemas ostā. Abu mērlatu nulles punkti atradās vienā augstumā, kas bez citām priekšrocībām ļāva noteikt līmeņa kritumu posmā starp pilsētas centru un grīvu. [198] Daugavas regulēšanai un ostai svarīgo pasākumu atbalstīja RBK, piešķirot 600 rubļus. [136] Pirmais pilnais līmeņa novērojumu gads bija 1872.g., no kura sākas gandrīz nepārtrauktu datu rinda. Vismaz pirmos 10 gadus latus nolasījumi tika veikti tikai vienreiz dienā — plkst. 13.00. Tos publicēja avīzē *Rigasche Zeitung*.

Satiksmes ceļu ministrijas Ūdensceļu pārvalde 1877.g. uzstādīja līmeņa novērošanas latu pie dzelzceļa tilta pār Buļļupi. [198] Regulāri ūdenslīmeņa novērojumi citās Krievijas upēs esot sākti 1878.g. [217]

1879.g. Ostasdambja baseinā uzstādīja pirmo līmeņa pašrakstītāju (limnigrāfu) Rīgas ostas teritorijā, 1883.g. ierīkoja otru pie dzelzceļa tilta balsta. Abi bija Šveices firmas *Hasler und Escher* instrumenti. Pašrakstītāju atskaites nulles punkti atradās vienādā augstumā — 0,847 asis (1,8072 m) zem t.s. Kronšates nulles, pēc kuras veikta arī nivelēšana Rīgas pilsētā. Trešo limnigrāfu uzstādīja 1897.g. pie Bērzmentes Sausajā Daugavā, kur padziļināja gultni plostu vajadzībām, bet trīs gadus vēlāk, kad darbi bija pabeigti, to pārcēla uz Maruškas ciematu Daugavas labajā krastā, šodienas Dārziņu rajonā.

1886.—1908.g. augstākais pie pilsētas novērotais palu līmenis bijis +16,3 pēdas, bet augstākais vēja uzplūdu līmenis +10,1 pēdas. Daugavas grīvā 1881.—

1908.g. augstākais fiksētais pavasara palu līmenis bijis +9,3 pēdas, bet augstākais vēja radītais līmenis atzīmēts 1899.g. 13.novembra vētrā: tas sasniedzis 11,0 pēdu atzīmi. Zemākais līmenis pie pilsētas bijis +1,8 pēdas, bet Daugavgrīvā +1,4 pēdas. Vidējais aprēķinātais ūdenslīmenis pie pilsētas bijis +4,9 pēdas, bet Daugavgrīvā +4,5 pēdas. Šo pēdējo arī pieņēma par vidējo līmeni ostas hidrotehnisko būvju aprēķiniem. [154]

Šie skaitļi pēc vienkāršas aritmētiskas darbības ļauj secināt, ka minētajā laika periodā novērotā zemākā un augstākā vēja uzplūdu līmeņa starpība grīvā sasniegusi 9,6 pēdas jeb 2,9 m. Ņemot vērā, ka šādas izmaiņas bija iespējamās dažu stundu laikā, bet dziļumi jūras gatvē parasti bija tuvu minimāli pieļaujamiem, saprotama lielā interese, kādu par laika apstākļiem un no tiem atkarīgajām līmeņa svārstībām izrādīja attiecīgie ostas dienesti, kā arī kuģu vadītāji un tirgotāji.

Vairākas Rīgas avīzes 19.gs. beigās un 20.gs. sākumā regulāri publicējušas ostā ienākošo un no tās izejošo kuģu sarakstus, jo šīs ziņas toreiz varēja interesēt plašu sabiedrību. Dienas laikraksts *Rigasche Rundschau* reizē ar meteorinformāciju un laika prognozi ziņoja arī par ūdens dziļumu ostā. 1912.g. 14.jūnijā ziemeļrietumu vējā tas bijis:

jūras gatvē un pie Ostasdambja 24 pēdas 10 collas (7,35 m),

Ekspostostā un Vecmīlgrāvī 23 pēdas 10 collas (7,04 m),

Jaunmīlgrāvī 22 pēdas 10 collas (6,74 m),

Pilsētas krastmalā 21 pēda 10 collas (6,43 m).

Laiki mainās — diezin vai šodienas avīžu lasītājus tas vairs varētu interesēt...

2.3.5. Intensīvās hidrotehniskās būvniecības laiks (1870—1910)

Pēc Rīgas ostas izbūves komitejas likvidēšanas 1864.g. sākumā Daugavas lejteces regulēšanas darbi netika pārtraukti. Ja neskaita Austrumu molu jeb Mangaļsalas jūras dambi, kā arī dažus sīkākus darbus, nopietna gultnes korekcija vēl nebija sākta. Daugavai joprojām piemita visi dabiskie trūkumi, kas apgrūtināja tās izmantošanu kuģniecībai, kā arī apdraudēja krastos mītošos ļaudis un viņu celtnes: nelieli un mainīgi dziļumi, postoši pali un ledus iešana, kam bija pakļautas visai ievērojamas platības. Kā rādīja turpmākie nepatikamie notikumi upes ietekā un jūras kanālā, neskatoties uz jauno dambi un bagarmašīnu pūliņiem, arī šeit regulēšanas darbi bija jāturpina. Arī Mangaļsalas dambis prasīja regulārus kārtējos un biežus kapitālos remontus.

1865.g. jūnijā Satiksmes ceļu un sabiedrisko ēku galvenā pārvalde tika pārveidota par Satiksmes ceļu ministriju. Impērijas iedalījums satiksmes ceļu aprīņķos saglabājās. Tagadējās Latvijas Republikas teritorija sākotnēji veidoja aptuveni XII aprīņķi, kuru vēlāk pārdēvēja par IX aprīņķi. Tā vadībai bija pakļautas vairākas nodaļas, no kurām pirmā pārzināja ūdensceļus. Nodaļa Latvijā sastāvēja

no četrām distancēm: Daugava no Disnas līdz Jēkabpīlij, Daugava no Jēkabpils līdz ietekai, Liepājas osta, Ventspils osta.

Aprīļa priekšnieks — armijas inženierkaraspēka augstāks virsnieks ar sēdekli Rīgā bija atbildīgs par vispārējo vadību, kā arī pārraudzīja un kontrolēja darbus Rīgas ostā. Šāda situācija saglabājās līdz 1887.g., kad nodibināja Rīgas ostas izbūves darbu pārvaldi. Arī to vadīja armijas virsnieki, jo Rīgas ostai — tāpat kā vispārējiem ceļiem — bija ļoti svarīga nozīme valsts aizsardzībā. Ostas būvju izmaksas sedza no RBK savāktajiem līdzekļiem un valsts kases. Darbu uzņēmēji parasti bija vietējie lieltirgotāji, biržas savienības locekļi.

1865.g. par ceļu aprīļa un reizē arī Rīgas ostas darbu vadītāju tika nozīmēts inženierpulkvedis R.Napjerskis. Savu darbību jaunajā amatā viņš uzsāka ar jau pastāvošo būvju remontiem un dažiem sīkākiem darbiem, no kuriem atzīmējams būtu pagaidu nostiprinājums Rīnūžu krastā pie Baltās baznīcas, kur katru gadu bija vērojama krasta nobrukšana un dziļums sasniedza 20 m.

1867.g. Satiksmes ceļu ministrijā apstiprināja t.s. Napjerska ģenerālo jeb vispārējo plānu. Tas aptvēra priekšlikumus par upes regulēšanu no Katlakalna līdz grīvai. Ideja nebija jauna — projekta autors ierosināja aizdambēt attekas, bet galveno gultni sašaurināt ar paralēldambjiem un būnām. Par Daugavas optimālo platumu ostas robežās pieņēma 210 asis jeb aptuveni 450 m. Pirmoreiz tika paredzēta plaša jaunveidojamo krastu apzaļumošana, lai arī tādējādi kavētu to izskalošanu.

Ģenerālajā plānā paredzēto un izpildīšanas laika ziņā divās kārtās sadalīto darbu kopīgās izmaksas bija aprēķinātas 1 milj. 131 tūkst. rubļu apmērā. Ja atceramies, ka tikai Mangaļsalas jūras dambis pirms 10 gadiem izmaksājis vairāk nekā divus miljonus rubļu, tad redzam, ka jaunā tāme bijusi visai pieticīga.

Biržas savienības lieltirgotāji pēc iepazīšanās ar Napjerska plānu norādīja, ka viņus sevišķi interesē no kanāla slūžām pie Citadeles līdz Andrejsalai labajā krastā paredzētie dambji, kā arī jau daļēji uzbūvētā Ķīpsalas dambja pagarinājums Daugavas kreisajā krastā. Šīs būves palīdzētu uzturēt nepieciešamos dziļumus Daugavā pie pilsētas, bet Andrejsalas dambis ļautu ierīkot jaunas kuģu piestātnes un kravas apstrādāšanas vietas, kuru trūkums Rīgas ostai bija ne mazāk aktuāls par padziļināšanu. Kad 1867.g. vasarā Rīgā atkal labpatika uzturēties Aleksandram II, tirgotājiem ar toreizējā ģenerālgubernatora Pētera Albedinska palīdzību izdevās panākt cara piekrišanu, lai abu minēto dambju būvi apmaksātu no valsts kases.

Tā 1870.g. tika pabeigts Rīgas ostai tik nozīmīgais puskilometru garais Andreja dambis, uz kura šodien atrodas Jūras pasažieru stacija. (Projektēšanas un būves laikā tas apzīmēts burtiem YZ. [1390—1—305]) Lai izveidotu kuģu piestāšanai nepieciešamo dziļumu, pie tā vēl divus gadus bijis jāstrādā bagariem. Cenšoties veidot jaunas kuģu piestātnes, 1872.g. izbūvēja arī pusotru kilometru garo Jaunmilgrāvja krastmalu. Ar to arī noslēdzās pulkveža R.Napjerska darbība Rīgā, jo tā paša gada rudenī viņu pārcēla uz Odesu. Napjerska vietā par Rīgas

ostas izbūves darbu vadītāju, respektīvi, Satiksmes ceļu IX aprīņa I nodaļas priekšnieku, tika nozīmēts pulkvedis A.Betiheris. [108—1—4]

Aleksandrs Frīdrihs fon Betiheris dzimis Tukumā 1812.g. Kā Satiksmes ceļu korpusa inženieris viņš nodarbojies ar Ventas regulēšanu, bet vēlāk būvējis kanālus Krievijā. Kad Betiheris saņēma norīkojumu uz Rīgu, viņš bija aizņemts Liepājas ostas būvē. [108—1—3, arī ... 4] Līdz 1887.g. viņš bija Rīgas ostas būvdarbu inspektors; kad izveidoja Rīgas ostas izbūves darbu pārvaldi, A.Betiheris kļuva par tās pirmo priekšnieku. 1889.g., jau saņēmis augsto slepenpadomnieka titulu, viņš pensionējās un četrus gadus vēlāk Rīgā mira. Viņa vārdā tika nosaukts moderns un spēcīgs bagars. [204]

A. Betihera darbības laikā Rīgas ostas vēsturē ienāca tās pirmais civilais inženieris Arnolds Pabsts, kurš 1875.g. 1.oktobrī ieņēma nupat nodibināto RBK ostas būvinženiera posteni. Arnolds Pabsts dzimis 1851.g. Tallinā. Beidzis Rīgas Politehnikuma Inženierzinātņu nodaļu. Bīrzas komitejai jauno inženieri ieteicis hidrobūvju speciālists no Berlīnes G.Hāgens, tas pats, kurš savulaik deva slēdzienu Mangaļsalas dambja lietā. A.Pabsts savā postenī veiksmīgi darbojās līdz pat 1911.g., kad slimība piespieda viņu doties atpūtā. Viņš organizējis un vadījis Daugavas gultnes padziļināšanas darbus, projektējis bagarus, kā arī sastādījis daudzus veiksmīgus hidrotehnisko būvju projektus. Daudz pūļu Arnolds Pabsts ziedojis projektam, kuram nebija lemts piepildīties, — Rīgas ostas savienošanai caur iekšējo kanālu tīklu ar Melno jūru. [114] A.Pabsts apbedīts Rīgas Lielajos kapos, kur viņa kaps vairs nav atrodams.

Hidrotehniskie darbi un būtiskākās ziņas par tiem apkopotas tabulā 3.pielikumā. Būvju kārtas numuri pielikumā atbilst numerācijai 20., 21., 23., 24., 25. un 26.attēlā. [195] Šeit pakavēsimies tikai pie svarīgākajiem un interesantākajiem.

Lai saglābtu krastu pie Rīnūžiem, uzbūvēja 12 būnas straumes atvirzīšanai. Ar to tika pabeigts Napjerska iesāktais darbs. Taču šīm būnām kopā ar nedaudz vēlāk uzbūvēto Nageļa dambi ir ārkārtīgi liela nozīme Vecmīlgrāvja, Rīgas un pat visas Latvijas vēsturē. Pēc būnu pabeigšanas te izveidojās Mazā Iļķeniešu sala (dažkārt saukta arī par Siena salu), kura kā nestabils un mainīgs sēklis gan pastāvējusi jau arī agrāk. Sala ar būnu palīdzību drīz pārvērtās par pussalu un vietu, kur uzcēla Augusta Dombrovska kokzāģētavu, kā arī vēsturisko Mangaļu jūrskolu. 1998.g. decembrī atklātais Latvijas Jūras administrācijas Kuģu satiksmes vadības centrs arī atrodas uz šīs pussalas, kuru savulaik izveidojušas senās hidrotehniskās būves pārtvertās Daugavas nestās smiltis.

Kā jau vairākkārt uzsvērts, viens no Daugavas regulēšanas galvenajiem paņēmieniem ir gultnes sašaurināšana līdz aprēķinātajam 210 asu platumam ar t.s. garendambjiem, dažkārt sauktiem arī par paralēldambjiem, jo tie būvēti līdztekus upes asiņ. Šodien caurmēra rīdiniēks puslīdz droši zina tikai AB jeb Krišjāņa Valdemāra dambi. Mūsu gadsimta sākuma Rīgas ostas plānos atrodami seši ar burtiem apzīmēti dambji. Tie visi uzbūvēti no 1877.g. līdz 1891.g., pie katra strādājot ne ilgāk kā divus gadus.

Dodoties vēsturiskā ekskursijā pa Rīgas ostas hidrotehniskajām būvēm, vēlreiz jāatgādina, ka pirms 100 gadiem osta bija daudz lielāka par pilsētu, jo sākās pie Glumās krāces Doles salas augšgalā, bet beidzās ar reidu jūrā. Šodien osta, ja neskaita reidu, aizņem tikai nelielu daļu pilsētas.

No Daugavas labā krasta garendambjiem pa straumi augstākais ir NOP. Ap 3 km garais dambis uzbūvēts vienā gadā. Jādomā, ka bez gultnes iztaisnošanas un sašaurināšanas tā uzdevums bijis arī Maskavas priekšpilsētas aizsardzība pret ledu pavasarī. NOP dambis atdalījis no galvenās gultnes veselu arhipelāgu: Vīberta, Putnu, Lībiešu, Koju, Grāpju un vēl citas salas. Aiz tā palicis arī Veismana projektētais ap 1768.g. celtais Krīdenera dambis, kā arī senā Inča jeb Jāņa dambja augšējā daļa un vēl vismaz viena neliela dambja atliekas uz kādreizējās Rosbaha salas. Kādreiz platās gultnes krastu šodienas Rīgas plānā atspoguļo Maskavas ielas puslokā izliektais vecais posms starp Salu tiltu un Kaņiera ielu. Par *vecu to* var nosaukt tādēļ, ka tas pastāvējis jau NOP dambja būves laikā un daļēji sakrīt ar Inča dambja trasi. Interesantas un pat kuriozas pārmaiņas vēstures gaitā notikušas vietējā hidrogrāfiskajā tīklā — no kādreizējā Kojusalas grāvja šodien palicis bezvārda kanāls pie Krasta ielas, bet kādreiz strūgu iecienītā un tādēļ par Krievu Daugavu sauktā atteka pārdēvēta par Kojusalas grāvi. NOP dambī atstātie pārtraukumi norāda, ka minētā atteka vēl 1882.g. izmantota par strūgu un laivu piestātni.

No Maskavas *forštates* jeb vēlākās Latgales priekšpilsētas pārcelsimies lejpus Vecpilsētai. Daugavas labā krasta 1900 m garais garendambis STU būvēts 1877.—78.g. [187] un gandrīz pilnīgi noslēdzis vēl tikai pirms 10 gadiem par galveno kuģu ceļu izmantoto Daugavas posmu lejpus abām Vējažu salām. Tagad šo posmu sauc par Sarkandaugavas atteku; dambī atstātā šaurā caurbrauktuve to padara izmantojamu tikai sīkajiem upju kuģīšiem. Atdalīta no galvenās straumes, tā ātri aizsērēs. Mūsu dienās tās augštece, kuru nepadzījina, vairs nav kuģojama, un nepaies ilgs laiks, kad to aizbērs, iegūstot pilsētai jaunu teritoriju. Taču kādreiz *Aldaris* (toreiz gan alus darītava *Valdšleshens*) atradies galvenā Daugavas kuģu ceļa malā. Arī Sarkandaugava, respektīvi, tās nosaukums, gadsimtu gaitā pārvietojies.

Par STU dambja celtniecības vērienīgumu šodien grūti spriest, jo tas, tāpat kā vēlāk piebūvētās būnas, gandrīz viss atrodas zem sauszemes, galvenokārt Kundziņsalas. Līdzīgs liktenis piemeklējis arī 850 m garo 1877.g. būvēto VW garendambi, kurš kopā ar būnām neredzami veido šodienas Kundziņsalas krastu.

Atšķirībā no neredzamajiem labā krasta dambjiem līdzīgas būves kreisajā krastā labi redzamas vai katram rīdziniekam, sevišķi tiem, kuri uz darbu brauc pāri Akmens vai Valdemāra tiltam.

1886.—87.g. uzbūvēts AB dambis. Pāju dambis ar akmeņu pildījumu stiepās līdz pat dzelzceļa tiltam un bija gandrīz kilometru garš. Tas bija paredzēts tikai vai galvenokārt Daugavas gultnes sašaurināšanai, tādēļ projektēts ar augšmalas atzīmi zem maksimālā ūdenslīmeņa. Šādi t.s. zemie dambji Rīgā tika

būvēti arī citās vietās. Tie izmaksāja mazāk, taču neaizsargāja pret plūdiem un ledū, kas gāja tiem pāri.

1891.—95.g. AB dambis tika pārveidots un paaugstināts. Pārbūvei bija vairāki mērķi, t.sk. akvatorijas aizdambja un arī Āgenskalna līča aizsardzība pret ledū. Tagad šeit bija samērā droša ziemas osta nelieliem kuģiem. (Arī Pontonu tilta izņemtie posmi tika novietoti šeit līdz pat 1981.g., kad tilts izbeidza savu pastāvēšanu Rīgā.) Ap 40 m platais dambis pēc pārbūves un dziļumu izveidošanas pie tā bija izmantojams arī kuģu piestāšanai un kravas operācijām — šajā laikā Pārdaugavā jau bija daudz jūras transportā ieinteresētu rūpniecības objektu. Tagad līci aizdambja dēvēja par *AB ostu* vai *ostu aiz AB dambja*. Starpcitu, 19.gs. nogalē daži ārsti AB dambi vainoja holeras izplatībā — daudzi Pārdaugavas iedzīvotāji dzeramo ūdeni toreiz smēla no Daugavas, bet dambis kavēja ūdens cirkulāciju un dabisko attīrīšanos.

1944.g. oktobrī dambi spridzinot izpostīja vācu karaspēks. Pēc kara tas atjaunots savā trešajā — dekoratīvajā — veidolā. Agrāko funkciju dambim vairs nav, tas arī vairs neatrodas ostā. Padomju gados par tradīciju kļuva lielgabalu uzstādīšana uz AB dambja dažādu tālaika svētku salūtam. Pavisam dīvains šķiet savulaik būvei piešķirtais zinātnes un tehnikas pieminekļa statuss — tā pilnīgi pārveidota un var kalpot par pieminekli tikai 50.gadu hidrobūvniekiem. 1986.g. dažādu pasākumu organizētājiem pievilcīgais AB dambis tika pārdēvēts par Krišjāņa Valdemāra dambi.

Pa straumi lejāk atrodas šodien pussabrukusais CDE dambis. Tā augšējais posms būvēts gandrīz perpendikulāri straumei un šodien atrodas zem Valdemāra tilta uzbēruma. Dambja turpinājums izveidots vienā līnijā ar AB dambi; patiesības labad gan jāsaka, ka AB dambis uzbūvēts, pieskaņojoties CDE dambim, jo pēdējais uzcelts gadu agrāk — 1885.—86.g. [195] Abu būvju asis saskaņotas jau projektā, jo veido vienotu Daugavas gultnes sašaurināšanas sistēmu. Baseinu aiz CDE garendambja sauca par Balasta ostu.

FG dambis būvēts 1889.—91.g., īsi pirms AB dambja pārbūves. [195] Tas nav vienlaidus, bet ar pārrāvumu jeb iebrauktuvi aiz tā esošajā baseinā. Drīz atklājās, ka šāds pārtraukums pastiprina smilšu nosēšanos kuģu ceļā, un tika projektēta tā noslēgšana. Pret to asi iebilda Daugavas laivinieki, kuri piegādāja ģipsi no Ķīpsustūra Katlakalnā Ķīpsalas ģipša laukumiem. Viņi norādīja, ka smagi krautajām laivām būs grūti braukt vēl vairāk nekā kilometru pa Daugavu uz leju, lai izdarītu pagriezienu ap FG dambja galu un tad veiktu tikpat garu braucienu augšup. Laivinieku argumentus ņēma vērā, un pārrāvums dambī, lai gan ne visos plānos iezīmēts, pastāv vēl šodien. Tam iepretim Ķīpsalā ir Ķīpsa iela.

Kā CDE, tā arī FG dambis būvēts no divām pāļu rindām ar akmeņu pildījumu starp tām. Abi ir zemie dambji un ekstremālās hidroloģiskās situācijās atrodas zem ūdens un ledus. To spītēšana laika zobam ir apbrīnas vērtā.

Grandiozas ir straumes sadalītājas būves, kas izveidotas divu ūdensteču

saplūšanas vietās. Rīgas ostas akvatorijā tādas var saskaitīt četras, lai gan 1913.g. avotā [195] par tādām nosauktas tikai trīs. Viena no tādām, pie tam hronoloģiski vecākā, ir Mīlgrāvja straumes sadalītāja būve. Tā 1878.g. izveidota vietā, kur Sarkandaugavas atteka jeb *Lielā Sarkandaugava* (faktiski bijusi Daugavas galvenā gultne, kas augšdaļā tajā pašā laikā gandrīz pilnīgi noslēgta ar garendambi STU) ietek Mīlgrāvī. Vietā, kur Mīlgrāvja atteka savienojas ar Daugavu, izveidota līdzīga būve, kas sastāv no Kurpnieku salas garendambja (Nr.24, 1880.—82.g.) un garendambja pie Lielās Ilķeniešu salas (Nr.26, 1881.—83.g.). Šo dambju veidotā trijstūra iekšpusē savulaik bijuši koku dārzi, bet vēlāk — kuģu kapsēta. Vēl 1997.g. te gulēja pusnogrīmīis vraks⁶¹.

Daugavas kreisajā krastā Hapaka grāvja straumes sadalītāja būve (Nr. 66) veidota divās kārtās — 1886.—88. un 1892.—93.g. Šodien, vērojot niedrām aizaugušo putnu paradīzi, grūti iedomāties, cik nozīmīga šī būve kādreiz bijusi tagadējās Daugavas gultnes veidošanā un cik līdzekļu un darba tajā ieguldīts.

Vistuvāk jūrai atrodas Bolderājas straumes sadalītāja būve (Nr. 67), kas celta vispirms 1888.g., bet tad turpināta 1890.—93.g. Šodien tās lielāko daļu aizņem viena no jaunākajām Rīgas salām — Mīlestības saliņa. Te ir daudzu Rīgas vēsturisko notikumu epicentrs, jo vienā pusē atrodas Daugavgrīva, bet otrā — Bolderāja. Tepat bijusi licentes māja, ūdens kapteiņa mītne un loču tornis. Mūsu gadsimta sākumā tuvu realizācijai bija iecere uzbūvēt pret jūru pavērstajā dambju smailē loču staciju un ostas iecirkņa pārziņa mītņi. Bija pat projektēta iebrauktuve laivām no Daugavas puses. Vietas izvēle bijusi apskaužami veiksmīga. Starp citu, 1997.g. vasarā Bolderājas straumes sadalītājas būves smaile bija sabrukusi.

1881.—85.g. uzbūvēts Rietumu mols, līdz ar ko Rīgas *Jūras vārti* ieguva savu tagadējo izskatu. Rietumu molu būvēja, lai pastiprinātu Mangaļsalas jūras dambja — vēlākā Austrumu mola — labvēlīgo ietekmi uz sanešu kustību grīvā un bārā⁶². Līdz šim ietekas kreisajā krastā pastāvošais Kometforta dambis bija aptuveni 850 m īsāks par labā krasta dambi.

Rietumu mola krastam tuvākā daļa apmēram 640 m garumā izveidota kā lielu akmeņu krāvums uz fašīnu pamata. Mola galu jeb no krasta tālākos 110 metrus veido divas ciešas nedaudz slīpu pāju rindas, starp kurām sabērti akmeņi, bet virsa nobruģēta. (Sk. attēlu 76.lpp.)

Mola ārpusi papildus stabilizēja un aizsargāja aiz tā drīz izveidojušies sēkli. Toties izrādījās, ka plistošie viļņi bojā būves iekšējo — upes pusi, tādēļ to nācās papildus aizsargāt ar 5 pēdas augstu akmeņu sienu. [204]

Attālums starp molu galiem jeb *galvām* 195 asis (415 m) palicis nemainīgs līdz mūsu dienām.

⁶¹ Iespējams, ka tas ir motorkuģa *Bru* vraks. (Sīkāk par šo kuģi sk. [85,90].)

⁶² Bārs (grīvas bārs) — upes sanešu veidots sēklis pie ietekas jūrā.

Daugavu regulējošo būvju kopējais garums 20.gs. sākumā Rīgas ostas to-reizējās robežās bija ap 54 km. Šeit — kā neregulējošas — nav pieskaitītas tādas būves kā pilsētas krastmala, dažas citas piestātnes un krasta nostiprinājumi, kā arī abi moli. Ja pieskaitām arī tos, būvju kopējais garums tuvojās 60 km, tās izvietotas apmēram 15 km garā upes lejteces posmā.

Kādreiz runāja, ka Rīgas osta tajā ierīkoto hidrotehnisko būvju kopgaruma ziņā ieņēmot pirmo vietu starp pasaules ostām. Cik šādā apgalvojumā taisnības, bez datu salīdzināšanas grūti spriest.

4. nodaļa

OSTAS BASEINI UN RAJONI

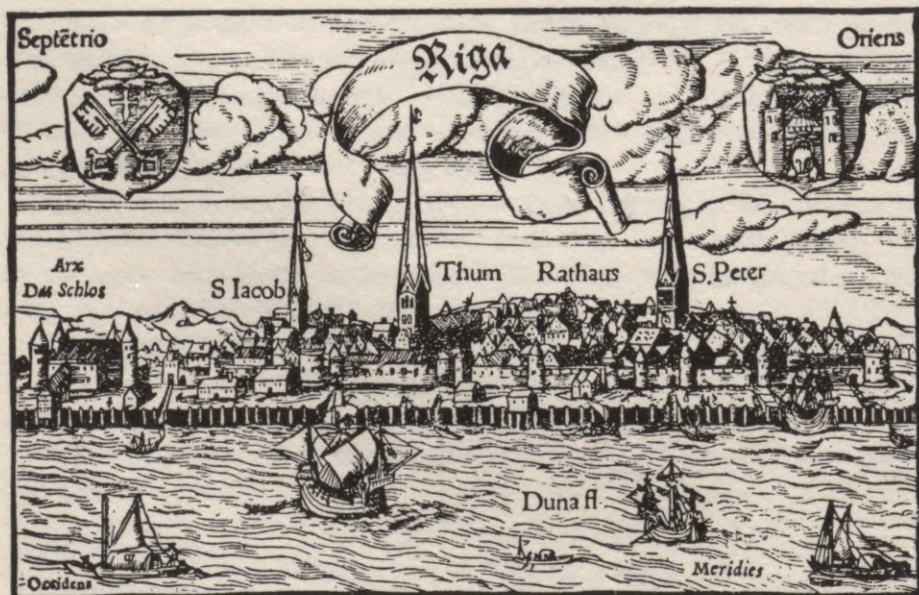
2.4.1. Pilsētas krastmala — osta piecu gadsimtu garumā

Šodien, noraugoties uz cilvēkiem nevajadzīgo un pilnībā transporta līdzekļiem atdoto Daugavas krastu iepretim Vecpilsētai, grūti noticēt, ka šeit kūsājusi dzīvība un bijusi osta no 14.gs. līdz pat 20.gs. trīsdesmitajiem gadiem. Līdz 19.gs. te bijusi arī Rīgas vienīgā tālbraucēju kuģu osta.

Rīgas (Rīdziņas) upe gan beidza pastāvēt tikai 1732.g., krievu pārvaldes laikā, taču tā jau sen bija pārvērsta par kanalizācijas kolektoru. [139] Ap 1640.g., zviedriem modernizējot Rīgas nocietinājumus, tika pabeigta pilsētas aizsargkāna rakšana, taču pat platākajās un dziļākajās vietās to varēja izmantot tikai kā nelielu krastbraucēju ziemas ostu.

20.gs. sākumā pilsētas krastmalas garums bijis 480 asis jeb 1022 metri. Dažādos laikos tā mērita no dažādām vietām, taču apmēram kilometru gara šī krastmala bijusi vienmēr — no šodienas dzelzceļa tilta līdz ordeņa, vēlāk gubernatora un vēl vēlāk — valsts prezidenta pilij. Arī tad, kad pastāvīga tilta pār Daugavu vēl

Sebastiāna Minstera Rīgas panorāma 1559 [158]



nebija, upes krastu pie Lastādijas vai Sarkanajiem spīķeriem pilsētas krastmalai parasti nepieskaitīja, jo šeit piestāja gandrīz tikai strūgas, liellaivas un mazie piekrastes burinieki jeb *malkas jānči*.

Daugavas krasts esot bijis nostiprināts ar pāļu sienu jau 1297.g. [1] Sākumā stiprinājums bijis paredzēts pilsētas mūru aizsardzībai pret ledu un izskalošanu. Toreiz tas atradies pilsētas apbūvei vismaz par 70 m tuvāk nekā mūsdienū krastmala. [30] Turpmākajos gados un gadsimtos Daugavmala aizvien biežāk izmantota arī kuģu iekraušanai un izkraušanai. Būvējot jaunus krasta nostiprinājumus — parasti ūdens pusē — krastmala tika paplašināta uz upes rēķina.

Pilsētas krastmalas veidošanās par ostu notika pakāpeniski, Rīgas upei aizsērējot, bet kuģu iegrimei — palielinoties. Jāpiebilst, ka kuģi samērā reti piestāja ar bortiem cieši pie krastmalas, jo tur ne vienmēr bija pietiekošs dziļums; iespējams arī, ka par vietu pie krasta tika iekasēta papildu nodeva. Tādēļ biežāk burinieki pietauvojās upē iedzītajiem pāļiem un kravas apmaiņai izmantoja liellaivas. [208]

Samērā precīzs šķiet kokā grieztais Daugavmalas attēls, kas ievietots Bāzelē izdotajā Sebastiāna Minstera *Kosmogrāfijā* jeb pasaules aprakstā (94.lpp). Grāmata iespiesta 16.gs. vidū, tai bijuši vairāki izdevumi. Šai attēlā Rīgu no Daugavai pretējās puses apņem smilšu pauguri, kas patiesībā ir augstas kāpas. To vidū sevišķi izceļas starp pili un Jēkaba baznīcu redzamais Kubes jeb Senais kalns. Rīgas upes ieteka Daugavā šķiet atrodamies aiz attēla labās malas. Krastmala izbūvēta līdzīgi 1499.g. zīmējumā attēlotajai — nostiprināta pāļiem, kuri notur guļbaļķu sienu. Krasts aiz tās, ja bruģēts, tad slikti, jo vietām šķiet izdangāts. Tā kā nostiprinājums diezgan augsts, vairākās vietās baļķu sienā atstāti pārtraukumi, kur krasts ir lēzens. Šādi *slipi* būs bijuši vajadzīgi laivu piestāšanai vai izvilkšanai sausumā, kā arī ūdens smelšanai — tie rīdzinieki, kam nebija savu aku, dzeramo ūdeni ņēma no Daugavas. Upē redzami divi *koges*, viens piestājis pie krasta. Interesanta ir attēlā redzamā pils piebūve — galerija 2.stāva līmenī uz pāļiem, kuras gals atrodas virs upes.⁶³

Ievērības vērtā šķiet buru-airu laiva attēla kreisajā apakšējā stūrī. Ļoti līdzīgas šprittakelētas laivas, gan ar piekārtu stūri, nevis stūres airi, izmantoja vēl mūsu gadsimta trīsdesmitajos gados un rīkoja pat šo laivu sacīkstes. Tās ir t.s. *dolnīcas* — kravas laivas ar plakanu dibenu, piemērotas braukšanai pāri Daugavas krācēm.

Izrakumos Daugavas krastā starp Kaļķu un Grēcinieku ielu 1938. un 1939.g. atsegta senu krasta nostiprinājumu paliekas. Ar zinātniekiem piemītošo piesardzību tās nav precīzi datētas, taču vismaz daļēji varētu attiekties uz 16.gs. vidu, tātad Minstera *Kosmogrāfijā* ievietotajā attēlā redzamo Daugavas krastmala. *3,5 m dziļumā, skaitot no ielas līmeņa, atsedza masīvas baļķu konstrukcijas, kas veidoja 1,50 mx1,50 m lielas kameras, kuru sienas bija nostiprinātas ar pāļiem*

⁶³ Šī piebūve ir ordeņa brāļu atejas vieta. Pilsētā vēl nav kanalizācijas, toties pili ir savs ūdensklozets jeb WC! 17.gs. attēlos pilij šādas piebūves vairs nav.

un pašas kameras piepildītas ar lieliem akmeņiem. Kameras virknējās paralēli Daugavas krastam, un domājams, ka tās ir paliekas no Daugavas krasta nostiprinājuma. [168]

Pie vēsturisko attēlu klasikas pieder pilsētas pirmā tipogrāfa Nikolausa Mollīna iespiestā 1612.g. Rīgas panorāma. Atgādināsim, ka tas ir Polijas—Zviedrijas kara laiks un Rīga vēl ir Rečpospoļitas pakļautībā. Iebilst var pret lielo kustībā esošo burinieku blīvumu. Taču Bazīlijs Plīnijs savā *Slavas dziesma Rīgai* par šo laiku raksta: "Tāpat kā priežu stumbri, kas, mežos sliedamies augstu, (..) Tā arī mastu rājas, šķiet, sapinas Daugavas krastos..." [126]

Pārdaugava, kurai līdz pievienošanai Rīgai gan vēl jāgaida vairāk nekā pusotru gadsimtu, jau apdzīvota. Labajā pusē redzams Sarkanais tornis — no ķieģeļiem mūrēts novērošanas tornis, kurš vēlāk dos vārdu Torņakalnam. Pie tā piebūvēto ūdens dzirnavu ratu griež vēl šodien neizsīkusi Mārupīte. (2.att.)

Pie krasta stāv tikai pāris nelielu burinieku, toties laivu kustība jo dzīva. Daugavmalā vismaz kopš 1571.g. darbojās tirgus, kuram Rātslaukumā pietrūcis vietas. Tomēr varam iztēloties, ka vairums krastā redzamo preču domātas vairumtirdzniecībai — tās sagatavotas iekraušanai kuģos vai arī saņemtas un vēl nav pārvestas uz noliktavām. Pēc palisādu⁶⁴ izveidošanas krastmala palikusi šaurāka, un skaidrāk kļūst redzams tās kā ostas trūkums: nav vietas noliktavām. Bez tam ēku celtniecība tik tuvu pilsētcietokšņai — kāda ir Rīga — mūriem nav pieļaujama arī no militārā viedokļa — pretinieks var piezagties nemanīts!

Attēla labajā malā Lastādija, parastā strūgu pieturas vieta ar daudzām sīkām, no nojaukto strūgu materiāla būvētām noliktavām, kuras laiku pa laikam noposta uguns. Lejpus Lastādijai vēl veidošanas stadijā esošais pilsētas jaunā nocietinājumu vaļņa kanāls, tas būs līdz 90 m plats. Vēl zemāk redzam Rīgas upes jeb Rīdzenes ieteku Daugavā, kurai pāri tiltiņš. Upīte, kas līdz šim plūdusi gar pilsētas mūru ārpusi, tagad būs jaunā aizsargvaļņa iekšpusē. Attēlā redzams, ka šajā senākajā ostā 1612.g. stāv tikai laivas. Kuģiem Rīdzene par seklu un šauru; bez tam masti tiem neļauj izbraukt cauri mūrī ierīkotajiem Ūdens jeb Ostas vārtiem. Vārtus sargā Mārstaļu tornis.

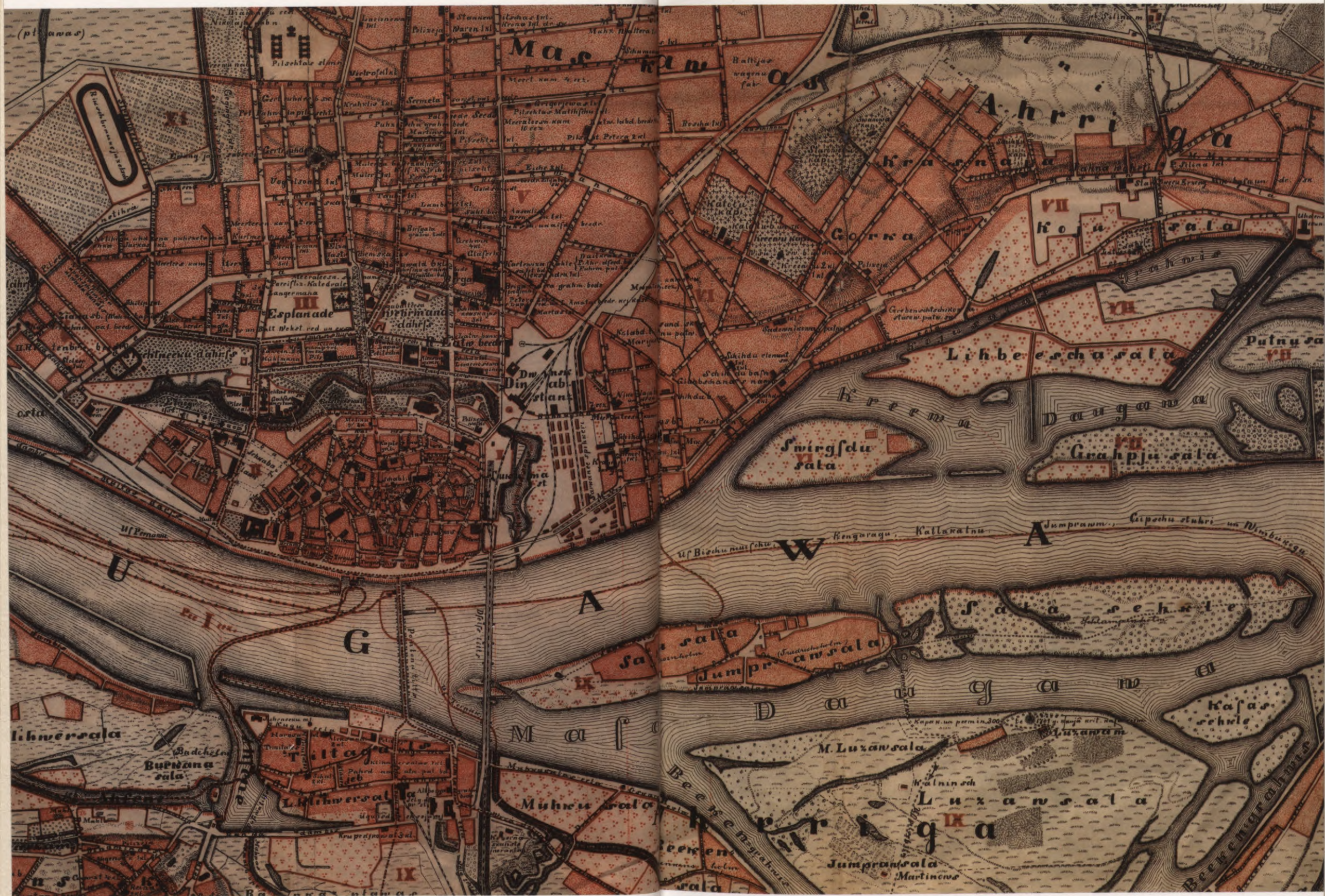
Pilsētas krastmalas izskatu un arī funkcijas būtiski mainīja tāds revolucionārs notikums kā pirmā tilta ierīkošana pāri Daugavai 18.gs. pašā sākumā. Lai gan peldošajam tiltam bija kuģu caurlaišanai izņemams posms, osta tomēr bija sadalīta divās daļās: augšpus un lejpus tiltam. Taču vēl būtiskāka bija jaunas, ļoti ērtas piestātnes un kravas operāciju vietas parādīšanās pašā Rīgas centrā. Tagad kuģi stājās tieši pie tilta (pie tā gan netauvodamies — to tilta enkuri neizturētu). Ostas svarīgākā vieta vairs nebija krastmala, bet gan Plosta tilts, pa kuru notika preču transports abos virzienos. Uz krāvēju pleciem kravas ceļoja arī šķēršām pāri tiltam — no strūgām augšpusē uz kuģiem lejpusē.

1825.g. pabeidza jaunu pilsētas krasta stiprinājumu. Tā virsūdens daļu

⁶⁴ Nosmailinātu balķu aizsargsiena.



16. att. *Ķeizara akmeņi* (jau bojāti, bet vēl neiebetonēti). V.Alberta foto



17. att. Matisa Siliņa 1896.g. Rīgas plāns — pirmais latviešu valodā (fragments)



19. att. M.Siliņa 1896.g. Rīgas plāns (fragments)

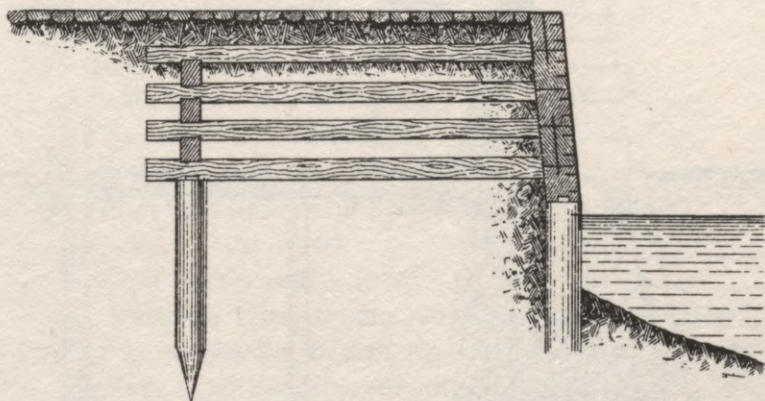


21. att. Rīgas ostas 1913.g. plāna fragments. [RVKM]

veidoja nedaudz slīps četrstūrains aptēstu balķu horizontāls salaidums. Lai aizstiprinājuma sabērtās zemes un krastmalā novietojamo kravu svars sienu neapgāztu, tās stabilitātei bija izveidota enkarpāļu rinda 3 m attālumā no krasta.

Rīgas panorāmā papildinājums parādījās 1859.g. jūlijā, kad iesvētīja *The factory church of St.Saviour*, ikdienā sauktu par Anglikāņu baznīcu. Baznīca, tāpat kā netālais Angļu jūrnieku klubs, bija cieši saistīta ar ostu — britu jūrnieku un tirgotāju pastāvīgo klātbūtni. Rokot baznīcas būvbedri, atklāts sens ielas segums 15 pēdu jeb 4,5 m dziļumā. [142]

1825.g. būvētā Daugavas krasta nostiprinājuma šķērsriezums [1]



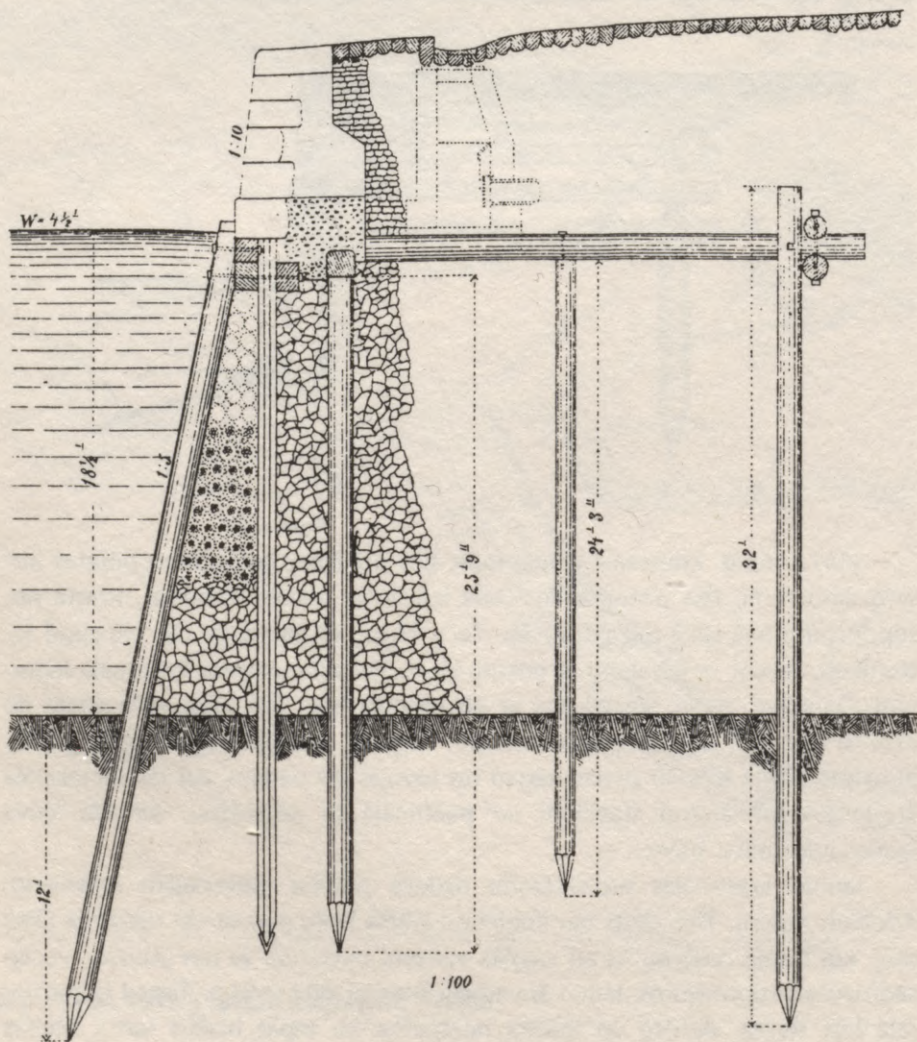
1857.—63.g. krastmala, izmantojot šim nolūkam nojaucamo pilsētas aizsargvalņu zemi, tika paaugstināta, tajā izskaltās bedres aizbērtas. Krasta nostiprinājumi šajā laikā nav pārbūvēti. Taču 19.gs. 80.gados tie bija jau stipri satrunējuši, sevišķi savienojumi ar enkarpāļiem. Vairākos posmos krastmala iegruvusi. Daugava pretim Vecpilsētai ar AB dambja būvi šajā laikā sašaurināta no 600 m līdz 425 m, pastiprinot straumi. Regulāri strādāja bagari: 1825.g. dziļums pie krasta bijis 10 pēdas, tagad tas tuvojās 20 pēdām. Arī tas samazināja krasta nostiprinājumu stabilitāti un paātrināja to sagraušānu. Aktuāla kļuva jaunas krastmalas būve.

Jaunās krastmalas projektēšanu uzdeva pilsētas galvenajam inženierim Ādolfam Agtem. Tika atzīts par lietderīgu krasta līniju pārcelt vēl nedaudz tālāk upē, kur lielāki dziļumi, kā arī vieglāk veicami būvdarbi, jo nav jānovāc vecais sagravušais stiprinājums. Jauno krastmalu būvēja 1887.—91.g. Tagad tā pirmoreiz bija tērpta akmenī un izskatā neatpalika no tepat blakus esošā Muitas krasta. Nostiprinājuma konstrukcija labi redzama zīmējumos. Interesi izraisa

īpatnējās konstrukcijas ierīce kuģu korpusu triecienu mīkstināšanai. Tika izbūvēta arī laivu piestātne.

Tā kā krastmalas izbūves gaitā bija jāizlemj arī jautājums par jaunā Pontonu tilta (tas nācis Plosta tilta vietā) turpmāko pozīciju, notika strīds starp pilsētas domi un RBK jeb tirgotājiem. Domstarpības radās par tālbraucējiem kuģiem izmantojamās ostas daļas saglabāšanu vai samazināšanu — tiltu novietojot pa Daugavu zemāk, kā to gribēja pilsēta, būtu jāsaīsina piestātņu fronte, pret ko iebilda RBK. Tika pieņemts kompromisa lēmums.

1887.—91.g. būvētā Daugavas krasta nostiprinājuma šķēsgriezums [1]



Arī piestātņu vietu sadalījums pilsētas krastmalā regulāri izraisīja konfliktus, šoreiz starp dažādām kuģniecības sabiedrībām. [5274—1—37] 20.gs. sākumā tās bija sadalītas galvenokārt starp tām rēderejām, kuras nodarbojās ar regulāriem pasažieru un steidzamu kravu pārvadājumiem uz noteiktām ostām — t.s. līniju kuģniecību. Tādu bija daudz. Ap 1908.g. no pilsētas krastmalas līniju tvaikoņi devās uz šādām ārzemju ostām:

- uz Londonu — divreiz nedēļā ar pasažieriem un ātri nogādājamām precēm;
- uz Halli — reizi nedēļā ar tādu pašu kravu;
- uz Līdsu — reizi nedēļā (refrižeratorkuģis);
- uz Dandī—Greindžmutu — reizi 8—10 dienās;
- uz Greindžmutu — reizi 14 dienās;
- uz Rietumhartlpūlu — reizi 10 dienās;
- uz Ruanu — reizi nedēļā;
- uz Antverpeni — reizi nedēļā;
- uz Ģenti — reizi 14 dienās;
- uz Stokholmu — reizi 10 dienās;
- uz Kopenhāģenu — reizi nedēļā;
- uz Hamburgu — trīs reizes nedēļā;
- uz Reinas upes ostām caur Roterdamu — reizi nedēļā;
- uz Štetinu — reizi nedēļā;
- uz Lībeku — reizi nedēļā. [204]

Pilsētas krastmala bijusi daudzu nozīmīgu vēstures notikumu lieciniece. 1830.g. pret to noenkurojās pirmais Rīgas ostā iebraukušais tvaikonis *Oskar*. 1905.g. 13.janvārī te apšāva demonstrantus: krita 70 cilvēki, ap 200 ievainoja. 1910.g., kad Rīga atzīmēja divsimtsgadi Krievijas impērijas sastāvā, pilsētu ar savu vizīti pagodināja pats monarhs. 3.jūlijā, četras stundas pirms Nikolaja II tvaika jahtas *Štandart* ierašanās, pilnībā tika pārtraukta jebkāda kuģu, liellaivu, laivu un plostu kustība Rīgas ostā no Pontonu tilta līdz piezēģelēšanas bojai reidā. Jahta noenkurojās Daugavā iepretim pilij. (39.att.) Vizītes laikā ostas darbību atjaunoja tikai lejpus Muitas dārzam. Daugavas posmā no Pontonu tilta līdz Nikolaja (tagad Valdemāra) ielai kustība bija atļauta tikai pilsētas pasažieru tvaikonīšiem, kā arī dažiem kabotāžas līniju pasažieru kuģiem, taču tiem bija jāturas pie kreisā krasta, nekādā gadījumā nešķērsojot ar sevišķām peldošām zīmēm izveidoto aizlieguma līniju. Šo kuģu kustība bija jāpārtrauc no 9 vakarā līdz 9 rītā. Lai netraucētu imperatora mieru, pilsētas valde bija aizliegusi visā viņa apmeklējuma laikā arī jebkādu sauszemes transporta līdzekļu kustību krastmalas posmā no Nikolaja ielas līdz Anglikāņu baznīcai.

4.jūlija rītā piecas lielgabalu zaves paziņoja par svētku sākumu. To centrālais notikums bija Pētera I pieminekļa atklāšana vietā, kur tagad atrodas Brīvības piemineklis. Sekoja liturģisks dievkalpojums pareizticīgo katedrālē.

Nākošajā dienā, caram ar jahtu ostu atstājot, atkal tika pārtraukta visu citu

peldošo transporta līdzekļu kustība līdz pat jūrai. [191] Vēlāk pār pilsētas domniekiem un citām amatpersonām nolija apbalvojumu un cara dāvanu lietus. Loči un jahtu *Štandart* apkalpojošo velkoņu kapteiņi saņēma zelta un sudraba pulksteņus.

1915.g. vasarā no krastmalas uz pulcēšanās vietām Daugavgrīvā un Vecmīlgrāvī atgāja liellaivas ar formējamo latviešu bataljonu nākošajiem karavīriem. Šeit stāvēdams, tvaikonis *Maiga* 1918.g. decembra beigās pirmais vēsturē pacēla sarkanbaltsarkano Latvijas karogu. Pusgadu vēlāk te no Liepājas ieradās tvaikonis *Saratov* ar jaunās valsts pagaidu valdību un K.Ulmanis kopā ar ministriem pāri britu fregates klājam nokāpa Daugavmalā. Vēl pēc dažiem mēnešiem šeit izveidojās frontes līnija cīņai ar Bermontu, kurš uzbruka no Pārdaugavas, tāpēc Latvijas 1.republikas gados krastmalu jeb ielu gar krastu nosauca par 11.novembra krastmalu. Šāviņu bedres un ierakumus aizbēra, bet osta turpināja pastāvēt. Līdz 1930.g. te turpināja pastāvēt arī tirgus. Tepat klaiņoja leģendārais *Daugavmalas Žanis*, kurš vakariņas paēda uz kāda kuģa, bet pārgulēja vienā no tirgus būdām.

Pilsētas krastmalas kā ostas pēdējie brīži pienāca 1944.g. oktobrī, kad aizejošais vācu karaspēks to rūpīgi un metodiski saspridzināja tāpat kā gandrīz visas pārējās Rīgas ostas piestātnes. *Vērmahta* vīri gan drīz atgriezās, tagad kā karagūstekņi, lai ķertos pie atjaunošanas darbiem. 1949.g. jauno, gandrīz tīri dekoratīvo krastmalu nosauca komjaunatnes vārdā. Šodien tā atkal ir 11.novembra krastmala. Visus iepriekšējos gadsimtus tā saukusies vienkārši un nepretenciozi par Daugavmalu, Daugavas krastu, pilsētas krastmalu vai Vecrīgas krastmalu.

Mūsdienās Daugava pie Rīgas vecpilsētas kļuvusi par traucēkli — ja ne tā, krastmala varētu būt daudz platāka un automašīnu plūsma dzīvāka. No Eiropas pieredzes neesam sapratuši, cik daudz upe var dot pilsētas labiekārtošanai un tēla veidošanai. Rīga tomēr nav Parīze, pat maza ne...

2.4.2. Viena no lielākajām pasaulē ...

Laivu un plostu ceļš pa Daugavu uz Rīgu bijis pazīstams jau kopš ostas un ciemata pirmsākumiem. Droši vien jau aizvēsturiskos laikos pa to nobraucis pirmais plosts — viens no senākajiem ūdens transporta līdzekļiem. Taču kokmateriālu piegādei no lielākiem attālumiem plosti toreiz vēl netika izmantoti, jo lietaskoku un malkas bija diezgan tepat tuvākās apkārtnes mežos.

13.—15.gs. Eiropa vēl bija mežiem visai bagāta un gandrīz visām valstīm pietika savu koku. Tomēr dažus specifiskus kokmateriālus no Rīgas izveda jau pirms lielajiem ģeogrāfiskajiem atklājumiem. Viena no senākajām eksportprečēm bija ozola bluķi, plankas un dažādas sagataves — *pusfabrikāti*, kurus neliešos daudzumos izveda jau 14.gs., bet no nākošā gadsimta vidus — masveidā.

Wagenschoß, vēlāk krievu, tad arī latviešu valodā pēc fonētiskā principa nosaukti par vančosiem, bija ozola bluķi vai baļķi līdz 15 pēdu garumā. Visticamāk, ka vančosi tika izmantoti dažādām vajadzībām un mērķiem.

Faßholz bija sagataves mucu dēlīšu plēšanai. E.Dunsdorfs noskaidrojis, ka tās bijušas 80 collu garas, aptēstas kvadrātiski 10x10 collu resnumā. [39] Jāņem vērā, ka ilgus gadsimtus mucas bija visdažādāko preču gandrīz vai vienīgā tara jeb iesaiņojums, sevišķi tās pārvadājot pa jūru. Mucu dēlīšu sagataves, bet vēlāk aizvien biežāk jau gatavus ozola dēlīšus no Rīgas izveda uz ārzemēm pat vēl 19.gs.

Piepenstäbe arī bija ozolkoka materiāls t.s. pipām — liela tilpuma īpatnējas formas vīna un eļļas mucām. Nelielos daudzumos tika eksportēti arī cita veida kokmateriāli.

15.gs. otrajā pusē eiropiešu sasniegumi kuģu būvē ļāva tiem mēģināt aizburāt tālāk par dzimtā kontinenta piekrastes jūrām. Vēlmei doties tālos ceļojumos bija dažādi iemesli. Visai kārdinoša šķita iespēja tikt pie tolaik jau zināmās Indijas bagātībām bez Tuvo Austrumu tirgotāju un laupītāju starpniecības. Interesanti bija arī beidzot pārbaudīt praksē dažu seno grieķu jau pirms mūsu ēras izteikto apgalvojumu par Zemes lodveida formu.

1488.g. portugālis Bartolomeo Diašs uzzēģelēja zemes ragu Āfrikas kontinenta dienvidos, kuru atbilstoši tābrīža situācijai nosauca par Vētru ragu. Šodien to zinām kā Labās Cerības ragu. 1492.g. itālis spāņu dienestā Kristofors Kolumbs sasniedza Amerikas kontinentam piederošās Bahamu salas. Kolumbs gan uzskatīja, ka nokļuvis Indijā, un šī viņa vēsturiskā kļūda atspoguļota šodienas apzīmējumā *Rietumindija*. 1499.g. portugāļu jūrasbraucējs Vasko da Gama sasniedza Indiju, kuru, lai novērstu pārpratumus, novēršanai vēl ilgi sauca par *Austrumindiju*. 1522.g. brauciena sākumpunktā atgriezās spāņu dienestā esošā portugāļa Fernando Magelāna kuģi. Pats viņš gājis bojā vietā, kas šodien zināma kā Filipīnu salas, taču ekspedīcija bija veikusi pirmo braucienu apkārt zemeslodei.

Tas viss drīz it skaji atbalsojās Daugavas ūdeņos un krastos, respektīvi, Rīgas ostā, jo lielo ģeogrāfisko atklājumu un tam sekojošo tirdzniecisko sakaru attīstības laiks prasīja tūkstošus tālbraucēju burinieku, bet daudzi to būvei nepieciešamie materiāli bija jāved no Austrumeiropas.

Vērtīgākais kokmateriāls bija mastu koki. Izņemot Skandināviju, Ziemeļ- un Rietumeiropas mežos tie drīz vairs nebija atrodamī. Angļi, vēlāk arī citu valstu tirgotāji veda mastus no Arhangeļskas. Drīz pieauga interese par Rīgā pērkamajiem garajiem priedes baļķiem, kurus kuģu būvētāji atzina par ļoti labiem. Jāpiezīmē, ka vēl 16.gs. un pat 17.gs. sākumā, kad Rietumeiropas kuģu būvētavu vajadzības apmierināja Skandināvijas eksportētāji, bet Baltkrievijas un Lietuvas mežos vēl bija plaša lielu koku izvēle, mastu kokus Rīgā izmantoja ēku un krasta nostiprinājumu celtniecībai. (Arī pazīstamais *Dannenšterna nams* Mārstaļu ielā būvēts no mastu kokiem.) Pieprasījums pēc kokiem no

Austrumeiropas strauji pieauga 17.gs. otrajā pusē, kad Rīgai tuvākie meži jau bija noplicināti un pietiekoši resnus un slaidus balķus nācās meklēt aizvien tālākos rajonos. 1715.—21.g. no Rīgas izveda vidēji 1341 mastu koku gadā — toreiz to uzskatīja par lielu daudzumu. [118]

Kuģu mastiem dažādos laika posmos tika uzstādītas atšķirīgas prasības. 17.gs. no Rīgas ostas eksportējamie masti tika sadalīti 4 kategorijās:

| | |
|--------------|---|
| mazie masti | 5—10 plauksta ⁶⁵ jeb 45—90 cm resni (t.i., diametrā) |
| parastie | 10—16 |
| lielie | 16—22 |
| <i>spāņu</i> | virs 22 |

18. gs. noteikumos kokus tik sīki vairs nedalīja, taču mastu kokam bija jābūt vismaz 80 pēdu garam un 17 plaukstu resnam. [39] Interessants ir jautājums, kā 30 m garus stumbrus varēja pārvadāt ar tikai nedaudz garāku kuģi?

Kad ap 1750.g. Rīgas tirgotāji apņēmās maksāt labprātīgu nodevu no eksporta un importa precēm jaunā Rātsnama būves finansēšanai, nodevas aprēķina tabulā starp citām precēm bija arī kokmateriāli: resni mastu koki, rājas, sijas, kā arī dažādas ozola sagataves (*Mühlruthen, Faßholtz, Klopholtz, Wagenschöß*). [142] Tātad mastu un ozolkoku eksports pietiekoši plašos apmēros turpinājies arī 18.gs. vidū. Par ozola kokmateriālu nozīmi liecina arī ozolkoka brāķeru amats, kurš Rīgas ostā pastāvēja no 16.gs. līdz pat 20.gs. sākumam. [118, 142]

Vēsturiski ļoti nozīmīgs bija mastu šķīrotāju jeb brāķētāju amats. Latvieši mastu šķīrotāju amatā kā pilntiesīgi meistari ienāca tikai 18.gs.; līdz tam tā bija holandiešu speciālistu vēsturiski izveidojusies privilēģija. Amata statūti jeb šrāgas tika pieņemti 1741.g., kad mastu tirdzniecība gāja plašumā. Šķīrotāju meistaram bija jāmacās pieci gadi, mācībām sekoja gadu ilga prakse Polijas mežos un meistara pārbaudījums. Taču šie meistari paši vairs fiziski nestrādāja, to darīja viņu zeļļi, mācekļi un strādnieki. No mastu šķīrotāju vidus nāca mūsu pirmie rūpnieki un bagātnieki, arī pirmie neslēptas latviešu tautības Rīgas namnieki.

1784.g. pēc ilga ķīviņa ar Rīgas vācu patriciešiem un tiesāšanās namnieku kārtā beidzot tika uzņemti jau sen ievērojamu turību sasniegušie un pat pie muižiņām tikušie mastu šķīrotāji Nikolajs Belte, Miķelis Grundulis, Daniēls Gotlībs Šteinhauers un vēl daži citi. Miķelis Grundulis bija slavenā ķīmiķa un farmaceita Dāvida Hieronīma Grindeļa tēvs. Šteinhaueru dzimta bija sena un Rīgā plaši pazīstama. Šeit minētais Daniēls bija mastu šķīrotājs trešajā paaudzē — viņa vectēvs Matīss bijis viens no pirmajiem mums zināmajiem latviešu cilmes mastu šķīrotājiem.

18.gs. mastu kokus pludināja no Galīcijas, Volīnijas un Podolijas, sākumā pa Dņepru uz augšu. Ziemā tos pa zemesceļu aizvilka līdz Daugavai. Tādā veidā no meža līdz Rīgas koku ostai masti ceļoja divus trīs gadus. Un parasti tos

⁶⁵ Plauksta, zviedriski *palm* — mastu mērīšanai lietota garuma vienība. 1 plauksta bijusi ap 3 2/3 collas liela (iespēj. svārstības). Šeit pieņemts, ka tā atbilst aptuveni 9 cm.

sagaidīja meistars, kas pats bija izvēlējis gāžamos kokus — Rīgas mastu šķīrotāji tādēļ katru ziemu brauca uz Polijas mežiem. [83]

Ar Rīgas koktirdzniecību bija cieši saistīts arī enkurnieku amats, kas vēsturiski ir senāks par mastu šķīrotāju amatu. Uzskata, ka Rīgā tas iedibināts 1610.g., lai gan gribētos apgalvot, ka profesija pastāvējusi jau agrāk.

Enkurnieku pienākums bija pieņemt pienākušos plostus, izvadīt tos cauri ostai un novietot koku dārzos vai citās piemērotās vietās, kā arī vajadzības gadījumā pievest tos zāģētavām un kuģiem. Bez straumes palīdzības plostu masu iekustināt un pārvietot bija grūti, bet tvaika velkoņi enkurnieku rīcībā nonāca tikai 19.gs., tādēļ izplatītākais paņēmieni plostu pārvietošanai bija tā pievilksana ar vinču pie vajadzīgajā virzienā laivā aizvesta un izmesta enkura. No tā visticamāk arī cēlies amata nosaukums. Vācu avotos enkurnieki dažkārt saukti arī par plostu vai pludināšanas ločiem (*Flössungslotsen*). Tomēr viņus nedrīkst sajaukt ar t.s. upes ločiem — ločiem, kuri vadīja tālbraucējus kuģus posmā no grīvas līdz pilsētai. Rīgas enkurnieku klasiskā dzīves vieta esot bijusi Zaķusala — koku ostas pašā vidū.

No enkurnieku prasmes izvietot un pārvietot plostus visdažādākajos, bieži ekstremālos apstākļos bija atkarīgs Rīgas koktirgotāju un zāģētavu darbs. Taču vēl lielākā mērā viņu neveiksmes vai paviršība varēja kavēt un apdraudēt visas ostas darbību, tai skaitā nodarīt bojājumus piestātnēm, ierīcēm un kuģiem. Par pilsētas mēroga katastrofām izvērtās baļķu sablīvējumi (*заломы*), kas veidojās, nevadāmam vaļējam plostam uzgrūžoties citiem un atraujot tos no tauvām un pāļiem. Rezultātā daudzi plosti pilnīgi vai daļēji izira. Gandrīz vienmēr tas notika pavasaros — pludināšanas sezonā — kad ūdens caurplūdums vēl liels. Šādas *ķēdes reakcijas* radītā koku masa devās pa straumi uz leju ar milzu spēku, un to apturēt nevarēja pat dzelzceļa tilta balsti. Apdraudēts bija Plosta tilts, piestātnes, peldētavas un ostā stāvošie kuģi, laivas un strūgas.

Pirmais nopietnais koku sablīvējums notika 1886.g., pēc tam tie atkārtojās katru otro gadu. 1892.g. 21. maijā avārijā tika ierauti 4 800 plosti, un šo masu apturēja tikai Plosta tilts. Bija skaidrs, ka nākotnē *zalomi* var sabojāt un pat iznīcināt būvējamo dārgo Pontonu tiltu. Notika nepārtrauktas diskusijas par enkurnieku tiesībām un pienākumiem, tai skaitā par atbildību zaudējumu segšanā. [220]

18.gadsimta noteikumi paredzēja, ka amatā jābūt 25 enkurniekiem ar atbilstošu laivu skaitu un citu ekipējumu. Vajadzības gadījumā amats jeb cunfte pieņēma algādžus — palīgstrādniekus.

Enkurniekiem bez atsevišķas atlīdzības kopā ar pārcelājiem rudenos bija jāizņem Plosta tilts un jāaizved tā posmi ziemošanas vietā. Pavasaros pēc palu ūdeņu noskriešanas tas bija atkal jānoenkuro vietā. Viņiem bija jāpiedalās arī pilsētas cīņā ar plūdiem un ugunsnelaimēm, ja tās bija saistītas ar ūdens transportu. Pēc 1871.g. 2.jūlija lielā ugunsgrēka, kurā sadega divi kuģi un 39 strūgas, tirgotāji par palīdzību uguns dzēšanā prēmēja enkurniekus ar 250 rubļiem.

17.—19.gs. enkurniekiem piederēja monopoltiesības uz darbu ar plostiem Rīgas ostā. Plostu piegādei no koku dārziem pa upi zemāk esošajām kokzāģētavām un kuģu iekraušanas vietām tirgotāji un rūpnieki dažkārt centās ligt lētākus strādniekus, kuri nebija enkurnieku brālībā. Šiem strādniekiem bieži nebija atbilstoša aprīkojuma un pietiekošas pieredzes, tā rezultātā notika dažādas kļūmes, piemēram, tika aizsprostots kuģu ceļš. Pēc nopietnākiem starpgadījumiem ar rātes vai ostas amatpersonu uzliktiem sodiem šiem uzņēmējiem tika atgādīnāts, ka darbus arī ostas lejasdaļā drīkst uzticēt tikai enkurniekiem. Tā Rīgas birģermeistars ziņoja gubernatoram, ka 1716.g. aprīlī plostu un strūgu pārvietošana, kā arī Plosta tilta ielikšana veikta bez enkurnieku līdzdalības, kas radījis lielus zaudējumus. Piedraudot ar sodu, noteikts, ka turpmāk šādos darbos obligāti jāizmanto enkurnieki. [15] Arī pusotru gadsimtu vēlāk, 1878.g., par enkurnieku amata apiešanu un ostas darba traucēšanu naudas sods uzlikts tirgotājam Robertam Loderam, kurš eksportam paredzētos kokus krāvis kuģos Mīlgrāvja caurtekā.

Enkurnieku darbības laiks, ieskaitot dažādos sagatavošanās darbus, parasti bija no marta līdz novembrim; garāks tas kļuva tikai pēc ledlaužu parādīšanās Rīgas ostā. Pludināšana Daugavā sākās 8—10 dienas pēc ledus iešanas beigām. Lielākais Rīgā pienākošo plostu skaits bija vērojams aprīlī un maijā, parasti 1.jūnijā bija pieņemtas jau divas trešdaļas tā gada plostu.

Ar zināmu piesardzību jāvērtē pa Daugavu atpludināto plostu skaits, jo dažādu autoru uzskati par to, kas ir plosts, bijuši visai atšķirīgi. Sevišķi tas attiecās uz atsevišķo posmu jeb plenīcu skaitu plostā.

Pieņemams šķiet M.Šistovska 19.gs. beigās [220] un A. Pabsta 20.gs. sākumā [204] dotais plostā izmēru definējums: plostā parasti ir 5 plenīcas, bet katra plenīca atkarībā no stumbriem ir līdz 28 asis (60 m) gara. Plenīcas platums svārstās no 4 līdz 7 asīm (10,5—15 m⁶⁶), bet tajā sasaistīto baļķu skaits atkarībā no koku resnuma svārstās no 30 līdz pat 70. Plostā iegrimē nepārsniedz 45 cm. Šķiet, šāds plostā jēdziens arī visbiežāk lietots, bez tam tas atspoguļo aptuveni vidējo no literatūrā sastopamajiem galējiem lielumiem.

1897.g. pa Daugavu Rīgā pienāca 21 200 plostu, bet 1911.g., kas uzskatāms par rekorda gadu, tādā pašā ceļā atpludināts 22 121 plosts. Nav zināms, vai tas ir pats lielākais vienā dienā ostas robežu šķērsojušo plostu skaits, taču katrā ziņā iespaidīgs: 1889.g. 22.aprīlī enkurnieki pieņēmuši 857 plostus. Jāpiebilst, ka pa Lielupi Rīgas koku dārzos nonākošo plostu skaits bijis salīdzinoši nenozīmīgs un 19.gs. beigās gadā svārstījies 300—600 plostu intervālā. Visvairāk plostu pa Lielupi pienācis 1909.g. — 1 400 vienību. Gandrīz tikpat nenozīmīga loma kokmateriālu pludināšanā uz Rīgu bijusi arī Gaujai, no kuras grīvas 19. gs. beigās neliels plostu skaits katru gadu velkoņu vilkts pa jūru. Stāvokli būtiski nav mainījis arī speciāli plostošanas vajadzībām būvētais Gaujas—Daugavas

⁶⁶ Uz Rīgu nedrīkstēja pludināt par 50 pēdām jeb 15 m platākus plostus.

kanāls, kas atklāts 1903.g. un avārijas stāvoklī eksistē vēl šodien. 1911.g. caur kanālu Rīgas ostā pienākuši nedaudz vairāk kā 2 000 plostu, kas arī bijis maksimums.

Enkurnieku amata reorganizācija notika 19.gs. pašās beigās. Ja vārdu *amats* saprot tā senajā viduslaiku nozīmē kā vācisko *cunfti*, tad tā vairs nebija reorganizācija, bet drīzāk gan likvidācija. Taču jāatzīmē, ka šai latviskajai *cunftei* bijis visai ilgs mūžs.

Dzelzceļu ēras sākšanās neiespaidoja plostu kustību Daugavā. 19.gs. beigās tā pat pieauga, jo ūdenstransports bija vislētākais, bet kokmateriālu pārdošana eksportam kļuva aizvien ienesīgāka. Lai nodrošinātu netraucētu un iespējami ērtu aizvien pieaugošo kokmateriālu plūsmu no Daugavas līdz Rīgai un no Rīgas līdz jūrai, bija jāuzlabo plostu ceļi, jāpaplašina stāvvietas utt., kā arī jāpilnveido attiecīgie ostas dienesti.

Sākot ar 1893.g. koku ostu — akvatoriju augšpus tiltiem — katru pavasari ar trim (vēlāk pat četrām) straumei perpendikulārām pāļu rindām sāka sadalīt vairākās daļās. Aizsprostiem vajadzēja kavēt nekontrolētu plostu kustību un nepieļaut sastrēgumu veidošanos. Starp citu, upes gultnē nedzina atsevišķus pāļus, kas nespētu pretoties smago plostu triecieniem, bet gan 3—4 pāļu grupas, pie tam atsevišķie pāļi dzīti slīpi viens pret otru. Rudenī pāļi bija jāizvelk, lai pavasarī neizsauktu ledus sastrēgumus. Līdz rudenim bija arī obligāti jāizved no koku ostas visi plosti, t.i., tie jānovieto privātajos *koku dārzos*.

Koku ostas sadalīšanu iecirkņos veica valsts, kas šo darbu uzticēja uzņēmējiem. Tie savukārt guva peļņu no koktirgotājiem, respektīvi, plostu īpašniekiem, kas ostas akvatoriju izmantoja savu baļķu novietošanai.

Augstāk pa straumi, kur pāļus iedzīt neļāva upes gultni veidojošais dolomīts, plostu drošai piesiešanai uzstādīja ar akmeņiem noslogotus *āžus* — konstrukcijas no krustām šķērsām sastiprinātiem baļķiem. Arī tos rudenos novāca.

Plostu piesiešanai Daugavas krastos nostiprināja arī 917 dzelzs gredzenus. [195]

Jāņem vērā, ka Daugavas regulēšanas darbu gaitā ar dambjiem no galvenās gultnes tika atdalīti seklie iecirkņi un līdz ar to samazināta plostu novietošanai izmantojamā ūdens platība. Tādēļ 1897.—99.g. Daugavas kreisajā atzarā pie Doles salas, t.s. Sausajā Daugavā, tika veikti plaši gultnes padziļināšanas jeb attīrīšanas darbi, galvenokārt ar spridzināšanu. Krācēs izveidoja pietiekoši platas un dziļas caurbrauktuves. Tagad Sausajā Daugavā varēja novietot līdz trim tūkstošiem plostu. Labējais atzars šim nolūkam bija mazāk piemērots. Toties Daugavas posmā lejpus Doles salai līdz dzelzceļa tiltam varēja atrast vietu vēl aptuveni 700 plostiem. Protams, starp tiem bija jāatstāj brīva ūdens josla caurbraukšanai.

Ja koku osta bija pārpildīta, plostus novadīja lejāk un izvietoja sānu attekās lejpus pilsētai: Bulljupē, Mīlgrāvja caurtekā un Ķīšezerā.

Uzraudzība pār koku pludināšanu, tāpat kā pār kuģu kustību 19.gs. otrajā

pusē bija uzdots upes policijai, kas bija pakļauta sevišķam rātes ieceltam inspektoram. Kad 1893.g. jūnijā arī Rīgā stājās spēkā 1891.g. likums par ostu pārraudzību, daļa upes policijas funkciju, tai skaitā arī pludināšanas noteikumu ievērošanas kontrole, nonāca ostas kapteiņa pārziņā.

1898.g. Rīgas ostas augšējā robeža, kas līdz šim skaitījās Jumpravmuiža Doles salas lejasgalā, tika pārcelta uz augšu, un osta sākās pie Glumās krāces Doles salas augšgalā. Tajā pašā gadā spēkā stājās jauni gubernatora apstiprināti noteikumi par koku ostas labiekārtošanu un kokmateriālu pludināšanu Rīgas ostas robežās. Saskaņā ar šiem noteikumiem senais enkurnieku amats zaudēja savas privilēģijas un faktiski tika likvidēts. Izveidoja enkurnieku arteli, kuram piederēja izņēmuma tiesības pavadīt plošus līdz dzelzceļa tiltam. Lejpus tilta tiesīgi pludināt kokus bija arī pie arteļa nepiederoši cilvēki. Arī tos oficiāli sauca par enkurniekiem.

Noteikumi paredzēja, ka jaunajam artelim jābūt spējīgam pieņemt un novietot ne mazāk par 400 plošiem dienā. Ja šī prasība netiek izpildīta, tāpat ja pieļauti citi pārkāpumi vai avārijas, artelis ir materiāli atbildīgs par radušos zaudējumu segšanu. Līdz ar to enkurnieku darbi faktiski pārgāja atsevišķu uzņēmēju pārziņā.

Neapstrādātu baļķu pārdošana uz ārzemēm nav pats izdevīgākais kokmateriālu eksporta veids. Pirmā kokzāģētava Rīgā esot izveidota jau 1422.g. [118], tā varētu būt darbojusies ar ūdens spēku. Pirmo ar tvaiku darbināmo zāģētavu nodibināja angļu rūpnieks Rihards Hants 1819.g. pie toreizējās Sarkandaugavas ietekas Daugavā (tagad aptuveni Tvaika un Zāģeru ielas krustojumā). Mums R.Hants jau pazīstams kā zirgu darbināmās bagarmašīnas būves iniciators pāris gadus agrāk (sk. 2.3.1.). Pēc Hanta nāves kokzāģētavu kopā ar citiem viņa īpašumiem ieguva fabrikants Johans Kristofs Vērmanis, kura uzvārds droši fiksēts Rīgas vēsturē sakarā ar viņa atraitnes pilsētai dāvināto parku. Tvaika kokzāģētavas ierīkoja arī daudzi citi. 1881.g. Rīgā bija vismaz 18 ar tvaika mašīnām aprīkotas kokzāģētavas, kas ražoja produkciju caurmērā par 10 milj. rubļu gadā. No gadsimta beigās dibinātajām zāģētavām būtu jāatzīmē *Ziemeļblāzmas* divreizējam būvētajam Augustam Dombrovskim, brāļiem Armitstediem un Augustam Balodim piederošās.

Laikā no 1861.g. līdz 1892.g. no Rīgas eksportēto kokmateriālu daudzums desmitkārsrojies (sk. 5.pielikumu).

1908.g. augšpus tiltiem atradās 14, bet lejpus — 22 kokzāģētavas; visās izmantoja tvaika mašīnas, no kurām jaudīgākā bija 560 ZS. Desmit zāģētavas no minētajām atradās Milgrāvja iecirknī, 2 — pie Hapakgrāvja, bet viena — Bullupes krastā. No šiem 36 uzņēmumiem eksportam gan strādāja tikai 21 kokzāģētava.

1908.g. Rīgas zāģētavās bijuši nodarbināti vairāk nekā 6 000 strādnieku, kuru vidējā izpeļņa bijusi 1 rublis un 20 kapeikas dienā. [5274—1—43, 195]

19.gs. beigās un 20.gs. sākumā apstrādāti un neapstrādāti kokmateriāli

Rīgas ostas eksportā kravas apjoma ziņā ieņēma pirmo vietu, bet kravas vērtības ziņā otro — aiz labības. Kokmateriālus izveda galvenokārt uz Lielbritāniju, Vāciju, Beļģiju un Franciju. [138] Lai gan diezgan daudz zāģmateriālu izveda arī caur Pēterburgu, kopumā koku eksporta ziņā Rīga stabili ieņēma pirmo vietu starp Krievijas impērijas ostām.

2.4.3. Daugavgrīva (17.gs.—20.gs. sākums)

.. daudz tirdzniecības vietu, trīs traktieri, viesnīca, krogi, dzertuves, prieka māja, un pastāvīgi apgrozās uz krastu atbraucošie matroži, strādnieki no dzelzceļa un ostas, arī kareivji. Bez tam šeit ir četras piestātnes un arī pastāvīgie iedzīvotāji, kā arī uzturas vairāk nekā 400 strādnieku. (..) Pastāvīga ir ārdīšanās un dažādu nāciju matrožu kautiņi savā starpā, kā arī ar vietējiem iedzīvotājiem, strādniekiem un zaldātiem; laupīšana un zādzības; stiklu un trauku dauzīšana traktieros un krogos, kārtis un citas azarta spēles dzertuvēs un traktieros, skandāli prieka mājās, liels daudzums piedzērušo, kas vērtās uz ielas, zekseru spēle (v orļanku) un citi pārkāpumi, kuri lielākoties paliek nesodīti, jo (..) vainīgie paspēj aizbēgt, kā, piem., matroži, kuri aizbrauc uz kuģiem. (..) Arestantu telpas (..) nav, apcietināmos nosūta uz Daugavgrīvas cietoksni, kur policijas rīcībā nodots viens karceris. [749—1/2—1835]. Tā rakstīts Vidzemes guberņas žandarmērijas pārvaldes priekšnieka vietnieka štābkapteiņa Golubeva 1872.g. 4.augusta ziņojumā par Daugavgrīvu — miestiņu pie cietokšņa un Ziemas ostas. Iespējams, ka raportā krāsas nedaudz sabiezinātas un stāvoklis dramatisēts, jo tas domāts kā lūgums vadībai palielināt policistu skaitu. Taču nekāda klusā vieta Daugavgrīva 1872.g. nebūs bijusi. Lai saprastu, kas šeit noticis, kopš ieteku sargājošais cietoksnis atrodas upes kreisajā krastā, jāatkāpjas vēl tālākā pagātnē.

Jau pieminējām, ka Daugavas grīvas kreisais krasts starp Lielupi un jūru no 1562.g. formāli piederēja Kurzemes un Zemgales hercogistei, taču 1567.g. poļi šeit uzbūvēja nocietinājumu, kuru izmantoja kā atbalsta punktu Rīgas kuģu aplaupīšanai. Astoņus gadus vēlāk rīdzinieki to nodedzināja. Sadursmes Daugavas grīvā turpinājās līdz 1581.g., kad Rīga padevās Stefanam Batorijam, lai gan sīkāki konflikti starp rīdziniekiem un poļiem notika arī vēlāk.

1608.g. rudenī grīvas kreisais krasts pirmoreiz nonāca zviedru rokās, taču drīz viņus no turienes padzina. 1621.g. sākās zviedru pārvaldes gadi un Daugavgrīvas skansts uz ilgāku laiku nonāca viņu rokās. Cietoksni pārbūvēja un nostiprināja. Jautājums, kas īsti uzskatāmi par mūsdienu Daugavgrīvas cietokšņa dibinātājiem — poļi 1567.g. vai zviedri 1608.g. — paliek atklāts.

17.gs. sākumā cietoksni vēl nebija lielāka garnizona ar karavīru tuviniekiem, kuriem būtu vajadzīgas dzīvesvietas ārpus nocietinājuma. Kāpa starp Lielupi (kurai vēl nav patstāvīgas ietekas jūrā) un jūru ar tās austrumu galā uzbūvēto blokmāju bija tikai puskilometru plata; ļoti iespējams, ka kustīgās smiltis neļāva

te iesakņoties pat vispietiecīgākajai veģetācijai. Vieta bija galīgi nepiemērota cilvēku apmetnei, ja nu kādai vientuļnieka zvejnieka mājai.

1624.g. Daugavgrīvas nocietinājumu apmeklēja Rīgas iekarotājs Zviedrijas karalis Gustavs Ādolfs. Gadsimta ceturksni vēlāk šeit ieradās vēl viena kronēta persona: Kurzemes hercogs Jēkabs. Taču cietoksnī viņš kopā ar ģimeni un dažiem galminiekiem uzturējās ne pēc savas gribas, bet kā zviedru gūsteknis.

1680.—83.g. cietokšņa mācītājs bija Ernsts Gliks. Šajā laikā viņš sāka Bībeles tulkošanu latviešu valodā. E.Gliks miestīņā pie cietokšņa atvēra skolu, kas liecina, ka šeit jau bijis pietiekošs skaits bērnu. (Vēlākajos kara gados skola pārstāja darboties, tad to atjaunot pavēlēja Pēteris I un tā pastāvēja ar nosaukumu *Динаминтская циферная школа*. Principā šī pati skola Daugavgrīvā darbojusies līdz pat 1.pasaules karam.)

1682.g. sākās cietokšņa pārbūve, kuras rezultātā tas ieguva mūsdienu plānojumu. (24.att.)

1685.g. Daugavas pieteka Lielupe izveidoja t.s. Ziemeļupi un tieši izlauzās uz jūru. Ja līdz šim no Daugavgrīvas līdz Slokai un vēl tālāk varēja aiziet kājām, tad tagad cietoksnis atradās uz salas.

17.gs. pēdējos gados pret Zviedriju izveidojās tai bīstama trejsavienība — Krievija, Polija un Dānija. 1700.g. martā Daugavgrīvai uzbruka sakšu karaspēks. Cietoksnī bija daudz bēgļu, kuri lūdza padoties, un zviedru komandants viņiem paklausīja. Rīga palika zviedru pārziņā. Sakši uzsāka Daugavgrīvas cietokšņa pārbūvi un pārdēvēja to par Augustburgu — par godu Polijas karalim Augustam II, kurš bija arī Saksijas kūrfirsts. 1701.g. jūlijā no Igaunijas ar lielākiem zviedru spēkiem ieradās Kārlis XII un sakāva sakšu un krievu armiju Spilves kaujā. Daugavgrīva zviedru rokās nonāca decembrī.

Liktenīgajā 1710.g. vasarā, kad apkārtni apdraudēja krievi un mēris, Daugavgrīvas cietoksnī patvērās daudzi civiliedzīvotāji. Nocietinājuma aizstāvjiem saskaņā ar savu reglamentu pievienojās no Bolderājas krasta atbraukušie loči. Zviedru garnizons bija neliels, bet cietoksnī pārtikas trūkums vēl lielāks nekā Rīgā. Drīz arī šeit sākās mēris. Daugavgrīva kapitulēja 8.augustā, mēnesi pēc Rīgas, tā kļūstot par pēdējo zviedru pārvaldīto teritoriju Livonijā.

1780.g. Kometforts Veismana darbības rezultātā pārvietojās uz upes kreiso krastu. Tam bija negaidīti liels iespaids uz tālākajiem notikumiem.

Protams, pirmo ierosmi Daugavgrīvas kā apdzīvotas vietas attīstībai deva cietoksnis. Taču vēl lielāka loma tālākajā progresā bija necilajam Kometfortam, pareizāk gan diviem ar to saistītiem dambjiem: starp fortu un cietoksnī un no forta jūrā. Forts kopā ar dambjiem bremzēja un atvirzīja tālāk jūrā šeit valdošo austrumu straumi, kā tas arī bija iecerēts, Kometforta dambi projektējot. Straume pagriežoties atstāja pie forta krietnu daļu līdznesto smilšu, kas tālākajā notikumu gaitā izveidoja tik nozīmīgo lagūnu. Bez šīs lagūnas diezin vai Daugavgrīvā būtu Ziemas osta, Kuģu remonta rūpnīca, Ostasdambja baseins, dzelz-

ceļš un vēl daudz kas cits, ieskaitot žandarmu štābkapteiņa aprakstītās uzdzīves vietas un to pārāk atraisītos apmeklētājus.

19.gs. sākumā uzbūvētais tilts pār Bullupi stipri atvieglāja satiksmi un padarīja ciešākas saites starp Daugavgrīvu un Bolderāju. Taču jāatgādina, ka abu bieži savā starpā jaukto apdzīvoto vietu izveidošanās iemesli un to tālākā attīstība bijusi ļoti atšķirīga. Šī atšķirība jūtama arī vēl mūsu dienās.

Daugavgrīvas pirmsākumi un arī turpmākā vēsture saistīta ar militārismu. Te vienmēr bijis daudz poļu, zviedru, krievu, vācu, padomju un pat latviešu karavīru. Ciemats sākotnēji bijis saistīts ar cietoksni tik cieši, ka miruša karavīra atraītnai vai meitai bijis jāprecas ar citu cietoksnī dienošu kareivi vai arī ģimenei sava māja jāatstāj. Visu ciematā dzīvojošo galvenais soģis bijis cietokšņa komandants. Smilšainajos piemājas dārzos daugavgrīviešiem obligāti bija jāaudzē kāposti tradicionālajam krievu zaldātu uzturam. Par atkārtotiem likumpārkāpumiem civilisti no Daugavgrīvas izraidīti — uz Bolderāju. Tiesa, laikā ap Napoleona iebrukumu Krievijā un vēlāk militārā kārtība miestīnā pie cietokšņa vairs nav bijusi tik stingra.

Bolderāja savukārt radusies un veidojusies dažādu pusmilitāru dienestu — muitnieku, loču un ūdens kapteinim piekomandēto vīru — klātbūtnē. Daudz te bijis arī profesionālu zvejnieku. Pamazām daļa iedzīvotāju iesaistījās dažādos tirdznieciskos pasākumos, tai skaitā kuģu apgādē ar proviantu. Līdz ar dzelzceļa ierīkošanu Bolderāja kļuva par vienu no senākajiem Rīgas apkārtnes rūpnieciskajiem rajoniem. [130]

Lai gan Bolderājā nekad nav pietājis kāds lielāks kuģis, tā vienmēr bijusi cieši saistīta ar kuģniecību un Rīgas ostu. 1884.g. vēl šodien pastāvošu tekstilfabriku šeit dibināja Alfrēds fon Hertvigs. Viņa tēvs bijis Rīgas ostas priekšnieks, bet pats viņš jaunību pavadījis uz jūras, jo ieguvis tālbraucēja kapteiņa kvalifikāciju. [85] Bolderājas krastu pie tilta uz Daugavgrīvu ilgi greznoja Hertviga augstā jahtu māja jeb elings, kas krita par upuri liesmām 1944.g. oktobrī.

Pagājušā gadsimta vidū par vienu no svarīgākajiem ostā bija kļuvis loču dienests. Tikpat svarīgi bija saņemt operatīvu informāciju par kuģu kustību. Rezultātā Bolderājas loču staciju ar Rīgu savienoja Krievijas pirmā praktiski izmantojamā elektriskā telegrāfa līnija. Starp citu, loču galvenās mītnes atrašanās Bolderājā noteica vairāki vēsturiski apstākļi un tiem atbilstošā izdevīgā vieta. Hidrogrāfijai un arī citiem apstākļiem mainoties, 19.gs. otrajā pusē loču stacijas novietojumu vairs nevarēja uzskatīt par izdevīgu. Mūsu gadsimta sākumā jau bija izvēlēta jaunās stacijas vieta — straumes sadalītajā dambī starp Bullupi un Daugavu.

1853. g. 2.aprīlī, *lielgabaliem salutējot un vispārējām gavilēm skanot*, pirmie divi kuģi iebrauca jaunajā Daugavgrīvas Ziemas ostā. [137] Burinieki *Johann Christoph* un *Curonia* tur paglābās no ledus iešanas.

No kustīgā ledus pasargātu kuģu ziemošanas vietu problēma Rīgas ostā bijusi aktuāla jau izsenis. Kārļa baseins — pilsētas aizsarggrāvja jeb šodienas

kanāla paplašinājums pie Centrāltirgus — bija lielajiem kuģiem par šauru, bet ostu Vecdaugavā drīz izpostīja ledus. Tika domāts kuģu ziemošanai pielāgot bijušo Lielupes posmu Buļļupi, taču tā bija kuģojama un to nebija vēlams sašaurināt; bez tam arī tur dažreiz bija vērojama spēcīga ledus iešana. No ledus un straumes aizsargātas vietas meklēja arī koktirgotāji koku dārzu ierīkošanai.

Tirgotāju un kuģinieku uzmanību piesaistīja lagūna jeb baseins aiz Kometforta dambja. Pēc dažādiem strīdiem izdevās panākt, ka šī 66 000 kvadrātas (300 000 kv.m) lielā, būtībā dabas radītā akvatorija kopā ar 60 asis plato krasta joslu tika nodota RBK īpašumā kā cara dāvinājums. 1850.g. tika paplašināts jau pastāvošais pārrāvums Kometforta dambī un izveidota 56 pēdas (17,1 m) plata iebrauktuve. Līdz 1853.g., kad jaunajā baseinā iebrauca pirmie kuģi, tas tika nodrošināts pret iespējamo pārrāvumu no jūras puses ar zemes valni, krasti vietām nostiprināti ar pāļiem un uzbūvēta divstāvu mūra saimniecības ēka⁶⁷. [137]

Tālākie Ziemas ostas izbūves darbi tika turpināti pēc 1853.—56.g. Krimas kara. Kuģu novietošanai paredzētā baseina ziemeļu trešdaļu padziļināja. Pārējā akvatorija palika sekla, to izmantoja par koku dārzu.

Krimas jeb Austrumu karš spieda pārtraukt visus celtniecības darbus Rīgas ostā gan tiešu militāru briesmu, gan līdzekļu trūkuma dēļ. Rīgas aizjūras tirdzniecība tika bloķēta. Loču un citu ar kuģniecību saistīto Jaužu ģimenes nonāca dziļā trūkumā. Lai gan Krievija bija uzsākusi karu ar no Baltijas jūras visai tālo Turciju, turku sabiedrotie briti un franči drīz uzsāka militāras operācijas arī Rīgas līcī. Pretinieka kuģu jūrnieceki postīja jūrmalas apmetnes, piemēram, 1854.g. viņi izdemolēja abas⁶⁸ Kolkasraga bākas un nodedzināja ciemu. Angļi pat mēģināja ar savām fregatēm ielauzties Daugavā.

1858.g. tika pabeigts otrais tilts pār Buļļupi.

1864.g. uzsāka elinga būvi un tam piederīgā slīpa jeb slīpdoka montāžu⁶⁹. Darbus veica Roberta B.Bella firma no Glāzgovas. Būves izmaksas — 85 000 sudraba rubļu — uz pusēm sedza ieinteresētās organizācijas: Rīgas Tvaikoņu satiksmes sabiedrība (*Rigaer Dampfschiffahrtsgesellschaft*) un RBK, respektīvi, biržas savienības apvienotie lieltirgotāji un rēderi. Tvaikoņu sabiedrība uzturēja regulāru satiksmi starp Rīgu un Pēterburgu, līdz šim tā bijusi spiesta kuģus remontēt ārzemju ostās. Savas remonta iekārtas būve dotu iespēju ietaupīt. Līdzīgi apsvērumi vadījuši arī citus kuģīpašniekus. Biržas komiteja plānojusi arī paplašināt savu bagarmašīnu parku, bet šim mašīnām sevišķi svarīgi remontu veikt uz vietas, bez tāliem braucieniem pa jūru.

Jaunā iekārta, t.s. Mortona sistēmas slīpdoks, spēja izvilkt remontam sausumā 200—220 pēdu garus un 30 pēdu platus kuģus, kuru iegrime nepārsniedza 10 pēdas (tas atbilst aptuveni 1100 BRT tilpībai). Tas nozīmē, ka elingā

⁶⁷ Tā saglabājusies līdz mūsu dienām.

⁶⁸ Runa ir par bākām krastā, jo bāku uz mākslīgās saliņas iedredza tikai 1884.g.

⁶⁹ Elings — attiecīgi aprīkota ēka, kurā novieto remontējamo (vai būvējamo) kuģi. Slīps — ierīce kuģu izvilkšanai no ūdens.

varēja uzņemt lielāko daļu tolaik Rīgas ostu apmeklējušo kuģu, kā tvaikoņus, tā arī buriniekus. Pirmajos savas darbības mēnešos — no 1865.g. oktobra līdz gada beigām — slīps apkalpoja 30 buriniekus. [137] Pirmais uz slīpa izvilktais kuģis esot bijis barkentīna *Medea*.

Slīpdoku veidoja speciāli izveidots krasta posms ar slīpumu 1:18. Uz šī ap 700 pēdu garā posma, kurš daļēji atradās zem ūdens, nostiprinātas 4 paralēlas sliežu līnijas, pa kurām pārvietojās liela rāmja formā izveidoti rati. Ratiem atrodoties nogāzes zemūdens daļā, uz tiem novietoja kuģi, un sausumā tos izvilka slīpdoka augšgalā uzstādīta neliela tvaika mašīna. [134]

Protams, slīpdoks bija tikai daļa no kuģu remontam nepieciešamā. Gadu vēlāk oficiāli nodibināja uzņēmumu, kurš faktiski bija sācis veidoties jau reizē ar slīpdoka būves uzsākšanu 1864.g. — RBK kuģu remonta darbnīcas, vēlāk pārdēvētas par *Bolderājas kuģu un mašīnbūves rūpnīcu*. Lai gan nosaukumā ir Bolderājas vārds, rūpnīca atradās Daugavgrīvā, Ziemas ostas krastā pie jaunās kuģu paceļamās iekārtas, kas bija tās svarīgākā sastāvdaļa.

Rūpnīca bija paredzēta ne vien Rīgas Tvaikoņu satiksmes sabiedrības kuģu remontiem, bet arī RBK kuģu, velkoņu, bagarmašīnu un bagarprāmju remontam; pēdējos tā vēlāk arī būvēs, tāpat kā tvaika katlus. Protams, tā pieņēma arī citu kuģīpašnieku pasūtījumus sava profila darbiem. Kuģu remonta rūpnīcai bija vajadzīgi strādnieki, un drīz tā ieņēma nozīmīgu vietu Daugavgrīvas ciemata atīstībā. Vietējie to dēvēja gan par *Melno Būdu* — jo tā bija apkvēpusi, gan par *Mekentošu* — jo viens no tās īpašniekiem ir Makintošs⁷⁰. Vēlāk rūpnīcā uzstādīja jaudīgu krānu — ar 1200 pudu celtspēju. 1898.g. jūlijā no Ķīles atgādāja abas pēc RBK pasūtījuma būvētā peldošā doka daļas. Tā jau iepriekš izvēlēta un padziļinātā stāvvieta bija pie Kometforta dambja, netālu no iebrauktuves Ziemas ostā. Doka daļas — 158 un 104 pēdu garas — varēja izmantot gan kopā, gan atsevišķi. [142]

1873.g. decembrī — gadu pēc iepriekš citētā žandarma ziņojuma — atklāja dzelzceļu no Rīgas uz jauno Ostasdambja baseinu, kā arī dzelzceļa tiltu pār Buļļupi. Nākošā gada vasarā pabeidza arī dzelzs tiltu pār iebrauktuvi Ziemas ostā jeb pārtraukumu Kometforta dambī. Pār to veda dzelzceļa atzars uz lielo kara resora ceļamkrānu un krasta aizsardzības baterijām Kometfortā. 1879.g. uz Ostasdambja uzbūvēja Rīgas ostā pirmo elevatoru. Diemžēl tas nodega 1888.g. jūlijā; jaunu nolēma būvēt uz Andrejsalas.

Priekšostas izveidošanas Daugavgrīvā galvenais nolūks bija iespējami pagarināt navigācijas periodu, jo lejtecē upe aizsala vēlāk nekā pie pilsētas. Arī kuģu izvešana no aizsalušās upes jūrā no šejienes bija vieglāka un līdz ar to lētāka. Vēlāk Ostasdambja baseinu padziļināja un izveidoja tajā stāvvieta lielas iegrimis kuģiem, kuri līdz Rīgai nevarēja nokļūt.

1882.g. pirmais kuģis Ostasdambja baseinā ienāca jau 24.janvārī, bet

⁷⁰ 1912.g. rūpnīcas nosaukums ir bijis Mak-Intoša kuģubūves rūpnīca, Daugavgrīvā.

pēdējais to atstāja 21.decembrī. 1882.g. navigācijas periodā to apmeklēja 101 tvaikonis un 84 burinieki, tomēr tas bija mazāk nekā vienlaikus izbūvētajā Jaunmilgrāvī, kurš atradās tuvāk lielajiem rūpniecības objektiem, un Vecmilgrāvī, kur kuģiem bija visērtāk uzņemt kokmateriālus. [142]

19.gs. 70.gados Rīgas ostā asi bija izjūtams kuģu piestātņu trūkums — *istā* osta joprojām bija savas iespējas izsmēlusī Daugavmala pie Vecpilsētas. Ar Muiņas krastmalas izbūvi 1875.—76.g. jau bija sākusies teritoriju apgūšana kravu apstrādāšanai leļpus pilsētas centra. Tai sekoja Andrejosta un Dzelzceļa, vēlākā Ekspostosta, kā arī piestātnes Pārdaugavā. Bez krastmalas izbūves bija sākusies arī apstrādātu un neapstrādātu kokmateriālu iekraušana kuģos Vecmilgrāvī *zem kalna* (t.i., pie stāvās nogrūstošās kāpas), pie Buļļupes ietekas Daugavā, Ziemas ostā un Daugavā pie tās. Kometforta dambis stihiski bija kļuvis par iecienītu akmeņogļu pārkraušanas vietu, jo ostas velkoņiem šeit bija ļoti parocīgi bunkurētis. Tvaikoņi ar lielu un pat vidēju iegrimi gan nevarēja piestāt ar bortu pie dambja sekluma dēļ — ogļu izkraušana notika, dzenot ķerras pa laipām.

Laika gaitā Daugavgrīva kā Rīgas priekšosta savas priekšrocības lielā mērā zaudēja. Palielinoties ledlaužu jaudai, kuģi arī ziemas mēnešos varēja nokļūt pie pilsētai tuvākām un kravas saņēmējiem vai nosūtītājiem izdevīgākām piestātnēm. Ostas padziļināšana atļāva pilsētu sasniegt aizvien lielākas tonnāžas kuģiem. Daugavgrīvas kā ostas izmantošanu lielā mērā kavēja arī cietokšņa tuvums un ar to saistītās kara resora prasības.

Daugavas lejteci pārzināja Ostas pārvaldes 4. iecirknis, kura kantoris atradās Birzes ielas galā pie cietokšņa.

2.4.4. Jaunmilgrāvis

Jaunmilgrāvja izbūve tika sākta 1871.g. un galvenajos vilcienos pabeigta divus gadus vēlāk, kad uz šejieni bija ierīkots dzelzceļš. Galvenais stimuls šī ostas iecirkņa izveidošanai bija piestātņu trūkums Rīgā. Pievilcīgi šķita arī šejienes labvēlīgākie — salīdzinājumā ar Daugavā augstāk izvietotajām ostas daļām — ledus apstākļi, kas solīja garāku navigācijas periodu. Taču visai drīz Rīgā parādījās spēcīgi ledlauži, un Jaunmilgrāvis, līdzīgi Daugavgrīvai, šo priekšrocību zaudēja.

Milgrāvja caurtekas kreisajā krastā uzbūvēja gandrīz 1500 m garu piestātņi, pie kuras bagarējot izveidoja nepieciešamo dziļumu. 1874.—79.g. šeit uzcēla 18 ietilpīgas mūra noliktavas. Sākumā to lielākā daļa bija paredzēta labības uzglabāšanai, taču, apstākļiem mainoties, te novietoja galvenokārt citas kravas. Dzelzceļa un ostas tuvums ieinteresēja rūpniekus, un Jaunmilgrāvī tika uzbūvētas vairākas fabrikas. Pirmā no tām bija *Brāļu Nobelu* naftas pārtvaices uzņēmums, kas darbu sāka jau 1874.g.⁷¹ 20.gs. sākumā brāļu Nobelu firma uzstā-

⁷¹ Firma savu darbību Baku esot uzsākusi gadu vēlāk — 1875.g. [103].

dija Jaunmīlgrāvī 2 petrolejas rezervuārus, katru 200 tūkst. pudu tilpumā. Degvielu starp krastmalā piestājušajiem tankkuģiem un rezervuāriem pārsūknēja pa 6 collas resnu cauruļvadu — Ludvigs Nobels tiek uzskatīts par naftas produktu cauruļvadu ieviesēju. (Viņam ir nopelni arī tankkuģu un dzelzceļa cisternu pilnveidošanā.)

1884.g. šeit atklāja krāsvielu ekstrakta rūpnīcu. Lai gan gadsimta vidū jau bija iegūtas pirmās mākslīgās krāsas no akmeņogļu darvas, tekstilrūpniecībā joprojām plaši izmantoja dabīgās augu krāsvielas. Jaunmīlgrāvī pārstrādāja ar kuģiem atvestos *krāsu kokus*. Visticamāk, tie varēja būt kampeškoki jeb *logvūds*⁷², kurus veda no Meksikas un Karību jūras salām; bieži ar to nodarbojās arī latviešu zēģelnieki.

Divus gadus vēlāk darbu sāka Jesena porcelāna fabrika⁷³. Tāpat kā jau pastāvošais brāļu Kuzņecovu uzņēmums, galveno izejvielu — porcelāna mālus jeb kaolīnu tā saņēma pa jūras ceļu. Lielāko daļu šo *China-clay* veda no Kornvolas pussalas Lielbritānijas dienvidrietumos. Arī šī bijusi parasta latviešu burinieku krava. [129]

Citu Jaunmīlgrāvja ražotņu skaitā jāmin Krievijā pirmā superfosfāta rūpnīca, kura dibināta 1892.g. un pastāvējusi līdz 20.gs. 70.gadiem. Bez šiem uzņēmumiem nepieciešamajām izejvielām nozīmīgs bija arī akmeņogļu imports. [195]

1884.g. Jaunmīlgrāvja piestātnēs tika uzstādīts Vērmana un dēla mašīnu rūpnīcā izgatavots 25 t celtpējas krāns. To darbināja strādnieku muskuļu spēks. Vēlāk gan par ceļamkrānu ienāca sūdzības un tā ekspluatāciju pārtrauca. 1908.g. atskaitē teikts, ka Jaunmīlgrāvī ogles no tvaikoņiem izkrauj tieši dzelzceļa vagonos. Vēl minēts, ka no buriniekiem šeit lielos vairumos izlādē *ķīmisku masu*. [202] Šī ķīmiskā masa, iespējams, bija dabīgais asfalts no Trinidades salas. [129]

Jaunmīlgrāvis ietilpa ostas pārvaldes 3. iecirknī, kura kantoris atradās Sarkandaugavas un Mīlgrāvja caurtekas sateces vietā.

2.4.5. Andreja dambis un Muitas dārzs

Daugavas salu lielākās daļas jau sen vairs nav — tās vai nu aiznestas jūrā, vai noasfaltētas un sakausētas ar vienu vai otru krastu. Salas dažkārt nosauktas to pirmo apdzīvotāju vai citādi ievērojamu ļaužu vārdos. Ir gadījumi, kad salas latviskais vārds radies, neprecīzi tulkojot vai atdarinot vācisko nosaukumu, tāpat kā tas noticis ar dažām Rīgas ielām, piemēram, vācietis Heziods Fegezaks devis vārdu Vējzaķsalai. Taču visbiežāk salas nosaukums atspoguļo kādus uz tās manītus augus vai dzīvniekus, ar to saistītus notikumus vai parādības. Rīgas ostas kādreizējās robežās bijušas četras Putnu salas un pāris Zaķu salu. Bijusi Zirgu

⁷² *Haematoxylum campechianum*, angliki *logwood*. Kampeše ir līcis un osta Meksikā. [129]

⁷³ 1913.g. ostas plānā Mīlgrāvja caurtekas labajā krastā, Vecmīlgrāvī, parādīta I. Jesena kuģu būvētava. Šķiet, plānā ieviesusies kļūda.

sala, Rutku sēklis, Gulbju sēklis, Suņu un Siena sala. Grūtāk izskaidrot Miesnieku vai Gubernatora salas (sauktas arī par Komandanta salu) nosaukuma rašanos. Toties nekādas grūtības nesagādā Mīlestības saliņas vārds (līdz I Pasaules karam pāri tās stūrim sniedzās tilts starp Daugavgrīvu un Bolderāju). Starp citu, šis nosaukums, tāpat kā pati sala ir visai jauns: vēl 1913.g. sala tikai aprakstīta, bet nav nosaukta. [195]

1807.g. ostas plānā [2909—1—74] Andreja salas vēl nav — Daugavā iepretim Ņeizardārzam ir sēklis. Tas pakāpeniski audzis, līdz pacēlies virs ūdens un 19.gs. vidū ieguvis tiesības saukties par salu. Kāpēc tieši par Andrejsalu (*Andreasholm*) — nav izdevies noskaidrot. Varbūt vārds dots, godājot apustuli Andreju, kura vārdā saukto krustu cars Pēteris ievietoja Krievijas kara flotes karogā? Tam gan sala, šķiet, bijusi par mazu un necilu. Varbūt uz tās savu māju uzcēlis latviešu zvejnieks vārdā Andrejs? Sala gan it kā bijusi neapdzīvota.

Var uzskatīt, ka Andrejsala pieder Daugavas salu visjaunākajai paaudzei: kad upe šajā vietā vēl bija krietni platāka, pie labā krasta atradās Bisenieka sala. Lielu tās gabalu aiznesa palu ūdeņi, bet atlikusi daļa saplūda ar krastu. Vēlāk aptuveni šajā vietā izveidojās Fosa sala, kuras nenoskatotā daļa tagad atrodas zem Viesturdārza.

Arī Andrejsala kā sala nepastāvēja ilgi. 1869.—70.g. Napjerska Daugavas regulēšanas plāna ietvaros labajā krastā uzbūvēja aptuveni vienu kilometru garu dambi, projektējot nosauktu par YZ dambi. [1390—1—305] Tas sākās iepretim Rīgas pils pa straumi zemākajam stūrim (tobrīd šeit atradās Citadeles kanāla slūžas) un beidzās pie Andrejsalas. Slīpi pret upes asi uzbūvētā dambja galvenais uzdevums bija koncentrēt un pastiprināt straumi un līdz ar to smilšu transportu uz jūru.

Andreja dambis cieši nepieklāvās tā paša nosaukuma salai; tas beidzās uz sēkļa, resp., salas zemūdens daļas. Iespējams, Napjerskis projektējot uzskatījis, ka straumes atvērīšanai no krasta nav nepieciešams dambi cieši savienot ar salu. Tāpat nav izslēgts, ka nestabilā un zemā smilšu sēre — Andrejsala — būves laikā, mainoties straumei un sanešu kustībai, pārvietojusies nedaudz zemāk jeb *aizbēgusi* no dambja. Šķietami nenozīmīgajam apstāklim, ka Andreja dambis nesniedzās līdz Andrejsalai, bija liela nozīme vēlākajos notikumos.

Rīgas ostā joprojām asi bija jūtams piestātņu trūkums — tas noveda pie idejas izmantot kravas operācijām Andreja dambi. 1870.—72.g. tā upes pusē tika veikti padziļināšanas darbi. RBK atskaitē atzinīgi novērtēts fakts, ka iegūta jauna piestātņu vieta aptuveni 500 asu jeb viena kilometra garumā. [136] Tā kā dambim bija slīpas laukakmeņu krāvuma nogāzes, kuģi nevarēja tam cieši pietautoties un nācās izmantot laipas.

Drīz pēc būves pabeigšanas Andreja dambja augšējo posmu 300 asu garumā atsavināja koplietošanai un nodeva Muitas valdes rīcībā. 1875.—77.g. no pils pa straumi uz leju ierīkoja Muitas krastmalu. Slīpās nogāzes vietā izveidoja vertikālu akmens sienu, kuras augšējā mala pacēlās 10 pēdas virs vidējā ūdens līmeņa.

1876.g. jūlijā šeit ielika pirmo akmeni nākošās Muitas valdes ēkas pamatos Nikolaja ielas galā. Būvi pabeidza nākošā gada novembrī; gandrīz palīdusi zem Valdemāra-Vanšu tilta, māja stāv vēl šodien. Bez atsevišķas ēkas kalpotājiem šeit bija arī divas noliktavas. Tomēr muita paturēja savā rīcībā arī par noliktavu izmantojamo Arsenālu (būvētu 1828.—32.g. kādreizējās zviedru kara materiālu glabātuves vietā), ievērojamu Rīgas celtni arī mūsu dienās. Nenomuitotās ievadpreces muitas noliktavās bez atlīdzības varēja uzglabāt līdz 3 gadiem.

Muitas krastmalu iekārtoja, lai nodrošinātu ostā pienākošo importa kravu stingrāku kontroli, preču eksportam tā nebija paredzēta. Lai krastu un tam piegulošo līdz 45 m plato muitas teritoriju būtu vieglāk apsargāt, to norobežoja ar 2,5 m augstu Pēterburgā San-Galli čugunlietuvē pasūtītu dekoratīvu metāla žogu. [108—1—4] Jādomā, ka tieši šīs sētas dēļ vieta ieguva nosaukumu *Muitas dārzs*.

Sākotnēji krastmalas dārza teritorijā ticis ierīkots šaursliežu dzelzceļš, jādomā, ka tā vagonus vilkuši zirgi, bet sliedes nebūs vedušas ārpus žoga. Taču drīzumā Muitas krastmalu ar ārpasauli savienoja īsts dzelzceļš. Šodienas skatījumā īpatnēja liekas tā trases izvēle, kura tomēr jāatzīst par tobrīd racionālāko. Lai gan pastāvēja jau 1873.g. ierīkotais dzelzceļš uz Jaunmīlgrāvi, atzara būve no tā uz muitas ostu būtu bijusi dārga un sarežģīta, jo Daugavas labais krasts leļpus pilsētai vēl bija neizbūvēts, zems un ūdeņiem izvagots. Tādēļ jauno sliežu ceļu ierīkoja Daugavmalā. No Rīgas galvenās stacijas dzelzceļa atzars veda pāri vietai, kur tagad atrodas Centrāltirgus paviljoni, pa Maskavas ielas trasi cauri viaduktam zem 1872.g. atklātā pirmā dzelzceļa tilta uzbēruma un tālāk pa Daugavmalu uz Muias krastmalu. Tā kā upes krasts pretim Vecpilsētai šajā laikā kalpoja gan kā osta, gan kā tirgus, gan arī vēl citiem, sīkākiem mērķiem (šeit atradās arī uzbrauktuve uz Plosta tilta), tad dzelzceļa līnija šai vietai piešķīra vēl papildu dzīvīgumu. Dīvaini, ka neviens mākslinieks pilsētas panorāmas priekšplānā nekad nav attēlojis dūmojošu lokomotīvi ...

Dzelzceļu Daugavmalā ierīkoja ne vēlāk par 1881.g., un tas pastāvēja vismaz līdz 1896.g., kad Muias dārzs jau bija pievienots dzelzceļam cauri Andrejsalai un pilsētas dzīvi traucējošo līniju likvidēja. Sliežu strupceļš pie pils saglabājās līdz 20.gs. sākumam.

Pēc ilgstošiem Finanšu ministrijas ierēdņu strīdiem ar lieltirgotājus pārstāvošo RBK 1899.g. Muias krastmalu pagarināja, pievienojot tai atlikušo ap 200 asis garo Andreja dambja daļu. Drīz arī šis paplašinājums izrādījās nepietiekošs. Taču Muias dārzu tālāk varēja paplašināt tikai uz upes vai aiz tā esošo sauszemes teritoriju rēķina, bet kuģu apgrozību — nevis palielinot pietātņu garumu, bet gan paātrinot izkrašanu. 1910.g. sākās plaši krastmalas pārbūves un modernizācijas darbi.

2.4.6. Andrejsala, Andreja pussala, Andrejosta...

Paplašinot hidroceltnieku atstāto vai dabas izveidoto spraugu starp Andreja dambja lejasgalu un salu, 1877.g. aiz dambja izveidoja ziemas ostu nelieliem kuģiem ar iegrimi līdz 8 pēdām. 1880.—81.g. šīs ostas krastus iepretim Andreja dambim nostiprināja. Līdz ar to bija izveidots noslēgts baseins, kuru arī nosauca Andreja vārdā un kurš savu konfigurāciju saglabājis līdz mūsu dienām. Tagad gan te ziemo tikai jahtas, un arī tās tiek izceltas krastā. Andreja baseina Daugavai paralēlajā krastā saglabājušās sliedes sakrīt ar Veismana būvētā Esplanādes dambja trasi. Šeit bijusi dzelzceļa līnija uz tagad jau aizmirsto Muižas dārzu pēc Daugavmalas sliežu nojaukšanas. Ļoti iespējams, ka projektētāji izmantojuši jo-projām pastāvošo senā dambja daļu.

Daugavas straumei iešķersu izbūvētais baseina krasts savukārt liecina, ka šajā vietā Andrejsala pirmoreiz savienota ar krastu un līdz ar to formāli pārtapusi pussalā. Taču par salu to sauks ilgi un pamatoti — vēl 20.gs. sākumā to ar krastu savienoja tikai šaura zemes strēle. Mūsdienų aprīse tā ieguvusi tikai ap 1910.g.

Andrejsalas izbūve jeb tās piemērošana ostas vajadzībām sākās 1881.—82.g., kad nostiprināja pret Daugavu orientēto krastu (objekti Nr.10 un 11 3.pielikumā) ap 1 km garumā. Salas trūkums bija tās daļējā izolētība no cietzemes, kas apgrūtināja pievedceļu un komunikāciju būvi. Taču tai bija liela priekšrocība salīdzinājumā ar Pilsētas krastmalu un pat Muižas dārzu — pagaidām brīva krastam piegulošā teritorija un līdz ar to apbūves un tālākas attīstības iespējas.

1892.g. pilsētas galvenā inženiera Ādolfa Agtes vadībā pabeigta labības elevatora būve Andrejsalā. Tajā pašā gadā ierindā stājās dzelzceļa atzars no Jaunmīlgrāvja, saukts par *elevatora dzelzceļu*.

255 pēdas garā un 78 pēdas platā (76,5x23,4 m) elevatora ēka būvēta uz pāju pamata 34 m no ūdens. Mehānismus darbinošie tvaika katli un mašīnas uzstādīti atsevišķā, uz pusi mazākā ēkā. Tajā uzstādīto divu tvaika mašīnu kopējā jauda bija 105 ZS. Elevatora ēkas centrālajā daļā bija izvietoti mehānismi graudu transportēšanai, šķīrošanai, vētīšanai un žāvēšanai. No šejienes pa lentas transportieriem labību varēja nogādāt divos iekraušanas torņos krastmalā, no kuriem to sabēra kuģu tilpnēs. Šādā veidā bija iespējams iekraut 8 000 pudu jeb 128 t graudu stundā.

Labību pieveda dzelzceļa vagonos pa sliedēm elevatora abās pusēs. Vagonu izkraušana bija mehanizēta un iekārtu jauda aprēķināta arī uz 8 000 pudiem labības stundā. Pēc apstrādes graudi, ja tie nebija paredzēti tūlītējai iekraušanai kuģos, tika sabērti augstās vertikālās tvertnēs jeb silosā šahtās, kuras bija izvietotas elevatora ēkas spārnos, pa 36 tvertnēm katrā pusē. Atkarībā no graudu īpatnējā svara visās 72 šahtās varēja novietot uzglabāšanai līdz 750 000 pudu jeb 12 000 t labības. [3]

1893.g. uz Andrejsalas dienvidrietumu galu pārcēlās sīļķu brāķis no Klīversalas, kur tas bija atradies kopš 1770.g. (pirms tam Pilsētas krastmalā), sagan-dējot lielu gabalu zemes. [149]

1902.g. pabeidza saldētavas būvi. Līdz ar to Rīgas ostā bija nodrošināti visi priekšnoteikumi grūtāk uzglabājamo pārtikas produktu eksportam.

Nemierīgajā 1905.g. Andrejsalā atklāja pilsētas pirmo elektrisko spēkstaciju; līdz tam nelielas elektrostacijas bija tikai dažiem rūpniecības uzņēmumiem, kā arī pilsētas teātrim — šodienas Nacionālajai operai. Strauji pieaugot pieprasījumam pēc elektroenerģijas, staciju vairākkārt modernizēja un iespēju robežās paplašināja. [83] Tā palika Rīgas pilsētas galvenā apgādātāja ar elektrību līdz pat 1940.g., kad atklāja Ķeguma hidroelektrostaciju.

1908.g. Andrejsalā uzbūvēja atsevišķu noliktavu superfosfātam. [202]

Andrejsala ievērojama arī ar to, ka 1895.g. šeit iekārtots pilsētas notekūdeņu maģistrālā kanāla izvads, kurš papildina Daugavas tecējumu arī šodien.

Вѣстule uz saldētavas veidlapas [5274-1-48]

ВСѢ ТОВАРЫ ПРИНЯТЫ ТОЛЬКО ПОДЪ УСЛОВІИМИ НАПЕЧАТАНЫМИ НА КВИТАЦІИХЪ. АДРЕСЪ ДЛЯ ТЕЛЕГРАММЪ: „РЕФРИГАТОРЪ, РИГА“

Тво
Офисъ Склада Холодильника „Унионъ“ Рига

СКЛАДЫ:
въ
РИГѢ,
КОЗЛОВѢ,
КУРГАНѢ,
ЛОНДОНѢ,
ЛИВЕРПУЛѢ,
МАНЧЕСТЕРѢ,
ГУЛЛѢ,
и
ГЛАЗГО.



ТЕЛЕФОНЪ № 2673.
472.

КОНТОРА: АНДРЕЕВСКІЙ ПОЛУОСТРОВЪ.

Рига, іюля 15 дня 1913. г.

УПРАВЛЕНІЕ
ХОЛОДИЛЬНИКА
№ 34

Господину Начальнику Рижскаго Торговаго Портова.

Здѣсь.

Настоящимъ честь имѣемъ сообщить Вамъ, въ отвѣтъ на Ваше почт. отъ 11 с.м. за №.4420, что мы ничего противъ не имѣемъ на уширеніе набережной отъ 13 до 15 саж., считая отъ стѣны нашего Холодильника, только подъ тѣмъ условіемъ, что новая набережная въ длину нашего Холодильника осталась бы за нами т.е. чтобы на ней не выстроили бы зданіи, которые впоследствии мѣшали бы намъ при вы- и нагрузкахъ нашихъ пароходовъ.

Съ совершеннымъ почтеніемъ

Т-во склада Холодильника „Унионъ“.

D. F. Kozlov

2.4.7. Āgenskalna līcis — vēstures piemineklis un liecinieks

18.gs. otrajā pusē Daugavas kreisais krasts iepretim Rīgai joprojām bija daudzdu salu aizsegts. Salu virkni no krasta atdalīja upes atzars, visbiežāk saukts par Mazo Daugavu. Ja tā visā savā garumā pastāvētu mūsu dienās, to vajadzētu meklēt no Lucavsalas apakšējā stūra plūstam pāri Kileveina grāvja Daugavai paralēlajai daļai un tālāk gar Raņķa dambi uz Zundu, kas ir šīs attekas saglabājusies daļa. Matīsa Siliņa 1896.g. plānā atzīmētas veselas divas *Mazās Daugavas*, kas netieši liecina, ka kādreiz tās bijušas vienotas.

Daugavas kreisajā krastā sākās un beidzās ceļš uz Kurzemi, tādēļ te izsenis apmetušies pārcēlāji. Taču salas bija zemas, pārplūstošas un pavasara ledus apdraudētas, tādēļ tikpat kā neapdzīvotas. Drošāk bija savu mājokli celt uz krasta cietzemes, kuru ūdens un ledus apdraudēja retāk.

Mēģinājumi pasargāt Daugavas kreisā krasta salas sākās ar tām kopēja aizsargdambja būvi jau ap 1640.g.⁷⁴ Liela nozīme kreisā krasta attīstībā bija kopš 18. gs. sākuma pastāvošajam peldošajam tiltam pār Daugavu. Plosta tilta gals atdūrās salās, tādēļ tās bija nepieciešams aizsargāt pret izskalošanu un savienot ar krastu.

Kad 1764.g. pārdrošais inženieris Gustavs Veismans sāka savas hidrotehniskās būves, divi dambji tika veidoti arī kreisajā krastā.

Pirmais dambis, drīzāk gan vesela dambju sistēma, bija domāts Daugavas galvenās gultnes sašaurināšanai un salu aizsardzībai pret plūdiem un savienoja vienā virknē sešas salas: Bieķensalu, Mūksalu, Lielo Klīversalu, Burkānu salu, Mazo Klīversalu un Ķīpsalu. Acīmredzot G.Veismans atjaunoja jau agrāk pastāvošos dambjus vai arī izmantoja to trasi — dambju sistēma ar pārtraukumiem gan turpinās arī tālāk uz leju. Dažādos laikos un dažādos dokumentos šo daudz cietušo un vairākkārt atjaunoto būvi sauca dažādi — par Podraga, Spilves vai Ķīpsalas dambi. Viens no tā posmiem ir arī mūsdienu Balasta dambis, kurš gan šo nosaukumu ieguva vēlāk. Visu šo garo kreisā krasta dambju sistēmu Veismans nepabeidza, jo, kā zinām, 1781.g. viņu no galvenā hidrobūvnieka pienākumiem atbrīvoja.

Otrais dambis, samērā īss, bija perpendikulārs pirmajam — t.s. šķērsdambis. Arī tas saukts dažādi: par Āgenskalna, Augsto vai — kāda zemes īpašnieka un viesnīcnieka vārdā — par Tortlera dambi. Tas domāts Burkānu salā izvietoto kaņepāju noliktavu aizsardzībai pret pavasara lediem. [2909—1—914] Noliktavas uz šejieni kā drošāku vietu pārcēla 1775.g. pēc atkārtota ugunsgrēka Lastādijā. [24] Dambis savienojis arī salu virkni ar cietzemi. Augstā dambja augšdaļa vēl atrodama 1904.g. plānā, tā atradusies apmēram tagadējās Puķu ielas trasē. [136]

Ap šo dambju būves laiku vai nedaudz vēlāk daži blīvāk apdzīvotie kreisā krasta rajoni, tai skaitā Torņakalns, Āgenskalns un Podrags kopā ar sešām

⁷⁴ Sk. 1.2.6.

iepriekš nosauktajām salām tika iekļauti pilsētas administratīvajās robežās kā *trešā* (pēc Maskavas un Pēterburgas priekšpilsētas) jeb Jelgavas priekšpilsēta⁷⁵. Jaunajā Rīgas daļā dzīvoja enkurnieki, zvejnieki, pārcēlāji, mastu šķirotāji, ostas krāvēji un citu ar ūdeņiem saistītu latvisko profesiju pārstāvji. Te bija apmetušies arī daudzo kokzāģētavu strādnieki. Maz latviešu toties bija Pārdaugavas tolaik galvenajā, Akmeņu ielā, kuru turpināja Plosta tilts. Te atradās daudz tirgotavu, krogu un iebraucamo vietu, kuru īpašnieki biežāk bija vācieši vai krievi. [149]

Pa straumi visaugstāk atradās Bieķēnsala, gandrīz tikpat veca kā Rīga, taču daļēji apbūvēta tikai 20.gs. vidū. Šodien par to, ka kādreiz tā bijusi sala, vēsta tikai vietas nosaukums.

Vieta, ko šodien sauc par Mūksalu, senāk arī bijusi sala, taču tās tagadējais nosaukums radies vēlāk. 13.gs. te esot bijis cisterciešu sieviešu klosteris (*vecajā* Daugavgrīvā bija vīriešu). Vēlāk sala piederējusi Rīgā ne visai populārajam jezuītu ordenim, tādēļ rīdzinieki to iesaukuši par Jezuītu Velnu salu, vēlāk vienkārši par Velnu salu (*Duiwelsholm* — lejasvācu val.). Sala jau 1640.g. pirmoreiz ar dambi savienota ar kreiso krastu, no kā var izsecināt, ka tai pāri vedis ceļš no pārceltuves uz Kurzemi. Šodien tā saplūdusi ar krastu un rūpnieciski apbūvēta.

Lielā Klīversala šodien ir vienkārši Klīversala, jo *Mazās* vairs nav. Lielo Klīversalu, kas šodien ir pussala, no Mūksalas atdala Kīleveina grāvis un dzelzceļš. Sala zināma no 13.gs., samērā blīvi apdzīvota tā bijusi jau 17.gs. Tai pāri vedis ceļš uz Jelgavu — kopš 18.gs. sākuma te ir arī *Tiltgals*, tāpat kā šodien. Dažus gadus te bijusi arī Jelgavas dzelzceļa galastacija. [136]

Burkānu salas, sauktas arī par Peldu salu, šodien vairs nav. 20.gs. sākumā tā saplūdusi ar Mazo Klīversalu (kuras arī vairs nav). Kādreiz uz tās bijušas jūrā aiznestās kaņepāju noliktavas, bet tagad uzcelts Preses nams.

Mazā Klīversala dabā vairs nebija atrodamā jau 19.gs. sākumā. Kopā ar Burkānu salu tā veido gandrīz 3 km garās Ķīpsalas dienvidu daļu. Zemo pārplūstošo salu savulaik centās paaugstināt, ierīkojot tās Daugavas pusē (kad vēl nebija CDE un FG dambju) vienu no oficiāli atļautajām balasta izbēšanas vietām — Balasta dambi. Kādreiz te dzīvojuši zvejnieki, ostas krāvēji un balzama rūpnīcas strādnieki. Šodien Ķīpsala, agrāk saukta arī par Žagaru salu, veidojas par elitāru rajonu.

1785.g. vai 1786.g. palos ledus, kārtējo reizi ceļu uz jūru meklēdams, pārāva salas savienojošo dambi starp Lielo Klīversalu un Burkānu salu.⁷⁶ Pastāv uzskats, ka šis posms vairs nav atjaunots un minētie gadi varētu būt jauna upes līča jeb baseina veidošanās sākums. Tam varētu piekrist, ja ne 1807.g. plāns, kurā šajā vietā parādīts vienlaidus dambis, gan visai šaurs un pēdējos palos

⁷⁵ Pārdaugava Rīgas administratīvajās robežās nav iekļauta ar vienu konkrētu normatīvo aktu, tādēļ vēsturnieku domas par šī notikuma gadu dalās. Vēlākais varētu būt 1787.g., kad Pārdaugava, līdzīgi pilsētas labā krasta daļai, tika sadalīta iecirkņos. [149]

⁷⁶ Dažādos avotos norādītie atšķirīgie gadi varētu arī nebūt pretrunā, jo ledus bojājumi varēja notikt divus un vairākus gadus pēc kārtas.

bojāts, [2902—1—74] tātad pēc 1785.—86.g. bojājumiem dambis vismaz provizoriski atjaunots.

1807.g. katastrofiskajos palos ledus pārrāva Augsto dambi un aiznesa līdzī daļu kaņepāju noliktavu. Galīgi dambis it kā sagrauts septiņus gadus vēlāk, 1814.g. pavasara palos.⁷⁷ J.Broce, šo notikumu laikabiedrs, raksta: *[noliktavas] uzcēla 1775.g. linu un kaņepāju izkrašanai no strūgām, kuras novada vispirms pa Lielo Daugavu līdz Podraga dambja atvērūmam (...) un tad ar lielām grūtībām uz augšu līdz noliktavām, kas visas celtas uz pāļiem un tāpēc stipri cieš ledus iešanas laikā. Tās gan jāaizsargā (...) Totlera [Tortlera] šķērsdambim; bet, tā kā pavasarī ledus spiediens tomēr atduras tieši pret dambi, tas bieži tiek pārrauts.* [24]

Šajos 1807.g. un 1814.g. palos radās un paplašinājās bojājums jeb pārrāvums arī kreisā krasta garendambī, aiz kura šajā vietā bija ūdens. Šis ne visai svarīgais notikums būtiski ietekmēja ostas tālāko vēsturi — līdzīgi sēklim jūrā aiz Fortkometas dambja⁷⁸. Ja to attiecina uz bojājumu dambī jeb sagrauto dambja daļu, tad šādu vietu Rīgas ostas hidrotehnisko būvju vēsturē ir ļoti daudz. (Arī Lielupes grīva veidojās pārrāvumā, gan ne dambja, bet kāpu joslas.) Taču šoreiz bojājuma apzīmējums drīz kļuva par vietvārdu, un to arī krievu valodā sāka rakstīt ar lielo burtu⁷⁹.

Ar vārdu *Pārrāvums* drīz apzīmēja gan pārtraukumu dambī, gan līci aiz tā. Šis baseins, kas bija savienots ar Daugavu gan tieši, gan netieši — caur Mazo Daugavu jeb šodienas Zundu, izrādījās ļoti izdevīga vieta ne tikai strūgu izkrašanai, bet arī citiem ar ūdeni saistītiem saimnieciskiem pasākumiem. Kad 1852.g. Rīgā atklāja upju tvaikonīšu satiksmi starp abiem krastiem, Pārrāvumā ierīkoja vienu, vēlāk pat divas pieturas. Viens kuģīšu maršruts veda cauri Zundam.

Liela nozīme Pārdaugavas attīstībā bija Jelgavas dzelzceļa atklāšanai 1868.g., kura gala staciju ierīkoja Lielajā Klīversalā blakus jaunajam ūdens baseinam. Gadu vēlāk, 1869.g., Pārrāvuma krastā dibināja kuģu un mašīnbūves rūpnīcu *Lange un Skuje*, kam vēlāk pievienojās vēl divi kuģu būves un remonta uzņēmumi: 1886.g. — Tila un Novikova rūpnīca, 1896.g. — E.Cepa darbnīca.⁸⁰ Te atradās arī Tuzova pirts (uz kuru vedis gājēju tilts pāri licim). Tagad šo trīs kādreizējo uzņēmumu teritorijās atrodas viena kuģu mehāniskā rūpnīca.

1884.g. Lielās Klīversalas stūrī Daugavas krastā atklāja stalto *Pētera Lielā jūrnieku namu*. (32.att.) Tā bija t.s. *bordiņmāja* — lēta apmešanās vieta uz laiku bez kuģa palikušajiem jūrniekiem. Vienlaicīgi te pajumti atrast varēja līdz 40 uz kuģi un darbu gaidošie vīri. Papildus vēl 14 vietas bija paredzētas slimiem, veciem un

⁷⁷ Skat. arī 2.3.3.

⁷⁸ Vāc. *der Durchbruch*, krieviski *прорыв*.

⁷⁹ Pirmais laikraksts latviešu valodā *Latviešu avīzes* sāka iznākt tikai 1822.g. Pagaidām nav izdevies atrast pirmo šīs vietas aprakstu šajā vai citā latviešu avīzē.

⁸⁰ Skat. 3.4.1.

darba nespējīgiem, kuri uzturēsies šeit pastāvīgi. Šāds jūrnieku nams Rīgā uzbūvēts pēc Rietumeiropas ostas pilsētu parauga. Lai iegūtu būvei nepieciešamos līdzekļus, Rīgas matrožu cehs uzlicis papildu nodevu saviem biedriem. Naudu ziedojuši arī pilsētas tirgotāji. Jūrnieku namu pārzināja RBK.

Ilustrācijai daži dati par nama īslaicīgajiem iemītniekiem. Viņu skaits bijis Joti svārstīgs: 1897.g. Rīgas bordiņmājā uzturējušies 113 jūrnieki, bet nākošajā gadā to skaits trīskāršojies un sasniedzis 368. Šajā 1898.g., kā jau sagaidāms, visvairāk bijis Krievijas pilsoņu — 257. Taču jūrnieku namā uzturējies arī 31 vācietis, 30 angļi, 24 skandināvi, 22 holandieši, kā arī pa vienam francūzim, austrietim, spānim un tālās Brazīlijas pārstāvim. Visvairāk iemītnieku bijis no novembra līdz martam. Viņu rīcībā bez ēdnīcas bijusi arī lasītava un ķeģļu zāle — *kegelbāns*.

Runājot par lasītavām un jūrnieku atpūtas vietām vispār, uz brīdi jāpārceļas Daugavas labajā krastā. 1901.g. tur L.Pils ielā 11 par britu naudu uzcēla grezno Angļu jūrnieku klubu, kas bija atvērts un pieejams arī visu citu tautību jūrniekiem. Domājot par Apvienotās Karalistes jūrniekiem, būvēta arī Anglikāņu baznīca Daugavmalā.

Taču atgriezīsimies Lielajā Kliversalā, Pētera Lielā jūrnieku namā 19.gs. nogalē. Uz šejieni pārcēlies arī *kuģu komandu līdzēja*⁸¹ kantoris, kurš līdz šim atradies ostā — Daugavmalā. Jūrnieku līdzēja atrašanās bordiņmājā nav nejaušība, jo šeit viņš bija vistuvāk darba meklētājiem. Bez tam viņš nodrošināja aizbraucēju norēķināšanos par pajumti un ēdienu. Jūrnieku namā nokļuvušajiem matrožiem bieži vairs nebija *ne graša* un nācās dzīvot uz parāda, ko tiem parasti arī atļāva. Saņemto kreditu dzēsa jūrnieka nākošā kuģa kapteinis, kurš to vēlāk ieturēja no viņa algas.

Jūrnieku nama ēkai bija trīs stāvi, neskaitot plašu pagrabstāvu un torni ar vaļēju platformu jumta vidū. Pret Daugavu, respektīvi, pret pilsētas krastmalu un Muitas dārzu pavērstajā fasādē bija iebūvēts alegoriskām figūrām rotāts liels pulkstenis. Kuģu hronometru pārbaudīšanai tornī uzstādīts signālaparāts — masts ar tajā paceļamu bumbu, kura krita pulksten vienos dienā pēc Pulkovas meridiāna laika.⁸² Par laika signāla precizitāti rūpējās Rīgas Politehniskā institūta (tagad LU) observatorija.

Pie Jūrnieku nama bija arī masts vētras signālu pacelšanai. (Rīgas ostā tolaik tādi bija divi. Otrs masts bija uzstādīts pie Bulļupes ietekas Daugavā.) [204]

Uz Pētera Lielā jūrnieku namu pārcēlās arī 1844.g. izveidotā Rīgas Biržas komitejas jūrskola, vēlākā Rīgas, pēc tam — Krišjāņa Valdemāra jūrskola.

⁸¹ Vāciski *Seevolksverheurer*, krieviski *наниматель корабельного экипажа*. Šis rātes ieceltais ierēdnis reizē bija matrožu ceha eltermanis, kurš agrāk noteica arī Plosta tilta atvēršanas laiku kuģu caurlaišanai. [136] 1897.g. šo amatu likvidēja, bet pienākumus attiecībā uz kuģu komandu līgšanu uzdeva vateršautam. [204]

⁸² Pulkovas (pie Pēterburgas) astronomiskās observatorijas meridiāna laiks atšķiras no Griničas laika par 2 stundām, 1 minūti un 18,6 sekundēm. [83] Šāda laika lietošana uzskatāma par anahronismu, jo pēc 1884.g. Vašingtonas konferences notika pāreja uz Griničas meridiāna laiku un no tā atvasināto vietējo joslu laiku.

Pētera Lielā jūrnieku namu uzspīdzināja 1944.g. 13.oktobra agrā rīta stundā, drīzāk vēl naktī. Toreiz gan tas bija vairāk pazīstams kā Krišjāņa Valdemāra jūrskola. Tagad uz drupām Ķīpsalas stūrī sakuplojuši krūmi un koki; uz šejieni atnāk tikai makšķernieki.

Jūrnieku namu uzbūvēja Daugavas krastā, taču jau pēc pāris gadiem tas atrodās aiz 1887.g. pabeigtā AB dambja. Līdz 1895.g. dambis vēl bija zems un netika izmantots kā kuģu kravas operāciju vieta. Pēc pārbūves pie dambja pietāja Rīgas tvaikoņu sabiedrības, kā arī Krievu Austrumāzijas sabiedrības kuģi. Līcī aiz AB dambja veidojās no ledus iešanas pasargāta laba ziemošanas vieta Rīgas peldošajiem tiltiem, vispirms Plosta tiltam, bet no 1896.g. — Pontonu tiltam. Daugavas regulēšanas, resp., sašaurināšanas, darbu gaitā jau gadu pirms AB dambja pabeidza citu garendambi — CDE. Tā augšējā, leņķī pret straumi izbūvētā daļa (tagad zem Valdemāra tilta gala uzbērums) sašaurināja iebrauktuvi Pārrāvumā. 1891.g. pabeidza arī garendambi FG un līdz ar to četras no sešām sākumā minētajām salām papildus bija norobežotas no Daugavas ar dambju rindu un noskalošana tām vairs nedraudēja. Bieķēnsala un Mūksala šajā laikā jau bija saplūdušas ar krastu.

No 1904.g. sākās Pārrāvuma paplašināšana, padziļināšana un izbūve. Šķiet, ka tika remontēts arī jau kopš 18.gs. beigām pastāvošais Raņķa dambis, kurš būvēts kā paaugstinājums ceļam uz Daugavgrīvu, bet vēlāk izmantots arī kā krasta nostiprinājums gar Mazās Daugavas, vēlākā līča malu. Baseinu padziļināja līdz 18 pēdām (5,4 m), izceltās smiltis uzbēra Burkānu salas un M.Klīversalas paaugstināšanai. Ne gluži pareizi bijis nosaukt par Balasta dambi ielu, kas ved no Raņķa dambja starp Preses namu un kādreizējo Upju staciju zem Valdemāra tilta (faktiski uz pēdējo Pontonu tilta vietu). Balasta dambis šeit nekad nav bijis, vēl 1905.g. šeit bija Burkānu jeb Peldu salas neapbūvēts krasts, uz kura projektēja uzbērumsu ceļam. 1909.—11.g. uz šī ceļa trases Āzenē jeb Zunda augšgalā ierīkoja slūžas palu straumes aizturēšanai un tiltu. (Agrāk aptuveni slūžu vietā bijusi maza saliņa, uz kuras atradies airētāju klubs.) Tilts pāri Zundam rekonstruēts 1999.g., slūžas mūsdienu mērenajiem paliem ir liekas.

19.gs. pašās beigās šeit uzbūvēta arī 1878.g. dibinātā Rīgas jahtkluba ēka, kas saglabājusies līdz mūsu dienām. Rīgas jahtkluba biedriem piederošās jahtas pie kluba gan parasti nestāvēja, tās noenkuroja līcī aiz CDE dambja kopā ar Vidzemes jahtkluba laivām. Šāda neērtība acīmredzot bijusi jāpacies tādēļ, ka Pārrāvuma krasts no Āzenes līdz jahtkluba ēkai ticis intensīvi izmantots kuģu kravas operācijām.

20.gs. sākumā Pārrāvumu aizvien biežāk sauca par Āgenskalna līci. Ar šādu nosaukumu vēsturiskais ūdens laukumiņš iezīmēts arī mūsdienu Rīgas plānā.

Daugavas kreisā krasta kādreizējo salu ielu nosaukumi cieši saistīti ar ostas vēsturi. Valguma ielas vietā Klīversalā bijusi Daugavas atteka, pār kuru vedis Elefantu tilts. Tiltu aiznesa ledus, bet atteka gadu gaitā pārvērtās grāvī. Kad to aizbēra, radušos ielu nosauca par Grāvju ielu. Vai nu kuģu un strūgu piestātņu,

vai jūrnieku nama tuvums vainīgs, bet iela iemantoja ne visai labu slavu, jo tajā atradās daudzi jo daudzi *izklaides* uzņēmumi. Tie pastāvēja vēl pēc 1.pasaules kara⁸³, un, droši vien, arī vēlāk. Mūsdienās šeit ir necilā Valguma iela. [149]

2.4.8. Divdesmito gadsimtu sākot

Gadsimtam sākoties, Rīgas ostā jau bija plaši baseini, apmierinošs piestātņu līnijas garums, samērā attīstīta infrastruktūra un augsts mehanizācijas līmenis. Ostas galveno sastāvdaļu — pilsētas krastmalas, Muitas dārza un Andrejsalas piestātņu kopējais garums bija 3 km, dziļums pie tām gandrīz visur 20—24 pēdas (6—7,2 m robežās). Pie šīm vertikāli izbūvētajām piestātnēm kuģi varēja pietauvoties tieši un izdot vai uzņemt kravu bez garu laipu un liellaivu (*plaškoutu*) palīdzības.

Bez šiem galvenajiem iecirkņiem bija izbūvētas arī divas priekšostas — Jaunmīlgrāvis ar 1,4 km garo piestātņi un Ostasdambja baseins Daugavgrīvā, kura piestātnes dambja abās pusēs bija gandrīz tikpat garas. Abus iecirkņus ar pilsētu savienoja dzelzceļa līnijas.

Kravas operāciju veikšanai kuģi piestāja arī daudzās citās vietās, tai skaitā krastmalā pie Sarkanajiem spīķeriem — agrākajā Lastādijā. Biežākie viesi tagad tur bija nelielie kabotāžas burinieki, tautā saukti par *malkas jāņiem*, kas atveda pilsētniekiem malku un sienu. Lielie tālbraucēji kuģi uz šejieni parasti nenāca, jo tiem neatmaksājās gaidīt uz izbraukšanu cauri abiem tiltiem — Pontonu un Dzelzs jeb dzelzceļa. No augšteces kravu atveda nelielas plakandibena buru laivas, t.s. dolnīcas. Kādreiz tik pierasto strūgu ierašanās nu jau bija vesels notikums, jo tās pienāca aizvien retāk. Agrākās strūgu kravas ātrāk un drošāk bija vest pa dzelzceļu. Arī dārgos kokmateriālus vairs neatmaksājās tērēt tādu kuģu būvei, kurus varēja izmantot tikai vienam braucienam.

Pie 1896.g. atklātā Pontonu tilta atšķirībā no tā priekšteča Plosta tilta kravas operācijas vairs nenotika. Pie peldošā tilta bija tikai upju tvaikonīšu pietura un peldētava. Peldētavas Rīgā strauji nāca modē. Lai nodrošinātu tajās kārtību un tikumību, tika norīkoti papildu policisti jeb *gorodovoji*.

Daugavmalas tirgus joprojām pastāvēja, taču gar to vairs nebrauca vilcieni. Sliedes, kas Rīgas staciju garām Vecpilsētai savienoja ar Muitas dārzu, bija noņemtas. Uz muitas krastmalu kravas veda no Andrejsalas puses. Pie pils Svētā Gara torņa un arī citur krastmalā bija redzamas akmeņogļu kaudzes. Nelielu un lielāku kurināmā noliktavu ostā bija daudz, jo katra tvaikoņu rēdereja centās ierīkot savu. Akmeņogļu dūmus vēl ilgi uzskatīja par progresa pazīmi.

Daudz kuģu piestātņu bija arī Daugavas kreisajā krastā, sevišķi pilsētas robežās — Mūksalas krastmalā, pie AB dambja, Āgenskalna līcī, aiz CDE un FG

⁸³ Valguma ielas dzīve daļēji attēlota Riharda Valdesa romānā *Devītais vilnis*. R., 1993.

dambjiem, arī Zundā un pie Cementfabrikas. Izņemot nelielu posmu AB dambja ārpusē, kur divas tvaikoņu sabiedrības uzbūvējušas vertikālu pāju sienu, pārējās Pārdaugavas pieturās bija slīpie dambji, pie kuriem kuģi nevarēja piestāt cieši blakus un kravas operācijām — arī lai tikai nokāptu malā — bija vajadzīgas laipas, plosti vai liellaivas. Tomēr šīs ne visai ērtās un dziļās kreisā krasta piestātnes bija ļoti nepieciešamas, jo Pārdaugava vērtās par rūpniecības rajonu, kas atspieda atpūtas un vasarnīcu vietas tālāk no Daugavas.

Rīga joprojām bija Krievijas lielākā koku eksporta osta. (Rīgas tirgotāji gan apgalvoja, ka no šejienes izved gandrīz tikai mazvērtīgas koku šķirnes, un sūdzējās par nepamatoti augstām izvedmuitām.) Koku dārzi, zāģētavas un iekraušanas vietas 20.gs. sākumā bija skaitāmas desmitos. Daudzi burinieki un arī tvaikoņi vēl uzņēma koku kravas Vecmīlgrāvi *zem kalna* jeb pie stāvās kāpas. Neskatoties uz kokzāģētavām, *Ziemeļblāzmu* un Mangaļu jūrskolu, vecmīlgrāvieši joprojām dzīvoja savu īpatnējo savrupnieku dzīvi, jo bija tikpat kā atgriezti no apkārtnes. Tiltu pār Mīlgrāvi uzbūvēja tikai 1933.g.

Neskatoties uz sasniegto, lielās impērijas vajadzībām Rīgas ostas caurlaidība tomēr bija par mazu. Lai ostu paplašinātu, padziļinātu un modernizētu, tika strādāts vairākos virzienos, tai skaitā paredzot Andrejsalas piestātņu pārbūvi. (Sala diemžēl jau bija pārblīvēta ar dažādiem objektiem, un to nācās paplašināt uz Daugavas rēķina.) Nozīmīgākais no plānotajiem pasākumiem bija jauna ostas iecirkņa būve. Tā ir šodienas Eksportosta, projektējot un būvējot saukta par Dzelzceļa ostu.

Lēmums par Dzelzceļa ostas būvi tika pieņemts 1900.g. Tai izvēlētā vieta leļpus Andrejsalai vēsturiski ievērojama ar to, ka 1701.g. jūlijā Kārlis XII no šejienes pārcēlās uz Daugavas kreiso krastu, lai sakautu sakšus Spilves kaujā. Šo pašu vietu 1795.g. attēlojis J.Broce. Šis *dzirnavas atrodas leļpus Rīgas, pie Katrīnas dambja, blakus Hermeliņa muižai (..) vietā (..) kuru sauca par Melleru muižiņu. Ledus gandrīz ik gadus izrauļ šeit krastu, tāpēc šī vieta kļuvusi daudz šaurāka un ar laiku varbūt pat izzudis. Dzirnavas vēl pirms nedaudz gadiem bija tur, kur šeit aiz kokiem stāv kuģis, bet, tā kā ledus draudēja aizraut dzirnavas, tās bija jāpārceļ tuvāk dambim, un tagad to vecā vieta ir tik dziļa, ka tur var piestāt kuģi.* [24] (11.att.) Vēlāk gan dziļā vieta pie Mellermuižas, pateicoties Daugavas nepastāvīgajam raksturam, esot aizsērējusi.

Nākamā ostas baseina vietu, protams, nenoteica vēsturiskas reminiscences, bet gan gluži praktiski apsvērumi. Viens no galvenajiem argumentiem tieši šīs vietas izvēlē bija Rīgas dzelzceļa mezglā jaunā Preču stacija, kuru nodeva ekspluatācijā 1903.gadā. Staciju uzbūvēja klajā vietā, pilsētas ganībās, tātad pavisam tuvu Daugavai. Tās ērta savienošana ar ostu solija ievērojamas priekšrocības. Tā kā Andrejsalas iespējas paplašināties bija gandrīz izsmeltas, nācās meklēt jaunus ar dzelzceļu viegli savienojamus krasta iecirkņus. Ostai draudēja noliktavu trūkums, un projektētājiem bija ne tikai jāveido pietiekoši gara dziļūdens piestātņu fronte, bet arī jāparedz ātra lielu noliktavu būve. Tam bija savi iemesli.

Gadsimta sākumā tika sākta Rīgas centrālās stacijas pārbūve, kas noslēdzās ar jaunā dzelzceļa tilta nodošanu ekspluatācijā 1914.g. aprīlī, trīs mēnešus pirms pasaules kara sākuma. Pārbūves gaitā sliežu ceļi tika pacelti šodienas līmenī, bet dzelzceļu šķērsojošās ielas izvadītas zem tiem pa viaduktiem. Bez daudzajām priekšrocībām modernizētajam dzelzceļam bija vismaz viens trūkums: nācās likvidēt sliežu pievadus Sarkanajiem spīķeriem, jo tie tagad būtu jāveido nepieļaujami stāvi. Līdz ar to noliktavas ar 7—8 milj. pudu tilpumu kļuva ostai praktiski neizmantojamas, jo smagie važoņi vairs nespēja lielos kravu apjomus pārvadāt. Dzelzceļa ostas noliktavas bija jābūvē kā Sarkano spīķeru aizvietotājas.

1901.—1902.g. tika uzceltas hidrotehniskās būves Nr.12—15 (sk. 3. pielikumu) ap 1400 m kopgarumā. Nozīmīgākā bija aptuveni vienu kilometru garā vertikālās piestātnes akmens siena, pie kuras bagarējot izveidoja 25 pēdu (6,3 m) dziļumu. Šī piestātne izmaksāja 1,3 milj. rubļu, ko sedza valsts. [202]

G.Veismana būvētais Kaķasēkļa dambis, kura vietu šodien norāda tāda paša nosaukuma iela, bija patālu no ūdens. Vēl 20.gs. pirmajā pusē tam blakus bijis Mellermuižas grāvis, atlieka no kādreiz šeit plūdušās Daugavas. Tas aizbērts jau padomju gados, palicis tikai Piļumuižas baseins.⁸⁴

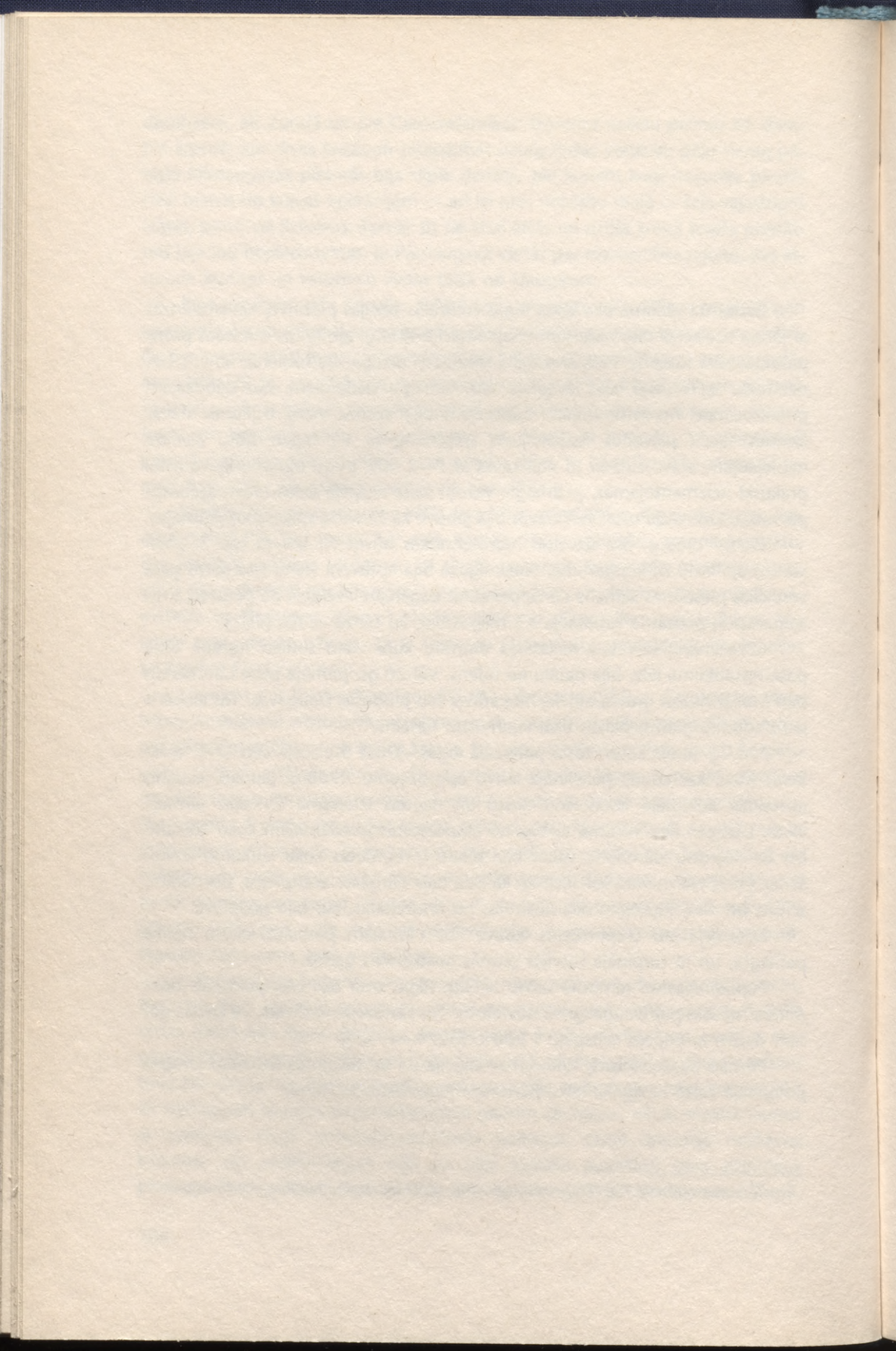
1907.g. jūnijā Eksportostā pabeidza Rīgas—Orlas dzelzceļa četrstāvu noliktavas būvi, kas strauji palielināja kravu apgrozījumu. 1908.g. jaunais iecirknis apsteidza līdzšinējo līderi Andrejostu un naudas izteiksmē izvirzījās pirmajā vietā. Diezgan liela nozīme te bija no Eksportostas izvedamajām koku kravām. Lai šo eksportu stimulētu, valsts bija sākusi izīrēt vietas koku laukumu ierīkošanai. [195] No minētā var secināt, ka liela daļa dārgāko izvedpreču, piemēram, sviests un olas, joprojām tika nosūtītas no Andrejsalas, kur bija saldētava.

Dzelzceļa jeb Eksportostas izbūve līdz Pirmajam pasaules karam netika pabeigta, un to turpināja Latvijas pirmās neatkarības gados.

Paplašinājās arī remonta bāze. 1913.g. Rīgas ostā bija otrs peldošais doks *Anton*, mazāks par Daugavgrīvā novietoto. Tas sastāvēja no divām 70 pēdas garām daļām ar kopējo celtspēju 1 500 t. [5274—1—29]

Pirmais pasaules karš, Krievijas revolūcija un tai sekojošās izmaiņas Eiropas politiskajā kartē uz ilgāku laiku pārtrauca Rīgas ostas attīstību.

⁸⁴ Mellermuiža un Piļu (Pila) muiža nav viena un tā pati vieta, muižiņas atradušās blakus.



3.DAĻA
IMPĒRIJAS
LIELĀKĀ
OSTA



LIBRARY
IMPERIAL
MUSEUM
LONDON

1. nodaļa

OSTAS PĀRVALDE UN KUĢOŠANAS DROŠĪBA

Ostas — dabiski vaj arī mākslīgi ierikoti puslīdz slēgti ūdeņi, kuros kuģi nevien atrod patvērumu no vētras un viļņiem, bet arī iespējams viņus uzbūvēt, ielaist ūdenī, pielādēt, izlādēt un vajadzības gadījumā arī izlabot. Galvenās hidrografiskās prasības no šādiem ūdeņiem jeb ostām ir sekošas: 1) droša un ērta iebraukšana viņās no vaļējas jūras, 2) pietiekošs ūdens dziļums priekš kuģiem, kuriem šeit parasti jāiebrauc, un 3) arvien mierīgs, no vēja un jūras viļņiem aizsargāts ūdens limenis. Bez tam pie katras krietnas ostas vajadzībām jāpieskaita arī reida, jeb plašāka, arī no vēja un jūras viļņiem puslīdz aizsargāta vieta ostas tuvumā pašā jūrā vaj arī kādas upes grīvā ar enkuru izmešanai noderīgu ūdens dibenu; viņā kuģi iepriekš izmet enkuru un gaida nu izdevīgo brīdi, kad viņiem atļaus iebraukt pašā ostā. [75]

3.1.1. Ostas pārvalde

Līdz 1877.g. Rīgas ostas darbību pārzināja rāte, kura bija uzņēmusies pilsētas un tās daļu pārvaldi un finanšu kontroli, kā arī likumdošanas un tiesas funkcijas. Rāte, kas laika gaitā no vēlēta pašvaldības orgāna bija izveidojusies par pilsētas valdošo šķiru vai slāni (jaunus locekļus jau sen vairs nevēlēja, bet kooptēja), izdeva rīkojumus un noteikumus, kontrolēja to izpildi, kā arī pārkāpējus sauca pie atbildības un sodīja. Rātes vēsturiski iegūtās vai piesavinātās pilnvaras realizēja landfogta tiesa, kamertiesā (*ķemerejas* tiesa) vai atsevišķu pienākumu pildīšanai pilnvaroti rātskungi. Tā, piemēram, divi no viņiem pārzināja ostas dambjus un krasta nostiprinājumus, bet citi divi — balasta izkrašanu. Kārtību uz ūdens nodrošināja t.s. upes policija, būtībā sabiedriska organizācija; pārkāpumus ostas teritorijā uz sauszemes novērsa vispārējā pilsētas policija. Kopīgi ar RBK rāte pārvaldīja arī gadsimta pirmajā pusē izveidoto ostas un tirdzniecības nodevu iekasēšanas kantori. Lai gan daļa šī kantora ienākumu tika pārskaitīta valsts kasē, valsts to principā nekontrolēja. Šāda iecietība no valsts institūciju puses bija izskaidrojama ar pilsētas pašpārvaldes, kā arī sabiedrisko organizāciju lielo lomu ostas izbūvē un attīstībā. Valsts šos pasākumus finansēja tikai daļēji, ievērojamus hidrotehnisko un bagarēšanas darbu apjomus veica RBK par pašas piesaistītiem līdzekļiem. Gatavo būvju ekspluatāciju uzņēmās pilsēta. Līdz ar to var sacīt, ka vietējās struktūras iekasēja

lielāko daļu ostas ienākumu, taču pašas — gan ievērojot dažus impērijas iestāžu noteikumus — arī izlietoja šos līdzekļus ostas attīstībai un uzturēšanai.

Tomēr Rīgas ostas (domājams, arī citu Krievijas lielāko ostu) pārvaldē 18.—19.gs. konstatējama zināma divvaldība. Rīgā darbojās militāri ostas kapteiņi jeb komandieri, kuri nebija pakļauti pilsētas rātei. 1815.g. ostas *virskomandieris* (*Ober-Commandeur*) bija viceadmirālis Šešukovs. [140] 1825.g. ostas kapteiņa posteni ieņēma viceadmirālis Halls, bet 1834.—48.g., iespējams, arī ilgāk, — 1.ranga kapteinis, vēlāk ģenerālmajors Aleksejs Severikovs. [137] Severikovs dēvēts arī par Rīgas ostas komandieri (*Port-Commandeur*). [749—1/2—203] Šo ostas kapteiņu jeb komandieru tiesības un pakļautība prasa detalizētākus pētījumus, taču var puslīdz droši apgalvot, ka viņiem dažos jautājumos bijuši padoti loči [137], kas jāvis tiem kontrolēt fārvateru dziļumus un navigācijas zīmes. Acīmredzot šie ostas kapteiņi jeb komandieri pārstāvējuši valsts militārās intereses.

Jau 1870.g. bija pieņemts jauns, diezgan demokrātisks Krievijas pilsētu likums, kas paredzēja samērā plašu pilsētas sabiedrības slāņu piedalīšanos jaunu pašvaldības orgānu — pilsētas domes un valdes — vēlēšanās. Likums bija spēkā visā impērijā, taču Rīgas rātskungi, kuriem galvaspilsētas Pēterburgas varas koridoros bija daudz ietekmīgu draugu, panāca, ka tā piemērošana Rīgai tika novilcināta. Tomēr 1878.g., izpildot imperatora Aleksandra II gribu, Rīgā notika pilsētas domes vēlēšanas. Tajās piedalīties varēja visi 25 gadu vecumu sasniegušie vīriešu dzimuma Rīgas pilsoņi, kas maksāja komunālos nodokļus, — rūpnieki, tirgotāji, amatnieki un namīpašnieki. Dižciltība vairs netika ņemta vērā, izšķirošais bija īpašuma vai ienākumu cenzs.

Pirmā *sasaukuma* 72 domnieku vidū bijuši arī divi latviskas cilmes vīri: N. Pļavnieks un A. Štraus, enkurnieku eltermanis un vēlākais rūpnīcas dibinātājs Zaķusalā.

Domes izpildorgāns bija pilsētas valde, kuru vadīja gubernatora apstiprināts pilsētas galva. Par to ievēlēja līdzšinējo rātes vicesindikū jeb vienu no vadošā birģermeistara vietniekiem juristu Robertu Bingneru. Viņš šajā amatā būtu divus pilnvaru termiņus jeb 8 gadus, ja 1885.g. nebūtu ar Visaugstāko pavēli atcelts kā krievu valodas nepratējs. No 1887.g. Rīgas pilsētas galva bija *Dr.jur.* Augusts Etingers, arī Tērbatas universitātes absolvents, taču labāks krievu valodas pratējs.

Rātei izdevās saglabāt savā jurisdikcijā tiesvedību un vēl citas, mazāk svarīgas funkcijas. Domājams, ka rātskungi no vēstures atcerējās Katrīnas II iedibināto vietniecības kārtību un rātes padzišanu pirms nepilna gadsimta, kas turpinājās tikai 12 gadus un beidzās ar pilnīgu viņu priekšteču pilnvaru atjaunošanu. Pilsētas vācu laikraksti kā vienmēr bija pārmēru lojāli krievu ērglim, taču netieši nostājās vecās labās rātes pusē. [142] Lai gan rātes pilnvaras ar katru gadu gāja mazumā, tā turpināja savas nostalgiskās apspriedes vēsturiskajā rātsnamā (pilsētas valde atradās L.Ķēniņu ielā 5) vēl vairāk nekā desmit gadus. Tās pēdējā sēde ilggadējā rātes priekšsēdētāja jeb vadošā birģermeistara Eduarda Holandera vadībā notika 1889.g. 27.novembrī. Pilsētas valde uz

Rātsnamu nepārcēlās, tajā ierīkoja telpas pilsētas bibliotēkai u.c. vajadzībām.

1890.g. par pilsētas galvu ievēlēja Ludvigu Kerkoviusu, kurš atšķirībā no iepriekšējiem šī amata izpildītājiem esot mācējis labi saprasties ar augstākajiem krievu ierēdņiem un daudz paveicis pilsētas attīstības labā. 1901.g. L.Kerkoviuss veselības dēļ posteni atstāja un viņa vietā nāca Džordžs Ārmitsteds, kurš ļoti veiksmīgi vadīja pilsētas saimniecību līdz pat 1912.g.

1886.g. pilsētas tirdzniecības pārvaldei tika pakļautas trīs ostai, respektīvi, kuģniecībai un tirdzniecībai, ļoti svarīgas amatpersonas, kuras līdz šim bija iecēlušas, nozvērējusi un kontrolējusi rāte. Tie ir dispašieris, vateršauts un kuģu komandu līdzējs.⁸⁵ Pie šīs pašas tirdzniecības pārvaldes izveidoja 7.inspekciju (līdz tam pastāvēja tikai sešas inspekcijas) — loču un enkurnieku inspekciju. To vadīja tirgotājs Rūdolf Kerkoviuss⁸⁶, kuru gan drīz ievēlēja par RBK priekšsēdētāju. Inspekcijas vadošie darbinieki bija loču komandieris Vilhelms Šimans, loču eltermanis jeb vecākais Kārlis Legzdiņš un jau pieminētais enkurnieku eltermanis Aleksandrs Štraus. Inspekciju tomēr drīz likvidēja.

Pie Rīgas pilsētas tirdzniecības pārvaldes (vēlāk to pārdēvēja par tirdzniecības un rūpniecības pārvaldi⁸⁷) izveidoja arī kuģu novērtēšanas nodaļu vai pastāvīgu komisiju⁸⁸. Tās sastāvā bija visdažādāko ar kuģniecību un kuģubūvi saistīto nozaru pārstāvji, tai skaitā speciālisti bloku un trīšu izgatavošanā, tauvu vīšanā, kā arī buru un kompasu novērtēšanā.

Kuģubūves speciālists bija Augusts Ferle, kuģu būvētavas īpašnieks Vecmīlgrāvī un latviešu būvmeistaru apmācītājs koka burinieku būvē. Enkuru kalējs, respektīvi, to kvalitātes pārbaudītājs, bija Džons Skuje, rūpnīcas īpašnieks Klīversalā. Arī viņa līdzdalībnieks šī uzņēmuma dibināšanā A.Lange bija vērtēšanas komisijas sastāvā, viņš pārzināja kuģu mašīnas. Kā mašīnu inženieris minēts Džons Makintošs, kuģu remonta rūpnīcas īpašnieks Daugavgrīvā.

Nodaļas sastāvā bija arī tālbraucēji kapteiņi, no kuriem kā pirmais minēts Somijas zviedrs Kārlis Mailunds, latviešu jūrniecībai veltīto rakstu čaklā autora Anša Bandreviča atbalstītājs un Krišjāņa Valdemāra draugs. K.Mailunds bija arī kuģu klasifikācijas sabiedrības *Bureau Veritas* eksperts Rīgā. Pēc Mailunda nāves viņa vietu ieņēma Johans Grells, pazīstams kā neveiksmīgās kuģniecības sabiedrības *Kurzeme* direktors visā tās pastāvēšanas laikā. [85, 142]

Pastāvošo noteikumu ievērošanu kontrolēja un dažu ostas dienestu darbību vadīja 1887.g. dibinātā Rīgas ostas izbūves pārvalde, kas bija pakļauta Satiksmes ceļu ministrijai un kuras kompetence neaprobežojās ar būvniecību.

⁸⁵ Dispašieris (angl. *average adjuster*) — jūras pārvadājumu rezultātā radušos zaudējumu noteicējs un sadalītājs. Vateršauts — notārs, kas apstiprināja kuģa ruļļus jeb komandas sarakstus; Rīgā šis amats pastāvēja no 1816.g. Kuģu komandu līdzējs — starpnieks, kas palīdzēja kapteinim nokomplektēt apkalpi. 1897.g. šo amatu Rīgā likvidēja.

⁸⁶ Viņa iespējamo radniecību ar pilsētas galvu L.Kerkoviusu nav atklājuši pat baltvācu ģenealoģijas pētnieki. [38]

⁸⁷ Vāc. *Handelsamt un Handels- und Gewerbeamt*.

⁸⁸ Vāc. *Schiffstaxatore*. Šo vērtētāju pienākumi un tiesības prasa rūpīgākus pētījumus.

1888.g. septembrī upes policijas pienākumus uz laiku uzdeva pilsētas policijai. Impērijā gatavoja virkni jaunu likumu un noteikumu saistībā ar kuģniecību un ostu darbību, tai skaitā loču dienestu. Notika strīdi augstākajā līmenī par dažādu resoru kompetences sfērām. 1892.g. Rīgas loči uz laiku tika pakļauti ostas izbūves darbu priekšniekam.

Lielas pārmaiņas nesa 1893.g. Vasarā uz Rīgas ostu oficiāli attiecināja jau agrāk pieņemto impērijas likumu par tirdzniecības kuģniecības administratīvo pārraudzību un nodibināja ostas pārvaldi. Tā bija pakļauta lekšlietu ministrijai. Līdz ar to pilsētas pašvaldība zaudēja tiesības izdot ostai saistošus noteikumus un kļuva par padomdevēju iestādi.

Saskaņā ar likumdošanu Rīgas ostas pārvalde sastāvēja no ostas pastāvīgās komisijas⁸⁹ (*присутствие*) un ostas policijas.

Pastāvīgā komisija nodarbojās ar stratēģiskiem jautājumiem — tā pieņēma visus ar ostas darbību saistītos būtiskākos lēmumus. Par tās priekšsēdētāju pēc nolikuma varēja būt tikai Vidzemes gubernators. Komisijas sastāvā ietilpa ostas kapteinis, ostas izbūves darbu vadītājs, respektīvi, priekšnieks, vietējās muitas pārvaldnieks, apgabaltiesas prokurors, Rīgas—Daugavpils dzelzceļa pārvaldnieks, Rīgas pilsētas galva, RBK priekšsēdētājs, vietējās tirdzniecības un manufaktūru komitejas priekšsēdētājs, divi tirgotāju pārstāvji, kuriem bija jābūt Krievijas pavalstniekiem.

Ostas policija sastāvēja no ostas kapteiņa, tā palīgiem, ostas tehniķiem un zemākajiem ierēdņiem (*нижние чины*). [108—1—26]

Ostas kapteini iecēla lekšlietu ministrija pēc pilsētas galvas vai gubernatora ierosinājuma. Šo posteni varēja ieņemt tikai Krievijas kara flotes virsnieki — no aktīvā dienesta, rezerves vai atvaļinātie. Par pirmo — jaunajā *civilajā* šī vārda izpratnē — Rīgas ostas kapteini apstiprināja atvaļināto kontradmirāli Matveju Gerardi, kurš šo posteni ieņēma līdz 1902.g. Viņa kantoris atradās Rīgas pilī.

Jaunās ostas pārvaldes uzturēšanas izdevumi bija aprēķināti 25 000 rubļu gadā, sedzot tos no RBK rīcībā esošās naudas. Starp citu, Rīgas ostas pārvaldes štatu saraksta un izmaksu noteikšanā par paraugu bija ņemts nedaudz agrāk apstiprinātais Odesas ostas nolikums.

Jaunā ostas pārvalde kopš dibināšanas brīža bija lekšlietu ministrijas pakļautībā. Iespējams, tas nav bijis labākais risinājums, tādēļ optimālā varianta meklēšana turpinājās. 1898.g. janvārī pie Finanšu ministrijas izveidoja sevišķu tirdzniecības kuģniecības nodaļu, kā arī kuģniecības un ostu padomi.

1901.g. maijā tika veiktas būtiskas pārmaiņas ostas pārvaldē. Tā pārgāja Finanšu ministrijas pakļautībā un tika reorganizēta. Izveidoja jaunu — ostas priekšnieka — amatu ar visai plašām pilnvarām, kas nozīmēja līdzšinējā ostas kapteiņa posteņa likvidēšanu. 1902.—08.g. Rīgas ostas priekšnieks bija kņazs Sergejs Uhtomskojs, tad viņš pārņēma līdzīgu amatu klimata ziņā daudz piemī-

⁸⁹ Krievu *присутствие* — burtiski *klātbūtne* vai *piedalīšanās* — pēc būtības var nozīmēt jebkuru valsts iestādi. [186] Latviski tā tulkota dažādi. Autora piedāvātā pastāvīgā komisija ir viens no iespējamiem variantiem.

līgākajā Batumi ostā. Viņa vietā stājās Mihails fon der Veide, kurš līdz tam bijis ostas priekšnieks Rostovā pie Donas. [5274—1—43]

Ostas priekšnieka amats pastāvēja līdz impērijas sabrukumam, tāpat kā līdz impērijas varas beigām saglabājās ostas lietu pastāvīgā komisija, kuras priekšsēdētājs bija ostas priekšnieks. Taču ostas pakļautība dažādu ministriju reorganizācijas un kompetences cīņu rezultātā 20.gs. sākumā mainījās vairākkārt. No 1902.g. novembra tā bija pakļauta Finanšu ministrijas Kuģniecības un ostu galvenajai pārvaldei, kuru 1905.g. 27.oktobrī iekļāva jaunizveidotajā Tirdzniecības un rūpniecības ministrijā. [209]

Jāatzīmē, ka apzīmējums *tirdzniecības attiecībā* uz ostu tiek lietots ne visai konsekventi pat dažādos normatīvos dokumentos. Vairākumā gadījumu lietots nosaukums *Rīgas osta*, nevis *Rīgas tirdzniecības osta*.

3.1.2. Rīgas ostas Loču amats

Kuģu kustība senās Daugavas lejteces sažuburotajā un mainīgajā gultnē bez ločiem nebija iespējama. Pirmo reizi šādi vietējo kuģošanas apstākļu pazinēji rakstos minēti jau 1221.g., kad rīdzinieki atteikušies dot kuģu ceļa rādītāju sev netīkamā Dānijas karaļa sūtņa buriniekiem. [59]

Tajos senajos laikos loču pienākumus brīvprātīgi vai piespiesti uzņēmušies Daugavas grīvas zvejnieki. Viņi arī veica vairāk vai mazāk regulārus dziļuma mērījumus pēc pavasara paliem. Bīstamākās vietas un kuģu ceļa pagriezienus zvejnieki, respektīvi, loči, iezīmēja ar stoderēm — upē noenkurotām kārtīm ar zaru slotiņām vai citām atšķirības zīmēm galā. Iespējams, ka līdz 16.gs. vai pat ilgāk viņu izliktās stoderes bija izmantojamas tikai pašu vajadzībām, jo starptautiski atzītas un vienotas navigācijas zīmju sistēmas kuģu ceļa apzīmēšanai vēl nebija un svešo burinieku vadītājiem vietējās zīmes nebija saprotamas. Tāpat iespējams, ka Hanzas pilsētas Rīgas rāte lika saviem ločiem uzstādīt un lietot tādas pašas stoderes, kādas tika izmantotas Hanzas pilsētās Brēmenē un Lībekā.

Atceroties, ka Rīgā un Daugavas grīvā dažkārt valdīja savā starpā naidīgi karaļi, vietējo loču stāvoklis nebūs bijis apskaužams. Dzīvību varēja zaudēt, gan atsakoties kuģi locēt, gan izdarot to pēc labākās sirdsapziņas.

Līdz 17.gs. sākumam nav ziņu par kādām loču brālībām vai apvienībām. Iespējams, ka šajā laikā kuģus Daugavas lejtecē apkalpojuši privāti loči, kuru darbību regulēja ieraduma tiesības jeb tradīcijas, kā arī rātes un valdnieku norādījumi. Tā 1602.g. landfogtija un Daugavgrīvas cietokšņa poļu komandants atļauj grupai Daugavgrīvas loču nodarboties ar locēšanu. [673—1—102]

Pirmās formālās Rīgas loču apvienības dibināšanas gads nav zināms. Droši ir vien tas, ka 1621.g., kad pilsētu atstāja pēdējie poļu karavīri un sākās t.s. zviedru laiki, šāda apvienība jau pastāvējusi. Tie pakļauti *ūdens kapteinim*.

1603.g., vēl poļu valdīšanas laikā, nodibināja t.s. Bolderājas muitu, kuru

saglabāja un vēl pastiprināja arī zviedri. Muita bija paredzēta, lai kontrolētu Kurzemes hercogistes kuģus, kas pa toreizējo Daugavas pieteku Lielupi gribēja izbraukt jūrā vai no jūras doties uz Sloku vai Jelgavu. Muitas kantora vieta Bulļupes labajā krastā pie ietekas Daugavā kļuva par stratēģiski nozīmīgu punktu kuģu kustības regulēšanā, jo drīz te apmetās arī *ūdens kapteinis*⁹⁰ — persona ar plašām pilnvarām, kura rīcībā atšķirībā no mūsdienu ostas kapteiņa bija arī laivas ar bruņotiem vīriem. Rīgas ostas loči uz šejieni atnākuši 17.gs. sākumā, bet aizgājuši 20.gs. sākumā un arī tad netālu — uz Daugavgrīvu. Tieši pateicoties ločiem sāka veidoties Bolderājas ciemats — tagadējā Rīgas pilsētas daļa.

1680.g. kartē loču apmetnes vietā iezīmēts tornis ar trīs stāviem un platformu uz plakanā jumta. [2909—1—43] No tās varēja labi novērot pa jūru tuvojošos kuģus. Torni acīmredzot izmantoja gan loči, gan ūdens kapteiņa vīri.

Zviedru laikus nomainīja krievu laiki — 1710.g. faktiski, bet pēc 11 gadiem arī juridiski Rīga kļuva par Krievijas impērijas sastāvdaļu un nozīmīgāko ostu Baltijas jūrā. 1766.g. Rīgas loču amata statūtos, ko izstrādājusi un apstiprinājusi Landfogta tiesa un kas vēlāk pārtulkoti arī latviski, teikts, ka Rīgas loču skaits palielināms no 21 uz 31 vīru. Loči izvēl sev priekšnieku no pašu vidus. Loču nodeva iekasējama atkarībā no locējamā kuģa iegrimes. Ceturtā daļa ieņemtās naudas nododama pilsētai to izdevumu segšanai, kas saistīti ar kuģu ceļa apzīmēšanu un uzturēšanu kārtībā. Pārējā summa paliek loču amata kasē laivu, ēku un inventāra uzturēšanai, loču algām un pabalstiem viņu atraitnēm.

1804.g. notikusi sarakste starp loču amata vecāko Jāni Lediņu (*Jahn Ledding*) un landfogtu par loču takses paaugstināšanu (att. 135.lpp.). No tās redzams, ka spēkā ir 1766.g. loču statūti. Eltermaņa Lediņa lūgums tiek apmierināts daļēji, paaugstinot nodevu tiem kuģiem, kas vedami līdz pilsētai, bet atstājot to iepriekšējā apmērā Daugavas lejtecē paliekošajiem un arī visiem *kroņa* kuģiem.

Latvieši ločus parasti dēvēja par *lasmaņiem*.⁹¹ Zīmīgi, ka, saņemot uzvārdus, daudzi izvēlējušies šo profesijas apzīmējumu, uzvārds diezgan bieži sastopams arī mūsdienās.

1825.g. Rīgas loči saņēma jaunus statūtus jeb nolikumu. Loču skaitu palielināja līdz 40 vīriem. Atstājot ienākumu sadali un citus amata iekšējās dzīves jautājumus loču pašvēlētā vecākā (*eltermāņa*) un tā palīga pārziņā, nodibināja loču komandiera posteni. Komandieri algoja Biržas komiteja. Tā arī ieteica šim darbam piemērotus kandidātus, taču iecelšanu un apstiprināšanu veica valdības pārstāvis — gubernators. Pirmais Rīgas loču komandieris bijis kāds *šķiperis* jeb kapteinis Satovs jeb Zatovs.

1840.g. loču skaitu atļāva palielināt līdz 48 cilvēkiem. Lai gan no loču amata pretendentiem netika prasīti kapteiņu vai stūrmaņu diplomu (šajā laikā tie vēl bija liels retums), bet tikai krietna un pieredzējuša jūrnika reputācija,

⁹⁰ Skat. 2.1.4.

⁹¹ No vācu *Lothsmann* un krievu *лоцман*.



Riga

Im 13^{ten} April 1804.

Herrn Heinrich Ernst Erdmann
 Bürgermeisters mit Oberlandtsort;
 Gatzburg

für solch Gerüst ex officio
 itra.
 des Kunst der Piloten.

Der Herr Bürgermeister mit
 Oberlandtsort Erdmann referirt in
 Gungungsort des ex officio itirten filo-
 ten - Blumenmann Fahn Ledding: ein Herr
 vultsding, wovon Herr Referent
 den Piloten - Blumenmann Fahn Ledding
 zu Gerüst lobten lobten, wovon, daß
 für Aufgungswunde tiefländigen Gon-
 wovonmanns - Fingierung mit Gung-
 mungung die folovist des Gungon Gene-
 rals -

aizpildīt vakantās loču vietas nebija nemaz tik vienkārši, jo par pārkāpumiem ločus varēja sodīt ar miesas sodu. 1840.g. noteikumu papildinājumā tas bija noteikts 50 sitieni, pie kam nav zināms, vai pirms tam sods bijis mērenāks vai bargāks. (Miesas sodus Krievijā pilnīgi atcēla tikai 1904.g.)

1848.g. Rīgas ostas kapteinis ģenerālmajors Aleksejs Severikovs savā reportā Baltijas ģenerālgubernatoram Itālijas kņazam utt. grāfam A.Suvorovam rakstīja, ka Rīgas *Loču amats* ir labākais Krievijas Baltijas jūras ostās. Viņa darbības 15 gadu laikā nopietnāks pārkāpums gadījies tikai vienu reizi, par ko Landfogta tiesā ierosināts vainīgo izslēgt no Loču amata. Tomēr tiesa, ņemot vērā šī loča ilgo nevainojamo dienestu, izslēgšanu aizstājusi ar četru diennakšu arestu. Loču pēršanu Severikovs nepiemin.

Šis reports bija pavadvēstule divām jaunām instrukcijām, kas paredzētas loču komandierim un Loču amatam. Acīmredzot tās domātas kā esošā nolikuma vai statūtu papildinājums, kuru Severikovs iesniedza apstiprināšanai. Dokumentu tālākais liktenis nav zināms.

Loču amatam domātajā instrukcijā ievietota loču nodevas tabula atkarībā no kuģa iegrimes. Par kuģa ar iegrimi līdz 10 pēdām locēšanu jāmaksā 10 sudraba rubļi, līdz 12 pēdām — 12 rubļi, līdz 14 pēdām — 16 rubļi utt. Lielākā tabulā minētā iegrime ir 17 pēdas, par ko pienācās nodeva 27 sudraba rubļu apmērā.

Smagā 1854.g. novembrī (kara apstākļos osta bija bloķēta un ločiem nebija nekādu ienākumu) Gatčinā pie Pēterburgas cars Nikolajs I pašrocīgi apstiprināja jaunu Rīgas Loču amata reglamentu. Detalizēti sastādītajā dokumentā bija 191 paragrāfs 12 sadaļās. [138]

Jaunais reglaments noteica, ka loča pakalpojumi Rīgas ostā ir obligāti. Nebija paredzēti arī nekādi izņēmumi, tikai *kroņa*, t.i., valsts, kuģus locēja bez maksas. Loči darbojās posmā no jūras līdz Klīversalai. Rīgas Loču amata locekļu skaits bija noteikts 60 vīru — lielākais, kāds jebkad bijis. Ievērojot jau agrāk iedibinātās tradīcijas, amata vadību — vecāko jeb eltermani un 3 piesēdētājus — ievēlēja paši loči. Virsvadība tomēr bija uzticēta komandierim, kuru pēc sarežģītas procedūras amatā apstiprināja gubernators. Loču komandieris neietilpa sešdesmit loču skaitā, viņš bija pakļauts Rīgas ostas kapteinim un juridiski atbildīgs Landfogta tiesai. Komandieris nesaņēma atlīdzību par savu darbu no Loču amata kopīgajiem ienākumiem, bet gan noteiktu algu no Rīgas Biržas komitejas (no 1866.g. janvāra tā bija noteikta 1200 sudraba rubļi gadā).

Pretendentam uzņemšanai Loču amatā bija jābūt ne mazāk kā 5 gadus braukušam uz jūras kuģiem, 20—35 gadus vecam, veselīgas miesas būves un neslimojošam ar hroniskām kaitēm. Landfogta tiesai bija jāiesniedz arī pierādījumi, ka nākošais locis ir Krievijas pavalstnieks un brīvas kārtas pārstāvis. (Atcerēsimies, ka dzimtbūšanu Vidzemē atcēla 1819.g., bet visā Krievijā — tikai 1861.g.)

Kandidāta pārbaudes laiks bija gads. Pēc zināšanu pārbaudes par ostas

akvatoriju pie ostas kapteiņa kandidātu varēja uzņemt loču amatā — ja bija brīva vieta, jo loču skaits nedrīkstēja pārsniegt 60 vīrus. Pie uzņemšanas amatā bija jānodod loča zvērests.

Statūtos bija strikti noteikts, ka amats sastāv no 40 pirmās kategorijas un 20 otrās kategorijas ločiem; paaugstināšana varēja notikt tikai tad, kad atbrīvojās vieta augstākajā kategorijā.

Katru pavasari nedēļu pirms Vastlāvjiem Rīgas loči pulcējās uz pilnsapulci. (Domājams, ka šī tradīcija pārņemta no zvejniekiem: Daugavas lejteces zvejnieki vēl 20.gs. sākumā ikgadējā Vastlāvju sanāsmē sadalīja vadu vietas un nolīga zvejas saimes.) Ja statūtos noteiktais divu gadu pilnvaru laiks bija pagājis, šeit ievēlēja eltermani un trīs piesēdētājus. Apsprieda arī dažādus amata iekšējās dzīves jautājumus.

Pirms navigācijas sākuma loču komandieris, apspriedies ar amata vadību, izvēlējās 30 abu kategoriju vīrus par jūras ločiem. Sevišķi tika ņemts vērā šo loču spēks un vingrums. Vecākie vīri palika darbam upē — 30 upes loču skaitā. Komandieris uz gadu nozīmēja arī 4 vecākos ločus — pa diviem jūras un upes komandā. [138]

Jūras loči apkalpoja kuģus *no jūras līdz Daugavgrīvai*. Statūti noteica, ka *no jūras* nozīmē uzkāpšanu uz kuģa vai tā atstāšanu vismaz pusjūdzi aiz piezēģelēšanas bojas (1870.g. šī boja — toreiz vēl neapgaismota, bet ar zvanu — tika noenkurota 3,5 km no bākas).

Jūras loči pēc to dežūras vietas bija sadalīti divās *vaktīs*: ārējā un iekšējā. Ārējā dežurēja uz Fortkometas dambja gala, kur bija uzbūvēta neliela loču mājiņa patvērumam un laivu piestātne. Jūru pastāvīgi vēroja viens no vīriem augšā bākā, vēlāk speciāli uzbūvētā loču tornī. Viņa pienākums bija ar spēcīgu tālskati ne retāk kā reizi 10 minūtēs pavērot reidu un apvārsni. Šim locim bija arī jāseko signāliem mastā pie Bolderājas loču torņa.

Ārējās vaktis jeb sardzes uzdevums bija ievest kuģus no jūras Daugavas grīvā, kur tie izmeta enkuru un muitnieki tos pirmoreiz apskatīja. Pa to laiku jūras loci nomainīja viņa upes kolēģis, kurš vadīja kuģi tālāk uz Mīlgrāvi vai Rīgu. Jūras loču iekšējā sardze kopā ar daļu upes loču atradās Bolderājā, no kurienes ar laivām nepieciešamības gadījumā brauca uz Daugavā gaidošajiem kuģiem.

Bolderājā atradās loču komandiera kantoris, novērošanas tornis un signālmasts saziņai ar ārējās vaktis vīriem, kā arī 1852.g. rudenī atklātā telegrāfa stacija.

Bolderāja bija visu loču oficiālā, ar reglamentu noteiktā dzīves vieta, kuru atstāt, izņemot dienesta pienākumu pildīšanu, viņi drīkstēja tikai ļoti retos gadījumos. Arī savās mājās vai dzīvokļos būdami, loči atradās darbā, jo varēja tikt izsaukti jebkurā brīdī.

Principā kuģu locēšana notika no saules lēkta līdz rietam, taču bija iespējami gadījumi, kad to turpināja arī naktī, piemēram, ja kuģis bija aizkavējies ledus vai citu iemeslu dēļ. Ar loču komandiera atļauju kuģus varēja ievest ostā vai izvest no tās arī pilnmēness naktīs.

Kuģu kustībā nav brīvdienu, līdz ar to tādu nav arī locim. Ik pēc astoņām dienām sardzes mainījās vietām — no Fortkometas dambja uz Bolderāju un otrādi —, un ārējā kļuva par iekšējo. Arī upes loču režīms bija līdzīgs: ik pēc astoņām dienām Bolderājā dežurējošie mainījās vietām ar kolēģiem, kas nelielā namelī Rīgā Daugavmalā gaidīja jūrā izvedamos kuģus.

Taču Rīgas Loču amata locekļu pienākumi neaprobežojās vienīgi ar locēšanu. Loču pienākums bija arī katru pavasari pēc ledus iešanas rūpīgi un precīzi izmērīt dziļumus no jūras kanāla līdz visām ostas pietātnēm, kuru skaits laika gaitā palielinājās. Par rezultātiem loču komandieris iesniedza atskaiti ostas kapteinim, Biržas komitejai un Landfogta tiesai. Komandierim bija regulāri jākontrolē dziļumi kanālā un ostā visā navigācijas laikā un par stāvokli katru dienu personīgi jāziņo ostas kapteinim. Saskaņā ar jauno 1854.g. loču reglamentu Rīgas rāte bija atteikusies no ceturtās daļas Loču amata ienākumu un līdz ar to arī no pienākuma rūpēties par navigācijas zīmju izlikšanu. [138] Boju un stoderu uzstādīšana pavasarī, tāpat kā noņemšana rudenī bija loču ziņā. (Kad gadsimta beigās Rīgas ostā parādījās pirmās navigācijas ugunis, to uzraudzību un remontu uzņēmās Ostas izbūves darbu pārvalde.)

Loča pienākums bija vienmēr būt gatavam dažādām avārijas situācijām, kurās jāiejaucas, statūtu valodā runājot, *neņemot vērā briesmas*. Nepārtraukti vērojot jūru, loči pirmie uzzināja par kritiskā stāvokli nonākušiem jūras braucējiem, un viņu svēts pienākums bija sniegt palīdzību avarējušiem kuģiem un to ļaudīm.

No 1842.g. loču rīcībā Daugavgrīvā bija Hartlpūlā Lielbritānijā būvēta glābšanas laiva. [140] Rīgas Loču amata inventāra sarakstā pagājušā gadsimta 60. un 70.g. jau minētas divas glābšanas laivas — viena pie bākas, otra Mangaļsalā. Ikdienas darbam loču rīcībā vēl bija 9 dažāda lieluma airu laivas un divi lieli buru kuteri, kas visbiežāk tika izmantoti loču izsēdināšanai uz kuģiem un to noņemšanai jūrā. Arī šodien loča nokļūšana savā darba vietā ir riskanta, taču burinieku laikos šī operācija bijusi apbrīnas vērtā! Parasti kuteri vadījis attiecīgās vakts vecākais locis. Viņš arī bijis tiesīgs izlemt, ka augstas jūras, ledus vai citu dzīvību apdraudošu apstākļu dēļ piebraukšana pie kuģa un loča uzkāpšana uz tā nav iespējama. Šo vecākā loča lēmumu varējis atcelt vienīgi loču komandieris, taču tad saskaņā ar reglamentu viņam pašam bijis jāšēžas pie kutera stūres.

Vētras laikā bez loča Daugavā ienākošo kuģu kustības virzienu bijis iespējams koriģēt ar *mājienu mastu*⁹² pie bākas. Dažreiz kuģim ceļu rādījis pa priekšu braucošais loču kuteris.

Dežurējot Bolderājā, locim dažbrīd izdevās pabūt savā mājā pie ģimenes, kaut gan faktiski viņi bija darbā visu navigācijas laiku, *no ledus līdz ledum*. Kad 1891.g. Rīgā ieradās pirmais navigāciju pagarināt spējīgais ledlauzis *Hernmark*, attiecīgi pagarinājās arī loču darbības sezona. Par dežūras vietas atstāšanu

⁹² Sk. 3.1.3.

pirmoreiz loci sodīja ar naudas sodu — sudraba rubli, otrreiz — ar diviem, bet trešajā reizē izslēdza no amata. Līdzīgi sodīja par dzīvesvietas atstāšanu bez oficiāla atvaļinājuma noformēšanas, arī ziemā. Loči bija Bolderājas gūstekņi...

Loču komandiera darba laiks saskaņā ar reglamentu bija no 5 rītā līdz 8 vakarā ar pārtraukumu pusdienām. Bija noteikts, ka komandierim jāatrodas Bolderājas kantorī, ja vien dienesta pienākumi neliek viņam būt citā vietā. Taču pienākumu viņam bija daudz, tiesību arī. Bez jau minētajiem sodiem par nepaklausību vai nolaidību komandieris varēja sodīt loci ar 24 vai pat 48 stundu arestu pie maizes un ūdens vai ar trīs rubļu naudas sodu. Visas naudas sodu summas bija jāiemaksā amata kasē.

Rīgas Loču amata nauda glabājās Bolderājas kantorī dzelzs kastē aiz 4 dažādām atslēgām. Kasi atvērt varēja tikai četri dažādo slēdzeņu glabātāji kopīgi: loču komandieris, vecākais un divi no piesēdētājiem.

Amata ienākumus, bez minētajām naudas sodu summām, veidoja par kuģu locēšanu iekasētā nodeva. Tās lielums arī 1854.g. statūtos bija noteikts atkarībā no kuģa iegrimes. Par kuģa ar iegrimi līdz 10 pēdām locēšanu bija jāmaksā 12,50 rubļi, bet ar 12 pēdu iegrimi — jau 15,50 rubļi. Arī šajos izcenojumos paredzētā lielākā iegrime bija 17 pēdas (5,10 m). Par tik dziļi peldošu kuģi bija jāmaksā 32 rubļi.

Ienākumu sadale bija stingri reglamentēta. To ceturta daļa bija paredzēta loču dienesta ēku, laivu un inventāra iegādei un uzturēšanai. No šīs ienākumu daļas sedza arī stoderu un boju uzstādīšanu, noņemšanu un atjaunošanu. Ja nauda palika pāri, to iemaksāja rezerves fondā. Desmit procentus no atlikušās naudas ieskaitīja pensiju kasē; darba nespējīgie loči un loču atraitnes no šīs kases saņēma pensiju 25 līdz 100 rubļus gadā. 1—3% ieskaitīja rezerves kapitālā, 400 rubļus samaksāja rakstvežiem, bet 200 rubļus — loču komandiera airētāju algām.

Pāri palikusī nauda bija loču atalgojums par gada darbu. To sadalīja 64 daļās, kuras izmaksāja:

- 40 pirmās kategorijas ločiem katram 1 daļu, kopā 40 daļas,
- 20 otrās kategorijas ločiem katram 3/4 daļas, kopā 15 daļas,
- 30 jūras ločiem katram 1/4 daļas, kopā 7 1/2 daļas,
- 3 piesēdētājiem katram 1/3 daļas, kopā 1 daļa,
- 1 eltermanim 1/2 daļas.

1865.g. loču nodevās tika iekasēti 41 294 sudraba rubļi un 92 kapeikas. Izdarot visus minētos atskaitījumus, tai skaitā 2% rezerves kapitālā, iespējams aprēķināt, ka 1/64 daļa atalgojuma vai pirmās kategorijas loča gada alga, strādājot upē, bijusi 417 rubļi ar kapeikām, bet, strādājot par jūras loci un saņemot par to piemaksu — ceturto daļu no kopīgās peļņas, 1/64 daļas, — 521 rublis. Otrās kategorijas upes locim bija jāsamierinās ar 313 rubļiem gadā. Loču mācekļi, respektīvi, amata kandidāti, nesaņēma pat visniecīgāko atalgojumu. Loču komandieris algu saņēma no Biržas komitejas.

Statūti noteica, ka loču atalgojums sadalāms un izmaksājams divreiz gadā: jūnija beigās un rudenī pēc navigācijas slēgšanas.

Par loča nepareizas rīcības rezultātā radušajiem zaudējumiem locis atbildēja ar visu savu mantu; ja zaudējumu segšanai tās nepietika, atbildēja viss amats, kurš sedza zaudējumus no šim nolūkam izveidotā rezerves kapitāla.

Loču formas apģērbs bija zila jaka un tādas pašas krāsas bikses; pie apaļas ādas cepures balta metāla nozīme ar latīņu burtiem *P.L.* Jūras ločiem pie jakas atloka bija metāla nozīme enkura formā. Nozīmes locis saņēma pēc zvēresta nodošanas. Pēc navigācijas beigām, ziemā, nozīmes nēsāt nedrīkstēja, tās bija jānodod glabāšanā loču komandierim.

Nākamo, pēc skaita jau ceturto, reglamentu Rīgas Loču amats saņēma 1885. g. Cik zināms, tas neienesa amata darbībā ko principiāli jaunu.

1898.g. februārī visās Krievijas ostās lietošanā tika ieviesta jaunā loču flaga: valsts karoga krāsas baltā laukā. [9]

Pagājušā gadsimta beigas Rīgas ostai bija strauja, līdz šim nepieredzēta uzplaukuma laiks. 1896.g. statistiskie dati apstiprina, ka tā kļuvusi par Krievijas impērijas lielāko eksporta ostu. Loču darbā sevišķu izmaiņu nebija, lai gan tika spriests par šī dienesta reorganizāciju. Tā notika jau 20.gs.: 1904.g. Rīgas Loču amatu pārveidoja par Rīgas Loču biedrību. Tās reglaments jeb statūti stājās spēkā gadu vēlāk — nemierīgajā 1905.g.

Principiāli jauns bija noteikums loču nodevu aprēķināt nevis pēc kuģu iegrimes, bet gan pēc to kravnesības — 4 kapeikas par vienu neto reģistra tonnu. (Kad drīzumā aizvien biežāk nācās locēt citu ostu jūras velkoņus, kuru kravnesība bija nulle, šis jaunievedums izrādījās ločiem visai neizdevīgs.)

Jaunā nolikuma 94.paragrāfs noteica, ka locis ir atbildīgs par jebkādiem kuģim nodarītiem zaudējumiem, kas radušies viņa vainas dēļ, taču loča klātbūtne un rīkojumi neatbrīvo kapteini no atbildības kuģa vadīšanā. [213]

Loču skaits tika samazināts. Biedrībā bija komandieris, tā palīgs, trīs vecākie loči, 24 pirmās šķiras un 20 otrās šķiras loči, kā arī 5 mācekļi un daži kancelejas kalpotāji. Tātad tieši ar locēšanu nodarbojās ne vairāk kā 47 cilvēki agrāko 60 vietā.

Loču darbu atviegloja tehniski jaunievedumi — 1910.g. biedrība saņēma pirmo tvaikoni, ko par savu naudu bija likusi uzbūvēt RBK — iespējams, ka tam bija kāds sakars ar cara Nikolaja II gaidāmo vizīti Rīgā. Loču tvaikonis saņēma vārdu *Loc-komandir Jirgenon*.

Johans Aleksandrs Jurgensons (cara laikā dažos dokumentos dēvēts par Ivanu Ivanoviču Jurgensonu, bet pēc Latvijas neatkarības iegūšanas saukts par Jāni Jirgenonu) dzimis Bolderājas pagastā 1849.g. un turpat pēc raženiem 83 mūža gadiem arī miris (Bolderāja 1932. g. gan vairs nebija pagasts, bet Rīgas pilsētas daļa). Rīgas ostas Loču amatā Jirgenons uzņemts 1871.g., 1890.g. apstiprināts par loču komandiera palīgu. 1905.g. 56 gadu vecumā Jānis Jirgenons kļuva par loču komandieri. Ja neskaita pāris gadus 1.pasaules kara laikā, kad Jir-

gensons bija locis Petrogradā, viņš vadījis Rīgas loču darbu līdz pat savai nāvei. 1910.g. viņš ieveda Rīgas ostā Nikolaja II jahtu *Štandart*, bet 1929.g. — zviedru karakuģi *Drotning Victoria* ar karali Gustavu V. J.Jirgensonam piešķirts Krievijas goda pilsoņa tituls; viņš saņēmis arī vairākus Krievijas impērijas, Latvijas Republikas un ārzemju apbalvojumus. [85] Gadījumu, kad kuģus nosauc dzīvu cilvēku vārdos, nav īpaši daudz.

Tvaikonim *Loc-komandir Jirgenson* bija nepilnus 20 m (65 pēdas) garš dzelzs korpuss, kuģa vērtība — 40 000 rubļu. Kuģa kapteinis bija Heinrihs Puksis, šķiet, arī no Bolderājas. Loču izsēdināšana un noņemšana no kuģiem, sevišķi reidā, respektīvi, jūrā, notika, izmantojot tvaikoni, tomēr saglabājās arī vecie labie buru kuteri. 1910.g. Loču biedriba iegādājās arī savu pirmo motorlaivu — laivu ar *petrolejas dzinēju*.

1912.g. Kundziņsalā atklāja radiotelegrāfa staciju — vienu no pirmajām Krievijā. (Otru ierīkoja Tosmārē Liepājā.) Tā paša gada agrā pavasarī Rīgā ieradās Gēteborgā būvētais ledlauzis *Pjotr Velikij*, kas bija paredzēts navigācijas perioda pagarināšanai. Ostā ienākušo kuģu skaita palielināšanās loču biedrībai deva papildu ienākumus, taču radās arī jaunas problēmas. Loču nomaiņa starp salauzītā ledus gabaliem reidā bija iespējama tikai ar tvaikoni, buru laivas, dažkārt arī motorlaiva te vairs nederēja. Tā kā vienīgais loču tvaikonis visus kuģus bieži nepaspēja apkalpot, aktuāla kļuva nepieciešamība pēc otra tvaikoņa.

Loču darba pārkārtošanu prasīja arī kuģu muižošanas kārtībā notikušās izmaiņas: no 1911.g. augusta bija atcelta ienākošo kuģu iepriekšējā apskate Daugavas grīvā. Jau izsenis bija pastāvējusi kārtība, ka no jūras nākošie kuģi grīvā stājās uz enkura, lai sagaidītu muitas ierēdņu vizīti un atļauju turpināt ceļu uz kādu no ostas iecirkņiem. Šajā kuģa piespiedu aizkavēšanās laikā notika arī loču nomaiņa — jūras locis atgriezās savā dežūras vietā pie bākas, bet viņu nomaiņa jau savlaicīgi ar signāliem no Bolderājas kantora izsauktais upes locis. Muižas noteikumiem mainoties, ienākošajiem kuģiem nebija vairs jākavējas Daugavas grīvā un tie varēja doties tieši uz paredzētajām kravas operāciju vietām.

Loču biedrībai bija grūti uzreiz pārkvalificēt visus ločus darbam no jūras līdz ostas piestātnei, t.i., apvienojot jūras un upes loču pienākumus, tāpēc loču nomaiņa Daugavas grīvā palika spēkā, taču tā bija jāveic ātri un operatīvi, ločējamam kuģim neizmetot enkuru. Tas pastiprināja nepieciešamību pēc otra loču tvaikoņa.

1912.g. bija iecerēta Bolderājas loču kantora un *ārējās sardzes* pie Daugavgrīvas bākas apvienošana un pārcelšana uz jaunu vietu. Jaunajai dienesta mītnei bija izraudzīta ļoti veiksmīga vieta: Bolderājas straumes sadalītāja būve, respektīvi, mūsdienu Mīlestības salīņas stūris starp Bullupi un Daugavu. Taču ieceres īstenošanai bija vajadzīga nauda.

Bija nepieciešama arī jauna loču dežūrtelpa Rīgā. Līdzšinējo loču māju pilsetas krastmalā izmantoja jau kopš 1856.g. Tajā bija 2 nelielas istabas: vienā atradās kantoris, bet otrā 10—12 loči gaidīja norīkojumus uz kuģiem. Tepat viņi

gulēja, tepat gatavoja ēdienu. Kā raportēja J.Jirgensons, *gaiss loču kantorī un istabā bieži sabojāts līdz pēdējai pakāpei, pie tam vasarā karstums neizturams.*

Lielo papildizdevumu segšanai loču komandieris lūdza ostas priekšniekam Mihailam fon der Veidem atļaut paaugstināt loču nodevu par 1 kapeiku no katrām 2 tonnām. Ostas priekšnieks Jirgensona lūgumu noraidīja, jo šāds paaugstinājums neesot iespējams, nemainot spēkā esošo loču reglamentu.

Jaunais 1905.g. reglaments sagādāja vēl citas tā sastādītāju neparedzētas rūpes. Sakarā ar pieaugošo kravu pārvadājumu apjomu ar lihteru, jūras prāmju u.c. bezdzinēja peldošo līdzekļu palīdzību locim aizvien biežāk bija jāapkalpo jūras velkoņi. Ja to kravnesība bija 1 NRT, loču nodeva pēc jaunā reglamenta noteiktās takses bija 4 kapeikas no jūras līdz Bolderājai vai 6 kapeikas no jūras līdz Mīlgrāvim vai Rīgai. Ja velkoņa kravnesība nerasniedza tonnu, tas bija jālocē par brīvu. Loču komandieris lūdza ieviest atsevišķu samaksu par velkoņu locēšanu. Tāpat viņš lūdza palielināt atlīdzību par kuģu pārvietošanu ostā, norādot, ka locim šī operācija aizņem pusi dienas, bet atlīdzība ir zemāka nekā vienkāršam strādniekam (*kurš stundā saņemot 40 kapeikas — tā raksta J.Jirgensons*). Sarakstīšanās par šiem jautājumiem bez sevišķiem rezultātiem turpinājās līdz pasaules kara sākumam, kad tie zaudēja savu aktualitāti.

Rīgas Loču biedrības atskaitē par 1912.g. redzams, ka biedrībai bez tvaikonīša un motorlaivas piederējis dzelzs airu-buru barkass, 13 dažāda lieluma (18—23 pēdu garas) koka airu laivas un trīs glābšanas laivas, no kurām lielākā vairāk nekā 34 pēdas gara, no dzelzs.

Biedrības nekustamais īpašums bijis 4 koka ēkas — divas Bolderājā, bet pa vienai uz Fortkometas dambja un Rīgā, kā arī tām piederīgie šķūņi. Pie tā pieskaitāmi arī 2 karogmasti un 2 signālmasti. Glābšanas staciju šķūņi un raķešu glābšanas aparāti⁹³ loču inventāra sarakstā nav minēti. Tajā pašā laikā loču komandieris sūdzējies, ka muitas iestādes grib nelikumīgi aplikt ar nodevu 2 mucīņas ar speciālu auklu (*lini*), kas atvestas no Anglijas Mangaļsalas raķešu glābšanas aparātam, jo Krievijā tādu neražo. No šīs sūdzības var secināt, ka aparāts atradies loču biedrības pārziņā un aprūpē.

Jāpiebilst, ka loču konflikti ar muitniekiem bijuši diezgan bieži, jo pēdējie uzskatījuši ločus par slepeniem kontrabandistu atbalstītājiem. Arī attiecības ar robežsargiem brīžiem bijušas visai saspīlētas. Tā robežsargu kreisera⁹⁴ *Kondor* komandieris sūdzējies, ka loča vainas dēļ ārzemju tvaikonis Daugavā nav griezis viņam ceļu un gandrīz piespiedis izbraukt sēkli. Domstarpības atgādājušas pat ar kara floti. Reiz vairākas mīnu laivas⁹⁵, blakus braucot, noslēgušas visu Dauga-

⁹³ Ar šīs ierīces palīdzību uz avarējušo kuģi no krasta pārsveda tievas izturīgas virves — glābšanas līnes — vienu galu, kamēr otrs palika nostiprināts krastā.

⁹⁴ Minētais robežsargu kuģis bijis neliels, ar mazu iegrimi. Par kreiseriem šos tvaikonīšus sauca tādēļ, ka tie nepārtraukti braukāja pa kontrolējamo akvatoriju — kreisēja. Šodien tos sauku par patruļkuģiem.

⁹⁵ 10 mīnu laivas atvestas uz Daugavgrīvu ap 1912.g. — sk. 4.1.1.

vas fārvateru, traucējot tirdzniecības kuģu kustību. Kad locis Jūlijs Reimers no tvaikoņa tiltiņa par to aizrādījis, viens no mīnu laivu virsniekiem viņam atbildējis *mātes vārdiem* (*матерными словами*). Daugavgrīvas cietokšņa komandants ģenerālleitnants Ivans Miončinskis savā īsajā atbildes vēstulē virsnieka izteiksmes īpatnības nepiemin, taču atzīmē, ka šīs mācības bijušas *ekstra*, bet par turpmākajām tiks ziņots. [5274—1—36] (Ar militāristiem gandrīz vienmēr saspilētas attiecības bijušas arī Rīgas Biržas komitejai, kuras objekti Daugavgrīvā atradās blakus cietoksnim.) Vēl pieminēšanas vērts ir apstākļi, ka locis Reimers sarunājies ar kara flotes pārstāvi no Krievijas kuģa *Balva* tiltiņa. *Balva* bija vēlāk populārās Rīgas latviešu rēderejas *P.Dannebergs* pirmais tvaikonis (1915.g. to nogremdēja vācu zemūdene).

1912.g. locēti 5258 tvaikoņi un 336 burinieki. Rīgas Loču biedrības ienākumi bijuši 112 528 rubļi. Šīs summas lielākā daļa — nepilni 108 000 rubļu — iekasēta par kuģu ievēšanu un izvešanu no ostas, bet par piestātnes maiņu ostā saņēmti 4000 rubļu. Loču atskaitē kā kuģis ar lielāko iegrimi atzīmēts 17.septembrī zem Norvēģijas karoga ienākušais tvaikonis *Frey*, kas peldējis 23 pēdas un 10 collas (6,95 m) dziļi un pietauvots (vai noenkurots) Ostasdambja baseinā Daugavgrīvā.

3.1.3. Navigācijas zīmes un ugunis

Nākot no jūras, vispirms ierauga Rīgas torņus, kuru ir trīs. Divi ir vienāda augstuma, bet trešais mazliet zemāks. Jākuģo tā, lai zemākais atrastos starp abiem augstākiem torņiem. Tā turas līdz 8, 10 vai 12 asu dziļumam. Ja grib doties tālāk, tad jāzina, ka grīva turpinās austrumu dienvidaustrumu virzienā. Ceļš apzīmēts ar piecām mucām. Vispirms jādodas starp abām pirmajām. Tad vienu mucu atstāj bakborda pusē, bet abas pārējās abrauc gar vienu vai otru pusi, jo tās atrodas tieši dziļumā. Dziļums te mēdz būt divpadsmit pēdas, bet tas bieži mainās vētrās vai palos, jo te ceļojošas smiltis. Tā aprakstīta iebraukšana Rīgas ostā 17.gs. vidū. [40] Arī šodien abi augstākie no jūras redzami torņi ir Doms un Pēterbaznīca, bet zemākais — Jēkaba baznīca.

Pilnīgi ticams, ka Daugavas lejteces zvejnieki, kuri jau 13.gs., ja ne agrāk, pildīja vietējo loču funkcijas, pēc dziļumu izmērīšanas iezīmēja sēkļus vai pagriezienu vietas ar kādām peldošām vai krastā uzstādītām zīmēm. Protams, šīs navigācijas aprīkojums kalpoja pirmām kārtām viņu pašu vajadzībām — svešie kapteiņi zīmes riskēja iztulkot nepareizi.

Rīgas ūdens kapteiņa dienesta instrukcijā minēts, ka viens no viņa pienākumiem ir raudzīties, lai upē uzstādītās bojas netiktu bojātas vai izgrūstas no vietas. Tātad ap 1570.g. kuģu ceļš Daugavā jau bijis iezīmēts. 1581.g. Rīgai izcēlies konflikts ar jaunā valdnieka Stefana Batorija iecelto Daugavgrīvas noziedzības komandantu Janu Ostrovski un turpinājies vismaz līdz 1593.g. Rātes

sūdzībās teikts, ka pans Ostrovskis kavējis navigācijas zīmju uzstādīšanu Daugavas ietekā, kā arī licis iznīcināt jau esošās. Iespējams, ka komandants licis saskaldīt malkā vadlīnijas zīmes, kuras dažkārt uzstādīja cieši blakus cietoksnim. [121]

Pirmie kartogrāfiskie pierādījumi par navigācijas zīmēm Rīgas ostā, precīzāk — Daugavas grīvā, attiecināmi uz zviedru pārvaldes gadiem. Apzinātais grīvas plāns vai karte ir vecākais, kādu izdevies atrast Rīgas arhīvos.⁹⁶ Trīsarpus gadsimtos dokuments nedaudz nomelnējis, taču rūpīgi restaurēts un joprojām labi lasāms. *Carte Deß See Ports zu Riga* zīmēta ar roku un datēta ar 1644.g. 18.jūniju. [2909—1—4] (3.att.) Kartē daudz unikālas informācijas: bez vadlīnijas un diviem boju pāriem parādīts kuģu ceļa garenprofils ar dziļumiem, attēlotas arī tālaika bojas un to noenkurošana. Tā kā cementu izgudros simts gadus vēlāk, par attēlā redzamajiem boju enkuriem, visticamāk, izmantotas senos nostāstos pieminētās akmeņiem pildītās koka lādes vai arī monolīti akmens bluķi, kas gan mazāk ticams.

Ziņas par vadlīniju zīmju augstumu, kā arī par boju paraugiem savās piezīmēs atstājis būvmeistars Ruperts Bindenšū: 1680.g. viņš pēc paša zīmējuma izgatavojis divas jaunas 80 pēdu (24,4 m) augstas zīmes (*Baken*⁹⁷). Pēc vienošanās ar pasūtītāju būvei nepieciešamie kokmateriāli bija jāatpludina pa upi lejup no pilsētas tūdaļ pēc ledus izešanas. Šī piebilde tāpat kā konstrukcijas lielie izmēri novērš pēdējās šaubas par zīmju uzstādīšanas vietu — ieteku, kā arī laiku — pavasari, respektīvi, navigācijas sākumu. Bez tam meistars apņēmies par 48 reihstāleriem jeb valsts dālderiem izgatavot no sava materiāla divas jūras bojas (*Seetonnen*), tieši tādas, kāda ir vecā holandiešu boja. [72] Diemžēl nav īstas skaidrības par izmantoto materiālu, visticamāk tās varētu būt gatavotas no sausa, ar koka darvu piesūcināta koka. Šādi apstrādātu koku gan tikpat kā neiespējami nokrāsot, taču vismaz vienā ietekas plānā (par 1681.g.) abas fārvatera kreisās puses bojas attēlotas sarkanas. [2909—1—42] Teorētiski iespējama bija arī boju izgatavošana no dzelzs vai pat bronzas skārda, taču pierādījumi tam nav atrasti.

Rīgas arhīvos saglabājušās vairāk nekā ducis 17.gs. otrās puses grīvas karšu, kurās attēlota vadlīnija ienākšanai Daugavā vai izešanai jūrā konkrētos gados.

⁹⁶ Šī 1644.g. karte kā pilsētas arhīvā vecākā atzīmēta arī 1901.g. notikušajā Rīgas 700 gadu jubilejas izstādē. (Izstādē bijusi plaša jūrmiecībai veltīta nodaļa ar atsevišķu katalogu un to varētu uzskatīt par pirmo kuģniecības izstādi Rīgā. Izstādes iniciators bijis Rīgas jahtklubs, un tā notikusi skolas telpās Totlebena (Kalpaka) bulvārī.) [142]

⁹⁷ Dažkārt pārpratumus rada vācu vārda *die Bake* (no holandiešu *baken*) līdzība ar latv. *bāka*. Vācu valodā ar šo vārdu apzīmē boju, stoderi vai neapgaismotu krasta zīmi. Ja peldošā vai krasta zīme apgaismota, vācu valodā to parasti sauc *die Feuerbake*. Līdzīgi ir arī ar krievu *bakan*. Līdz ar to autors atļaujas nepieņemt E.Dunsdorfam [40] un V.Pāvilānam [120], kuri uzskata, ka zviedru pārvaldes gados ietekā uzstādītās vadlīnijas zīmes bijušas apgaismotas, un nosauc tās par bākām. Bez tam jāņem vērā, ka līdz pat 19.gs. beigām kuģi naktīs ostā parasti nenāca un vadugunu ierīkošana tādēļ nebija aktuāla. Arī 1863.g. Mangaļu jūras dambja galā ierīkotā uguns sākotnēji nerādīja ieeju ostā, bet tikai palīdzēja kuģiem reidā atrast drošāko enkura vietu (noorientējot šo uguni pret bāku).



22. att. Vācu armijas ģenerālštāba 1915.g. izdotā ostas plāna daļa. Atzīmētas artilērijas baterijas un minu aizsprosts ostas ieejā. [2909-1-837] Uz oriģināla uzraksts Tikai dienesta vajadzībām!



23. att. Rīgas ostas 1913.g. plāna fragments ar būvju numuriem atbilstoši 3.pielikumam. [RVKM]



24. att. Rīgas ostas 1913.g. plāna fragments. [RVKM]

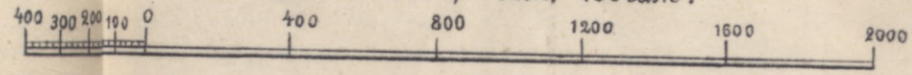


25. att. Rīgas ostas 1913.g. plāna fragments. [RVKM]

Планъ верхней части Рижскаго торговаго порта. (Львская гавань).

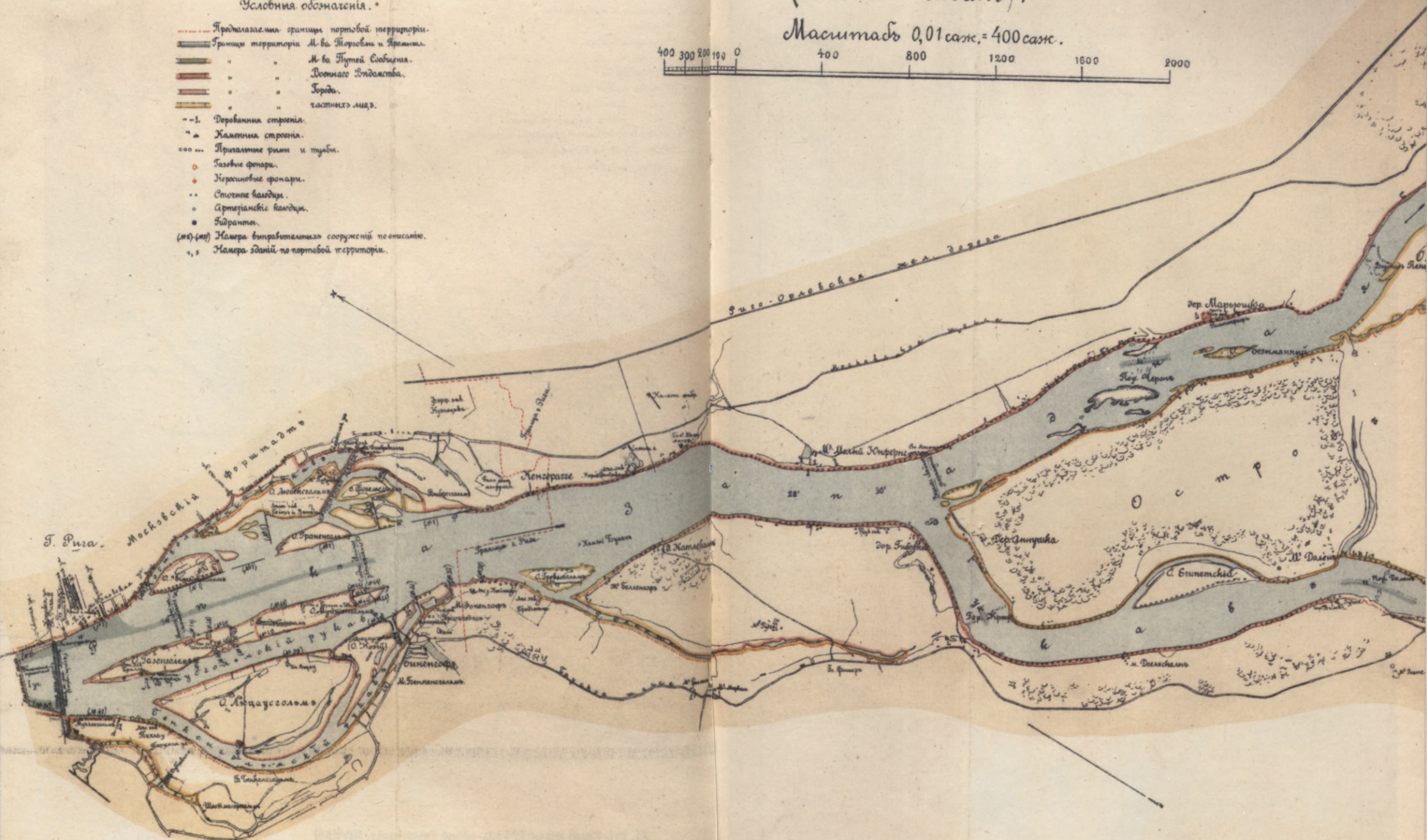
(Львская гавань).

Масштабъ 0,01 саж. = 400 саж.



Условныя обозначенія.*

- Предлагавшия границы портовой территории.
- Границы территории М. в. Морских и Армянск.
- " " М. в. Путей Сообщенія.
- " " Военнаго Вѣдѣства.
- " " Губерн.
- " " гостиницъ мѣст.
- - Деревянная строенія.
- * * * Каменные строенія.
- ooo ... Причалныя риги и тѣщи.
- o Газовые фонари.
- Неросновные фонари.
- • Столбныя вывѣсты.
- o Артезианскіе вывѣсты.
- Фидранты.
- (м) (сж) Камера выправительныхъ сооруженій по описанію.
- 1, 5 Камера зданій по портовой территории.



Ja parādītas jūras kanālu⁹⁸ norobežojošās bojas, to parasti ir 3 pāri; vienā gadījumā bojas izkārtotas rindā. Vadlīniju virzieni pa gadiem bijuši ļoti atšķirīgi un mainījušies no rietumiem caur ziemeļiem līdz pat ziemeļaustrumiem! Pateicoties toreizējam paradumam priekšmetus arī uz plāniem attēlot to dabiskajā izskatā, varam secināt, ka zīmes bijušas pārvietojamas, kā arī iegūt priekšstatu par to konstrukciju. Acīmredzot lielā mēroga kartes zīmētas speciāli navigācijas vajadzībām, jo satur tikai to informāciju, kas varētu izrādīties noderīga kuģu vadītājiem. Dažās attēlotas divu gadu vadlīnijas, t.i., izmantots iepriekšējā gada kartogrāfiskais pamats (piemēram, [2909—1—55] attēlo stāvokli 1686. un 1687.g.). Šādas kartes jeb plānus gan izdevās atrast tikai laika posmam līdz 1694.g. Hronoloģiski nākamie grīvas plāni attiecas jau uz krievu pārvaldes laiku.

Interesanti būtu uzzināt, kur un kā kuģu vadītāji toreiz iepazinās ar šīm vienā eksemplārā izgatavotajām kartēm. Tās pārzīmēja vai arī centās informāciju paturēt atmiņā?

Krievu pārvaldes sākumā, tātad pēc 1710.g., izgatavotā liela mēroga karte [2909—1—65] rāda, ka peldošās zīmes izvietotas Daugavā no Rīgas līdz jūrai, kā arī grīvā. Tās neierobežoja kuģu ceļu, bet rādīja sēkļu atrašanās vietas (*Wasser Tonnen und Pricken*⁹⁹ wegen der Untiefen.).

1744.g. Daugavas plāns [2909—1—64], kurā attēlota daļa ostas no Ķīpsalas līdz Antes salai pie Mīlgrāvja, rāda, ka kuģinieku orientēšanai izmantotas vismaz trīs veidu peldošās zīmes — mucas, bojas un stoderes. Lielā mēroga karte (tās garums — ap 2,5m!) interesanta arī ar to, ka attēlo divus kuģu ceļus — gar Lielās Ilķeniešu salas labo un kreiso pusi. Mērogs acīmredzot izvēlēts ar nolūku, lai kartē būtu iespējams iezīmēt daudzus sīkos upes dziļuma šķērsprofilus. Tā visticamāk domāta ločiem, varbūt loči to iesnieguši landfogta tiesai, kurai bija pakļauti, kā atskaiti par paveiktajiem mērījumiem.

1861.g. kuģu ceļu vienā pusē iezīmēja melnas stoderes ar slotiņām galos, bet otrā pusē baltas stoderes bez slotiņām. Ieejot ostā, bija jābrauc starp sarkanu un melni svītrotu boju. Šajā gadā uzstādīta arī piezēģelēšanas boja ar zvanu. Tā bijusi balti sarkani svītrotā, uz plāksnes augšdaļā — uzraksts RIGA. Boja tālredzīgi bijusi izveidota tā, lai avarējuša kuģa ļaudis varētu uz tās patverties.

Navigācijas aprīkojums gadsimtu gaitā stipri modernizējies, taču dažas lietas palikušas tikpat kā nemainīgas. Viena no tām ir jau minētā klasiskā stodere, mūsu dienās gan visai reti lietota. Kādas tad īsti bijušas stoderes un to enkuri?

1920.g. februārī Loču nodaļa lūdza Rīgas ostas valdi apgādāt 75 gabalus stoderu enkuru akmeņu. Tie bija laukakmeņi ap 20 pudu (320 kg) svarā ar vidū izkaltu caurumu 1 3/4—2 collu diametrā. Šādi enkuru akmeņi pēc stoderu izceļšanas parasti palika upes gultnē. Ja tos pacēla bagari, loči akmeņus atpirka.

⁹⁸ Padziļināts kuģu ceļa turpinājums jūrā.

⁹⁹ *die Pricke* vācu hidrogrāfiskajā terminoloģijā — arī mūsdienās — nozīmē stoderi, kurai izmantots koks ar zariem. Latvijas piekrastē tādas dažviet izmantoja zvejnieki t.s. mērķiem.

Piemēram, 1912.g. tādā ceļā loči par 137 rubļiem atguvuši 103 akmeņus. [5274—1—36, 5274—3—382]

Mazo jeb upes stoderu koki bijuši 35—40 pēdu (līdz 12 m) gari un tievgali 3—4 collas resni. Lielās stoderes bijušas ap 65 pēdu garas. Tāda lielā stodere parasti uzstādīta rudenī noņemamās piezēģeļēšanas bojas vietā.

Ja neskaita Daugavgrīvas bāku, tad pirmā navigācijas uguns Rīgas ostā bijusi 1863.g. iedegtā Mangaļsalas jeb Austrumu mola uguns. Mols jeb dambis principā bija pabeigts pirms diviem gadiem. Tā galā uzstādīja čuguna torni ar nelielu dzelzs plāksni mājiņu apkalpojošajam personālam un noliktavai. Tornītis bija sarkanā krāsā, bet apaļais jumts un laternas¹⁰⁰ metāla daļas — zaļi. Zaļā pastāvīgā uguns dega 26 pēdas virs jūras līmeņa, tās teorētiskais saredzamības attālums bija 5,8 jūras jūdzes.

Acīmredzot sākotnēji Mangaļsalas uguns gaismas avots bijusi petrolejas spuldze — droša, bet diemžēl regulāri apkalpojama ierīce, kas prasīja biežu degvielas papildināšanu, cilindru tīrīšanu, dakts apgriešanu u.c. darbības. To iededza ap saulrietu, bet izdzēsa no rīta. Taču vētras laikā dambim pāri gāzās plīstošie viļņi; rudenos un ziemā tas arī vēl apledoja un uguns kopēji nevarēja līdz tai nokļūt. Petrolejai beidzoties vai notiekot citai kļūmei, uguns izdzisa un gadījās, ka kuģi reidā palika bez sava pierastā orientiera. Reiz bāciņa, dambim vētrā daļēji sagrūstot, gandrīz iegāzās jūrā.

Mangaļsalas dambja uguns bija viena no pirmajām navigācijas ugunīm Latvijas teritorijā. Par to vecākas bija tikai tagad jau sagruvušās un gandrīz aizmirstās Kolkasraga krasta bākas, kā arī Ovišu varenais tornis, kurš pabeigts 1814.g. un saglabājies līdz mūsu dienām.¹⁰¹ Visas pārējās Latvijas bākas un ugunis būvētas vēlāk. Izņēmums ir Daugavgrīvas bāka, par kuras garo vēsturi jārunā atsevišķi. Austrumu mola ugunij 1998.g. nomainīja tornīti, bet veco vēsturisko nolēma saglabāt.

1885.g. Rīgas ostas ieejā uzstādīja pirmās vadugunis. Lieli petrolejas lukturi tika pacelti divās līdzīgas konstrukcijas koka būvēs uz Kometforta dambja. Ziemeļu jeb priekšējās vadugunis augstums bija 28,5 pēdas, bet dienvidu — 46 pēdas. Attālums starp tām bija 287 asis.

Ienākošajiem kuģiem jāturas vaduguns līnijā līdz Mangaļsalas uguns dvarsam¹⁰², tad jāpagriež 1 līdz 1 1/2 rumbu pa kreisi. Tā jāseko līdz bākas dvarsam, kur jāizmet enkurs. [192] Vadugunis parasti bija baltas, taču varēja būt arī sarkanas; kopā ar Daugavgrīvas bākas uguns izmaiņām tās informēja par ūdens augstumu, respektīvi, dziļumu, jūras gatvē.

Vadugunīm hronoloģiski sekoja divas zilas petrolejas ugunis, ko uzstādīja jaunā Daugavgrīvas pāļu dambja galos 1892.g. Tas bija dambis starp Daugavu

¹⁰⁰ Par laternu sauc caurspīdīgo aizsargsienu apkārt gaismas avotam un optiskajai sistēmai.

¹⁰¹ Slīteres torni gan uzbūvēja 1849.g., taču par bāku pārveidoja tikai 1961.g. Šī uguns izdzēsta 1999.g. pavasarī.

¹⁰² Dvarss — virziens, kas ir perpendikulārs kuģa garenasij.

un Austrumu baseinu (Nr.69, 3. pielikums). Ugunīm bija jābrīdina kuģu vadītāji par jaunizveidoto šķērslī. Tās bija novietotas zemū — tikai 13,7 pēdas virs jūras līmeņa, — lai no jūras nebūtu saskatāmas un pārprotamas. Arī zilā gaisma bija izvēlēta, lai palīdzētu jūrniekiem to atšķirt no citām ugunīm un tā nebūtu nevajadzīgi tālu saskatāma.

1893.g. nekādi papildinājumi ostas aprīkojumā netika izdarīti, taču gads nozīmīgs sakarā ar bākas un vadlīnijas nosaukuma maiņu. Krievijas provincēs bija uzsākts kurss uz totālu rusifikāciju, arī latviešu valoda skolās aizliegta. Bez tam šajā gadā pilnā sparā bija Vācijas—Krievijas muitas karš, kas visu vācisko padarīja netīkamam. Ar Visaugstāko pavēli 20.martā Daugavgrīvas miestniņš, kas līdz šim oficiāli bija saucies no vāciem un zviedriem mantotā vārdā par Dina-mindi, tika pārdēvēts par Ustj-Dvinsku un attiecīgi arī bāka un vaduguns līnija — par *Ustj-Dvinskuju*. Bez izmaiņām nepalika arī piezēģelēšanas boja (tā vairs nebija svītrotā, bet sarkana): tika saņemta pavēle rudenī pēc izcelšanas uz tās esošo vācisko uzrakstu RIGA aizvietot ar krievisko Рига. [108—1—259]

Samērā strauja Rīgas ostas ugunu tīkla attīstība sākās ar 1896.g. To veicināja ne vien nepieciešamība saglabāt ostas konkurētspēju, bet arī apgaismošanas tehnikas progress Eiropā. Francūži brāļi Ogistēns un Leonards Freneli jau gadsimta sākumā izveidoja vēl joprojām neaizvietojamās viņu uzvārdā nosauktās lēcas jeb optiskās sistēmas. Krievijā dzimušais vācietis Juliuss Pinčs izstrādāja gaismas aparātus un Berlīnē atvēra fabriku to ražošanai. Samērā nelielā gaismas stipruma dēļ tie bija īpaši piemēroti uzstādīšanai uz bojām un krasta ugunīm. *Pinča sistēmas* aparāti bija izveidoti gan nepārtrauktas, gan zibšņu gaismas raidīšanai. Tie darbojās ar t.s. *naftas gāzi* — vienu no deggāzes paveidiem, kas, saspiesta līdz 10 atmosfērām, bija iepildīta īpašos balonos jeb katlos. Zibšņu gaismas ierīces pamatā bija asprātīgi izveidots ādas plēšu regulators, ko darbināja ar tās pašas gāzes spiedienu. Lai nevajadzētu uguni pie katra uzliesmojuma no jauna aizdedzināt, deggāzes piegāde deglim periodiski tika samazināta līdz minimumam, liesmu nenodzēšot, bet padarot to jau no neliela attāluma neskaidrāmu. Iekārtas bija autonomas un darbojās augu diennakti. Gandrīz vienmēr to gaismas koncentrēšanai un pastiprināšanai tika izmantotas Frenela lēcas.

1896.g. Pinča konstrukcijas lielais nepārtrauktās baltās gaismas aparāts ar koncentrisku 300 mm diametra un 265 mm augstu Frenela lēcu maksāja 1250 sudraba rubļu — toreiz lēcas nebija lietas, bet gan slīpētas un tādēļ salīdzinoši dārgas. Līdzīgs mazāks aparāts, kurā izmantotās lēcas diametrs bija 200 mm, maksāja tikai 675 sudraba rubļus. Tā paša gada jūlijā īpaša Satiksmes ceļu ministrijas komisija pieņēma lēmumu eksperimentāli pārbaudīt Pinča sistēmas aparāta darbību, uzstādot to Kurpnieksalas smailē — Mīlgrāvja un Daugavas galvenās gultnes savienošanās vietā (dambji Nr.24 un 26 3. pielikumā). Eksperimentam izvēlējās lielāko aparātu. Komisija gan norādīja, ka Daugavgrīvas fašīnu dambja (Nr.68) galā pagaidām jāuzstāda lētāks — petrolejas — lukturis.

1897.g. rudenī Rīgas ostā, neskaitot Mangaļsalas bāciņu un vadugunis,

darbojās jau 6 navigācijas ugunis. Eksperimentālā deggāzes gaisma Kurpniek-salas smailē bija nepārtraukta, taču sadalīta horizontālajā plaknē sarkanajā un zilajā pa 180°. Pārējās bija vājas petrolejas lampas: zila uzstādīta Bolderājas straumes sadalītājas būves smailē, zaļa uz M.ļķeniešu salas pie Vecmīlgrāvja, bet trim bija nozīme tikai upju kuģīšu satiksmē.

Rīgas ostas izbūves darbu vadītājs A.Konstantinovs šajā laikā jau bija pasūtījis 3 lielos Pinča firmas lukturus. *Dzelzslietuve un mašīnbūves a/s Rihards Pole* Ganību dambī apņēmas uzbūvēt nepieciešamos tornišus, taču ar darbiem kavējās un tos apņēmas veikt Džons Skuja¹⁰³, kura rūpnīca atradās Pārdaugavā. [108—1—365, arī ...406]

1899.g. vasarā no Berlīnes pa dzelzceļu uz Ostasbaseina dambi Daugavgrīvā pienāca pasūtītā aparatūra — trīs lielle Pinča sistēmas aparāti ar 300 mm diametra koncentriskām lēcām, krāsaina stikla gaismas filtriem, tvertnēm gāzes glabāšanai, caurulēm un sīkākiem piederumiem. 11.novembrī komisija pārbaudīja Džona Skujas firmas uz mūrniekmeistara D.Pipara ieliktajiem pamatiem samontētos metāla tornišus un atzina tos par pieņemamiem gaismas aparātu uzstādīšanai. Katras bāciņas dzelzs detaļas bija izmaksājušas 1100 rubļu, bet par katras montāžu uzņēmējam pienācās vēl 225 rubļi.

Jaunās ostas ugunis uzstādīja dambja galā Putnu salas augšgalā (būve Nr.20), garendambja STU augšējā posma lejasgalā — pie pārrāvuma dambī, kas atstāts upju kuģīšu iebraukšanai t.s. Sarkandaugavā, kā arī Daugavgrīvas pāļu dambja lejasgalā. Pie katra bākas ažūrā tornīša bija dzelzs šķūnis ar grīdā iebetonētām sliedēm vagonetes ar deggāzes tvertni pārvietošanai, kad tā bija jānomaina pret pilnu. Tvertne bija metināts 4 m garš dzelzs cilindrs 1,7 m diametrā, kurā ietilpa 8,6 kubikmetri gāzes zem 10 atmosfēru spiediena. Tāds balons pat tukšs svēra vairāk nekā 168 pudus jeb 2,7 tonnas, un to pārvietot nebija joka lieta.

Bija paredzēts, ka jaunajās ugunis izmantos jau pieminēto naftas jeb eļļas gāzi, kuru ieguva, sausi pārtvaicējot taukus, naftu vai tās atliekas pēc vieglāko frakciju atdalīšanas. Vienu no iekārtām šīs gāzes iegūšanai bija patentējais jau minētais Juliuss Pinčs. Ar naftas gāzi apgaismoja dažas pilsētas — Baku, Jaltu, Kazaņu. Taču visplašāk mūsu gadsimta sākumā to lietoja dzelzceļa vagonu apgaismošanā, vismaz Krievijā, tādēļ ostas navigācijas ugunis ar naftas gāzi apgādāja Rīgas—Orlas dzelzceļa pārvalde. Rīgas ielu un dzīvokļu apgaismošanai (to sāka 1862.g.) tika ražota un izmantota cita veida deggāze ar atšķirīgu ieguves tehnoloģiju.

Montāžas un regulēšanas darbi ievilkās, un trīs jaunās ugunis bija pilnīgā darba kārtībā tikai 1900.g. 25.aprīlī. Acīmredzot visā drīzumā tika modernizētas arī ugunis uz Bolderājas straumes sadalītājas būves un M.ļķeniešu salas, jo 1906.g. atskaitēs kopīgajā deggāzes patēriņa aprēķinā minētas visas 6 bāciņas.

1. Daugavgrīvas mazā (acīmredzot tā uguns nosaukta, lai dokumentos to nesajauktu ar *lielo* — bāku) — pāļu dambja lejasgalā. Tās gaisma bijusi zila.

¹⁰³ Sk. 3.4.1.

2. Bolderājas straumes sadalītājas būves lejasgalā. Arī zila.

3. Uguns uz M.Iļķeniešu salas. (Vai nu pārāk blīva filtra, vai citu iemeslu dēļ, bet jūrnieki sūdzējās, ka šīs bāciņas zaļā gaisma slikti saskatāma.)

4. Kurpnieksalas uguns. Iespējams, ka tai joprojām bijusi sekciju gaisma — sarkana un zila.

5. Putnu salas uguns.

6. STU dambja jeb Sarkandaugavas uguns.

No 1905.g. 12.aprīļa līdz 1906.g. 1.maijam minētās sešas ostas uguns patērējušas 18 tūkst. kubikpēdu naftas gāzes.

Laiku pa laikam uguns cietušas no vandālisma vai apzagtas. Tā 1905.g. 28.februārī ostas tehniķis ziņojis, ka ugunij uz STU dambja nozagta vara ventilācijas caurule 25 rubļu vērtībā, bet Putnu salas ugunij — Frenela 300 mm diametra lēca vara ietvarā, kas maksā 350 rubļus. Citā epizodē minēts, ka lēca sadauzīta. [108—1—747]

No 1909.g. 1.oktobra tika apgaismota Rīgas piezēģelēšanas boja. Tās sarkanā pastāvīgā uguns spīdēja 12 pēdas (3,7 m) virs jūras līmeņa. [108—1—957] Gaismas avotu pagaidām noskaidrot nav izdevies. Bojas korpuss bijis sarkans; tāpat kā agrāk tā apgādāta arī ar viļņu skandinātu zvanu.

20.gs. sākumā biežākas kļuva kuģu vadītāju sūdzības par to, ka, bāram pieaugot un jūras kanālam kļūstot garākam, no jūras grūti saskatīt aizvien tālākās ostas ieejas uguns. 1910.g. tika izveidota jauna vaduguns līnija, kuras virziens būtiski neatšķīrās no vecās. Satrunējušās koka būves nomainīja pret metāla konstrukcijām. Šķiet, ka ticis palielināts ugunu spilgtums un līdz ar to arī redzamības attālums. Šajā gadā Austrumu mola pastāvīgo zaļo uguni aizvietoja ar tādu pašu sarkanu. Tāda tā palikusi līdz mūsu dienām.

1912.g. Nobela prēmiju fizikā saņēma zviedru inženieris Nilss Gustavs Dalēns — par darbu navigācijas ugunu pilnveidošanā. Taču līdz pasaules karam viņa izgudrojumi Krievijā praktiski nenonāca; tos ieviesa tikai pēc kara, jau Latvijas Republikā.

Līdz 1914.g. jaunas uguns Rīgas ostā netika uzstādītas. Īpaši grūti izskaidrojams fakts, ka nav ticis apgaismots jau 1885.g. pabeigtais Rietumu mols. Kara priekšvakarā kuģu vadītājiem tumsā orientēties palīdzēja vaduguns līnija, bāciņa Austrumu mola galā un sešas uguns Daugavā, visas ar milzīgajām, gandrīz trīs tonnas smagajām naftas gāzes tvertnēm. Pāri visam spīdēja Daugavgrīvas bākas uguns čuguna tornī, kuram gan nebija lemts karu pārdzīvot.

Navigācijas ugunu Rīgas ostā bijis daudz, taču bāka bijusi un ir tikai viena, lai gan tās torņi vairākkārt nomainījuši cits citu.

Vecākais Daugavgrīvas jeb *bākas pie Rīgas* attēls redzams kādā 16.gs. kartē un attiecināms uz 1536.g. [128] Kā visās tālaika bākās, gaismas avots bijis torņa virsotnē degošs ugunskurs. Domājams, ka šī bāka bijusi uzcelta pie Daugavas toreizējās ietekas jūrā — šodienas Vecāķu pludmales rajonā.

Saglabājies Polijas—Lietuvas karaļa Stefana Batorija pašrocīgi parakstītais

1582.g. rīkojums (patiesībā atļauja Rīgas rātei) par bākas (*nocturna lumina*) celtniecību pie Daugavas grīvas. [673—1—94] Nav zināms, vai rīkojums ticis izpildīts un bāka ierīkota. Nekādu informāciju par bāku pie ieejas Rīgas ostā nav izdevies atrast arī par laikposmu vēl pusotra gadsimta garumā.

Navigācijas vajadzībām kurināts ugunskurs virs akmeņu krāvuma Daugavas grīvā atkal pieminēts 1721.g., tomēr 1751.g. Krievijas bāku sarakstā pie Rīgas tāda nav minēta. Aptuveni tagadējā vietā Daugavgrīvas bāka pirmoreiz atzīmēta 1788.g. Tas bijis koka tornis, uz kura augšējās platformas joprojām dedzis gadsimtu pārbaudi izturējušais bākas ugunskurs. 1812.g. to izmantoja semafora sakariem ar pilsētu, taču pēc trim gadiem, kad Rīgas ostu pārbaudījis Baltijas bāku direktors L.Spafarjevs (direkcija atradās Tallinā), viņa atskaitē bāka vairs nav minēta.

Pirmo modernāko gaismas aparātu uzstādīja 1818.g.¹⁰⁴ celtajā tornī, kur to pirmoreiz iededza 15.jūnijā. Celtne bija konisks koka astoņskaldnis uz augsta mūra pamata. Torņa augstums no zemes pārsniedzis 31 metru. Gaismas avots bijušas vairākas eļļas lampas, kas izvietotas pa liela diametra apļa sektoru, sākumā bez atstarotājiem. Metāla — apsudrabota vara skārda — reflektori uzstādīti, iespējams, 1827.g. Bākas gaisma šajā laikā bijusi *cieta*, t.i., nepārtraukta un nemainīga. Ziemā, kā arī gaišākajā vasaras periodā — no maija vidus līdz 1.jūlijam — bāka netika apgaismota. [128] Pie bākas bijis signālmasts, kurā pacēla vētras u.c. signālus. Dažos attēlos redzami arī pašai bākai piestiprināti rāļņi līdzīgi šķērši semafora zīmju pacelšanai.

Šīs bākas lampās visticamāk dedzināta tolaik Krievijā populārā rapšu eļļa (*сурепное масло*). Petroleju pakāpeniski sāka lietot pagājušā gadsimta 60.gados.

Krimas kara laikā 1854.g. pavasarī bākas koka torni nojauca, bet tās masīvo mūra cokolu pārvērtā fortifikācijas būvē — tajā novietoja lielgabalus. Vismaz vienu reizi šī baterija veiksmīgi piedalījies pretinieka kuģu apšaudīšanā un piespiedusi tos bēgt. [67] 1856.g. uzcēla koka pagaidu torni. Ir ziņas, ka 1861.g. tajā degusi rinda t.s. Argana degļu ar metāla spoguļu reflektoriem. [142]

1863.g. reizē ar navigācijas uguni Mangaļsalas dambja galā pabeidza bākas jaunā čuguna jeb ķeta torņa montāžu. (33.att.) Sākumā tornis bijis sarkans, vēlāk balts, bet laternas metāla daļas un jumts zaļš. Uguni — faktiski divas ugunis vienu virs otras — iededza 1.septembrī, tās augstums bija 103 pēdas jeb 30,4 m v.j.l. Parasti bāka rādīja pastāvīgu baltu gaismu ar spilgtākas gaismas 5 sekunžu ilgiem uzliesmojumiem ik pēc pusminūtes. [142] Iespējams, ka novecojušais katopriskās jeb atstarotāju spoguļsistēmas gaismas aparāts bija aizstāts ar modernāko, bet reizē3 arī visai komplicēto un dārgo rotējošo dioptriskās sistēmas aparātu. Krievijā parasti tika izmantoti Sotera firmā Francijā izgatavotie aparāti. Cik zināms, tāds ticis uzstādīts arī Daugavgrīvas bākā. [128]

Tā kā eļļas un petrolejas spuldzes nav iespējams ātri izdzēst un iedezināt,

¹⁰⁴ Citos avotos minēts, ka bākas celtniecība pabeigta 1819.g.

tās būtībā piemērotas tikai nepārtrauktas gaismas rādīšanai. Taču pārtraukta gaisma pamanāma no lielāka attāluma; bez tam, kas vēl svarīgāk, ar to iespējams izveidot katrai konkrētai bākai savu gaismas signālu. To arī grūtāk sajaukt ar citiem, gadījuma rakstura gaismas avotiem. Pagājušā gadsimta otrās puses bākās to panāca ar griežamo aparātu, kura galvenā sastāvdaļa bija koncentriska ap gaismas avotu rotējoša lēcu sistēma. Šis t.s. starumetēju lēcas bija izveidotas kā jau minētās Frenela lēcas un prizmas. Iekārtu darbināja pulksteņa mehānisms ar pēc vajadzības paceļamu atsvaru cauruļveida šahtā, kas parasti atradās torņa vertikālajā ģeometriskajā asī. (Šādas piedziņas prototips ir pulksteņi *ar bum-bām*.) Aparātus piegādāja jau minētā Sotera firma. Tie tika uzstādīti visās lielākajās bākās Latvijas teritorijā. Kad 20.gs. 50. gados ieviesa vienkāršākus paņēmienus pārtrauktas gaismas iegūšanai, karu pārdzīvojušos tehnikas pieminekļus bez žēlastības iznīcināja — daļēji varbūt tāpēc, ka tie bija pārāk lieli muzejiem. Liepājas bākas rotējošo aparātu sadauzīja un apraka turpat pie bākas (dažas lēcas gan esot aizvestas uz Ļeņingradu). Daugavgrīvas bākas rotējošais aparāts iznīcināts divreiz. Mūsu dienās no Sotera firmas ražojumiem Latvijā palikusi tikai Ovišu bākas laterna.

Kā jau minēts, 1863.g. iedegtās bākas uguns bija balta, pastāvīga ar mainīgu spilgtumu. Taču tā tas bija tikai pie pietiekoša dziļuma un normālas situācijas jūras gatvē jeb kanālā. Atkarībā no vēja virziena, stipruma un ilguma ūdens līmenis Daugavas bārā¹⁰⁵ dažu stundu laikā var pazemināties par 2,9 m! 1891.g. izdotajā impērijas bāku un ugunu aprakstā par Daugavgrīvas (toreiz vēl *Dinamindes*) bāku rakstīts:

1) Kad dziļums bārā 18 pēdas un vairāk, bākā deg parastā baltā uguns ar baltiēm zibšņiem un Daugavgrīvas vadugunis ir baltas.

2) Ja dziļums bārā no 18 līdz 15 pēdām ieskaitot, bākas uguns tāda pati, kā 1.punktā noteikts, taču ziemeļu vadugunis būs sarkana, bet dienvidu — balta.

3) Pie ūdens dziļuma bārā no 15 līdz 12 pēdām ieskaitot bākas uguns kā 1.punktā minēts, taču vadugunis sarkanas.

4) Gadījumā, ja ūdens dziļums bārā mazāks par 12 pēdām, jeb arī kāda cita iemesla, piemēram, nogrimuša kuģa dēļ bāru nevar šķērsot, bākā degs parastā baltā uguns, bet ar baltiēm un sarkaniem zibšņiem, bet vadugunis būs izdzēstas.

Pie bākas Kometforta dambja galā bija uzstādīta t.s. mājienu bāka (*Wink-Backe*), kas palīdzēja koriģēt Daugavā iebraucošo kuģu kursu gadījumos, ja vētras vai citu šķēršļu dēļ locis nevarēja uz kuģa uzkāpt: uz statīva uzstādītu karogmastu ar Krievijas trīskrāsu karogu nolieca austrumu vai rietumu virzienā, tā norādot kuģa vadītājam izdarāmo virziena maiņu. Ja iebraukšana nebija iespējama, mastā pacēla bumbas formas zīmi. [193]

Daugavgrīvas bāku izslēdza 1914.g. vasarā, lai tā nekalpotu par orientieri vācu karakuģiem.

¹⁰⁵ Sēklis, ko pie ietekas jūrā veido upes saneši.

3.1.4. Ostas robežas

Šķiet, līdz 19.gs. beigām Rīgas ostas robežas nebija strikti noteiktas, jo precīzu robežu nebija arī pašai pilsētai. [129] Ostas teritorija un akvatorija bija tā, kur darbojās rātes noteiktā jurisdikcija, tādēļ spēkā bija senais, romantiskais, taču ne gluži precīzais ostas robežu apraksts: *no krācēm līdz jūrai*. Daugavas krāčainais posms beidzās Doles salas lejasgalā, bet par jūras sākumu varēja uzskatīt piezēģelēšanas boju reidā.

1898.g. *stipri palielināts Rīgas ostas rajons, to paplašinot no Doles salas lejasgala līdz Glumajai krācei augšpus salai. Tagad Doles salu apliecošie abi Daugavas zari ieslēgti ostas rajonā. Valdošais Senāts izziņojis par ostas jaunajām robežām un to aprakstu*. [195] Šodien dziļi Rīgas HES ūdenskrātuves dibenā gulošā Glumā krāce atradās 18,5 verstis jeb aptuveni 20 km augšpus Rīgas dzelzceļa tilta.

Pieminēšanas vērtā šķiet diskusija par Lielupes posma līdz Dubultiem ieslēgšanu Rīgas ostas robežās. 1892.g., kad apsprieda jaunus noteikumus un arī iespējamās robežas, Rīgas ostas izbūves darbu vadītājs Aleksandrs fon Nagels rakstīja, ka posmā Rīga—Dubulti notiek ļoti dzīva pasažieru un privāto tvaikoņu, kā arī kravas laivu, buru un airulaivu kustība, kas būtu jāuzrauga valsts iestādēm. Tādēļ viņš ierosināja Buļļupi un Lielupi no Daugavgrīvas līdz Dubultiem iekļaut ostas robežās.

Nagela priekšlikums nerada augstākās priekšniecības atbalstu, un 1898.g. apstiprinātajās ostas robežās no Lielupes iekļāva tikai tās grīvu jeb Buļļu caurteku¹⁰⁶. Toreizējās robežas principā sakrita ar 1932.g. pastāvošajām, kas norādītas 7.pielikumā, tādēļ šeit pie tām sīkāk nekavēsimies. 1903.g. ostas priekšnieks kņazs Sergejs Uhtomskojis atkal ierosināja ostas robežu noteikt pie Dubultiem. Viņa argumenti būtībā bija tie paši: ļoti dzīva kuģu kustība šajā posmā. Arī šoreiz ierosinājums tika ignorēts, un 1913.g. spēkā bija tās pašas robežas, kuras 1898.g. apstiprinājis iekšlietu ministra v.i. barons Ikskils fon Gildenbants. [5274—1—1]

Šajā laikā ostu sadalīja 4 iecirkņos, un šāds dalījums saglabājas arī pirmajos neatkarības gados. Pirmais, pa straumi augstākais iecirknis ietvēra Koku ostu. Otrais ostas iecirknis sākās pie Kārļa slūžām (baseina) un turpinājās līdz Augšpodragam. Šeit sākās trešā iecirkņa akvatorija, kurā bez Daugavas līdz Hapakgrāvja ietekai ietilpa arī Sarkandaugava un Milgrāvis. Ceturto iecirkni veidoja Daugavas grīvas posms, Buļļupe un reids.

Apsteidzot notikumus, jāpiebilst, ka 1936.g. jūnijā pieņēma likumu par ostas nodokļu un loču nodevas ņemšanu Lielupes rajonā. [64] Tas bija saistīts ar mēģinājumu izsludināt Jelgavu par jūras ostu, kas nelaimīgas apstākļu sakritības

¹⁰⁶ Krievu oriģinālā *Buļļenskij proļiv*. Autors nepiekrīt apgalvojumam, ka ostas robeža tomēr bijusi noteikta līdz Dubultiem. [98]

dēļ beidzās visai dramatiski. Nelielais tvaikonis *Indra* bija pirmais un arī pēdējais tālbraucējs kuģis, kas sasniedza Jelgavu un ar tur uzņemtu kravu izbrauca jūrā. 1936.g. novembrī nenoskaidrota iemesla dēļ *Indra* ar septiņu cilvēku apkalpi nogrima Igaunijas piekrastē netālu no Pērnavas. [85] Pēc šīs katastrofas Jelgavu kā jūras ostu praktiski vairs nepieminēja un neizmantoja, iespējams tādēļ, ka vairs nebija pietiekoši sekli peldošu kuģu.

Drīz pēc Latvijas okupācijas 1940.g. no tirdzniecības ostas teritorijas izslēdza Daugavgrīvas baseinus un Buļļupes posmu no tilta līdz ietekai Daugavā — tos nodeva padomju kara flotes pārziņā.

3.1.5. Dziļumi

Līdz 16.gs. ūdens dziļumi Daugavas lejtecē visumā bija pietiekami Rīgu apmeklējošo kuģu iegrimei. Ostas pirmajos gadsimtos rūpes kuģu vadītājiem un ločiem sagādāja galvenokārt sēkļu biežā pārvietošanās un citas drošā fārvatera konfigurācijas izmaiņas.

1644.g. ūdens dziļums ietekā bijis 11 pēdas — toreiz tā bija t.s. Rietumu grīva, apmēram tagadējās Ziemas ostas vietā. Gadsimta beigās jūrnieki sāka sūdzēties par nepietiekamiem dziļumiem — auga burinieku izmēri, bet auga arī sanesu sēklis jūrā pie Daugavas grīvas jeb t.s. bārs.

1766.g. ostā iebrucējošo kuģu iegrime nav drikstējusi pārsniegt 7,5 pēdas; pieskaitot vienu pēdu kā minimālo ūdens rezervi zem kuģa ķīļa, redzam, ka dziļums nebūs pārsniedzis 8,5—9 pēdas. Tas turpināja samazināties, un 1781.g., kad no amata atcēla G.Veismanu, dziļums bija tikai 7 pēdas. Rīgas ostā iebrucēt varēja tikai mazie piekrastes burinieki, lielākajiem kuģiem kravas operācijas bija jāveic reidā. No tā ieguva tikai bordingu¹⁰⁷ īpašnieki; lieltirgotāju vidū valdīja apjukums un panika. Šajā laikā tapa kāds interesants projekts, kurš tā realizēšanas gadījumā varētu pašos pamatos mainīt ostas tālāko attīstību: 1780.g. sākumā Rīgā ieradās J.Vīte, kurš starp citiem darbiem gribēja arī pārcelt Rīgas ostu uz jūru, kur lielāki dziļumi...¹⁰⁸

19.gs. sākumā minimālais dziļums grīvā svārstījās ap 12 pēdām, pašā ostā dziļumi bija nedaudz mazāki. Īstās nepatikšanas sākās gadsimta vidū — tieši pretim kuģu izejai jūrā bija izveidojies un turpināja augt sēklis. 1849.g. virs tā pie normāla līmeņa bija tikai 5 pēdas ūdens. Kuģu ceļš pie iztekas tagad asi pagriezās uz rietumiem, kur dziļums bija 9—10 pēdas. Taču šāds pagrieziens buriniekiem ne vienmēr izpildāms: 1857.g. 10.septembrī starp Bulduriem un Fortkometas dambi krastā izmesti avarēja 16 kuģi, kas vētrā nevarēja ieiet Daugavā.

1861.g. pabeidza Mangaļsalas jūras dambi. Pateicoties daļēji novērstajai

¹⁰⁷ Preču pievešanai kuģim vai tā izkrašanai, neizmantojot piestātņi, būvētas liellaivas jeb nelieli plakandībena burinieki.

¹⁰⁸ Skat. Nerealizētie projekti. (Epilogs)

sanešu kustībai gar Rīgas līča krastu, kā arī bagarēšanai, 1873.g. rudenī grīvā pirmoreiz tika sasniegts 18 pēdu dziļums.

Taču kuģubūves progress prasīja aizvien lielākus dziļumus. Konkurences cīņā starp ostām Rīga nedrīkstēja atpalikt. 1875.g. uzsāktie plašie gultnes regulēšanas darbi, tai skaitā Rietumu mola būve, kā arī bagaru karavānas jaudas palielināšana deva savus rezultātus, sākumā gan diezgan pieticīgus. 1885.g. pirmoreiz iztekā atzīmēts 20 pēdu dziļums. Diemžēl pēc pavasara paliem tas parasti izrādījās mazāks, dažkārt tikai 15 pēdas. Tad vienīgā cerība bija bagarmašīnas.

1893.g. augustā grīvā un jūras gatvē pirmoreiz ostas vēsturē izdevās sasniegt 22 pēdu dziļumu. Tas gan notika ar dabas spēku palīdzību: ziemas otrajā pusē ap Daugavas ieteku izveidojās pūsmēness formā izliekta ap 200 m plata un līdz 11 m augsta torosu josla, kas pilnībā aizsprostoja upi. Lai novērstu paredzamos katastrofālos plūdus, ledus kalnus spridzināja. Līdz pavasara sākumam ledū izveidoja spraugu, kuru ledlauži paplašināja līdz 40 m. Gultnes padziļināšanu veica koncentrētā palu straume; bagariem atlika tikai novākt nelīdzenumus.

Diemžēl jau 1895.g. aprīlī izrādījās, ka pēc ledus iešanas dziļums jūras gatvē samazinājies par 4,5 pēdām un kuģiem ar iegrimi, lielāku par 17,5 pēdām, nācās palikt reidā un izmantot gandrīz jau aizmirsto lihteru palīdzību. Dziļums pašā ostā parasti saglabājās ilgāk, respektīvi, tik stipri necieta no paliem. Sākot ar 1891.g. tas vasarā pilsētas krastmalā stabili turējās virs 18 pēdu atzīmes.

Daugavas bārs jeb sēklis jūrā pie grīvas gandrīz nepārtraukti auga. Līdz ar to pieauga arī jūras gatves jeb kanāla garums. 1895.g. tas bijis 750 asis, tātad vairāk nekā 1,5 km garš, mērot no molu galvas savienojošās līnijas līdz 22 asu izobatai. Jau ap 1861.g. kanālu izveidoja un centās uzturēt 50 asis platu. Vēlāk to paplašināja: 1913.g. atzīmēts, ka kanāla platums ir 75 asis. (Mūsdienās tas ir šaurāks, taču pa to vairs nebrauc grūti vadāmi burinieki.)

1902.g. dziļums gatvē pirmoreiz pārsniedza 24 pēdas, bet jau gadu vēlāk tika sasniegta 26 pēdu atzīme. Tā gan nenoturējās ilgi, un līdz pat 1.pasaules karam dziļums bārā svārstījās ap 25 pēdām.

Ūdens dziļumi dažādās ostas vietās un baseinos 1913.g. pavasarī pēc ledus izešanas minēti loču komandiera I.Jirgensona ziņojumā ostas priekšniekam. Objekti uzskaitīti pa straumi uz leju, sākot ar labo krastu. Sarkano spīķeru rajonā pie krasta nostiprinājuma dziļums bijis 16 pēdas, bet tālāk no krasta — 20 pēdas. Zem dzelzceļa tilta izgriežamās daļas upe izrādījusies sekla — tikai 12 pēdas. Abpus pontonu tiltam dziļums bijis 23 pēdas, pilsētas krastmalā divu asu attālumā no krasta — 22 pēdas. Vislielākais dziļums konstatēts muitas rajonā — 27 pēdas. Pie Siļķu brāķa tas bijis 20—22 pēdas, 22 pēdas arī pie Andrejsalas, taču 2 asis no krasta; Eksportosta bijusi 24 pēdas dziļa.

Kreisā krasta ostas daļu uzskaitījums sākas ar AB dambi. Tā abās pusēs dziļums bijis svārstīgs — 18—23 pēdas. Pie Balasta dambja tas sasniedzis 22 pēdas, Ķīpsalas lejasdaļā pat 23 pēdas.

No priekšostām izceļas Ostasdambja baseins Daugavgrīvā ar 26 pēdām brīva

ūdēns. Te bijusi iespēja veikt kravas operācijas dziļāk peldošajiem kuģiem, jo līdz pilsētai fārvaters bija tikai 22 pēdas dziļš. Vecmilgrāvīs varēja piedāvāt dziļumu līdz 24 pēdām, pie Jaunmilgrāvja krasta bijis par pēdu seklāks. [5274—1—36]

1. pasaules karam sākoties, Rīgas ostas dziļums ir ap 8 m jūras gatvē un grīvas posmā līdz Ostasdambja baseinam, un 7—7,5 m pārējās nozīmīgākajās ostas daļās. Kara gados, kad padziļināšanas darbi praktiski bija pārtraukti, vēlreiz pierādījās jau agrāk konstatētā īpatnība: kanāls aizsērēja daudz ātrāk nekā pārējās ostas daļas. Tas bija labi redzams dziļumu mērījumos pirmajos pēckara gados.¹⁰⁹

Dziļuma mērīšanas paņēmieni jūras gatvē un arī Daugavas dziļākajās vietās acīmredzot bijis tradicionāls — ar loti. Seklākajās vietās mērīts ar latu no laivas vai ledus. 1873.—74.g. dziļums ostā — tāpat arī pie Doles salas — mērīts 159 profilos, no kuriem 90 nosprausti un izmērīti no laivas, bet 69 — no ledus. Profila nospraušanai un mērījuma vietu noteikšanai izmantota 150 m gara līne, kurā ik pēc 10 asīm iestiprinātas korķa *markas*. Mērlata bijusi 3 asis (vairāk nekā 6 m) garš, 1 kvadrātveršoka (ap 4,5 cm) šķērsriezumā balti krāsots koks ar pēdu un pēdu desmitdaļu iedaļām. [108—1—5] 20.gs. sākumā profilēšanai izmantota 200 asis gara un 6 mm resna stiepļu trose. [108—1—944] Bijuši arī starpgadījumi: tā 1907.g. mērītāju laivu Daugavā apgāzis burinieks *Olga*, taču viss beidzies ar peldi un rakstisku sūdzību. [108—1—827]

Paralēli klasiskajām dziļumu mērīšanas metodēm Rīgas ostā izmantotas arī citas — instrumentālas, par kurām neko tuvāk noskaidrot nav izdevies. 1893.g. Daugavgrīvas cietokšņa inženieru pārvalde lūgusi ostas izbūves darbu vadītāju A.Nagelu izmērīt dziļumus Bullupē, jo viņam šim nolūkam esot paša izgudrots aparāts¹¹⁰. 1900.—09.g. mērījumiem izmantots kāds *Štehera pašrakstītājs*. Tā aprakstu vai vismaz darbības principu nav izdevies atrast ne arhīvu lietās, ne literatūrā, ne enciklopēdijās. Aparāta izmantošanai bijušas vajadzīgas laivas un pontons. [108—1—492]

3.1.6. Ledlauži

Ziema tirgotājiem un kuģīpašniekiem radīja tiešus zaudējumus, jo ostas slēgšana vienmēr nozīmēja zaudētu peļņu. Siltās ziemas, kad Daugava neaizsala, bija ļoti retas. Biežāk gadījās, ka Rīgas līcis vēl bija kuģojams, taču kuģu kustība ostā bija apgrūtināta vai pat neiespējama. Sākot ar 1858.g. regulāri tika dibināta speciāla RBK komisija kuģu atbrīvošanai no ledus un izvešanai no aizsalušās Daugavas vēl brīvajā jūrā. Komisija sastāvēja no trim uz trīs gadiem ievēlētiem lieltirgotāju pārstāvjiem. [137] Sākumā ledlaužu kuģu vēl nebija un komisijas algotie ļaudis — galvenokārt zvejnieki un enkurnieki — cīnījās ar ledu

¹⁰⁹ Sk. 4.1.2.

¹¹⁰ Oriģinālā: *особый прибор, изобретенный Вами*.

visai primitīviem līdzekļiem. Precīzu izmantoto darbarīku un lietoto paņēmieni aprakstu apzināt nav izdevies, taču šķiet, ka parasti kuģi izcirsti no ledus ar vergām vai cirvjiem.

Rīgas Biržas komitejas inženieris Arnolds Pabsts apraksta ledus komisijas darbību 1875.g. rudenī, kad ostu pārsteidza neparasti agra ziema: pēc ilgstoša aukstuma Daugava novembrī pārklājās ar ledu, kas nemitīgi bojāja tolaik upē esošos astoņus spārnratu tvaika velkoņus. Pateicoties šiem tvaikoņiem, kā arī tiem palīgā atsūtītajiem strādniekiem, ledū tika izcirsts vaļējs kanāls no cementa rūpnīcas¹¹¹ līdz Lejaspodragam, taču tas aizsala, pirms to sasniedza pie pilsētas esošie kuģi. 20.novembrī ledus gūstā bija 73 kuģi, tai skaitā 11 tvaikoņi. Aukstumam sasniedzot 11—13 grādus pēc Reomira (ap -15° C), Mangaļsalas zvejniņu pūles izcirst ledus segā kuģojamu kanālu izrādījās veltīgas, darbs bija tik grūts, ka zvejniņi to pameta un lauza par 3600 rubļiem noslēgto līgumu. Pēc šiem notikumiem pie darba ķērās enkurnieku cehs ar 400 strādniekiem, un līdz 1.decembrim izdevās visus kuģus izvietot nepārtrauktā virknē no pilsētas līdz cementa rūpnīcai. 13.decembrī pirmie kuģi sasniedza Daugavas grīvu un varēja iziet atklātā jūrā, tomēr 15 kuģi un 13 liellaivas no jauna tika iesprostoti ledū.

Kad temperatūra pazeminājās līdz -18° (ap -22° C) un jūra sāka aizsalt, kuģus nācās novietot aiz dambjiem. Neraugoties uz visu paveikto un lielajiem izdevumiem, tikai 8 tvaikoņi un 2 buru kuģi no visiem pie pilsētas iesalušajiem spēja decembrī iziet no ostas atklātā jūrā. [206]

Navigāciju centās pagarināt, ierīkojot priekšostas Milgrāvi un Daugavgrīvā, jo upes lejtece aizsala vēlāk; arī atbrīvot kuģi no ledus šeit bija vieglāk.

Ledlaužu ēra Rīgas ostā sākās 1877.g., kad tika iegādāts pirmais ledus laušanai paredzētais tvaikonis — *Simson*. Tas bija spārnratu upju kuģis ar 120 zirgspēku tvaika mašīnu un nelielu, tikai 8 pēdu iegrimi — ostas sekļajās vietās tas bija ļoti būtiski. Izšķirties par kuģi ar spārnratiem lika tā lielākā (salīdzinot ar dzenskrūves tvaikoņiem) manevrēšanas spēja ierobežotā akvatorijā, kā arī platums, kam vajadzēja veidot atbilstoši lielāku kanālu (*šķēriņu*). Pastāvēja arī cerība, ka *Simsona* rati sadauzīs ledu sīkākos gabalos, nekā to spētu kuģis ar dzenskrūvi — šajā laikā lielākajai daļai kuģu vēl bija koka korpusi, kuriem sadursme ar lielākiem ledus blūkiem varēja būt liktenīga. [206]

Diemžēl pirmais ledlauzis uz to liktās cerības neattaisnoja. Vājā vieta izrādījās tieši spārnrati, kas, strādājot ledū, bieži tika bojāti, tādēļ četri nākamie Rīgas ostas ledlauži bija dzenskrūves tvaikoņi, pasūtīti Mūtalas kuģu būvētavā Zviedrijā. Trīs no tiem — *Hernmark*, *Cander* un *Rudolf Kerkovius* — pēc konstrukcijas un parametriem bija stipri līdzīgi: to garums bija 74 pēdas, platums — 17,5 pēdas, bet iegrieme — 10 pēdas. Kuģi dzina 200 indicēto zirgspēku tvaika mašīna.

¹¹¹ Runa ir par vēl šodien pastāvošo cementa rūpnīcu Pārdaugavā (a/s *Brocēni* Rīgas ražotne), kas dibināta 1866.g.

1884. g. Venerna ezerā ūdenī tika nolaists Mūtalā būvētais ledlauzis *Herkules*, lielāks un jaudīgāks par trim minētajiem. Tā 400 ZS tvaika mašīna dzina uz priekšu 107 pēdas garu korpusu. Ledlauža platums bija 22 pēdas, bet iegrime ar pilnu ogļu krājumu — 11 pēdas. Projektā bija paredzēts, ka *Herkules* vajadzības gadījumā var izmantot arī kā glābšanas kuģi ostas tuvumā.

Bezledus periodā šos tvaikoņus izmantoja par velkoņiem, galvenokārt bagarpāmju vilkšanai. Daugavai sākot aizsilt un gultnes padziļināšanas darbus pārtraucot, ledlauži sāka ostas atbrīvošanu no ledus, neļaujot tai aizsilt. Taču tie bija tikai upes ledlauži, nepiemēroti darbam jūrā. Jūrai aizsalstot, navigācija tika slēgta. Tad pārtrauca arī ledus laušanu ostā un pēdējo satiksmes tvaikonīšu kustību. Pāri Daugavai atklāja ziemas ceļu gājējiem un kamaniņu stūmējiem.

Visai atbildīgs darba posms ostas ledlaužiem sākās pavasarī, kad upes lejtece iespēju robežās bija jāatbrīvo no ledus, lai neradītu šķēršļus ledus iešanai. Ledus laušanu sāka no ietekas, bet beidza nedaudz augstāk par dzelzceļa tiltu; vēl tālāk to vairs neļāva nepietiekamais dziļums. Panākumi šim darbam bija tikai tad, ja Rīgas līcis pie ietekas bija brīvs no ledus. Pretējā gadījumā uzlauztais ledus palika upē un, gaidot ledus iešanas sākumu, atlika tikai cerēt, ka pie pilsētas vai lejpus tās sastrēgums neizveidosies. Mazo ledlaužu iespējas palīdzēt šādā gadījumā bija niecīgas.

1898.g. oktobrī Ņūkāslā pie Tainas Lielbritānijā ūdenī nolaida tajā laikā lielāko un spēcīgāko ledlauzi pasaulē — *Jermak*. Tas bija izmaksājis pusotru miljonu rubļu un paredzēts Krievijai vitāli svarīgu uzdevumu veikšanai: Ziemeļpola sasniegšanai un navigācijas perioda pagarināšanai t.s. Ziemeļu jūras ceļā jeb Sibīrijas piekrastē. Idejas autors un darbu vadītājs bija viceadmirālis Stepan Makarovs. Ar viņu šajā projektā sadarbojušās vairākas slavenības, piemēram, polārpētnieks un t.s. *Nansena pasu* ierosinātājs Fritjofs Nansens, krievu zinātnieks Dmitrijs Mendeļejevs un grāfs Sergejs Vite (kurš, būdams impērijas finanšu ministrs, pareģojis, ka Ventspils kādreiz būs tikpat liela osta kā Roterdama).

Jermak korpuss (pēc pārbūves) bija gandrīz 98 m garš, tā ūdensizspaidis — 8730 t, bet galvenā dzinēja — tvaika mašīnas jauda 7500 ZS. Iespējams, ka vainīga bija nepietiekamā dzinēja jauda (S.Makarovs sākumā bija paredzējis mašīnas ar kopējo jaudu 20 000 ZS), taču cīņā ar arktiskajiem lediem *Jermak* palika zaudētājos. Admirālis krita nežēlastībā, bet Ziemeļpola iekarošanai būvēto ledlauzi degradēja un nosūtīja darbā Baltijas jūrā. Pēterburgā pierakstītā ledlauža galvenā darba vieta bija Somu līcis, un pie Rīgas tas parādījās tikai tad, ja bez tā varēja iztikt Pēterburgā un Kronštātē. Tādēļ *Jermak* palīdzība Rīgas ostai bijusi visai epizodiska. Arī otrs spēcīgais Somu liča ledlauzis *Vladimir* Rīgai palīdzējis tikai atsevišķos gadījumos.

Dienu skaits, kad osta bijusi slēgta ledus apstākļu dēļ (1899.—1908.g.)

| | | | |
|---------|-----------|---------|--------------------|
| 1899.g. | 15 dienas | 1904.g. | 38 dienas |
| 1900. | 98 | 1905. | 16 |
| 1901. | 24 | 1906. | osta netika slēgta |
| 1902. | 74 | 1907. | 20 |
| 1903. | 8 | 1908. | 20 |

[5274—1—43]

1912.g. darbu sāka tieši Rīgas ostai būvēts jūras ledlauzis *Pjotr Veļikij*. Kuģis bija būvēts pēc RBK pasūtījuma Gēteborgā, tā jauda — 4000 ZS. Projekta autors ir Rīgas Politehniskā institūta profesors Čārlzs Klārks, jau toreiz plaši atzīts kuģu, sevišķi ledlaužu būves speciālists. Diemžēl *Pjotr Veļikij* gāja bojā 1917.g. maijā, pie Tallinas uzbraucot krievu izliktai mīnai. [19]

Pēc kara Č.Klārks projektēja Rīgas ostai citu, vēl spēcīgāku ledlauzi, par kuru būs runa turpmāk.

2. nodaļa

INFRASTRUKTŪRA UN SAKARI

3.2.1. No strūgām līdz dzelzceļam

Teritorija, ar kuru Rīgas ostai pastāvēja tirdznieciskie sakari, līdz 19.gs. otrajai pusei principā sakrita ar Daugavas baseinu, jo preces abos virzienos pārvadāja gandrīz tikai pa ūdensceļu. Rīgas ekonomiskajai aizmugurei pieskaitāma arī daļa Dņepras baseina, no kura kravas uz Daugavu nogādāja pāri t.s. Ullas—Berezinas *valkam*, — galvenokārt ar ragavām ziemā, vēlāk arī pa abu upju baseinus savienojošo kanālu. Savulaik šo teritoriju šķērsojis arī *ceļš no varjagiem pie grieķiem*.

Rīgas austrumu aizmugure, kā zināms, tikusi pakļauta dažādām politisku notikumu radītām izmaiņām, arī tās lielums svārstījies. Taču tās pamatu jeb mugurkaulu gandrīz nepārtraukti veidojušas četras pilsētas: Daugavpils, Polocka, Vitebska un Smoļenska (attiecīgi ap 230, 420, 530 un 670 km no Rīgas). Jau 13.gs. beigās Rīga ir izcīnījusi monopolstāvokli šajā ekonomiskajā areālā, noslēdzot to tirgotājiem no vācu zemēm, kā tas jau agrāk bija noticis ar visbijiešiem

Rīgas saimnieciskā aizmugure [121]



un dāņiem. Arī Daugavas baseina slāvu kņazistu izeja uz Baltijas jūru nebija iespējama bez rīdzinieku atļaujas, palīdzības un kontroles. Vēsture min dažādus diplomātiskus un militārus konfliktus starp Rīgu un austrumu aizmugures pārvaldītājiem kņaziem un vojevodām. Krievu valstiņas vairākkārt centušās ierobežot rīdzinieku ekspansiju viņu teritorijā, nosakot tirdzniecības galīgo austrumu robežu, piemēram, Polockā. [83]

Diezgan cieši iesakņojies uzskats, ka visa austrumu jeb Daugavas tirdzniecība notikusi gandrīz tikai ar krieviem, Krieviju vai vismaz pateicoties tai. Līdz 19.gs. sākumam šādam apgalvojumam nav pamata, jo Rīgas aizmuguri veidojās jau pieminētās pilsētas krievu valdījumā, ja neskaita pašus jaunākos laikus, bijušas ļoti neilgi. Tā kriviču¹¹² dibinātā Polocka jau no 13.gs. beigām piederējusi Lietuvai, tad 15 gadus Krievijai, bet pēc tam — Polijai un tikai pēc poļu valsts pēdējās sadalīšanas nonākusi krievu ērgļa paspārnē. Arī Smoļenska no 14.gs. līdz 1802.g. piederējusi lietuviešiem vai poļiem. Vienīgi Vitebska bijusi Lietuvas lielkņazistes sastāvā tikai nedaudz vairāk kā 100 gadu un pēc dažādām politiskām pārmaiņām iekļauta Krievijā samērā sen — jau 1686.g.

Daugavas tirdzniecības ziedu laiki bijuši 1338.—1430.g. — laikā, kad upes vidustece atradās Lietuvas lielkņazu Ģedimina un Vitauta valdījumā. [83] Šis tirdzniecības noriets sākās 15.gs. otrajā pusē, Rīgai konfliktējot ar Poliju.

Galvenais ūdens transporta līdzeklis bija strūgas, retāk citu tipu laivas. Kokus transportēja, sasaistītus plostos, pa mazajām pietekām arī vaļējus. Noteicošā ūdens transporta artērija bija Daugava, Lielupes un Gaujas loma bija nenozīmīga. Ziemā linus un linsēklas, retāk arī kviešus uz Rīgu veda ragavās, tomēr sauszemes pārvadājumu īpatsvars bija niecīgs. Pludināšanai uz Rīgu paredzētos kokus no Lietuvas, Polijas, Baltkrievijas vai Krievijas mežiem arī izveda ziemā, nogādājot tos pie upēm.

17.gs. — *ziedru laikos* — Rīgas sakari ar tās ekonomisko aizmuguri periodiski bija vairāk vai mazāk ierobežoti, un tas atsaucās uz ostas apgrozījumiem. Starplaikos starp kariem preču pievedumi gan uz laiku atjaunojās, jo tirdzniecībā iegūstamā peļņa bija vajadzīga abām karojošajām pusēm.

Vidzemes un Rīgas iekļaušana Krievijas sastāvā nenozīmēja tūlītēju Daugavas tirdzniecības atjaunošanos un uzplaukumu, jo plašas teritorijas, t.sk. mūsdienu Latgale, palika Polijas kontrolē kā t.s. *Inflantija*. Poļu muitnieku patvaļīgi noteiktās nesamērīgi augstās nodevas dažkārt esot sadārdzinājušas pa Daugavu vestās preces pat par 500%! [83] Tirgotāji varēja uzelpot pēc 1772.g. notikušās pirmās Polijas sadalīšanas, kad pēc slepenas vienošanās ar Berlīni Inflantiju sev pievienoja Krievija. 1802.g. tā tika administratīvi iekļauta jaundibinātajā Vitebskas guberņā. Tagad Daugavas (un arī Dņepras) krastos tiešām valdīja Krievija un vietā bija apgalvojums, ka tirdzniecība notiek ar Krieviju.

Sākumā uz Rīgu veda gandrīz tikai ūdensceļš, pa kuru peldēja strūgas un

¹¹² Austrumslāvu cilts, no kuras radies latviskais apzīmējums visai krievu nācijai.

plosti, sauszemes transporta īpatsvars preču piegādāšanā ostai bija niecīgs. Samērā plaši attīstītā kabotāžas kuģniecība starp Baltijas piekrastes ostām un ostiņām piegādāja rīdziniekiem gandrīz tikai vietējam patēriņam domātās preces, tās loma ārējā tirdzniecībā bija nenozīmīga. Taču 19.gs. otrajā pusē Krievija sāka savas saimnieciskās dzīves modernizāciju. Iemesls šādiem progresīviem centieniem vairāk gan bija militāras dabas, jo nesena 1853.—56.g. Krimas karš atklāja Krievijas atpalicību vairākās jomās, tai skaitā komunikācijās. Impērijā tika uzsākts pasākumu komplekss, kura būtiskākā daļa bija plaša dzelzceļu būve.

Pirmais dzelzceļš, kas šķērsoja mūsdienu Latvijas teritoriju, būtiski neietekmēja vietējo saimniecisko dzīvi. Tas bija 1860.g. ierīkotais Gatčinas—Varšavas līnijas posms no Pitalovas cauri Režicai uz Dvinsku (Abrene—Rēzekne—Daugavpils).

Gadu vēlāk ekspluatācijā tika nodota 218 km garā Rīgas—Daugavpils dzelzceļa līnija. 1866.g. to pagarināja līdz Vitebskai un Orlai, bet 1871.g. — līdz Caricinai.

1868.g. atklāja vilcienu kustību Rīgas—Jelgavas līnijā, kuru vēlāk savienoja ar Liepājas—Kauņas līniju un Romnu dzelzceļu mezglu.

1877.g. atklāja Rīgas—Tukuma dzelzceļu, bet 1889.g. — līniju Rīga—Valga—Pleskava. Deviņdesmitajos gados dzelzceļu tīkla attīstība turpinājās, bet 1901.g. Rīgu caur Krustpili savienoja arī ar Maskavu. Zināma loma Rīgas ostas apgrozījumā bija arī 1891.g. aizsāktajam Sibīrijas dzelzceļam. Šī 7000 km garā līnija, ko nosauca par Transsibīrijas maģistrāli, tika pabeigta 1916.g. un savienoja Čeljabinsku ar Omsku, Irkutsku, Habarovsku un Vladivostoku.

Sliežu ceļu platums Eiropā nebija unificēts. Valstis un dzelzceļu kompānijas, vadoties pēc dažādiem apsvērumiem, izvēlējās līnijām savu attālumu starp slieķēm, tā radot gandrīz nepārvaramus šķēršļus vēlākajai vienotā dzelzceļu tīkla izveidošanai. Krievijā sliežu ceļu platums tika noteikts 5 pēdas jeb 1524 mm, kāds tas ir arī mūsu dienās. Tajā pašā laikā vairākās Eiropas valstīs, ieskaitot Rīgas ostai nozīmīgo Vāciju, tas bija (un palika) 1435 mm. Līdz 1.pasaules karam Latvijas teritorijā bija tikai sliedes ar 1524 mm attālumu, bet neatkarības gados Rīgas dzelzceļa mezglā bija 3 dažādu platumu sliežu ceļi: krievu platuma, vācu platuma un apvienotie, kam bija 3 sliedes. Pa tiem varēja braukt abu platumu vagoni un lokomotīves.¹¹³ Uz Eksportostu veda 1524 mm platais un Krievijas vagoniem piemērotais sliežu ceļš, kamēr dzelzceļam uz Ostasdambja baseinu bija 1435 mm platas sliedes.

No visām uzskaitītajām dzelzceļa līnijām lielākā nozīme Rīgas ostas tālākajā attīstībā bija 1871.g. uzbūvētajai līnijai uz Caricinu — Pievolgas melnzemes rajoniem. Taču mēs nedrīkstam aizmirst dzelzceļu tīkla un valsts ostu attīstības saikni un savstarpējo mijiedarbību. Ostu nācās paplašināt, pateicoties dzelzceļa līnijai uz to, taču dzelzceļu ierīkoja preču transportam uz ostu...

¹¹³ Latvijas Dzelzceļu muzeja krājumi.

Dzelzceļu ēras sākums bija sava veida ekonomisks apvērsums. Daugava zaudēja savu seno transporta ceļa nozīmi, saglabājot to tikai kokmateriālu pludināšanā. Rīgas ostas aizmugure vairākkārt paplašinājās, aptverot plašus Centrālās un Dienvidkrievijas apgabalus un attiecībā uz dažām kravām iesniedzoties pat Sibīrijā. Ja līdz šim ar Rīgu bija konkurējušas Kurzemes un Prūsijas samērā nelielās ostas, tad tagad tās sāncenses bija Pēterburga un Odesa. Reizē ar strauju kravu apgrozības pieaugumu būtiski mainījās arī preču sortiments, sevišķi attiecībā uz izvedamajām kravām. Rīgas ostā parādījās pavisam jaunas eksporta preces, kas prasīja jaunu uzglabāšanas un iekraušanas tehnoloģiju.

3.2.2. Tilti pār ostas ūdeņiem

Vēl 17.gs. neiespējamu un nereālu lietu rīdzinieki bieži raksturoja vārdiem: tas ir kā tilts pār Daugavu! [142] Pirmais tilts pār Daugavu pie Rīgas ierīkots tikai 1701.g. Līdz tam laikam sevišķi lielas vajadzības pēc tā rīdziniekiem varbūt arī nebija: kam pilsētai, kas atrodas tikai upes vienā krastā, vajadzīgs tilts? Ceļotāju pa sauszemi no Kurzemes puses un otrādi nebija sevišķi daudz, un ar tiem tika galā laivinieki un pārceltuves.

Tādēļ nav jābrīnās, ka pirmoreiz tiltu uzbūvēja tīri militārām vajadzībām. To lika izdarīt Vidzemes ģenerālgubernators, izcilais kara inženieris Ēriks Dālbergs pēc Zviedrijas karaļa Kārļa XII pavēles. Karalis pār šo tiltu gribēja ātrāk nokļūt Daugavas kreisajā krastā un tur uzbrukt poļu—sakšu armijai, pirms tā būs sagaidījusi krievu palīgspēkus. Baidoties zaudēt uzbrukuma pēkšņumu, karalis Kārlis tomēr negaidīja tilta ierīkošanu, viņa karaspēks pāri Daugavai pārcēlās liellaivās un citos peldošos līdzekļos. 1701.g. 9.jūlijā trīs stundu ilgajā Spilves kaujā zviedri izcīnīja spožu uzvaru. Grupiņa sakšu karavīru patvērās Daugavgrīvas cietoksnī, pārējie pameta Rīgas apkārtni. [48] Četri simti kazaku aplenkta dabūja galu Lucavsalā, kur viņiem 1891.g. uzcēla pieminekli — tas apskatāms vēl šodien.

Tilta būvi pabeidza jau pēc kaujas, un to izmantoja karaspēka evakuācijai atpakaļ uz labo krastu. Tas bija peldošs, izveidots no sasaistītiem plostiem un laivām; straumē to noturēja enkuri. Peldošā konstrukcija neatradās pie pilsētas, bet gan lejpus tās, šodienas Ekspostostas rajonā.

Kad tilts militārām operācijām vairs nebija vajadzīgs, Kārlis XII ar īsti karalisku žestu to atdāvināja Rīgai. Nosacīti to varētu uzskatīt par monarha dāvanu pilsētai tās 500 gadu jubilejā. Rīdzinieki tilta būvei gan bija iztērējuši gandrīz 6 tūkst. dālderu.

Tā Rīga negribot tika pie sava pirmā tilta. Tā mūžs nebija ilgs — jau 1705.g. palos aiz Vējažsalas ziemošanai novietotās tilta daļas salauza ledus un aiznesa līdz jūrā. [2, 198] Atjaunoto peldošo tiltu nodedzināja 1709.g. krievu aplenkuma laikā. Pētera I karaspēks lejpus Rīgai militārām vajadzībām uzbūvēja

divus pagaidu tiltus. Acīmredzot par šiem tiltiem ir runa 1710.g. 24.augusta dokumentā, kurā jau kapitulējušās pilsētas rāte lūdz krievu administrāciju novākt kuģniecību traucējošo šķērslī. [26]

1714.g. pabeidza rātes finansētā nākamā peldošā tilta būvi pie pilsētas. Tilts aizsprostojā upi pat ledus vižņiem, tādēļ to katru gadu uz 5 vai 6 ziemas pavasara mēnešiem nācās izņemt. Tomēr var uzskatīt, ka no šī laika Rīgai ir savs pastāvīgs tilts. Peldošais jeb Plosta tilts drīz kļuva par vienu no trim pilsētas ievēriības vērtajām īpatnībām kopā ar Jēkaba baznīcas torņa ārpusē piekārtu zvanu un Lielā Kristapa figūru ravelinā pie Kārļa vārtiem. [108] Šeit, netālu no Kārļa vārtiem, 18.gs. sākumā arī bijis Plosta tilta gals. Kreisajā krastā tas pāri Klīversalas augšgalam vedis līdz Mūku jeb Velnu salai. Pēdējo neliels tilts savienojis ar cietzemi pie Kobronskansts. Vēlāk Daugavas tiltu pārvietoja nedaudz zemāk, tuvāk pilsētas centram, tā labā krasta gals atradās starp Mārstaļu un Peldu ielu, pēc tam to pārnese vēl tālāk — pie Svērtuves ielas.

18.gs. nogalē no salām pie Daugavas kreisā krasta uz Āgenskalnu Veismans uzbūvēja Augsto dambi, pa kuru bija ērtāk nokļūt no tilta uz Pārdaugavu. Bez tam Lielo Klīversalu ar krastu savienoja vismaz divi tilti, no kuriem viens bija Kristofa Hāberlanda projektētais jau pieminētais Elefantu jeb Ziloņu tilts uz pāļiem — tas esot bijis Rīgas galvenā būvmeistara vienīgais tilts un atradies šodienas Uzvaras bulvāra trasē.¹¹⁴

Plostu tilta ietekme uz Rīgas ostas darbību — kuģu kustību un kravas operācijām — bija divējāda. Lai gan tam bija izņemams posms kuģu, strūgu un plostu caurlaišanai, tas tomēr apgrūtināja ūdens transporta līdzekļu pārvietošanos un sadalīja ostu divās daļās. Tai pašā laikā peldošais tilts kļuva par savdabīgu, samērā ērtu un plašu kravas operāciju vietu. Te notika intensīva preču iekraušana un izkraušana. No jūras ienākušie burinieki stājās pie tilta tā leļpusē, kamēr otrā pusē nostājās no Daugavas augšteces atnākušās strūgas un liellaivas. Krāvējiem kravas dažkārt bija tikai jāpārnes šķērsu pāri tiltam. Pa tiltu varēja piebraukt arī pajūgi un saņemt no kuģiem vai strūgām pilsētai adresētās preces. Tādā pašā ceļā bija iespējama samērā ērta kuģu piekraušana. Kā šajā jūklī ar saviem uzdevumiem galā tikuši muitnieki jeb *zūkuri*¹¹⁵, atliek tikai pabrīnīties.

Fotogrāfijas liecina, ka Plosta tilts šādiem nolūkiem ticis izmantots visai plaši. (28.,29. un 30.att.) Pats par sevi saprotams, ka daudzajiem kuģiem un liellaivām nevarēja atļaut tauvoties tieši pie tilta, jo tā enkuri un pāļi tik lielu slodzi neizturētu. Jau pieminēto rātes 1738.g. noteikumu 7.punktā lasām: *Krastmalas meistaram rūpīgi jāseko (..), lai pie plostu tilta novietotie kuģi turētos pie enkuriem, kuru tauvas izvilkta pa apakšu cauri tiltam, nevis pie paša tilta vai tā*

¹¹⁴ Sk. 2.4.7.

¹¹⁵ Latviskā muitnieku iesauka *zūkurs* [160] acīmredzot radusies no to oficiālā krieviskā apzīmējuma *безыер*. Viena no vācu *der Besucher* — (apmeklētājs) nozīmēm senāk bijusi muitas uzraugs. [123] Šāds ģermānisms Baltijas provinču krievu valodā sastādītajos dokumentos pastāvējis vēl vismaz 18.gs. beigās. [219]

pāļiem. Nepaklausīgajiem tauvas tiks pārcirstas un viņi apsūdzēti (...). [27] Jādomā, ka šāds noteikumu paragrāfs radies nepatīkamas pieredzes rezultātā.

Par tilta lietošanu bijis jāmaksā visiem, izņemot kājāmgājējus, — kuģiniekiem, kas to izmantoja piestātnei vai gribēja tam izbraukt cauri, kungiem karietēs un smagajiem važoņiem. Iekasētā nauda gan tikai daļēji segusi diezgan apjomīgos tilta ekspluatācijas un biežo remontu izdevumus.

Savas pastāvēšanas turpat divos gadu simteņos Plosta tilta izmēri un konstrukcija mainījušies samērā nedaudz. 19.gs. sākumā Plosta tilts sastāvēja no 11 sekcijām, bija 647 m garš un 13 m plats. Tilta konstrukcija bijusi diezgan primitīva un attaisnojusi tā nosaukumu. Tilta peldspēju nodrošināja perpendikulāri konstrukcijas garenasij jeb paralēli straumei sastiprināti baļķi. Arī tilta virsējais planku segums, pa kuru notika kustība, bija nostiprināts šķērsvirzienā. [6810—7—113] Pirms plostu pakāpeniskas aizvietošanas ar pontoniem, kas notika no 1892.g. līdz 1896.g. maijam, Rīgas peldošais tilts sastāvēja no 8 lieliem plostiem un 3 kuģniecības vajadzībām izņemamām daļām, kas visas kopā bijušas 647 m garas. Katra 13 metrus platā plostā pamatā bija 35—40 taisnstūra šķērsgriezuma brusas, kas novietotas 7—10 cm cita no citas paralēli tilta garenasij. Šīs nesošās jeb peldošās brusas klāja divas kārtas latu. Segumu veidoja 7 1/2 cm biezi, šķērsām tilta asij piestiprināti dēļi. Nedaudz paaugstināts 1,9 m plats gājēju celiņš bijis tikai vienā, pret straumi vērstajā pusē. Tas kopā ar 11 m plato braucamo daļu norobežots no upes ar margām. [2] Domājams, ka, šķērsojot tiltu, vienam otram reibusi galva, jo tā segums bijis tikai sprīdi (20—25 cm) virs ūdens. Augstāki viļņi skalojušies tiltam pāri, tādēļ vētras laikā kustību pār to nācies pārtraukt.

19.gs. beigās kravas operācijām tiltu jau izmantoja reti, jo bija izveidotas ērtākas kuģu piestātnes. Vēl pirms Plosta tilta pilnīgās pārveidošanas par pontonu tiltu trīs posmi bijuši paaugstināti, jo balstījušies uz 7 pontoniem. Zem vidējā varējuši brīvi pārvietoties plosti un laivas bez augstas takelāžas. [2, 142] Abi tam piegulošie posmi kalpojuši uzbraukšanai uz augstākā vidējā.

Piemirkstot koksne pamazām zaudēja savu peldspēju, tādēļ tilta peldošie jeb nesošie elementi bija regulāri jāmaina. Plosta tiltam šāds obligātās atjaunināšanas cikls esot bijis 10 gadi. [166] Kokmateriāliem kļūstot dārgākiem, padārdzinājās arī tilta kārtējie remontu. Izbūvējot jauno pilsētas krastmalu, radās jauna neērtība: ūdenī peldošo tiltu bija grūti laideni savienot ar augsto krastu. Aktuāls kļuva jautājums par jauna tilta būvi.

Īstenībā gan runa nebija vienīgi par tiltu, jo Rīgas pilsētas galvenais inženieris Ā. Agte ierosināja būvēt zem Daugavas satiksmes tuneli no labā krasta uz Zaķusalu un Klīversalu. Tas izmaksātu relatīvi tikai nedaudz dārgāk, taču atrisinātu vairākas problēmas, to skaitā ar ledus iešanu un vētrām saistītās. Lai gan teika stāsta, ka pazemes eja zem Daugavas pastāvējusi jau sensenos laikos, tomēr pilsētas valde izšķīrās par labu pontonu tiltam. Jāņem vērā, ka tolaik nopietnas (taču ne neatrisināmas) tehniskas problēmas varēja radīt ūdens izsūkšanās no

tuneļa, kā arī tā ventilācija un apgaismošana. Varbūt domniekus mulsinājusi nepieciešamība ziemā tunelī uzturēt sniega vai vismaz ledus segu, bez kuras kamanu satiksme ar Pārdaugavu nebūtu iespējama.

Ādolfs Agte dzimis 1850.g. Rīgā, kur viņa tēvs bijis Doma baznīcas ērģelnieks. Izglītību viņš ieguvis Rīgas Politehnikumā (vēlākajā Politehniskajā institūtā). Septiņdesmitajos gados Ā.Agte bija inženieris Šveicē, kur būvēja tuneļus Alpu dzelzceļiem. No 1879.g. viņš bija inženieris, vēlāk galvenais inženieris Rīgā un vadīja dažādus ar pilsētas izbūvi saistītus darbus. [38] Viņš projektējis un būvējis pirmo granītā tērpto Pilsētas krastmalu, kā arī Pontonu tiltu. Vēl šodien saglabājies viņa projektētais tiltiņš pāri pilsētas kanālam pie Bastejkalna (atjaunots, saglabājot agrāko veidolu, 1994.g.). Ā.Agte miris 1906.g. un apbedīts Lielajos kapos, kur viņa kapa vieta brīnumainā kārtā esot saglabājusies. [166]

Pontonu tiltu projektēja Ā.Agte; viņš arī patentēja tā konstrukciju.

1896.g. pavasarī Plosta tilts bija galīgi pārtapis Pontonu tiltā. Tā garums šajā laikā bijis 524 m, kamēr vēl tikai pirms dažiem gadiem Plosta tilts bijis 646 m garš. [2, 142] Pazudušos 120 m varētu izskaidrot ar to, ka jaunais tilts nav atradies gluži vecajā vietā, jo Plosta tilts upi šķērsoja nedaudz ieslīpi. [32] Bez tam upe kļuvusi šaurāka, jo labajā krastā uzbūvētā jaunā granīta krastmala izbīdīta uz Daugavas pusi par vairāk nekā 15 metriem.

Jaunajā tiltā bija 35 pontoni, no kuriem pirmie eksperimentālie būvēti Landes un dēla uzņēmumā un Bolderājas kuģu remonta rūpnīcā, bet pārējie Putilova rūpnīcā Pēterburgā. Katra 22 t smagā pontona celspēja bija 128 t, 32 pontoni, savienoti pa divi, veidoja 16 peldošus elementus. Pārējie trīs kalpoja tilta savienošanai ar krastu. Divi peldošie elementi nebija noenkuroti un kalpoja kuģu caurlaišanai. Tilts bija 14 m plats, uz tā izvietojās divas 1,6 m platas gājēju laipas un 10,8 m plata brauktuve, uz kuras bija paredzēta vieta arī tramvaja sliedēm. [142] (34.att.)

Pontonu tilta būtiska priekšrocība bija tā garākā ekspluatācijas sezona, jo pontonus nācās izņemt tikai uz ledus iešanas laiku, nevis jau ziemas sākumā, kā tas bija ar Plosta tilta daļām. Tiesa, gadījās arī kļūmes, piemēram, ignorētais ilgstošais atkusnis un tam sekojošā ledus iešana 1899.g. janvārī, kad Pontonu tiltu norāva no enkuriem un velkoņiem vajadzēja tā posmus mēģināt notvert vēl pirms *iziešanas jūrā*.

Pie pirmā stacionārā tilta pāri Daugavai Rīga tika 1872.g. Reizē tas bija arī pirmais dzelzs un pirmais dzelzceļa tilts pilsētas vēsturē. Šodien tas var likties paradoksāli, taču šo tiltu nebūvēja, lai uzlabotu dzelzceļa satiksmi ar Jelgavu (stacija atradās Torņakalnā) vai Jūrmalu (uz kuriem vēl nebija sliežu), bet gan lai saistītu Rīgas centru ar Daugavgrīvu jeb Bolderāju, kā toreiz biežāk sacīja. Par pirmo stacionāro tiltu rīdziniekiem jāpateicas Rīgas ostas modernizācijai — pilsētas noliktavu un piestātņu savienošanai ar gausāk aizsalstošo un dziļāko Ostasdambja baseinu Daugavgrīvā. Tiltu būvēja jaunizveidotā Rīgas—Bolderājas dzelzceļa sabiedrība uz valsts piešķirtas koncesijas pamata.

Šis pirmais dzelzs tilts bija koplietošanas jeb jauktas satiksmes tilts, lai gan priekšroka uz tā bija vilcieniem: ielu satiksmei tilts bija atļauts laikā, kad to neizmantoja dzelzceļa transports. Gājēji un vilcieni viens otru nekad netraucēja, jo ietves atradās uz konsolēm tilta kopņu ārpusē. Tiltam bija 10 laidumi, no kuriem divi veidoja kuģniecības vajadzībām izgriežamo daļu pie labā krasta. Kad tiltu atvēra, gājējiem bija jāgaida, viņi varēja isināt laiku, apskatot kuģus.

Pēc Jelgavas dzelzceļa līnijas pagarināšanas līdz labajam krastam, kā arī Rīgas—Tukuma dzelzceļa atklāšanas 1877.g. tiltu šķērsojošo vilcienu skaits pieauga. Kopā ar cauri braucošajiem kuģiem tas stipri ierobežoja ielu transporta kustību pāri tiltam. Vasarā, kad apgrozībā bija papildu vilcieni uz šodienas Jūrmalu, tilts pilsētas satiksmei bija slēgts trīs ceturtdaļas diennakts. [166] Pārdaugavai strauji augot un attīstoties, tas kļuva aizvien traucējošāk. Dzelzceļniekus savukārt neapmierināja tilta caurlaides spēja — uz tā bija tikai viens sliežu ceļš. Tika pieņemts lēmums par vēl viena stacionāra dzelzceļa tilta būvi pār Daugavu.

Reizē ar jaunā dzelzceļa tilta būvniecību notika plaši Rīgas stacijas un sliežu ceļu rekonstrukcijas darbi. Dzelzceļa uzbūrumu paaugstināja un zem tā izbūvēja ielu viaduktus — piemēram, Gogoļa ielas, kas saglabājis savu izskatu līdz mūsu dienām. Jaunais dzelzs tilts bija paredzēts un arī būvēts tikai dzelzceļa satiksmei, sliežu ceļi uz tā bija divi. Ielu transporta vajadzībām pilsētai nodeva veco dzelzs tiltu.

Tilta svinīgā atklāšana notika 1914.g. 18.aprīlī, kad Krievijas valsts jau gata-vojās karam.

Ar ostas darbību saistīts arī tilts pār Buļļupi — no Bolderājas uz Daugavgrīvu. Tas uzbūvēts no koka 19.gs. pirmajos gados, Napoleonu gaidot, tātad vairāk militārām vajadzībām, jo Daugavgrīvā tad vēl nebija ne Ziemas ostas, ne Ostasdambja baseina. Šis tilts nav atradies tagadējā tilta vietā, bet gan ap ceturtdaļkilometru leņķus tā¹¹⁶. 1858.g. to atjaunoja, šķiet, arī no koka. 1873.g. decembrī reizē ar dzelzceļa līniju uz Ostas dambi šim tiltam blakus atklāja dzelzs tiltu. Tas bija paredzēts pirmām kārtām tieši ostas vajadzībām — kravu apmaiņai ar Ostasdambja baseinu, kur pienāca dziļi peldošie kuģi vai visi kuģi tad, kad Daugava pie Rīgas jau bija aizsalusi. Tilts bija divlaidumu, ar mūra balstu vidū; kuģu caurlaišanai tas bija (rokām) horizontāli izgriežams, tā nostādot to upes vidū paralēli straumei. [166] Pāri tiltam veda viens sliežu pāris. Tā kā dzelzceļa satiksme šeit nebija visai intensīva, tiltu starplaikos starp vilcieniem izmantoja arī pajūgi. Kad 1.pasaules kara laikā tika nopostīts vecais koka tilts pār Buļļupi, šis dzelzceļa tilts palika par vienīgo sauszemes transporta saikni starp Bolderāju un Daugavgrīvas (jeb Buļļu) salu.

Tiltu uzspridzināja aizejošās vācu armijas daļas 1944.g. 12.—13.oktobrī. Sar-kanarmijas sapieri, iesaistot darbā vietējos iedzīvotājus, šeit uzbūvēja koka

¹¹⁶ Lai gan straumes virziens Buļļupē mainās atkarībā no ūdens līmeņu starpības Lielupē un Daugavā, navigācijas vajadzībām pieņemts, ka Buļļupe tek uz Daugavu. Senā tilta pēdas vēl saredzamas Mīlestības saliņas pašā augšgalā, kur upe sadalās *īstajā* Buļļupē un Loču kanālā.

pagaidu tiltu. Pašreizējais koplietošanas trīslaidumu dzelzs tilts atklāts satiksmei 1953.g. un atrodies 18 metrus augstāk par agrāko izgriežamo dzelzs tiltu.

Kopš 1944.g. rudens vairs nepastāv tilts pāri iebraktuvei Daugavgrīvas Ziemas ostā. Jaunajos apstākļos acīmredzot atkrita nepieciešamība uzturēt dzelzceļa satiksmi ar Kometforta dambi, tādēļ šāds tilts varēja tikai traucēt kuģu ievēšanu Ziemas ostas baseinā, kur atradās uz 1866.g. dibināto RBK darbnīcu bāzes izveidotā kuģu remonta rūpnīca.

Visu daudzo Rīgas tiltu pieminēšana nav šīs grāmatas uzdevums. Tomēr vienu — visai īpatnēju — gribētos atzīmēt. Tas ir t.s. Tuzova tilts, kas pastāvējis 19.gs. beigās, iespējams, pat līdz 1.pasaules karam. Pāri Āgenskalna līcim tas savienojis Raņķa dambja vidu ar Lielo Klīversalu. Vai būve bijusi uz pāļiem, vai peldoša, pagaidām nav izdevies noskaidrot. Droši zināms, ka tilts bijis paredzēts tikai gājējiem, jo vedis uz pirti Klīversalā. Tirgotājs J.Tuzovs bijis šis pirts īpašnieks, un vēl 1.republikas gados viņam par godu iela Klīversalā (apmēram tajā vietā, kur tagad ir Jūras administrācijas ēka) saukusies par Tuzova ielu. [149]

3.2.3. Pirmā elektriskā telegrāfa līnija Krievijas impērijā — no Rīgas uz Bolderāju

Nepārvērtējami liela loma Rīgas saimnieciskajā dzīvē bija pietiekoši ātrai informācijas saņemšanai par notikumiem Daugavas grīvā. Dažkārt šādas ziņas bija nepieciešamas arī militāru pasākumu savlaicīgai veikšanai. Senākie sakaru nodrošinātāji bija kurjeri, kuri, pārvietodamies kājām, ar zirgu vai laivu, nogādāja adresātam informāciju par grīvā iebrakušajiem vai jūrā pamanītajiem kuģiem, ledus sastrēgumiem u.c.

Pirmo valsts uzturēto pasta staciju tīklu Vidzemē izveidoja zviedri 1645.g., taču sakarus starp Rīgu un Daugavas ieteku joprojām nodrošināja tirgotāju algoti kurjeri. Arī no Kolkas bākas Rīgā katru dienu ieradās jātnieks ar Rīgas tirgotājiem nepieciešamo informāciju.

Loču postenis jeb *locvahta* pie Daugavgrīvas bākas sazinājās ar savu galveno kantori Bolderājā ar mastos paceļamu signālkarogu palīdzību — attālums starp mastiem gaisa līnijā bija ap 2,7 km. Sarežģītāku informāciju nācās pārsūtīt ar laivu; citas iespējas nebija līdz pat 19.gs. sākumam, kad uzbūvēja pirmo tiltu pāri Buļļupei starp Bolderāju un Daugavgrīvu. 1812.g., Napoleona uzbrukumu gaidot, ierīkoja semafora līniju starp Daugavgrīvas bāku un Rīgas Doma baznīcu, taču tā pastāvēja neilgi un tikai kā sakaru līdzeklis ekstremālajos kara laika apstākļos.

1786.g. Bolderājā ierīkoja valsts pasta kantori un vēstuļu pārsūtīšanu ar prievātiem kurjeriem aizliedza. Tomēr paralēli turpināja pastāvēt abi sakaru veidi [125], bet ziņu piegādes gausuma dēļ Rīgas lieltirgotājus (un arī muitas ierēdņus) šādi sakari neapmierināja.

1838.g. Rīgā ieradās Rēveles (Tallinas) ostas ierēdnis Johans Litkens ar priekšlikumu ierīkot starp Bolderāju un Rīgu viņa izgudrotā optiskā telegrāfa līniju, kuras konstrukciju par labu esot atzinis pats ķeizars, jo licis tallinieti apbalvot ar 1000 rubļiem. [142] Piedāvājumu Rīgas Biržas komiteja noraidīja. Jāpiebilst, ka principā šāds priekšlikums nebija nekāds anahronisms, jo francūža Kloda Šapa ieviestā optiskā telegrāfa sakarus, kuri savu uzvaras gājienu bija sākuši reizē ar Napoleonu (un arī pateicoties viņam), tolaik joprojām izmantoja gandrīz visā Eiropā, izņemot Lielbritāniju, kur to nepieļāva angļu nacionālais lepnums; pēdējo tā līniju uzbūvēja 1849.g. Arī Latvijas teritoriju šķērsoja 1833.g. ierīkotā Varšavas—Pēterburgas optiskā telegrāfa līnija.

1847.g. Rīgas tirgotājs Johans Šepelers, viesodamies pie radiem Brēmenē, iepazinās ar tikko ierīkoto elektrisko telegrāfu starp Brēmeni un tās priekšostu Brēmerhaveni. Līnijas izveidotājs diemžēl drīz nomira, un ieceri uzbūvēt ko līdzīgu Rīgā nācās atlikt.

Divus gadus vēlāk kādam citam rīdziniekam Berlīnē bija iespēja apskatīt elektriskā telegrāfa staciju, kas šo pilsētu savienoja ar Frankfurti pie Mainas. Līnijas izveidotājs un telegrāfa aparāta konstruktors bija kāds Ernsts Verners fon Sīmenss, kurš jau tobrīd kopā ar mehāniķi Halski bija izveidojis pieticīgu darbnīcu, vēlāko koncernu *Siemens & Halske*. Pēc auglīgām pārrunām Berlīnē, Rīgā un Pēterburgā un ar Baltijas ģenerālgubernatora (reizē arī Rīgas ostas izbūves komitejas priekšsēdētāja) kņaza A.Suvorova palīdzību 1852.g. 7.aprīlī tika saņemta imperatora Nikolaja I Visaugstākā atļauja pirmās elektriskā telegrāfa līnijas būvei Krievijā — starp Rīgu un Bolderāju¹¹⁷. To pēc V.Sīmensa projekta un ar viņa firmas materiāliem uzņēmās ierīkot Eduards Bredenšejs, kurš darbā uz Vācijas dzelzceļiem bija apguvis telegrāfa aparāta uzbūvi un darbu ar to. Darbu pārraudzība tika uzdots inženierim leitnantam Ernstam Krāmeram, kurš tobrīd bija Satiksmes ceļu un sabiedrisko celtnu ministrijas pastāvīgais inspektors Rīgas ostā, respektīvi, Ostas izbūves komitejā. [137]

Pirmā telegramma no Bolderājas uz Rīgu tika noraidīta tā paša 1852.g. 1.novembrī. Rīgas pirmā elektriskā telegrāfa stacija bija ierīkota netālu no Doma baznīcas (laukuma toreiz nebija), ēkā, kas piederēja RBK priekšsēdētājam konsulam J.Šepeleram, tam pašam, kurš pirms pieciem gadiem bija iepazinies ar telegrāfu Brēmenē. No šīs ēkas līnija zem zemes caur Jēkaba vārtiem (aptuveni Jēkaba un Valdemāra ielas krustojumā) atstāja Vecpilsētu. Tālāk tā, tāpat pazemē, pagriezās pa labi un pa pilsētas vaļņu un aizsarggrāvja — vēlākā kanāla — ārpusi gāja līdz noliktavu rajonam iepretim tagadējam Centrāltirgum (Sarkano

¹¹⁷ Padomju laika izziņu literatūrā lasāms, ka Rīgā ierīkotais telegrāfs bijis *pirmais civilais*, atstājot plašas iespējas dažādiem minējumiem. Tiesa, Krievijas sūtnis Minhenē Pauls fon Šilings-Kanštats jau 1832.g. konstruēja praktiski lietojamu elektriskā telegrāfa aparātu, taču tas Krievijā netika izmantots. Veiksmīgāks bija Boriss (Morics) Jakobi, kurš ne tikai izveidoja jaunu aparātu, bet 1841.g. arī uzsāka eksperimentālas līnijas būvi starp Pēterburgu un cara vasaras mītni Carskoje Selo. Taču nekur nav minēts, ka šī līnija būtu darbojusies. [44, 103, 210]

spiķeru toreiz vēl nebija). Tālāk līnija bija novilkta pa gaisu starp četriem augstiem mastiem — no Daugavas labā krasta uz Zaķusalu un no Zaķusalas uz kreiso krastu tobrīd vēl pilnībā nenojauktās Kobronskansts rajonā.¹¹⁸ Lai netraucētu kuģu kustību, masti Daugavas labā atzara krastos bija 140 pēdas augsti.

No Kobronskansts telegrāfa līnija pazemē pa Raņķa dambi un tālāk aptuveni pa šodienas Daugavgrīvas ielu un šoseju bija novilkta uz Bolderājas loču kantori tagadējā Loču kanāla krastā. Zemē iegulditajam vadam bija gutaperčas¹¹⁹ izolācija, arī Sīmensa patentēta. Viss kopā: līnija, materiāli un darbs bija izmaksājis 14 558 sudraba rubļus un 38 kapeikas. Izdevumus sedza Rīgas Biržas komiteja. [137, 142]

Šķiet, ka telegrāfa līnija sastāvējusi no viena vada, jo tobrīd jau bija zināms, ka otru vadu var aizstāt iezemējums¹²⁰.

Līnija pieredzēja diezgan daudzas izmaiņas. Viens no iemesliem bija pilsētas nocietinājumu nojaukšana 1857.—63.g. 1853.g. 1.martā pirmo Rīgas telegrāfa staciju pārcēla uz toreizējo biržas ēku, bet pēc 1855.g. oktobra — uz jaun-uzbūvēto pašreizējo Rīgas Biržas namu. Pazemes vadi, respektīvi, to izolācija, izrādījās nedroši, bet to remonts sarežģīts, un 1857.g. 1.septembrī tika nodota lietošanā Pārdaugavas posma gaisa līnija, tās trase nedaudz atšķīrās no līdzšinējās pazemes līnijas. Vēlāk trase vēl vairākkārt mainīta — gan lai to saīsinātu, gan lai izvairītos no plūdu vai citādi apdraudētām vietām.

Samērā bieži — stiprā salā un vētrās — trūcis gaisa vads pār Daugavu. Lai šādos gadījumos nepaliktu bez sakariem, sešdesmitajos gados tika ierīkota telegrāfa rezerves stacija Klīversalā. 1884.g. to pārcēla uz jaunatklāto Pētera I jūrnieku namu. Gadsimta beigās gaisa vads pāri Daugavai tika aizstāts ar zemūdens kabeli.

Līnijas ekspluatāciju uzņēmās tās būvētājs telegrāfists E.Bredenšejs, ar kuru RBK katru gadu no jauna slēdza līgumus. Bredenšejs uzņēmās nodrošināt telegrāfa darbību uz sava rēķina, kā arī pārraidīt bez atsevišķas samaksas kuģu sarakstus un RBK depešas; Biržas komiteja apņēma izmaksāt Bredenšejam iepriekš noteiktu gada atlīdzību, piemēram, 1859.g. novembrī noslēgtajā līgumā tā paredzēta 1300 sudraba rubļu gadā. Maksu par privāto telegrammu pārraidīšanu saņēma telegrāfists. Līnijas kapitālā remonta izdevumus apņēma segt RBK.

Sākot ar 1856.g. decembri no Bolderājas divreiz dienā tika noraidīti pilnīgi ienākošo un izejošo kuģu saraksti, kurus izlika uz ziņojumu dēļa pie biržas ēkas ieejas. Nodrukātus vienā no pilsētas tipogrāfijām, tos varēja abonēt par 6 rubļiem gadā, ieskaitot piegādi.

Pirmā impērijas telegrāfa līnija sākumā darbojās ar zaudējumiem. Taču tehniskā ziņā tā visumā funkcionēja labi un attaisnoja uz to liktās cerības.

¹¹⁸ Pēc šodienas orientieriem Kobronskansts atradusies Jūrmalas dzelzceļa dienvidu pusē posmā starp Daugavas tiltu un Torņakalna staciju, kur tagad mazdārziņi.

¹¹⁹ Kaučukam līdzīga viela, ko iegūst no dažu tropisko augu sulas.

¹²⁰ Iezemējumu atklāja vācietis K.Šteinheils 1838.g. [103]

1865.g. pa to noraidīja 6590 telegrammu, proti: 2304 ziņojumus par ienākušiem kuģiem, 2287 par izgājušiem, 50 par reidā stāvošiem, 730 depešu par vēju, ūdens līmeni u.c., 220 RBK telegrammu, 999 privātas telegrammas.

Vēlākajos gados palielinājies RBK un privāto telegrammu skaits, bet ziņojumu par kuģu kustību daudzums palicis gandrīz nemainīgs.

Bolderājas telegrāfs saglabājis savu nozīmi arī pēc Rīgas ieslēgšanās Krievijas impērijas un Eiropas telegrāfa sakaru tīklā pagājušā gadsimta pēdējā ceturksnī. Kad 1871.g. valsts telegrāfa departaments piedāvāja pārņemt šo līniju, RBK no piedāvājuma atteicās.

1855.g. jūnijā ar telegrāfa līnijas atklāšanu uz Daugavpili Rīga ieslēdzās Krievijas un Eiropas tīklā. 1857.g. darbu sāka tiešās līnijas uz Tallinu un Liepāju—Palangu caur Jelgavu. Divus gadus vēlāk no Rīgas jau varēja nosūtīt telegrammas uz Dubultiem. [142]

3.2.4. Noliktavas

Rīgas senākās noliktavas bijušas tirgotāju dzīvojamo māju priekšnami un bēniņi vai augšējie stāvi, kā to vēl šodien varam vērot pie Dannenšterna nama un dažām citām vecpilsētas celtnēm. Tomēr vietas bieži bija par maz vai preču pārāk daudz. Tā kā pilsētas ierobežotās teritorijas blīvās apbūves dēļ ēkas nevarēja būtiski paplašināt ar virszemes piebūvēm, iekārtoja plašus noliktavām domātus pagrabus, kuri bieži sniedzās arī zem ielas. Vēlākos gadsimtos tās atrokot, šķīta, ka atklātas senas slepenas pazemes ejas. [29] Diezgan regulāri preču uzglabāšanai izmantoja pilsētas aizsargmūru torņus, protams, ja nenotika kārtējais karš un būves nebija vajadzīgas militāriem mērķiem.

Noliktavām izmantoja arī baznīcas, tai skaitā Rīgas visvecāko dievnamu — Jura baznīcu. Tiesa, tas notika 16.gs., kad dievkalpojums tajā vairs nenoturēja. Zināms tikai viens gadījums, kad preču uzglabāšanai atvēlētas darbojošā dievnama blakustelpas: 18.gs. celtajā Reformātu baznīcā no 1805.g. atradās arī noliktava. [44]

Līdz 18.gs. otrajai pusei ar Jāņa dambi nostiprinātajā krastā augšpus vecpilsētai, t.s. Lastādijā¹²¹, tika izkrauta liela daļa pa straumi no Baltkrievijas atpeldējušo strūgu un liellaivu. Strūgas bija labas un pēc vajadzības pārvietojamas noliktavas. Tās bija arī lētas, jo pret Daugavas straumi tās atpakaļ neveda un, Rīgā nonākušām, tām bija vairs tikai malkas vērtība. Palaikam gadījās, ka ar strūgām atvesto labību, kaņepājus, linus u.c. preces nācās atstāt krastā žāvēšanai, šķīrošanai vai ilgāka glabāšanai, tādēļ Lastādijā tika būvētas noliktavas. Lētākais būvmateriāls bija koks no garām pludinātajiem baļķiem vai nojaucamajām strū-

¹²¹ Die Last (vāc.) — krava. Taču savienojums *Last-Staden* šķiet holandiešu cilmes. *Lastādijas* pazīstamas arī Ziemeļvācijas pilsētās. [142]

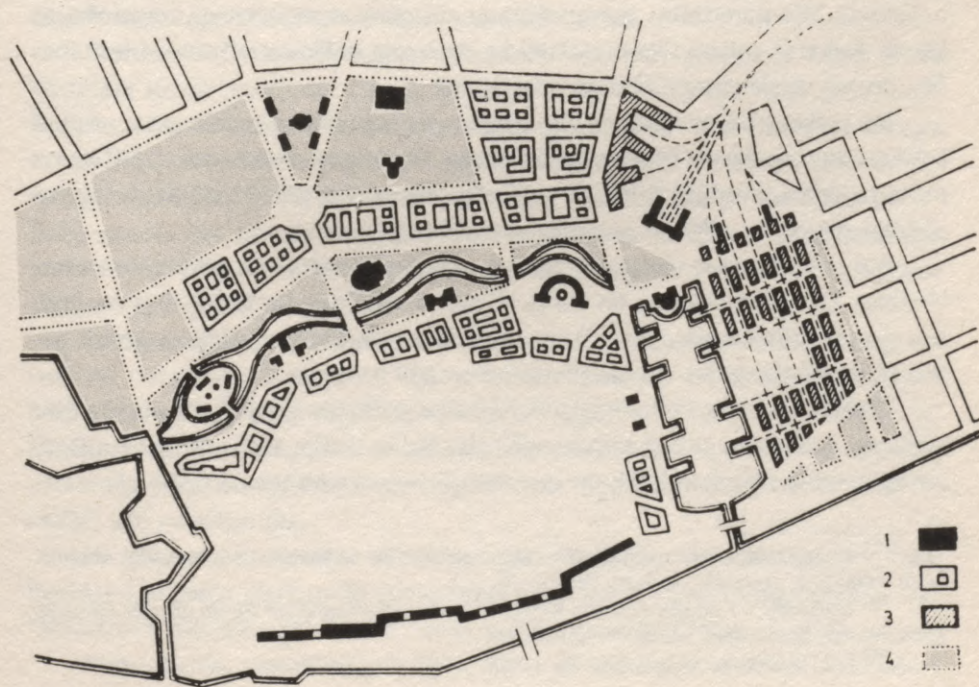
gām. Šķūņi, nojumes un slieteņi, kā arī turpat blakus pietaukotās strūgas un laivas bieži kļuva par lielu ugunsgrēku upuriem. Dažkārt uguns pārmetās arī uz blakus esošajām dzīvojamām ēkām un pat apdraudēja vecpilsētu. Tā 1684.g. jūnija sākumā uguns, kas gaišā dienas laikā sākusies Lastādijā, izplatoties iznīcinājusi 140 mājas un tikai vēja virziena maiņa un pēkšņais lietus novērsuši tālākus postījumus. Pēc šī ugunsgrēka rāte aizliegusi priekšpilsētās būvēt mājas tuvu citu pie citas. [140]

Tomēr ugunsnelaimes turpinājās, un 1775.g. noliktavas pārcēla uz Burkānu salu pie Daugavas kreisā krasta. Šeit uz pāļiem būvētās noliktavas mazāk apdraudēja uguns, toties palu ledus tās nopostīja vairākkārt un dažreiz pat aiznesa līdz jūrai. Kad 1814.g. pavasarī Burkānu salas noliktavas tika gandrīz pilnīgi iznīcinātas, nolēma tās atjaunot Daugavas labajā krastā pie Kārļa vārtiem — turpat senajā Lastādijā. Pilsēta te ierīkoja arī svarus un ugunsdzēsēju depo. Kad 1816.g. nodibināja RBK, noliktavu pārvaldīšanu uzdeva tai.

Naktī uz 1832.g. 1.septembri liels ugunsgrēks iznīcināja noliktavas un daļu priekšpilsētas dzīvojamo māju.

1844.g. speciāli izveidota lieltirgotāju komisija pieņēma lēmumu pārcelt noliktavas atpakaļ uz Ķīpsalu (Burkānu sala jau bija pilnīgi ar to saplūdusi). Atceroties ledus briesmas, pārvietošana notika gausi, jo 1851.g., kad bija nodibināta ostas izbūves komiteja, RBK lūdza V.Nolkenu izstrādāt Ķīpsalas aizsargdambja projektu. Taču noliktavu rajona pārcelšanu uz Pārdaugavu nevajadzīgu

Vecrīgas 1856.g. rekonstrukcijas plāns. Labajā pusē plānotā Sarkanā spīķeru vieta [58]



padarīja lēmums par pilsētas aizsargvaļņu nojaukšanu, jo atbrīvojās papildu teritorija turpat augšpus pilsētai. Radās doma par ugunsdrošāku un ietilpīgāku mūra noliktavu būvi šajā vietā.

Galīgais lēmums par moderna noliktavu rajona izveidošanu Maskavas priekšpilsētā tika pieņemts 1869.g. septembrī. Būvniecībai un vēlākajai ekspluatācijai izveidoja akciju sabiedrību. Daudz bija juridisku strīdu ar paredzētās celtniecības vietā esošo veco koka noliktavu īpašniekiem. [142]

Runa ir par t.s. *Sarkanajiem spīķeriem*¹²² blakus Centrāltirgum.

Ģenerālgubernatora apstiprinātajos spīķeru rajona apbūves noteikumos bija paredzēts, ka tur jābūvē tikai noliktavas, pie tam pēc vienota plāna. Atsevišķu ēku fasādēm jābūt savstarpēji saskanīgām, par ko bija jāvienojas pieaicinātajiem arhitektiem. Rezultātā Sarkanie spīķeri tika būvēti 19.gs. otrajā pusē populārā eklektisma manierē jeb stilā¹²³, kas simts gadu vēlāk nodrošināja tiem vietu arhitektūras pieminekļu sarakstā. Lielā mērā gan tas ir arī tos projektējušo slaveno arhitektu nopelns. Citu skaitā te minami Kārlis Felsko, Fridrihs Hess, Roberts Pflūgs, Reinholds Šmēlings un arī mūsu Jānis Baumanis. Pavisam Sarkano spīķeru rajonā jeb kompleksā ietilpa 43 divstāvu mūra ēkas, izvietotas četrās upei perpendikulārās rindās.¹²⁴

Ne gluži pareizi būtu Sarkanajiem spīķeriem pieskaitīt izskatā un arī funkcijās visai līdzīgās celtnes Daugavmalā, Maskavas ielas pretējā pusē. Sākotnēji te bija paredzēti apstādījumi — pēc vecpilsētu ietverošo vaļņu nojaukšanas veidojamā bulvāru loka daļa. Vēlāk šo vietu tomēr apbūvēja ar noliktavām, un projektu autori daudzos gadījumos bija tie paši jau minētie. Taču šīs t.s. kaņepāju noliktavas bija paredzētas galvenokārt ar strūgām atvesto kravu novietošanai, kamēr Sarkanie spīķeri tika projektēti kā dzelzceļa noliktavas. Tomēr bieži abas ēku grupas apvieno zem kopīga nosaukuma.

Jau spīķeru būves laikā, 1871.g., tepat pie labā krasta notika ostas vēsturē lielākais ugunsgrēks uz ūdens, kas iznīcināja 39 strūgas un 2 kuģus. [138] Jauno mūra noliktavu kvartāla stūrī tika uzbūvēts laikmeta prasībām atbilstošs ugunsdzēsēju depo, kas pilda savu uzdevumu vēl šodien.

Abi arhitektoniski vērtīgie noliktavu rajoni jeb kvartāli no pilsētībūvniecības viedokļa bija acīmredzama un rupja kļūda, jo visai drīz tie izrādījās ja ne lieki, tad vismaz grūti izmantojami. Tiesa, šī kļūda turpmākos gandrīz piecdesmit gadus nodrošināja darbu vismaz tūkstošiem smago ormaņu.

Pilsētas ostas saimniecisko dzīvi pašos pamatos izmainīja dzelzceļu ēras sākšanās. Līdz ar to strauji samazinājās pienākošo strūgu skaits, jo pat no Daugavas baseina rajoniem lētāk un drošāk bija preces pārsūtīt pa dzelzceļu.

¹²² No lejasvācu *Spiker* vai mūsdienu vācu *Speicher*. Par sarkaniem tie acīmredzot nosaukti būvē izmantoto dekoratīvo sarkano ķieģeļu dēļ.

¹²³ Eklektisms (...) no ievērojamiem mākslinieciskiem vai vēsturiskiem stiliem aizgūtu elementu izmantošana, apvienošana vai atdarināšana. [45]

¹²⁴ [204] teikts, ka spīķeru bijis 48.



Divu kuģu un 39 strūgu degšana Rīgā 1871.g. 2.jūlijā [207]

Strūgu skaitam samazinoties, nozīmi ātri zaudēja kaņepāju noliktavas Daugavmalā. Sarkanos spīķerus sākumā izmantoja samērā intensīvi, jo tos atbilstoši iecerei sliežu pievedceļi savienoja ar centrālo staciju.

Pirmais trieciens Sarkanajiem spīķeriem bija 1903.g. atklātā Rīgas preču dzelzceļa stacija jeb Krasta stacija, kas atradās tuvu ostai, bet visai tālu no spīķeriem. Otrais trieciens bija daudz smagāks: pārbūvējot Rīgas dzelzceļa mezglu un paaugstinot maģistrālos sliežu ceļus, nācās nojaukt dzelzceļa pievedceļus spīķeriem, kas citādi būtu jāveido nepieļaujami stāvi. Taču pa dzelzceļu pienākošās preces bija paredzētas galvenokārt eksportam, tādēļ to uzglabāšana spīķeros nebija vairs racionāla, jo tās uz ostu bija jānogādā ar pilsētas zirgu transportu — smagajiem ormaņiem.

Sākās noliktavu būve pašā ostā. Andrejsalā darbu sāka elevators, Eksportostā un Daugavgrīvā pabeidza lielu noliktavu būvi. Jau Sarkano spīķeru būves laikā 1874.—79.g. Jaunmilgrāvī uzcēla 18 ietilpīgas mūra noliktavas. Tomēr noliktavu jautājums ostā palika aktuāls, jo kravu pieplūdums palielinājās. Diemžēl Sarkanos spīķerus tirgotājiem pievilcīgākus tas nepadarija, jo to vietas izvēle izrādījās ļoti neveiksmīga.

Uz spīķeru pievedceļiem uzbūvēja tagadējās Satiksmes ministrijas ēku. Daļu noliktavu nojauca divdesmito gadu beigās, gatavojot vietu Centrāltirgum. Vairākkārt tika diskutēts par Sarkano spīķeru tālāku izmantošanu. [7, 216]

Mūsu dienās, konteineru un kravu tiešās pārkraušanas laikmetā, kad preces

guļ noliktavā tikai tad, ja tās nevienam nav vajadzīgas, lielākā daļa seno noliktavu tiek izmantotas ekstensīvi vai pavisam citiem nolūkiem, nekā tās būvētas. Taču būvētas tās kapitāli un var kalpot vēl ilgi. Skaistas seno noliktavu ēkas saglabājušās arī ārpus spīķeru kvartāla un mūsdienu ostas teritorijas. Dažas tiek veiksmīgi izmantotas, citas, palikušas bez saimnieka, iet bojā.

3.2.5. Darbu finansēšana

Kā zinām, G.Veismana izpildītos darbus apmaksāja pilsēta, kas rezultātā arī noveda pie konflikta starp būvnieku un rāti. Valsts dotācijas 18.gs. beigās bija niecīgas; stāvoklis neuzlabojās arī nākamajā gadsimtā. Ostas uzturēšanai un izbūvei nepieciešamie līdzekļi bija jāmeklē tās pastāvēšanā ieinteresēto cilvēku lokā, galvenokārt pie lieltirgotājiem. Taču šāda naudas līdzekļu koncentrācija un piesaiste kļuva iespējama tikai pēc Rīgas Biržas savienības, respektīvi, RBK, izveidošanās.

Galvenie ostas izbūves darbu, ieskaitot padziļināšanu un tehnikas iegādi, finansēšanas avoti bijuši trīs: nodevas, aizņēmumi un valsts dotācijas. Valsts piešķirumi gandrīz visos gadījumos nozīmēja atļauju izmantot ostas attīstībai daļu pašas ostas nopelnītās naudas — ieņēmumus no ostas nodevām. Pilsētas finanšu atbalsts ostas izbūvē 19.gs. bija nenozīmīgs.

1818.—27.g. lieltirgotāji — Rīgas Biržas savienības locekļi — maksāja brīvprātīgu nodevu ostas padziļināšanai: 3 kapeikas par katru izvestu vai ievestu kuģa lastu. 1828.g. šī nodeva tika palielināta līdz 8 kapeikām par kuģa lastu tvaika bagara iegādei.

1834.g. tirgotāji apņēmas maksāt nodevu 1/3 promiles (ap 0,033%) apmērā no visu ievedamo un izvedamo preču vērtības vietējās tvaikoņu kuģniecības atbalstam. No savāktās naudas palika pāri 5600 rubļi, kurus 1841.g. novēlēja ostas uzlabošanai. Protams, tā bija pārāk niecīga summa.

Lielāki panākumi tika gūti 1846.g., kad, grīvas straujās aizsērēšanas sastraukti, tirgotāji uzņēmas tvaika bagaru uzturēšanai maksāt 15 kapeikas no katra kuģa lasta abos virzienos. Šī nodeva bija spēkā vismaz līdz 1866.g.

Ievērojami līdzekļi bija nepieciešami Mangaļsalas jūras dambja būvniecībai. Tirgotāji bija gatavi segt trešdaļu summas un panāca, ka kronis piešķir pārējo, respektīvi, atļauj to ņemt no Rīgas muitas ienākumiem.

1852.g. aprīlī RBK izdarīja 565 tūkst. rubļu lielu aizņēmumu. Aizņēmuma ķīlu zīmes nesa to īpašniekam 5% peļņas gadā. Aizņēmuma un procentu dzēšanai ar valsts iestāžu atļauju tika ieviesta jauna nodeva 1/4 % apmērā no visu pa jūru ievedamo un izvedamo preču vērtības. Lai attīstītu ostu, Rīgas lieltirgotāji bija aplikuši sevi ar jaunu nodokli.

Celtniecība izrādījās dārga, un 1854.g. 6.aprīlī ar Visaugstāko atļauju tika izsludināts otrais ostas izbūves aizņēmums, šoreiz par 750 000 sudraba rubļu. Noteikumi bija līdzīgi kā pirmajam, un tika ieviesta vēl viena nodeva. [137]

1857.g. beigās arī 2.aizņēmuma nauda bija gandrīz izlietota, tādēļ Biržas savienības pilnsapulce 13.decembrī izdarīja trešo aizņēmumu 540 tūkst. rubļu apjomā, kura nomaksai un procentu dzēšanai ieviesa nodevu 1/8 % no eksporta un importa. Tā kā 1866.—70.g. izvesto un ievesto preču vidējā gada vērtība bija ap 45 miljoniem rubļu, bet turpmākajos gados tā strauji pieauga¹²⁵, šī nodeva absolūtos skaitļos nevienu gadu nebija mazāka par 50 tūkst. rubļu.

Pēc Mangaļsalas dambja pabeigšanas tirgotājiem atlikušā parāda dzēšanai vēl vairākus gadus bija jāmaksā pa 130 tūkst. rubļu. Tai pašā laikā RBK izdarītie aprēķini rādīja, ka darbu gaitā sasniegtie lielākie grīvas dziļumi katru gadu ļāva ietaupīt vismaz pusmiljonu rubļu, kas būtu jāsamaksā par lihteriem (bordinģiem), preču pārkraušanu reidā, augstākām apdrošināšanas izmaksām utt. [137]

Gadu gaitā nodevu skaits un lielums mainījās, piemēram, 1874.g. Rīgas lieltirgotāji maksāja četras dažādas brīvprātīgas nodevas ostas uzturēšanai un uzlabošanai. Pilnībā ostas izbūves finansēšanai izdotās aizņēmumu obligācijas netika dzēstas līdz pat 1.pasaules karam — tātad nekad.

¹²⁵ Sk. 3.3.1.

3. nodaļa

KRAVAS UN KUĢI

3.3.1. Kravu apgrozījums

19.gs. vidū Krievijas ārējās tirdzniecības, respektīvi, muitas, politika bija samērā brīva un labvēlīga starptautiskai preču apmaiņai. Lūzums notika 1877.g., kad fiskālu apsvērumu rezultātā izdeva rikojumu par muitas nodevu iekasēšanu ārvalstu zelta naudā līdzšinējo Krievijas papīra asignāciju vietā. Tā kā Krievijas papīra rubļa vērtība bija zema, tas faktiski nozīmēja muitas pieaugumu visām precēm par aptuveni 30%. No šī laika sākās jaunā protekcionistiskā Krievijas muitas politika, kas ne vienmēr labvēlīgi ietekmēja Rīgas ostas kravu apgrozību, tajā bija vērojami pacēlumi un kritumi.

Perioda sākums saistīts ar ārējās tirdzniecības strauju pieaugumu tieši caur Rīgu. 70.g. Krievijā tika noteikti diferencēti tarifi kravu pārvadājumiem pa dzelzceļu. Tagad par to preču pārvadāšanu, kas bija adresētas Prūsijas ostām, bija jāmaksā stabilajā vācu naudā, bet kravu piegādāšanu Krievijas ostām varēja apmaksāt lētajos papīra rubļos. Tas stipri uzlaboja Rīgas konkurētspēju.

Rīgas ostas apgrozījumu ievērojami palielināja arī 1877.—78.g. krievu—turku karš, kura rezultātā tika slēgtas Melnās jūras ostas, tai skaitā nozīmīgā labības eksportosta Odesa. Līdz ar to 1877.—80.g. bija Rīgas ārējās tirdzniecības strauja uzplaukuma laiks — tas attiecās gan uz labības, gan citu preču izveidumiem. Vēlāk attīstības tempi palēninājās un atsevišķos gados bija novērojama arī apgrozības samazināšanās. Viens no tās iemesliem bija neraža vairākos leikš-krievijas reģionos, no kuriem 1891.g. pat aizliedza labību izvest.

Krietni lielākas grūtības pārdzīvoja importa tirdzniecība. Sākot ar 1881.g. vairākkārt būtiski tika paaugstināta ievadmuita gan visām precēm kopumā, gan atsevišķiem to veidiem, piemēram, neapstrādātai dzelzij, akmeņoglēm, siļķēm un lauksaimniecības mašīnām. Sevišķi tas skāra tirdzniecību ar Vāciju.

1881.g. 1.martā teroristi nogalināja Krievijas imperatoru Aleksandru II. Troni nāca atentātā mirušā dēls Aleksandrs III, reformu ierobežotājs un dedzīgs rusifikators. 1893.g. viņš noslēdza aliansi ar Franciju, kas noveda pie straujas attiecību pasliktināšanās ar tās seno (kopš 1870.—71.g. franču—prūšu kara) ienaidnieci Vāciju. Viena no konflikta izpausmēm bija 1893.g. krievu—vācu *muitas karš*, kas gandrīz pilnīgi pārtrauca tirdzniecību starp abām konfliktējošām pusēm un ļoti negatīvi ietekmēja kravu apgrozību Rīgas ostā. Gadu vēlāk Aleksandrs III nomira, atstājot troni savam dēlam Nikolajam II. Tūlīt tika noslēgts



28. att. Plosta tilts 1860.g. (skats no pilsētas centra puses). [RVKM—Jnp 651]



29. att. Plosta tilts 1860.g. (skats no Pārdaugavas). [RVKM—Jnp 653]



30. att. Plosta tilts 1869.g. [RVKM—Jnp 757]



31. att. Jūrnieki Āgenskalna liča krastā. [RVKM 33245]



32. att. Pēterā Lielā jūrnieku nams (ap 1885.g.). [142]



33. att. 1863.g. būvētā Daugavgrīvas bāka. [142]



Haus' einer Photographie in C. Lids in Riga.

Verlag v. W. H. Heider in Riga.

Buchh. Druck v. A. u. B. Weyer, Leipzig.

Die neue Pontonbrücke im Hafen von Riga.

34. att. Jaunais Pontonu tilts Rīgas ostā. Labajā pusē redzami ierēdņi, kuri iekasē maksu par tilta izmantošanu. [142]



**35. att. Burinieki uzņem kokmateriālu kravu Vecmilgrāvī Zem Kalna.
[RVKM—Jnp 153]**



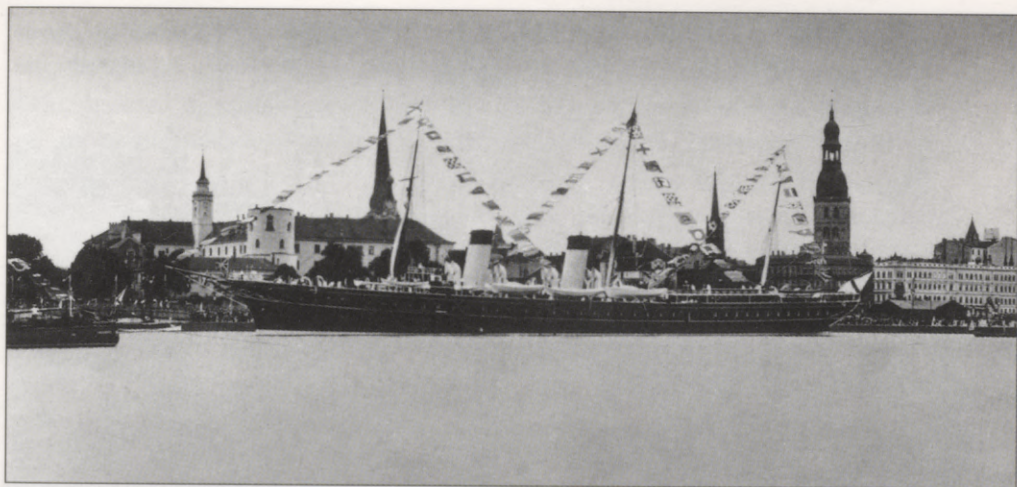
**36. att. Loču komandieris
Jānis Jirgensons (centrā) ap 1910.g. [JGG]**



37. att. Plostu sablīvējums Daugavā (19.gs. beigas). [RVKM—Jnp 76]



38. att. Rīgas osta 20.gs. sākumā. Priekšplānā bagars *Bolderaa*. [RVKM—Jn 10]



39. att. Krievijas imperatora Nikolaja II jahta *Štandart* Rīgā 1910.g. jūlijā.
[RVKM—Jnp 2704]



40. att. Rīgas Biržas komitejas bagars *Riga* ziemas guļā Āgenskalna licī. [RVKM—Jn 9]



41. att. Ostas krastmala 19.gs. beigās. [RVKM—] III 168]



42. att. Skats no Balasta dambja

tirdzniecības līgums ar Vāciju, kas ierobežoja abpusēji uzliekamās muitas nodevas. Šis 1894.g. līgums arī noteica, ka preces pa dzelzceļu uz Kēnigsbergu, Dančigu, Mēmeli pārvadājamas pēc tādiem pašiem tarifiem kā uz Rīgu. Rezultātā eksportpreču plūsma caur Rīgas ostu samazinājās, toties palielinājās imports.

1801.—10.g. ostas importa un eksporta preču vērtības kopējā summa vidēji gadā svārstījusies ap 10 milj. rubļu. Simts gadu vēlāk šī vērtība stipri pieaugusi. Rīgas ārējās tirdzniecības apjomu 1866.—1906.g. — t.i., 40 gadu periodā, nau-
das izteiksmē (miljonos rubļu) vidēji piecos gados raksturo tabula.

| Gadi | Imports | Eksports | Kopā |
|-----------|---------|----------|-------|
| 1866—1870 | 14,4 | 31,0 | 45,4 |
| 1871—1875 | 22,5 | 37,5 | 60,0 |
| 1876—1880 | 32,6 | 55,1 | 87,7 |
| 1881—1885 | 27,4 | 56,7 | 84,1 |
| 1886—1890 | 21,1 | 53,2 | 74,3 |
| 1891—1895 | 25,9 | 51,2 | 77,1 |
| 1896—1900 | 53,2 | 70,2 | 123,4 |
| 1901—1905 | 85,1 | 110,7 | 195,8 |
| 1906 | 109,0 | 160,0 | 269,0 |

[184]

No šīs tabulas redzam, ka 1896.—1900.g. importa apjoms salīdzinājumā ar iepriekšējo piecgadi vairāk nekā dubultojies, tomēr eksportam joprojām bijis liels pārsvars. Importa-eksporta attiecību skaitļos varētu izteikt kā 1:2. Interesanti, ka tabula nerāda 1900.—02.g. pasaules saimnieciskās krīzes iespaidu, lai gan tā diezgan sāpīgi atsaucās arī uz Krievijas ekonomiku. Krīzei sekoja 1904.g. krievu—japāņu karš un 1905.g. nemieri. Taču, neskatoties uz visiem kavēkļiem un to izraisītajiem apgrozījuma kritumiem, Rīgas ostas eksporta un importa pieaugums šajā četrdesmitgadē un sevišķi tās beigu posmā bijis milzīgs.

RBK statistiķis B.Gernets izskaidro eksporta apjoma palielināšanos saimnieciskā panikuma laikā ar vērtīgo un dārgo pārtikas produktu, piemēram, olu un sviesta, strauji pieaugošo izvedumu. Kā pierādījumu viņš sastādījis tabulu par galveno preču grupu eksporta izmaiņām procentos no kopējā apjoma vidēji pa gadiem. [184]

| | 1871—1875 (%) | 1876—1880 (%) | 1896—1900 (%) | 1901—1905 (%) | 1906 (%) |
|-----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------|
| Sviests | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 12,8 | 15,1 |
| Olas | — | 0,0 | 13,2 | 17,2 | 13,9 |
| Lini un pakulas | 26,7 | 17,1 | 24,9 | 21,9 | 19,7 |
| Labība | 23,4 | 34,3 | 12,3 | 7,1 | 2,4 |
| Kaņepāji | 12,6 | 9,3 | 2,8 | 3,1 | 2,1 |
| Kokmateriāli | 20,5 | 21,0 | 23,1 | 14,1 | 14,1 |
| Linsēklas un kaņepju sēklas | 9,5 | 7,9 | 6,1 | 1,9 | 1,8 |
| Citas preces | 7,3 | 10,4 | 17,0 | 21,9 | 30,9 |

Tomēr eksporta ievērojamo pārsvaru pār importu var izskaidrot arī daudz vienkāršāk — ar Krievijas protekcionisma politiku. Nacionālās ekonomikas aizsardzības vārdā par ievadamajām precēm bija jāmaksā ļoti augsta muita, kamēr izvedmuita praktiski neeksistēja vai bija simboliska. Tā 1889.g. Rīgas ostas muitnīca iemaksājusi valsts kasē 3 046 629 rubļus importa nodevas, kamēr par eksporta precēm samaksātā muita ir 1062 rubļi. Gadu vēlāk šie paši skaitļi ir atbilstoši gandrīz 3,5 miljoni rubļu par ievestajām precēm un 14 rubļi (*sic!*) par kravu eksportu, pie kam šie četrpadsmit rubļi samaksāti Krievijas papīra asignācijās, bet importa nodeva — stabilā zelta valūtā. [142] 19.gs. beigās protekcionisma ziņā Krievija esot ieņēmusi pirmo vietu Eiropā.

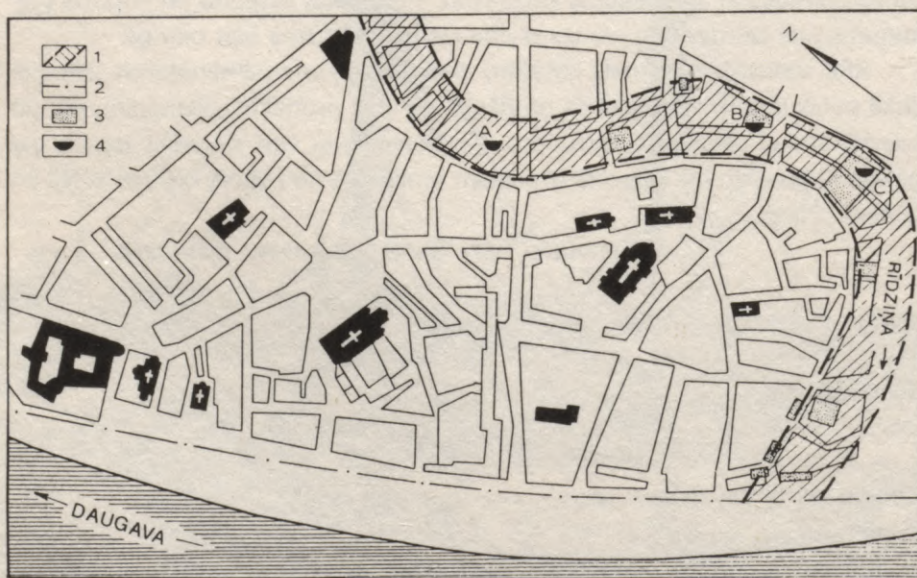
3.3.2. Kuģi Rīgas ostā

Vismaz trīs senie kuģi Rīgā beiguši savas jūras gaitas un palikuši ostas gultnē. Varbūt zem asfalta vai pilsētas ēkām guļ vēl citi.

Pirmais vraks Rīgas senajā ostā atrasts, tīrot Rīgas upi jeb Rīdziņu 1554.g., vēl Livonijas ordeņa laikos. Mūsu dienās šajā vietā atrodas Filharmonijas skvērs. Jau toreiz, 16.gs. vidū, šo upes daļu par ostu vairs neizmantoja. Nekādu tuvāku ziņu par šīm kuģa atliekām nav, toreizējais birģermeistars tikai norādījis atraduma vietu. Vēsturnieki uzskata, ka kuģis nogrimis 13.gs. [33]

Abi pārējie vraki atrasti gandrīz četrus gadsimtus vēlāk, 1938.g. vasarā un

Kuģu atradumu vietas. A — 1554.g., B un C —1938.g. [33]



rudenī. Rīgas vecpilsētā tolaik notika plaša sabiedrisko ēku celtniecība un divi no būvlaukumiem atradās virs Rīgas upes gultnes jeb senās ostas.

Otro *Rīgas kuģi* atrada Armijas ekonomiskā veikala (šodien universālveikals *Centrs*) būvbedrē. Pilnībā to neizcēla, un šodien, ejot pa Rīdzenes ielu cieši gar veikala ēku, mēs staigājam kuģa atliekām pāri. Arī sikāka vērtīgā atraduma apraksta nav. Arheologu pavisības iemesls bija būvdarbu steidzināšana; bez tam tā paša 1938.g. rudenī atrada vēl vienu, šķietami līdzīgu, bet labāk saglabājušos kuģi.

To atraka iecerētās (bet neuzceltās) pasta krājkases ēkas būvbedrē — Alberta laukumā starp Kalēju un Rīdzenes ielu. Šeit arheologu darba apstākļi bija labāki, un arī celtnieki tos pārāk nesteidzināja.

Taču vienīgā no zemes izceltā Rīgas kuģa lielākā daļa aizgāja bojā 1941.g. jūnija beigu ugunsgrēkā reizē ar Pētera baznīcu, Melngalvju namu un rātsnamu, kad nodega arī noliktava ar vērtīgo vraku. Saglabājās tikai dažas laboratorijā konservēšanai nodotās detaļas. [33]

Vecrīgas arheoloģisko izrakumu vadītājs bija Rīgas pilsētas Vēsturiskā muzeja (tagadējā Rīgas vēstures un kuģniecības muzeja) direktors Rauls Šnore, tālbraucēja kapteiņa un jūrniecības darbinieka Pētera Šnores dēls. 1946.g. janvārī viņu notiesāja uz 10 gadiem padomju soda nometnēs — gan par biogrāfiju, gan par to, ka kara priekšpēdējā dienā viņš bija piedalījies dramatiskajā mēģinājumā ar velkoni *Rota* no Ventspils sasniegt Gotlandi Zviedrijā. [85] Arī izrakumu tiešais izpildītājs arheologs Kārlis Apinis tika deportēts.

Pēc kara daļu Rīgas kuģa saglabājušos detaļu, kuras bija aizvestas uz Vāciju, izdevās atgūt. Diemžēl bija pazudusi daļa izrakumu dokumentācijas. R.Šnore un K.Apinis vēlāk atgriezās Latvijā, taču viņu iespējas nodoties zinātniskajam darbam ierobežoja okupācijas režīms, un pie Rīgas kuģa izpētes un aprakstīšanas viņi vairs neatgriezās. Ar seno vraku vēsturnieki sāka nodarboties tikai 1964.g. [150] Kuģa rekonstrukciju veikusi inženiera Artura Zalstera vadītā kuģu būves speciālistu grupa. [33]

Rīgas kuģa masts vai kādas citas takelāžas atliekas netika atrastas, taču, visticamāk, tas braucis ar buru vai burām, vajadzības gadījumā izmantojot arī airus. Tas bijis 14 m garš un 5 m plats vienmastnieks. Iespējams, ka kuģim bijis klājs, taču tas nav saglabājies. Bez ķīļa un vadņiem korpasa konstrukciju veido 21 ozolkoka branga un vairāki kalsiņi (*stringeri*). Ārējais apšuvums sastāv no plēstiem ap 3 cm bieziem līdz 45 cm platiem ozola dēļiem pārlaidu (*klinkera*) būvē, pa 12 katrā bortā.¹²⁶ Detaļu savienošanai izmantotas gan ozolkoka tapas, gan dzelzs kniedes un naglas.

Pateicoties samērā primitīvajai konstrukcijai, vadņu formai un to leņķim pret ķīli, kuģi var pieskaitīt t.s. primitīvo *kogu* grupai. Daudz strīdu Rīgas kuģa pētnieku vidū bijis par tā stūres veidu un piestiprināšanas vietu — pie pakalējā vadņa vai sānos. Tās precīza noteikšana palīdzētu precizēt kuģa būves laiku. Diemžēl vraks nav devis apstiprinājumu ne vienai, ne otrai versijai, un jautājums

¹²⁶ Pie dēļu lielā platuma to grūti iedomāties, taču arheologi tā saskaitījuši.

palicis atklāts. [33] Līdz ar to nav droši pierādīts, vai Rīgas kuģis nogrimis 12.gs. beigās, tātad pirms pilsētas formālās dibināšanas, vai 13.gs. sākumā — jau Rīgai pastāvēt.

Viduslaiku Rīgā ienākošo burinieku takelāžas tips un korpasa konstrukcija nebija pazīmes, kas būtu sevišķi interesējušas rātskungus, tirgotājus un pat ostas ierēdņus, tādēļ tās parasti netika atzīmētas. Bez tam dažādās valstīs un pat vienas valsts dažādu meistarū būvētie principā līdzīgie burinieku tipi bieži tikuši nosaukti atšķirīgi. Tādēļ līdz pat 18.gs. buru kuģu iedalījumā nebija īstas vienprātības, un, tos klasificējot, dažādu autoru domas dalījās. Tomēr ir vairākas korpasa un takelāžas aprīkojuma īpatnības, kuras ļauj gandrīz pilnīgi droši noteikt kuģa būves laiku un — puslīdz droši — tā piederību kādam no vispārārtītajiem tipiem.

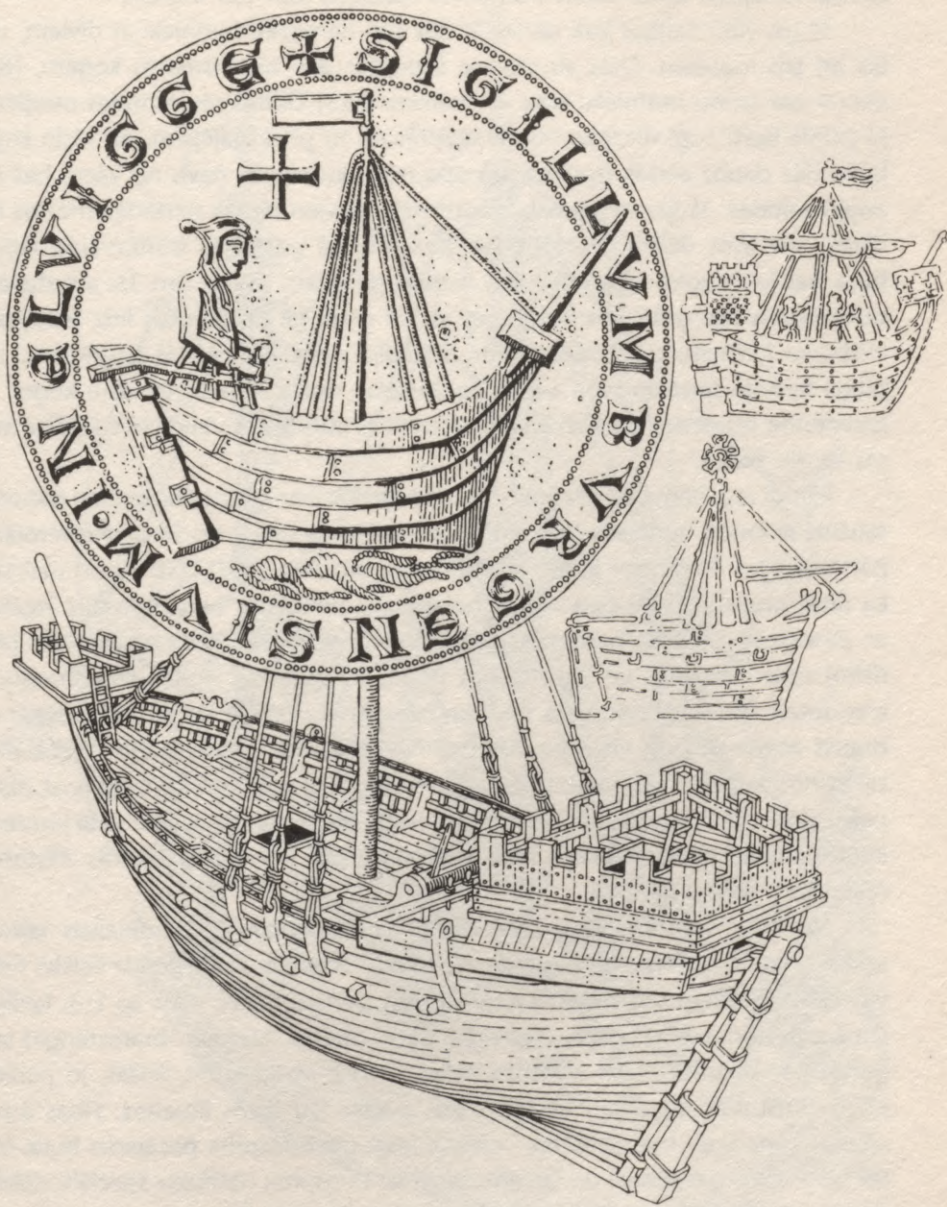
Paši pirmie un senākie ostas viesi droši vien bijuši vikingu airu-buru kuģi un tiem visai līdzīgās kuršu laivas. Vikingu laikiem aizejot, veidojās normāņu kuģa tips — vikingu laivas palielināta kopija ar platformām abos vienādajos galos un vienu mastu, kurā pie rājas pacēla taisnstūra buru. Apmēram 25 m garo kuģi varēja arī airēt; bieži airu palīdzība bija obligāta, jo ar primitīvo takelāžu burāt varēja tikai pie pilniem kursiem jeb vēja virzienā. Šķiet, normāņu kuģim būs bijis arī vismaz daļējs klājs — ērtība, kuru nicināja kurši un vikingi.

Jau 11.gs. Baltijas jūrā noteikti braukuši *nefa* tipa burinieki — 12.gs. otrajā pusē un 13.gs. sākumā tie esot bijuši pat vizizplatītākie burinieki, bet atsevišķi šim tipam pieskaitāmi kuģi bijuši sastopami arī vēl 14.gs. Nefa priekšgals un pakalģals pēc formas bijuši vienādi.

Nedaudz vēlāk par nefu parādījās *koges*. 12.gs. tās jau brauca Baltijas jūrā, tad vēl ar stūres airi — līdzīgi nefam. Veselus trīs gadsimtus nefi un koges pastāvējuši līdztekus, lai gan popularitāti aizvien vairāk iekarojuši pēdējie. Iespējams, ka Alberts Būkshevdens likt pamatakmeni pilsētai Daugavas grīvā ieradies ar kogi. Arī krustneši sev neveiksmīgajā 1210.g. jūras kaujā pret kuršiem devās kogēs. [59]

Stilizēts koges jeb koga (arī *kugga*) attēls viduslaikos redzams daudzu Ziemeļeiropas ostas pilsētu zīmogos. [109] Padziļinot Vezeras upi, netālu no Brēmenes 1962.g. atrada samērā labi saglabājušos 14.gs. nogalē būvētu kogi. Primitīvā kuģa korpuss bijis strups, tā platuma un garuma attiecība ap 1:3. Ķīlis, tāpat kā priekš- un ahtervadnis veidoja taisnas līnijas. Vidējā branga U burta formā, visas pārējās — kā V burts. Apšuvums veidots pārlaidbūvē, tam izmantotas 5 cm biezas un līdz 50 cm platas ozola plankas. Klājs bijis vienlaidus, pakalģalā augsta virsbūve. Brēmenes koges garums bijis 23,5 m, platums — 6,2 m, klāja augstums virs ķīļa 3,5 m. Tā kravnesība bijusi 60—70 lasti jeb 120—140 t. Šādam buriniekam bijusi 12—14 vīru apkalpe. Koges masts bijis īsāks par korpusu, tajā pie rājas pacēluši vienu taisno buru.

Senākās koges stūrējuši ar borta ārpusē — parasti labajā pusē — piekārtu stūres airi. 13.gs. sākumā jau gandrīz visiem lielākajiem buriniekam bijusi pakalģalā piekārtā stūre, kuru grozīja ar stūres pinni.



Koges bijuši visbiežākie Rīgas pilsētas viesi, tik bieži, ka vēl šodien te visi latviski runājošie lielos ūdens transporta līdzekļus sauc par *kuģiem*.

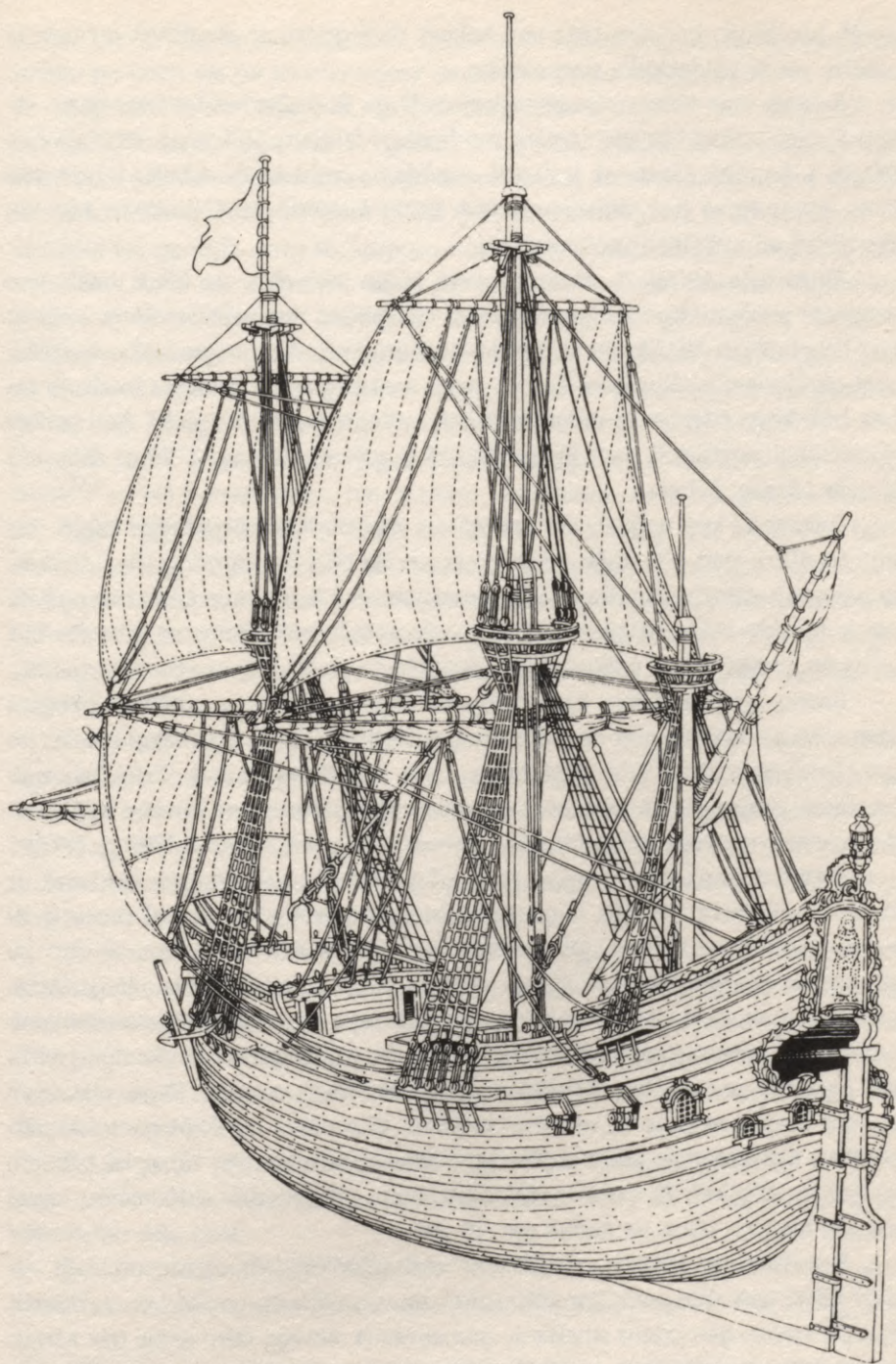
14.gs. vidū Baltijas jūrā parādījās līdz šim neredzēti burinieki ar diviem, vēlāk arī trīs mastiem. Daļa autoru tos sauc par div- un trīsmastu kogēm, [87] citi — par jaunu burinieku tipu — *holkiem*. [183] Gribas pievienoties otrajiem, jo jaunie buru kuģi diezgan būtiski atšķirās no to priekšgājējiem. Arī šādu kuģu būve bija daudz plašāk izplatīta, un tipa nosaukums nāk nevis no vācu, bet no angļu valodas. 15.gs. viengabala mastu vietā aizvien biežāk uzstādīja mastus no divām vai trim daļām. Pakaļējā jeb bezanmastā parādījās trijstūrveida latiņu bura, kas ļauj kuģim iet arī pusvējā, ne tikai pa vējam kā līdz šim. Uz augstajiem buriniekiem bija grūti izveidot stūres asi tik garu, lai tā sniegtos līdz pakaļgala virsbūves jumtam, tādēļ stūres pinni uzstādīja virs klāja, bet tās pagriešanai no tiltiņa ierīkoja speciālu sviru — t.s. *kolderštoku*. Holka — jeb trīsmastu koges — kravnesība sasniedza un dažkārt arī pārsniedza 100 lastus vai divreiz lielāku masas tonnu skaitu.

Pilnīgi iespējams, ka plaši pazīstamā leģenda par *klīstošo holandieti* radusies saistībā ar jaunu burinieka tipu, kurš manevrēšanas spējās un ātrumā ievērojami pārspēja visus līdzšinējos kuģus. Šis burinieks bija *flīta*. [183] Daži autori uzskata, ka flītas prototips esot bijis neliels holandiešu piekrastes braucējs, kurš izcēlies ar jūrasspēju un labām manevrēšanas īpašībām. Pirmā tālbraucēja flīta (arī: *fleita*) esot uzbūvēta 1595.g. Hornas pilsētā Nīderlandē. Holandiešu meistarū izveidotais trīsmastu burinieks drīz guva ievēribu ar spēju iet arī *beide-vindā* — braukt asā leņķī pret vēju, ko līdz šim neviens kuģis nebija spējis. Viena otra salīdzinoši neveikla un gausa holka kapteinis, ar skaudību un īgnumu noskatījies pakaļ viņu apdzīnušajai flītai, autoritatīvi paziņojis, ka tā var braukt tikai jūrnieks, kuram palīdz pats nelabais. Šāda leģenda ir arī R.Vāgnera operas *Klīstošais holandietis* libreta pamatā.

No flītas konstrukcijā izmantotajiem jauninājumiem nozīmīgākais laikam gan būs jaunā platuma un garuma attiecība — līdz 1:6, kas ir daudz lielāka nekā visiem līdzšinējiem tirdzniecības kuģu tipi, kuriem tā svārstījās ap 1:3. Ievērojami pilnveidota arī takelāža. Trīsdalīgie masti (masts—steņga—bramsteņga) bija garāki par korpusu. Rājas kļuvušas isākas, taču buru laukums lielāks, jo parādījušās marsburas un tagad taisnās buras pacēla jau divos līmeņos. Flītas atpazīšanas zīme ir arī bugspribura — ārpus klāja pie bugspriba paceļama bura. Vēlāk tās ērtākai pacelšanai un izmantošanai uz bugspriba uzstādīja speciālu nelielu mastu jeb steņgu; dažkārt bugspriburas bija pat divos līmeņos.

Flīta ir pirmais zināmais kuģu tips, kuru veidojot ņemti vērā arī finansiāli apsvērumi. Brangas, respektīvi, borti, augšpus ūdenslīnijas ieliekti uz iekšu, kādēļ klājs ir samērā šaurs. Tas bija izdevīgi Zunda muižā, kur dāņu ierēdņi kuģa lielumu noteica pēc klāja platuma un tādēļ no flītām iekasēja mazākas nodevas. [187]

Flītas bija pirmie kuģi ar stūres ratu, taču šis jaunievedums parādījās ne



agrāk par 17.gs. beigām. Līdz tam laikam stūri grieza ar pinni: vai nu tieši ar rokām, vai ar kolderštoka starpniecību.

Krievija savu tālbraucēju tirdzniecības kuģu floti sāka veidot tikai 18.gs. sākumā, taču uzreiz tika pie samērā moderniem kuģiem, jo krievu nākošais cārs Pēteris I, jaunībā Zāndamā Holandē apgūdam kuģu būvi, mācījās būvēt tieši flītas, kuras kļuva par pirmajiem krievu flotes kuģiem. Ātrie burinieki bija ļoti piemēroti arī militāriem nolūkiem.

Rīgas osta redzējusi arī daudz kara kuģu. Visbiežāk tie bijuši militāriem mērķiem pielāgoti burinieki, kas no tiem līdzīgajiem tirdzniecības flotes kuģiem bez lielgabaliem atšķirās arī ar palielinātu buru laukumu un greznākiem, spēku simbolizējošiem rotājumiem. Tomēr vienu kara kuģu tipu gribētos izcelt, jo tas bez būtiskiem pārveidojumiem pastāvējis vairāk nekā 2000 gadu, bet nodots aizmirstībai salīdzinoši pavisam nesen. Tā ir galera, kuru ap 1795.g. Daugavā zīmējis J.Broce. (13.att.)

Galeras kā kara kuģi Eiropā izmantotas visai plaši arī vēl jaunajos laikos. Tas bija ap 50 m garš airu kuģis, kurš buras pacēla tikai pie izdevīga vēja virziena, jo galvenais dzinējspēks bija airētāji, parasti nebrīvi ļaudis, kuri bieži tika piekalti pie kuģa līdz mūža beigām. Gandrīz visās zemēs nosūtīšana uz galerām bija viens no smagākajiem sodu veidiem, Krievijā to pielīdzināja mūža katorgai.

Broces attēlotā galera jau ir bruņota lielgabaliem, taču būtībā saglabājusi savu seno veidolu. Krievija no visām Eiropas valstīm visilgāk saglabājusi galeras un par tām nedaudz mazākos *skampavejus* savas kara flotes sastāvā. Taču šāds anahronisms attaisnojās, jo pēc seno romiešu kuģu prototipiem būvētie kuģi palīdzēja krieviem sakaut turku floti pie Česmas 1770.g. un zviedrus 1790.g. [197]

Nedrīkst nepieminēt kuģus, kuri nebija būvēti jūras braucieniem, bet uz kuriem lielā mērā balstījās Rīgas tirdzniecība un labklājība veselu piecu gadsimtu garumā — strūgas. Šīs ļoti ietilpīgās, bet tikai vienam braucienam pa straumi uz leju piemērotās liellaivas vēstures avotos pieminētas jau 15.gs. Atkarībā no būves vietas, kā arī gadsimtu gaitā strūgu konstrukcija nedaudz mainījusies, taču galvenie uzbūves principi un izmēri saglabājušies nemainīgi. Liellaivas parastais garums bija 34—36 m, platums 11—12 m. Līdz 18.gs. sākumam strūgas dibenu veidoja no veseliem baļķiem, tikai pašus resnākos gareniski pārzāģējot. Kokmateriālu vērtībai pieaugot, dibena apšuvumam tāpat kā bortiem izmantoja plankas. Ar parasto 12 tūkst. pudu jeb gandrīz 200 tonnu kravu strūgas ieprīme bijusi ne lielāka par 90 cm.

Bez stūrmaņa apkalpē bija 30 vīru — strūdzinieku. Viņu uzdevumi bija visdažādākie: gan abos galos izvietoto stūres airu savaldīšana, gan liellaivas vilkšana, ejot pa krastu, gan ūdens smelšana, gan airēšana. Smago laivu airēja pēc kārtas; lai novērstu domstarpības, piesmēla spaini ar mazu caurumiņu — kad ūdens bija iztecējis, pie darba stājās nākošā maiņa. Nobraucienam līdz Rīgai vajadzējis: no Belojes 15—20 dienas, no Velīžas 13, no Vitebskas 7—14, no Polockas 8—10 dienas. Pirmās strūgas pienākšana pavasarī Rīgā kādreiz atzīmēta ar lielgabala

šāvienu un svinīgiem pasākumiem. *Senos laikos* komanda stūres vīriem pagriezti strūgu pa kreisi vai pa labi skanējusi: *uz Lietuvu vai uz Krieviju*. [207]

Atgriežoties no Daugavas pie jūras tirdzniecības kuģiem, 16.—19.gs. vēl jāpiemin tādi buru kuģu tipi kā galeasi un pinasi. Būtībā tie ir nedaudz pārveidotas un modernizētas flītas. Daži autori raksta, ka tieši pinasu būvē pirmoreiz izmantots vēlāk kuģu konstrukcijā gandrīz vai obligātais *ahtera spogulis* — vertikāla vai gandrīz vertikāla korpusu noslēdzoša plakne kuģa pakaļgalā. [109]

Sākot ar 19.gs. varam jau runāt par mūsdienās — gan tikai uz mācību kuģiem — sastopamajiem burinieku takelāžas tipiem: pilnkuģiem, barkām, šoneriem, barkentīnām un brigantīnām. Pamazām izzudušas slīpās latīņu buras un bugspritzēģeles. Tāpat pagātnē aizgāja dažādie izgriezumi un galionfigūras, kuģi izskatā kļuva askētiskāki un to detaļas — tīri funkcionālas.

Cik kuģu braukuši zem Rīgas senākā karoga — ar baltu krustu melnā laukā¹²⁷ — vēl Hanzas laikos, nav zināms. No zviedru pārvaldes gadiem ir ziņas par Rīgas kuģu skaitu 1621., 1623. un 1624.g. — attiecīgi 64, 56 un 43 burinieki. Nonākot Krievijas impērijas sastāvā, rīdziniekiem piederošo kuģu skaits strauji samazinājās. Nelīdzēja arī Pētera I Rīgas tirgotājiem dāvinātie burinieki, kuriem vajadzēja pilsētniekus atkal pievērst kuģniecībai. 1820.g. Rīgas tālbraucēju tirdzniecības flotē bija tikai divi kuģi: barka *Das Schloß zu Riga* un briga¹²⁸ *Caroline*.

Novadpētnieks un publicists Johans Petri par 18.gs. beigu Rīgu raksta: *Rīgas labklājība balstās pilnībā un tikai uz tirdzniecību, tā kā šajā pilsētā nav ne nozīmīgu fabriku, ne manufaktūru. Pārsteidzoši, ka komerciāli tik spēcīgai pilsētai nav savas aktīvas kuģniecības, lai gan tās rokās ir iespēja radīt un uzturēt savu tirdzniecības floti*. [207] J.Petri doto Rīgas rūpniecības vērtējumu var apstrīdēt, ko nevar teikt par stāvokli pilsētas kuģniecībā.

Zināms progress sākās 19.gs. četrdesmitajos gados, kad kuģi tika gan ārzemēs pirkti, gan būvēti uz vietas. Ja 1834.g. Rīgā bija pierakstīti 9 tālbraucēji burinieki, tad 1846.g. to bija jau 46. 1853.g. Rīgas rēderiem bez 55 zēģelniekiem piederēja jau 11 lielāki vai mazāki tvaikoņi ar 368 zirgspēku kopējo jaudu. Taču turpmākā Austrumu jeb Krimas kara rezultātā rīdzinieku kuģu skaits nedaudz samazinājās.

Divus gadus pēc kara beigām, 1858.g., Rīgas rēderiem piederēja 66 buru kuģi — līdz šim lielākais skaits — un 16 tvaikoņi ar 1043 ZS¹²⁹ kopējo jaudu un kravnesību 580 lasti.

Protams, kuģu kustības intensitāti Rīgas ostā nenoteica pilsētniekiem piederošo un šeit pierakstīto kuģu skaits. *Viesu* bija daudz vairāk. No 1711.g. līdz

¹²⁷ Droši zināms, ka karogā bijis balts taisns krusts. Melnais fons ir pieņemums, taču šobrīd visplašāk atzītais.

¹²⁸ Divmastnieks ar taisnajām burām abos mastos; pakaļējā jeb bezanmastā var pacelt arī slīpu gafeltakelētu buru.

¹²⁹ Dīemžēl nav izdevies noskaidrot, vai runa ir par indicētajiem vai efektīvajiem ZS.

1760.g. ostu apmeklējušo tālbraucēju burinieku skaits svārstījās visai plašā intervālā — no 76 līdz pat 643 kuģiem gadā. Tūkstoti pirmoreiz vēsturē šis skaits pārsniedza 1761.g.: ostā bija ienākuši 1190 kuģi — tas bija saistīts ar badu vācu zemēs un lielajiem labības izvedumiem uz turieni. Divu tūkstošu robeža pirmoreiz tika pārsniegta 1805.g., bet šis rekords gandrīz atkārtots nākošajā gadā — attiecīgi 2089 un 2012 burinieku. [132] Kā ļoti ražens atzīmēts 1847.g. ar 2549 ostā ienākušiem kuģiem, taču šķiet, ka šajā gadījumā pieskaitīti arī sīkie piekrastes braucēji burinieki. [749—1/2—203]

Arī turpmākajos gados šis rādītājs nenoslidēja zem tūkstoša. Izņēmums bija britu un franču panāktā ostas blokāde 1855.g., kad Rīgā ienāca tikai 11 kuģi. [137] Toties 1878.g. ostu apmeklēja 3065 kuģi! [136] Līdz ar to bija sasniegts visu laiku augstākais rādītājs, kurš diez vai kādreiz tiks pārspēts — kuģu tilpībai palielinoties, to skaits samazinās. Tiesa, vēl 1913.g. reģistrēti 2912 kuģi.

19.gs. otrajā pusē pirmajā vietā pēc Rīgas ostā ienākušo kuģu skaita bija vācu karoga kuģi, tiem sekoja briti, bet Krievijas ostās pierakstītie ieņēma tikai trešo vietu. 1893.g. muitas kara laikā vācieši gan noslidēja trešajā vietā — pirmie bija krievi, bet otrie joprojām Apvienotās Karalistes pārstāvji. [108—1—259] Taču tas drīzāk bija izņēmums, kurš tikai apstiprināja likumu par visumā intensīvajiem Rīgas un Krievijas tirdznieciskajiem sakariem ar Vāciju.

Kā rets viesis jāatzīmē 1783.g. 8.jūnijā Rīgas ostā iebrāukušais ASV burinieks, kurš bija veicis pārgājienu no Savannas Atlantijas okeāna pretējā krastā. [152]¹³⁰

Ostu apmeklējušo tvaikoņu un burinieku attiecība izlīdzinājās ap 1900.g., taču pārvadāto kravu apjoma ziņā tvaikoņi pārspēja buriniekus jau 19.gs. 70.gados: 1877.g. no Rīgas ostā ienākušajiem 3615 kuģiem tikai 1497 bija tvaikoņi, taču tie pārvadājuši gandrīz 65% kravu. [136]

3.3.3. Mehanizācija un elektrifikācija

Ārzemju tirdzniecības partneru pieprasījumam pēc eksportprecēm pieaugot, radās nepieciešamība palielināt ostas caurlaides spēju. To varēja izdarīt dažādiem paņēmieniem, to skaitā — paātrinot kravas operācijas.

Viens no senākajiem, ja ne pats pirmais Rīgas ostas celtnis redzams pilsētas panorāmas attēlā ap 1650.g., kā arī J.Broces pārzīmētajā siļķu brāķa skatā ap to pašu laiku. 1679.—80.g. divus ceļamkrānus projektējis un izgatavojis R.Bindenšū. [72] Tos visus darbinājuši cilvēka muskuļi.

1854.g. RBK uzstādījusi nelielu kravas celtni pilsētas krastmalā starp Šāļu un

¹³⁰ ASV pasludināja neatkarību 1776.g., bet *Neatkarības karš* beidzās 1787.g. No 1777.g. ASV karogā pēc toredzējā štata skaita apli izvietotas 13 zvaigznes un 13 svītras.

Jaunajiem vārtiem. 1865.g. to sabojāja ledus, un tika uzstādīts jauns, spēcīgāks, kura tītuvi tāpat grieza strādnieki. [138] 1881.g. celtnis bijis arī Milgrāvī, bet tas darbojies slikti.

1872.g. uz Andreja dambja Muitas dārza teritorijā uzstādīja ap vertikālu asi grozāmu celtni ar celtpēju līdz 25 t. Tas bija izgatavots Birkenhedā Lielbritānijā. 1884.g. celtni uzstādīja arī Jaunmilgrāvī. Arī tas varēja pacelt līdz 25 t, bet būvēts bija *Vērmaņa un dēla* rūpnīcā Sarkandaugavā. Abus šos mehānismus esot darbinājuši cilvēki. Jaunmilgrāvja celtni no 1909.g. vairs neizmantoja, jo tas darbojās ar zaudējumiem.

Trūkstot ostas ceļamkrāniem, kravas operācijas veica ar rokām vai pašu kuģu celtniem, kuru maksimālā celtpēja gan nebija lielāka par 5 tonnām. Uz tvaikoņiem izmantoja ne tikai ar rokām, bet arī ar tvaika mašīnas palīdzību darbināmus pacelājus. Acīmredzot tieši šie pēdējie 1873.g. sākumā kļuva par iemeslu diskusijai par tvaika celtnu ugunsbīstamību. Tika nospriests, ka tie nav bīstamāki par dzelzeļa lokomotīvēm vai kuģīti uz Ķekavu. [138] Šķiet, ka pašā ostā pastāvēgu, ar tvaiku darbināmu celtnu šajā laikā vēl nav bijis.

Sākot ar 1897.g. bija dzirdamas sūdzības, ka ceļamkrānu trūkums kļuvis par iemeslu smagsvara kravu novirzīšanai no Rīgas uz citām Krievijas Baltijas jūras ostām. [195] Neapmierinātību ar zemo mehanizācijas līmeni izteica lieltirgotāju pārstāvji, kas bija ieinteresēti strauji paātrināt kravu apstrādi, kaut gan Rīgas ostā tā nebūt nebija pārāk gausa. 19.gs. beigās kuģu vidējais stāvēšanas laiks Rīgā esot bijis 7 dienas, Pēterburgā 10, bet Odesā pat 18 dienas. Pirmais elektriskais celtnis tika uzstādīts Muitas krastmalā 1903.g. Tas bija būvēts Manheimā Vācijā. Lai gan mehānisma celtpēja nepārsniedza 10 t, ātrās darbības dēļ to novērtēja ļoti atzinīgi. [204] Acīmredzot sākumā to darbinājis Krasta dzelzeļa stacijas ģenerators, kuru palaida tajā pašā 1903.g. Pilsētas elektriskā spēkstacija Andrejsalā strāvu sāka dot 1905.g.

Tvaika celtna ostā joprojām nebija. Tā kā jaudīgāka mehānisma uzstādīšanas vietas izvēle radīja grūtības, ostas pārvalde un RBK izšķīrās par peldošo celtna iegādi. To izgatavoja 1904.g. rūpnīcā *Lange un dēls* Kliversalā ar Kramatorskas metalurgu biedrības palīdzību. Izbīdot strēli maksimāli — līdz 16 pēdām, bija iespējams pacelt 66 t. Pie mazāka strēles garuma celtna jauda attiecīgi palielinājās līdz pat 300 t. Peldošo celtni darbināja tvaika mašīna. Pasūtījumu apmaksāja valsts, iekārtu nodeva RBK rīcībā. Spēcīgo celtni bez smagsvara kravu pārvietošanas izmantoja arī pāļu izraušanai, nelielu nogrimušu peldošo līdzekļu pacelšanai un citiem ostas darbiem. [195]

1908.g. bez minētajiem 4 ceļamkrāniem — 2 rokas, elektriskā un peldošā — ostas teritorijā atradās arī 3 armijai piederoši t.s. tilta celtni: uz Kometforta dambja, Mangaļsalā un (mazāks) uz *Minu pilsētiņas* kuģu piestātnes Bulljupes malā Daugavgrīvā. Kara resora celtnus izmantoja municijas, galvenokārt artilērijas lādiņu, pārkraušanai peldošajos līdzekļos vai izkraušanai no tiem. Bez tam 6 nelieli tvaika celtni ar celtpēju 2 t katrs piederēja Rīgas

kokrūpniekiem, kas tos izmantoja balķu izcelšanai no ūdens. Trīs no tiem bija F.Pihlau īpašumā, kura zāģētava atradās pie Bieķēnsalas attekas. [202]

Rīgas ostas otrais elektriskais celtnis ar 25 t celtspēju uzstādīts Muitas dārzā ap 1910.g. [195]

Mehanizācijas līdzekļiem pieskaitāms arī 1895.g. pabeigtais ar diviem transportieriem aprīkots labības elevators Andrejsalā un *Brāļu Nobelu* naftas vads Jaunmīlgrāvī.

Vēl 18.gs. osta naktīs bija tikpat tumša, kā pati pilsēta, lai gan Rīgas ielas jau apgaismoja ar kaņepju eļļas lampām. 1862.g. pie Bastejkalna uzcēla pirmo deggāzes fabriku, kuras no akmeņoglēm ražoto gāzi sāka izmantot arī ielu apgaismošanai. [44] Rīgas pirmā elektrostacija — tvaika mašīnas griezta dinamomašīna — atradās piebūvē pie Operas (toreizējā Vācu teātra). To izmantoja ne tikai teātra, bet arī dažu dzīvokļu apgaismošanai. Ar elektrību ielas sāka apgaismot tikai 1905.g.

Ostas un jo sevišķi pietātņu apgaismojums bija vajadzīgs ne tikai aizsardzībai pret zagļiem, bet arī kraušanas darbu veikšanai tumšajā laikā. Tā kā kuģu petrolejas lampu gaisma šim nolūkam nebija pietiekams, tika izmantotas dažādas no ugunsdrošības viedokļa nevēlamas lāpas. Lai to novērstu, ostas krastmalu apgaismoja ar gāzes lukturjiem no pilsētas gāzes vada un stabos uzstādītām petrolejas lampām, taču arī šāds apgaismojums izrādījās nepietiekams. 1906.g. pilsētas valde krastmalas posmā no dzelzceļa tilta līdz Muitas dārzam uzstādīja 17 elektriskās loka lampas 60—70 m attālumā citu no citas, katru 1 500 sveču gaismas stiprumā. Gadu vēlāk 23 šādas lampas tika uzstādītas stabos arī Eksporta jeb Dzelzceļa ostā un Rīgas-Krasta dzelzceļa stacijā. [202]

Stacijas apgaismošanai kalpoja jau pieminētā dzelzceļam piederošā elektrostacija Mellermuižas attekas krastā, kas sāka darboties 1903.g. Pilsētas elektrostacija Andrejsalā, kas kļuva par galveno strāvas piegādātāju pilsētas dzīvokļiem, ielām un uzņēmumiem — arī ostai, sāka dot strāvu 1905.g.

Privātajā sektorā 1908.g. elektriskā loka lampa uzstādīta pie rūpnieka A.Štrauha dzīvojamās mājas Zaķusalā, strāvu tai deva uzņēmuma ģenerators. Sava elektrostacija bija arī rūpnīcai *Lange un dēls* un dažiem citiem uzņēmumiem — elektrotikli vēl nebija izbūvēti un tādēļ bija nepieciešams uzstādīt autonomus ģeneratorus.

Mazsvarīgāki vai no elektriskajiem tikliem tālāki ostas rajoni arī 20.gs. sākumā joprojām tika apgaismoti ar petrolejas kvēlgaismas vai arī ar parastajām petrolejas lampām.

4. nodaļa

OSTAS PILSĒTĀ

3.4.1. Kuģu būve un remonts

Rīgas senākā apzinātā kuģu būvētava atradusies šodienas Alberta laukumā, kur arheologi to atrakuši 1959.g. [168] Vai kuģi tur būvēti jau 12.gs. beigās vai tikai pēc Rīgas dibināšanas, droši noskaidrot nav izdevies.

Kuģu būvētava Lastādijā dibināta 1442.g., cik ilgi tā darbojusies, nav zināms. [44] Zviedru pārvaldes gados Rīgā darbojušās vismaz divas kuģu būvētavas, no kurām viena, uz Fosa salas, piederējusi E.Dannenšternam. 1790.g. un agrāk krievu cara kronim piederoša kuģu būvētava bijusi Sarkandaugavas kreisajā krastā nedaudz augšpus Aleksandra Augstumiem jeb šodienas psihoneiroloģiskās slimnīcas. [2909—1—958] Jādomā, ka bijušas vēl citas. Līdzās daudziem populārākiem amatiem Rīgā pastāvējis arī buru šuvēju amats (*Segelmacher Amt*). [140]

Pirmā kapitālisma laikmeta kuģu būvētava Rīgā piederējusi tirgotājam J.Vērmanim. Sākumā tā bijusi metāllietuve, kuru 1832.g. Sarkandaugavā ierīkoja R.Hants un kura pēc viņa nāves gadu vēlāk nonāca Vērmaņa, tad viņa mantinieku īpašumā. 1889.g. rūpnīca nodega un vairs netika atjaunota. [85]

1865.g. pirmā kuģa būvi savā Vecmilgrāvja uzņēmumā pabeidza Augusts Ferle. Viņš būvēja koka buriniekus un sniedza lielu palīdzību jauno latviešu būvmeistaru apmācīšanā — piekrastes zvejniekciemās bija sākusies masveida burinieku būve.

1866.g. darbu sāka RBK kuģu remonta rūpnīca Daugavgrīvā. Ar kuģu būvi tā nenodarbojās, bet remontēja RBK un Rīgas tvaikoņu sabiedrības peldošo tehniku. Rūpnīca ievērojama ar pirmo slipdoku un elingu Rīgas apkārtnē (Daugavgrīva neatradās pilsētas robežās). 1898.g. tur novietoja pēc RBK pasūtījuma Ķīlē izgatavoto peldošo doku, kas izmaksājis vairāk nekā 200 tūkst. rubļu. Doks bija divdaļīgs, abu daļu kopējais garums ap 260 pēdām. Tas varēja uzņemt un divu stundu laikā pacelt remontam kuģus ar tilpību līdz 3000 BRT. [204] Rūpnīca pastāv vēl 20.gs. beigās.

1869.g. mehāniķis A.Lange un enkuru kalējs J.Skuja nodibināja rūpnīcu Lieļajā Klīversalā, Pārrāvuma krastā. Darbu tā sāka gadu vēlāk. 1872.g. uzņēmumu sauca *Lange & Skuje*, tā gada produkcijas vērtība bija 70 tūkst. rubļu, un tajā bija nodarbināti 2 meistari un 112 strādnieki. [138] Šķiet, ka Džons (bijušais Jānis) Skuja drīz izveidojis savu patstāvīgu uzņēmumu, piemēram, ap 1899.g.

viņš montējis tornišus ostas ugunīm (sk. 3.1.3.). Ar Langi kopīgi dibināto uzņēmumu vēlāk sauca *Lange un dēls*; vai Skujam piederējusi kāda tā daļa, nav zināms. 1898.g. to pārveidoja par akciju sabiedrību.

A/s *Lange un dēls* drīz kļuva par vadošo kuģu būves un remonta uzņēmumu Rīgā. 1897.g. te uzsākta pirmā nelielā kuģa būve. 1904.—05.g. krievu—japāņu kara laikā rūpnīcā uzbūvēja 8 minū kuģus [202], par kuru likteni ziņu nav. 1908.g. no firmas *Lange un dēls* elingiem ūdenī nolaida četrus jaunus tvaikoņus, to skaitā divus velkoņus-ledlaužus ar 200 IZS jaudu katru. 1908.g. rūpnīcā nolaida ūdenī arī vēlāk bēdīgi slaveno *Neubad*. Remontā šajā gadā bija ap 200 kuģu un daudzi tvaika katli. Rūpnīcai bija sava 180 IZS elektrostacija; strādājošo skaits ap 1908.g. sasniedza 1600. [202] 1915.g. iekārtu evakuēja uz Krieviju, no kurienes tā vairs neatgriezās.

Hronoloģiski nākamais kuģu būves un remonta uzņēmums bija 1879.g. dibinātā R.Mantela fabrika. Tā atradusies Zunda kreisajā krastā starp Ūdens un Mazo Ūdens ielu. Līdz 1898.g. uzņēmumā būvētas laivas izbagarētās grunts pārvešanai — bagarprāmji, vēlāk — vismaz līdz 1913.g. — remontēti tvaika katli.

1886.g. L.Klīversalā dibināta Tila un Novikova kuģu būvētava, kura bez sevišķiem sasniegumiem darbojās līdz 1908.g., kad E.Ceps to nopirka un iekļāva savā blakus esošajā uzņēmumā. [44]

Daudz lielāki panākumi bija A.Štrauha un M.Krūminga kuģu un mašīnbūves rūpnīcai, kura 1895.g. sāka darbu Zaķusalā jeb *Hazenholmā*, kā toreiz biežāk sacīja. 1908.g. tajā būvēti 2 velkoņi ar 40 IZS jaudas tvaika mašīnu katrs, bet remontā bijuši 13 nelieli tvaikoņi. Pie rūpnīcas bijis elings kuģu izvilšanai krastā. Būvēti un remontēti arī tvaika katli, kalti enkuri, un, šķiet, izgatavotas arī ugunsbojas kuģu ceļa iezīmēšanai. [5274—1—29] Rūpnīcai bija sava elektrostacija. 1.republikas gados te turpināja remontēt nelielus kuģus un izpildīt citus darbus. Vēl pēc 2.pasaules kara te bijušas upju kuģniecības darbnīcas un sadalīti pārkausēšanai veco kuģu korpusi.

Par E.Cepa Baltijas mehāniskās rūpnīcas Lielajā Klīversalā dibināšanas gadu dažādu literatūras avotu sniegtā informācija ir atšķirīga: 1896.g. un 1902.g. Šajā rūpnīcā bez dažādiem citiem mehāniskiem darbiem varēja arī būvēt un remontēt ūdens transporta līdzekļus ar ūdensizspaidu līdz 30 t un iegrimi līdz 10 pēdām. Elinga nav bijis, un kuģu izvilšanai krastā katru reizi ierīkotas pagaidu sliedes. Arī šis uzņēmums pastāvējis vēl Latvijas pirmās neatkarības gados.

1901.g. Zunda malā uz toreiz vēl saskatāmās Peldu un Mazās Klīversalas robežas (tagadējā Ķīpsalā, Āzenes ielas rajonā) kuģu būvētavu ierīkoja a/s *A.Augsburg*. Kompānija te remontēja savus upju tvaikoņus un vajadzības gadījumā būvēja arī jaunus.

1905.g. Augšpodragā (iespējams, šodienas Voleros) kuģu būves un mašīnu rūpnīcu atklāja kāds Ž.Eltermans. Uzņēmuma darbība nav bijusi sevišķi veiksmīga.

1908.g. Rīgas ostas teritorijā darbojās 12 kuģu būves uzņēmumi. Bez RBK rūpnīcas Daugavgrīvā šajā laikā pastāvēja arī komitejai piederoša darbnīca Eksportostā. Darbojušies arī trīs kuģu būves uzņēmumi, kas nodarbojušies tikai ar koka burinieku un liellaivu būvi un remontu: Rodionova, A.Jegorova un Jansona. 1913.g. datos Rodionovs vairs nav minēts.

Īsi pirms 1.pasaules kara Vecmīlgrāvja krastā darbojusies Dancigas kuģniecības biedrības *F.Schichau* nodaļa.¹³¹ Šajā Vācijas uzņēmuma filiālē meklējams *K.Cīzes karakuģu būvētavas* pirmsākums, kuru līdz karam gan nepaspēja līdz galam pabeigt, jo tika pārtraukta sadarbība ar galveno uzņēmumu Vācijā, bet speciālisti vācieši atlaisti. [20] Tagad šajā vietā ir a/s *Rīgas kuģu būvētava*.

3.4.2. Jūrnieku medicīniskā aprūpe

19.gs. sākumā dibinātā Rīgas pilsētas slimnīca¹³² bija vienmēr pārpildīta, un jūrniekus tur uzņēma nelabprāt. Tādēļ, palielinoties Rīgā iebraukušo jūrnieku skaitam, tika nolemts izveidot slimnīcu tieši jūrniekiem. 1815.g. Jelgavas priekšpilsētā atvēra šādu privātu slimnīcu, taču tā ātri nonāca finansiālās grūtībās un tika slēgta. 1817.—18.g. savāca ziedojumus no privātpersonām, britu tirgotājiem un zviedru konsula un atvēra jūrnieku klīniku Lielajā Klīversalā. Tā kā izdevumu trūkstošo daļu sedza RBK, tā arī pārņēma slimnīcas uzturēšanu. Tālāko izdevumu segšanai Rīgas tirgotāji nolēma maksāt brīvprātīgu nodevu — 1 kapeiku par katru caur ostu izvestu kravas lastu.

Sākumā slimnīcā bija 4 istabas ar 12 gultām matrožiem un 2 istabas ar divām gultām katrā kapteiņiem un stūrmaņiem. Vēlāk gultu skaitu nācās palielināt. [137] Slimnīcas ārsts (vēlāk to bija divi) sniedza palīdzību arī uz kuģiem. Hospitalizēto slimnieku skaits normālā (bez epidēmijām) gadā svārstījās 150—200 robežās. No pārskatiem redzams, ka tie bijuši tikai ārzemnieki; Krievijas pavalstnieki ārstējušies pilsētas slimnīcā. 1828.g. jūrnieku slimnīcā nonākuši 179 cilvēki, bet 77 aprūpēti uz kuģiem. No hospitalizētajiem 72 bijuši angļi, 41 zviedrs vai norvēģis, 36 vācieši, 18 dāņi, 10 holandieši un 2 francūži. Mīruši trīs jūrnieki, visi angļi. [6810—1—29]

Jūrnieku slimnīca Klīversalā pastāvējusi līdz 19.gs. beigām. Pēc slimnīcas slēgšanas tirgotāju nodeva saglabājās, to izmantoja, lai segtu jūrnieku ārstēšanas izdevumus pilsētas vispārējās slimnīcās. [142] Viegli saslimušie jūrnieki ievietoti ārstēšanai arī 1884.g. atklātajā jūrnieku namā.

Mēris parasti izplatījās gandrīz tikai pa sauszemi, un 19.gs. Eiropā tas jau bija zaudējis savu katastrofālo raksturu. Aktuālas kļuva citas slimības, pirmām

¹³¹ Nav skaidrs, kādēļ uz 1913.g. ostas plāna parādīta kāda Jesena kuģu būves rūpnīca.

¹³² 1.klinisko jeb *nabaģu slimnīcu* dibināja 1803.g., tajā bija 50 gultas un viens ārsts. Par pilsētas slimnīcu tā kļuva 1820.g.

kārtām, holera. Pirmā tās epidēmija Rīgā piedzīvota 1831.g., tā ilgusi 3 mēnešus un prasījusi gandrīz divus tūkstošus dzīvību. [83,142] Vēlāk holeras epidēmijas atkartojās vairāk vai mazāk regulāri. Lai novērstu lipīgo slimību, galvenokārt holeras, izplatīšanos ar kuģu apkalpēm un pasažieriem, tika atvērta lazarete Bolderājā¹³³. Tā atvērta epidēmiju laikā un pēc tām atkal slēgta. Lazaretēs saimniecība bija loču komandiera pārziņā, bet jūrnīeku un ceļotāju apskati, kā arī medicīnisko aprūpi vajadzēja nodrošināt Daugavgrīvas cietokšņa ārstam. [138]

Smaga holeras epidēmija Eiropā un arī Rīgā plosījās 1893.g. Tā sākās Pēterburgā un Kronštātē, taču drīz pienāca ziņas, ka bīstami un tādēļ rūpīgi pārbaudāmi ir arī no Hamburgas, Livorno un Neapoles nākošie kuģi. Ārsta apskate tagad notika jau reidā. [108—1—259]

Par epidēmijas laika notikumiem Bolderājas karantīnas lazaretē ziņas atrast neizdevās. Pašā pilsētā šis laiks bija ļoti smags, nepagāja ne dienas bez sērgā mirušajiem. Taču nav ļaunuma bez labuma: pateicoties epidēmijai, 1894.g. Rīgā uzsāka kanalizācijas sistēmas izbūvi.

20.gs. sākumā Rīgas ostā pieminētas peldošas barakas slimnieku uzņemšanai.

3.4.3. Jūrskolas

Rīgas ostā ienākušos kuģus vadīja dažādu tautību kapteiņi; sākot ar 19.gs. to vidū gadījās arī latvieši, pie tam tādi, kas izglītību bija ieguvuši tepat dzimtajā pusē.

Pasaulē pirmo jūrskolu dibinājis portugāļu princis Heinrihs Jūrasbraucējs 1418.g. [129] Krievijā līdzīgu mācību iestādi lika izveidot Pēteris I 1701.g. janvārī. Sākumā skola darbojās Maskavā, līdz 1715.g. to pārcēla uz valsts jauno galvaspilsētu Pēterburgu. Lai gan Rīga ir sena osta, pirmā jūrskola šeit tika atvērta vēsturiski nesen. Viens no izskaidrojumiem varētu būt tas, ka Rīgas aizjūras tirdzniecību apkalpoja galvenokārt svešu rēdereju kuģi, bet bez savas flotes jūrnīciskās izglītības iegūšana nebija aktuāla, jo ārzemju kuģiem bija savi kapteiņi un stūrmaņi.

Pirmo jūrskolu jeb navigācijas skolu Rīgā atklāja 1789.g., taču tā nepastāvēja ilgi, tādēļ dažkārt par pirmās jūrskolas dibināšanas gadu uzskata 1793.g., kad izveidoja nākamo līdzīgo mācības iestādi. [48,106] 1804.g. to pārveidoja par Rīgas 2.apriņķa skolu, un jūrnīcības priekšmetus no skolas programmas izslēdza. Tomēr par šīs jūrskolas darbības ilgumu var strīdēties, jo jau gadu vēlāk to būtībā atjaunoja, atverot pie tās pašas 2.apriņķa skolas nautisko zinību nodaļu 12 audzēkņiem. Skolai bijušas ierādītas telpas t.s. Pētera I palastā Palasta

¹³³ Tā kā Bolderāju ar Daugavgrīvu jauca jau tolaik, ir pamats domāt, ka minētā lazarete atradusies Daugavgrīvā — tuvāk ostai un cietokšņa ārstam. Varbūt šīs lazaretēs piemiņai Daugavgrīvā ir Slimnīcas iela?

ielā. Sevišķa skolēnu pieplūduma nebija; kad 1820.g. bija palikuši tikai četri, skolu slēdza. [142]

1839.g. tālbraucējs kapteinis Dāvids Foss atvēra privātu jūrskolu, kurai bija labi panākumi. 1843.g. pēc Fosa nāves to pārņēma kapteinis Jakobs Kaufmans. Gadu vēlāk tā pārgāja RBK pārziņā un apgādē. 1845.g. skolu apmeklēja Finanšu ministrijas pārstāvis, kurš atzina mācību programmu par labu un ministrijas vārdā dāvināja 125 rubļus grāmatu un instrumentu iegādei. No 1849.g. novembra tā bija pakļaut Rīgas guberņas skolu valdei, lai gan uzturēta joprojām par tirgotāju līdzekļiem. RBK skolas uzturēšanai ik gadus piešķīra 1200 sudraba rubļu, vēlāk šī summa tika palielināta.

Skolā uzņēma jauniešus ar labu veselību, vismaz 5 mēnešus ilgu jūras praksi un elementār- jeb pamatskolas izglītību — tiem bija jāprot lasīt, rakstīt un četru aritmētisko darbību apjomā rēķināt. Skolas nauda (kas sastādīja daļu skolotāju atalgojuma) bija 12 rubļi par ziemu; trūcīgajiem audzēkņiem to sedza RBK. Vasarā skola bija slēgta, bet audzēkņiem obligāti jāatrodas darbā uz kuģiem — pretējā gadījumā tos rudenī neuzņēma atpakaļ skolā. Mācību priekšmetu vidū bez navigācijas un angļu valodas bijusi arī vācu valoda.

Eksāmenu komisija sastāvēja no viena rātskunga, kurš reizē bija komisijas priekšsēdētājs, pilsētas ģimnāzijas pārstāvja, navigācijas skolotāja, loču komandiera, kā arī diviem kuģīpašniekiem un diviem kapteiņiem. Komisijas sekretāra pienākumus veica kamertiesas sekretārs. Vēlāk eksāmenu komisijas priekšsēdētājs bija ostas kapteinis. Šī pati komisija pēc zināšanu pārbaudes bija tiesīga izsniegt pieredzējušiem jūrniekiem arī stūrmaņu un kapteiņu atestātus.

1852.g. oktobrī jūrskolu nosauca deviņus gadus vecā lielkņaza Nikolaja Aleksandroviča vārdā (tā paša, kurš dažus gadus vēlāk pagodināja ar apmeklējumu Austrumu molu). Domājams, ka tas bija Rīgas lieltirgotāju politisks gājieni, lai dabūtu papildu līdzekļus skolas uzturēšanai. Tam acimredzot bijuši panākumi, jo jau 1853.g. jūrskola pārvācās uz savu jauno ēku Raņķa dambī. Māju 11 tūkst. rubļu vērtībā projektējis Fridrihs Hess, kurš vēlāk piedalījies arī Sarkano spīķeru būvē. Diemžēl par gruntsgabalu zem jūrskolas ēkas 70.gados radās strīds ar Jelgavas dzelzceļa sabiedrību, kurā uzvarēja pēdējā. [106]

1854.g. vasarā ar senāta ukazu tika noteikts, ka navigācijas skolas audzēkņi, kamēr tie atrodas jūrnieku dienestā, nav iesaucami armijā, tiek atbrīvoti no galvas naudas un nevar tikt sodīti ar miesas sodu. (Rīgas ločiem šajā laikā joprojām draud pēriens.)

1844.—65.g. jūrskola sagatavoja 27 kapteiņus (*Schiffer*), 163 vecākos stūrmaņus un 23 jaunākos stūrmaņus. [137] 1867.g. Rīgas jūrskolai piešķīra III jeb augstāko kategoriju. No 1870.g. skolu vadīja bijušais Hamburgas jūrskolas pārniedzējs Svens Šultess. [106]

1879.g. decembrī jūrskolā atvēra nodaļu mašīnistu un kurinātāju sagatavošanai, tā sekmīgi darbojās līdz pat 1915.g. Apmācības ilgums bija 2 ziemas semestri; nodaļā gatavoja mašīnistus arī rūpniecības uzņēmumiem.

1878.g. rudenī nomira skolas priekšnieks S.Šultess. 1881.g. vasarā šajā amatā stājās no Ventspils jūrskolas pārnākušais kapteinis V.Brūns. Pēc viņa aiziešanas 1906.g. par Rīgas jūrskolas priekšnieku iecēla V.Rusovu, kurš to vadīja līdz pat 1915.g. [106, 140]

1884.g. oktobrī jūrskola pārcēlās uz tikko uzbūvētā Pētera Lielā jūrnieku nama otro stāvu.

1898.g. spēkā stājās jauna stingrāka instrukcija redzes un krāsu izšķiršanas spējas pārbaudei; pēc tās noteikumiem 6 skolēnus nācies atskaitīt kā neatbilstošus.

1899.g. 1.janvārī skolā bija 47 audzēkņi, to skaitā 29 sīkpiļsoņi, 17 zemnieki un 1 *no nodokļiem atbrīvotais*. Ārzemnieku sarakstā nebija. Skolēnu tautība nav norādīta, taču luterticībai piederīgi bijuši 44 (pārējie ir 1 romas katolis un 2 pareizticīgie), kas reizē ar izcelsmi ļauj apgalvot, ka ievērojams skaits, ja ne vairākums bijuši latvieši.

1904.g. skolu uz jaunā jūrskolu likuma pamata pārveidoja par tālbraucēju jūrskolu¹³⁴. Tajā bija trīs klases.

1912.g. skolas bibliotēkā bija 277 grāmatas krievu valodā, 198 — vācu, 24 — angļu, kā arī 32 sējumi latviešu valodā, no kuriem audzēkņi mācību gada laikā gan izmantojuši tikai 11. 1915.g. skolu slēdza, taču tās inventārs netika evakuēts uz Krieviju. [106]

Rīgas Tālbraucēju jūrskolas eksāmenu komisijā citustarp darbojies arī Mangaļu jūrskolas priekšnieks kapteinis Jānis Breikšs.

Mangaļu jūrskola — toreiz ārpus Rīgas administratīvajām robežām, taču ostas teritorijā — dibināta 1876.g. kā zemākās kategorijas skola. Sākumā tā atradās kādās Rīnūžu ciema zemnieku mājās. Skolu uzturēja valsts un Mangaļu pagasts, piešķirot tai attiecīgi 1000 un 250 rubļus gadā. 1877.—79.g. skola atradās irētās telpās Jaunmīlgrāvī, taču šī ēka nodega. Līdz pat 1900.g. Mangaļu jūrskola mitinājās nomātās telpās Vecmīlgrāvī.

1891.g. to pārveidoja par augstāko jūrskolu ar tiesībām sagatavot kuģu vadītājus. 1900.g. rudenī Mangaļu jūrskola ievācās savā jaunajā par sabiedrības ziedojumiem būvētajā ēkā [106] Mazajā Ilķeniešu jeb Sienasalā, kas hidrotehniskās būvniecības rezultātā bija saplūdusi ar Vecmīlgrāvja krastu. Pēc 1902.g. jūrskolu likuma tā kļuva par augstākās kategorijas tālbraucēju jūrskolu līdzīgi Rīgas jūrskolai. Mangaļu jūrskola gan negatavoja kuģu mašīnistus, kā tas notika Rīgā.

No 1903.g. skolā astronomiju pasniedza Alfrēds Žagers, kurš šeit ierīkoja nelielu observatoriju. (Vēlāk viņš izveidojis arī LU astronomisko observatoriju.) [85] Radiostaciju pareizā laika signālu uztveršanai līdz kara sākumam pabeigt neizdevās.

Mangaļu Tālbraucēju jūrskolas pirmais un arī vienīgais — ja neskaita skolas

¹³⁴ Рижское мореходное училище дальнего плавания.

pēdējos gadus evakuācijā Krievijā — priekšnieks bijis Hamburgas jūrskolas absolvents Jānis Breikšs. Viņš mira ar sirdstrieku 1915.g. vasarā, uzzinājis, ka krievu armija, gatavojoties atkāpties, nodedzinājusi jūrskolas ēku. Skolas inventārs bija evakuēts jau agrāk. Mangaļu jūrskola, saglabājot nosaukumu, 1915.—19.g. darbojās Rostovā pie Donas; tās priekšnieks bija A.Žagers. Tad skolu pārcēla uz Gelendžiku pie Novorosijskas, bet 1920.g. slēdza. Inventārs palika Padomju Krievijā. [106]

Rīgas jūrskolas mantiniece nosacīti bija 1920.g. rudenī atvērta Krišjāņa Valdemāra jūrskola. Mangaļu jūrskolai šādas pēctecības nav, jo atšķirībā no Rīgas jūrskolas nav saglabājusies ne tās ēka, ne inventārs. Atmiņas par kādreizējo — pēc absolventu skaita — lielāko Krievijas jūrskolu saglabājušās tikai kā leģenda.

3.4.4. Upju tvaikoņu satiksme

Tvaikoņu satiksmes pirmsākumi Rīgā un tās apkārtnē 19.gs. vidū saistīti ar pilsētas bagātāko iedzīvotāju vēlēšanos ērti nokļūt populārajā un prestižajā Jūrmalas peldvietā, kuras centrs tolaik atradās Dubultos. Taču tvaikoņa iegādāšanās tikai šim ar noteiktu sezonu saistītajam nolūkam likās finansiāli neizdevīga, tādēļ tika nolemts iegādāties kuģi, kas būtu piemērots arī burinieku vilkšanai Daugavā, respektīvi, varētu kalpot arī par ostas velkoni. Jāņem vērā, ka *štimeru* jeb *tvaika laivu* laikmets Rīgā bija sācies tikai 1830.g.

1843.—44.g. ziemā biržas komiteja komandēja uz Lielbritāniju loču komandieri Žirardu piemērotā kuģa sameklēšanai. Drīz pēc paliem Rīgā ieradās tvaikonis *Unity*, kurš tika izmantots kā Rīgā pirmais velkonis, ledlauzis, *skrāpj-laivu* vilcējs un arī pasažieru tvaikonis maršrutā no Rīgas uz Dubultiem. Reisi uz peldvietu sezonas laikā bijuši vairākas reizes nedēļā, noteikti arī svētdienās. Diemžēl nav izdevies atrast tvaikonīša tehniskos datus. Jādomā, ka tam bijis koka korpus, kas nolietojies, jo 1849.g. vecā tvaika mašīna iebūvēta jaunā kuģī, arī nosauktā par *Unity*. Dzinējs kalpojās labi, jo Krimas kara laikā 1854.—55.g. tvaikoni noīrējis *kronis* un izmantojis to airu flotes apkalpošanai. [137]

1848.g. tirdzniecības nams *G.W.Schröder & Co* Lielbritānijā nopirka tvaikoni *Greenwich*, kuru izmantoja galvenokārt liellaivu vilkšanai starp Rīgu un Jelgavu. Taču kuģī bija telpas pasažieriem, tādēļ dažkārt to izmantoja arī satiksmei ar Dubultiem. Tvaikonītis miglā izstrandēja krastā pie Bullupes ietekas Daugavā un netika atjaunots.

1849.g. pavasarī Rīgā ieradās pirmais tikai pasažieru pārvadājumiem domātais 25 ZS jaudas spārnratu upju tvaikonis, kas uz tirdzniecības nama *Vestberg & Co* pasūtījuma uzbūvēts Mutalā Zviedrijā. Tas bija nosaukts visai demokrātiski par *Omnibus* un ceļā no Rīgas uz Dubultiem pieturēja arī Bolderājā. Tvaikonis dažkārt pārvadājis pasažierus līdz pat Jelgavai, kā arī tika izmantots izpriece braucieniem Ķīsezerā. Tas arī esot bijis pirmais — varbūt vienīgais — tvaikonis, kurš uzbraucis augšā pa Daugavu līdz Salaspilij.

Dubultu peldvietas popularitātei augot, ar pasažieru pārvadājumiem uz turieni dažkārt nodarbojās ne tikai visi Rīgā pierakstītie tvaikoņi, bet arī no citām ostām, piemēram, Sanktpēterburgas atbraukušie. 1857.g. tieši šīs līnijas apkalpošanai Lielbritānijā uzbūvēja 80 ZS spārnratu tvaikoni *Undine*, kas attālumu no Rīgas līdz Dubultiem veica nedzirdēti īsā laikā — 2 stundās! [137] Taču tie visi bija turīgo pilsoņu izpriecās braucieni; proletārieši pāri Daugavai joprojām cēlās laivās. Starp citu, ļaužu pārvešana pāri ūdeņiem bija senās pārcēlāju brālības privilēģija.

1853.g. pēc pārcēlāju amata likvidēšanas savus pakalpojumus pilsētai piedāvāja tirgotājs Antons Fajens, kurš uzņēmās nodrošināt tvaikoņu satiksmi starp abiem krastiem, kā arī veikt agrākos pārcēlāju pienākumus, piemēram, izņemt un pavasaros atkal uzstādīt Plosta tiltu. Šim nolūkam viņš iegādājās lielāku pasažieru tvaikoni *Communication* (40 ZS) un trīs mazākas *tvaika laivas* — Nr.1, Nr.2 un Nr.3. [137] Vai nu A.Fajens (vēlāk viņa mantinieki) arī aizrāvušies ar bagātāko pasažieru nogādāšanu Dubultos, vai arī pasažieru plūsma pāri Daugavai pārāk strauji augusi, bet pilsētas dome viņus apsūdzēja pienākumu neveikšanā un piešķirto koncesiju likvidēja.

1884.g. 1.jūlijā satiksmi starp Daugavas krastiem sāka Rīgas pilsētai piederošie spārnratu tvaikonīši, kas bija apzīmēti ar literiem *A, B, C, D* un *E*. [83,135] Gadsimta beigās pilsēta papildināja savu floti ar dzenskrūvju tvaikoņiem *F, G, H, J, K* un *L*. 1914.g. sākumā pilsētas īpašumā jau bija 16 upju kuģi, jo klāt nākuši *M, N, O, P* un *R*, arī ar dzenskrūvēm. [83]

Daļu pārvadājumu, galvenokārt uz Rīgas tālākām nomalēm un apkārtni, atļāva organizēt privātām sabiedrībām. Tā 1895.g. dibinātā A.Štrauha un M.Kruminga kuģu un mašīnbūves rūpnīca vēlāk nelielā apjomā uzsāka arī pasažieru un kravu pārvadājumus t.s. koku ostā — augšpus Pontonu tiltam.

1912.g. ostā bija trīs pasažieru pārvadātāji: pilsētas tvaikoņu satiksme, A.Augsburga tvaikoņu sabiedrība, Štrauha un Kruminga kuģniecība.

Pilsēta uzturēja trīs pasažieru līnijas:

- 1) starp pilsētas krastmalu un Āgenskalnu — 4 tvaikoņi;
- 2) starp pilsētas krastmalu un Zundu ar pieturām pie jahtkluba, jūrnieku nama, Tuzova steķiem un Švarcmuižas — 3 tvaikoņi;
- 3) starp pilsētas krastmalu un Ilģuciemu ar pieturām pie Balasta dambja, pie elevatora un pie Cementa rūpnīcas — 2 tvaikoņi.

Braukt bija iespējams vienā no divām klasēm; biļešu cena starp galapunktiem atkarībā no klases attiecīgi 1.maršrutā bija 5 un 2 kapeikas, otrajā — 6 un 3 kapeikas, trešajā — 10 un 4 kapeikas. [195]

A.Augsburga sabiedrība uzturēja trīs preču-pasažieru un divas pasažieru līnijas:

- 1) starp pilsētas krastmalu un Jelgavu ar pieturām Daugavgrīvā, Bulljumuīžā, pie Vārnukroga, kā arī citās vietās ārpus ostas teritorijas — 4 tvaikoņi;
- 2) starp pilsētas krastmalu un Daugavgrīvu ar pieturām pie Silķu brāķa,

Cementa rūpnīcas, Augšpodraga, Voleriem, Lejaspodraga (Krēmeriem), Mangaļu jūrskolas un artilērijas ceļamkrāna Mangaļsalā — 3 tvaikoņi;

3) starp pilsētas krastmalu un Vecmīlgrāvi (galapunkts pie Mangaļu jūrskolas) ar pieturām pie Siļķu brāķa, Cementa rūpnīcas, Mellermuižas, Kundziņsalas, Valdšleshena alus brūža, Lielās Ilķeniešu salas, Jaunmīlgrāvja un divās vietās Vecmīlgrāvja krastā — 3 tvaikoņi;

4) starp Vecdaugavu un Vecāķiem;

5) starp Kundziņsalu un Sarkandaugavas peldošo tiltu. Abas pēdējās pasažieru līnijas kopīgi apkalpoja 3 tvaikoņi.

Arī Augsburga kuģīšiem bija divas klases; brauciens līdz Jelgavai pirmajā klasē izmaksāja 50 kapeikas, bet ceļojums pa Sarkandaugavu tikai kapeiku vai divas. [195]

Štrauha un Kruminga kompānija uzturēja trīs līnijas, visas koku ostas teritorijā:

1) starp Pontonu tiltu un Vimbu krogu Sausajā Daugavā ar divām pieturām Zaķusalā (*Hazenholmā* un *Muišenholmā*), Bišumuižā, Ķengaragā, Katlakalnā, Jumpravmuižā, Čipšustūrī, Annuškā, Dzelzkalnos un pie Doles muižas — 2 pasažieru un 1 preču-pasažieru tvaikonis;

2) starp Pontonu tiltu un Bišumuižu ar pieturām Mūksalas krastmalā, *Hazenholmā*, Lucavsalā un *Muišenholmā* — 1 pasažieru motorkuteris;

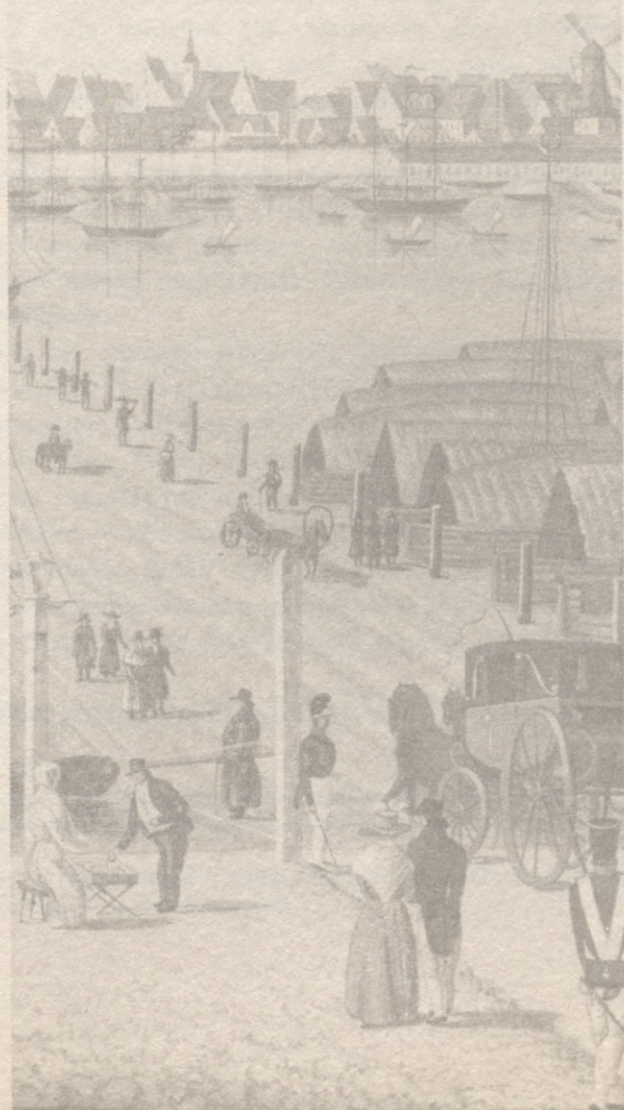
3) starp Maskavas priekšpilsētu un Zaķusalu — 1 vai 2 tvaikonīši.

Arī šeit ērtības un maksa bija sadalītas divās klasēs; pārcelties uz Zaķusalu lētākajā klasē varēja par 2 kapeikām, bet brauciens no centra uz Vimbukrogu ar ērtībām maksāja 30 kapeikas.

Ap 1912.g. ar pasažieru pārvadāšanu ostas ūdeņos nodarbojās arī divas privātas motorlaivas un ap 50 airu laivu. Darbojās arī 8 pārceltuves. [195]

Šodienas rīdziniekam grūti iedomāties, kāda milzu loma pilsētas un tās iedzīvotāju saimnieciskajā un sabiedriskajā dzīvē relatīvi vēl pavisam nesen bija upju kuģīšu satiksmei. Tā pakāpeniski samazinājās, attīstoties citiem transporta veidiem, taču pilnībā to pārtrauca tikai 20.gs. 60.gados.

4.DAĻA
PIRMĀS
NEATKARĪBAS
GADI



ADALA

FIRMA

NEATKARIBAS

GADI

1. nodaļa

KARI UN MIERA LĪGUMI...

4.1.1. Pirmais pasaules karš

1912.g. Krievijas Kara ministrija uzsāka Daugavas grīvas nocietināšanu. Cietoksni paplašināja aiz tā vēsturiskajiem vaļņiem, jo liela kalibra krasta artilērijas novietnes tika izbūvētas labajā krastā, Mangaļsalā. Betona lielgabalu ligzdas būvēja arī uz Kometforta dambja, kādreizējā katorgas cietuma vietā. Lielākiem karakuģiem Rīgas līcis ir par seklu, taču varēja parādīties iespējamā pretinieka sīkākas flotes vienības. Lai iekļūtu Daugavā, tām būtu jābrauc cauri šaurajam un garajam jūras kanālam, bet pa to laiku Mangaļsalas un Kometforta 12 collu lielgabali tās sašautu kā sietu. Hipotētiskajam gadījumam, ja kāds ienaidnieka kuģis tomēr nonāktu grīvā, tika būvēti mazāki betona uguns punkti arī abos lejteces krastos, Rīnužos un Bolderājas kāpās.

Mīnu pilsētiņu no Daugavgrīvas salas pārcēla uz Mangaļsalu. Airu laivu vietā¹³⁵, kas līdz šim apsargāja Daugavas grīvu, parādījās 10 jauni mīnu motorkuteri. Lai apgrūtinātu uzbrukumu no sauszemes puses, tika aizsprostots Hapaka grāvis un tādējādi pārplūdinātas Spilves pļavas. [51] 1914.g. jūlijā valstī izsludināja mobilizāciju.

Trīs dienas pēc Austroungārijas kara pieteikuma Serbijai un Belgradas apšaudes karā iestājās Vācija un Krievija, katra, protams, savā pusē. Vācijai asiņu balss lika doties palīgā austriešiem, Krievija nevarēja atstāt vienus *serbu brāļus*. Krievu impērijas vadībā, tai skaitā militārajā, bija daudz etnisko vāciešu, sevišķi Baltijas guberņās. Daudzos rūpniecības uzņēmumos vācieši — gan Vācijas, gan Krievijas pavalstnieki — bija inženieri un citi vadošie speciālisti. Tie tika atlaisti.

Kara pirmās dienas, 19.VII/1.VIII¹³⁶ rītausmā Daugavā iebruca vācu tvainkonis *Regina*, kas uzturēja regulāru satiksmi starp Štetini un Rīgu. *Regina* kļuva par šajā karā pirmo Vācijas zaudēto kuģi un tika pārdēvēta krievu vārdā *Rusalka*.

Bāku izdzēsa, bagarēšanas darbus pārtrauca. 1914.g. augustā un septembrī

¹³⁵ *Skampavejus* (sk.3.3.2.) 1912.g. krievu kara flote vairs neizmantoja, taču apbruņojumā bija ar ariem dzītas un nelieliem lielgabaliem bruņotas laivas, kas aizsargāja cietoksni un grīvu. [218]

¹³⁶ Krievijā, kur laiku skaitīja pēc Juliāna kalendāra, karš sākās 19. jūlijā, kamēr Vācijā — pēc Gregora kalendāra — tas notika 1.augustā.

no Rīgas izbrauca tikai daži kuģi uz Zviedriju, tad satiksme ar ārzemēm tika pilnīgi pārtraukta. Jūrā veidoja mīnu laukus. [4] Taču kara pirmais cēliens pilsētai, ostai un arī cietoksnim pagāja klusi un mierīgi. Reiz virs Daugavas ietekas parādījās vācu cepelīns¹³⁷, pa kuru atklāja uguni, taču pēc brīža, visu apskatījis, dirižablis aizlidoja. [51]

1915.g. vasarā sākās Rīgas rūpnīcu iekārtu un citu vērtību evakuācija uz tālāku aizmuguri. Daļēji tā notika pa jūru. Izjaukt un aizvest gatavojās arī Vecmīlgrāvī kuģu būvētavā vēl uz stāpeļiem esošos eskadras mīnu kuģus. Evakuēja gandrīz visu ostas tehnisko floti un lielu daļu pilsētas satiksmes tvaikoņu. Uz Monzundu aizvilka Rīgas pontonu tilta posmus, kuri tur tika izmesti krastā un sadauzīti. Turpat pie Igaunijas krastiem nogrima kuģis ar 1910.g. atklāto un no postamenta noņemto Pētera I statuju (vēlāk tā atgriezās Rīgā, kur atrodas vēl šodien). Ostas pārvaldi pārveda uz Ribinsku pie Volgas. Kara resora vajadzībām Rīgā darbu turpināja tikai daži uzņēmumi, to skaitā A.Štrauha un M.Kruminga kuģubūves uzņēmums Zaķusalā. [20]

1915.g. augustā vēsturiski notikumi risinājās Daugavgrīvā, jo bija saņemta atļauja latviešu bataljona dibināšanai. Piemērotākā vieta tā formēšanai izrādījās Daugavgrīvas cietoksnis, un uz turieni no Rīgas devās velkoņu vilktas laivas ar brīvprātīgajiem — nākošajiem Ziemassvētku kauju dalībniekiem. Cietoksnī izveidoto vienību nosauca par 1.Daugavgrīvas latviešu strēlnieku bataljonu. Drīzumā turpat formējās arī 2.Rīgas bataljons.

1917.g. septembrī aizejošā krievu armija uzspīdzināja Rīgas tiltus un mūnīcijas noliktavas abos Daugavas grīvas krastos, kuru šaviņi velti bija gaidījuši ienaidnieka kuģu parādīšanos; detonācijas esot bijušas dzirdamas pat Cēsīs. Bojā gāja Daugavgrīvas bākas 1863.g. celtais čuguna tornis. Tika nodedzinātas arī dažas ostas ēkas, tomēr visumā ostā postījumu nebija pārāk daudz. Daļa krievu armijas atkāpās cauri Daugavgrīvai pa diviem sapieru samontētiem pontonu tiltiem pāri Daugavai uz Mangaļsalu un no turienes devās uz Vidzemi. [130] Vācu karaspēks ieņēma Rīgu, kuras saimnieciskā un sabiedriskā dzīve jau pirms diviem gadiem bija apstājusies šīs okupācijas gaidās. 1917.g. 25.VIII 7.IX pilsētu apmeklēja vācu pēdējais ķeizars Vilhelms II. Viņš gan neatbrauca pa bīstamo jūras ceļu, bet ar auto caur Jelgavu.

Vāciešiem Rīgas osta bija ļoti vajadzīga, un viņi atbrīvoja no mīnām Daugavas grīvu un kuģu ceļu jūrā. Atminēšanas darbos 1917.g. oktobrī sprādzienā cieta traleris *M-68*. Smagi bojāto kuģi tā komandierim izdevās izvadīt krasta sēklī. Vēlāk to aizgādāja uz Ziemas ostu un izvilka remontam uz slipdoka, taču paredzēto remontu vācieši uzsākt nepaspēja. Daugavgrīvā uzbūvēja koka pagaidu bāku un provizoriski atjaunoja ostas ugunis. [130] 1918.g. Rīgas ostu apmeklējuši 314 kuģi, to skaitā 43 burinieki. [20]

¹³⁷ Ar ūdenrādi pildīts pilotējams cigārveida gaisakuģis, nosaukts tā konstruktora grāfa F.Cepelina vārdā.

1918.g. 18.novembrī tika proklamēta jauna valsts — Latvijas Republika, un tā paša gada Ziemassvētkos pasaulē pirmais kuģis pacēla tās karogu. Tas notika Rīgas ostā, krastmalā pie pils; kuģa vārds bija *Maiga*. 1919.g. 3.janvārī (j.st.) nelielais tvaikonis ar bēgļiem atstāja Rīgu un devās uz Liepāju kopā ar diviem lielākiem vācu kuģiem, uz kuriem tāpat bija daudz bēgļu. Pie Bolderājas kuģi nonāca lielinieku apšaudē, taču no tās necieta.

1919.g. janvāra sākumā Rīgā ienāca Sarkanā armija. Mārtiņš Bernhards veidoja Padomju Latvijas kara flotili, ar kuru pārgāja Latvijas nacionālās armijas pusē. Divus mēnešus pēc lielinieku aiziešanas, 8.jūlijā, Rīgas ostā ieradās tvaikonis *Saratow* ar Latvijas Pagaidu valdību. Kuģa kapteinis šajā braucienā bija Aleksandrs Remess-Veics, mīnu locis — Kārlis Masītis, stūrmanis — Ernests Barotājs un mehāniķis — Arturs Ozols. [85, 90]

1919.g. Rīgai no Zemgales puses uzbruka starptautiskā avantūrista un viltus grāfa Pāvela Bermonta-Avalova karaspēks. Tālāk par Daugavu viņi netika, Latvijas jaunās armijas karavīri nocietinājās pilsētas krastmalā. Mēģinājums doties pretuzbrukumā pāri tiltiem beidzās neveiksmīgi, un tika pieņemts lēmums izcelt desantu un uzbrukt bermontiešiem Daugavgrīvas—Bolderājas rajonā.

Riskanto militāro operāciju 15.oktobrī ievadīja britu un franču iznīcinātāju pret Bermonta pozīcijām atklātā uguns. Aizdegās vācu celtā koka pagaidu bāka. [1684—1—156] Pa apšaudes laiku aiz Daugavas grīvā esošajiem karakuģiem sakārtojās no Mīlgrāvja attekas izbraukusi latviešu desanta flotile. Tā sastāvēja no upju satiksmes tvaikonišiem, ostas velkoņiem un liellaivām, uz kuriem aizsardzībai pret lodēm bija uzstādītas dzelzs plāksnes un smilšu maisi. Sabiedroto apšaudei beidzoties, kuģi devās uz kreiso krastu un izcēla desantu cietokšņa rajonā un Bolderājā. Tas bija t.s. *Bermonta avantūras* beigu sākums — no šejienes sākās Latvijas atbrīvošana. [130]

Taču mierīga dzīve sākās tikai 1920.g. augustā, kad tika noslēgts miera līgums ar Padomju Krieviju. Jaunās Latvijas zemei un tautai karš bija turpinājies veselus sešus gadus.

4.1.2. Osta pēc kara

Pēc kara Rīgas ostas stāvoklis bija stipri nožēlojams. Tā iemesls bija ne tikvien tiešie kara postījumi, bet lielā mērā arī kārtējo remonta un kopšanas darbu trūkums. Regulējošie dambji bija ledus bojāti un daļēji nopostīti, krastmalu koka daļas sapuvušas, celtņi un citas ierīces sabojātas, sliežu ceļi izpostīti, noliktavas saspridzinātas vai nodedzinātas. Atlikušās ēkas bija bez jumtiem, logiem un durvīm. [63]

Aizsērēšanas rezultātā bija ievērojami samazinājušies dziļumi. Vēl 1922.g. ostā varēja iebraukt kuģi ar tikai 6,6 m iegrimi, jo bija aizsērējusi jūras gatve.

Dziļums upē gandrīz līdz pat pilsētai bija lielāks — līdz 7,2 m.¹³⁸ (Pirms kara dziļums grīvā bijis 9 m, bet upē līdz pilsētai ap 7,8 m. [80])

Kara gados daudzi ostas peldošie līdzekļi bija evakuēti uz Krieviju (un tagad atradās ārzemēs!) vai arī nogremdēti un pazuduši. 1915.g. uz Petrogradu¹³⁹ aizveda arī Rīgas ostas lielo peldošo doku. Sevišķi sāpīgs bija bagarmašīnu trūkums. 1919.g.¹⁴⁰ inventarizācijā ostā tika atrasti tikai divi bagari: *refulieris Nr.1* un biržas komitejas *Gustav*. Abiem bija nepieciešams remonts. Citu peldošo līdzekļu bija diezgan daudz, lai gan arī to stāvoklis ne vienmēr bija apmierinošs. Sarakstā minēti RBK velkoņi *Alfa* un *Beta*, kā arī motorlaiva *Delta*, privātie velkoņi *Baltija*, *Kodimo*, *Poderaa*, *Volemus* u.c. Velkonis *Cezar* nogrimis Daugavgrīvas Ziemas ostā, bet *Jordan* sašauts un apgāzies. Sarakstā minēti arī Rīgas pilsētai piederošie upju satiksmes tvaikoņi *B*, *C*, *D*, *E*, *F*, *H*, *J*, *K*, *L* un *M*. Bez tam ostā atrasti a/s *A.Augsburg* kuģīši *Sekunda*, *Wilma*, *Mitau*. Karadarbību pārdzīvojuši arī kuģus ar saldūdeni apgādājošā *ūdenslaiva Wasserboot*. [1684—1—96]

Bermontiādes laikā no artilērijas uguns cietusi arī loču ēka (*locvahta*) Daugavgrīvā un apakšējā vaduguns metāla statne. [1684—1—703] Artilērijas šāviņš trāpijis ostas uguni pie Krēmeriem. Stipri sabrucis Rietumu mols — pie tā gan vainojama jūra. Jau 1920.g. tika sākts tā provizorisks remonts. [1684—1—268]

Kuģu reevakuācijas gaitā no Padomju Krievijas 1921.g. izdevās atgūt divus Rīgas ostai tik nepieciešamos bagarus un 3 bagarprāmjus. Sistemātiskus ostas un jūras gatves padziļināšanas darbus sāka 1922.g.

Ļoti lielā mērā kuģu kustību apdraudēja mīnas, kas lielā skaitā bija izliktas līcī, lai aizsprostotu ieeju ostā. 1921.g. 14.janvārī Ministru kabinets mīnu tralēšanu un iznīcināšanu uzdeva veikt Jūrniecības departamentam. Ar to nodarbojās 8 tvaikoņi (no kuriem viens gāja bojā) un par bāzes kuģi piekomandētais *Laima* — bijusi Hamburgas peldošā bāka *Elbe-2* un vēlākais Ovišu ugunskuģis. Taču mīnu meklēšana ar mazākiem spēkiem tika turpināta arī vēlāk. Pavisam 1921.—32.g. iztralētas un iznīcinātas 238 mīnas. Tajā pašā laikā Latvijas piekrastē izskalotas 389 mīnas. [116] Jāpiezīmē, ka iztralētās un pludmalē atrastās mīnas tikai atsevišķos gadījumos tika uzspridzinātas. Tika izņemti un padarīti nekaitīgi tikai detonatori, kamēr mīnu sprāgstviela — trotils (trinitrotoluols) noderēja dažādiem ar spridzināšanu saistītiem būvdarbiem. Bez tam Latvijas krastu aizsardzības eskadra — vēlākā kara flote — noorganizēja jaunu jūras mīnu izgatavošanu, izmantojot tajās no 1.pasaules kara mīnām izņemto trotilu. Šīs mīnas gan nekad netika izmantotas, un 1941.g. jūnijā tās kopā ar daļu Daugavgrīvas cietokšņa uzspridzināja aizejošais padomju karaspēks.

¹³⁸ Dažādos avotos informācija par dziļumiem ir atšķirīga; šķiet, ka tiek jaukts reālais dziļums ar garantēto dziļumu un pieļaujamo kuģu iegrimi. 1921.g. jūlijā jūras gatvē izmērītais dziļums bijis 22 pēdas, kas atbilst 6,6 m. [1684—1—616]. Taču inž. A.Labutins raksta par kuģiem ar šādu iegrimi.

¹³⁹ Sākoties karam ar Vāciju, vācisko Pēterburgu pārdēvēja par krievisko Petrogradu.

¹⁴⁰ Cik noprotams, uzskaitē veikta pēc Daugavas forsēšanas cīņā pret Bermontu.

Darbu atsāka kuģu remonta rūpnīca Daugavgrīvā. Par lielu notikumu izvērsās kapitāli izremontētā un rekonstruētā karakuģa *Virsaitis* nolaišana ūdenī 1921.g. 10.novembrī. Tas bija jau pieminētais vācu mīnu traleris M-68. Starp citu, kuģis tika ieskaitīts ierindā jau 12.jūnijā, un šo pēdējo datumu svinēja kā Latvijas Krastu apsardzības eskadras dibināšanas dienu līdz 1937.g., kad jubilejai tika izvēlēts cits atskaites punkts.

2. nodaļa

OSTAS PĀRVALDE UN DARBĪBA

4.2.1. Likumdošana. Jūrniecības departaments un ostas valde

1919.g. sākumā pie jaunās, sākumā vairāk uz papīra pastāvošās valsts Tirdzniecības un rūpniecības ministrijas tika izveidota Jūrlietu nodaļa. Kopā ar Kārļa Ulmaņa Pagaidu valdību tā atradās Liepājā, bet vasarā pārcēlās uz Rīgu. Šeit nodaļu pārveidoja par Jūrniecības departamentu (JD). Nodaļas vadītājs, kā arī departamenta pirmais direktors bija kuģīpašnieks Pēteris Dannebergs. Septembrī JD iekļāva Latvijas krastu apgaismošanas valdi.

Tā paša gada 10.augustā tika pieņemts pirmais normatīvais akts par Rīgas ostas darbību, kas noteica pagaidu nodevas. Tādas bija trīs: kuģu nodoklis, *puđu*, t.i., kravas, nodoklis un loču nodoklis. [88]

1921.g. 1.septembrī JD pārņēma līdz šim Satiksmes ministrijas pakļautībā bijušo Ceļu un būvju virsvaldes Ūdensceļu direkciju, kā arī Ostu būvju virsvaldi. Departaments tagad sastāvēja no divām daļām: tehniskās un hidrogrāfiskās.

Tehniskā daļa pārzināja ostu izbūvi un uzturēšanu kārtībā, bāku būves un remontus, bet vēlākajos gados arī iekšējos ūdensceļus un pat hidroenerģijas izmantošanu (piemēram, Ķeguma HES būvi). Daļas vadītājs, reizē arī JD vicedirektors, bija inženieris Juris Kalējs. Pēc viņa nāves 1935.g. rudenī par vicedirektoru iecēla Pēteri Stakli.

Hidrogrāfiskā daļa pētīja jūras ceļus un uzstādīja navigācijas zīmes. Tās pāraudzībā atradās arī Glābšanas biedrība uz ūdeņiem. Daļu ilgu gadu vadīja inženieris Kārlis Purns. Viņš aizgāja pensijā 1940.g. 1.janvārī, un viņa vietā iecēla līdzšinējo JD vecāko inženieri Leonardu Gaili. [64]

Departamenta direktori ir bijuši Pēteris Dannebergs (1919.—20.g.), Mārtiņš Zariņš (1920.g.), Andrejs Lonfelds (1920.—26.g.), Arturs Ozols (1926.—38.g.) un Pēteris Stakle (1939.—40.g.). [85]

Tirdzniecības un rūpniecības ministriju likvidējot, no 1927.g. JD nonāk Finanšu ministrijas pakļautībā. [83] 1940.g. 1.oktobrī departamentu pārdēvēja par *Finanšu Tautas komisariāta Jūrniecības pārvaldi*. [5274—4—2]

JD padotībā kā izpildu orgāni uz vietām bija ostas valdes. To svarīgākie uzdevumi bija kuģu, laivu un plostu kustības un stāvēšanas uzraudzība ostā, kuģu tvaika katlu un citu palīgmehānismu pārbaude, piestātņu un ierīču ekspluatācijas noteikumu ievērošanas kontrole, kuģu iekraušanas un izkraušanas uzrau-

dzība, palīdzības sniegšana kuģniecības nelaimes gadījumos, kuģu izmērišana, loču dienesta organizēšana un pārraudzība u.c. [63]

Ostas augstākā amatpersona bija ostas priekšnieks. (Mazākām ostām dažkārt lietoja apzīmējumu *ostas pārzinis*.) Šāds amats pastāvēja līdz 1938.g., kad to nomainīja ostas kapteinis. 1938.g. *Likuma par ostām* 12.punktā teikts: Visos likumos un noteikumos, kur lietots apzīmējums *ostas priekšnieks* vai *ostas valde*, to aizvietot ar apzīmējumu *ostas kapteinis*.

1920.g. izveidoja Rīgas ostas pastāvīgo komisiju, kuru vēlāk pārdēvēja par ostas padomi.¹⁴¹ Tās priekšsēdis bija ostas priekšnieks, bet locekļi — dažādu ar ostu, transportu un tirdzniecību saistītu organizāciju pārstāvji. Tā 1921.gada 7.janvāra sēdi vadīja J.Raudseps, bet JD pārstāvēja kapteinis F.Kohs, Muitas valdi — J.Ratminders, RBK — tās inženieris O.Fleišers, ostas kuģu īpašnieku savienību — K.Liepiņš, Latvijas kuģu vadītāju un mehāniķu savienību — kapteinis A.Kalniņš, Latvijas jūras kuģu īpašnieku savienību — J.Zēbergs, Rīgas pilsētas valdi — inženieris G.Rēmers, Latvijas tirgotāju savienību — P.Dannebergs, bet tālbraucēju kapteiņu biedrību — kapteinis P.Bauers. [1684—1—339]

Pēc valsts pārvaldes formas maiņas 1934.g. 15.maijā pakāpeniski notika virkne izmaiņu likumdošanā, kas lielā mērā skāra arī ostas darbību. Principā visas šīs likumdošanas un normatīvo aktu reformas bija vērstas uz kolektīvo pārvaldes formu aizstāšanu ar vienvadību. Tika pilnīgi likvidētas abas vēsturiskās ģildes, kā arī vēsturiski ne mazāk nozīmīgā Rīgas Biržas komiteja. Dažādās tirgotāju un arī jūrnieku biedrības un savienības no 1934.g. 24.decembra bija pakļautas jaundibinātajai Tirdzniecības un rūpniecības kamerai un līdz ar to nonāca pilnīgā valsts kontrolē. Lielākā daļa šo biedrību 30.gadu otrajā pusē *brīvprātīgi* likvidējās. [93]

Runājot par autoritāro režīmu, nevar nepieminēt vārdus, kurus Kārlis Ulmanis teicis savā runā tautas sapulcē Liepājas kūrmaļas dārzā 1934.g. 10.augustā: *Neviena valsts nav maza, kuras krastus skalo jūra, jo viņai atvērta visa pasaule. Jūras robeža, pieeja pie jūras ir neatsverams kapitāls, ar kuru Latvija ir bagātīgi apveltīta.* [155] K.Ulmanis ir lasījis Krišjāni Valdemāru...

Reorganizācija turpinājās. *Rīgas ostas valdē* 26.martā [1938.g.] notika *pēdējā ostas padomes sēde, jo ar 1.aprīli ostu padomes un ostu valdes ir likvidētas. Turpmāk Rīgas, Liepājas, Ventspils un Ainažu ostas pārvaldīs ostu kapteiņi. Līdzšinējie ostu inženieri pārdēvēti par jūrniecības dep-ta rajonu inženieriem un to tehniskā pārzināšanā nodoti arī piekrastes rajoni. (..) Rīgas jūras līča piekrastes ostas un bākas pārzinās atsevišķs rajona inženieris departamentā, bet Rīgas ostas inženierim padota tikai Rīgas osta.* [64]

Rīgas ostas priekšnieks 1919.—28.g. bija Jegors Raudseps, bet 1928.—36.g. šajā postenī bija Hermanis Pauls Keire. No 1937.g. līdz 1941.g. ostas pārvaldnieks, vēlāk ostas kapteinis bija Fricis Dambekalns.

¹⁴¹ Pēc būtības tā atbilda cara Krievijas laika *prisutstvije*.

Jegors Raudseps savu jūrnieka karjeru sācis kā kuģapuika bez kuģa, pie tam visai dramatiskos apstākļos — tvaikonis *Luisa*, uz kuru viņu nosūtīja kopā ar citiem jaunās komandas locekļiem, drīz gāja bojā Ziemeļu Ledus okeāna ledos. Tā bija leģendārā Kristiana Dāla vadītā ekspedīcija uz Obas ieteku. J.Raudseps tās sastāvā pavadīja divas ziemas tundrā ekstremālos apstākļos, kuros bojā gāja vairāki viņa biedri.

1880.g. J.Raudseps iestājās Ainažu jūrskolā, bet 1891.g. pirmoreiz vadīja burinieku pāri Atlantijas okeānam. Sekoja daudzi citi braucieni, kuros viņš ieguva pārgalvīga zēģelētāja reputāciju. Kādu laiku viņš bijis arī tvaikoņa kapteinis.

1898.—1907.g. Jegors Raudseps vasarās vadīja kuģus, bet ziemās bija jūrskolotājs savā dzimtajā Ainažu jūrskolā. Viņš palīdzējis organizēt arī skolas jaunās ēkas celtniecību. Tad J.Raudseps pārcēlās uz Rīgu un bija apdrošināšanas biedrības *Laima* direktors. Kopā ar šo biedrību 1.pasaules kara gados viņš uzturējās Krievijā. Taču jau 1918.g. vasarā J.Raudseps Latvijā piedalījās Brīvības cīņās.

No 1919.g. rudens viņš bija Rīgas ostas — diezgan izpostītas ostas — priekšnieks. Viņa laikā sekmīgi tika paveikti daudzi atjaunošanas darbi. Lai gan J.Raudsepam bija zināma pieredze administratīvā darbā, tomēr pirmām kārtām viņš bija jūrnieks, kuram grūti būt politisko partiju savstarpējo nesaskaņu laika ierēdnim. Cik noprotams no tālaika rakstu avotiem, Raudseps, lēmumus pieņemot, diezgan bieži konfliktējis ar augstākstāvošajiem ierēdņiem, un tas ir vairojis ostas priekšnieka nelabvēļu skaitu. Rezultātā viņam bieži bija jādzird pārmetumi, to skaitā kā netieši vainīgam tvaikoņa *Neubad* nogrimšanā. [64]

Piekrastes preču-pasažieru tvaikonis *Neubad* (tautā saukts par *Neibādi*, tāpat kā populārā peldvieta, tagadējo Saulkrastu daļa) būvēts Rīgā 1908.g. Veiksmīgi pārlaidis karu, tas turpināja parastos braucienus uz Vidzemes piekrasti. 1926.g. 9.septembrī kuģītis izbrauca no Rīgas ar diezgan lielu kravu, 40 pasažieriem un 11 cilvēku komandu. Apkalpes nolaidības (neaizvērtu iluminatoru) dēļ tas piesmēlās ar ūdeni un nogrima netālu no Vecākiem. Bojā gāja lielākā daļa pasažieru un visa komanda, izņemot kapteini. [85]

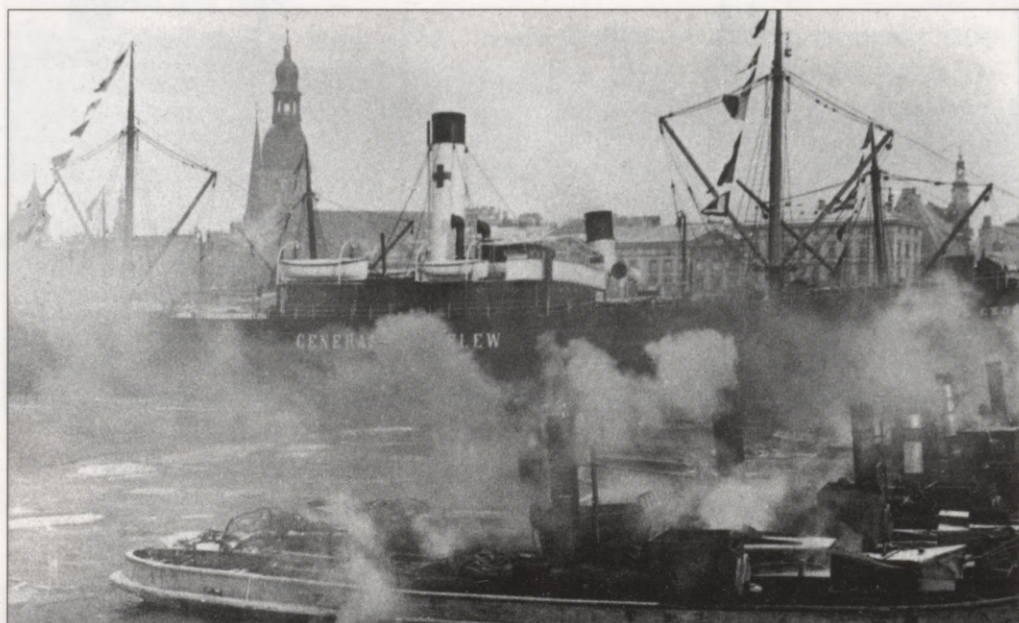
Jegors Raudseps nepaguva realizēt pieņemto lēmumu — atstāt ostas priekšnieka amatu pēc desmit tajā pavadītiem gadiem — viņš nomira 1928.g. 6.augustā.

J.Raudsepa dzīves un darba pēdējie 6—7 gadi sakrita ar laiku, kad Rīgas pilsētas galva bija Alfrēds Andersons, kolorīta un vispusīgi apdāvināta personība. Nācis no tālbraucēja kapteiņa un kuģīpašnieka ģimenes, viņš daudz darījis arī latviešu jūrniecības un Rīgas ostas labā. A.Andersons, pēc izglītības būvinženieris, savas dzīves laikā bijis ne tikai pilsētas mērs, bet arī kuģīpašnieks, domnieks, skolas direktors, izglītības nodaļas vadītājs, žurnālists, dramaturgs un dzejnieks. (R.Vāgnera operu *Tanheizers* ilgus gadus izpildīja viņa tulkojumā.)

Pēc Jegora Raudsepa nāves par Rīgas ostas priekšnieku iecēla Hermani



43., 44. att. Pilsētas krastmala 20.gs. sākumā. [RVKM—] III 3706, 3684]



45. att. Skats Rīgas ostā pirms Pirmā pasaules kara. Dūmiem aizsegtais kuģis ir 1912.g. iegādātais kuģniecības sabiedrības *Brāļi Zēbergi* tvaikonis *General Skobelew (II)* (vēlākais Latvijas *Sigulda*). Sabiedrības kuģu skursteņa zīme bija sarkans krusts baltā laukā zem melni krāsota skursteņa gala. [RVKM—] III 167]



Freke.

12 DUKE STREET
CARDIFF

46. att. Jegors Raudseps — Rīgas ostas
priekšnieks 1919.–1928.g. [RVKM—Jnp 2083]



47. att. Valsts svētkiem par godu ar signālkarogiem greznoti kuģi Daugavmalā. Attēla
centrā tvaikonis *Neubad*. [RVKM—Jn 70]



48. att. Fricis Dambekalns — kapteinis un Rīgas ostas priekšnieks 1937.–1941.g. (Agrāru gadu uzņēmums — pie cepures kuģniecības sabiedrības *Brāļi Zēbergi* (*Seeberg*) kokarde.) [85]



49. att. Kokmateriālu iekraušana (ap 1930.g.). [RVKM—] III 3754]



50. att. Skats Eksportostā 20.gs. 30.gados. [RVKM—Jnp 1380]



51. att. Mārtiņš Bite — Rīgas ostas loču komandieris 1933.–1937.g. (pie cepures Latvijas Republikas loču kokarde)



52. att. Kārlis Masītis — Rīgas ostas loču komandieris 1938.–1939.g. un 1941.–1944.g. (uzņēmums izdarīts ap 1912.g.). [RVKM—Jnp 3211]



53. att. Baltiešu jūrskolas (Flensburgā, Vācijā) pasniedzēji un audzēkņi 1848.g. pavasarī. Priekšplānā pirmais no labās — Voldemārs Orle — Rīgas ostas loču komandieris 1940.–1941.g. un locis līdz 1944.g. [Latvijas Jūrniecības vēstures arhīvs]



54. att. Kometforta dambis 1997.g. augustā



55. att. FG dambis 1997.g. augustā

Paulu Keiri. Viņa tēvs, Hermanis Johans Keire, pirms 1.pasaules kara bijis Ventspils loču komandieris. Jaunais ostas priekšnieks, tāpat kā viņa priekšgājējs, bija burinieku laikmeta pārstāvis ar piedzīvojumiem bagātu biogrāfiju. Pēc Odesas jūrskolas beigšanas 1904.g. viņš ar tālbraucēja kapteiņa diplomu jūrnika maisā kā vācu burinieka matrozis apbrauca Hornas ragu. Sekoja citi vētraini braucieni. 1.pasaules kara laikā H.Keire vadīja kuģus no ASV un Lielbritānijas uz Arhangeļsku. Viņš piedalījās arī glābšanas darbos Baltajā jūrā, izpildot pat ūdenslīdzēja pienākumus. Pēc revolūcijas Keire uz laiku palika Krievijā. Tomēr 1923.g. H.Keire atstāja viņam uzticēto padomju barku *Tovarišč* un devās uz Latviju. Ilgāku laiku viņš bija tvaikoņa *Hidrografs* kapteinis. 1928.g. ar finanšu ministra rīkojumu viņu iecēla par Rīgas ostas priekšnieku.

Hermaņa Keires vadības laikā ostā notika plaši rekonstrukcijas un paplašināšanas darbi, t.sk. Eksportostas izbūve. Šajā periodā mainījās arī Latvijas valsts iekārta, taču ostas vadību tas vēl būtiski neskāra.

H.Keire nomira 1936.g. decembra beigās, un viņa mirstīgās atliekas no Rīgas ostas otrajos Ziemassvētkos izvadīja uz dzimto Ventspili.

Garais sēru gājieni no jūrskolas virzījās pāri Pontona tiltam uz pilsētu, kur Daugavas krastā, pretim Miesnieku ielai, novietojies tvaikonis Hidrografs un visa ostas kuģu flotile ar karogiem pusmastā. Sēru mūzikai skanot, šķirstu novietoja uz tv. Hidrografs komandtilta, no kurienes netaisās, vēl dzīvs būdams, šo kuģi vadīja vairākus gadus. (...) pār pilsētu jau klājās ziemas vakara krēsla, kad tvaikonis Hidrografs, daudzo ostas tvaikonīšu pavadīts, plkst.16 atstāj Rīgas ostas krastmalu, lai dotos uz Ventspili. Ceļā ar 3 sirēnas svilpieniem no mirušā kapteiņa atvadījās Kolkas bāka un Ovišu ugunskuģis Laima. [64]

Jaunieceltais Rīgas ostas priekšnieks Fricis Dambekalns bija lielas Kaltenes kapteiņu un kuģīpašnieku dzimtas pārstāvis. Pēc Mangaļu¹⁴² jūrskolas beigšanas 1906.g. arī viņš vadīja buriniekus, to skaitā Dambekalnu ģimenei piederošo trīsmastu gafeļšoneri *Indrik*. 1.pasaules kara gados F.Dambekalns bija Krievijas kara transporta kuģu stūrmanis un kapteinis. Taču jau 1918.g. beigās viņš darbojās jaunās Latvijas labā un izveidoja Rīgas ostas policiju.

No 1920.g. F.Dambekalns vadīja vienu no tagad jau nedaudzajiem latviešu tālbraucējiem buriniekiem *Uranus*, kuram viņš bija arī līdzīpašnieks. No 1926.g., kad burinieku pārdeva uz ārzemēm, Dambekalns bija tvaikoņa *Vaidava* kapteinis. Diemžēl 1934.g. maijā sabiedrībai *Brāļi Zēbergi* piederošais tvaikonis *Velsas* piekrastē Lielbritānijā pie ieejas Leneli (*Llanely*) ostā avarēja un tika atzīts par neglābjamu. Uz kuģa avārijas brīdī bija angļu locis, un jūras tiesas spriedums kapteini nevainoja. [90]

Kapteinis Dambekalns palika krastā un kļuva par iecirkņa pārzini Rīgas ostā. 1937.g. 16.janvārī viņu iecēla par ostas priekšnieku, vēlāko ostas kapteini. F.Dambekalnam bija lemts būt Latvijas lielākās ostas vadībā arī valsts bojāejas laikā.

¹⁴² Citos avotos [85] minēts, ka viņš beidzis Ventspils jūrskolu.

Lai līdz Oktobra Revolūcijas svētkiem visi Jūrniecības pārvaldes darbinieki iemācītos vismaz dažas strādnieku dziesmas, ir noorganizēta kolektīva dziesmu mācīšanās... 1) Internacionāle, 2) Ja mums rītu draud karš, 3) Dzimtene... (no 1940.g. 1.novembra apkārtraksta). [5274—4—2]

1941.g. no jauna parādījās jau aizmirstais ostas priekšnieka amats, ostas kapteinis bija tikai tā vietnieks. Kā ostas priekšnieks parakstījies kāds G.Laiviņš. Osta bija pakļauta jaunizveidotajai kuģniecībai. Ostas priekšnieka veidlapa bija divās valodās un ir vērtīga kā laikmeta lieciniece:

JFTK¹⁴³ PSRS Valsts Jūras kuģniecība Latvijā(!)/ Rīgas ostas pārvalde/ Rīgas ostas priekšnieks/ Citadeles ielā Nr.2.

Fricis Dambekalns parakstījis latviešu valodā sastādītos dokumentus. Viņa paraksta nav zem šī, kurš uzrakstīts krievu valodā:

1941.g. 19.martā komisija sadedzināja lietošanai nederīgo gumijas zīmogu ar uzrakstu RĪGAS OSTAS KAPTEINIS un bijušās Latvijas Republikas ģerboni.

Ar LPSR Tautas komisāru padomes 1941.g. 13.marta lēmumu ostai tika noteiktas jaunas robežas — no tām izslēdza padomju kara flotei vajadzīgos rajonus Daugavgrīvā. F.Dambekalns tagad ir Rīgas Jūras Tirdzniecības ostas kapteinis. [5274—4—2]

Friča Dambekalna loma tālākajos notikumos, to skaitā kuģu evakuācijā—bēgšanā uz Tallinu un Ļeņingradu 26.—27. jūnijā, nav apzināta. F.Dambekalns palika Latvijā un 1944.g. devās bēgļu gaitās uz Vāciju. F.Dambekalna dzīves nogale pagāja ASV ziemeļu pavalstī Viskonsinā, kur viņš mira 80 gadu vecumā.

Par Rīgas loču komandieri kopš 1905.g. — loču patriarhu Jāni Jirgensonu jau stāstījām. 1.pasaules kara un tam sekojošo notikumu virpulī pazuda viņa vārdā nosauktais loču tvaikonis, taču pats J.Jirgensons atgriezās Latvijā un stājās pie savu agrāko dienesta pienākumu pildīšanas. Rīgas ostas loču komandiera posteņi viņš palika līdz 83 gadu vecumam un mira 1932.g. 1.Ziemassvētkos. Sava ilgā mūža 61 gadu viņš bijis locis.

1933.g. janvārī par Rīgas ostas loču komandieri finanšu ministrs iecēla tālbraucēju kapteini Mārtiņu Biti.

M.Bite absolvējis Rīgas jūrskolu 1889.g. Līdz 1900.g. viņš vadījis latviešiem piederošos tālbraucējus buriniekus, bet tad pārgājis Kamčatkas Tirdzniecības un rūpniecības sabiedrības dienestā un vadījis tvaikoņus starp Krievijas Tālajiem Austrumiem un ASV ostām. 1912.g. kapteinis Bite atklājis jūrasceļu uz Kolimas grīvu. 1917.g. viņa vadīto tvaikoni pārņēma savā rīcībā ASV iestādes. M.Bite palika Amerikā un iestājās Sietlas (Vašingtonas pavalstī pie Klusā okeāna) jūrskolā. 1923.g. divkārši izglītotais kapteinis atgriezās Latvijā un sāka strādāt Rīgas ostā; pēc 10 gadiem viņu paaugstināja par loču komandieri. Mārtiņš Bite aizgāja pensijā 1937.g. beigās.

1938.g. janvārī par Rīgas ostas loču komandieri iecēla Mangaļu jūrskolas

¹⁴³ Jūras Flotes Tautas komisariāts.

1912.g. absolventu Kārli Masīti. 1.pasaules kara gados viņš bijis locis Somijā, bet 1919.—20.g. — tvaikoņa *Saratow* 3.stūrmanis. 1919.g. vasarā viņš kuģi, uz kura atradās Latvijas Pagaidu valdība, veiksmīgi izvadīja cauri mīnu laukiem ceļā no Liepājas uz Rīgu, par ko vēlāk saņēma Triju Zvaigžņu ordeni. K.Masītis ir bijis stūrmanis uz vairākiem Latvijas flagas tvaikoņiem un tikai 1933.g. kļuva par tvaikoņa *Tālvaldis* kapteini. No 1936.g. K.Masītis bija Ainažu ostas priekšnieks; no šī posteņa viņu arī uzaicināja kļūt par Rīgas ostas loču komandieri.

1939.g. 15.septembrī K.Masīti iecēla par Liepājas ostas kapteini. Vakantajā Rīgas ostas loču komandiera postenī 1940.g. nozīmēja tvaikoņa *Hidrografs* kapteini Voldemāru Orli, kurš gan šajā amatā nebija visai ilgi, jo pēc gada Rīgā atgriezās K.Masītis. Viņš bija vācu okupētās ostas loču komandieris līdz 1944.g. vasaras otrajai pusei, kad aizbrauca uz Gotenhāfeni (Gdiņu) Vācijā, kur tajā pašā gadā arī mira.

Pēdējo vācu kuģi no Rīgas ostas esot izvadījis jau pieminētais kapteinis un locis Voldemārs Orle 1944.g. 10.oktobrī. Šoreiz locis nav reidā kuģi atstājis, bet gan aizbraucis tam līdzī. Pēdējos kara mēnešos V. Orle (Mangaju jūrskolas 1911.g. absolvents) vadījis vācu transportkuģi, ar kuru trīsreiz pabijis arī Liepājā. Miris viņš Portlendā, ASV Oregonas pavalstī. Šodien viņa vārdā — *Kapteinis Orle* — sauc Ventspils ostas hidrogrāfijas kuģi.

4.2.2. Ostas remonts un rekonstrukcija

Pirmajos desmit Latvijas Republikas neatkarības gados (1918.—28.g.) ne tikai atjaunoja karadarbības bojātās un ilgstoši bez kārtējiem remontiem pamestās ostas būves, bet veica arī diezgan apjomīgus modernizācijas un paplašināšanas darbus. Krastmalu un piestātņu remonts tika veikts vairāku desmitu kilometru garumā. Bagarējot atjaunoja ostas dziļumu, kas 1928.g. novembrī jūras gatvē bija 8,2 m, pie Ostasdambja Daugavgrīvā, kā arī Jaunmīlgrāvī un Sarkandaugavas lejtecē — 7,9 m, bet Eksportostā un muitas rajonā — 7,3 m. Turpinot Daugavas regulēšanas darbus, Zaķusalas augšgalā (Muižas salā) uzbūvēts 880 m garš dambis. Pagarināta Eksportostas granīta krastmala. Uzbūvētas piecas jaunas noliktavas ar 16,3 tūkst.m² kopējo platību. 1925.—27.g. Eksportostā uzcēla otru — valsts pārziņā esošu — saldētavu.

Kā jau minējām, Daugavgrīvas bāku 1917.g. vasarā uzspridzināja aizejošā krievu armija. Rīgu okupējušie vācieši tās vietā uzcēla 30 m augstu koka torni, taču tas nodega 1919.g. rudenī, britu un franču karakuģiem apšaudot bermontiešus Daugavgrīvā. 1920.g. februārī Rīgas ostas būvvalde izsludināja konkursu par jaunas koka pagaidu bākas celtniecību, taču sakarā ar kokmateriālu sagādāšanas grūtībām neviens uzņēmējs neatsaucās. Tad tika pieņemts lēmums būvēt uzreiz pastāvīgu dzelzsbetona torni. Projektu izstrādāja LU profesors Eduards Veiss, piedaloties LU profesoram un inženierzinātņu fakultātes dekānam Edga-

ram Jakobijam. (Abi 1939.g. aizbrauca uz Vāciju.) Torņa celtniecību veica uzņēmējs Jūlijs Kibermans. [1684—1—296]

1921.g. 11.jūnijā jaunā 32 m augstā dzelzsbetona bākas torņa būve bija pabeigta. No zemes līdz 13 m atzīmei tas ir astoņstūra formas, augstāk — apaļš. Celtnes iekšējais diametrs ir 3,25 m. Tornī ved vītņkāpnes ar 126 pakāpieniem un 4 podestiem jeb platformām. [116]

Latvijā šai laikā bez Daugavgrīvas bākas tika atjaunotas arī karā nopostītās Akmeņraga un Užavas bākas, visām bija vajadzīgas jaunas laternas un gaismas aparāti. Savus pakalpojumus Jūrniecības departamentam jau 1920.g. piedāvāja četras konkurējošas firmas: franču *Barbier, Bénard & Turenne* Parīzē, britu *Chance Brothers and Co* Birmingemā, vācu *Julius Pintsch* Berlīnē un zviedru *Gasaccumulator* Stokholmā.

Parīzes uzņēmums lepojās ar to, ka viņa sistēmas gaismas aparāts uzstādīts pat uz bēdīgi slavenās ceļojošās Seibla (*Sable*) salas Kanādas piekrastē. Pinča aparāti savukārt Latvijas ostās bija zināmi vēl no *cara laikiem*. Tālākie notikumi gan rādīja, ka šī priekšrocība ir apšaubāma...

Franču, angļu un vācu uzņēmumi piedāvāja iekārtas ar petrolejas, zviedru — ar acetilēna kvēlgaismu. Jūrniecības departamenta Hidrogrāfiskās nodaļas speciālisti salīdzināja piedāvāto aparātu cenas, ekspluatācijas izmaksas un citus nosacījumus [1684—1—450] un secināja, ka Juliusa Pinča iekārtas ir vislētākās, taču dārga ir to ekspluatācija; bez tam Rīgas ostnieki atcerējās, ka tie samērā bieži niķojušies.

Lieta beidzās ar sava veida kompromisu: berlīniešiem pasūtīja bākas laternu, bet gaismas aparātu uzticēja piegādāt Stokholmas akciju sabiedrībai *Gasaccumulator*¹⁴⁴. Lai acetilēna baloni nebūtu jāved uzpildīt uz Stokholmu, firma apsolīja iekārtot uzpildes staciju Rīgā — tas samazinās izmaksas par 50%¹⁴⁵.

Šeit jāatgriežas pie Nobela prēmijas laureāta Nilsa Gustava Dalēna, kura daudzo nopelnu sarakstā būtiskākais droši vien ir gāzes akumulatora izveidošana. Viņš tajā izmantojis acetilēna gāzes augsto šķīdību acetona — pie 10 atmosfēru spiediena vienā tilpuma daļā acetona izšķīst 250 daļas acetilēna, turklāt šķīduma apjoms palielinās nenozīmīgi. Rezultātā ar 100 kg smagu balonu iespējams nodrošināt ar degvielu nelielu ostas uguni uz veselu gadu. (Atcerēsimies milzīgos un smagos naftas deggāzes katlus!) Gāzes taupīšanai N.Dalēns konstruējis t.s. saules ventili, kas atkarībā no apgaismojuma izslēdz vai ieslēdz gaismas avotu. (Fotoelementi toreiz vēl praktiskai lietošanai nederēja.) Dalēna vadībā izveidotas arī acetilēna kvēlgaismas lampas. Diemžēl eksperimentālās iekārtas eksplozijā viņš gandrīz pilnīgi zaudēja redzi. Uzņēmums AGA¹⁴⁶ izveidots, galvenokārt pateicoties Nilsa Dalēna izgudrojumiem un konstrukcijām; tas pastāv un darbojas arī mūsu dienās.

¹⁴⁴ Arī Akmeņraga bākā — praktiski vienlaikus ar Daugavgrīvu — uzstādīja šīs zviedru firmas iekārtu. Užavā to izdarīja vēlāk.

¹⁴⁵ 1923.g. Rīgā bija šāda stacija — šķiet, zviedri vārdu turējuši.

¹⁴⁶ Abreviatūra no *Aktienbolaget* (akciju sabiedrība) *Gasaccumulator*.

Daugavgrīvas bākas uguni iededza 1921.g. 20.oktobrī. Bāka izmaksājusi 3 862 700 Latvijas rubļu: tornis 807 600, inženieru honorāri 41 200, laterna 791 800 un gaismas aparāts 2 222 100 rubļu. [1684—1—450]

Laterna 2,5 m diametrā ar 8 spoguļstikla rūtīm, kā jau minējām, bija ražota Pinča uzņēmumā Berlīnē. [1684—1—1388] Tajā uzstādītais AGA rotējošais gaismas aparāts sastāv no četrām starumetēju Frenela lēcu sistēmām, kas novietotas 40 grādu leņķī cita pret citu. Tika izmantota acetilēna kvēlgaisma, ko izstaroja gāzes liesmā nokaitēti sāļu kristāli. Ar šo sāļu maisījumu piesātinātās kvēles zeķītes bojājumu gadījumos nomainījās automātiski.

Optiskā sistēma veica pilnu apgriezību ik 40 sekundēs, un bākas uguns raksturs līdz ar to bija viens zibsnis katrās 10 sekundēs (0,4 s gaisma + 9,6 s tumsa = 10 s). Šķiet, ka gaismas aparātu griezis pēc uzbūves jau sen pazīstamais mehānisms — trosē iekārts lejup slidošs atsvars, kuru pēc vajadzības pacēla ar vinču jeb tītuvi. Tā kopā ar attiecīgo zobratu sistēmu un apgriezību regulatoru bija iemontēta gaismas aparāta pamatā.¹⁴⁷

Uguns augstums virs jūras līmeņa ir 33,5 metri, bet lēcu koncentrētās gaismas stiprums (toreiz pieņemtajās mērvienībās) — 60 000 Hefnera sveču. Tvaikoņa *Hidrografs* kapteinis Ernests Veinbergs, kurš 1921.g. novembrī plānoja no Ventspils doties uz Rīgu, saņēma rīkojumu novērot, no kāda attāluma saredzama jaunās Daugavgrīvas bākas uguns. Novērotājam katram gadījumam bija jābūt mastā kurvī jau 25 jūras jūdzes no grīvas. Par to, kādā attālumā hidrogrāfiskā kuģa matrozis bākas gaismu pamanījis, vēsture klusē. Oficiālajā uguņu sarakstā, kur šo attālumu norāda novērotāja acu augstumam 5 m v.j.l., tas ir 16,6 j. jūdzes.

Vēlāk arī šai bākai bija paredzēta iespēja noraidīt papildu informāciju: ja jūras gatvē kuģiem ieeju apgrūtināja *stiprs* ledus, zem baltās uguns tika ieslēgta sarkana zibšņu uguns ar apmēram 40 zibšņiem minūtē. Šādu gaismas signālu, iespējams, nodrošinājis otrs rotējošais aparāts. Ja ieeja ledus vai citu iemeslu dēļ bija jāslēdz, izdzēsa vadugunis. Pie bākas ierīkoja arī mums jau pazīstamo mājienu mastu, Krievijas *trikolora* vietā tagad tajā pacēla Latvijas Republikas karogu.

Zem bākas gaismas aparāta bija dežūrtelpa, kur parasti atradies kāds no bākas sargiem, to izmantojis arī Jūras krastu aizsardzības eskadras jeb kara flotes Jūras novērošanas dienests. Ločiem pie bākas bija savs skatu tornis.

Ilggadējs Rīgas ostas uguņu uzraugs, kura pārziņā atradusies arī Daugavgrīvas bāka, bija tālbraucējs kapteinis Jānis Drēziņš. Viņš šo amatu pildījis vairāk nekā desmit gadu, sākot no 1919.g. J.Drēziņam bijuši padoti Daugavgrīvas

¹⁴⁷ Šāda rotējošā aparāta piedziņa nav simtprocentīgi droši pierādīta. Iespējams, ka aparātu griezis acetilēngāzes spiediens. AGA firma izmantojusi abus paņēmienus. Nevienā no diezgan daudzajiem apzinātajiem Daugavgrīvas bākas aprakstiem nav minēts, kas licis aparātam rotēt. Skaidrību šajā lietā varētu ienest tikai pati firma, kuras arhīvos, iespējams, ir vajadzīgie dokumenti. Diemžēl AGA uz autora vēstuli neatbildēja.

bākas sargi; no tās stāšanās ierindā pirmie bijuši trīs Jāņi — Auziņš, Garais un Vinklers.

1923.g. vēlā augusta vakarā pie municijas pagrabiem Kometfortā nošāva sargkareivī. Ļaundari aizbēga motorlaivā. Drīzumā atkārtojās līdzīgs uzbrukums, par laimi, bez traģiskām sekām. Lai novērstu diversijas, Daugavgrīvas—Mangaļsalas nocietinātā rajona vadība veica vairākus pasākumus, to skaitā pastiprināja Kometforta un Daugavgrīvas cietokšņa vaļņu apgaismojumu. Diemžēl tas radīja papildu grūtības kuģu vadītājiem. 1924.g. februārī Jūrniecības departamenta direktors A.Lonfelds rakstīja Kara ēku un būvju pārvaldei: *Tā kā no jūrniekiem ienākušas vairākas sūdzības par to, ka pie iebraukšanas no jūras Daugavā ir redzami tik daudz uguni, ka grūti izšķirt pareizos, nopietni lūdzam gādāt, lai cietoksni uzstādītās ugunis nespīdētu uz jūras. Jāpiezīmē vēl, ka krievu tvaikonis Izpolkom aiz aprādītiem iemesliem ir uzskrējis uz sēkļa. [1684—1—1388]*

Ostas darbība ziemas periodā nebija iespējama bez ledlaužiem. Rīgā pie-rakstītais ledlauzis *Pjotr Veļikij* bija nogrimis 1917.g. pēc sadursmes ar mīnu. Toties 1.pasaules kara rezultātā Rīgas ostas rīcībā nonāca cits, diemžēl gan mazāks un vājāks ledlauzis. Šis kuģis jāpiemin kaut vai tā raibā mūža dēļ. 1914.g. to uz-būvēja Helsingforsā (kā toreiz dēvēja Helsinkus) un, nolaižot ūdenī, nosauca par *Matros*. 1918.g. februārī vācieši to pamestu atrada Tallinas ostā, nosauca par *Hamburg*, bet vēlāk paši atstāja Liepājā. 1919.g. jūlijā to pārņēma latvieši. No armijas pavēlēm redzams, ka velkonis-ledlauzis *Hamburg* piedalījies operācijās pret Bermonta armiju, izņemot slaveno Daugavas forsēšanu. Vēlāk to nosauca lepnejā vārdā *Lāčplēsis*. Lai gan tas bija tikai 31 m garš ostas ledlauzis, tomēr dažkārt attaisnoja savu stipro vārdu: piemēram, 1937.g. februārī izglāba Rīgas līcī ledū saspīestā grimstošā tvaikoņa *Aija* komandu. 1941.g. *Lāčplēsis* padomju dienestā palīdzēja izvilkt cauri Monzundam dziļi peldošo kreiseri *Kirov*, pārdzi-voja vācu ātrlaivu uzbrukumu, avarēja pie Sāmsalas Igaunijā, tika izremontēts Rīgā, 1942.g. decembrī nogrima sniega vētrā pie Kolkasraga kopā ar 5 apkalpes vīriem, tika izcelts un atgriezās ierindā. 1945.g. 8.maija rītā *Lāčplēsis* izbrauca ar bēgļiem no Liepājas uz Vāciju, taču tur nenonāca, jo jūrā tā kapteinis A.Priedītis mainīja kursu uz Zviedriju. Atkal jau ar Latvijas karogu ledlauzis iebrauca Kalmaras ostā. Vēlāk to Zviedrijas valdība kopā ar citām latviešu un igauņu bēgļu laivām un kuģiem nodeva PSRS, un mūža pēdējo cēlienu ledlauzis pavadīja ar savu pirmo vārdu *Matros*. [90]

Latvijas 1.republikas visplašāk pazīstamais un slavenākais kuģis laikam gan būs bijis ledlauzis *Krišjānis Valdemārs*. Tas kalpojis arī kā valsts prezidenta jahta: 1926. g. pavasarī Jānis Čakste ar to braucis valsts vizītē uz Helsinkiem, bet 1929.g. vasarā Gustavs Zemgals — uz Stokholmu.

Kuģi projektēja Č.Klarks, toreiz jau Latvijas Universitātes goda doktors un profesors. To būvēja Glāzgovā Skotijā. Darbu 2,6 miljonus latu vērtais ledlauzis sāka 1926.g. janvārī. Tam bija divas dzenskrūves, katra savā korpusa galā, un

divas tvaika mašīnas ar kopējo jaudu 5 200 ZS. Lai gan *Krišjānis Valdemārs* piedzīvoja arī grūtus brīžus, visumā tas lieliski veica savu uzdevumu — tvaikoņu izvadīšanu cauri lediem Rīgas līcī. Ledlauža ziemas stāvvieta bija Ostasdambis Daugavgrīvā, kur tas uzņēma bunkurogles un gaidīja izsaukumus.

Tilti pār Daugavu joprojām atradās ostas teritorijā un tādēļ bija saistīti ar ostas dzīvi. 1917.g. Rīgu ieņēmušie vācieši ātri atjaunoja krievu saspridzināto veco dzelzs tiltu, uzstādot koka laidumu, un pat pielāgoja to ierobežotai vilcienu kustībai. Jauno, 1914.g. atklāto tiltu, kas cietis samērā nedaudz, sākumā izmantoja gājēji — pāri saspridzinātajām vietām tika ierīkotas laipas; vēlāk arī to kapitāli izremontēja. Pontonu tilta vietā vācieši uz pāļiem uzbūvēja koka tiltu, kas pilsētas vēsturē pazīstams kā Lībekas tilts. Tas bija izmantojams tikai gājējiem un vieglākiem transporta līdzekļiem. [166]

Tomēr par normālas dzīves atjaunošanu vēl bija pārāgri domāt. 1919.g. oktobrī jaunās Latvijas valsts galvaspilsētai uzbruka Bermonta-Avalova armija. Bermontieši nāca no Pārdaugavas un tika apturēti pirms tiltiem pār Daugavu. Lībekas koka tilta kreisā krasta kopni Rīgas aizstāvji uzspridzināja, bet kuģu caurlaišanai paredzēto vecā dzelzs tilta posmu izgrieza. Satiksme starp krastiem, neskaitot laivas, bija iespējama tikai pa jauno dzelzceļa tiltu, uz kura un pie kura tad arī notika sadursmes un apšaudes. Tiltu šķērsoja arī latviešiem palīgā atbraukušais igauņu bruņotais vilciens, kura uzbrukums bermontiešiem gan beidzās bez sevišķiem panākumiem. Rīgas aizstāvju aizsardzības līnija atradās Daugavmalā — ostas teritorijā.

Pēc Bermonta padzīšanas visus trīs tiltus provizoriski atjaunoja. Vecais dzelzs tilts daļēji bija pārvērties par koka tiltu: no koka bija ne tikai viens no laidumiem un vairāki balsti, bet arī citas detaļas, piemēram, pie tilta balstiem trijstūra kastes formā izveidotie ledus lauzēji. To iekšpusi par savu naktsmītni bija noskatījuši bezpajumtnieki. Lai *saules brāļi* smēķēdami nenodedzinātu tiltu, nācās viņus atvaīrīt, ap iecienīto vietu ierīkojot dzeloņdrāšu aizžogojumu un pastiprinot apsardzi. Vai nu vainīga bija pa dzelzceļa tiltu braucošās lokomotīves dzirkstele, vai arī kāds pīpmanis klaidonis ledus lauzēja iekšienē tomēr bija iekļuvis, bet 1920.g. martā ugunsgrēks nodarīja tiltam lielus bojājumus.

Taču lielākos postījumus, ja neskaita karadarbību, Rīgas tilti piedzīvoja 1924.g. pavasarī. 7.aprīlī ledus sagrāva un aizrāva līdz Lībekas tiltu. Divas dienas vēlāk ledus iešana negaidīti atsākās, un šoreiz ledum par upuri krita vecā dzelzs tilta atjaunotā posma koka balsti. Laidumam sabrūkot, tika pārrautas pa tiltu ejošās komunikācijas, ieskaitot ūdensvadu uz Pārdaugavu. Pārrauti bija arī elektrības un sakaru kabeļi. [166] Pilsēta atkal tika sašķelta divās daļās, jo pa jauno dzelzs tiltu varēja braukt vienīgi vilcieni. Rīdziniekiem tagad jau šķita nepierasti, ka uz Pārdaugavu var nokļūt tikai ar kuģīti vai laivu.

Lai novērstu izveidojušos situāciju, provizoriski atjaunoja vecā tilta sagrauto posmu, bet Lībekas tilta vietā sāka ierīkot Pontonu tiltu; pontonus nācās izgatavot no jauna. Satiksmei jauno tiltu atklāja 1926.g.

1929.g., vairāk nekā 45 gadus pēc būves pabeigšanas, Rietumu mola galā tika ierīkota uguns. Sarkanā dzelzsbetona tornītī 9,5 m v.j.l. bija novietota acetilēna gaismas ierīce ar joslu nekustīgu lēcu, kas raidīja divus zaļus zibšņus ar dažādiem intervāliem ik 5 sekundes. Sešdesmit sešus gadus par to vecākā Austrumu mola uguns bija sarkana; arī tā modernizējot tika apgādāta ar līdzīgu aparatūru un raidīja četrzibšņu gaismas signālus.

1929.g. oktobrī Daugavgrīvā sāka darboties A.Otta sistēmas limnigrāfs, bet 1930.g. janvārī — tāds pats līmeņa pašrakstītājs Andrejostā. [116]

4.2.3. Kravas

Latvijas ārējā tirdzniecība un līdz ar to arī kravu apgrozījums valsts lielākajā — Rīgas ostā piedzīvoja divus uzplaukuma periodus, kuru kulminācija bija 1929.g. un 1937.g. Pirmajiem rosības gadiem sekoja pasaules saimnieciskā krīze, otrajiem — pasaules karš.

Latvijas ārējās tirdzniecības galvenie partneri bija Lielbritānija un Vācija, kurām gan ar diezgan lielu atstarpi sekoja Beļģija. 1938.g. šīs trīs valstis iegādājās 78% Latvijas eksportpreču. [93] Līdz ar to kuģu reisi Rīgu visbiežāk saistīja ar kādu no šo valstu ostām.

Galvenās eksportpreces % (pa gadiem) bija šādas.

| | 1929.g. | 1933.g. | 1936.g. | 1937.g. | 1938.g. |
|---------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Lauksaimniecības ražojumi | 34 | 39 | 49 | 34 | 47 |
| Kokmateriāli | 30 | 35 | 27 | 45 | 31 |
| Pārējās preces | 36 | 26 | 24 | 21 | 22 |
| no tām: | | | | | |
| sviests | 22 | 26 | 18 | 17 | 24 |
| lini | 5 | 4 | 12 | 5 | 7 |
| dēji | 16 | 22 | 17 | 15 | 14 |
| stutmalka | 5 | 3 | 1 | 9 | 2 |
| finieri | 5 | 8 | 9 | 9 | 9 |

[93]

Kā redzam, šajā laikā lielāko daļu kokmateriālu eksportēja jau apstrādātus — kā dēļus un finieri. Diezgan lielās līnu eksporta svārstības pa gadiem var izskaidrot ar to, ka līnu tirdzniecībā valdīja valsts monopols. Īpatnēja prece bija t.s. stutmalka jeb raktuvju balsti, kurus izveda uz akmeņogļu ieguves rajoniem: apmēram pusi stutmalkas paņēma Lielbritānija, pārējo pieprasīja Beļģija, Francija u.c. valstis.

Ievērojams bija sviesta īpatsvars eksportā: 1937.g. Latvija sviesta izveduma ziņā ieņēma 5.vietu Eiropā (3,1% no pasaules eksporta). Naudas izteiksmē tas bija nedaudz vairāk nekā 20% no valsts eksportpreču vērtības. Latvijas sviesta

galvenais pieprasītājs bija Lielbritānija: 1938.g. tā saņēma 73% no kopējā eksporta.

Latvijas imports % no preču vērtības (pa gadiem) sniedz šādu ainu.

| | <u>1929.g.</u> | <u>1932.g.</u> | <u>1936.g.</u> | <u>1937.g.</u> | <u>1938.g.</u> |
|---------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Dzīvnieki (mājlopi) | 0,5 | 0,5 | 0,8 | 0,8 | 0,4 |
| Pārtikas vielas | 32,5 | 12,2 | 5,6 | 10,6 | 7,9 |
| no tām: | | | | | |
| labība un milti | 19,5 | 3,1 | 0,1 | 5,2 | 2,9 |
| zivis un to produkti | 2,2 | 1,1 | 1,7 | 2,0 | 1,3 |
| cukurs | 3,4 | 3,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Jēlvielas un pusfabrikāti | 24,7 | 36,5 | 42,0 | 38,8 | 36,7 |
| no tiem: | | | | | |
| eļļas, tauki, jēlgumija | 3,7 | 6,8 | 5,2 | 6,0 | 5,7 |
| Ogles un kokss | 4,2 | 7,3 | 10,9 | 9,9 | 9,5 |
| Fabrikāti | 42,0 | 49,1 | 51,2 | 49,8 | 54,3 |
| no tiem: | | | | | |
| dažādas mašīnas | 7,2 | 7,1 | 11,5 | 9,0 | 13,7 |
| auto un to daļas | 1,4 | 0,1 | 2,1 | 2,7 | 3,0 |

[93]

Caur Rīgas ostu gāja arī daļa PSRS tranzītpreču, kuru precīzu daudzumu diemžēl noteikt nav iespējams, jo Latvijas brīvvalsts laika statistiskajās atskaitēs tas atsevišķi nav uzrādīts. Divdesmit gadu laikā tranzīts mainījies gan pēc preču sortimenta, gan — daudz lielākā mērā — pēc kravu apjoma. Jāņem vērā, ka Padomju Savienība nebija vienīgā valsts, kuras ārējā tirdzniecība tika realizēta ar Latvijas starpniecību; to darīja arī Polija un Lietuva.

Tranzīta kravu plūsma uz PSRS gandrīz vienmēr bijusi vairākas reizes lielāka nekā pretējā virzienā. 1922.g. ievesti 328 tūkst. tonnu, bet izvesti tikai 47 tūkst. tonnu. Importēto preču sarakstā ir labība, milti, pārtikas preces un dažādas mašīnas, piemēram, lokomotīves. No Padomju Savienības caur Latviju izvesti lini, kokmateriāli, kaņepāji un cūku sari. Pa Daugavu atpludinātie balķi sazāģēti Rīgā, kur trīs zāģētavas izpildījušas padomju pasūtījumu, un tālāk jau vesti kā zāģmateriāli, galvenokārt uz Lielbritāniju. Acīmredzot šīs kravas gājušas caur Rīgas ostu. Taču daudz vairāk kokmateriālu caur Latviju izvests no Polijas un Lietuvas. Piemēram, 1922.g. jūlijā kopējais kokmateriālu tranzīts bijis 7 tūkst. tonnu, to skaitā no PSRS tikai 1,5 tūkst. tonnu.

1932.g. pasaules ekonomiskās krīzes laikā PSRS tranzīts ievērojami samazinājās, sevišķi caur Latvijas ostām.⁵ Katrā gadījumā var apgalvot, ka 1920.—40.g. no Padomju Savienības caur Rīgas ostu izvedamo tranzīta kravu

¹⁴⁸ Tranzīta raksturošanai izmantoti žurnāla *Ekonomists* 1922., 1923. un 1933.g. numuru dati.

daudzums nav bijis pārāk liels, bez tam dažādu ekonomisku un politisku apstākļu ietekmē tas bijis ļoti svārstīgs.

4.2.4. Brīvvalsts pēdējie desmit gadi

Trīsdesmitajos gados ostas izbūve un padziļināšana turpinājās. 1938.g. rudenī dziļums jūras gatvē bija 9,0 m, no jūras līdz Mīlgrāvja caurtekai — 8,5 m, līdz Eksportostai un Muitas piekrastei — 8,0 m, bet gar Pilsētas krastmalu — 7,5 m. Kopsummā Latvijas Republikas divdesmit pastāvēšanas gados Rīgas ostā izsmelti 14,2 milj. m³ grunts. [64] Viena kubikmetra izsmelšana esot izmaksājusi vidēji 1 latu. [89] 1933.—39.g. ar izsmeltajām smiltīm noklāja daļu Uzvaras laukuma, bet trijstūrī starp Slokas ielu, Raņķa dambi un Dārtas ielu (šodien Aleksandra Grīna bulvāris) izveidoja līdz 10 m augstu grēdu. Izbagarētās smiltis izmantoja arī Zaķusalas lejasgala pagarināšanai sakarā ar paredzēto nobrauktuvi no dzelzs tilta uz salu.

30.gadu sākumā bagarējot no aizsērējušās Buļļupes vecupes izveidoja 1300 m garo Loču kanālu, vēlāk svarīgu posmu upju kuģu ceļā no Rīgas uz Jūrmalu un Jelgavu.

1940.g. jūnijā iznāca mēnešraksta *Jūrnieks* pēdējais numurs, kurā, starp citu, lasāms: .. *arī šovasar strādās pie Rīgas un Liepājas ostas padziļināšanas. Pavasara pali Rīgas ostā atstājuši ļoti maz piesērējumu, tā ka padziļināšanai atvēlētos līdzekļus varēs izlietot Daugavas regulēšanai. Šovasar Kundziņsalas rajonā atkal 300 m garā posmā sašaurinās upes straumi par 150 m un uzbērs salas zemo krastu. Uzbērumam vajadzīgās smiltis iegūs, padziļinot seklākās vietas starp Eksportostu un Mīlgrāvi.*

30.gados Eksportostas krastmalu pagarināja par 630 m, katrs būves metrs izmaksājis 2800 latus. Pārbūvēja un rekonstruēja arī vairākus dambjus un krastmalas — pie Zvirgzdu salas Latgales priekšpilsētā, AB, CDE, FG un NOP dambjus, Klīversalas krastu un Rietumu molu. Ar jauniem dambjiem nostiprināja jau pieminēto Zaķusalas pagarinājumu (530 m) un bijušās Putnu salas piekrasti (490 m). [64]

Arī toreiz ostā un apkārtnē bija jūtama armijas un kara flotes klātbūtne. Velkonis *Artilerists* garā trosē jūrā vilka mērķus — audekla vairogus — pa kuriem šaušanā trenējās Mangaļsalas krasta aizsardzības lielgabali. Daugavgrīvas bākā atradās Jūras novērošanas dienesta matrozis novērotājs. Aizzogotājtraleru *Viesturs* un *Imanta* oficiālā stāvvieta bija Buļļupē pie Daugavgrīvas cietokšņa. Karakuģis *Virsaitis* bāzējās Liepājā un Rīgā — te tas piestāja Āgenskalna licī. Jūras krastu aizsardzības eskadras, 1938.g. jūlijā pārdēvētas par kara floti, kuģu parādes notika Daugavā pie pils. Pēc 1939.g. okobra līguma ar PSRS Latvijas Republikas kara flotei nācās pilnīgi pamest Liepāju, kur sāka ierīkot padomju militāro bāzi. Abas Latvijas Republikas zemūdenes *Spidola* un *Ronis* tika novietotas Andrejostā, bet jūras aviācija — Ķīšezerā.

1937.g. jūlijā Eksportostā piestāja vācu pasažieru tvaikonis *General von Steuben*, kas toreiz izpelnījās ievēribu kā viens no lielākajiem Rīgas ostā ienākušajiem kuģiem — 14,660 BRT. Tvaikonis ieradās Rīgā arī divus gadus vēlāk, 1939.g. rudenī, kad sākās etnisko vāciešu masveida izceļošana uz Vāciju, t.s. *repatriācija*. Braucienу galamērķis gandrīz visos gadījumos bija Gotenhāfene (tag. Gdiņa Polijā). [1684—2—403,65] *Štoibens* kļuva par tādu kā izceļošanas simbolu. Nopietns negadījums ar to notika 4.novembra vakarā, kad lielais tvaikonis ar vairākiem simtiem emigrantu uzsēdās Daugavā uz sēkļa un bija spiests pavadīt tur trīs dienas. [60] Prāvākie izceļotāju kuģi, tādi kā ap 17,500 BRT lielie *Gneisenau* un *Potsdam*, tālāk par grīvu Daugavā iebraukt nevarēja.

1938.g. novembrī ar svinīgu ceremoniju atklāja Zemgales tiltu. Tas bija izveidots, uz vecā dzelzs tilta balstiem uzstādot jaunus laidumus. Lai izbūvētu nobrauktuvi no Zemgales tilta uz Zaķusalu, pēdējo pagarināja, uzskalojot ar bagariem no upes izceltās smiltis. Tiltu atklājot, nobrauktuve vēl nebija uzbūvēta; to bija paredzēts pabeigt 1940.g.

1941.g. jūnijā tiltus pār Daugavu izpostīja panikā bēgošā Sarkanā armija. 1944.g. oktobrī to atkārtoja *vērmahta* sapieri, kuri atšķirībā no sarkanarmiešiem *atkāpās plānveidīgi*.

Pirmajā pēckara ziemā ar armijas sapieru palīdzību uzbūvēja t.s. Valdemāra tiltu. Koka konstrukcijas tilts atradās Valdemāra ielas (toreiz vēl nepārdēvētas par Gorkija ielu) trasē. 1957.g. tā vietu ieņēma atjaunotais Pontonu tilts, kuru nomainīja 1981.g. jūlijā atklātais Gorkija jeb Vanšu tilts, tautā toreiz saukts par *Vosa balalaiku*¹⁴⁹. Tagad tas ir Valdemāra tilts — ostas robeža.

Dzelzeļa jeb Jauno dzelzs tiltu sākumā aizvietoja ar koka pagaidu konstrukciju, bet atjaunoja 1951.g. Zemgales tiltu neatjaunoja; tā balsti joprojām apskatāmi kā savdabīgs tehnikas piemineklis.

1957.g. atklāja Oktobra, tagadējo Akmens tiltu. Tā posms pie labā krasta kuģniecības vajadzībām būvēts paceļams. Nav zināms, kad tilts paceļts pēdējo reizi un vai tas vispār kādreiz darīts.

Maskavas jeb Salu tilts, pagaidām garākais no Rīgas tiltiem, satiksmei atklāts 1976.g. decembrī. Tāpat kā iepriekš minētie tilti, tas mūsdienu ostas darbību vairs neietekmē un atrodas tālu ārpus tās robežām.

Vecmīlgrāvja ciemats (no 1924.g. Rīgas pilsētas daļa) kopā ar apkārtni līdz Vecākiem atradās diezgan lielā nošķirtībā no *Lielās zemes* līdz pat 1933.g. vasarai, kad tika atklāts pirmais tilts pār Mīlgrāvi. Līdz tam te bija pārceļtuve, bet ziemā — straumes izskalota un tādēļ diezgan bīstama pāreja pa ledu. Jaunajam jauktas satiksmes jeb koplietošanas tiltam ir diezgan gara vēsture, kas saistīta ar 1.republikas gados būvēto Rīgas—Limbažu—Rūjienas dzelzceļu. Tā trasi izvadot no pilsētas pāri Juglas upei, būvdarbi izmaksātu par aptuveni 3 milj. latu mazāk, taču Vecmīlgrāvja iedzīvotāji joprojām paliktu no pasaules atšķirti vientuļnieki.

¹⁴⁹ Augusts Voss 1966.—84.g. bija Latvijas Kompartijas 1.sekretārs.

Izvēle tika izdarīta par labu mīlgrāviešiem. Tilta detaļas izgatavoja un uzstādīja kāda Čehoslovākijas firma. Tā vidusdaļa bija horizontāli izgriežama līdzīgi kā tiltam pār Bullupi. [166] Šo dārgo ērtību gan izmantoja gandrīz tikai jahtas, jo Rīgas jahtklubs tolaik atradās Ķīšezērā. 1944.g. oktobrī arī Mīlgrāvja tiltu piemeklēja pārējo Rīgas tiltu liktenis. To atjaunoja 1948.g. Ķīšezera pusē tam blakus 1964.g. uzbūvēja tiltu ielu satiksmei, atstājot līdzšinējo tikai dzelzceļam.

1931.g. Latvijas bāku uguņu sarakstā norādīts, ka vadugunīm pie ieejas Daugavā (līnija 142°—322°) ir balta pārtraukta gaisma. Augšējā uguns uzstādīta 14 m augstā balta dzelzs režģu konstrukcijā, apakšējā — koka tornī, kas uzbūvēts bermontiādes laikā sašautās dzelzs statnes vietā. [131]

Iekšējo ostas uguņu skaits gados pēc 1.pasaules kara bija vairāk nekā divkārtšojies. 1935.g. to bija divdesmit, no tiem viena (AB dambja galā) bija elektriskā uguns, bet pārējās — ar acetilēna liesmas gaismas avotiem. [116] Tās visas atrodamas tālaika ostas plānā. Dažas uguns kalpoja tikai upju kuģniecības vajadzībām.

Ap 1930.g. Rietumu mola galā tika uzstādīta miglas taure jeb nautofons. To darbināja ar elektrību no pilsētas tīkla, tādēļ molā nācās ieguldīt kabeli. 1939.g. 1.jūlijā Daugavgrīvā sāka darboties Valsts Elektrotehniskajā fabrikā VEF izgatavotā radiobāka. No šī laika līdz mūsu dienām tā no citām atšķirama ar ēterā skanošajiem Morzes alfabēta burtiem RG.

1935.g. Rīgas loču stacijā, uz ledlaužiem *Krišjānis Valdemārs* un *Lāčplēsis*, kā arī uz hidrogrāfiskā tvaikoņa *Hidrografs* uzstādīja radiotelefonus. Tāpat kā gandrīz visa radioaparātūra uz Latvijas kuģiem, arī tie bija būvēti Valsts Elektrotehniskajā fabrikā VEF.

Kārtējā Daugavgrīvas bāka tika saspridzināta 1944.g. oktobra sākumā, kad visa Rīgas osta piedzīvoja līdz šim nepieredzētus postījumus. 1945.g. Padomju kara flotes hidrogrāfi, kuru pārziņā bija arī visas ostas uguns, uzbūvēja bākas koka pagaidu torni. 1956.g. rudenī jau stipri satrunējušo balķu konstrukciju noārdīja vētra — tornis atradās jūrai tuvāk nekā tagadējā bāka, kura iedegta 1957.g.

3. nodaļa

NEREALIZĒTIE PROJEKTI JEB EPILOGS

Mūsdienu Roterdamas ostas milzīgā kravu apgrozījuma galvenais priekšnosacījums nav jūra, bet gan Reina un kanālu tīkls, respektīvi, Eiropas iekšējie ūdensceļi. Roterdama ir osta, kas savieno Pasaules okeānu ar lielu daļu Eiropas kontinenta.

Ideja savienot Rīgas ostu ar Krievijas upju tīklu ir visai sena; sevišķi pievilcīga tā šķita pirms dzelzceļu ēras sākuma. Krievijas iekšējo ūdensceļu tīklu plānojis jau Pēteris I, [207] taču pirmie kanālu projekti tagadējās Latvijas teritorijā tapuši vēl pirms cara Pētera dzimšanas. Tā, piemēram, ideja būvēt kanālu radās poļiem pēc zviedru 1629.g. ieviestā licentes nodokļa: pievest preces Rīgai vairs nebija izdevīgi, tādēļ 1631.—36.g. tika projektēts kanāls, kas savienotu Daugavas pieteku Ullu ar Berezīnu un tālāk ar Nemunas pieteku Viliju (Neri). Poļu seima apstiprināto projektu tomēr nerealizēja. [121]

Vairāku kanālu projektu ierosinātājs bija Kurzemes un Zemgales hercogs Jēkabs Ketlers. Uz upju tīkla pārveidošanu viņu mudināja apstākļi, ka zviedri pārvaldīja Daugavas lejteci un grīvu, kontrolējot un apgrūtinot preču pievedumus pa Daugavu, kā arī traucējot hercogistes buriniekiem iziet jūrā. 1667.g. hercoga pavalstnieki uzsāka Eglaines—Vilkupes kanāla rakšanu. Tam vajadzēja savienot Daugavas pieteku Eglaini ar Lielupē ietekošo Vilkupi un nodrošināt preču plūsmu pa Daugavu, apejot Rīgu. Darbus pārtrauca pēc Zviedrijas valdības protesta; arī tālaika tehniskās iespējas diez vai atļautu būvi novest līdz galam.

Lai izvairītos no Bolderājas muitas, ap 1668.g. hercogs nolēma savienot Lielupi ar jūru caur Sločenes upi, Slokas un Kaņiera ezeru. Arī šī projekta realizācija netika pabeigta.

Savukārt zviedri ap 1664.g. projektēja Daugavas un Gaujas savienošānu ar kanālu. Viens no šī ūdensceļa variantiem tika īstenots 20.gs. sākumā. Kanāls, gan avārijas stāvoklī, pastāv vēl šodien. [121]

Pēteris I Lielais vispirms kādam Broueram, vēlāk ģenerālim De Libram uzdeva realizēt Daugavas savienošānu ar Dņepru. Te pirmoreiz parādījās vēlāk realizētā 170 km garā Ullas—Berezīnas kanāla ideja. [207] Kanālu būvēja no 1797.g. līdz 1812.g. Diemžēl koka būve ar daudzajām slūžām bija bieži jāremontē. Arī tās saimnieciskā nozīme nebija liela, jo pa to varēja pārvietoties — pie tam tikai virzienā uz Daugavu — vienīgi plosti un nelielas laivas. [83]

Bez daļēji realizētās Daugavas savienošānas ar Dņepru bijuši vēl citi plāni,

piemēram, Daugavas—Nemunas kanāla un kanāla no Daugavas uz Ilmeņa ezeru projekti. [207]

Doma par iekšējo ūdensceļu tīkla izbūvi nezaudēja savu aktualitāti arī pēc dzelzceļu ēras sākšanās. 1891.g. Briselē franču valodā iznāca beļģu inženiera Gustava de Fosa grāmata par Rīgas—Hersonas kuģojamā kanāla projektu. 1909.g. darbu par šo pašu tēmu publicēja rīdzinieks Arnolds Pabsts. [114] Tās nebija tikai atsevišķu inženieru fantāzijas, jautājums tika risināts valsts līmenī.

Jau 1913.gadā Satiksmes ceļu ministrijas Sevišķās nodaļas uzsāktā Melnās jūras—Baltijas jūras ūdensceļa izpēte beigusies ar projekta izstrādāšanu atskaites gada [1914] vasarā, pie kam izrādījies, ka ceļa būve no Hersonas uz Rīgu daudzkārt izdevīgāka nekā no Hersonas uz Petrogradu, jo pirmais ceļš ir ne tikai par 300 verstīm īsāks, bet šī projekta realizācijā nāktos pārvarēt arī daudz mazāk tehnisku un citu grūtību; tā, starp citu, būvējot Hersonas—Petrogradas variantu, vajadzētu šķērsot divas ūdensšķirtnes, kas maksātu 30—40 milj. rubļu. (Tulk. A.P.) [206]

Sākoties karam, šīs ieceres īstenošanu vajadzēja atlikt, bet nereālu to padarīja Hersonas un Rīgas iekļaušana divās dažādās valstīs. Ievērojami vēlāk, valstij nostiprinoties un parādoties lētam darbaspēkam GULAG nometnēs, Krievijas iekšējo ūdensceļu izbūvi atsāka Josifs Staļins. Šodien atliek vienīgi minēt, vai gadījumā, ja nebūtu sācies 2.pasaules karš, bet pats Staļins drīz pēc tā beigām nomiris, ieslodzītie būtu sūtīti rakt arī kanālu uz Daugavu. Tālākie lielle upju pārveidošanas darbi Padomju Savienībā Daugavu skāra tik daudz, ka HES kaskādes celtniecības gaitā tika likvidēts 1939.g. izveidotais plostu un laivu (arī zivju) ceļš Ķeguma spēkstacijas aizspostā.

Tā Daugava tika savienota tikai ar Dņepru pa Ullas—Berezinas kanālu un ar Gauju pa Baltezera kanālu 1903.g. Neviens no šiem kanāliem būtiskas izmaiņas saimnieciskajā dzīvē neradīja.

Rīga nekļuva par vairāku jūru ostu. Toties Latvija ieguva neatkarību...

Nerealizēti palikuši vairāki projekti arī pašā Rīgas ostā. Ap 1780.g. Rīgā ieradās Krievijas armijas inženierpulkvedis Jakobs Eduards de Vite¹⁵⁰. Viņš bija senas holandiešu ūdensbūvju speciālistu ģimenes pārstāvis, kurš atbraucis palīdzēt ūdens trūkuma apdraudētajai Rīgas ostai. (Vite projektēja un vadīja ziemas ostu ierīkošanu Vecdaugavā un Kārļa baseinā, kā arī veica citus darbus.) Viņš izstrādāja projekta uzmetumu jaunas ostas (*Nouveau Port*) ierīkošanai atklātā jūrā aiz Kometforta dambja. [2909—1—4a] (15.att.) Projektā bija paredzēti baseini ar piestātnēm eksporta un importa kravu apstrādāšanai, strūgu novietošanai un pat kara ostai. Priekšlikums bija neparasts un gandrīz vai revolucionārs. Ļoti iespējams, ka ideja par ostu jūrā radās tādēļ, ka ietekas posmā daudzu gadu laikā ne ar kādiem pūliņiem neizdevās sasniegt pat minimāli nepieciešamo dziļumu un sāka veidoties uzskats, ka Daugava kā osta vairs nav perspektīva. Starp citu, de Vite pārstāvēja *holandiešu skolu*; ja viņa projekts tiktu īstenots, bet vēlāk papildināts un

¹⁵⁰ Šķiet, ka Vite kādu laiku vadījis arī Ullas—Berezinas kanāla būvi.

attīstīts, tad tagad Rīgas līča dienvidu daļa varbūt sastāvētu no ostas baseiniem un polderiem — kā Zeiderzē līcis Nīderlandes piekrastē. Johans Broce savā krājumā ievietojis Vites projekta varianta zīmējumu; no Broces teksta redzam, ka projektu sākuši realizēt. *Daugavas grīvā projektētā osta, ko iesāka celt 1782.g. (..) ostu cēla līdz 1788.g., un pilsētai ik gadus šim nolūkam bija jādod 50 000 rubļu. Bet, tā kā visu aizbēra no Kurzemes puses atdzītās smiltis, šo projektu atmata.* [24]

1895.g. Rīgas ostas izbūves darbu vadītājs Aleksandrs Nagels nāca klajā ar vērienīgu jūras gatves aizsardzības projektu. Lai novērstu kanāla aizsērēšanu un izveidotu drošu ieeju Daugavā, viņš ierosināja papildu molu būvi, kuriem (ar nelielām atstarpēm) būtu jāturpina jau esošie. Katrs mols būtu 710 asis jeb aptuveni 1,5 km garš.¹⁵¹ [199]

1909.g. reālu un aktuālu Eksportostas pārbūves un paplašināšanas projektu sastādīja RBK inženieris Oskars Fleišers. [49] Pasaules karam sākoties, darbi bija tikai iesākti, projektu daļēji izmantoja Eksportostas izbūvē 1.republikas gados.

1929.g., raksturojot Rīgas ostas stāvokli un tās attīstības iespējas, kuģniecības darbinieks Viktors Kalniņš par Daugavas kreiso krastu rakstīja: *Izvagojot plašo Spilves līdzenumu ar kanāliem, uzberot zemās applūstošās vietas un izbūvējot krastmalu, te būtu vietas diezgan simtām fabriku, simtiem kuģu un tūkstošiem liellaivām. Bet maz ticams, ka mēs piedzīvosim tos laikus, kad mūsu rūpniecība un kuģniecība tā uzplauks, ka atmaksātos šī rajona izbūve.* [66] V.Kalniņa rakstam acīmredzot ir sakars ar 1933.g. jūnijā Jūrniecības departamentā apspriesto *Rīgas ostas izbūves šematisku metu Daugavas kreisā krastā.* [2909—1—1102] (27.att.) lecere interesanta galvenokārt ar savu pārdrošo fantāzijas lidojumu. Bet varbūt kādreiz tomēr...

Rīgas atšķirība no Roterdamas slēpjas ne tikai iekšējos ūdensceļos vai to trūkumā. Holandiešu lielās ostas kravu pārvadātājus vada vienīgi ekonomiski aprēķini, un to pasūtījumi tiek plānoti daudzus gadus uz priekšu. Rīgas ostas saimniecisko aizmuguri veido lielvalsts, kuras rīcību nosaka grūti prognozējami politiski apsvērumi. Bet bez Krievijas tranzīta Rīgas (tāpat kā Ventspils) osta Latvijai ir nevajadzīga, to varētu pārveidot par pasažieru prāmju un jahtu piestātņi. Ja Rīga nekļuva līdzīga Roterdamai, varbūt tai izdosies līdzināties mūsdienu Londonai, kur bijušie ostas rajoni apbūvēti dārgām biroju ēkām un vēl dārgākām dzīvojamām mājām...

¹⁵¹ Diemžēl projekta rasējumus neizdevās atrast un informācija ņemta no paskaidrojuma raksta. [199] 7,8 milj. rubļu dārgā būve netika pat uzsākta, lai gan daži autori to maldīgi uzskata par realizētu. [98]

1. pielikums

Mērvienību pārejas tabula

| | |
|------------------------|---------------------|
| 1 pēda (angļu, krievu) | = 0,305 m |
| 1 ass | 2,134 m |
| 1 versts | 1 066,7 m |
| 1 aršina (16 veršoki) | 0,711 m |
| 1 Reinzemes pēda | ap 0,314 m |
| 1 Rīgas pēda | 0,269 m |
| 1 holandiešu pēda | 0,283 m |
| 1 jūras jūdze | 1 852 m |
| 1 puds | 16,38 kg |
| 1 kubikass | 9,66 m ³ |
| 1 lasts | ap 2 t |

2. pielikums

Ar Rīgas ostu saistīto notikumu hronoloģiskā tabula

| | |
|---------|--|
| 1158 | Brēmenes kuģis Daugavas grīvā. |
| 1208 | Pabeigta Daugavgrīvas klostera būve. |
| 1228 | Zemgaļi un kurši nodedzina Daugavgrīvu; Līgums ar Smoļensku un Visbiju, Rīga kļūst par tranzīta ostu. |
| 1232 | Pirmoreiz minēts Rīgas karogs. |
| 1282 | Rīga stājas savienībā ar Libeku un Visbiju — iestājas Hanzā. |
| 1305 | Ordenis nopērk Daugavgrīvu. |
| 1348 | Pirmoreiz minēta Lastādija. |
| 1353 | <i>Pecunia vini</i> — pirmais akcīzes nodoklis. |
| 1450 | Štaueru statūti. |
| 1483 | Rīdzinieki noposta Daugavgrīvas cietoksni. |
| 1484 | 22.III Kauja pie toreizējās Daugavgrīvas (arī <i>Sarkandaugavas kauja</i>). |
| 1536 | Izdota karte ar bākas ugunsgrīvu pie Daugavas grīvas. |
| 1537 | Sākta pilsētas aizsargvalņu būve. |
| 1556—57 | Karš starp ordeņa mestru un Rīgas arhibīskapu. |
| 1558 | Livonijas kara sākums. |

- 1559 Ivana IV Bargā karaspēks Daugavgrīvā; Rīgas 3 dienu aplenkums.
- 1560 Sākas Livonijas ordeņa sabrukums. Poļi ieņem pamesto veco Daugavgrīvu.
- 1561—81 Rīga — vācu brīvpilsēta. Izveidots ūdens kapteiņa amats.
- 1562 5.III Livonijas ordenis beidz pastāvēt.
- 1562 Kurzemes hercogistes faktiskā dibināšana.
- 1567 Poļi uzbūvē blokmāju tagadējā Daugavgrīvas cietokšņa vietā.
- 1571 Pirmoreiz minēts Daugavmalas tirgus.
- 1581 7.VI Rīga padodas Stefanam Batorijam.
- 1581 *Portorijs* — jauns nodoklis Rīgas tirdzniecībā.
- 1582 XII Stefana Batorija pavēle par bākas būvi Daugavas grīvā.
- 1596 Minēts Andreass Koje — Rīgas ostas pārzinis.
- 1603 Rāte ieved Bolderājas muitu Lielupes kontrolei.
- 1608 Zviedri ieņem veco Daugavgrīvas pili.
- 1617 2.VIII Zviedri ieņem Jaunās skanstes blokmāju.
14.IX Rīdzinieki blokmāju atgūst un noposta.
- 1621 16.IX Pilsētā iejāj Gustavs Ādolfs.
- 1629 Rīgā nosaka jaunu muitas nodevu — *licentu*.
- 1640 Būvēts Velnu (Mūku) salas dambis.
- 1642—82 Hercogs Jēkabs valda Kurzemē.
- 1650 Sākta Citadeles būve.
- 1656 Rīgu neveiksmīgi aplenc krievi. Ieviesta *Lietuvas muita*.
- 1670 Dītrihs Klīvers ierīko koku noliktavu vēlākajā Klīversalā.
- 1670—97 Citadeles pārbūve.
- 1675 VIII Dibināta Kases kolēģija.
- 1679 Līgums ar Šeltonu par Daugavas padziļināšanu.
- 1681 Līgums ar Pīlu un Vrangelu par Daugavas grīvas padziļināšanu.
- 1681—93 Ruperta Bindenšū *dūņu dzirnavas*.
- 1685 Izveidojusies Lielupes pirmā patstāvīgā grīva.
- 1700 VIII—1721 Ziemeļu karš.
- 1700 Poļu ķēniņš Augusts II ieņem Daugavgrīvu un nosauc to par August[us]burgu.
- 1701 9.VII (20.VII v.st.) Spilves kauja.
Pirmais Plosta tilts.
- 1704—07 Dannenšterna plāns Daugavas padziļināšanai.
- 1709 13.IV Neparasti lieli plūdi (atzīme Doma baznīcā). 14 kuģi sadragāti ledū.
- 1709 XI Pēteris I pie Rīgas.
- 1710 4.VII Kapitulē Rīga. 14.VII pilsētā iejāj ģenerālfeldmaršals Boriss Šeremetjevs.
- 1721 Nīstades miera līgums.
- 1757 Lielupes pirmais pārrāvums tagadējās grīvas vietā.
- 1759 Lilientāla plāns Daugavas padziļināšanai.

- 1762 Kronēta Katrīna II.
- 1763 Rātes līgums ar Veismanu.
- 1764 Uzsākta Katrīndambja sistēmas būve.
- 1775 Galveno noliktavu rajonu no Lastādijas pārvieto uz Burkānu salu.
- 1781 Veismanu atceļ no amata. Pirmais zirgu darbinātais bagars.
- 1782 VII Sākta Kometforta dambja būve.
- 1784 Latviešu mastu šķīrotāji ieskaitīti pilntiesīgos pilsoņos.
Dibināta Rāves cukura manufaktūra niedru jēlcukura pārstrādāšanai.
- 1786 Daļu Pārdaugavas pievieno Rīgai.
- 1787 Atlaista Rāte, ievēlēts maģistrāts.
- 1788 Pirmā bāka tagadējās vietā — ugunskurs balķu tornī.
Iesvētīta Baltā baznīca Vecmīlgrāvī.
- 1789 Dibināta pirmā navigācijas skola.
- 1792—93 Izbūvēts Kārļa baseins un slūžas pēc Vites projekta.
- 1795 27.V Kurzemes hercogiste pievienota Krievijai.
Nodibināta pirmā meteoroloģiskā stacija Rīgā.
- 1796 16. XI Mirusi Katrīna II, tronī nāk Pāvils I.
- 1797 Klīversalā dibināta kokzāģētava eksportam.
Likvidēts maģistrāts, atjaunota Rāte.
- 1801 Kronēts Aleksandrs I.
- 1809 Krievijā dibināta Ūdens un zemesceļu satiksmes galvenā pārvalde.
- 1812 Napoleons okupē Kurzemi; 7.—12.VII nodedzina priekšpilsētas.
- 1816 Dibināta Rīgas Biržas un Rīgas Biržas komiteja.
Izveidots Rīgas ostas vateršauta amats.
- 1819 Vidzemes zemnieku brīvīšana. Daugavas grīvā jauna koka bāka —
pirmā ar eļļas spuldzēm.
- 1825 Nodibināts loču komandiera postenis.
No jauna izbūvēta pilsētas krastmala.
Kronēts Nikolajs I.
- 1830 Pirmais tvaikonis — *Oscar* — Rīgā.
- 1832 Dibināta Vērmaņa mašīnu fabrika Sarkandaugavā.
- 1843 Atklāta tvaikoņu satiksmes līnija Rīga—Rēvele—Pēterburga.
- 1844 Uzsākta tvaikoņu vasaras satiksme uz Jūrmalu.
- 1846 Rīgā darbu sāk pirmā tvaika bagarmašīna.
- 1850 Dibināta Rīgas Ostas izbūves komiteja. Uzsākta Austrumu mola būve.
- 1852 1.XI Atklāta telegrāfa līnija Rīga—Bolderāja.
- 1853 2.IV Daugavgrīvas Ziemas ostā iebrauc pirmie divi kuģi.
- 1853—56 Krimas jeb Austrumu karš.
- 1854 Ostas blokāde.
- 1855 Miris Nikolajs I, kronēts Aleksandrs II.
X Atklāta Biržas ēka.
- 1856 11.V Aleksandrs II apskata nepabeigto Mangaļsalas dambi.

- 1857 Vecrīgai anulē cietokšņa statusu un sāk norakt vaļņus.
- 1858 Otrais tilts pār Bullupi.
Dibināta *Ledus komisija*.
- 1861 Atklāts Rīgas—Daugavpils dzelzceļš un pirmā dzelzceļa stacija.
- 1863 Uzbūvēta čuguna bāka līdzšinējās koka bākas vietā.
- 1864 II Likvidēta Rīgas ostas izbūves komiteja.
Uzsākta Sarkanu spīķeru būve.
- 1865 Krievijā izveidota Satiksmes ministrija.
- 1866 Dibinātas Rīgas Biržas komitejas kuģu remonta darbnīcas Daugavgrīvā.
- 1867 Apstiprināts Napjerska ģenerālpilns.
- 1868 Atklāts Rīgas—Jelgavas dzelzceļš un stacija Klīversalā.
- 1869 Dibināta Langes rūpnīca Klīversalā.
- 1871 Atklāts Rīgas—Caricinas dzelzceļš un dzelzceļa tilts pār Daugavu.
2. VII Ostā sadeg 2 kuģi un 39 strūgas.
- 1872 Izbūvēta Jaunmīlgrāvja krastmala un atklāts dzelzceļš Rīga—Jaunmīlgrāvis.
- 1873 1.I Atklāts dzelzceļš līdz Bolderājai.
Pabeigts izgriežamais dzelzs tilts pār Bullupi.
11.XII Atklāts dzelzceļš līdz Ostasdambim Daugavgrīvā.
Uzsākti regulāri ūdenslīmeņa novērojumi Rīgā un Daugavgrīvā.
- 1874 VII Atklāts izgriežams dzelzceļa tilts pār iebrauktuvi Ziemas ostā.
- 1875 Uzsākta Muitas krastmalas izbūve.
XI Daugavā iesalst 73 kuģi.
- 1876 Atklāta Mangaļu jūrskola.
- 1877 Pabeigta pašreizējā Muitas ēka.
Iekārtota ziemas osta Andreja baseinā.
Iegādāts pirmais ostas ledlauzis.
Rāte zaudē pašpārvaldes tiesības.
- 1878 Rīgas domes un pilsētas valdes vēlēšanas.
- 1881 Nogalināts Aleksandrs II. Tronī nāk Aleksandrs III.
- 1884 Atklāts Pētera Lielā jūrnieku nams.
- 1887 Uzsākta pilsētas granīta krastmalas būve.
16.II — Izveidota Rīgas Ostas izbūves darbu pārvalde.
- 1892 Atklāts dzelzceļa atzars no Jaunmīlgrāvja līnijas uz Andrejostu.
Pabeigts elevators Andrejostā.
- 1893 *Dinamīde* (Daugavgrīva) pārdēvēta par *Ustj-Dvinsk'ū*.
Krievu—vācu *muitas karš*.
Sijķu brāķi no Klīversalas pārceļ uz Andrejostu.
8. VI Apstiprināts Rīgas ostas pārvaldes nolikums.
- 1894 XI Atklāts elevators Andrejostā un dzelzceļš uz to.
Miris Aleksandrs III, kronēts Nikolajs II.
- 1895 Sākta naudas reforma — pāreja uz zelta rubli.

- 1896 Pabeigts Pontonu tilts.
Dibināta E.Cepa kuģu mašīnbūves rūpnīca.
- 1898 31.V Apstiprinātas paplašinātās ostas robežas.
Divdaļīgais peldošais doks atbuksēts no Ņīles.
- 1900—03 Pasaules rūpnieciskā krīze.
- 1901 Rīgas 700 gadu jubilejas izstāde.
Sāk būvēt Dzelzceļa ostu — vēlāko Eksportostu.
Dibināta Augsburga upju kuģu remonta rūpnīca M.Klīversalā.
- 1902 Atklāta saldētava Andrejostā.
- 1903 Darbu uzsāk Rīgas Preču stacija.
Atklāts Gaujas—Daugavas kanāls.
- 1904 Paplašināts un izbūvēts Āgenskalna līcis.
Krievijā tiek atcelti miesassodi.
- 1905 13.I Demonstrantu apšaušana ostas teritorijā.
Atklāta elektrostacija Andrejostā.
- 1906 Pilsētas krastmalu apgaismo ar 17 elektriskā loka lampām.
- 1912 Atklātas pirmās radiotelegrāfa stacijas Latvijas teritorijā: Kundziņsalā Rīgā
un Tosmārē Liepājā.
- 1914 8.IV Atklāts otrais dzelzceļa tilts pār Daugavu.
19.VII (v.st.) Sākas karš ar Vāciju.
- 1915 VI—VIII Kuģus un ostas iekārtas izved uz Krieviju.
- 1917 21.VIII 3.IX Vācu karaspēks ieņem Rīgu.
- 1919 8.VII Kārļa Ulmaņa Pagaidu valdība atgriežas Rīgā.
- 1919 X—XI Bermontiāde. Galvenā aizsardzības līnija ostas teritorijā.
- 1920 11.VIII Latvijas—Krievijas miera līgums.
- 1921 Iedegta jaunā Daugavgrīvas bāka.
10.XI Daugavgrīvā ūdenī nolaists karakuģis *Virsaitis*.
- 1922 Bolderāja iekļauta Rīgas sastāvā.
- 1924 Ledus sagrauj Lībekas (7.IV) un veco dzelzs (9.IV) tiltu.
Daugavgrīva un Vecmīlgrāvis iekļauti Rīgas sastāvā.
- 1925 1.XI Atklāts Latvijas radio.
- 1926 13.I Darbu sāk ledlauzis *Krišjānis Valdemārs*.
- 1927 2.VI Noslēgts PSRS—Latvijas tirdzniecības līgums.
- 1930 Uzsākta Eksportostas izbūve.
XI Atklāts Centrāltirgus.
- 1930—35 Pasaules saimnieciskā krīze.
- 1933 17.VI Atklāts Mīlgrāvja tilts.
- 1934 Izveidots Rīgas ostas administratīvais rajons.
- 1939 VII Daugavgrīvā sāk darboties radiobāka.
- 1939 Vāciešu *repatriācija*.
- 1940 Sarkanā armija okupē Latviju.

3. pielikums

Regulējošās būves Rīgas ostā 1913. gadā

| Nr. pēc 1913.g. plāna | garums, m | būves gadi |
|--|-----------|------------------------|
| Labais krasts | | |
| 1. Garendambis NOP | 3078 | 1882, 1904 |
| 2. Zvirgzdu salas krasta nostiprinājums | 260 | 1910 |
| 3. Traverss no dambja NOP līdz Putnu salai ¹ | 345 | 1881 |
| 4. Aizdambējums starp Putnu un Vīberta salu | 117 | 1881 |
| 5. Lībiešu salas būna | 324 | 1876—78 |
| 6. Maskavas priekšpilsētas krasta nostiprinājums iepretim Zvirgzdu salai | 1704 | 1876—77 |
| 7. Tas pats no Turgeņeva ielas līdz dzelzceļa tiltam | 586 | 1875—77 un 1887—91 |
| 8. Andreja dambis | 503 | 1869—70 |
| 9. Andrejostas krasta nostiprinājums | 733 | 1880—81 |
| 10. Andreja krasta nostiprinājums | 980 | 1881—82 |
| 11. Jaunais Andreja <i>bolverks</i> | 77 | 1881, pārbūv. 1901 |
| 12. Andreja pāju dambis | 290 | 1901—02 |
| 13. Krasta nostiprinājums Eksportostas krastmalas galā | 113 | 1905 |
| 14. Krasta nostiprinājums Eksportostas iekšpusē | 377 | 1901—02 |
| 15. Mellermuižas krasta nostiprinājums | 637 | 1901—02 |
| 16. Jaunais Andreja bolverks | 138 | 1888 |
| 17. Fašīnu dambis pie Andreja bolverka | 426 | 1888 |
| 18. Garendambis STU | 1906 | 1877—78 |
| 19. 6 būnas pie STU dambja | 1025 | 1878 un '85 |
| 20. Garendambis Putnu salas augšgalā | 473 | 1891 |
| 21. Garendambis Putnu salas lejasgalā | 756 | 1891 |
| 22. 13 būnas pie Zirgu salas | 912 | 1878 un 1893—94 |
| 23. Garendambis VW | 825 | 1877 |
| 24. Kurpnieku salas garendambis | 1278 | 1880—82 |
| 25. Būna pie Kurpnieku salas | 117 | 1878—80 |
| 26. Garendambis pie Lielās Ilķeniešu salas | 1225 | 1881—83 |
| 27. Sarkandaugavas krasta nostiprinājums pie Aleksandra augstumiem | 400 | 1899 |
| 28. Aizdambējums pie Daudera salas | 183 | 1877 |
| 29. Mīlgrāvja straumes sadalitāja būve (daļa) | 456 | 1878,'90—'91 un '94 |

¹ Putnu salas ostas akvatorijā bijušas vairākas. Šeit runa ir par salu iepretim Rīgas porcelāna rūpniecībai zem tagadējās Krasta ielas.

| | | |
|--|------|--|
| 30. Vecmīlgrāvja krasta nostiprinājums | 475 | 1872—73 |
| 31. Jaunmīlgrāvja krastmala | 1546 | 1872 |
| 32. Nagela dambis ar kontrforsu | 1350 | 1885—86 un '93 |
| 33. 12 būnas pie Rīnužu ciema | 452 | 1872—73 un '79 |
| 34. Rīnužu krasta nostiprinājums | 990 | 1872—73 |
| 35. Mangaļsalas iztaisnojošā būve | 2569 | 1887—88 |
| 36. Aizdambējums Daugavas vecajā grīvā | 266 | 1850 |
| Kreisais krasts | | |
| 37. 3 Bukaišu būnas | 458 | 1882 un '88—'89 |
| 38. Bišumuižas būve | 1001 | 1881 un 1912 |
| 39. Lucavsalas krasta nostiprinājums | 1082 | 1901—12 |
| 40. Bieķēnsalas aizdambējums ar krasta nostiprinājumu | 296 | 1876—81 |
| 41. Mūksalas krasta nostiprinājums | 507 | — |
| 42. Kīleveina grāvja krasta nostiprinājums | 202 | 1907 |
| 43. Zaļā sēkļa pamatdambis ar 2 galvenajiem garendambjiem | 507 | 1888—89 |
| 44. 4 būnas pie Zaļā sēkļa | 377 | 1880, '82 un '84 |
| 45. 2 būnas Zaļā sēkļa salas galā | 128 | 1882 |
| 46. Frīdriha salas pamatdambis | 426 | 1880—83 |
| 47. 2 būnas pie Frīdriha salas dambja | 260 | 1880 |
| 48. 4 būnas Frīdriha salā | 211 | 1880 |
| 49. Krasta nostiprinājums pie Zaķusalas | 347 | 1909—11 |
| 50. Garendambis AB līdz dzelzceļa tiltam | 1752 | 1886—87 un '91—95 |
| 51. Klīversalas krasta nostiprinājums | 505 | pārbūvēts 1907 |
| 52. Krasta nostiprinājums gar Raņķa dambi | 309 | — |
| 53. Peldu salas krasta nostiprinājums | 390 | 1905 |
| 54. Zunda kreisā krasta nostiprinājums | 324 | 1908—09 |
| 55. Zunda labā krasta nostiprinājums | 309 | 1907—08 |
| 56. Garendambis CDE | 1129 | 1885—86 |
| 57. Garendambis FG | 1512 | 1889—91 |
| 58. Ķīpsalas krasta nostiprinājums | 3035 | 1869—70 |
| 59. Podraga līča krasta nostiprinājums | 682 | pārbūvēts 1909 |
| 60. Krasta nostiprinājums pie Augšpodraga | 543 | 1890—1901 |
| 61. 10 Volermuižas būnas | 929 | 1879 |
| 62. Volermuižas krasta nostiprinājums | 1502 | 1872—74 |
| 63. Krasta nostiprinājums pie Lejaspodraga | 1289 | 1875—76, '92, '93, pārbūvēts 1905—07 |

| | | |
|--|------|-----------------------|
| 64. 4 būnas pie Lejaspodraga un Bezvārda salas | 805 | 1882,'90 un '92 |
| 65. Aizdambējums starp Lejaspodragu un Bezvārda salu | 149 | 1882 |
| 66. Hapaka grāvja straumes sadalitāja būve | 2151 | 1886—88 un '92—93 |
| 67. Bolderājas straumes sadalitāja būve | 3847 | 1888 un '90—93 |
| 68. Daugavgrīvas fašīnu dambis | 633 | 1891—92 un '94 |
| 69. Daugavgrīvas pāju dambis | 848 | 1892,'94 un '97—98 |
| 70. Fortkometas dambis | 1651 | 1782—89 |
| 71. Dzelzceļa dambis Ostasdambja baseinā | 1489 | — |
| 72. Krasta nostiprinājums Ostasdambja baseinā | 162 | 1899—1904 |

Kopā 59 644 metri

4. pielikums

1913.g. Rīgas ostā strādājošie bagari un zemessūcēji

| | Jauda IZS | Būves gads | Izstrādes maks. dzijums | Maks.ražīgums pēdās kub.asis/stundā |
|----------------------------------|-----------|------------|----------------------------|--|
| Ostas izbūves darbu | | | | |
| pārvaldes bagari | | | | |
| <i>Aleksander von Boetticher</i> | 540 | 1898 | 32 | 40 |
| <i>Pernov</i> | 100 | 1863 | 12,5 | 8 |
| <i>Bolderaa</i> | 120 | 1871 | 16 | ? |
| Rīgas Biržas komitejas | | | | |
| bagari | | | | |
| <i>Bolderaa</i> | 170 | 1889 | 28 | 33 |
| <i>Ciklop</i> | 170 | 1884 | 29 | 28 |
| <i>Mühlgraben</i> | 170 | 1898 | 27 | 28 |
| <i>Gustav</i> | 65 | 1862 | 29 | 10 |
| <i>Düna</i> | 355 | 1880 | 29 | 25 |
| <i>Rīga</i> | 850 | 1901 | 32 | 36 |
| <i>Refuler I</i> | 330 | 1900 | 35 | 22 |
| <i>Refuler II</i> | 330 | 1901 | 35 | 22 |

[195]

5. pielikums

Kokmateriālu eksports no Rīgas ostas

| Gadi | Baļķi un brusas tūkst. gabalu | Dēji un plankas | Sliperi | Raktuvju balsti | Ozola kluči | Pavisam tūkst.kub. pēdu | Par summu milj.sudr. rubļu |
|--------------|--|--------------------|---------|--------------------|----------------|-------------------------------|----------------------------------|
| 1861—65 vid. | 148,5 | 1,112 | 526,8 | 10,1 | 322,6 | nav ziņu | nav ziņu |
| 1866—70 | 139,6 | 2,168 | 862,0 | 15,3 | 339,0 | 14 345 | 3,594 |
| 1871—75 | 211,5 | 3,354 | 2375,8 | 13,0 | 391,5 | 25 630 | 7,866 |
| 1876—80 | 303,6 | 4,408 | 2827,7 | 7,9 | 280,6 | 32 502 | 11,591 |
| 1881—85 | 259,7 | 6,557 | 2416,2 | 2,8 | 267,7 | 32 211 | 10 588 |
| 1886—90 | 354,0 | 11,256 | 2095,8 | 0,3 | 204,4 | 36 590 | 10 826 |
| 1891 | 402,8 | 14,146 | 1958,3 | 0,7 | 116,0 | 40 608 | 12 220 |
| 1892 | 477,6 | 11,331 | 2000,6 | — | 172,7 | 38 200 | — |

[220]

6. pielikums

Izvilums no normatīvā akta *Saistošie noteikumi Rīgas ostā* (apstiprināti 1932.g. 11.aprīlī)

Rīgas ostas robežās ietilpst

- 1) Daugava no Glumās krāces līdz viņas ietekai jūrā, ar visiem viņas līčiem, pietekām, attekām, līdztekām un atzarojumiem (ieskaitot arī *Sauso Daugavu*), tāpat arī salas, kas atrodas starp norādītiem ūdeņiem;
- 2) baseini pilsētas kanāla galos: vienā galā no Marijas tilta līdz Daugavai, otrā — no Jēkaba tilta līdz Daugavai;
- 3) Daugavas atzarojums, kuru sauc par *Sarkano Daugavu*, un *Vecdaugavas* attekas;
- 4) Mīlgrāvja caurteka no Daugavas līdz Ķīšezeram;
- 5) Ķīsezers līdz ieejai Juglas kanālī;
- 6) Buļļu caurteka un Buļļupe (Lielupes atteka) no Lielupes līdz viņas ietekai Daugavā;
- 7) Bolderājas kanālis un Hapaka grāvis no Daugavas līdz Bolderājas dzelzceļa tiltam;
- 8) reida laukums, kuru noteic no Daugavgrīvas cietokšņa baznīcas augstākā torniša vilkts 7,5 km radijs;
- 9) visas makslīgās ostas un ostas aiz dambjiem;
- 10) visas salas, kuras izveido caurtekas un upītes, kas ietek Daugavā;
- 11) Daugavas abos krastos, no ietekas jūrā līdz Glumai krācei, tāpat gar visām Daugavas pietekām, attekām un līdztekām, Ķīsezeru, Hapaka grāvi, Buļļupi un jūras krastmalu — tauvas josla.

7. pielikums

VALDĪBAS RĪKOJUMI UN PAVĒLES.

Likums par ostām.

„(V. V.“ 63 num. 1938. g.)

1. Osta ir kuģniecības, tirdzniecības vai zvejniecības darbībai noteiktās robežās ietilpstoši ūdens un zemes rajoni līdz ar piederīgām būvēm un ierīcēm.

2. Ostu robežas nosaka finanču ministrs uz Jūrniecības departamenta direktora priekšlikumu.

3. Finanču ministrs apstiprina saistošos noteikumus ostās: 1) par kuģu kustību un stāvēšanu, 2) par kuģu pieteikšanu, 3) par loču darbību, 4) par kuģu piekraušanu un izkraušanu, 5) par preču uzglabāšanu un pārvietošanu, 6) par ostas piestātņu, celtnu un citu ierīču, kravlaukumu un noliktavu lietošanu, 7) par kuģu sadursmju un citu nelaimes gadījumu novēršanu, 8) par apiešanos ar sprāgstošām un viegli uzliesmojošām vielām, 9) par uguns lietošanu, 10) par tīrības uzturēšanu, 11) par nodarbošanos ar zvejniecību, ūdenslīdzēju arodu un štauveņu, kuģu piesiešanas, enkurnieku u. c. darbiem, 12) velkoņu un citu peldošu līdzekļu nodarbināšanu, 13) par kuģu laipu ierīkošanu, 14) par koku dārzu ierīkošanu, 15) par kokmateriālu pludināšanu un 16) par pārējo šajā pantā neminētu kustību, darbību un kārtību ostā.

4. Ostas darbību uz vietas vada un kārtō ostas kapteinis ar viņam pakļautiem darbiniekiem. Ostas būvdarbus un tehnisko uzraudzību pārzina Jūrniecības departamentam tieši pakļauts rajona inženieris.

Mazākās ostās, kur finanču ministrs to nosaka, ostas kapteini atvieto ostas pārzinis.

5. Ostas kapteiņa amatā var iecelt personas, kas pabeigušas jūrskolas kuģu vadītāju nodaļas kursu un ieguvušas pienācīgu jūrniecības praksi.

6. Ostas kapteinis 1) raugās, lai tiktu izpildīti ostas saistošie noteikumi; 2) pārzina viņam nodotu kustamu mantu un nekustamu īpašumu ekspluatāciju; 3) pārzina vietējos ločus un 4) izpilda citus ar attiecīgiem likumiem, noteikumiem un rīkojumiem uzliktos pienākumus.

7. Ostas kapteinim ir tiesība, nenēsot

atbildību par varbūtējiem zaudējumiem, līdz uzrādīto trūkumu novēršanai, vai zaudējumu atlīdzības samaksai, vai pienācīgā nodrošinājuma iesniegšanai aizturēt ostā tādus kuģus vai citus peldošus līdzekļus:

1) kas sabojājuši piestātnes, molus, krastmalas, viļņlaužus, kuģojamās zīmes vai citas ostas ierīces;

2) kas nav komplektēti ar personālu saskaņā ar likuma noteikumiem, un

3) kas aizturami citos gadījumos, kad to paredz speciālie likumi.

8. Par ostas saistošo noteikumu vai ostas kapteiņa likumīgo rīkojumu neizpildīšanu ostas kapteinim ir tiesība vainīgo sodīt administratīvā kārtā ar naudas sodu līdz Ls 500,—, ja par izdarīto pārkāpumu citā likumā nav paredzēts augstāks sods.

9. Sūdzības par ostas kapteiņa rīkojumiem un lēmumiem iesniedzamas Jūrniecības departamenta direktoram viena mēneša laikā no pārsūdzamā rīkojuma vai lēmuma saņemšanas dienas.

10. Ostas pārzinis darbojas šā likuma robežās pēc Jūrniecības departamenta direktora izdotām instrukcijām, pie kam viņa tiesības un pienākumi nevar būt plašāki kā ostas kapteinim.

11. Rajona inženiera pienākumi ostā ir: 1) pārzināt hidrotehniskās un citas būves, 2) izpildīt būvdarbus, 3) pārzināt un ekspluatēt viņa rīcībā nodoto kustamo un nekustamo mantu un 4) izpildīt citus ar attiecīgiem likumiem, noteikumiem un rīkojumiem uzliktos pienākumus.

12. Visos likumos un noteikumos, kur lietots apzīmējums „ostas priekšnieks“ vai „ostas valde“, to atvīdot ar apzīmējumu „ostas kapteinis“.

Ar šo atcelti Tirdzniecības nolikuma (Lik. kop. XI sēj. 2. d. 1903. g. izd. un pēc 1912. un 1914. g. turp.) 607.—653. pantu un bij. Krievijas likums par ieņemto ostas nodokļu izlietošanu (Lik. kr. 1912. g. 1156).

Likums stājas spēkā 1938. g. 1. aprīlī.

Rīgā, 1938. g. 17. martā.

K. U l m a n i s,
Valsts un Ministru Prezidents.

8. pielikums

Personu rādītājs

A

- Agte Ādolfs, 1850—1906, inženieris 97, 116, 164, 165
Albedinskis Pēteris, Baltijas ģenerālgubernators 88
Alberts Bukshevdens, ? —1229, Brēmenes domnieks 20, 22, 23, 25, 180
Aleksandrs I, 1777—1825, Krievijas imperators 84
Aleksandrs II, 1818—1881, Krievijas imperators 75, 88, 130, 176
Aleksandrs III, 1845—1894, Krievijas imperators 176
Andersons Alfrēds, 1879—1937, Rīgas pilsētas galva 208
Apinis (Apīnis) Kārlis, arheologs 179
Armitsteds Džeimss (*Armitstead James*), ?—1879, tirgotājs 73
Armitsteds Georgs (Džordžs), 1847—1912, Rīgas pilsētas galva 73, 131
Augsburgs Aleksandrs, Biržas savienības loceklis 196, 197
Augusts II Fridrihs, 1670—1735, Saksijas kūrfirsts, Polijas un Lietuvas valdnieks 108
Auziņš Jānis, ap 1850—?, kapteinis 214

B

- Balodis Andreass (Augusts?), koktirgotājs 106
Bandrevičs Ansis, 1850—1935, jūrniecības publicists 131
Barons Krišjānis, 1835—1923, folklorists 72
Barotājs Ernests, 1886—1948, virsnieks 203
Bauers, armijas inženieris ap 1781 67, 68
Bauers Pēteris, 1860—1931, kapteinis 207
Baumanis Jānis Fridrihs, 1834—1891, arhitekts 172
Belte Nikolajs, namnieks 102
Bermonts (Bermans?) Pāvels (grāfs Avalovs), 1884—1973, virsnieks 100, 203, 215
Bernhards Mārtiņš, 1879—1937, kapteinis 203
Bertolds, ?—1198, bīskaps 20
Betihers (*Boetticher*) Aleksandrs fon, 1812—1893, armijas inženieris 76, 89
Bindenšū (*Bindenschu*) Ruperts, 1645—1698, būvmeistars 44, 58, 144, 186
Bingners (*Büngner*) Roberts, 1815—1892, Rīgas pilsētas galva 130
Bite Mārtiņš, 1862—1948, loču komandieris 210
Bokslafs (*Bockslaff*) Heinrihs, mucu dēlišu brāķeris 84
Brauns Džordžs (*Brown Georg*), 1698—1792, ģenerālgubernators 61
Bredenšejs (*Bredenschey*) Eduards, telegrāfists 168, 169
Breikšs Jānis, 1850—1915, jūrskolotājs 194, 195
Broce (*Brotze*) Johans Kristofs, 1742—1823, novadpētnieks 42, 44, 61, 67, 68, 124, 184, 186, 223

Brouers (*Browr*), Daugavas—Dņepras savienošanas projekta (ap 1700) autors 221
Brūns (*Bruhns*) V. A., jūrskolotājs ap 1881—1898 194
Budbergs Oto fon, virsnieks 73
Bulderings Johans, ordeņa vasalis 15.—16.gs. 35
Bulmerinks, virsnieks ap 1844 71

C

Cepelīns Ferdinands, 1838—1918, vācu ģenerālis 202

Č

Čakste Jānis, 1859—1927, LR prezidents 214

D

Dālbergs Ērihs, 1625—1703, inženieris, ģenerālgubernators 41, 162
Dalēns Nilss Gustavs, 1869—1937, zviedru izgudrotājs 149, 212, 213
Dāls Kristians Johans, 1839—1904, jūrskolotājs, ekspedīciju vadītājs 208
Dambekalns Fricis, 1885—1965, kapteinis, ostas priekšnieks 207, 209, 210
Dannebergs Pauls, 1908—1942, rēderis 143
Dannebergs Pēteris, 1877—1925, rēderis 143, 206, 207
Dannenšterns Ernsts Metsi fon (*Dannenstern Ernst Metsue von*), ?—1721, rātskungs (seniors) 57, 59, 83, 189
Dannenšterns Ernsts (juniors) 59
Delagardī Jakobs (*Jacob de la Gardie*), 1583—1652, pirmais Vidzemes ģenerālgubernators 38
Delibrs (*De Lubras*), ģenerālis ap 1700 221
Destrēms, inženieris, ģenerālis ap 1845 71
Diašs Bartolomeo, ap 1450—1500, portugāļu jūrasbraucējs 101
Dombrovskis Augusts, 1845—1927, rūpnieks un filantrops 89, 106
Drēziņš Jānis, 1868—1949, bākas uzraugs 214
Dunsdorf Edgars, dz. 1904, vēsturnieks 36, 48, 101, 144

E

Esens Heinrihs Magnuss, 1796—1869, civilgubernators 73
Esens Magnuss Gustavs, 1758—1813, ģenerālgubernators 73
Etingers (*Oettinger*) Augusts Georgs fon, 1823—1908, Rīgas pilsētas galva 130

F

Fajens Antons, ?—1871, kuģīšu satiksmes organizētājs 196
Fārensbahs Volmārs, 1568—1633, virsnieks 38
Fegezaks (*Vege sack*) Heziods, rātskungs 113
Felsko Kārlis, 1844—1918, arhitekts 172
Ferle Augusts, 1837—1904, kuģu būvētājs 131, 189

Filipsens (*Philipsen*) N. H., tirgotājs ap 1850 73
Fleišers (*Fleischer*) Oskars, 1859—?, inženieris 207, 223
Foss (*Voß*) Dāvids H., ?—1843, jūrskolas dibinātājs 193
Foss Gustavs de, inženieris 222
Frenels (*Fresnel*) Leonards, franču fiziķis 147
Frenels Ogistēns, 1788—1827, franču fiziķis 147

G

Gailis Leonards, 1899—?, ierēdnis 206
Gama Vasko da, 1469—1524, portugāļu jūrasbraucējs 101
Garais Jānis, bākas sargs 214
Gerardi Matvejs, ostas kapteinis 132
Gerhards (*Gerhardt*) J. K. fon, armijas inženieris 67, 68
Gernets (*Gernet*) Bruno fon, RBK ierēdnis 177
Gliks (*Glück*) Ernsts, 1652—1705, mācītājs, Bībeles tulkotājs 108
Golubevs, žandarmu štabkapteinis 107
Goļicins Pēteris, 1660—1722, ģenerālgubernators 49
Gothards Ketlers, 1517—1587, ordeņa mestrs, Kurzemes hercogs 33
Gregors XIII, 1572—1585, pāvests, gregoriāniskā kalendāra ieviesējs 36
Grells Johanness, kuģīpašnieks un domnieks 131
Grindelis Dāvids Hieronims, 1776—1836, ķīmiķis 102
Grindelis (*Grundulis*) Miķelis, 1740—1814, mastu šķīrotājs 102
Gustavs II Ādolfs, 1594—1632, Zviedrijas karalis 37, 38, 52, 108
Gustavs V, 1858—1950, Zviedrijas karalis 141

H

Hāberlands Kristofs, 1750—1803, arhitekts 163
Hāgens (*Hagen*) G., inženieris 76, 89
Halls, ostas kapteinis ap 1825 130
Halske, atslēdznieks 168
Hants (*Hunt*) Rihards, ? —1833, tirgotājs un rūpnieks 77, 106, 189
Hedviga Eleonora, Zviedrijas reģente ap 1660 40
Heinrihs Jūrasbraucējs 1394—1460, portugāļu princis 192
Helmsings Džons, uzņēmējs 78
Hernmarks (*Hernmarck*) Gustavs Daniels, 1804—1899, tirgotājs un birģermeistars
71, 73
Hertvigs Alfrēds Ferdinands fon, 1851—1930, rūpnieks 109
Hertvigs F., ostas pārvaldnieks 109
Hese (*Hesse*) fon, muitas apriņķa priekšnieks 73
Hess Fridrihs Vilhelms, 1822—1877, arhitekts 70, 172, 193
Hilbigis (*Hielbig*) Johans Frīdrihs, RBK prezidents 69
Holanders Eduards Heinrihs fon, 1820—1897, birģermeistars 130

I

- Ikskils Gildenbants fon, ministra v.i. 1898 152
Isajevs Ilja, ?—1744, rātes prezidents 50
Isebrandsens (*IsebrandtBen*) Herke, būvmeistars 41
Ivans IV Bargais, 1530—1584, Krievijas cars 32, 33, 34, 51

J

- Jakobi (*Jacobi*) Boriss (Morics Hermanis), 1801—1874, izgudrotājs 168
Jakobijs (*Jakoby*) Edgars, 1881—1964, būvinženieris 212
Jēkabs (Ketlers), 1610—1682, Kurzemes un Zemgales hercogs 40, 221
Jirgensons (*Jürgenson*, arī: Girgensons) Johans Aleksandrs, 1849—1932, loču komandieris 140, 141, 142, 210
Juškevics Jānis, 1886—?, vēsturnieks 82

K

- Kalējs Juris, 1875—1935, inženieris 206
Kalniņš Andrejs, 1867—1931, kuģīpašnieks 207
Kalniņš Viktors, 1896—1941, kuģīpašnieks 223
Karcokovskis (*Karzokovsky*) Jans, akmeņu izcēlētājs 41
Kārlis IX, 1550—1611, Zviedrijas karalis 37
Kārlis XI, 1655—1697, Zviedrijas karalis 40
Kārlis XII, 1682—1718, Zviedrijas karalis 47, 48, 108, 124, 162
Katrīna II, 1729—1796, Krievijas ķeizariene 48, 49, 50, 52, 62, 130
Kaufmans Jakobs, kapteinis, jūrskolotājs ap 1843 193
Kaupo, ?—1217, lībiešu valdnieks 25
Keire Hermanis Pauls, 1882—1936, ostas priekšnieks 207, 208, 209
Keire Hermanis Johans, ap 1843—ap 1911, Ventspils loču komandieris 209
Kerkoviuss Ludvigs Vilhelms, 1831—1904, Rīgas pilsētas galva 131
Kerkoviuss Rūdolfs, 1827—1912, RBK priekšsēdētājs 131
Kībermans Jūlijs, būvuzņēmējs 212
Klarks Čārlzs, 1867—1942, inženieris 158, 214
Kleinmihels Pēteris, 1793—1869, valstsvīrs 71, 79
Kobrons (*Kobrun*s) Samuēls, zviedru pulkvedis 17.gs. 44
Kohs F., kapteinis 207
Kolumbs Kristofors, 1451—1506, Amerikas atklājējs 30, 101
Konstantinovs Aleksandrs, ostas izbūves darbu vadītājs 148
Krāmers (*Cramer*) Ernsts, armijas inženieris 73
Krumings M., rūpnīcas dibinātājs 190, 196, 197, 202

L

- Labutins Aleksandrs, 1880—1970, inženieris 204

Lange A., inženieris 120, 131, 189, 190
Lasi (*de Lacy*) Pēteris, 1678—1751, ģenerālgubernators 59
Lediņš Jānis, loču eltermanis ap 1804 134
Leforts Francis, 1655(56)—1699, virsnieks 41
Legzdiņš Kārlis, loču eltermanis 131
Leontjevs Aleksandrs, būvuzņēmējs 73, 74, 75
Liepiņš Krišs, 1863—1929, jūrskolotājs 207
Lilientāls (*Lilienthal*), inženieris 60, 77
Litkens (Lützens) Johans Matias, Rēveles ostas ierēdnis 167
Livonijas (Latviešu) Indriķis, 1187—1259, hronists 17, 20
Lobeks (*Lobeck*) Pēteris, ūdens kapteinis 52
Loders Roberts, koktirgotājs 104
Lonfelds Andrejs, 1879—1950, Jūrniecības departamenta direktors 206, 214
Luters Mārtiņš, 1483—1546, vācu teologs 32

M

Magelāns Fernando, ap 1480—1521, portugāļu jūrasbraucējs 101
Mailunds Kārlis Oskars, 1817—1893, kapteinis, sabiedriska darbinieks 131
Makārovs Stepan, 1848(49)—1904, virsnieks 157
Makintošs (*Mc Intosh*) Džons, rūpnieks 111, 131
Mansfelds Joahims Frīdrihs, zviedru virsnieks 37
Masītis Kārlis, 1890—1944, loču komandieris 203, 211
Meinards (Meinhards), ap 1125—1196, bīskaps 20
Mendejejevs Dmitrijs, 1834—1907, ķīmiķis 157
Menšikovs Aleksandrs, 1683—1729, ģenerālgubernators 43, 49
Mihaelis J., inženieris 13
Minsters (*Münster*) Sebastians, 1489—1552, ģeogrāfs 95
Miončinskis Ivans, virsnieks 143
Modenas Vilhelms (*Wilhelm von Modena*), ap 1184—1251, bīskaps 23
Mollīns Nikolauss, ap 1550—1625, grāmatu iespaidējs 96

N

Nagels (*Nagel*) Aleksandrs fon, ostas izbūves darbu vadītājs 89, 152, 155, 223
Nansens Fritjofs, 1861—1930, polārpētnieks 157
Napjerskis (*Napiersky*) R. fon, armijas inženieris 73, 74, 75, 76, 88, 89, 114
Napoleons I Bonaparts, 1769—1821, imperators un karavadonis 67, 69, 84, 109, 168
Nikolajs Aleksandrovičs, Krievijas troņmantinieks 75, 193
Nikolajs I, 1796—1855, Krievijas imperators 136, 168
Nikolajs II, 1865—1917, Krievijas imperators 99, 140, 141, 176
Nobels Ludvigs, 1831—1888, zviedru izgudrotājs 113
Nolkens (*Nolcken*) V. fon, armijas inženieris 73, 74, 75, 171

O

- Ostrovskis Jans, Daugavgrīvas cietokšņa komandants 143, 144
Ozols Arturs, 1890—1969, Jūrniecības departamenta direktors 203, 206

P

- Pabsts Arnolds, 1851—1919, inženieris 13, 80, 81, 89, 104, 156, 222
Pālens (*Pahlen*) fon der, armijas inženieris 75
Pauluči (*Paulucci*) Filips, 1779—1849, ģenerālgubernators 69
Pāvils I, 1754—1801, Krievijas imperators 50
Pāvilāns V., 1938—1994, vēsturnieks 144
Pēteris I (Lielais), 1672—1725, Krievijas cars, vēlāk imperators 41, 43, 47—52, 59, 108, 162, 182, 185, 192, 202, 221
Pēteris III, 1728—1762, Krievijas imperators 50, 62
Petri (*Petri*) Johans Kristofs, 1762—1851, publicists 185
Pflūgs Roberts, 1832—1885, arhitekts 172
Pihlaus F., kokzāģētavas īpašnieks 187
Pīls (*Piehl*) Martins, ?—1704, ģildes vecākais 58, 59
Pipars D., mūrniekmeistars 148
Pletenberg Valters fon, ap 1450—1535, ordeņa mestrs 26, 32, 33
Plīnijs Bazilijs, ?—1605, ārsts, dzejnieks 96
Pļavnieks (*Plawneek*) N., domnieks 130
Pole Rihards, rūpnieks 148
Preismanis Oto, Daugavas tīrītājs ap 1685 41
Priedītis Aleksandrs, 1905—1966, tālbraucējs kapteinis 214
Puksis Heinrihs, kapteinis 141
Purns Kārlis, 1876—?, Jūrniecības departamenta darbinieks 206

R

- Ranks (*Ranķis*) Georgs (*Juris?*), pārcēlājs 1814 84
Ratminders Jūliuss, 1880—?, kapteinis 207
Raudseps Jegors, 1862—1928, ostas priekšnieks 207, 208
Reimers Jūlijs Justins, 1874—?, locis 143
Rēmers G., inženieris 207
Remess-Veīcs Aleksandrs, 1876—1939, kapteinis 203
Repņins Anķīta, 1668—1726, ģenerālgubernators 49
Rihters (*Richter*), armijas inženieris 71
Rusovs V., jūrskolas priekšnieks 194

S

- Sebastiansens (*Sebastiānens*) (*SebastianBen*) Heinrihs, ?—1602, būvmeistars 41
Severikovs Aleksejs., ostas kapteinis 130, 136
Sigismunds II Augusts, 1520—1572, Polijas karalis 33

Siliņš Matīss, 1861—1942, rakstnieks un kartogrāfs 118
Sīmenss Ernsts Verners fon, 1816—1892, izgudrotājs 168, 169
Skolis Jānis, 1909—1979, vēsturnieks 13
Skuje (Skuja) Džons, enkuru kalējs un uzņēmējs 120, 131, 148, 189, 190
Spafarjevs L., virsnieks 150
Stagnets (*Stagnet*), izgudrotājs 59
Stakle Pēteris, 1881—1944, Jūrniecības departamenta direktors 206
Stalins Josifs, 1879—1953, diktators 222
Stefanijs (*Stephany*) E., tirgotājs 73
Stefans Batorijs, 1533—1586, Polijas karalis 34, 35, 52, 107, 143, 149
Straubergs Jānis, 1886—1952, vēsturnieks 20, 29
Stučka Pēteris, 1865—1932, politiķis 36
Suvorovs Aleksandrs, 1804—1882, ģenerālgubernators 70, 72, 73, 75, 79, 136, 168

Š

Šaps Klods, izgudrotājs 168
Šeltons (Šeldons, Skeldons) Francis, Daugavas padziļinātājs 57, 58
Šepelers (*Schepeler*) Johans Georgs, RBK priekšsēdētājs 73, 75, 168
Šeremetjevs Boriss, 1652—1719, ģenerālfeldmaršals 47, 49
Šešukovs (*Scheschukoff*), admirālis, ostas komandieris 130
Šilings Pauls (Pāvels), telegrāfa aparāta izgudrotājs 168
Šīmanis (*Schiemann*) Vilhelms, loču komandieris 131
Šmēlings Reinholds, 1840—1917, arhitekts 172
Šnakenburgs L. fon, armijas inženieris 73, 74
Šnore Pēteris, 1860—1928, kapteinis 179
Šnore Rauls, 1901—1962, arheologs 179
Šteinhaueri, mastu šķīrotāju dzimta 63
Šteinhauers Daniels Gotlibs, 1748—1811, mastu šķīrotājs 102
Šteinhauers Matīss, ?—1734, mastu šķīrotājs 102
Šteinheils K., izgudrotājs 169
Štrauks Aleksandrs, enkurnieku vecākais, domnieks un rūpnieks 130, 131, 188, 190, 196, 197, 202
Šultess (*Schulthes*) Svens, ?—1878, jūrskolotājs 193, 194

T

Teoderihs (Turaidas Didriķis) ?—1219, bīskaps 25
Tortlers, viesnīcnieks 18.gs. 118
Tuzovs J., tirgotājs un pirts īpašnieks 120, 167

U

Uhtomskojs Sergejs, ostas priekšnieks 132, 152
Ulmanis Kārlis, 1877—1942, LR prezidents 100, 207

V

Valdemārs Krišjānis, 1825—1891, sabiedriska darbinieks 13, 51, 72, 131, 207
Valdess (Bērziņš) Ričards, 1888—1942, rakstnieks 123
Vāgners Ričards, 1813—1883, vācu komponists 182, 208
Veide Mihails fon der, ostas priekšnieks 133, 142
Veinbergs Ernests, 1865—1924, kapteinis 213
Veiss Eduards, 1886—?, inženieris 211, 212
Veismans fon Veisenšteins (*Weissmann von Weissenstein*) Gustavs Emanuels, virsnieks
60—67, 79, 108, 116, 118, 125, 153, 174
Vērmāne Anna, rūpnieka atraitne 189
Vērmanis Johans Kristofs, 1784—1843, rūpnieks 106, 186, 189
Vilhelms II, 1859—1941, Vācijas ķeizars 202
Vinklers Jānis, bākas sargs 214
Vite (*Witte*) Jakobs Eduards fon (arī: *de Witte*), armijas inženieris 68, 153, 222, 223
Vite Sergejs, 1849—1915, sabiedriska darbinieks 157
Voss Augusts, dz. 1916, kompartijas sekretārs 219
Vrangels Vilhelms fon, armijas inženieris 59

Z

Zalsters Arturs, dz. 1922.g., inženieris 57, 68, 179
Zariņš Mārtiņš Gotlībs, 1883—1947, kapteinis 206
Zatovs (Satovs) H., loču komandieris 134
Zēbergs Jānis, 1871—1927, sabiedriska darbinieks 207
Zēls (*Sehl*) Tomass, pārcēlāju eltermanis 1814 84
Zemgals Gustavs, 1871—1939, LR prezidents 214

Ž

Žagers (Žaggers) Alfrēds, 1878—1956, jūrskolotājs un astronoms 194, 195
Žirards (Žirardi), loču komandieris 195

Avoti un literatūra

1. Agthe A. Die Hafenmauer am rechten Dünaufer vor der Stadt Riga. — R., 1892.
2. Agthe A. Die Brücken über die Düna. — Grām.: Riga und seine Bauten. — R., 1903.
3. Agthe A. Der Elevator des Rigaschen Hafens. — Grām.: Riga und seine Bauten. — R., 1903.
4. Aizsilnieks A. Latvijas saimniecības vēsture. — Stokholma, 1968.
5. Andersons E. Latvijas vēsture 1920—1940. Ārpolitika I. — Stokholma, 1982.
6. Andersons E. Latvijas vēsture 1920—1940. Ārpolitika II. — Stokholma, 1984.
7. Asaris G. Atdzims Sarkano spīķeru rajons // Rīgas Bals. — 1993. — Nr.19.
8. Atskaņu hronika (atdzejojis V.Bisenieks). — R., 1998.
9. Balss Tirdzniecības un kuģniecības pielikums. — R., 1897—1906.
10. Baltijas jūrnieku kalendārs. — R. un Jelgava, 1889—1897 un 1902—1910.
11. Bandrevičs A. Anglo-Russian-Lettish Marine Dictionary. — R., 1908.
12. Barzdeviča M. Daugavas lejteces salas pirms 300 gadiem. — Grām.: Daugavas raksti. No Rīgas līdz jūrai. — R., 1994.
13. Beiträge zur Geschichte der Industrie Rigas. — R., 1912.
14. Beiträge zur Statistik des Rigaschen Handels. — R., 1889.
15. Benninghoven F. Rigas Entstehung und der frühhansische Kaufmann. — Hamburg, 1961.
16. Benninghoven F. Die Rolle des Rigahafens für Rigas Seeschiffahrt im 13. Jahrhundert // Zeitschrift für Ostforschung. — 1993. — Nr. 42.
17. Bernsone I. Rīgas osta cauri gadsimtiem. — Grām.: Daugavas raksti. No Rīgas līdz jūrai. — R., 1994.
18. Bernsone I., Blūmfelds E., Miklāvs A. Latvijas Republikas tirdzniecības flote un tās traģiskais liktenis 1940—1945. — R., 1994.
19. Bernsone I., Zalsters A. Slavenie Latvijas kuģu būvētāji. — Grām.: Latvijas Jūrniecības gadagrāmata '94. — R., 1995.
20. Bērziņš V. Latvija Pirmā pasaules kara laikā. — R., 1987.
21. Biedriņš A., Ļakmunds L. No Doles līdz jūrai. — R., 1990.
22. Bīrons A. Rīgas ostas pārkārtošana un paplašināšana un tās eksporta un importa operācijas. — Grām.: Rīga. 1860—1917. — R., 1978.
23. Broce J.K. Zīmējumi un apraksti. 1.sēj. — R., 1992.
24. Broce J.K. Zīmējumi un apraksti. 2. sēj. — R., 1996.
25. Buchholtz A. Ueber Versuche zur Reinigung des Fahrwassers der Düna im 16. und 17. Jahrhundert. — Grām.: Sitzungsberichte der Gesellschaft für Geschichte (..) — R., 1896.

26. Buchholtz A., Bulmerincq A. Aktenstücke und Urkunden. I. 1710—1725. — R., 1902.
27. Buchholtz A., Bulmerincq A. Aktenstücke und Urkunden. II. 1725—1740. — R., 1904.
28. Catlaks G. Rīgas priekšpilsētas gadsimtu gaitā. — R., 1991.
29. Caune A. Rīga zem Rīgas. — R., 1985.
30. Caune A. ... pati Rīga ūdenī. — R., 1992.
31. Caune A. Rīgas pirmās ostas krastmalas. — Grām.: Daugavas raksti. No Rīgas līdz jūrai. — R., 1994.
32. Caune A. Rīgas Vecpilsēta pirms 100 gadiem. — R., 1994.
33. Caune A. Senie Rīgas kuģi // Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls. — 1995. — Nr.1.
34. Caune A. Kā radās un veidojās priekšstats par pirmsvācu Rīgu. — Grām.: Senā Rīga. — R., 1998.
35. Cekuls A. Rīgas ostas velkoņi Latvijas brīvvalsts laikā. — Grām.: Latvijas Jūrniecības gadagrāmata '97—'98. — R., 1998.
36. Coņeva J. Rīgas tiltu hronika // Zinātne un Tehnika.— 1985. — Nr. 11.
37. Dambekaln P. F. Beyond the horizons. — Madison, 1974.
38. Deutschbaltisches biographisches Lexikon. 1710—1960. — Köln—Wien, 1970.
39. Dunsdorfs E. Dažas Rīgas tirdzniecības parašas // Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls. — 1938.— 2.burtn.
40. Dunsdorfs E. Rīgas kuģniecība zviedru laikos // Izglītības ministrijas mēnešraksts. — 1935.— Nr.3.,4.,5.
41. Dunsdorfs E. Deivņvīru spēks. — Stokholma, 1956.
42. Dunsdorfs E. Latvijas vēsture. 1600—1710. — Upsala, 1962.
43. Dunsdorfs E. Latvijas vēsture. 1710—1800. — Upsala, 1973.
44. Enciklopēdija *Rīga*. — R., 1988.
45. Enciklopēdiskā vārdnīca. 1.—2. sēj. — R., 1991.
46. Es viņu pazīstu. — R., 1939.
47. Fama für Deutsch—Russland.— 1806.— Marz.
48. Feodālā Rīga.— R., 1978.
49. Fleischer O. Projekt für den Ausbau des Rigaer Hafens... — R., 1909.
50. Gailis L. Daugavas padziļināšanas problēmas sakarā ar Rīgas ostas rekonstrukciju // LPSR ZA Vēstis. — 1948.
51. Gajičs-Gončarenko J. Daugavgrīva no 1911. līdz 1917.gadam. — Grām.: Krasta artilērijas pulks. Daugavgrīva. — R., 1938.
52. Grasmane I. Daugava un Rīgas eksports XVIII gs. beigās un XIX gs. pirmajā pusē. — R., 1973.
53. Grūtups G. Gadsimta katastrofas Latvijā. — R., 1999.
54. Hanke H. Männer—Planken—Ozeane. — Leipzig, 1982.
55. Hartmanis J. Latvijas kuģu atgriešanās // Zinātne un Mēs. — 1990. — Nr.2.

56. Hartmanis J. Latvijas piekrastē būvētie burinieki. 1857—1929. — Ogre, 1989.
57. Hernmarck G. Erinnerungen aus dem öffentlichen Leben eines Rigaschen Kaufmanns. — Berlin, 1899.
58. Holcmanis A. Vecrīga — pilsētībūvnieciskais ansamblis. — R., 1992.
59. Indriķa hronika. — R., 1993.
60. Jaunākās Ziņas. — 1925—1940.
61. Jensch G. Der Handel Rigas im 17. Jahrhundert.— R., 1930.
62. Johansons A. Pakavu dunoņa.— Stokholma, 1954.
63. Jūrniecības departamenta 10 gadu darbības pārskats. — Grām.: Kuģniecības gadagrāmata. — R., 1929.
64. Jūrnieks. (Mēnešraksts). — 1929—1940.
65. Jūrnieks. (Nedēļas avīze). — 1906—1915.
66. Juškevics J. Hercoga Jēkaba laikmets Kurzemē. — R., 1931.
67. Juškevics J. Daugavgrīva no 13. līdz 20. gadsimtenim. — Grām.: Daugavgrīva. Krasta artilērijas pulks. — R., 1938.
68. Juškevics J. Vecā Rīga. — R., 1994.
69. Kalniņš V. Rīgas ostas izbūves plāna lietā // Jūrnieks. — 1929. — Nr. 9.
70. Kalniņš V. Latvijas PSR valsts un tiesību vēsture. I daļa. — R., 1972.
71. Kalniņš V., Apsītis R. Latvijas PSR valsts un tiesību vēsture. II daļa.— R., 1980.
72. Kampe (Campe) P. Der Stadt- Kunst- und Werkmeister Rupert Bindenschu. — R., 1944.
73. Kolbergs A. Lielais Rīgas ceļvedis. — R., 1994.
74. Kolbergs A. Rīgas grāmata. Vecpilsēta. — R., 1998.
75. Konversācijas vārdnīca. (RLB izdevums). — R., 1909—1911.
76. Krasta artilērijas pulks. Daugavgrīva. — R., 1938.
77. Krastiņš J. Eklektisms Rīgas arhitektūrā. — R., 1958.
78. Kuģniecības likumu un noteikumu kopoījums. — R., 1933.
79. Kuģniecības likumu un noteikumu 1933.gada kopoījuma turpinājums. — R., 1938.
80. Labutins A. Rīgas osta // Ekonomists. — 1921. — Nr.10; — 1922.— Nr.7.
81. Lange P.H. Krievijas faktors. — Grām.: Baltijas valstis likteņgriežos. — R., 1998.
82. Lapiņa R. Senā Rīga grafikā. — R., 1989.
83. Latviešu konversācijas vārdnīca. 1.—21. sēj. — R., 1927—40.
84. Latvijas bākas. — Grām.: Kuģniecības gada grāmata 1928. gadam. — R., 1928.
85. Latvijas jūrniecības vēsture. 1850—1950. Enciklopēdija. — R., 1998.
86. Latvijas ostu parašas. — R., 1939.
87. Latvijas Padomju enciklopēdija. — R., 1981—88.
88. Latvijas Pagaidu Valdības likumu un rīkojumu krājums. — R., 1919. — Nr.8.
89. Latvijas statistiskā gadagrāmata. 1920—39. — R., 1921—40.
90. Latvijas tirdzniecības flote. — Latvijas Jūrniecības vēstures arhīva (ārzemēs) manuskripts.

91. Latvijas valsts un tās vīri. — R., 1998.
92. Latvijas vēstures atlants. — R., 1998.
93. Latvju Enciklopēdija. Red. A. Švābe. — Stokholma, 1950—55.
94. Latvju Enciklopēdija. 1962—1982. Red. E. Andersons. — Rokvilla, ASV.
95. Likumu un Valdības rīkojumu krājums.— R., 1920. — Nr.6.
96. Ločmelis J. Simt piecdesmit gadu ar telegrāfu. — R., 1986.
97. Luttermann H.—J. Blüsen. Baken. Feuertürme. — Rostock, 1986.
98. Malahovska L. Latvijas transporta vēsture. — R., 1998.
99. Malvess R. Senās Latvijas kuģniecības vēsture. (Mašīnraksts RVKM).—R., 1940.
100. Meinerts K. Kuģu kustība Latvijas ostās. — Grām.: Kuģniecības gada grāmata. — R., 1928.
101. Mellin L. Atlas von Livland. — Riga Leipzig, 1798.
102. Mettig Carl. Geschichte der Stadt Riga. — R., 1895.
103. Meyer's Konversations-Lexikon. 1.—18. B. 5. Auflage. — Leipzig—Wien, 1896—98.
104. Mieriņa A. Rīgas teritorija un iedzīvotāji 1860.—1917.gadā. — Grām.: Rīga. 1860.—1917. — R., 1978.
105. Miklāvs A. Kā Latvija atguva savus kuģus. — Grām.: Latvijas jūrniecības gada-grāmata '97—98. — R., 1998.
106. Miklāvs A. Jūrniecības izglītība Latvijā no 18.gs. II puses līdz mūsdienām. — R., 1999.
107. Napiersky J.G. Die Quellen des Rigischen Stadtrechts bis zum Jahre 1673. — R., 1876.
108. Neilands A.F. Rīgas pazišanas zīmes // Rīgai 800. — Nr.4.
109. Neukirchen H. Seefahrt im Wandel der Jahrtausende. — Berlin, 1985.
110. Neumann W. Das mittelalterliche Riga. — Berlin, 1892.
111. Ozoliņa Dz. Rīgas pilsētas pārvalde un komunālā saimniecība. — Grām.: Rīga. 1860.—1917. — R., 1978.
112. Pabst A. Die Dünamündung und ... // Rigasche Industrie—Zeitung. — 1883. — Nr.8.
113. Pabst A. Der Hafen von Riga. — R., 1908.
114. Pabst A. Die Wasserstrasse Riga—Cherson. — R., 1909.
115. Palde E. Mūsu iekšzemes ūdensceļu izbūves iespēja // Satiksme un Tehnika. — 1945. — Nr.5.
116. Pārskats par ūdensceļu uzbūvi un uzturēšanu līdz 1935.g. 1.aprīlim. 1. daļa. — R., 1935.
117. Pastors A. Uz Daugavas pirms 100 gadiem. — Grām.: Dabas un vēstures kalendārs 1970. — R., 1969.
118. Pāvulāne V. Rīgas tirdzniecība ar meža materiāliem XVII—XVIII gs. — R., 1975.
119. Pāvulāns V. Latvijas ostas XVI — XVII gadsimtos // LPSR ZA Vēstis. — 1966. — Nr.10.
120. Pāvulāns V. Senās navigācijas zīmes Latvijā. — Grām.: Dabas un vēstures kalendārs 1970. — R., 1969.

121. Pāvulāns V. Satiksmes ceļi Latvijā 13.—17.gs. — R., 1971.
122. Pāvulāns V. Latvijas tautību kuģniecība agrā feodālisma laikmetā. — Grām.: Feodālisms Baltijas reģionā. — R., 1985.
123. Pawlowsky I. Deutsch-Russisches Wörterbuch. — R., 1886.
124. Pētersone P. Dannenšterna nams Rīgā // Latvijas Arhīvi. — 1999. — Nr.2.
125. Pētersone P. Rīgas—Bolderājas sakaru intensifikācija 18.—19.gs. // Latvijas Arhīvi. — 1999. — Nr.3.
126. Plīnijs B. Slavas dziesma Rīgai (atdzejojis Leons Briedis). — R., 1997.
127. Pohlandt G. Die Schiffe der Likendeeler. — Grām.: Jahrbuch der Schifffahrt ... — Berlin, 1986.
128. Pope A. Zvaigznes krastā. — R., 1985.
129. Pope A. Burinieku gadsimts Latvijā. — R., 1989.
130. Pope A. Daugavgrīva.— Grām.: Daugavas raksti. No Rīgas līdz jūrai. — R., 1994.
131. Purns K. Latvijas locis. — R., 1931.
132. Richter A v. Geschichte der dem russischen Kaisertum einverleibten deutschen Ostseeprovinzen. Theil II. 1562—1721. II Band. — R., 1858.
133. Rigaer Börsenblatt. — 1896—1914.
134. Riga und seine Bauten. — R., 1903.
135. Rīga. 1860—1917. — R., 1978.
136. Rigaer Handels—Archiv (pro 1874—1888). — R., 1874—1889.
137. Rigasche Börsen—Comite in den Jahren 1816 bis 1866. (*Festschrift A*). — R., 1866.
138. Rigasche Börsen—Comite in den Jahren 1866—1872. (*Festschrift B*). — R., 1873.
139. Rigasche Rundschau. — 1898—1910.
140. Rigasche Stadtblätter. — 1829—1893.
141. Rigasche Zeitung.— 1911—1913.
142. Rigascher Almanach. — 1858—1913.
143. Rigascher Anzeiger. — 1773—1852.
144. Rigasches Verkehrs- und Adreßbuch für 1891/92.u. 1893/94. — R., 1891.—1893.
145. Ronis I. Rīga pirmā imperiālistiskā pasaules kara (..) laikā.— Grām.: Rīga. 1860.—1917. — R., 1978.
146. Sams M. Latviešu senā jūrniecība. — R., 1939.
147. Seehafen des Weltverkehrs. I., II. — Wien, 1891.
148. Sestule A. Atdzims Sarkanie spiķeri // Rīgas Balss. — 1993. — 28.janv.
149. Sieceniē V. Klīversala. — Grām.: Daugavas raksti. No Rīgas līdz jūrai. — R., 1994.
150. Skolis J. Senais Rīgas kuģis. — Grām.: Par tehnikas vēsturi Latvijas PSR.VI. — R., 1964.
151. Sleinis I. u.c. Daugava. — R., 1933.
152. Snell K. Beschreibung der russischen Provinzen an der Ostsee. — Jena, 1794.

153. Sotniece L. Latvijas dzelzceļi pirms 100 gadiem. — Grām.: Dabas un vēstures kalendārs. 1970. — R., 1969.
154. Stakle P. Hidrometriskie novērojumi Latvijā. — R., 1931.
155. Stakle P. Jūras nozīme mūsu saimnieciskā dzīvē // Aizsargs. — 1939. — Nr.9.
156. Stradiņš J. Nacionālais un eiropēiskais Rīgas kultūrvēsturē // Latvijas Zinātņu Akadēmijas Vēstis. — 1992. — Nr.3.
157. Stradiņš J., Caune A. Konference par Rīgas 800 gadu jubilejas datējumu // Latvijas Zinātņu Akadēmijas Vēstis. — 1991. — Nr.7.
158. Straubergs J. Rīgas vēsture. — R., 1937.
159. Straubergs J. Vecā Rīga. — R., 1951.
160. Stūlis J. Bigauņciema un apkārtnes zvejnieki. — R., 1937.
161. Svarāne M. Rīgas mastu šķirotāju dzimtas. — Grām.: Daugavas raksti. No Rīgas līdz jūrai. — R., 1994.
162. Šterns I. Viduslaiku Rīga ārpus Rīgas.— Grām.: Senā Rīga. — R., 1998.
163. Švābe A. Senās Latvijas vēstures avoti. — Grām.: Latvijas vēstures avoti. — R., 1937.
164. Švābe A. Latvijas vēsture. 1800—1914. 2.izdev. — Upsala, 1962.
165. Treņins D. Krievija un Baltijas valstis: drošības aspekti. — Grām.: Baltijas valstis likteņgriežos. — R., 1998.
166. Vecvagars Z. Rīgas tilti un satiksmes pārvadi. — R., 1996.
167. Vilka B. Rīgas rūpniecība 19.gs. 60.—80. gados. — Grām.: Rīga. 1860—1917. — R., 1978.
168. Vilsone M. Muzeja arheoloģiskie izrakumi Rīgā un to nozīme pilsētas vēstures izpētē. — Grām.: Rīgas vēstures un kuģniecības muzejs. 1773—1973. — R., 1973.
169. Zalsters A. Rīgas pirmā osta // Cīņa. — 1985.g. 28.sept.
170. Zalsters A. Senās Kurzemes kuģniecība. — Grām.: Kurzeme un kurzemnieki. — R., 1995.
171. Zanders O. Tipogrāfs Mollīns un viņa laiks. — R., 1988.
172. Zemzaris J. Mērs un svars Latvijā 13.—19.gs. — R., 1981.
173. Zichmanis M. Brāļi Zēbergi. — Toronto, 1986.
174. Zviedru laikmets Latvijā. — R., 1934.
175. Белкин С. Сокрушающий лед. — М., 1983.
176. Бирон А. Портовое строительство в Латвии (...). — В кн.: Экономические связи Прибалтики в России. — Р., 1968.
177. Валдемар К. Русский торговый флот, в особенности Балтийский (...). — СПб., 1860.
178. Валдемар К. О мнимых препятствиях к развитию (...). — Морской сборник, 1861, № 3.
179. Валдемар К. Как обеспечить будущность нашего морского дела. — М., 1870.

180. Валдемар К. Доклад члена — делопроизводителя Императорского общества (...). — М., 1876.
181. Валдемар К. Организация наших мореходных школ. — М., 1888.
182. Валдемар К. Разные сведения по мореходству. — М., 1891.
183. Генриот Э. Краткая иллюстрированная судостроительная история. — Л., 1974.
184. Гернет Б. Торговые сношения г.Риги. — В кн.: Пабст А. Рижский порт. — Р., 1908.
185. Горюнов Б. и др. Морские порты. — М., 1979.
186. Даль В. Толковый словарь живого великорусского языка. Т.1—4. — М., 1956.
187. Дорошенко В. Торговля и купечество Риги в ХУ11 веке. — Р., 1985.
188. История Таллина. — Таллин, 1983.
189. Курти О. Постройка моделей судов. — Л., 1978.
190. Лоебе К. Метрополии морей. — М., 1982.
191. Лифляндские Губернские Ведомости. — Р., 1931—1917.
192. Малаховска Л. Сооружение железных дорог и развитие портов на территории Латвии (...). Автореферат. — Р., 1971.
193. Маяки, башни и знаки Российской империи. Балтийское море. — СПб., 1891.
194. Митрофанов В., Митрофанов П. Школы под парусами. — Л., 1989.
195. Михаэлис Е. Описание Рижского Торгового порта. — СПб., 1913.
196. Молчанов Н. Дипломатия Петра 1. — М., 1984.
197. Морской энциклопедический справочник. Т. 1—2. — Л., 1987.
198. Московкина Э. Паводки на р. Даугава (...). — Р., 1961.
199. Нагель А. Рижский порт. Пояснительная записка к проекту улучшения входа (...). — 1895.
200. Орловский Б. Шеренга великих инженеров. — Варшава, 1971.
201. Обязательные постановления по Рижскому порту. — 1912.
202. Отчет о деятельности Рижского торгового порта за 1908 год. — Р., 1909.
203. Отчет Рижского Биржевого комитета (...). — Р., 1903-1910.
204. Пабст А. Рижский порт. — Р., 1908.
205. Портовый город Рига. — Р., 1870.
206. Рижский Торговый архив. — Р., 1900.
207. Сапунов А. Река Западная Двина. — Витебск, 1893.
208. Сколис Я. и др. Рижский морской порт. — Р., 1974.
209. Советская историческая энциклопедия. — М., 1966.
210. Советский энциклопедический словарь. — М., 1983.
211. Сотнице Л. Расширение Рижского порта (...). — Известия АН ЛССР, 1969, № 11.
212. Устав купеческого водохозяйства по рекам, водам и морям. Ч.1 и 2. — СПб., 1781.

213. Устав общества Рижских лоцманов. — 1905.
214. Устав Рижской Биржевой артели. — 1908.
215. Фирст П., Паточка В. Паруса над океанами. — 1977.
216. Хотят перестроить Красные амбары (...). — Газ. Сегодня вечером, 1931, № 130.
217. Чеботарев М. и др. Речное судоходство в России. — М., 1985.
218. Черников И. Русские речные фортилии за 1000 лет. — СПб., 1999.
219. Чулков М. Историческое описание Российской коммерции (...). Т.У, кн.1. — М., 1786.
220. Шистовский М. Лесная торговля в Рижском порте. — СПб., 1894.
221. Энциклопедический словарь. Брокгауз и Эфрон. — СПб., 1891—1898.

Darbā izmantotie nepublicētie avoti —
 Latvijas Valsts Vēstures arhīva materiāli
 (fondu Nr. secībā)

**Fonds Nr.108 — Rīgas ostas izbūves komiteja (pārvalde)
 apraksts Nr. 1**

Lietas Nr.

3. Daugavas uzlabošanas projekta pārskatīšana 1871.g.
4. Par Daugavas uzlabošanas projektu 1874
5. Daugavas grīvas izpēte 1873—74
8. Muitas krastmalas būve 1875—76
19. Par dambja VW un X būvniecību 1871—77
20. Par dambja STU būvniecību 1876
48. Bagarēšana 1879
52. Daugavas regulēšana 1880
92. Labības pārvadājumi 1881
104. Labības pārvadājumi 1882
206. Bagarēšana 1890
207. Par atvēruma aizbūvēšanu Napakgrāvja dambī 1892
208. Fašīnu dambja būve Napakgrāvja ietekā 1890
225. Pāļu dambja AB celtniecības nobeigšana 1890—92
226. Pāļu dambja FG būve pie Ķīpsalas 1890
250. Fotogrāfisko darbu veikšana 1892
259. Par Rīgas ostas lociju [loču dienestu] 1892—93
262. Par ostas robežām un ostas pārvaldes dibināšanu 1892
267. Daugavas kreisā krasta nostiprināšana 1892
365. Navigācijas uguņu ierīkošana un uzturēšana 1896—97
406. Trīs Pinča sistēmas mazo bāku būve 1898—99

- 492. Fārvatera novērtēšana ar Štehera pašrakstītāju 1900
- 641. Par kuģu avārijām [Rīgas ostā] 1903
- 747. Ostas uguņu uzturēšana 1905
- 827. Mērijumi ar Štehera pašrakstītāju 1907
- 944. Mērijumi ar Štehera pašrakstītāju 1909
- 957. Ostas uguņu uzturēšana 1909
- 2220. Šķersdambja būve Bolderājā un Daugavgrīvā
- 2221. Atvēruma noslēgšana Hapakgrāvja dambī
- 2225. Kāpas nostiprināšana pie Hapakgrāvja

Fonds Nr.673 — Rātes ārējais arhīvs

Apraksts Nr.1

- 94. Stefans Batorijs par bāku 1582
- 102. Noteikumi kuģiniekiem
- 106. Daugavgrīva. Ūdens kapteinis 1661—71
- 507. Par Daugavas u.c. Līvlandes upju stāvokli 1797
- 510. Arkllaivas zīmējums
- 556. Tirdzniecības kuģniecības nolikums 1781
- 1022. Notikumi Daugavas grīvā 1592—98
- 1178. Ūdens kapteiņa iecelšana 1494—1762

Fonds Nr. 749 — Rātes aktis

Apraksts Nr.1/2

- 203. Par loču dienestu
- 212. Sarakste ar ostas kapteini Severikovu 1847—48
- 326. Par 1854.g. ostas izbūves aizņēmumu 1850—54
- 1065. Par loču amatu 1859
- 1835. Žandarmu ziņojumi par stāvokli Mīlgrāvī un Bolderājā 1872—73
- 2030. Pārrāvums pie Āgenskalna 1874
- 2052. Loču skaita palielināšana par 10 vīriem 1875

Apraksts Nr.7

- 37. Akmeņu izceļamās mašīnas apraksts

Fonds Nr.1390 — pilsētas kases kolēģija

Apraksts Nr.1

276. Par Daugavas krastu nostiprināšanu 1861—77

Fonds Nr.1684 — Jūniecības departaments

Apraksts Nr.1

86. Krastu apgaismošanas valde 1919
96. Par Rīgas ostā atrodošajiem peldošiem līdzekļiem 1919
156. Daugavgrīvas bāka 1919
268. Molu remonts 1920
274. Bolderājas vaduguns 1920
296. Bākas būve Daugavgrīvā 1920
339. Ostas padomju lietas 1920—21
433. Rīgas bāka 1919—21
450. Rīgas un Akmeņraga bāku jaunbūves 1920—21
604. Daugavas dziļuma mērīšana 1919—20
616. Ziņas par Rīgas ostu 1921
703. Ostas valdes ēkas Daugavgrīvā 1919—21
879. Rīgas ugunsbāka 1922
936. Ostu un jūras pētīšanas darbi 1922
1388. Daugavgrīvas bāka 1923
1392. Glābšanas, miglas un meteostacijas. Avārijas 1923—26

Apraksts Nr.2

192. Ostas pārvaldes sarakste 1942
403. Kuģu saraksti (nav izpaužams) 1939

Apraksts Nr.5

25. Noteikumu projekti par loču dienestu 1942
30. Ziņojumi par postījumiem 1941
33. Sarakste ar bagaru daļu par kabeļu ieguldīšanu 1942

Fonds Nr. 2909 (agrākais A—228) — karšu kolekcija

Apraksts Nr.1

- 4—a. Daugavas lejtece ar Jaunās ostas plānu (Vite) 1787/89
39. Daugava no Doles līdz jūrai (E.Tolka liela mēroga plāns) 1700

40. Nr.39 1839.g. kopija ar papildinājumiem 1700
42. Daugavas grīva 1681
43. Daugavas grīva 1680
44. Daugava no Rīgas līdz grīvai 1680
48. Daugavas krasts no Ķeizardārza līdz Vējzaķsalai ap 1765
49. Daugavas grīva (vecākais apzinātais plāns ar vadlīniju!) 1644
51. Daugavas grīva 1690
52. Daugavas grīva 17.gs. beigas
53. Daugavas grīva 1680
54. Daugavas grīva 1690
55. Daugavas grīva 1686/87
56. Daugavas grīva 1688
57. Daugavas grīva 1690/91
58. Daugavas grīva 1692
59. Daugavas grīva 1694
62. Daugavas grīva 1772
64. Daugava no Ķīpsalas līdz Antes salai (liela mēroga) 1744
65. Daugava pie un lejpus Rīgai (liela mēroga un izmēru) pēc 1710
66. Daugava no Katlakalna līdz jūrai (liela mēroga) 1764—88 ?
68. Daugava no Eka salas līdz Mīlgrāvja caurtekai 1788
70. Koku dārzi pie licentes inspektora mājas Bolderājā
- 71—a. Daugavas vidusposms pie ostas 1766
74. Rīgas apkārtnē ar dambju postījumiem 1807
- 78—a. Daugava no Ķengaraga līdz jūrai 19.gs sāk.?
- 79—a. Daugava ar projektētiem dambjiem 18. gs
80. Daugava no Doles līdz jūrai (tipogr.) 1881
96. Daugavas labā krasta posms 1762
584. "Kuģu sala" ar Mellera muižu 1786
804. Rīga un apkārtnē (uz 4 lapām) 1902
805. Rīgas centrs ap 1910
806. Rīga ar Daugavu līdz Kaķasēkļa rajonam 1843
809. Rīgas plāns (liela mēroga, tipogr.) 1864
813. Rīgas plāns; Daugava no Vīberta s. līdz Kundziņsalai (tipogr.) 1876
814. Rīgas iekšpilsēta 1879
829. Rīga (uz 24 lapām) 1903—08
837. Rīga un Daugavgrīva (vācu armijas karte) 1915
851. Daugavu regulējošās būves (tipogr.) 1885/90
853. Kaņepāju un potašas noliktavu plāns 1774
854. Krasta nostiprinājumu skats no upes puses 1786
857. Cietokšņa grāvja krastu nostiprinājums 19. gs
863. Lībiešu sala, daļa pilsētas 1786
864. Klīversalas dambju šķērsprofili 1785/86

- 914. Noliktavas Pārdaugavā 1780
- 915. Dzelzceļa stacija; Sarkanie spiķeri (uz 2 lapām) 1872
- 958. Kuģu būvētavas vieta pie Soda grāvja (Sarkandaugavas) 1790
- 1066. Rīga un apkārtnē 1901
- 1067. Rīga 1917
- 1077—b. Elektromagnētiskā telegrafa līnijas situācijas plāns 1852
- 1100. Rīgas plāns ar dambjiem 20. gs
- 1102. Rīgas ostas izbūves mets 1933
- 1131. Daugavas grīva, cietoksnis, miests 1779
- 1132. Daugavas grīva, cietoksnis, miests 1780

Fonds Nr.2941 — Rīgas ostas izbūves komiteja

Apraksts Nr.1

- 1. Ostas izbūves komitejas sēžu protokoli 1850—51
- 8. Ziņojumi par bagarēšanas darbiem 1850—53
- 67. Paceļamā tilta būve pār iebrauktuvi Ziemas ostā 1850—52
- 68. Līgumi ar būvuzņēmēju Leontjevu 1850
- 75. Ostas izbūvei komandētie virsnieki-inženieri 1850
- 76. Par strādnieku dumpošanas 1852

Fonds Nr.3143 — Rīgas Biržas komiteja

Apraksts Nr.1

- 264. Biržas komitejas sarakste par loču dienestu 1822—41

Fonds Nr.5274 — Rīgas ostas pārvalde

Apraksts Nr.1

- 1. Par ostas robežām 1903—04
- 13. Par piestātņu ierīkošanu 1912—13
- 23. Par Rīgas Biržas komitejas darbību 1911—12
- 29. Ostas pārvaldes darbība 1913
- 36. Par Rīgas Loču biedrību 1912—13
- 37. Par regulāro līniju tvaikoņiem un piestātnēm 1913
- 43. Materiāli noteikumu apkopojumam ap 1912
- 48. Dziļūdens krastmalas izveidošana Andrejsalā 1912

Apraksts Nr. 3

382. Par loču darbu 1919—20

Apraksts Nr. 4

2. Ostas darbība 1940—41

Fonds Nr.6810 — O.Hūna fonds**Apraksts Nr.1**

11. Rīgas pilsētas topogrāfiskais apraksts 1784—1806
27. Rīga Pāvila I valdīšanas otrajā gadā 1798
29. Rīga kā tirdzniecības pilsēta 1822
40. Daugavas un apkārtnes kartes 1820/21
113. Tilta pār Daugavu plāni 1795—1816

Fonds Nr.6828 — Karšu un plānu kolekcija**Apraksts Nr.2**

96. Daugavas labā krasta posms 1762
100. Daugava (neliela form.) 18. gs.
101. Daugavas un Sarkandaugavas dziļumi 1805
580. Daugava no Rīgas līdz grīvai ap 1770 ?
584. Kuģu sala ar Melleru muižu 1786
616/1. Adresu karte (fotokopija) 1826
630. Rīga ar apkārtni 1621 (tipogr. iespiests 1863.g.) 1621

Fonds Nr. 7349**Apraksts Nr. 1**

189. E. M. fon Dannenšterna priekšlikumi Daugavas padziļināšanai 1707

ДЕВЯТЬ СТОЛЕТИЙ РИЖСКОГО ПОРТА

Обобщение

Книги об истории Рижского порта до сих пор не было ни на латышском, ни на других языках. Эта работа также не может претендовать на полный и всеобъемлющий расклад доступных фактов. Возможно, правильнее было бы назвать данное исследование развития рижского порта на протяжении девяти столетий набросками к истории порта.

Уже в XII в. у впадения реки Рига в Даугаву существовала гавань, используемая местным населением. Позже эта гавань стала решающей причиной основания города именно на этом месте. Поэтому историю города следует считать частью истории порта. Вплоть до начала XX столетия порт предопределял развитие инфраструктуры, промышленности и хозяйственной жизни обширного района.

С Рижским портом в значительной степени связаны богатство и бедственность латышского народа. Богатство досталось только порту, а народ бедствовал. Без этого порта с его на редкость выгодным географическим положением латвийская земля ни одного чужеземца не заинтересовала бы. Рижский порт издавна являлся дверью, через которую один наш большой сосед старался проникнуть с запада, а другой — вырваться в Европу с востока. Причиной подобной экспансии являлись экономические интересы — торговля, и истинными творцами истории мы можем считать именно торговцев.

Большинство материалов, собранных в процессе становления книги, относятся ко времени Российской империи. Это обусловлено историческими событиями в порту и вокруг него — Рижский порт строился немецкими инженерами, а смысл подобного строительства скрывался в пребывании порта в составе Российской империи.

Несколько столетий Рига была портом на разделе морских и речных судоходных путей наподобие современного Роттердама, однако вследствие технических, а позднее и политических причин это преимущество не получило дальнейшего развития и не было использовано.

Книга состоит из четырёх частей, первая из которых посвящена истории порта и города с XII столетия до включения в Российскую империю в 1710-м году. Гавань существовала уже до формального основания города. Одновременно с городом у тогдашнего впадения Даугавы в море образовалась крепость Даугавгрива (Усть-Двинск), имеющая большое значение в истории Риги, т.к. контролирующий устье мог блокировать порт. Городом, равно как и портом, управлял исторически образовавшийся рат (магистрат), сумевший сохранить свои полномочия в течение

долгих столетий и при смене владык. После распада Ливонского ордена Рига в течение 20 лет была вольным городом, а позднее некоторое время находилась под владычеством Польско—Литовского государства. С 1621 г. по 1710 г. Рига с прилегающей территорией была заморской провинцией Швеции. Однако уже Иван Грозный понял, что России необходимо *окно в Европу*, а Рига является наиболее подходящим местом, где его прорубить. Попад в подчинение России, Рига оказалась хронологически вторым (после Архангельска) портом империи; остальные порты были завоёваны или учреждены позднее.

Изначально порт находился в реке Ридзене (Рига), однако начиная с XV столетия постепенно переместился на набережную Даугавы. Геополитически очень выгодно расположенный порт имел несколько природных недостатков. Среднее течение Даугавы было очень порожистым, что являлось опасностью для грузов, доставляемых в Ригу по реке из литовских и славянских земель. Большую угрозу для города и порта, расположенных на низменных берегах, представлял ледоход, поэтому первые дамбы были сооружены с целью защиты города от наводнения; иногда они использовались также в качестве насыпей для дорог. Для зимующих в Риге судов требовались безопасные зимние гавани.

Вторая часть посвящена началу становления сегодняшнего порта после присоединения Риги к России. Главным недостатком, снижающим конкурентоспособность Рижского порта, было обмеление приустьевого участка Даугавы. Попытки углубления порта, предпринятые в XVII веке и в 1-й половине XVIII века, оказались неудачными ввиду отсутствия достаточно эффективных землечерпательных машин. Во второй половине XVIII столетия впервые было предпринято сужение русла параллельными дамбами с целью усилить течение и добиться выноса песка в море. Хотя первые регулирующие дамбы из-за ошибочного расчета позднее были разрушены, в результате этих работ было выпрямлено русло Даугавы и образованно сегодняшнее устье.

В 1816-м году была учреждена Рижская биржа, исполнительным органом которой явился Рижский Биржевой комитет, впоследствии имеющий огромное влияние на развитие порта и всего города. В 1850-м году был создан Комитет по строительству порта, владеющий полномочиями привлечения с помощью займов необходимых финансовых средств. Под началом комитета в целях предотвращения обмеления устья была построена т.н. Магнусовская морская дамба — позднейший Восточный мол. Одновременно было начато углубление русла первыми паровыми землечерпалками.

Усиленное гидротехническое строительство велось с 1870 г. по 1910 г. В основу проектирования легла давняя идея о снижении главного русла и запруднении мелких притоков. В течение 40 лет на пятнадцатикилометровом участке Даугавы были построены дамбы общей протяженностью около 60 км. Однако многие из них на сегодняшних планах не просматриваются, т.к. находятся под речными наносами или более поздними сооружениями. Они хорошо видны на плане порта, относящемся к 1913-у году.

Если не считать давно засыпанной реки Ридзене (Рига), из отдельных частей порта древнейшей являлась городская набережная, используемая как пристани вплоть до 1944-го года. На грани XIX и XX столетий здесь была конечная остановка паромов 15 пассажирских линий в разные порты света.

Некоторые историки называли Ригу крупнейшим в мире портом по объему экспорта лесоматериалов; несомненно объем вывоза был внушительным, также как и разнообразие ассортимента. В городе было также большое количество лесопильных заводов. Центральным местом погрузки лесоматериалов был Вецмилгривис, где суда становились на якорь под обрывистой дюной.

Рядом с Даугавгривской крепостью в результате сооружения нескольких дам, была создана передовая гавань Риги — Бассейн Дамбы гавани. Её преимущества по сравнению с расположенными выше по течению причалами были большая продолжительность безледного периода, а также глубина. Для доставки грузов в Даугавгриву соорудили железную дорогу, здесь же был построен первый в Риге элеватор и крупный судостроительный завод со слипдоком. В Даугавгриве (Усть-Двинске) была также стоянка первого плавучего дока.

Передовую гавань образовали и в Яунмилгривисе, куда также провели железнодорожную ветвь и вокруг которого началось строительство промышленных предприятий. Здесь разгружали привезенный морем каменный уголь и *красильное дерево*. Фирма *Братья Нобель* соорудила здесь цистерны горючего, которые с причалами были соединены трубопроводами.

Ввиду всё более ощутимой нехватки причалов началось расширение территории порта с набережной Старого города в сторону моря. Ниже замка соорудили пристани для разгрузки привозимых штучных товаров и построили здание таможни, сохранившееся до настоящего времени. *Таможенный сад*, как из-за высокой ограды прозвали эту территорию, вскоре был расширен до Андреевской дамбы, на которой ныне расположен Морской вокзал.

На Андреевском острове, кроме элеватора и холодильника, построили также первую рижскую электрическую станцию общего пользования.

На берегу Агенскалнского залива, который образовался на месте прорыва левобережной защитной дамбы, кроме причалов и нескольких судоремонтных предприятий, в 1884-м году был открыт дом моряков им. Петра Великого — первый в России приют для безработных моряков. В этом здании были предусмотрены помещения также для мореходного училища.

Хронологически последней — новейшей частью порта является Экспортная гавань, строительство которой было начато незадолго до 1-й мировой войны и продолжено уже в независимой Латвийской республике.

Третья часть книги посвящена обзору Рижского порта в качестве крупнейшего экспортного порта Российской империи. В 1878-м году произошли существенные изменения в самоуправлении города: была избрана Рижская дума и рат (магистрат) потерял свои полномочия, в том числе и в управлении портом. Эти функции были переняты исполнительным органом думы — городской управой,

которой теперь подчинялись главные должностные лица порта и водная полиция. Условную самостоятельность порт приобрел в 1893-м году, когда впервые было образовано портовое управление, подчиненное министерству внутренних дел империи. Принципиально важные вопросы управления и развития порта решались постоянным присутствием. Высшим должностным лицом порта был капитан порта, которым могли быть назначены только офицеры военного флота — активной службы или в отставке.

Лощманы Риги упомянуты в Хронике Гейнриха уже в 1221-м году. Объединение лоцманов существовало с начала XVI столетия. В 1825-м году была учреждена должность лоцманского командира, который состоял на жаловании Биржевого комитета. Наибольшее число рижских лоцманов было 60 человек. Лоцманская контора находилась в Болдерае, а дежурные помещения — в Даугавгриве возле маяка и на набережной в городе.

Доподлинно известно, что навигационная обстановка — створные знаки и буи — устанавливались в устье Даугавы уже в 1570-м году. Древнейшая известная морская карта — план устья — датирована 1644-м годом. Кроме створа и других знаков, на ней отмечены также глубины. В 1863-м году был установлен навигационный огонь на конце Магнусовской морской дамбы. Створные огни впервые были зажжены в 1885-м году.

Первый маяк возле Риги изображен на карте, изданной в 1536-м году; предположительно, он находился у тогдашнего устья — в районе сегодняшнего поселка Вецаки. Маяк изображен в виде костра на вершине башни. На теперешнем месте маяк впервые был построен в 1788-м году — также с открытым пламенем. Масляными лампами маяк впервые оборудован в 1818-м году, а первое устройство, дающее прерывистый свет, было установлено в 1863-м году.

В результате гидротехнического строительства и дноуглубительных работ глубины в порту почти непрерывно увеличивались, достигнув в 1885-м году 20 футов (6,6 м). Отметка в 24 фута впервые достигнута в 1902-м году.

Существенной помехой в работе порта был лед. Первый ледокол в Ригу прибыл в 1877-м году. Это был пароход с гребными колесами и машиной в 120 л.с., оказавшийся недостаточно эффективным. Позднее для нужд порта в Швеции было заказано несколько ледоколов с винтовыми двигателями. В 1912-м году был спущен на воду ледокол *Пётр Великий*, проектированный рижанином Ч.Кларком специально для Рижского порта.

Большая часть товаров из экономического тыла Рижского порта доставлялась по Даугаве. С открытием в 1871-м году линии Рига—Царицин в Балтийском регионе началась железнодорожная эра, существенно изменившая ассортимент экспортных товаров; напр., в нем появилось много пищевых продуктов.

Первый — плавучий — мост через Даугаву был сооружен в начале XVIII столетия. К нему становились на якорях морские суда и речные баржи для производства грузовых операций. Плоты плавучего моста со временем были заменены понтонами, и в 1896-м году был открыт понтонный мост. Конструктор моста —

главный инженер города — предложил также строительство транспортного тоннеля под Даугавой. Первый стационарный мост был закончен в 1872-м году. Его построили, чтобы соединить железной дорогой Ригу и Бассейн Дамбы гавани в Даугавгриве.

В 1852-м году была сдана в эксплуатацию первая в России линия электрического телеграфа, соединяющая Рижскую биржу с лошманской конторой в Болдере.

Тесно связано с портом было строительство складов. Деревянные хранилища товаров в Московском предместьи и на острове Кипсала часто разрушались то пожарами, то ледоходом. В 1870-м году было начато строительство т.н. Красных амбаров. К сожалению, весьма ценные в архитектурном смысле постройки оказались трудно используемыми для нужд порта.

С увеличением объема грузов всё большее значение приобрела механизация работ. Первый подъемник — с использованием человеческой силы — в порту появился уже около 1650-го года. В 1903-м году на Таможенной набережной был установлен первый электрический подъемный кран. Годом позже работу начал построенный здесь же в Риге мощный паровой плавучий кран.

В 1906-м году было начато освещение набережных электрическими дугowymi лампами.

Четвертая часть книги посвящена порту в годы независимой Латвии. Непосредственные разрушения первой мировой войны были не очень существенны; труднее устранимым оказался износ сооружений и катастрофическое обмеление порта, в особенности морского канала, имеющее место в 1914—1920-м годах. Много землечерпалок и часть буксиров были увезены в Россию. Возобновлению судоходства мешали также многочисленные мины.

В годы первой независимости Латвии, кроме восстановления глубин и ремонта причалов, была произведена также обширная реконструкция порта. Был построен новый маяк и второй холодильник, заказан морской ледоход *Кришьянис Валдемарс*, на более чем 600 м удлинены причальные набережные Экспортной гавани. Ежегодно из акватории порта вычерпывали около 0,5 млн.кубометров грунта. В экспорте на первом месте была сельскохозяйственная продукция (около 24% — сливочное масло) и лесоматериалы.

Окончание книги посвящается неосуществленным проектам, направленным на создание сети внутренних водных путей, а также на коренные изменения самого порта.

В книгу помещены уникальные старые карты и редкостные фотоснимки из музеев, архивов и библиотек. В приложении хронологическая таблица событий, список регулирующих сооружений на 1913-й год, указатель персоналий и указатель литературы и источников.

RĪGA PORT IN NINE CENTURIES

Summary

There has never been a book about the history of the Rīga Port – not in Latvian, not in any other language. This book can't really pretend to be a complete and all-encompassing display of all of the available facts that there are available about the port. Perhaps it would be more proper to call the author's research about the nine centuries of the port's development a sketch of the port's history.

Local residents have had a port at the place where the Rīga River flows into the Daugava ever since the 12th century. In fact the port was the key reason why the town of Rīga was established in its present location. Indeed, the history of the city is pretty much the history of the port. Until the early 20th century, the port was the determinant factor in terms of a wide region's infrastructure and its industrial and economic life.

The successes and disasters of the Latvian nation, too, are closely linked to the Rīga port, although it must be said that the success has accumulated more to the port, while the nation has seen more than its share of disasters. The fact is that if Latvia didn't have this port with its extremely advantageous geographic location, alien forces would have little reason to be tempted by the land. Since antiquity the Rīga port has been a door through which one neighbor from the West has tried to enter, while a second neighbor from the East has tried to break through into Europe. Economic interests in the form of trade have always been the bedrock for these efforts. The true authors of Latvia's history have always been the tradesmen.

Most of the materials which were collected as this book was being produced deal with the era of the Russian Empire. This is a matter of history. The Rīga port was built by German engineers, but its importance was due to the fact that it was located in the empire.

For several centuries Rīga was a part of the boundary between the sea and river-based shipping routes — much like Rotterdam today. For technological and, later, political reasons, however, this advantage was not developed very much.

The book consists of four chapters, an appendix and a list of persons.

Chapter 1 describes the history of the port and its city from the 12th century until the annexation of the region into the Russian Empire in 1710. The

port is older than the city of Rīga itself. As the city was first developed, the Daugavgrīva fortress was built at the place where the Daugava flowed into the sea. This fortress was of great significance in the history of Rīga. The power that controlled the surrounding bay could easily blockade the port. The city and the port were governed by a council which managed to hang on to its powers for centuries, even as the rulers of the region changed. After the collapse of the Livonian Order, Rīga was a free city for 20 years. Later it came under the subordination of the Polish-Lithuanian Empire. From 1621 to 1710 Rīga and its surrounding lands were a province of the Swedish crown. Russia, however, knew even during the reign of Ivan the Terrible that a "window to Europe" was needed, and Rīga was a very convenient place for that window to be. When Rīga was subordinated by Russia, it became the second port of the Russian Empire (after Archangelsk). Other ports were conquered or established later.

Initially the port was located on the Rīga (or Rīdzene) River, but beginning in the 15th century it was gradually moved to the Right Bank of the Daugava River. Although located very conveniently in geopolitical terms, the port was not without its natural shortcomings. The Daugava River used to be rife with rapids, and this did little to protect the cargo that was brought to Rīga along the river from Lithuanian and Slavic lands.

It is also true that the port lies low, and each year it and its city were threatened by the breakup of the winter ice. Early dams were built to protect the area against flooding. Sometimes they were used as foundations for roads. Ships that wintered in Rīga required well protected winter ports.

Chapter 2 is dedicated to the early history of the modern port which began to emerge after Rīga came under the saw of Russia. The main problem which hampered shipping and reduced the competitiveness of the port was the fact that the Daugava was relatively shallow in its lower end. Efforts to deepen the port in the 17th century and in the first half of the 18th century came to naught, because technologies at that time were not adequate. In the late 18th century attempts were made to narrow the riverbed with parallel dam, thus increasing the flow of the river so that sand would be carried out into the sea. The first dams collapsed because of design errors, but later the river bed was successfully straightened out to its present-day flow.

The Rīga Stock Exchange was founded in 1816, and its governing committee played a very significant role in the development of the port and the entire city. A Port Improvement Committee was set up in 1850 and charged with attracting loans to finance an upgrade at the port. The so-called Mangalsala sea dam was built in order to protect the river against becoming clogged with sand. When the first steam barges came into use, efforts were made to deepen the riverbed.

A very intensive period of hydro-technical engineering occurred between

1970 and 1910, and these projects harked back to the old idea of narrowing the riverbed and blocking off shallow branches to the river. Over the course of 40 years, some 60 kilometers of dams were built along the 15 kilometers of the lower Daugava. Today many of them are no longer visible, because they have been dug under, or buildings have been put up on top of them. They can all be seen in a map from 1913, however.

The Rīdzene (Rīga) River was filled in a long time ago. The oldest of the several parts of the port is the city shoreline, which was used for piers until 1944. At the turn of the 19th and 20th centuries 15 passenger lines to various ports in the world berthed at the port.

Some historians have claimed that Rīga was at one time the leading port for wood exports in the world, and the volumes of wood products exported through the port have truly been impressive. Latvia had a significant number of sawmills. Traditionally wood materials were loaded onto ships at Vecmīlgrāvis, where a deep-water port was available alongside a high dune.

Next to the historic Daugavgrīva fortress, other dams were set up to establish a new berthing area with a longer navigation period and a greater depth. A rail line was run to Daugavgrīva, and it was here that the Rīga port got its first grain elevator, as well as a large ship-building factory. The first floating dock was also located at Daugavgrīva.

Another port was established at Jaunmīlgrāvis. A rail line was connected to the area, and industry soon sprang up around it. Coal and wood were unloaded here, and the "Brāļi Nobeli" company installed fuel tanks which were connected to the shore with pipelines.

Soon enough the Rīga port began to run out of shipping berths, and the port on the Right Bank began to expand from Old Rīga toward the sea. Beyond the Rīga Castle berths were installed for the unloading of dry goods, and a customs building was put up. It survives to this very day. The "Customs Garden", which was so named because of the high hedge that surrounded the territory of the berths, was soon expanded to the Andrejs dam, where the present-day passenger facility is located. Andrejsala island had a grain elevator and a freezer, as well as Rīga's very first general use power plant.

Next there is the Bay of Āgenskalns, which was formed after the building of a protective dam along the Left Bank of the Daugava. In addition to several ship berths and repair factories, the first seafarer's leisure building in Russia was opened in 1884 and named after Tsar Peter the Great. The building had room for a maritime school, too.

The most recent port in the port basin is the Export port, where construction began before World War I and finished when Latvia was already independent.

Chapter 3 is devoted to Rīga as the largest export port in the Russian Empire. In 1878 there were significant changes in the local government of the

city. A City Council was elected, and the traditional council of many centuries lost its power – including its power over the port. The newly chosen board of the city took control over the port, its main officials and the port police.

The port got rid of the city's governance to some extent in 1893, when a ports board subordinated to the imperial Interior Ministry took over. Key issues concerning the governance and development of the port were handled by a permanent port commission. The port was commanded by a captain, and that office could be held only by an active or retired officer from the Russian naval fleet.

The first written reference to pilots in the Rīga port dates back to the Chronicle of Indriķis in 1221, and an association of pilots was established in the early 17th century. In 1825 the post of commander of pilots was created, and the salary of the holder of this office was paid by the Stock Exchange Committee. At one time the system employed as many as 60 men. The office for the pilots was located in Bolderāja, and there were facilities near the lighthouse at Daugavgrīva, and on the shore of the Daugava in Rīga.

We know that navigation elements such as buoys were located in the Daugava port region as early as 1570. The oldest known sea map dates back to 1644, and it shows not only shipping routes, but also water depths.

A navigation-light was installed on one end of the Mangaļsala sea dam in 1863. Leading-lights were installed at the Rīga port in 1885.

The oldest lighthouse in Rīga is seen in a map from 1536. It was located at the place where the Daugava flowed into the sea at that time – where the town of Vecāķi is located now. The lighthouse consisted of a burning fire atop a tower. The first lighthouse at the present-day location was built in 1788, also with an open flame. The first lighthouse with oil lamps began work in 1818, while the first with a flashing light came on line in 1863.

The depth of the port has increased almost constantly as the result of various construction and deepening projects. In 1885 the depth was 20 feet, or 6.6 meters in 1885, and a depth of 24 feet was reached in 1902.

Ice has always been a problem at the port. The first icebreaker arrived in Rīga in 1877. It was a steamship and proved ineffective. Later several screw-driven icebreakers were ordered in Sweden, while in 1912 the sea icebreaker *Pjotr Velikij*, which was built specifically for the Rīga port, was put into the water.

For centuries, most of the goods that were transported out of the Rīga port arrived there by barge. The rail era began in 1871, and this marked a significant shift in the kinds of goods that were transported. Food products appeared in much greater numbers, for example.

The first bridge across the Daugava River was opened in the very early 18th century, and ships and barges frequently stopped at the bridge for various operations. The bridge was gradually rebuilt into a pontoon bridge, which

opened in 1896. The lead engineer on the project was Rīga's chief engineer, and he proposed the construction of a traffic tunnel under the Daugava. The first stationary bridge over the Daugava was opened in 1872, and its main mission was to handle a rail line between Rīga and the port basin in Daugavgrīva.

The first electrical telegraph line in all Russia began operations in 1852, and it connected the Rīga Stock Exchange with the pilot office in Bolderāja.

The construction of warehouses has always been a very important part of the port's history. Wooden warehouses in the Moscow region of Rīga and on Ķīpsala island were often damaged by fire and ice, so the so-called "Red Warehouses" were built beginning in 1870. Alas, the buildings, albeit of architectural importance, soon turned out to be less than appropriate for port work.

As the volume of cargo which passed through the port increased, mechanization of operations became increasingly important. The first hand-operated crane appeared at the Rīga port around 1650. The first electrical crane was installed at the riverside customs facility in 1903. A powerful floating steam crane went into operation at the same location one year later. The port shoreline got electric lights in 1906.

Chapter 4 discusses the work of the Rīga port during the first period of Latvia's independence. World War I did not cause much damage to the port. A much greater problem was posed by the fact that buildings were becoming run down, and the aquatorium – especially near the sea became clogged with sand and silt between 1914 and 1920. Many excavators and several tugs had been taken to Russia during the war. Restoration of shipping operations was also hampered by the fact that some parts of the sea had been mined.

During the first years of independence, the depth of the port was restored, piers were renovated, and the entire port underwent significant reconstruction. A new lighthouse was built, a new freezer was installed, the sea icebreaker *Krišjānis Valdemārs* was purchased, and the piers at the Export port were extended by more than 600 meters. Each year some 0.5 million cubic meters of sand were scooped out of the riverbed at the port. Exports were dominated by agricultural products (butter alone represented 24% of export value) and wood products.

The conclusion of the book deals with projects that have not yet been carried out in terms of the internal waterways of the port, as well as the port itself.

The book contains reproductions of unique ancient maps and rare photographs from museums, archives and libraries. In the appendices there is a chronological table of events, a list of buildings at the port in 1913, a list of persons, and a reference list of accessed literature.

RIGAER HAFEN IN NEUN JAHRHUNDERTEN

Zusammenfassung

Es ist bisher kein Buch über die Geschichte des Rigaer Hafens weder in lettischer, noch in einer anderen Sprache erschienen. Auch dieses Werk kann keinen Anspruch auf eine vollendete und allumfassende Darstellung des zugänglichen Tatsachenmaterials erheben. Richtiger wäre vielleicht, die Untersuchung des Verfassers über die Entwicklung des Rigaer Hafens innerhalb neun Jahrhunderte als Entwürfe für die Geschichte des Hafens zu bezeichnen.

Der durch die einheimische Bevölkerung benutzte Hafen an der Mündung des Riga-Flusses in die Daugava (Düna) bestand schon im

12. Jahrhundert. Später wurde der Hafen zu einem besonderen Anlaß für die Gründung der Stadt direkt an dieser Stelle. Die Stadtgeschichte ist deshalb als ein Teil der Geschichte des Hafens zu betrachten. Bis zum Anfang des 20. Jh. war der Hafen ein bestimmender Faktor für die Entstehung der Infrastruktur, des Gewerbe- bzw. Wirtschaftslebens einer weiten Region.

Mit dem Rigaer Hafen ist in großem Maße auch der Glanz und das Elend des lettischen Volkes verbunden. Der Glanz galt eigentlich nur dem Hafen, dem Volk ist eher das Elend geblieben. Ohne den Hafen mit seiner äußerst günstigen geographischen Lage hätte kein Fremder für das lettische Land Interesse gezeigt. Der Rigaer Hafen ist schon immer ein Tor gewesen, durch das einer unserer Nachbarn aus dem Westen eindringen, ein anderer aber aus dem Osten nach Europa durchdringen wollten. Diesen Expansionen lagen Wirtschaftsinteressen — der Handel zugrunde. Als die wahren Gestalter der Geschichte können wir gerade die Kaufleute betrachten.

Bei der Entstehung des Buches ist der größte Teil des gesammelten Materials auf die Zeiten des russischen Kaiserreichs bezogen worden. Dies ist durch die realistischen historischen Ereignisse im Hafen und um den Hafen bestimmt worden. Der Rigaer Hafen ist von den deutschen Ingenieuren gebaut worden, aber der Anlaß für diesen Bau war die Tatsache, daß der Hafen zum russischen Reich gehörte.

Mehrere Jahrhunderte war Riga, ähnlich wie heute Rotterdam, ein Hafen auf dem Schnittpunkt der Wasserstraßen der See- und Flußschiffe. Aus technischen und später auch aus politischen Gründen gelang es jedoch nicht, diesen Vorteil weiter zu entwickeln und Gebrauch davon zu machen.

Das Buch besteht aus vier Teilen, Anlagen und einem Personenregister.

Im Teil 1 ist die Geschichte des Hafens bzw. der Stadt vom 12. Jh. an bis zur Eingliederung in das russische Reich im Jahre 1710 beschrieben. Der Hafen bestand bereits vor der formellen Gründung der Stadt Riga. Gleichzeitig mit der Stadt entstand an der damaligen Daugava-Mündung ins Meer die Festung *Daugavgrīva* (Dünamünde), die in der Geschichte Rigas eine wichtige Bedeutung hatte, weil der, der die Mündung unter seiner Kontrolle hatte, auch den Hafen blockieren konnte. Die Stadt und der Hafen wurde durch einen historisch entstandenen Rat verwaltet, dem es jahrhundertlang gelang, seine Vollmachten auch beim Herrscherwechsel zu bewahren. Nach dem Zusammenbruch des Livonischen Ordens war Riga zwanzig Jahre lang eine freie Stadt. Später gerieten die Stadt und der Hafen zeitweilig in Abhängigkeit von Polen-Litauen. 1621—1710 war Riga samt einem Teil der anliegenden Länder eine schwedische Überseeprovinz. Schon Iwan Grosny verstand jedoch, daß Rußland ein Fenster nach Europa braucht, und daß Riga ein geeigneter Ort für dessen Durchbruch ist. Durch das Geraten unter die Gewaltherrschaft Rußlands wurde Riga nach Archangelsk zum zweiten Hafen im russischen Reich. Die anderen Häfen sind später erobert bzw. gegründet worden.

Anfangs befand sich der Hafen am Riga-Fluß (*Ridzene*). Mit dem 15. Jh. aber siedelte er allmählich an das rechte Daugava-Ufer um. Der geopolitisch sehr günstig gelegene Hafen hatte jedoch mehrere landschaftlich bedingte Mängel. Der Mittellauf der Daugava war sehr reich an Stromschnellen, wodurch die aus litauischen und slawischen Ländern in Booten nach Riga zu befördernden Güter ständig gefährdet wurden.

Die an den flachen Ufern gelegenen Stadt und der Hafen wurden durch den Eisgang stark bedroht. Die ersten Damme wurden deshalb zum Schutz gegen Überschwemmung gebaut. Manchmal wurden diese auch als Unterbau für Straßen benutzt. Für die in Riga überwinternden Schiffe wurden auch gut geschützte Winterhäfen benötigt.

Teil 2 ist den Ursprüngen der Entstehung eines modernen Hafens gewidmet, als Riga unter die russische Herrschaft geriet. Der einzige Nachteil, wodurch die Schifffahrt erschwert und die Konkurrenzfähigkeit eingeschränkt wurde, war die Versandung des Unterlaufs der Daugava. Die Bemühungen, im 17. Jh. und in der ersten Hälfte des 18. Jh. den Hafen zu vertiefen, waren erfolglos, weil es noch keine effektiven Bagger gab. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts wurden die ersten Versuche vorgenommen, das Flußbett mit parallelen Dammen zu verengen, um die Strömungsgeschwindigkeit zu verstärken und das Hinaustragen des Sandes ins Meer zu erzielen. Obwohl die ersten regulierenden Deiche wegen der fehlerhaften Berechnung später zusammenbrachen, wurde das Flußbett der Daugava im Ergebnis dieser Arbeiten ausgerichtet, und es entstand die heutige Flußmündung.

1816 wurde die Rigaer Börse gegründet, deren Exekutivorgan — das Börsenkomitee — eine sehr große Bedeutung für die Entwicklung des Hafens

und der Stadt hatte. 1850 wurde ein Komitee für den Hafenausbau gebildet, das über die Vollmacht verfügte, mit Anleihen das notwendige Kapital heranzuziehen. Unter der Leitung des Komitees ist der Seedamm der sog. Insel *Mangalsala*, die spätere Ostmole gebaut worden, um die Versandung der Mündung zu vermeiden. Gleichzeitig wurde auch die Vertiefung des Flußbettes mit den ersten Dampfbaggern begonnen.

Eine intensive hydrotechnische Bautätigkeit erfolgte in den Jahren 1870—1910. Den Bauentwürfen lag die alte Idee über die Verengung des Flußbettes und das Eindämmen der flachen Flußarme zugrunde. In diesen 40 Jahren sind in der 15 km langen Strecke des Unterlaufs der Daugava ca. 60 km Dämme gebaut worden. Viele von ihnen sind zwar nicht mehr zu sehen, weil diese sich unter den Anschwemmungen des Flusses oder den späteren Bauten befinden. Diese sind jedoch im Hafenplan von 1913 zu sehen.

Außer dem längst zugeschütteten Fluß *Ridzene* war die Uferstraße der Stadt historisch gesehen die erste von den mehreren Hafenanlagen, die noch bis 1944 als Anlegestelle diente. An der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert war hier die Endstation für 15 Passagierlinien nach verschiedenen Häfen der Welt.

Einige Historiker haben Riga als den weltgrößten Holzexporthafen bezeichnet: die Mengen und das Sortiment des Rund- bzw. Schnittholzes waren sehr beeindruckend. Beträchtlich sei auch die Zahl der Sägewerke gewesen. Ein historischer Holzverladeplatz war in *Vecmilgrāvis*, wo an der hohen herabrutschenden Düne ein geeigneter Ort für die tiefe Verankerung der Schiffe war.

Neben der historischen Festung *Daugavgrīva* (Dünamünde) entstand durch die Aufschüttung einiger Deiche der Rigaer Vorhafen — das Hafendeichbecken. Sein Vorteil war eine längere Navigationsperiode und größere Tiefen im Vergleich zu den flußaufwärts befindlichen Anlegestellen. Zum Anfahren der Güter nach *Daugavgrīva* (Dünamünde) war eine Eisenbahnlinie verlegt worden. Es wurden hier der erste Elevator des Rigaer Hafens sowie eine große Schiffswerft bzw. Maschinenfabrik mit einem Dock gebaut. In *Daugavgrīva* (Dünamünde) hat es auch die Anlegestelle des ersten Schwimmdocks gegeben.

Ein Vorhafen wurde auch in *Jaunmilgrāvis* eingerichtet. Es wurde dorthin eine abzweigende Eisenbahnstrecke gebaut, um die sich bald industrielle Aktivitäten entwickelten. Hier entlud man die auf dem Seeweg transportierten Steinkohlen und Farbhölzer. Die Firma *Gebr. Nobel* hat hier die Kraftstoffbehälter aufgestellt, die mit dem Ufer durch Rohrleitungen verbunden waren.

Der Bedarf an Schiffsanlegestellen wurde immer akuter. Der Hafen am rechten Ufer begann sich von der Altstadt her in die Richtung Meer auszuweiten. Hinter dem Schloß wurden Anlegeplätze zum Entladen der einzuführenden Stückware eingerichtet und das Zollamt gebaut. Das Gebäude ist bis heute gut erhalten. Der *Zollgarten*, wie dieser Hafenbereich wegen des hohen Zaunes genannt wurde, dehnte sich bis zum Deich *Andreja dambis* aus, auf dem sich heute der Passagierterminal befindet.

Auf der Insel *Andrejsala* wurde außer Elevator und Kühlhaus auch das erste öffentliche Elektrizitätswerk Rigas gebaut.

An der Bucht *Āgenskalns* (Hagensberg-Bucht), die als Durchbruch im Schutzdeich am linken Ufer der Daugava entstand, wurde 1884 außer den Schiffsanlegestellen und mehreren Reparaturfabriken das Seemannshaus Peter des Großen — der erste Heim für Seeleute in Rußland — eingeweiht. Es waren dort Räumlichkeiten auch für die Seefahrtschule vorgesehen.

Unter den Hafengebäuden war in chronologischer Reihenfolge der Exporthafen der letzte, dessen Ausbau erst kurz vor dem Ersten Weltkrieg begonnen, zur Zeit des unabhängigen Lettlands aber fortgesetzt wurde.

Teil 3 ist der übersichtlichen Darstellung der Stadt Riga — dem größten Exporthafen des russischen Reichs gewidmet worden.

1878 fanden wesentliche Änderungen in der Rigaer Gemeindeverwaltung statt. Es wurde die Stadtverwaltung gewählt, und der frühere Rat hat seine Vollmachten einschließlich für die Hafenverwaltung eingebüßt. Diese hat die Exekutive des Rates übernommen, dem auch die obersten Amtspersonen sowie die Polizei unterstellt waren.

Der Hafen hat sich 1893 das erste Mal teilweise von der Subordination der Stadt befreit, als dieser durch die dem Innenministerium des russischen Reichs untergeordneten Hafenverwaltung übernommen wurde. Prinzipielle Fragen über die Hafenverwaltung bzw. -entwicklung wurden durch den ständigen Ausschuß (*присутствие*) entschieden. Die oberste Amtsperson des Hafens war der Hafenskapitän. Dieses Amt durfte nur ein aktiver Marineoffizier oder ein Offizier a. D. innehaben.

Die Lotsen des Rigaer Hafens sind schon in der Chronik des Heinrichs von Livonien 1221 erwähnt worden. Der Lotsenverband bestand seit dem Anfang des 17. Jh. 1825 wurde das Amt des Lotsenkommandeurs gestiftet. Er wurde vom Börsenkomitee bezahlt. 60 Mann war die höchste Lotsenzahl in Riga. Das Lotsenkontor war in *Bolderāja*, die Lotsenstationen jedoch waren in *Daugavgrīva* (Dünamünde) am Leuchtturm und am Daugava-Ufer in Riga.

Es steht fest, daß es die Navigationsausrüstung— Seezeichen für die Leitlinie und Bojen — schon um 1570 in der Mündung der Daugava gegeben hat. Die ältestbekannte Seekarte ist auf das Jahr 1644 datiert, in der außer der Leitlinie u.a. Seezeichen auch die Tiefen angegeben sind.

1863 wurde am Ende des Seedammes *Mangaļsala* ein Leuchtfeuer aufgestellt. 1885 ist der Rigaer Hafen mit Richtfeuern versorgt worden.

Der älteste Leuchtturm bei Riga ist in einer 1536 veröffentlichten Karte dargestellt — an der damaligen Daugava-Mündung ins Meer, heute also in der Umgebung von *Vecāķi*. Das war eine offene Flamme ein Feuer oben auf einem Turm. An der jetzigen Stelle ist der Leuchtturm erstmals 1788 — auch mit einem offenen Feuer — aufgebaut worden. Der erste Leuchtturm mit Öllampen be-

gann 1818 zu funktionieren. Die erste in bestimmten Abständen aufleuchtende Signalvorrichtung wurde 1863 aufgestellt.

Im Ergebnis der hydrotechnischen Bautätigkeit und der Vertiefungsarbeiten haben sich die Tiefen im Hafen fast kontinuierlich vergrößert und im Jahre 1885 zwanzig Fuß oder 6,6 m Tiefe erreicht. Die 24 Fuß Tiefe ist erstmalig 1902 erreicht worden.

Ein großes Hindernis für die Tätigkeit des Hafens war das Eis. Der erste Eisbrecher kam nach Riga im Jahre 1877. Das war ein Raddampfer mit einer 120 PS Maschine, die sich als nicht ausreichend effektiv erwies. Es wurden später für den Hafenbedarf in Schweden mehrere Eisbrecher mit Schraubenantrieb bestellt. 1912 ist der vom Rigaer Ch. Clark speziell für den Hafen in Riga entworfene See-Eisbrecher *Pjotr Welikij* vom Stapel gelaufen.

Der größte Teil der Güter wurde mit Lastkähnen aus dem wirtschaftlichen Hinterland Rigas geliefert. Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Riga-Zarizin im Jahre 1871 begann die Eisenbahnepoche, wodurch sich das Sortiment der Exportwaren wesentlich verändert hatte. Es kamen beispielsweise viel Lebensmittel hinzu.

Die erste Floßbrücke über die Daugava wurde gleich zu Beginn des 18. Jh. errichtet. An sie legten Schiffe und Lastkähne zwecks Güterabfertigung an. Durch den allmählichen Umbau der Floßbrücke wurde 1896 die Pontonbrücke beendet. Ihr Konstrukteur, der damalige Chefingenieur der Stadt, schlug vor, einen Verkehrstunnel unter der Daugava zu bauen. Die erste stationäre Brücke ist 1872 eingeweiht worden. Sie wurde gebaut, um Riga und das Becken des Hafendeichs in *Daugavgrīva* (Dünamünde) mit der Eisenbahn zu verbinden.

Im Herbst 1852 begann die erste elektrische Telegrafenerleitung in Rußland zu arbeiten, die die Nachrichtenübermittlung zwischen der Rigaer Börse und dem Lotsenkontor in *Bolderāja* gesichert hat.

Eng mit dem Hafen war auch der Bau der Lagerhäuser verbunden. Die hölzernen Speicher in der Moskauer Vorstadt und auf der Insel *Ķipsala* wurden oft durch Feuer und Eis verwüstet. Man hat deshalb 1870 mit dem Bau der sog. Roten Speicher begonnen. Die architektonisch wertvollen Häuser erwiesen sich leider für Hafenzwecke als schwer verwendbar.

Durch Zuwachs des Gütervolumens wurde die Mechanisierung der Hafenarbeiten immer unerläßlicher. Der erste handbetriebene Hebekran erschien im Rigaer Hafen schon um 1650. Im Jahre 1903 wurde am Ufer vor dem Zollhaus der erste elektrische Kran aufgestellt. Ein Jahr später arbeitete hier bereits ein in Riga gebauter leistungsstarker Schwimmkran mit Dampftrieb.

1906 begann man das Ufer im Hafenbereich mit elektrischen Bogenlampen zu beleuchten.

Teil 4 ist dem Rigaer Hafen in den Jahren der ersten Unabhängigkeit Lettlands gewidmet. Die direkten durch den Ersten Weltkrieg im Rigaer Hafen verursachten Zerstörungen waren nicht übermäßig groß. Weit störender waren in

den Jahren 1914—1920 die Abnutzung der Hafengebäude sowie die Versandung des Hafenbeckens, insbesondere der Fahrrinne. Viele Baggerprahme und ein Teil der Schlepper waren nach Rußland geführt. Die Erneuerung der Schifffahrt wurde auch durch die in der See verlegten Minen gehindert.

In den Jahren der ersten Unabhängigkeit Lettlands wurde außer der Wiederherstellung der Tiefen bzw. Reparatur der Anlegestellen auch eine umfangreiche Hafenrekonstruktion durchgeführt. Es wurden ein neuer Leuchtturm und das neue Kühlhaus gebaut, der See-Eisbrecher *Krišjānis Valdemārs* gekauft, die Anlegeplätze des Exporthafens um mehr als 600 m verlängert. Jährlich wurden im Hafengebiet ca. 0,5 Mio Kubikmeter Sand aus dem Flußbett der Daugava ausgebaggert. Im Export waren die Landwirtschaftsprodukte (bis 24% Butter) und Roh- bzw. Schnittholz vorherrschend.

Der Ausklang des Buches ist den nicht realisierten Projekten, wie dem Ausbau der mit dem Hafen verbundenen Binnenwasserstraßen, als auch den Arbeiten im Hafen selbst gewidmet.

Im Buch sind einzigartige alte Karten und seltene Fotos aus Museen, Archiven und Bibliotheken veröffentlicht worden. Die Anlagen zum Buch enthalten chronologische Tabellen, das Verzeichnis der regulierenden Bauwerke für das Jahr 1913, das Personenregister und den Quellennachweis.

Autors pateicas par sadarbību

Gunāram Rosam

Rīgas vēstures un
kuģniecības muzejam

Apgāds pateicas par sadarbību īpaši

Leonīdam Loginovam
un *Haraldam Apogam*

Izdevējs — apgāds «Jumava», Dzirnavu ielā 73, Rīgā LV 1011.
Reģistrācijas apl. Nr. 2-1012.
Iespiests a/s «Preses nams» tipogrāfijā, Balasta dambī 3, Rīgā LV 1081.
Iesiets a/s «Paraugtipogrāfija», Puškina ielā 12, Rīgā LV 1050.

61-

- ... Причалы тупы и свайные
- ... Керосиновые фонари.
- ... Артезианские и стовые колоды
- δ Створные столбы.
- (100)-(100) Мелера выправительных со
- 1, 11 Мелера зданий на портовой
- Граница города Риги.



LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTEKA



0300030834



Arvis Pope dzimis 1933.gadā Rīgā, uzaudzis Daugavgrīvā, virsdiesta kara jūrnieka ģimenē. Ieguvis ģeogrāfa diplomu, jūrniecības vēsturei pievērsies kā vaļaspriekam. Vadījis Latvijas Kultūras fonda Jūrniecības vēstures kopu. Kopā ar domubiedriem ierosinājis Latvijas Jūrniecības gadagrāmatas un Latvijas Jūrniecības vēstures enciklopēdijas izdošanu. Darbi: *Zvaigznes krastā* (1985) un *Burinieku gadsimts Latvijā* (1989).



2005-5
67

SLAVAS DZIESMA RĪGAI

Tāpat kā priežu stumbri, kas, mežos sliedamies augstu,
Ieplestiem vainagiem drīz savities mūdžekli ļauj, –
Tā arī mastu rājas, šķiet, sapinas Daugavas krastos,
Svārstās un ligojas tās šurpu un turpu aizvien.

Vaukšķīgi ieskanas triši, čikst tauvas, ar griezuvēm vilktas,
Izrotāts bezgala krāšņs, kuģa klājs nerimus vaid.
Tirgoņu noligtie kuģi, no dažādām pasaules malām
Bangainās jūrās kas brauc, beidzot patiešām ir klāt:
Bargais un negantais spānis un manīgais beļģis, un anglis,
Saksietis, dānis un zviedrs – Baltijas ceļotājs katrs.
Kurš gan spēs saskaitīt preces, ko pilsētai piedāvā viņi,
Milzīgā daudzumā kad izkraut no kuģiem tās sāk?
Vieni ar maisiem stiepj sāli, bet Neptūna mazdēlu – siļķi
Sāļo – no kuģa kāds cits piepūstā vēdera nes;
Vēl kāds nes arābu augus un Kanopes smaržīgās veltes,
Mucas ar vīnu, ko šurp vedis no Reinzemes viņš.
Drēbju visdārgāko bažus ved kuģos no Lugdunas pašas,
Zidos vissmalkākos žilbst, veroties cieši, mums skats.
Citos ved metālu, kuru steidz amatnieks apstrādāt laikus,
Tirgoņi daudzi ar to izrotāt bodītes mēdz.
Bezgala straumē uz Rīgu plūst rutēņu pākšveida laivas,
Vezdamas dāvanas šurp, kādas vien iekāro sirds:
Baltu sārmu un vaska rituļus milzīgā skaitā, –
Ādas, kas kažokiem der, kaltētas vēršādas pat,
Tāpat kā aļņādas stīprās, kas ērtākas apģērbam šķietas,
Kuras pat laikazobs vairs nevarēs saēst tik drīz.
Šim un vēl citām precēm, kam neredz ne gala, ne malas,
Pārpilns bez mēra drīz vien viļņainās Daugavas krasts.

BAZILIJS PLĪNIJS

ISBN 9984-05-301-6



9 789984 053011

JUMAVA