

Lidija
Malahovska



LATVIJAS TRANSPORTA VĒSTURE

XIX gs. otrā puse - XX gs. sākums

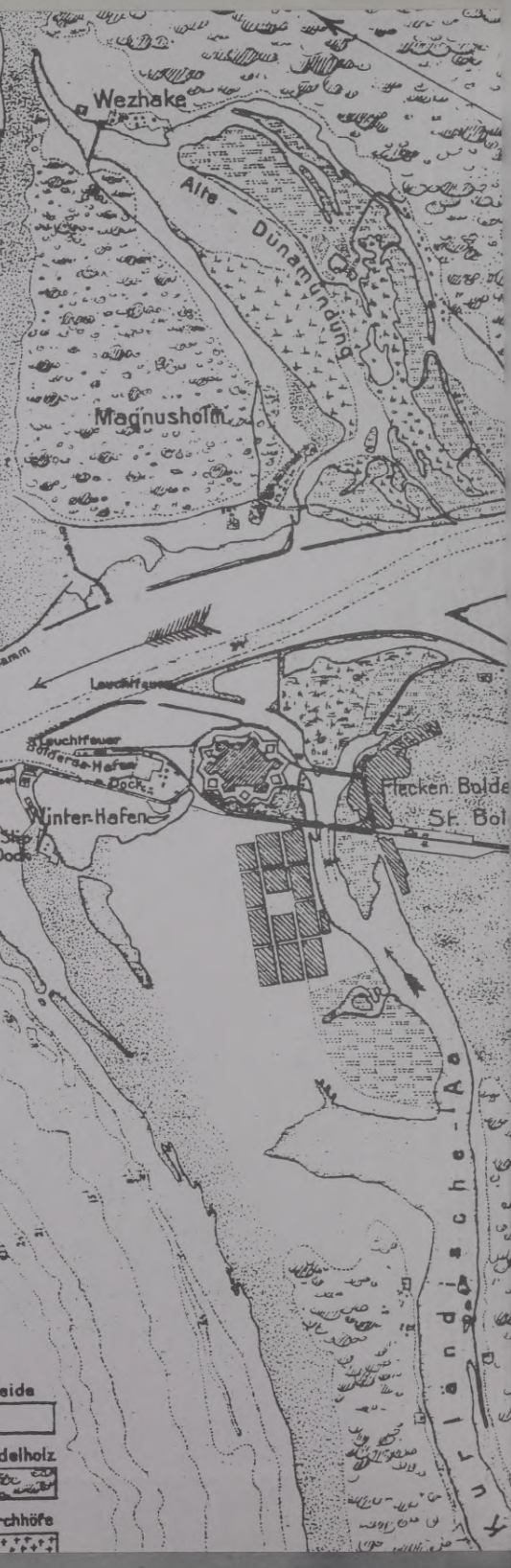


M E E R B U S E N

7.5
Glückenböje

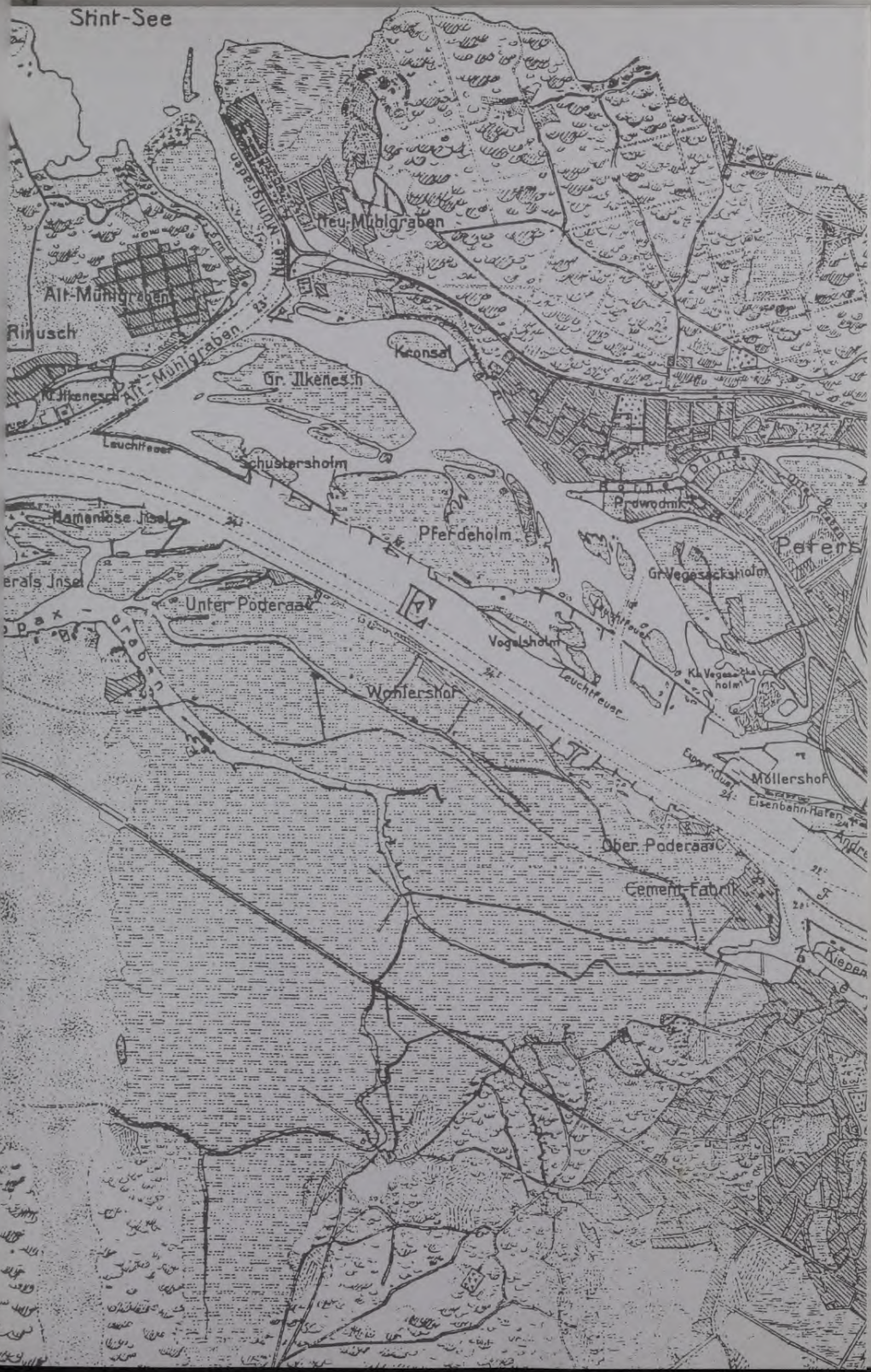
R I G A S C H E R B

Erklärungen



Handwritten notes and signatures in the bottom right corner, including the name 'L. J. ...' and other illegible text.

Shint-See



Neu-Mühlgraben
Alt-Mühlgraben
Rirusch
Gr. Ilkenes in
Kronsdal
Leuchtfaser
Schustershof
Hamenöse Insel
Pferdeholm
Vogelsholm
Wohlershof
Unter-Poderaad
Ober-Poderaad
Gemein-Fabrik
Möllershof
Eisenbahn-Hafen
Klepaan
Peter's
Gr. Vegeacksholm
Kl. Vegeacksholm
Leuchtfaser
Eggenberg
Andre

17

M

1,5

Glockenboje



Stein



TeuGer



Wiese



93-2
208
L
629
Lidija Malahovska

Kontroleksemplārs

Lidija Malahovska

LATVIJAS TRANSPORTA VĒSTURE

19. gs. otrā puse - 20. gs. sākums

LATVIJAS
TRANSPORTA
VĒSTURE

19. gs. otrā puse - 20. gs. sākums

Rīga, 1998

Lidija Malahovska

Konst. saskaitas

IATVILAS TRANSPORTA VĒSTURE

19. gs. otrā puse - 20. gs. sākums

Latvian National Library

98-4

208

L
629

Lidija Malahovska

LATVIJAS TRANSPORTA VĒSTURE

19. gs. otrā puse - 20. gs. sākums

Rīga, 1998

1000 (53-0011) 0000
1000

SACRIFICIAL OFFER

vii PRIEKŠVĀRDS
ix IEVĀDS
Lidija Malahovska

1. nodaļa
BALTIJAS PROVINCES — TRANSĪT-PROVINCA KRIVĀIJAS
TRIZNIEŠKĀJAS SAKARĀS AR RĪGAS PUSĒNĀM
Rīga, 1991. gada 1. jūlijs

2. nodaļa
LATVIJAS DEBEŠĀJĀ IZBUVE UN TĀS EKONOMISKAIS
PAMATOJUMS

3. nodaļa
Grāmatai ir veltīta Latvijas Republikas
Krievijas Debešāju Politiskās un Ģeogrāfiskās
20. G. SĀKUMĀ ir iekļautas divas lappuses

4. nodaļa
RĪGAS ĪSTAS MODERNIZĀCIJA

5. nodaļa
VENTSPĪĻS ĪSTAS IZBUVE

6. nodaļa
LĒPĀJAS ĪSTAS REKONSTRUKCIJA

7. nodaļa
NOSĒGIJUMS

8. nodaļa
PIELIKUMS. Teksts minēto mērķu īstenošanai

9. nodaļa
OBSERVAHĒ

SUMMARY

2000 (53-0011) 0000

PRIEKŠVĀRDS

Mūsu valsts atjaunošanas pašreizējā vēsturiski atbildīgā posmā, kad atgūtajai suverenitātei atbilstoši jāizveido tautsaimniecība, kas ne vien garantētu mūsu valsts iedzīvotājiem drošu iztiku, bet arī uzplaukumu nākotnē, jāapsver, kādi ir vai varētu būt mūsu eksistences avoti. Ir dažādas alternatīvas to noteikšanai: vai nu konstruēt šos avotus, vadoties no tīrās loģikas principiem, vai arī kopēt no kādas veiksmīgākas tautas pieredzes. Tomēr mūsu prāta brīvais lidojums neizbēgami tieksies gan pēc pievilcīgākas ilūzijas, gan neizbēgami pārskatīs daudzas jo daudzas dzīves realitātes.

Citu tautu piemērs varētu būt pamācošs, taču jāņem vērā, ka tas ir īstenots citādos, vienīgi šai tautai specifiskos apstākļos. Turklāt – tieši šīs tautas mums tik šķietami izdevīgā vieta pasaules tirgū jau ir aizņemta. Tādēļ, domājot par nākotni, visai produktīvi ir atskatīties vēsturē, padomāt par mūsu pagātņi, mācīties no mūsu pašu pieredzes – gan no kļūdām, gan no veiksmēm, kas ir pārbaudītas mūsu vienīgajā dzīves telpā, mūsu apstākļos. Protams, ar laiku ekonomiskie apstākļi mainās gan mūsu zemē, gan apkārtējā vidē. Tādēļ naivi būtu domāt, ka vēstures situācija varētu atkārtoties, ka tas, kas reiz bijis, saglabāsies nemainīgā veidā. Taču nevar būt nākotnes, nepazīstot savu pagātņi, nezinot savu vēsturi.

Šai sakarā es kā Latvijas Republikas satiksmes ministrs gribu izteikt gandarījumu par šo pētījumu, kas veltīts Latvijas transporta – dzelzceļu un ostu – izbūves vēstures jautājumiem.

Dzelzceļam un jūras transportam bijusi izšķiroša nozīme mūsdienu Latvijas ekonomikas, sociālās un nacionālās struktūras, izglītības un kultūras kopumā, varētu pat teikt, mentalitātes izveidē – kā un kur mēs sevi iedomājamies pasaulē.

Nenoliedzot citu transporta veidu nozīmi, domāju, ka nepārspilēšu, apgalvojot, ka arī pašreiz un pārskatāmā nākotnē šie divi transporta veidi būs Latvijas tautsaimnieciskās attīstības ass. Protams, jāņem vērā gan konstantais, nemainīgais, gan arī tas, kas mainījās un mainīsies mūsu ekonomiskajā un politiskajā makrovidē.

Nemainīgā mūsu vieta pie gandrīz neaizsalstošās Baltijas jūras, izbūvēto ostu izvietojums neļauj ātri mainīt mūsu dzelzceļu tīkla struktūru. Paliek nemainīgs arī fakts, ka gan austrumos, gan rietumos no mums atrodas spēcīgi ražotāji un patērētāji, kuru savstarpēja un regulāra saskarsme ir abpusēji izdevīga un no kuriem mēs varam gūt savu labumu.

Mainīgas, protams, ir šo lielo piegādātāju un patērētāju politiskās intereses to savstarpējā mijiedarbībā un arī viņu reakcija uz mūsu piedāvāto transportpakalpojumu izmantošanu. Mainās viņu spējas, gan piedāvājot savus ražojumus, gan tirgus kapacitāte, kas nosaka preču kravu plūsmas. Mainās arī tehniskās iespējas. Proti, nācis klāt varenais un par dzelzceļu daudz mobilākais autotransports, modernie lielle transportkuģi spēj pārvarēt ostas nelabvēlīgos navigācijas apstākļus. Tas viss ļauj preču kravu pārvadātājiem turēties ne tik daudz pie agrāk iemītām takām, bet gan izvēlēties citus kravu pārvadāšanas ceļus. Tādēļ jo uzmanīgākai un smalkākai jābūt mūsu transporta politikai – pārdomātai un izsvērtai, lai eventuālie partneri izvēlētos tieši mūsu piedāvātās iespējas.

Attīstošais autotransports bieži vien tiek uzskatīts par nozīmīgu konkurentu dzelzceļiem un jūras transportam. Patiesībā autotransporta mobilitātes priekšrocības izpaužas preču kravu pārvadāšanā nelielos attālumos. Prasmīgi piedāvāti dzelzceļa un jūras transporta pakalpojumi var nodrošināt visu šo triju transporta veidu ekonomiski un ekoloģiski efektīvu, saskaņotu darbību.

Kā īpaši problemātiski, rūpīgi risināmi jautājumi šai politikā ir, pirmkārt, preču kravu tranzītpārvadājumu ērtības nodrošināšana: pārkraušanas un uzglabāšanas ērtāks, piemērotāks aprikojums (ostu un staciju specializācija u. tml.). Otrkārt, automobiļu, dzelzceļu un jūras transporta saskaņota kompleksa darbība. Autotransporta nozīmei pieaugot, jāņem vērā, ka tas jāizmanto, pārmērīgi neaizraujoties ar tā mobilitāti un elastīgumu: nav jāaizmirst, ka tā priekšrocības izpaužas salīdzinoši nelielu attālumu kravu pārvadājumos. Bet transporta tautsaimnieciski kompleksā attīstībā visefektīvākā ir visu šo triju transporta veidu kombinēta izmantošana. Treškārt, satiksmes ātrums, kura nodrošināšanai nepieciešama dzelzceļu un staciju kapitālietilpīga izbūve – paralēlie un pat vairāki

sliežu ceļi; sliežu kvalitāte, kas pieļautu vilcienu ātruma palielināšanu līdz dažiem simtiem kilometru stundā (Francijā, Itālijā tas sasniedz 250–400 km/st.). Ceturtkārt, tarifi.

Pārāk šauri būtu domāt, ka mūsu dzelzceļu un jūras satiksme orientējama tikai uz starpvalstu transportu. Ostām, bet it īpaši dzelzceļiem, ir izšķiroša nozīme visas sabiedrības (tautsaimniecības) strukturēšanā, darbaspēka svārsta (*Fendelverkehr*) pārvietošanā dienas un nedēļas nogalēs, siko un vidējo preču ražotāju un tirgotāju kravu pārvadājumos, atsevišķu pasažieru grupu – tūristu, skolēnu, studentu sociāli un ekonomiski izsvērtas pārvadāšanas organizēšanā.

Cik cieši savā starpā saistītas Latvijas apdzīvotās vietas ar drošo un salīdzinoši lēto dzelzceļu satiksmi, tik blīva ir attiecīgā apvidū ekonomiskā, sociālā un kultūras attīstība. Piemēram, apdzīvotās vietas pusotra desmita kilometru attālumā no dzelzceļa ir daudz vairāk novārtā savā attīstībā nekā jebkura cita vieta, ko dzelzceļš saista ar Latvijas un ārzemju nozīmīgākiem centriem vairāku simtu kilometru attālumā.

Šī savstarpēji mijiedarbīgā saistība starp transporta sakariem un strukturēšanu ir aplūkota šajā grāmatā, analizējot un vērtējot Latvijas dzelzceļu izbūvi determinējošos sociālekonomiskos un politiskos faktoros 19. gs. otrajā pusē, parādīti tās rezultāti un nozīme Krievijas impērijas tautsaimniecības attīstībā.

Šai sakarā izvirzās jautājums par dzelzceļa tīkla blīvumu, staciju un pieturvietu biežumu, dzelzceļu pievedceļiem, nelielām preču kravu glabātavām stacijās utt. Tomēr šo jautājumu risināšana ir atkarīga ne tikai no valsts transporta politikas tālredzības, bet arī no finansēšanas iespējām: masveida pasažieri un sīkkravu pārvadātāji (bodnieki, zemnieki) nespēj pilnībā segt pārvadājumu izmaksas, kur nu vēl nodrošināt transportuzņēmuma peļņu.

Dzelzceļš kā uzņēmums nav ieinteresēts šo pakalpojumu sniegšanā. Taču, lai dzelzceļa satiksme nepaliktu kā ienesīgs uzņēmums tuksnesī, jāatrod ceļi šo valstiski sociālo funkciju dotēšanai: vai nu tas notiks, pašam dzelzceļuzņēmējam patriotiski raugoties vēsturiskajā nākotnē, novirzot no lielkravu pārvadājumiem gūtās peļņas kādu daļu dzelzceļa sociālo funkciju apkalpo-

šanai, vai arī to varētu veikt ar valsts nodokļu sistēmas starpniecību. Jebkurā gadījumā, ja zaudētājs (cietējs) būs pasažieris vai sīkkravu pārvadātājs, par zaudētāju kļūs visa tauta vai valsts.

Patlaban, strādājot pie reģionālās reformas, daudzi jautājumi nākotnes projektos risināmi vienīgi no transporta – un vispirms no dzelzceļu transporta – izmantošanas iespējām.

Mūsdienu Latvijas tautsaimniecības un iedzīvotāju (ienākumu, blīvuma, izglītības, kultūras) struktūra ir izveidojusies uz vairāk nekā pirms simts gadiem izbūvēto dzelzceļu un ostu tīkla. Lai turpmākajā Latvijas ekonomiskās attīstības perspektīvā izvairītos no fatālām kļūdām, ir vērts atkal un atkal atskatīties pagātnē, lai zinātu un saprastu, kādu attīstību un kur veicināja, bet kur noslāpēja transports.

Tautsaimniecības (iedzīvotāju) struktūras laušana preču saimniecības determinētās transporta straujās attīstības rezultātā Krievijā 19. gs. otrajā pusē – 20. gs. sākumā radīja noteiktas realitātes, kuru skaidrojumu un novērtējumu var rast šajā grāmatā. Šīs struktūras turpmākās izmaiņas: tās laušana vai saglabāšana liek mums atskatīties pagātnē, šai gadījumā – transporta attīstības vēsturē, lai, apgūstot pagātnes pieredzi, paņemtu līdzīgu kaut ko pamācošu no tās un izdarītu nepieciešamās konsekvences Latvijas turpmākās attīstības perspektīvas plānošanai.

Vilis Krištopans

IEVADS

Skaitliski nelielo tautu vēsturē īpaša nozīme ir to ģeopolitiskajam aspektam. Ja lielo un vidējo tautu pastāvēšanā izšķirošs ir to ražošanas potenciāls, spēja apmierināt iekšējā patēriņa vajadzības un piedalīties starptautiskajā vērtību apmaiņā, tad viens no izšķirošajiem faktoriem mazo tautu (valstu) eksistencei un attīstībai ir ekonomikas infrastruktūra tās reģionālajā attīstībā.

Ikvienas zemes saimnieciskā un politiskā attīstība, tās sakari ar kaimiņvalstīm nav iedomājami bez attīstīta satiksmes ceļu tīkla. Satiksmes ceļiem kā darba līdzekļiem ir būtiska loma ražošanā. To attīstība ir ilgstošs process un visciešākā veidā saistīts ar visas valsts saimnieciskajām izmaiņām. Rūpniecības un lauksaimniecības attīstība Latvijā – naudas attiecību veidošanās un attīstības posmā – īpaši kopš 19. gs. otrās puses – ražotāju sakari ar tirgu, Krievijas preču eksporta dinamika Baltijas ostās un tā ietekme uz lauksaimniecības un rūpniecības attīstību Baltijā bez dzelzceļu un ostu izbūves nav iedomājama. Vēl jo vairāk tādēļ, ka transports ir nozīmīga brīvā tirgus ekonomikas, kapitālistiskās ekonomikas, sastāvdaļa.

Transporta attīstības vēsturei ir liela nozīme arī mūsdienīgu daudzpusīgu sociāli ekonomisko problēmu skaidrošanā un pat to virzības prognozēšanā. Transporta attīstība pauž un sekmē sabiedrības darba dalīšanas procesu starp dažādiem ekonomiskajiem reģioniem, kā arī to apvienošanu vienotā ekonomiskā sistēmā. Brīvā tirgus apstākļos dzimusī darba teritoriālā dalīšana un ekonomisko reģionu konsolidācijas tendence joprojām ir aktuāla. Līdz ar to transporta attīstības vēstures izpētei, zināšanai ir svarīga loma ne tikvien Latvijas kā vēsturiski ekonomiska kompleksa veidošanās gaitas noskaidrošanā, bet arī Latvijas sakaru izpētē ar citiem vēsturiski ekonomiskiem kompleksiem. Tā palīdz labāk izprast Latvijas vēsturiski objektīvo vietu sabiedriskajā darba dalīšanas procesā Eiropas un arī pasaules mērogā.

Transporta kā stabilu ekonomisko sakaru izpausmes vēstures apgūšana un izpēte joprojām ir gan zinātniski, gan politiski aktuāla

sakarā ar Eiropā notiekošajiem ekonomikas integrācijas procesiem. Šo integrācijas un konsolidācijas tendenču vadīšanas un zinātniskās prognozēšanas prakse prasa savstarpējā darba dalīšanā saistītu reģionu sakaru vēstures rūpīgu izpēti, sākotnējo sakaru veidošanos un attīstību ietekmējošo un determinējošo savdabīgo apstākļu skaidrojumu un izpratni. Ne mazāk svarīgi ir noskaidrot šo sakaru izveides un attīstības mehānismu, apgūt šā mehānisma darbības vēsturisko pieredzi.

Grāmatā aplūkota transporta attīstība Latvijā 19. gs. otrajā pusē – 20. gs. sākumā: sliežu ceļu būve, ostu izbūve, rekonstrukcija un labiekārtošana. Dzelzceļi un jūras transports bija svarīgākie satiksmes ceļu veidi preču–tirgus attiecību attīstības laikmetā. Pagājušā gadsimta otrajā pusē Latvijā izbūvētie sliežu ceļi bija Krievijas galveno dzelzceļu maģistrāļu noslēguma posmi. Lai spriestu par paša dzelzceļa attīstību, efektivitāti, tautsaimniecisko nozīmi, nepietiek zināt tikai viena reģiona robežās izbūvētā sliežu ceļa posma darbību: par dzelzceļa nozīmi liecina nevis viens atsevišķs tā posms, bet gan viss dzelzceļš kopumā – kā vienots veselums. Tādēļ, lai izvērtētu Latvijas dzelzceļu darbības efektivitāti, nav jāaizmirst, ka aplūkojamā laika posmā tie bija Krievijas tranzitmaģistrāļu noslēdzošie posmi.

Citādi ir ostu vērtējumā: 19. gs. otrajā pusē tās pamatā jau bija izveidojušās. Līdz ar to tirdzniecības uzplaukums, arī preču apgrozības kāpums šais ostās bija atkarīgs ne tik daudz no ostas kā vienota veseluma izbūves, bet gan galvenokārt no atsevišķu plānveida labiekārtošanas pasākumu veikšanas, no kuriem katrs atsevišķi: kuģu ceļa padziļināšana, ostas akvatorijas un krastmalas laukumu paplašināšana, iekraušanas un izkraušanas darbu mehanizācija un modernizēšana, rajonizācija u.c. sekmēja tirdznieciskos apgrozījumus. Nekādā gadījumā to nevar teikt par dzelzceļu atsevišķu posmu izbūvi: katra atsevišķa dzelzceļposma darbības efektivitāte bija atkarīga no visas maģistrāles ekspluatācijas pilnveidošanas, kaut arī salīdzinājumā ar citiem tranzitmaģistrāļu posmiem Latvijas dzelzceļi lielākā vai mazākā mērā spēja nodrošināt visu no Iekšējās Krievijas pienākošo preču pārvadājumus. Plašāki Latviju šķērsojošo dzelzceļu ekspluatācijas uzlabošanas pasākumi skāra galvenokārt ārpus Baltijas provincēm esošos posmus, un to pilnveidošana grāmatā nav sīkāk izskatīta.

Viskrievijas dzelzceļu tīklu paplašināšanās kāpināja Latvijas ostu nozīmi valsts tirdznieciskajos apgrozījumos un paātrināja to attīstību. Dzelzceļu izbūvi determinējošie faktori vienlaicīgi bija priekšnoteikumi preču apgrozības pieaugumam Latvijas ostās un sekmējošs faktors to tālākai modernizācijai. Abi šie procesi – ostu rekonstrukcija un dzelzceļu būve – ir savstarpēji saistīti un papildina viens otru. Par abu šo norišu mijiedarbību liecina transporta attīstība Latvijā 19. gs. otrā pusē un 20. gs. sākumā, vēlreiz apliecinot Latvijas dzelzceļu un ostu izbūves nozīmi Krievijas tirdzniecisko sakaru attīstībā.

Vēstures avotu klāsts, uz ko tika balstīta Latvijas transporta attīstības gaitas analīze un izvērtēšana, ir visai daudzveidīgs. Interesanta ir šo avotu veidošanās. Jāpiebilst gan, ka Latvijā vairāk ir pieejami vēstures avoti, kas raksturo ostu modernizāciju, to lomā Krievijas tirdzniecisko sakaru paplašināšanā un ostu izbūves vēsturisko un ekonomisko determināciju. Pārsvārā tie ir dokumenti, kas apkopotī ostu izbūvē iesaistīto Krievijas valsts iestāžu arhīvos, kā arī izbūves darbu vadītāju oficiāli apstiprinātie projekti. Tātad visumā nebūtu apšaubāma šo vēstures avotu ticamība un objektivitāte.

Rīgas ostas izbūves darbu organizēšanai un veikšanai 19. gs. 50. gados tika izveidota Rīgas ostas labiekārtošanas komiteja, kurā darbojās tā laika ievērojamākie inženieri – K. Napjerskis, A. Betihers, A. Nagels u.c. Viņu izstrādātie projekti bija par pamatu Rīgas ostas rekonstrukcijai. Ostas padziļināšanas projektus un tāmes apstiprināja speciāls Krievijas Satiksmes ceļu ministrijas inspektors, kurš vadīja un uzraudzīja Rīgas Biržas komitejas ievēlētos ostas labiekārtošanas darbu pārraugus. Līdz ar Tirdzniecības ostu iekārtošanas komisijas organizēšanu Pēterburgā 1887. gadā Satiksmes ceļu ministrijas inspektora funkcijas sāka pildīt Rīgas ostas labiekārtošanas darbu pārvalde. Inspektors kļuva par Rīgas ostas labiekārtošanas darbu priekšnieku un bija pakļauts Krievijas Satiksmes ceļu ministrijai. Rīgas ostas pārvalde vairākkārt tika mainīta un papildināta, bet tās sabiedriskās pašpārvaldes tiesības un pienākumi pakāpeniski ierobežoti un nodoti valdības iestādēm. Kopš 1893. gada, kad uz Rīgas ostu tika attiecināts “Nolikums par piejūras ostu administratīvo pārvaldi”, tās pārvaldīšana nonāca Rīgas ostas Lietu komitejas rokās. Par tās priekšnieku kļuva Vidzemes gubernators.

Rīgas ostas labiekārtošanas plānus realizēja Rīgas Biržas komiteja Satiksmes ceļu ministrijas uzraudzībā.

Visa minēto iestāžu, izbūves darbu vadītāju un inspektoru sarakste ar dažādām pilsētas un gubernas, kā arī ar augstākstāvošām Pēterburgas instancēm, dokumenti, kas apliecina dažādos Rīgas ostas izbūves variantus – tas viss 1919. gadā tika nodots Latvijas Valsts vēstures arhīvā. Pēc šo dokumentu apstrādes tika izveidots Rīgas ostas izbūves darbu pārvaldes fonds¹ un Rīgas ostas labiekārtošanas komitejas fonds². Katrs no šiem fondiem aptver noteiktu posmu Rīgas ostas izbūvē. Rīgas ostas labiekārtošanas komitejas fonds sniedz bagātīgu faktisko materiālu par Rīgas ostas darbību 19. gs. 50. gados: labiekārtošanas darbu vadītāju instrukcijas un sarakste ar Satiksmes ceļu galveno pārvaldi, Rīgas kara gubernatoru, Rīgas maģistrātu un Iekšlietu ministriju par ostas izbūves gaitu; dažādie ostas krastmalu nostiprināšanas projekti; līgumi ar Rīgas ģildes tirgotājiem par ostai nepieciešamo būvmateriālu piegādi; dokumenti par izbūves darbu finansēšanu, par ostas rekonstrukcijā ieguldīto kapitālu; ostas nodevu savākšanas atbildīgās komisijas ziņojumi par Rīgas Biržas komitejas un pilsētas kasē ienākušajiem līdzekļiem un to ieguldīšanu ostas labiekārtošanā; ostas labiekārtošanas komitejas sēžu protokoli. Šie dokumenti ļauj salīdzināt un izvērtēt izmantojamā vēstures avota patiesumu.

Rīgas ostas izbūves darbu pārvaldes fonds apkopo dokumentālo materiālu par nākamo laika posmu – no 1869. līdz 1918. gadam. Tematiski to var sadalīt sekojošās grupās: ziņojumi par Rīgas ostas akvatorija robežām un kuģu piestātņu īpatnībām, kartes, tematiskie plāni, fārvatera padziļināšanas un iztaisnošanas projekti; ikgadējās tehniskās atskaites par ostas labiekārtošanas gaitu; ziņojumi par ostas rekonstrukcijai nepieciešamajiem kredītiem, darbu finansēšanu un asinēto līdzekļu izmantošanu; iknedēļas ziņojumi par kuģu un preču apgrozību ostā.

Pirmā dokumentu grupa sniedz ziņas par pašu ostu kopumā. Rīgas osta pēc ieņemamās platības un ģeogrāfiskā izvietojuma bija ne vien jūras, bet arī upes osta. Tā aptvēra kuģu piestātnes Daugavā, reidu un liča piekrasti, kā arī Mīlgrāvja caurteku, Sarkandaugavu un Daugavas baseinu 15 verstu garumā no upes grīvas līdz pilsētas dzelzceļa tiltam. Rīgas ostas robežas ir precizētas Rīgas ostas pārvaldes fondā.

Interesi izraisa arī dokumenti, kas palīdz noskaidrot Rīgas ostas attīstības kavēkļus. Kā tādi ir minēti visupirms Daugavgrīvas cietoksnis, kas nereti Rīgas pilsētas pārvaldei izvirzīja Rīgai kā tirdznieciskai ostai neatbilstošus noteikumus. Tas savukārt radīja neapmierinātību un vietējo tirgotāju sūdzības.³ Konflikta starp Rīgas tirgotājiem un Daugavgrīvas cietoksni apliecina Rīgas Biržas komitejas ziņojumi Tirdzniecības ostu iekārtošanas komisijai Pēterburgā.⁴

Rīgas ostas izbūves darbu pārvaldes fonda dokumenti sniedz detalizētas, precīzas un vispusīgas ziņas par ostas padziļināšanas pasākumiem: fārvatera iztaisnošanu, ierīkojot dambju, aizsprostu, pus aizsprostu un dažāda veida ostas krastmalu nostiprinājumu sistēmu; fārvatera padziļināšanas un iztaisnošanas projektus un to realizācijas ikgadējās tehniskās atskaites; informāciju par ostas dziļumu 19. gs. vidū. No Rīgas Biržas komitejas ziņojumiem Krievijas Satiksmes ceļu ministrijas tirdzniecības ostu izbūves komisijai gūstam informāciju par regulāri veiktajiem Daugavas gultnes padziļināšanas un iztaisnošanas darbiem Rīgas ostas akvatorijā jau kopš 18. gs. beigām. Fārvatera padziļināšanā rezultatīvākie bija zemessmeļamie darbi, ko finansēja Rīgas Biržas komiteja. Tās ieinteresētība un līdzdalība ostas modernizācijā bija visai apjomīga. Šo līdzdalību apliecina Rīgas ostas izbūves darbu pārvaldes fonda dokumenti – Rīgas ostas izbūves darbu komitejas priekšnieka atskaites, izbūves darbu inspektoru ziņojumi Rīgas Biržas komitejai, Rīgas Biržas komitejas lūgumi un iesniegumi dažādām augstākstāvošām Pēterburgas instancēm.

Šī vēstures avotu grupa sniedz ierosinošu informāciju par tām tirdznieciski finansiālo aprindu sociālajām grupām, kas visieinteresētākas bija Rīgas ostas rekonstrukcijā. Izpētot dažādas veicamo labiekārtošanas darbu tāmes un atskaites par līdzekļu ieguldījumiem, rodas priekšstats un pārliecība par Krievijas un vietējās, tas ir, Rīgas, tirdznieciski rūpnieciskās buržuāzijas interešu sakritību Rīgas ostas labiekārtošanas jautājumā.

Plašais faktoloģiskā materiāla klāsts, ko aptver Rīgas ostas darbu pārvaldes fonds, kopumā sniedz informāciju par Daugavas gultnes padziļināšanu ostas robežās, izveidojot krastu nostiprinājumu sistēmu; ostas padziļināšanu ar zemes smeļamajām ierīcēm; ostas

mehanizāciju, modernizāciju, rajonizāciju; izbūves darbu kreditēšanu; kuģu un preču kravu apgrozības pieaugumu ostā atbilstoši tās labiekārtošanas pakāpei. No šiem dokumentiem var gūt skaidru ainu par Rīgas ostas izbūves darbiem 19. gs. 60.–90. gados. Visi minētie dokumenti liecina, ka Muitas krastmalas izbūve, Mīlgrāvja un Bolderājas pielāgošana ostas vajadzībām, kā arī Rīgas–Mīlgrāvja un Rīgas–Bolderājas dzelzceļa izbūve noteica jaunu noliktavu būvi nule iekārtoto ostas rajonu krastmalās; arī Andrejosta tika pielāgota noliktavu būvei.

Neizsakāmi interesanta ir arhīva dokumentu informācija par 19. gs. 50.–60. gados sistemātiski veiktajiem Daugavas gultnes un krastu hidrogrāfiskajiem pētījumiem, kuru nepieciešamību noteica regulārie ostas padziļināšanas darbi. Tie noteica arī jaunu Daugavas plānu un karšu sastādīšanas nepieciešamību. Daļa šo plānu un karšu sakopoti atsevišķā fondā.⁵ Ievēriību pelna Daugavas karte ar dambju grafisku izvietojumu, kas datējama ar 1778. gadu,⁶ kā arī Daugavas karte no Doles salas līdz ietekai, arī 18. gs.⁷ No 19. gs. Rīgas ostas kartēm jāmin Daugavas karte no Ķengaraga līdz ietekai un Daugavas karte no Doles salas līdz ietekai (1870)⁸; Daugavas plāns Rīgas ostas rajonā (1881)⁹; Daugavas sēkļu grafisks plāns starp Grāpju un Zaļo salu. Minētās kartes un plāni uzskatāmi ilustrē sēkļu un sīko salu izzušanu, veicot upes gultnes padziļināšanu un iztaisnošanu gan ar zemessmeļamo ierīču palīdzību, gan veidojot ostas rajonā molu, dambju, aizsprostu un pusaizsprostu sistēmu.¹⁰ Rezultātā tika iztaisnots un padziļināts ostas kuģu ceļš, kas bija Rīgas ostas izbūves darbu galvenais mērķis 19. gs. 50.–60. gados. Izveidotā dambju un aizsprostu sistēma starp Daugavas salām sarežģīja kuģošanu ostā, tādēļ bija jāizstrādā jauni kuģošanas noteikumi, kas pasargātu šīs būves un fārvateru no bojājumiem. Tādēļ 70.–80. gadu Rīgas Rātes pūliņi, kā to liecina dokumenti, velti daudzu noteikumu, sodu sistēmas izstrādāšanai par ostas būvju bojāšanu, jaunu ostas nodokļu ieviešanu, lai kompensētu izbūvē ieguldītos izdevumus. Visi šie noteikumi nav apkopoti atsevišķā fondā. Svarīgākie no tiem – Rīgas Rātes noteikumi par Daugavas dambju bojāšanu, par kuģu signalizāciju un naudas iekasēšanu no izvedamajām un ievadamajām precēm; par ostas krastmalā izkrauto preču glabāšanas ilgumu; laivu pietauvošanās noteikumi Jāņa dambī, Ķengaragā un

Plostu tilta tuvumā u.c. noteikumi.¹¹ Visi šie dokumentāli apstiprinātie noteikumi liecina, ka 19. gs. 70.–80. gados tika izstrādāti visi Rīgas ostas apstākļiem atbilstoši nepieciešamie navigācijas noteikumi. Soda nauda par šo noteikumu pārkāpšanu nonāca valsts kasē un tika izmantota Rīgas ostas labiekārtošanas darbu asignēšanai. Kopš šā laika par Rīgas ostas modernizāciju interesi izrāda arī valsts iestādes.

Ne tuvu nav tik bagātīgs dokumentālais materiāls par Liepājas ostas izbūvi un tās attīstības problēmām. Par šiem jautājumiem arhīvu materiālu klāsts ir visai skops. Ievēribu pelna vienīgi nelielais Liepājas ostas izbūves komitejas fonds¹², kas apkopo dokumentus par 1862.–1868. gadu: Liepājas ostas izbūves darbu vadītāju atskaites, Liepājas Biržas komitejas saraksti, Liepājas ostas rīcībā esošā mašīnparka apsekošanas akti. Tikai no dažām šā fonda lietām iespējams gūt visai pieticīgas ziņas par ostas izbūvi 60. gados, galvenokārt par Liepājas ostas veco molu un aizsprostu sistēmas remontēšanu un uzlabošanu.

Nedaudz plašākas un daudzpusīgākas ziņas apkopotas Liepājas ostas izbūves darbu pārvaldes fondā.¹³ Šā fonda materiāli attiecas uz 1830.–1917. gadu un ietver izbūves darbu vadītāju tehniskās atskaites, ostas rīcībā esošās tehnikas u.c. inventāra uzskaites aktus, ziņojumus par atsevišķu ostas būvju celtniecībā un tehnikas iegādē ieguldītajiem līdzekļiem.

Liepājas ostas izbūves darbu pārvaldes fonds jāmin kā vienīgais no Latvijas Valsts vēstures arhīva (*turpmāk – LVVA*) fondiem, kurā atrodams arī kartogrāfiskais materiāls par Liepājas ostu: Liepājas ostas situācijas plāns, ostas plāns ar muitas ēku celtniecībai paredzēto apbūves gabalu izvietojumu, ostas plāns ar elevatora celtniecībai paredzēto apbūves gabalu.¹⁴ Tomēr šā fonda dokumenti nesniedz pilnīgu ieskatu par ostas izbūves darbu norisi un kreditēšanu. Daudz maz pārskatāmu ainu par izbūvei asignēto līdzekļu izlietošanu atsevišķu ostas būvju celtniecībā var gūt vienīgi par 90. gadiem.

Netieši Liepājas ostas izbūves jautājumi skarti Liepājas muitas apgabala kancelejas priekšnieka fondā.¹⁵ Tajā ir visai interesanta informācija par Liepājas ostas darbību: Senāta un Ārējās tirdzniecības departamenta ukazu un priekšrakstu kopijas; cara un Krievijas

finansu ministra priekazu kopijas par dažādu dienesta personu iecelšanu amatā un pārvietošanu; Ārējās tirdzniecības departamenta un Nodokļu departamenta priekšraksti; Kurzemes guberņas muitas inspektora un Liepājas apgabala priekšnieka rīkojumi Liepājas un Ventspils muitām un robežapsardzes punktiem; Liepājas un Ventspils muitu atskaites un ziņojumi par kuģu, preču kravu un pasažieru apgrozību šajās ostās; Liepājas un Ventspils muitu sarakste ar Krievijas Ārējās tirdzniecības departamentu par muitas ēku būvi, remontu utt.; muitas kalpotāju saraksti u.c. Šā fonda materiāli kopumā aptver laika posmu no 1797. līdz 1879. gadam un pārsvarā atspoguļo muitas iekšējo darbību. Nozīmīgāka ir tā dokumentu grupa, kas ļauj izsekot muitas nodevu svārstībām Liepājas ostā 19. gs. 60. gados atkarībā no vispārējās muitu politikas Krievijā.

Vērtīgs faktoloģiskais materiāls par Liepājas ostas izbūvi atrodams Liepājas tirdznieciskās pārvaldes fondā.¹⁶ Tas attiecas uz 20. gs. sākumu un hronoloģiski aptver laika posmu no 1902. līdz 1917. gadam. Šajā fondā apkopoti Liepājas ostas lietu komitejas rīkojumi; Liepājas tirdzniecības ostas pārvaldes darbības pārskati; ostas paplašināšanas, noliktavu un zemes pievedceļu izbūves tehniskie projekti; Liepājas ostā pierakstīto kuģu saraksti; ostas izbūves tāmes un asinājumi. Neviens no uzskaitītajām dokumentu grupām tieši neraksturo Liepājas ostas izbūves gaitu 19. gs. otrajā pusē, taču, lai akcentētu šīs ostas lomu un nozīmi Krievijas eksporttirdzniecībā 20. gs. sākumā, dokumentos sniegts atskats arī uz 19. gs. beigu posmu, kad Liepājas ostas izbūve pamatā jau bija veikta. Tie ir dati par labības eksportu caur Liepājas ostu no 1898. līdz 1902. gadam salīdzinājumā ar citām Baltijas jūras ostām. Šie dati ļauj objektīvāk novērtēt Liepājas ostas izbūves nozīmi Krievijas ārējās tirdzniecības attīstībā.

Trešās lielākās un nebūt ne mazāk nozīmīgās ostas – Ventspils izbūve attiecas uz pašām 19. gs. beigām un 20. gs. sākumu. Tikai pēc tam, kad 1897. gadā Krievijas valdība apstiprināja projektu dzelzceļa būvei, kas savienotu Ventspili ar Krievijas centrālajiem rajoniem, tika izstrādāts un apstiprināts Ventspils ostas izbūves pasākumu plāns pieciem gadiem (1899.–1904.). Tātad par Ventspils ostas plašākas izbūves darbu sākuma gadu jāuzskata nevis cara

ukaza gads, bet gan 1899. gads. Arī Latvijā saglabājušies nedaudzie arhīva fondi sniedz liecību galvenokārt par radikāliem Ventspils ostas izbūves pasākumiem 20. gs. sākumā: Ventspils ostas pārvaldes fonds (1904.–1917.)¹⁷; Ventspils ostas izbūves darbu pārvaldes fonds (1905.–1917.)¹⁸.

Minēto fondu dokumentālais materiāls raksturo Ventspils ostas izbūves gaitu piecu gadu garumā – no 1899. gada līdz 1904. gadam un vēlākā laika posmā labiekārtošanā ieguldītos līdzekļus un ostas ienākumus. Uz šo posmu attiecas arī ostas izbūves darbu pārvaldes fondā atrodamais Ventspils ostas plāns un apraksts.¹⁹ Lielākā Ventspils ostas pārvaldes un ostas izbūves darbu pārvaldes arhīvdokumentu daļa attiecas uz ostas rekonstrukcijas pasākumiem jau pēc 1907. gada.

Ja par Latvijas ostu izbūvi 19. gs otrajā pusē un 20. gs. sākumā LVVA sniedz visai plašu faktu materiālu, sevišķi par Rīgas, daļēji arī par Liepājas un Ventspils ostu rekonstrukciju, tad gluži pretēji ir ar vēstures avotiem, kas raksturotu dzelzceļu izbūvi tajā pašā laika posmā. Vienīgi par Rīgas–Orlas–Caricinas dzelzceļu var atrast ziņas Rīgas–Orlas dzelzceļa pārvaldes fondā.²⁰ Šis fonds ir visai neliels un apkopo materiālus, kas attiecas uz laiku no 1866. līdz 1917. gadam. Pirmā pasaules kara laikā šis vērtīgais fonds tika sadalīts, un pašreiz daļa šā fonda materiālu glabājas Baltkrievijā – Minskas un Vitebskas arhīvos.

Rīgas–Orlas dzelzceļa pārvaldes fondā esošo dokumentu – tehnisko ziņojumu, atsevišķu dzelzceļa posmu tehnisko rekonstrukcijas plānu u.c. dokumentu raksturs ir visai vienpusīgs: tas sniedz ziņas tikai par diviem šā dzelzceļa izbūves aspektiem – par zemes atsavināšanu Dinaburgas (Daugavpils)–Smoļenskas dzelzceļa posmam piegulošajos rajonos un par jaunās Rīgas preču stacijas būvi Ganību dambī un Rīgas–Orlas dzelzceļa atzara būvi no stacijas Rīga I līdz Ganību dambim. Minētajā fondā ir saglabājušies dokumenti par to, ka Rīgas–Orlas dzelzceļa pārvalde, aizstāvot Rīgas tirgotāju intereses, 1897. gadā lūdz nodot Valsts Kases pārziņā pilsētas rīcībā esošās ganības (83,31 desetīnu kopplatībā) starp Ganību dambi un Duntē ielu, ko šķērsoja šis dzelzceļa pārvaldes pievedceļš uz pilsētas elevatoru. Iegūto zemes gabalu Rīgas–Orlas dzelzceļa sabiedrība bija nolēmusi izmantot preču novietņu laukuma paplašināšanai, būvējot

jaunu preču staciju. Tā kā jaunās preču stacijas izbūves projekti vēl nebija gatavi (90. gadi), tos vēl nebija apstiprinājusi Satiksmes ceļu ministrija, zemes nodošanas akts netika sastādīts. Rīgas pilsētas pārvaldes 1897. gada 1. septembra sēdes lēmumā²¹ teikts, ka Rīgas–Orlas dzelzceļa sabiedrības pieprasīto zemes gabalu jānodod bez atlīdzības valsts pārziņā ar nosacījumu, ka Bruņinieku iela, kas atradās nododamā zemes gabala dienvidu daļā, jāpārprojektē, nospraužot tai citu virzienu. Vienlaikus lēmums paredzēja nodot valsts rokās arī eksportstacijai nepieciešamos zemes gabalus, izņemot Andrejsalu, kā arī Ķeizardārzam dienvidu un ziemeļu pusē piegulošās zemes platības. Kopumā Rīgas pilsētas pārvalde nodeva jaunās preču stacijas izbūvei 189 963 kvadrātāsieliu zemes gabalu, no kura pagaidām daļu – ap 15,3 kv. asis – aizņēma pilsētas hipodroms. Preču staciju būvēja jau 20. gs. sākumā.

19. gs. vidū pie Krievijas Satiksmes ceļu ministrijas Pēterburgā darbojās Dzelzceļu departaments, kas bija nodibināts 1842. gadā, lai vadītu Pēterburgas–Maskavas dzelzceļa būvi. Arī turpmākajos gados tas nodarbojās ar dzelzceļu izbūves tehnisko pusi. Kopš 1882. gada dzelzceļa jautājumu risināšana tika izslēgta no departamenta kompetences un nodota Pagaidu Valsts dzelzceļu pārvaldei, bet kopš 1899. gada – Dzelzceļu pārvaldei, kurā iekļāvās arī Pagaidu Valsts dzelzceļu pārvalde. Visu šo iestāžu dokumentācija – atskaites par dažādu dzelzceļu būvi, statistiska rakstura informācija par ritošo sastāvu, informācija par dzelzceļu tarifiem un tamlīdzīgi – apkopota Dzelzceļu departamenta fondā un atrodas Sankt-Pēterburgā.²² Minētā fonda dokumentālo materiālu satura ziņā papildina Dzelzceļu celtniecības pārvaldes fonds,²³ kurā apkopoti atsevišķu dzelzceļu izbūves projekti, ekonomiskās un tehniskās anotācijas par laiku no 1870. līdz 1922. gadam. Līdzīga satura dokumenti atrodami Dzelzceļu pārvaldes fondā²⁴ par laika posmu no 1886. līdz 1918. gadam.

Par dzelzceļu uzturēšanu kārtībā un visu augstāko instanču nolikumu izpildi kopš 1892. gada rūpējās Dzelzceļa inspekcija, bet kopš 1899. gada tās vietā stājās Satiksmes ceļu ministrijas vecākais inspektors. Šīs instances dokumenti apkopoti Satiksmes ceļu ministrijas galvenā un vecāko inspektoru arhīvā.²⁵ Tas glabā informāciju par Krievijas dzelzceļu stāvokli pēc 1892. gada, arī par

tehniskajiem uzlabojumiem, kā arī par Baltijas dzelzceļu nodošanu valsts īpašumā.

Dzelzceļu tarifu noregulēšanai pie Krievijas Finanšu ministrijas tika nodibināts Dzelzceļu lietu departaments, kura kompetencē bija dzelzceļu darbības finansiālas dabas jautājumi, tajā skaitā dzelzceļu sabiedrību parādi Valsts kasei, valdības izsniegtās garantijas dzelzceļiem un citi. Šāda tipa dokumentācija apkopota Dzelzceļu departamenta fondā.²⁶ Ar dzelzceļu jautājumu Krievijā nodarbojās vēl virkne citu valsts iestāžu, kuru dokumenti apkopoti vairāk nekā 20 dažādos fondos un pārliecinoši pierāda dzelzceļu un ostu izbūves nesaraucamo vienību.

Īpašu ievēribu pelna Baltijas Dzelzceļu sabiedrības pārvaldes²⁷, Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrības²⁸ un Satiksmes ceļu ministrijas dzelzceļu tehnisko instruktoru komitejas fonds.²⁹ Šo fondu dokumenti daudz konkrētāk un sistemātiskāk atspoguļo dzelzceļu izbūvi Latvijā, akcentējot šā pasākuma nepieciešamību un saistību ar Baltijas jūras ostu rekonstrukciju. Tie ietver plašu statistisko materiālu par Krievijas preču labības plūsmām no centrālajiem un dienvidu rajoniem galvenokārt uz Baltijas jūras ostām, par preču, galvenokārt labības pievedumu kāpumu uz Krievijas galveno dzelzceļmaģistrāļu (Rīga–Orla–Caricina, Liepāja–Romni, Maskava–Ventspils–Ribinska) stacijām, par preču pārvadājumu dinamikas izmaiņām pa dzelzceļiem un iekšējiem ūdensceļiem. Te ir atrodami statistikas dati ne vien par eksporta, bet arī par importa preču pārvadājumiem pa dzelzceļiem uz tiem pieguļošajiem rajoniem. Statistika liecina par to, ka dzelzceļu izbūve sekmēja Rīgas un Liepājas ostu spēcīgākās konkurentes – Prūsijas ostas Kēnigsbergas lomas mazināšanos Krievijas eksporttirdzniecībā.

Minētajos Sankt-Pēterburgas Valsts vēstures arhīva fondos ir atrodami materiāli, kas liecina arī par Baltijas provinces šķērsojošo Latvijas dzelzceļu kā galveno Krievijas maģistrāļu noslēguma posma nozīmi un lomu preču apgrozības pieaugumā Rīgas un Liepājas ostās. Tie ir Rīgas–Daugavpils dzelzceļš, Jelgavas dzelzceļš, Rīgas–Tukuma dzelzceļš, Rīgas–Mīlgrāvja un Rīgas–Bolderājas dzelzceļi kā Rīgas–Orlas dzelzceļa atzari.

Latvijas dzelzceļu un ostu vēstures izpētei nozīmīgs ir Krievijas Satiksmes ceļu ministrijas tehnisko instruktoru komitejas arhīvfonda

dokumentālais materiāls³⁰: tas raksturo dzelzceļu izbūves un Latvijas ostu rekonstrukcijas norises 19. gs. 70.–80. gados kā vienotu, savstarpēji saistītu Krievijas infrastruktūras veidošanas procesu. Šajā fondā ir Rīgas, Liepājas, Ventspils ostu izbūves projekti, dažādu ostas būvju tehniskā dokumentācija, tāmes, asignējumu kvītis un dokumenti. Ievēribu pelna statistikas dati; no tiem daļa ir labi pārskatāmu tabulu, shēmu, kartogrammu un diagrammu veidā par preču pievedumu pa dzelzceļiem uz Baltijas ostām. Šie dokumenti sniedz informāciju par ikgadējo, pat ikmēneša, preču kravu apgrozību pa dzelzceļiem, tādējādi parādot gan viena vai otra dzelzceļa ekonomisko nozīmi Latvijas ostu preču apgrozībā, gan Krievijas tirdzniecībā kopumā. Šo statistisko materiālu var vērtēt kā pietiekami objektīvu un ticamu, tas ir sistematizēts, pamatojoties uz dažādiem avotiem: Rīgas Biržas komitejas publicētajām ziņām; Krievijas Muitu pārskatiem, atskaitēm u.c. oficiālajiem dokumentiem; dzelzceļu vai ostu izbūves nepieciešamības izpētei un pamatošanai īpaši organizētu komisiju pārskata ziņojumiem, kas ietver plašu, uz vietas savāktu statistiku. Tik daudzveidīgu avotu salīdzināšana ļauj spriest par izmantojamā dokumentu fonda objektivitāti: statistikas datu – valdības sniegto, vietējo tirgotāju uzrādīto, presē publicēto – atšķirības ir visai nebūtiskas.

Bagātīgais Sankt-Pēterburgas Valsts vēstures arhīva fondu klāsts pārsvarā apkopo materiālu, kas ļauj secināt dzelzceļu būves ekonomisko nepieciešamību, to nozīmi preču apgrozības pieaugumā. Par pašu izbūvi, būvdarbu norisi arhīva ziņas ir visai ierobežotas. Var atrast informāciju par dzelzceļu sabiedrību dibināšanu, to pamatkapitāla apjomu, statūtiem, par dzelzceļu būves sākuma termiņiem un nodošanu ekspluatācijā. Taču par izbūves detalizētāku gaitu, ja neņem vērā tīri tehniskas dabas jautājumus – dzelzceļa profils, sliežu platums, gulšņi u.tml. – fondi klusē.

Novērtējot Latvijas dzelzceļu un ostu izbūves vēstures avotus, jāsaka, ka tie ir plaši un daudzveidīgi, taču ne vienmēr pietiekami. Par ostu un dzelzceļu izbūvi Latvijā 19. gs. otrajā pusē ir atrodams samērā daudz ekonomiska rakstura ziņu, kas pamato šo tik vitāli svarīgo infrastruktūras objektu būves nepieciešamību, ekonomisko

determināciju, saimniecisko nozīmi, raksturo ostu tirdznieciskos apjomus un dzelzceļu preču kravu apgrozījumu salīdzinājumā ar citām ostām un dzelzceļiem. Daudz nepietiekamāka ir avotu bāze ostu un dzelzceļu izbūves kreditēšanas jautājumu izpētišanai. Vēstures arhīvos gan Latvijā, gan ārpus tās (īpaši Sankt-Pēterburgā) var atrast ziņas vairāk gan par ostu būvē ieguldītajiem līdzekļiem, daļēji par šo kapitālieguldījumu avotiem, nevis par dzelzceļu būves finansēšanas avotiem. Uz šo jautājumu plašāku atbildi nesniedz arī LVVA banku fondi: Valsts Bankas Rīgas nodaļa (1821.–1918.)³¹; Rīgas Biržas banka (1864.–1890.)³²; Rīgas Kredītbanka – akciju sabiedrība (1818.–1935.)³³; Rīgas Komerbanka – akciju sabiedrība (1871.–1940.)³⁴; Ventspils pilsētas banka (1871.–1934.)³⁵; Valsts Bankas Liepājas nodaļa (1873.–1919.)³⁶ u.c. Nosaukto fondu dokumentos var gan atrast norādes uz vienas vai otras akcionāru sabiedrības pamatkapitālu vai arī uz kopumā dzelzceļa būvē ieguldītajiem līdzekļiem, taču, kāda daļa no šiem kapitālieguldījumiem bija valsts kapitāls un kāda – privātais kapitāls, – par to minētajos fondos ziņu nav.

Tā laika vietējā presē dzelzceļu un ostu izbūve guva visai virspusēju atspoguļojumu, drīzāk informāciju par viena vai otra dzelzceļa nodošanu ekspluatācijā, norādes uz dzelzceļa ekspluatācijas nepilnīgajiem noteikumiem, paziņojumus par navigācijas pārtraukšanu un atsākšanu ostās, pasažieru apgrozības statistiku uz vietējiem dzelzceļiem.³⁷ Pārsvārā šīs publikācijas sniedz informatīva rakstura ziņas tirgotājiem, uzpircējiem, fabrikantiem un plašākiem iedzīvotāju slāņiem. Informāciju preses izdevumos gan snieguši žurnālisti pilsonības un muižniecības aprindu pārstāvju uzdevumā, aizstāvot un pārstāvot vienas vai otras grupas viedokli, taču korespondences balstījās lielākā vai mazākā mērā uz pirmavotiem, tādēļ presē publicētā faktiskā informācija būtiski neatšķīrās no arhīvu datiem.

Nopietna rakstura informācija, galvenokārt statistikas ziņas, ir atrodamas “Finansu, Rūpniecības un Tirdzniecības Vēstnesī” un “Satiksmes ceļu ministrijas statistiskajā krājumā”³⁸, kas apkopo dažādus Krievijas valdības rīkojumus un iknedēļas pārskatus par valsts muitu nodevām un tarifiem, iekšējās un ārējās tirdzniecības apjomiem (ievedamo un izvedamo preču nomenklatūra un dau-

dzums), preču kravu apgrozījumu apjomu pa dzelzceļiem un pa jūru caur dažādām Krievijas muitām un ostām, Krievijas tirdzniecības flotes stāvokli, preču un pasažieru kustību pa dzelzceļiem un dzelzceļu ienākumiem utt. "Vēstnesi" publicētais statistikas materiāls ir hronoloģisks turpinājums S–Pb VVA Satiksmes ceļu ministrijas tehnisko inspektoru komitejas fonda datiem³⁹, kas apkopo analoģu statistiku tikai līdz 1882. gadam.

Neatsverams vēstures avots Latvijas transporta vēstures izpētē ir tā laika ievērojamāko Krievijas transporta attīstībā līdzdarbojošos inženieru – A. Pabsta, V. Timonova, B. Kandibas, D. Gnusina, M. Sistovska, A. Agates, E. Mihaelisa, A. Nāgeļa u.c. publicētie darbi.⁴⁰ Tie ir nākuši klajā līdz Pirmajam pasaules karam. Šo autoru darbos galvenokārt tiek akcentēta izbūves darbu tehniskā puse un analizēta ostu ekspluatācija – kravu apstrādes operāciju veidi, dažāda tipa preču noliktavu izmantošanas efektivitāte, dati par ostā ienākušajiem kuģiem, kravu iekraušanas un izkraušanas ātrums, ostas krastmalu pielāgošana preču kravu apstrādes operāciju veikšanai un tamlīdzīgi. Nedaudz autori skar arī Latvijas ostu izbūves vēsturiski ekonomisko nepieciešamību un nozīmi Krievijas impērijas saimnieciskajā dzīvē. Savās publikācijās inženieri galvenokārt pievēršas Latvijas ostu: Rīgas, Liepājas, Ventspils izbūves un rekonstrukcijas tehniskai analīzei, viņi necenšas analizēt 19. gs. otrā pusē veikto ostu labiekārtošanas darbu cēloņus un ekonomisko pamatojumu. Līdz ar to šajos darbos nav rodama saikne starp ostu izbūves procesiem un Krievijas tautsaimnieciskās dzīves attīstības problēmām 19. gs. otrajā pusē – 20. gs. sākumā, starp ostu izbūvi un Krievijas dzelzceļu tīkla, tajā skaitā Latvijas dzelzceļu, paplašināšanos un infrastruktūras attīstību kopumā.

Visi minētie vēstures avoti to daudzveidībā mudina pievērsties un ļauj veikt vispusīgus pētījumus par mūsu tautas pastāvēšanai tik vitāli svarīgo sociāli ekonomisko jomu – transporta attīstību.

ATSAUCES UN SKAIDROJUMI

- 1 Latvijas Valsts vēstures arhīvs (turpmāk - LVVA). – 108. f. - Управление по устройству Рижского порта.
- 2 LVVA – 2941. f. – Комитет по устройству Рижского порта.
- 3 LVVA – 5274. f. - Рижское портовое управление.
- 4 Turpat. – 108. f. – 1. apr. – 311. l.
- 5 LVVA – 2909. f.
- 6 Turpat. – 1. apr. – 68. l.
- 7 Turpat. – 65. l.
- 8 Turpat. – 78. l.
- 9 Turpat. – 80. l.
- 10 Turpat. – 81. l.
- 11 Turpat. – 1858. f.
- 12 Turpat. – 798. f. – Комитет для устройства Либавского порта, 1862–1868.
- 13 Turpat. – 5850. f.
- 14 Turpat. – 1. apr. – 36. l.
- 15 Turpat. – 546. l. – Канцелярия начальника Либавского таможенного округа, 1897–1917.
- 16 Turpat. – 48. f. – Управление Либавского торгового порта, 1735–1897.
- 17 LVVA – 196. f. – Управление Виндавского порта, 1904–1917.
- 18 Turpat. – 5437. f. – Управление работ Виндавского порта, 1905–1917.
- 19 Turpat. – 63. l.
- 20 Turpat. – 4589. f. – Управление Рига-Орловской железной дорогой, 1898–1917.
- 21 Turpat. – 1.apr., 53.–56. l.
- 22 Sankt-Pēterburgas Valsts vēstures arhīvs (turpmāk - SPb. VVA). – 219. f. – Департамент железных дорог Министерства путей сообщения.
- 23 Turpat. – 274. f. – Управление по сооружению железных дорог.
- 24 Turpat. – 273. f. – Управление железных дорог Министерства путей сообщения.
- 25 Turpat. – 269. f. – Главные и старшие инспектора при Министерстве путей сообщения.
- 26 Turpat. – 268. f. – Департамент железных дорог.
- 27 Turpat. – 295. f. – Правление Общества Балтийских железных дорог.
- 28 Turpat. – 331. f. – Управление общества Либаво-Роменской железной дороги.
- 29 Turpat. – 262. f. – Технически-инспекторский комитет железных дорог Министерства путей сообщения.
- 30 Turpat.

- 31 LVVA – 98. f. – Рижское отделение госбанка, 1821–1917.
- 32 LVVA – 4833. f. – Rīgas Biržas banka, 1864.–1890.
- 33 Turpat. – 4809. f. – Rīgas Kredītbanka – akciju sabiedrība, 1818.–1917.
- 34 Turpat. – 4833. f. – Rīgas Komerčbanka – akciju sabiedrība, 1871.–1940.
- 35 Turpat. – 5594. f. – Ventspils pilsētas banka, 1871.–1894.
- 36 Turpat. – 7314. f. – Либавское отделение Госбанка, 1873–1919.
- 37 Baltijas Vēstnesis, 1866.–1878., 1880.–1900.
Baltijas Zemkopis, 1875.–1884.
Dienas Lapa, 1886.–1890.
Mājas Viesis, 1856.–1884.
Pēterburgas Avīzes, SPb., 1887.–1900.
Rīgas Lapa, 1877.–1880.
Libausche Zeitung. – 1858.–1862., 1864.–1869., 1875.–1877., 1880.
Mitausche Zeitung. – 1875.–1876., 1880., 1884.–1889., 1896.
Rigaer Boersenblatt. – 1896.–1901.
Rigasche Handels-Zeitung. – 1862.–1863.
Rigasche Rundschau. – 1895., 1897., 1901.
Рижский Вестник. – 1869–1900.
- 38 Вестник финансов, промышленности и торговли. Указатель правительственных распоряжений по Министерству финансов. – СПб., 1884–1900.
Статистический сборник Министерства путей сообщения. – СПб., 1885–1900.
- 39 SPb VVA – 262. f.
- 40 Agathe A. *Der Elevator des Rigasche Hafens.* Riga, 1865.
Agathe A. *Project einer Ufermauer am rechten Dünaufer zwischen der Eisenbahnbrücke und dem Zollquai.* (B.v.u.g.)
Pabst A. *Die Düna und der Hafen. Die Dünaregulierung.* – Riga (b.g.)
Pabst A. *Die Dünamündung und das Fahrwasser in derselben während der letzten zwei Jahrhunderts* (B.v.u.g.)
Pabst A. *Der Hafen von Riga.* – Riga, 1908.
Pabst A. *Der Hafen von Libau und die im Jahre 1886 getroffenen Bestimmungen über die Verbesserung desselbens.* // *Rigasche Industrie Zeitung.* – 1887. – Nr. 20.
Тимонов В. Е. Порты на песчаном побережье и Либавский порт. – СПб., 1891.
Тимонов В. Е. Работы в Либавском порту. Доклад I-му Конгрессу по морским портам. – СПб., 1899.
Тимонов В. Е. Работы по сооружению и расширению Либавского порта. – СПб., 1899.

- Кандиба Б. Н. Либавский порт. Описание рабочих приспособлений и приемов производства работ, примененных при постройке южного мола и волноломов в 1880-1893 гг. Материалы для описания русских коммерческих портов и истории их сооружения. Выпуск 22 (Б. м.), 1897.
- Нагель А. Б. Рижский порт. Пояснительная записка к проекту улучшения входа. – Рига, 1895.
- Несцер А. С. О произведенных в 1900 году работах по разработке Виндавского старого мола. – СПб., 1901.
- Шистовский М. А. Материалы для описания русских коммерческих портов. Вып. 28. – СПб., 189.

1. nodaļa

BALTIJAS PROVINCES — TRANZĪTERITORIJA KRIEVIJAS TIRDZNIECISKAJOS SAKAROS AR EIROPU

Latviešu tautas pastāvēšanas un attīstības, tās vēsturiskā likteņa noteicošais faktors – atrašanās Krievijas un Rietumu sakaru ceļā. Latviešu apdzīvoto novadu kā tranzīteritorijas loma un nozīme Krievijas tirdznieciskajos sakaros ar pārējo Eiropu īpaši pieauga 19. gs. otrajā pusē, kad valsts modernizācija 60. gadu reformu rezultātā pavēra ceļu straujam ražotājattiecību kāpumam.

Taču Baltija vienmēr, arī iepriekšējos gadu simteņos, pildīja šo tranzīteritorijas lomu Austrumeiropas tirdznieciskajos sakaros ar Rietumeiropu. Jebkura reģiona attīstībā ārējo sakaru lomu var izprast tikai kopsakarībā ar tā iekšējo sociāli ekonomisko, politisko un starptautisko stāvokli. Tie ir galvenie Baltijas kā tranzīteritorijas pastāvēšanas vēsturiski determinējošie faktori, bez kuru analīzes nav iespējams izprast un apgūt tās vēsturisko, sociālekonomisko lomu un vietu starptautiskajās attiecībās gadsimtu garumā.

Baltijas ģeogrāfiskais stāvoklis noteica tās vietu un nozīmi Austrumeiropas – Rietumeiropas, Ziemeļeiropas tirdznieciskajos sakaros. Izsenis risinājās cīņa starp valstīm par Baltijas jūras tirdzniecības ceļiem. Baltijas zemes, kas piegūla ziemeļrietumu Krievzemei, vēl līdz vācu krustnešu iebrukumam 12. gs. beigās – 13. gs. sākumā bija tirgojušās ar kaimiņiem. Austrumslāvu tirgotāji iespiedās Baltijā galvenokārt pa ūdensceļiem, upēm, kas ietecēja Baltijas jūrā – Daugavu, Nemunu, Gauju. Gar šiem tirdzniecības ceļiem, arī Daugavas krastos, atradās krievu kņazu nocietinātās pils – Polocka, Koknese, Jersika, kas vienlaikus bija svarīgi tirdzniecības centri. Rietumeiropas zemes caur Baltiju un austrumslāvu zemēm

uzturēja tirdznieciskos sakarus ar Bizantiju un arābiem, bet Ziemeļeiropa – ar Tuvējiem Austrumiem.

Tirdzniecības attīstība Rietumos kopš 12. gs. determinēja pieaugošo interesi par Baltiju. Vācu feodālus vilināja galvenokārt izdevīgie tirdzniecības ceļi un stratēģiskas dabas jautājumi, kas saistījās ar Baltiju kā placdarmu tālākai agresijai uz austrumiem, iespiežoties krievu zemēs. Vācu feodālu iekarošanas politikas sastāvdaļa bija arī katoļu baznīcas atbalstītā svešu zemju sagrābšana un kolonizācija, kas tika realizēta Krusta karos. Vācu iespiešanās Baltijā sākās 12. gs.

Reģionā Livonijas periodā risinājās nepārtraukta cīņa ne vien starp Rīgas bīskapu un Livonijas ordeni par Rīgu kā tirdzniecības centru, kas viduslaikos savos tirdznieciskajos sakaros balstījās galvenokārt uz baltkrievu un lietuviešu apdzīvotajām zemēm, bet arī par ietekmi uz kaimiņu zemēm – Poliju, Lietuvu, Krieviju. Krievija bija izvirzījusi uzdevumu iekarot izeju Baltijas jūrā, kas tik nepieciešama bija veidojošās centralizētās valsts ārējai tirdzniecībai un ko visādā veidā bija traucējuši vāci. Šā uzdevuma risinājums – Livonijas karš.

Krievijas tirdznieciskie sakari ar Livoniju 15. gs. beigās – 16. gs. sākumā līdz ar Novgorodas un Pleskavas kņazistu pievienošanu Maskavas lielkņazu Jāņa III un Vasilija III valdījumiem bija ieguvuši valstisku nozīmi. Krievzemes orientācija uz Dāniju un pat uz Zviedriju Vasilija III laikā oficiāli nozīmēja tirdzniecisko sakaru pārtraukšanu ar Livoniju (1503.–1514.), taču pilnībā saraut šos sakarus nebija pa spēkam: tie bija abpusēji izdevīgi. Ārpolitiskā un iekšpolitiskā situācija 15.–16. gs. ietekmēja Krievijas un Livonijas tirdzniecisko centru pārvietošanos no Novgorodas uz Pleskavu. Taču kopumā Krievijas tirdznieciskie sakari ar Livoniju veicināja krievu zemju ziemeļrietumu pilsētu ekonomisko attīstību un tirgotāju slāņa veidošanos.

Ar laiku Krievijai radās konkurenti, kas arī pretendēja uz kundzību Baltijas jūras austrumu piekrastē – Zviedrija, Dānija, Polija, Lietuva – un neļāva Krievijai 16. gs. nostiprināties Baltijas reģionā. Baltija tika sadalīta: Polija sagrāba Vidzemi (Vidzeme, Latgale, Dienvidigaunija), Kurzeme kļuva no Polijas atkarīga Lēņa hercogiste, Igauniju (Ziemeļigauniju) dabūja Zviedrija, bet Dānija – kādu rajonu Kurzemē un Sāremas salu. Jaunās robežas, kas

Austrumeiropas kartē tika iezīmētas pēc Livonijas kara, nespēja apmierināt nevienu ieinteresēto pusi. Krievija bija novājināta Jāņa Bargā valdīšanas rezultātā, un galvenās pretendentes uz kundzību Baltijā bija kļuvušas Žeč-Pospolita un Zviedrija.

Gadsimtu gaitā līdz pat 17. gs. Krievijas ārējās tirdzniecības svarīgākais virziens bija Baltija: caur Baltiju un Baltijas jūru norisa tirdznieciskie sakari ar daudzām Rietumeiropas zemēm. Valstiskuma veidošanās pirmsākumos 9.–12. gs. lielāka nozīme tirdznieciskajos sakaros bija dienvidu – Melnās jūras virzienam, kas saistīja Krievzemi ar Bizantiju un tālāk ar Vidusjūras baseina zemēm un Tuvajiem Austrumiem. Taču klejotājcilts apdraudēja šo tirdzniecības ceļu un līdz ar to izraisīja šā virziena tirdzniecības pagrimumu. Aizvien nozīmīgāki Krievzemes ekonomiskajā attīstībā kļuva ziemeļaustrumu un ziemeļrietumu rajoni (Vladimiras–Suzdaļas un Novgorodas zemes), kas sava ģeogrāfiskā izvietojuma dēļ tiecās nevis uz dienvidu jūrām, bet gan uz Baltijas jūru, kas atradās tuvāk Krievzemes visblīvāk apdzīvotajiem un ekonomiski vairāk attīstītajiem rajoniem un kas kļuva aizvien nozīmīgāka Krievzemes ārējos tirdznieciskajos sakaros. Vēl jo nozīmīgāku to darīja tas, ka tirdzniecības ceļi uz Baltijas jūru virzījās pa krievu zemēm un tādēļ bija drošāki. Protams, 13.–16. gs. saglabājās arī iepriekšējie Krievzemes ārējās tirdzniecības virzieni – dienvidu, dienvidaustrumu (Melnās jūras un Volgas–Kaspijas), taču to izmantošana bija visai apgrūtināta gan lielā attāluma dēļ, gan arī bīstamo teritoriju dēļ, kurām cauri gāja šie ceļi un kuras neieklāvēs krievu valdījumos. Jāpiebilst, ka viduslaikos jūras ceļiem bija daudz lielāka nozīme ārējā tirdzniecībā nekā vēlākajā laika posmā: pārvadāt preces pa sauszemi bija grūtāk un neizdevīgāk sliktu ceļu dēļ. Bet feodālās sadrumstalotības apstākļos daudzās muižu robežas un vienotas policejiskas uzraudzības trūkums uz ceļiem vēl jo vairāk apgrūtināja un darīja bīstamu tirgošanos pa sauszemes ceļiem.

Visu šo apsvērumu dēļ Baltijas jūras tirdznieciskais ceļš daudzus gadsimtu garumā bija daudz pievilcīgāks un izrādījās ērtāks, drošāks un lētāks satiksmē ar Rietumeiropu. Jau Novgorodas republikas tirgotāji 12.–13. gs. bija nodibinājuši tirdznieciskus sakarus ar visām Baltijas jūras baseina zemēm – somu, igauņu un baltu ciltīm, ar Zviedriju, Dāniju, slāvu apdzīvoto Piejūru un Ziemeļvāciju. Taču vācu

feodāļu iekarojumi Austrumbaltijā un zviedru Somijā, kas līdz tam bija atradušies krievu kņazu politiskā un ekonomiskā pakļautībā, nogriezta Krievzemi no Baltijas jūras piekrastes lielākās daļas, atstājot krievu valdījumā tikai nelielu Somu jūras līča piekrastes daļu.

Izmantojot Krievzemes politiskās un ekonomiskās ietekmes pavājināšanos Baltijas pilsētās, tur nostiprinājusies vācu tirgotāju un Ziemeļvācijas pilsētsavienība – Hanza – pieteica savu starptautisko cieņu Novgorodas un citu krievu pilsētu tirdznieciskajos sakaros ar Rietumeiropu. Krievijas ārējie tirdznieciskie sakari Baltijas virzienā kopš 13. gs. līdz pat 17. gs. sākumam norisa caur vācu pilsētām ar Baltijas vācu tirgotāju starptautisko cieņu.

Baltijas virziena dominante Krievijas ārējā tirdzniecībā saglabājās līdz pat 16. gs. otrai pusei. Kopš 16. gs. vidus tirdznieciskajiem sakariem tika izmantots jaunais jūras ceļš, kas savienoja Krieviju ar Rietumeiropu – apkārt Skandināvijai, pa Balto jūru. Šis ceļš nebija pietiekami ērts: Baltās jūras piekraste bija daudz tālāk gan no Krievijas galvenajiem preču ražošanas rajoniem, gan no Rietumeiropas valstīm nekā Baltijas jūras piekraste. Šie attālumi sadārdzināja preču pārvadājumu izmaksas, pie tam tos varēja izmantot tikai dažus mēnešus gadā sliktā navigācijas apstākļu dēļ Baltajā jūrā. Un tomēr šim ziemeļu virziena tirdzniecības ceļam bija viena priekšrocība: Ziemeļdvīnas upes grīvā varēja brīvi tirgoties ar Rietumeiropas tirgotājiem bez Baltijas vācu tirgotāju starptautiskās cieņas. Tirdzniecība krievu teritorijā, krievu administratīvajā pārraudzībā nebija atkarīga no biežajiem kariem un valdību maiņām, kas traucēja normālu tirgošanos Austrumbaltijā.

Tādēļ 16. gs. pēdējos desmit gadus – īpaši pēc neveiksmīgā mēģinājuma sagrābt Baltijas jūras ostas Livonijas kara laikā un pēc Arhangeļskas pilsētas nodibināšanas Ziemeļdvīnas grīvā (1585. g.) – Baltās jūras virziens Krievijas ārējos tirdznieciskajos sakaros aizvien vairāk sāka konkurēt ar Baltijas jūras virzienu. Šādu Krievijas tirdzniecības sakaru virziena pārorientāciju bija determinējuši, no vienas puses, notikumi Baltijā – Livonijas karš (1558.–1583.), krievu-zviedru karš (1590.–1590.), poļu-zviedru karš (1600.–1629.), kas kopumā apgrūtināja tirdznieciskos sakarus, un, no otras puses, notikumi pašā Krievijā – zemnieku karš un poļu-zviedru iebrukums 17. gs. sākumā, kas izraisīja iekšējās un ārējās tirdzniecības

cības pagrimumu valstī un beigu beigās likvidēja Krievijai izeju uz Baltijas jūru.

Krievijas tirdzniecisko sakaru virziena pārorientācija nav jāabsolutizē: Baltijas jūras virzienam joprojām bija nozīmīga vieta Krievijas tirdznieciskajos sakaros ar Rietumeiropu un valsts ekonomikā kopumā, un laika gaitā tā pieauga: piespiedu ārējās tirdzniecības sakaru virziena pārorientācija visu 17. gs. – veikt ārējo tirdzniecību caur Arhanģeļsku, nevis caur Baltijas jūras ostām, kas izvietojās daudz tuvāk galvenajiem preču ražošanas rajoniem – ne vien aizkavēja tirdzniecības apgrozījumu pieaugumu, bet arī Krievijas tautsaimniecības attīstību.

Ražotājspēku kāpums un ekonomisko sakaru nostiprināšanās starp Krievijas atsevišķiem rajoniem savukārt sekmēja 17. gs. ekonomisko sakaru aktivizāciju starp Krieviju un Rietumeiropas valstīm. Šo sakaru izpausme vērojama ārējā tirdzniecībā, ko joprojām traucēja Krievijas nošķirtība no Baltijas jūras (pēc Stolbovas miera līguma 1617. g.) un no Melnās jūras. Pie tam, mazinoties Vidusjūras – svarīgākās Eiropas artērijas lomai, pavājinājās arī Melnās jūras loma Krievijas tirdzniecībā. Impērijas ekonomisko interešu smaguma centrs pārvietojās uz ziemeļiem. Šīs tirdzniecisko sakaru pārvietošanās tendences spilgtākā izpausme 18. gs. bija Pēterburgas dibināšana, bet parādījās tā vēl agrāk: jau 16.–17. gs., kad veiksmīgi sāka ritēt Krievijas tirdzniecība pa Balto jūru. Un joprojām vitāli svarīga Krievijas ārējiem tirdznieciskajiem sakariem bija Baltijas jūra. Taču šos sakarus varēja izmantot tikai kā tranzītu caur zviedru valdījumiem Baltijas jūras baseinā. Šādos tirdzniecības sakaros bija ieinteresētas arī Rietumeiropas valstis.

Jāmin vēl viens faktors, kas kāpināja Baltijas jūras nozīmi starptautiskajos tirdznieciskajos sakaros. Viena no lielo ģeogrāfisko atklājumu sekām bija ekonomiskās dzīves tirdzniecisko sakaru pārvietošanās no Vidusjūras baseina uz Atlantijas piekrasti. Drīz vien Spānijas un Portugāles virsvadību jūras tirdzniecībā nomainīja Holande un Anglija. Šajās valstīs ātros tempos risinājās sākotnējā kapitāla uzkrāšana, attīstījās kapitālistiskā manufaktūra, izira viduslaiku sabiedrības attiecības laukos, auga un nostiprinājās pilsētas, panākumi bija kuģu būvniecībā un jūrniecībā. Šādos

apstākļos norisa Eiropas kopējā tirgus veidošanās. Ekonomiskie sakari pastiprinājās arī Baltijas jūras baseinā.

Baltijas jūra un reģions ieguva līdz ar to jaunu un visai svarīgu nozīmi. Ja iepriekšējā laikmetā Eiropas tirdzniecības pamats bija Vidusjūra, tad vēlāk, visas Eiropas mēroga tirgus veidošanās laikā, šādu lomu ieguva tirdznieciskais ceļš Baltijas jūra – Atlantijas okeāns. Rietumeiropas jūras lielvalstis asi izjuta vajadzību ievest kuģu būves materiālus no Baltijas jūras baseina valstīm: mastu kokus un kokmateriālus flotes būvei, linus un kaņepājus kuģu burām un tauvām un tamlīdzīgas preces. Līdz ar pārtikas preču patēriņa pieaugumu aizvien vairāk palielinājās labības ievaduma apjomi rūpnieciski attīstītākos rajonos un pilsētās. Un 17. gs. beigās Baltijas reģions jau bija ieguvis monopolstāvokli dzelzs, linu, kaņepāju, potaša, sveķu un darvas eksportā. Pie tam, neskaitot dzelzi, ko importēja no Zviedrijas, pārējās preces tika piegādātas no Baltijas jūras austrumu piekrastes teritorijām.¹

Pieaugot tirdzniecisko apgrozījumu intensitātei, palielinājās Baltijas jūras austrumu piekrastes – Eiropas tirdzniecības pamatass – austrumgala loma un nozīme. Šim galam pieslēdzās krievu tirgus, kas izraisīja aizvien lielāku Rietumeiropas interesi. Uz šā fona zviedru valdības un tirgotāju, kā arī vācbaltiešu tirgotāju intereses un uzmanība pret Krievijas tranzittirdzniecību tika veidotas ne vien kā kaimiņvalstu attiecības, bet atainoja visas Eiropas tirdzniecības attīstības kopējo tendenci.

Krievijas ārējo tirdzniecisko sakaru nostiprināšanos sekmēja arī vajadzība pēc rūpniecības precēm, jo rūpnieciskā ražošana, kaut vai manufaktūru stadijā, valstī 17. gs. tikko bija aizsākusies. Preču importam un eksportam Krievijā joprojām izdevīgāks bija Baltijas virziens (jau iepriekš minēto apsvērumu dēļ). Impērijas tirdznieciskie sakari Baltijas virzienā 17. gs. turpināja attīstīties. Šā virziena ietvaros izdalījās divi patstāvīgi ārējās tirdzniecības sakari: tirdzniecība ar Baltiju un caur Baltiju ar Rietumeiropu un tirdzniecība ar Zviedriju. Tā kā Krievija bija atgriezta no Baltijas jūras, abi šie Baltijas virziena sakari norisa caur zviedru valdījumiem un Zviedrijas varas iestāžu kontrolēti. (Līdz 17. gs. tiešu tirdzniecības sakaru ar Zviedriju nebija, tie nodibinājās starp Krieviju un Zviedrijas karalisti tikai 17. gs. 20. gados pēc Stolbovas miera līguma; tam

atbilstoši krievu tirgotājiem tika atļauta jūras tirdzniecība Baltijas zviedru daļā, tajā skaitā arī Zviedrijā.) Daļēji šīs attiecības norisa caur Baltiju ar vācu tirgotāju starpniecību: līdz 17. gs. vidum krievu tirgotājiem nebija ļauts dibināt tiešus tirdznieciskus kontaktus ar Rietumeiropas tirgotājiem, kuri ieradās Baltijā.

Caur Baltiju ar vācu tirgotāju starpniecību Krievija uzturēja tirdznieciskus sakarus ar daudzām Eiropas valstīm aiz Baltijas jūras – Holandi, Angliju, Vāciju (galvenokārt ar lielāko tirdzniecisko pilsētu Lībeku), Dāniju, Zviedriju u.c. Pie tam Zviedrija (bez iekarotajām teritorijām) bija tikai viena no valstīm, ar kuru Krievija uzturēja tiešus tirdznieciskus sakarus, taču tā nebija galvenā tirdzniecības partnere. Pārsvārā Krievija tirgojās ar Holandi, Angliju un Vāciju.

Samērā apjomīgā Krievijas tranzitirtirdzniecība caur Baltiju ar Rietumeiropas valstīm bija ļoti nozīmīga tās ekonomikā visupirms jau eksportpreču sortimenta ziņā: tā ļāva iespēju nogādāt ārējā masveidā dažu lauksaimniecības nozaru produkciju, amatniecības izstrādājumus, kokmateriālus un līdz ar to stimulēt šo nozaru turpmāku attīstību. Bet tirdzniecība caur Zviedriju, kaut arī mazākos apjomos, bija nozīmīga kā Krievijai vitāli svarīgo metālu – vara un dzelzs ievadumu avots.

Kopumā Krievijas tirdznieciskie sakari Baltijas virzienā arī 17. gs. bija nozīmīgi valsts tautsaimniecībai. Taču politiskie nosacījumi, kādos bija jārisina šie sakari, – izejas zaudēšana Baltijas jūrā, nepieciešamība veidot tirdznieciskos sakarus caur Zviedriju, pakļaujoties zviedru puses kontrolei un ar Baltijas vācu tirgotāju starpniecību, – kavēja Krievijas ārējās tirdzniecības attīstību tai izdevīgā virzienā un aizkavēja līdz ar to ekonomisko attīstību. Izejas atgūšana Baltijas jūrā 17. gs. kļuva vitāli svarīga Krievijai. Cīņa par tirdzniecības ceļiem un kundzību Baltijas jūrā turpinājās, un 18. gs. sākumā izveidojās jauns ilgstošs karš par ietekmi Baltijas jūrā – Lielais Ziemeļu karš, ko ievadīja Krievijas un Zviedrijas militārais konflikts. Šis karš izšķīra Baltijas jūras austrumu piekrastes – Igaunijas, Vidzemes un Somijas daļas – likteni. Rīgas iekarošana (1710.) un Ništates miera līgums (1721.) bija sākums Baltijas provinču iekļaušanai Krievijas impērijas sastāvā. Bet 18. gs. otrajā pusē un nogalē arī Latgale un Krievija tika tai pievienotas.

No vienas puses, tas radīja nosacījumus ciešākiem Iekšķrievijas ekonomiskajiem sakariem ar Baltiju, bet, no otras, sekmēja Krievijas tirdznieciskos sakarus ar Rietumeiropu: Krievijas rīcībā tagad bija Baltijas pilsētas, visupirms, Rīga un Tallina, kuru loma preču apgrozībā aizvien pieauga. Vienlaikus tas bija sekmējošs faktors preču saimniecības attīstībai Krievijas impērijā. Kopš šā brīža Baltija ieguva arī stratēģisku nozīmi: tā sargāja impērijas galvaspilsētu Pēterburgu.

Kopš 18. gs. sākuma izšķiroša loma Baltijas jūras austrumu piekrastes attīstībā bija Krievijas impērijai.² Baltijas provincēs turpinājās tradicionālā lauksaimniecības specializācija atbilstoši potenciālajām saimnieciskās darbības iespējām un starptautiskā tirgus svārstībām. Gadsimta 30.–40. gados Rietumeiropā bija vērojams straujš labības cenu kāpums, īpaši lielajās ostas pilsētās, mazāk – valsts iekšējos rajonos. Arī lopkopības produktu cenas pieauga. Tas determinēja preču labības saimniecības paplašināšanos eksporta nolūkos. Arī Baltijas provinces preču zemkopības attīstību šajā periodā noteica lauksaimniecības produktu noieta tirgus pieprasījums un piedāvājams Rietumeiropā.

Caur Rīgas ostu 18. gs. pirmajā pusē Iekšķrievijas labība tika eksportēta samērā maz: izveda galvenokārt poļu apdzīvotajās provincēs, Lietuvā, Baltķrievijā audzēto preču labību. Baltijas provinču vietējā muižniecība pēc iekļaušanās Krievijas impērijā, cenšoties iesaistīties starptautiskā tirgus apritē un nostiprināt savu varu pār visiem zemniecības īpašumiem, uzstājās gan pret pilsētu tirgotāju privilēģijām – viņu pirmtiesībām uzpirkt zemnieku ražotas lauksaimniecības preces, gan pret kupčiem – labības uzpircējiem. Krievijas valdība savukārt, no vienas puses, sekmēja preču saimniecības attīstību muižās, bet, no otras, – kavēja kapitālieguldījumus lauksaimniecībā, jo tirdzniecības operācijās ieguldītie līdzekļi solīja tai daudz izdevīgāku un drīzāku peļņu.

Kopš Pēterburgas dibināšanas Krievijai nebija īpašas nepieciešamības izmantot citas Baltijas provinču ostas preču ievadumam un izvedumam. Šīs ostas tai bija nepieciešamas fiskāliem un militāri stratēģiskiem mērķiem. Tādēļ iekaroto jauno teritoriju saimnieciskā apgūšana ieilga. Šāda tirdznieciskā politika sekmēja Rīgas un Žeč-Pospolītas ekonomisko sakaru sašaurināšanos ar Rietumeiropu. Bet

tirdzniecības privilēģiju piešķiršana Pēterburgai radīja iespaidu par Baltijas provinču izolāciju no Krievijas un par Baltijas muižniecības monopolu labības ražošanā (arī spirta dedzināšanā).

Rīgas ārējā tirdzniecība 18. gs. pirmajā pusē līdzinājās viduslaiku pilsētas tirdzniecībai, kas izmantoja Rietumeiropas attīstītākās valsts – Nīderlandes starpniecību. Rīgas tirdzniecības galvenie kreditori šajā laikā joprojām bija Holandes, daļēji – angļu tirgoņi. Paši Rīgas tirgotāji savukārt tradicionāli palika iekšzemes, Rīgai piegulošo tirdzniecisko rajonu – Lietuvas, Baltkrievijas, daļēji – Polijas banķieri. Rezultātā Baltijas provinču ekonomika 18. gs. pirmajā pusē izrādījās ciešāk saistīta ar Poliju un Rietumeiropu nekā ar Krieviju.

Krievijas valdības 18. gs. 60. gados īstenotā tirdzniecības politika radīja noteiktas izmaiņas preču iekšējā un ārējā apgrozībā: 1765. gada nolikums par Rīgas tirdzniecību paplašināja muižnieku privilēģijas šajā jomā, legalizēja muižnieku tirgošanos ar zemniekiem; tā rezultātā zemnieks tika izstumts no tirgus, īpaši Rīgā un arī citās pilsētās. Šāda politika kavēja zemnieku preču saimniecības attīstību un palēnināja tirgus attiecību procesu pilsētās.

Arī novecojušās muitu barjeras, kas bija vēl saglabājušās Krievijas valdības tuvredzīgās tirdzniecības politikas dēļ, 18. gs. otrajā pusē aizkavēja Baltijas provinču un tām piederošo ostu tirdznieciskos sakarus ar kaimiņu – krievu gubernām. Valdības tirdznieciskā politika, neattīstīta valsts infrastruktūra ierobežoja jau tā niecīgo Iekškrievijas gubernās ražotās preču labības konkurētspējas ar Baltijas preču labību.

Krievijas tirdzniecisko politiku Baltijas provincēs 18. gs. otrajā pusē raksturoja kā tirdzniecības, tā arī pilsētas kārtu iedalījuma liberalizācija. Izvedmuitu pazemināšanās 18. gs. pēdējā ceturksnī un labības rezervju magazīnu iekārtošana gadsimta beigās vēl jo vairāk veicināja preču labības, linu u.c. lauksaimniecības produktu virzību uz Baltijas jūras ostu Rīgu no Iekškrievijas un sekmēja līdz ar to Baltijas provinču ekonomiskos sakarus ar citām Krievijas gubernām.

Krievijas tirdzniecības politiku 19. gs. Baltijā determinēja daudzi faktori, no tiem svarīgākais bija iekšējā – sociāli ekonomiskā, un ārējā – militāri politiskā situācija un vairāk vai mazāk adekvāta valdības politika šajās jomās. Krievijas valdības līdzdalība lauksaim-

niecības produktu eksporta veicināšanā caur Baltijas ostām izpaudās šo ostu un maģistrālo ūdens satiksmes ceļu akvatoriju paplašināšanās un fārvateru padziļināšanās. Bet kopš 19. gs. 40. gadiem – Baltijas pilsētu tirgotāju feodālo privilēģiju ierobežošanā. Tika radīti tiesiski pamati Iekšķrievijas reģionu preču labības konkurencei ar Baltijas labību.

Raksturīga Krievijas tirdznieciskās politikas īpatnība attiecībā pret Baltiju bija tās nelīdzsvarotība un pat pretrunīgums. Un tomēr Austrumbaltijas iekarošanai un iekļaušanai impērijā, šo provinču saimniecību integrēšanai vienotā Viskrievijas tautsaimnieciskā kompleksā bez militāri politiskas un fiskālas nozīmes bija būtiska, vēsturiski un ekonomiski determinēta nozīme Krievijas iekšējā sociāli ekonomiskajā modernizācijā.

Dzimtībušanas atcelšana Krievijā, tāpat arī pārējās 19. gs. 60. gadu reformas, kas modernizēja valsts sociāli ekonomiskās un politiskās attiecības, pavēra ceļu turpmākam ražotāj spēku uzplaukumam valstī. Strauji attīstījās pilsētas un lauki. Auga lauksaimniecības produktu ražošana tirgum un nepieciešamība apgādāt Krievijas augošo rūpniecību ar mašīnām, darbgaldiem un dažādām izejvielām. Paplašinājās iekšējais un ārējais tirgus, kura turpmākā attīstība determinēja ātrākas un ērtākas satiksmes izveidošanu.

Krievijas modernizācijas sociāli ekonomiskie pasākumi 19. gs. otrajā pusē paātrināja arī Baltijas provinču iekšējā tirgus attīstību un iekļaušanos Viskrievijas kopējā tirgū. Strauji pieaugošās preču – naudas attiecības šajā reģionā ļāva atbrīvot zemniekus no dzimtībušanas atkarības jau 1816.–1819. gadā, taču – bez zemes. Zemnieki drīkstēja zemi rentēt, rentēt savas bijušās saimniecības. Bet jau 19. gs. otrajā pusē zemnieki tās drīkstēja izpirkt.

Kopumā šie sociāli ekonomiskie faktori, kā arī Baltijas provinču izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis, bija noteicošie straujākai tirgus attiecību veidošanai šā reģiona rūpniecībā un lauksaimniecībā salīdzinājumā ar citiem valsts reģioniem. Jau 19. gs. 60. gados latviešu un igauņu zemnieki caurmērā bija beiguši pāreju no atstrādāšanas rentes uz naudas renti: tā bija daudz izdevīgāka lielražošanai preču–tirgus attiecību apstākļos. Līdz ar zemes rentes ieviešanu tika ieviests arī algotais darbs. Paralēli norisa muižu saimniecību racionalizācija, pilnveidojās zemes apstrādāšanas un

izmantošanas metodes – muižas tika pielāgotas tirgus attiecībām, kapitālismam, tās iesaistījās preču ražošanā.

Līdz ar labības cenu krišanu, īpaši 19. gs. 80. gadu otrajā pusē, aizvien lielāka uzmanība tika veltīta lopkopībai, spirta dedzināšanai, ķieģeļu dedzināšanai u.c. ražošanas nozarēm. Baltijas province aizvien vairāk iesaistījās tirgū, ciešāki kļuva tās ekonomiskie sakari ar citiem Krievijas rajoniem, Baltijas guberņās ražotā lopkopības produkcija – piens, sviests, siers – tika realizēta ne vien vietējā, bet arī Viskrievijas tirgū. Baltijā ražotajām precēm aizvien lielāka nozīme bija Pēterburgas apgādē. Uz Iekšķrievijas guberņām vairumā pārdeva vaislas lopus gan muižu lielsaimniecības, gan zemnieku saimniecības.

Tirgus attiecībām nostiprinoties 20. gs. sākumā, Baltijas provincēs notika tālāka lauksaimniecības ražošanas specializācija, veidojās plašs lauksaimniecības kooperāciju tīkls: lauksaimniecības sabiedrības, kredītbiedrības, piena pārraudzības biedrības. Baltija šajā ziņā pārspēja citus Krievijas apgabalus. Bez tam gadsimta sākumā vērojama Baltijas lauksaimniecības mehanizācija. Arī graudaugu ražošana, lai gan augsne bija trūcīgāka nekā melnzemes rajonos, te bija augstāka nekā citur Krievijā. Šis ar tirgus attiecībām saistītās pozitīvās norises galvenokārt attiecās uz Baltijas provincēm – Vidzemi un Kurzemi. Latgale, kas bija Vitebskas guberņas sastāvdaļa, iesaistījās plašākās tirgus attiecībās – ar visām no tā izrietošajām sekām – vēlāk: pēc Stolipina reformām.³

Strauja tirgus attiecību veidošanās Baltijas provincēs bija visciešākā veidā saistīta ar līdzīgiem procesiem impērijā kopumā, un tādēļ tās varēja lielā mērā balstīties uz Krievijas plašajiem tirgiem un izejvielu avotiem. Īpaši straujos tempos Baltijas provincēs attīstījās rūpniecība. Reģions 19. gs. pēdējā gadu desmitā jau bija izveidojies par vienu no Krievijas impērijas augsti industrializētiem rajoniem. Krievijā risinājās industrializācija.

Baltijas provinču rūpniecība, koncentrējoties tranzīrtirdzniecības centros, pie izdevīgām komunikācijām, kas savienoja Krieviju ar Eiropas un pasaules tirgu, attīstījās kā koncentrēta lielražošana, kur dominēja metālapstrādes, mašīnbūves, elektrotehniskā un gumijas apstrādes nozares. Baltijas reģions bija to Krievijas impērijas industrializēto rajonu vidū, kur visvairāk bija attīstīta mašīnbūve un metālapstrāde. Pirmā pasaules kara priekšvakarā Baltijas province

bija Krievijas industriāli agrārs reģions, lai gan impērija kopumā pārsvarā palika agrāra. Tas arī noteica Baltijas provinču īpašo vietu un lomu Krievijas ekonomiskajā attīstībā un tās tirdznieciskajos sakaros ar Eiropu.

Gan pilsētu, gan lauku straujā attīstība, lauksaimniecības produktu ražošanas pieaugums tirgum, kā arī nepieciešamība apgādāt Krievijas augošo rūpniecību ar mašīnām, darbgaldiem un izejvielām, paplašināja iekšējo un ārējo tirgu, kura turpmākā loma valsts ekonomikā bija atkarīga no tautsaimniecības infrastruktūras, tajā skaitā no satiksmes ceļu izveidošanas. Visai svarīgs rūpniecības attīstības nosacījums bija tiem laikiem modernākais un ērtākais satiksmes veids – sliežu ceļi. Šādā veidā Baltijas lielākās tirdzniecības pilsētas tika savienotas ar Iekškrēvijas rajoniem un citiem lielākajiem rūpniecības centriem – Maskavu, Pēterburgu, Varšavu, Orlu un tālāk – ar valsts dienvidu guberņām. Liepājas–Romnu dzelzceļš savienoja Baltijas jūras piekrasti ar Ukrainu un Melnās jūras piekrasti.

Dzelzceļu maģistrāles intensīvi tika būvētas tieši tai periodā, kad Krievijas lauksaimniecības attīstībā bija vērojams kāpums. Šajā laikā Baltijas rūpniecības produkcijas lielākā daļa nonāca Viskrievijas tirgū: darbgaldi, dzelzceļvagoni, turbīnas, velosipēdi, gumijas izstrādājumi, krāsvielas, audumi, stikls, papīrs u.c. rūpniecības preces. No Baltijas provincēm Krievijas iekšējā tirgū tika realizēti aptuveni 70% visas rūpniecības produkcijas. Bet no Iekškrēvijas rajoniem tika ievestas galvenokārt metālapstrādes rūpniecībai, daļēji tekstil – un citām rūpniecības nozarēm vajadzīgās izejvielas. No ārzemēm Baltija importēja izejvielas krāsvielu, gumijas, korķa ražošanai; iveda arī kaučuku, krāsvielas, akmeņogles u.c.

Baltijas lielākie rūpniecības uzņēmumi iekļāvās Krievijas sindikātos, kam bija cieši sakari ar Rietumeiropas lielajām monopolapvienībām. Pirmā pasaules kara priekšvakarā Baltijas rūpniecību pārsvarā jau bija monopolizējušas lielās kapitālistiskās apvienības un kontrolēja finansu-banku savienības.

Rūpniecības izvietojums Baltijas provincēs bija visai nevienmērīgs. Kapitālieguldījumus rūpniecības attīstībai piesaistīja galvenokārt tirdzniecības ostas: lielie rūpniecības uzņēmumi koncentrējās pārsvarā ostas pilsētās – Rīgā, Liepājā, Tallinā, pie tam

Rīgā bija koncentrēti 70% no Latvijas rūpniecības. Latvija un Igaunijas daļa (Vidzemes guberņā) šajā ziņā apsteidza Lietuvu, jo tām bija attīstītāka infrastruktūra – plaši jūras un dzelzceļu sakari. Daudz vājāk nekā Baltijas provincēs – Vidzemē un Kurzemē – rūpniecība bija attīstīta Latvijas austrumdaļā – Latgalē, kas atradās tālāk no jūras ostām un kur pārsvarā attīstījās sīkražošana. Bez tam lielākā sīko rūpniecības uzņēmumu daļa, apmēram 70%, koncentrējās Daugavpilī.

Līdz ar dzelzceļu būves izvēšanu 19. gs. otrajā pusē straujāk sāka attīstīties iekšējā un ārējā tirdzniecība Baltijas jūras ostās. Tas savukārt paplašināja Baltijas reģiona ekonomiskos sakarus ar Krievijas impērijas citiem reģioniem. Baltijas jūras ostām bija visai nozīmīga vieta valsts ārējā tirdzniecībā. Preču apgrozība tajās pieauga daudz straujāk nekā Pēterburgas un Odesas ostās. Laika posmā no 1866. līdz 1913. gadam preču apgrozījums Tallinas ostā bija palielinājies 12 reizes, Liepājas ostā – 11 reizes. Rīgas osta jau 20. gs. sākumā bija izvirzījusies vadībā preču apgrozības ziņā pārējo Krievijas ostu vidū.⁴

Lai noteiktu Krievijas transporta sakaru virzību 19. gs. otrajā pusē, ir jāizvērtē to ekonomiskais pamatojums.

Svarīgu vietu Krievijas eksportā līdz ar preču saimniecības attīstību ieņēma lauksaimniecības produkti, tajā skaitā labība, ko 19. gs. 60. gados eksportēja uz ārzemēm caur Krievijas melnzemes rajoniem tuvāk piegulošajām Dienvidkrievijas ostām. Tā no visa 1865. gada labības eksporta 61,2 milj. rbļ. kopvērtībā caur Melnās un Azovas jūras ostām izveda preču labību par 42,7 milj. rbļ.⁵ jeb aptuveni 69,6% no visa eksportējamās labības apjoma. Bet tajā pašā laikā caur Pēterburgas ostu – par 5,1 milj. rbļ., caur Rīgas ostu – tikai par aptuveni 600 tūkst. rbļ., bet caur citām Baltijas jūras ostām – par 752, 6 tūkst. rbļ.⁶

Krievijas lauksaimniecības preču galvenās noņēmējas bija Viduseiropas un Rietumeiropas ziemeļu daļas valstis. Šā reģiona valstis no ģeogrāfiskā viedokļa loģiskāk iekļāvās Baltijas jūras ostu tirdznieciskās aprites zonā. Taču no visas Krievijas eksportlabības, kas 60. gados plūda, piemēram, uz Angliju, galvenokārt – kvieši, caur Baltijas jūras ostām izveda tikai desmito daļu, bet pārējo – caur Melnās jūras ostām. Šāds labības eksportam ne visai izdevīgais ostu

noslogojums sadārdzināja izvedamo precī ne vien garāka ceļa, bet arī Dienvidkrievijas ostu augsto fraktu⁷ dēļ. Krievijas Melnās jūras ostās kuģu nofraktēšana izmaksāja divas reizes dārgāk nekā Baltijas jūras ostās. Līdzīgs stāvoklis bija arī ar pārējo eksportpreču pārvadāšanu. Kopumā Krievijas eksports uz Rietumeiropas ziemeļu daļas valstīm 7,5 reizes pārsniedza eksportu uz Dienvidēiropu, bet preču izvedums caur Baltijas un Baltās jūras ostām un pāri Krievijas sauszemes robežai kopā bija tikai divas reizes lielāks par preču izvedumu caur impērijas dienvidu ostām Azovā un Melnajā jūrā.⁸

Līdz ar preču saimniecības attīstību lauksaimniecības produktu ražošanas un tirdzniecisko apjomu pieaugums visciešākā veidā bija saistīts ar infrastruktūras attīstību preču ražošanas reģionos, arī ar satiksmes ceļu tīkla paplašināšanu. Savukārt satiksmes ceļu, īpaši dzelzceļu, izbūve kļuva par vienu no preču saimniecības attīstību stimulējošiem nosacījumiem Krievijā 19. gs. otrajā pusē.

Lai sekmētu preču izvedumu no Krievijas, vienlaikus samazinot preču pievedumu izmaksas no valsts iekšējām gubernām, kļuva nepieciešams pēc iespējas drīzāk savienot valsts lauksaimniecības produktus ražojošos melnzemes joslas rajonus arī ar Baltijas jūras ostām; īpaši aktuāls šis jautājums kļuva pēc Kanādas un Amerikas kviešu eksporta pieauguma Eiropā kopš 19. gs. 70. gadiem.

Arī vietējās Baltijas provinču tirdznieciskā rūpnieciskās aprindas, būdamas starpnieki Krievijas centrālo un melnzemes rajonu preču noietā ārzemēs, centās panākt savas pilsētas tirdznieciskās lomas pieaugumu un nostiprināšanu, pievēršot valdības līdzdalību vai vismaz uzmanību. Plašas perspektīvas šīm vēlmēm pavēra iespējamā infrastruktūras attīstība Krievijā, arī satiksmes ceļi ar impērijas bagātājiem un samērā lētājiem izejvielu avotiem, kas solīja izdevīgu peļņu. Šo sociālo slāņu intereses – plaša satiksmes ceļu tīkla nepieciešamība – atbilda Krievijas tirgus politikas interesēm kopumā.

Šāda abpusēja ieinteresētība sekmēja kopš 19. gs. vidus, īpaši gadsimta otrajā pusē, no vienas puses, Baltijas provinču finansiālo, rūpniecisko, tirdzniecisko aprindu aktivitātes vietējās infrastruktūras attīstībā, arī vietējo dzelzceļu izbūvē un ostu rekonstrukcijā, bet, no otras puses, – Krievijas valdības pūliņus dzelzceļu tīkla paplašināšanā, orientējot to uz ekonomiski izdevīgākām Baltijas jūras

ostām, kas savukārt padarīja Baltijas provinču vietējos dzelzceļus par Krievijas impērijas nozīmīgāko dzelzceļu maģistrāļu tranzītposmiem, bet Baltijas jūras ostas – par nozīmīgākajām valsts tirdzniecības ostām.

ATSAUCES UN SKAIDROJUMI

- 1 Экономические связи Прибалтики с Россией. – Рига, 1968.
- 2 Лодыженский К. История русского таможенного тарифа. – СПб, 1886. – с. 5.
- 3 Строд Х. Торговая политика в России и сельское хозяйство Латвии // Экономические связи Прибалтики с Россией.
- 4 Turpat. – 12. lpp.
- 5 SPb VVA – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 7.–8. lp.
- 6 Turpat.
- 7 *fraktis* – maksājumi par preču pārvadāšanu ar kuģiem.
- 8 SPb VVA – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 7.–8. lp.

2. nodaļa

LATVIJAS DZELZCEĻU IZBŪVE UN TO EKONOMISKAIS PAMATOJUMS

Preču saimniecības attīstība Krievijā un ar to saistītais preču apgrozījuma pieaugums 19. gs. otrajā pusē bija galvenais dzelzceļu strauju izbūvi determinējošs faktors. Tautsaimniecības infrastruktūras veidošana un attīstība, tajā skaitā satiksmes ceļu būve, izvērsās arī Baltijas provincēs. Līdzšinējie tirdznieciskie ūdens un zemes ceļi nespēja augošās preču saimniecības apstākļos nodrošināt tirdznieciskos apgrozījumus. Labības pieveduma kāpums no Iekšķrievijas guberņām jau 19. gs. 60. gados bija satraucis Baltijas provinču, starp tām latviešu apdzīvoto novadu, vietējos labības ražotājus. Šie pievedumi izraisīja konkurenci un ietekmēja eksportlabības cenas Liepājas, Rīgas un Ventspils ostās, kā arī pazemināja vietējās labības cenas iekšējā tirgū. Bet vietējais tirgus, pieaugot lauksaimniecības produktu patēriņam, ko izraisīja pilsētu iedzīvotāju skaita pieaugums, Baltijas guberņu lauksaimniecības produktu ražotājiem kļuva aizvien nozīmīgāks. Taču vietējo lauksaimniecības preču ražošanas rentabilitāte un to realizācijas efektivitāte turpmāk nebija iedomājama bez attīstītas reģiona infrastruktūras.

Iesaistīšanās tirgus attiecībās – gan nostiprinot valsts iekšējos, gan starptautiskos tirdznieciskos sakarus – arī Krievijas valdībai lika izšķirties par to pašu jautājumu risināšanu – infrastruktūras attīstību, tostarp – satiksmes ceļu būvi. Krievijas impērijas plašumiem, lielajiem attālumiem starp ražojošiem reģioniem un preču noieta tirgiem vispiemērotākais izrādījās tiem laikiem modernākais un arī lētākais satiksmes veids – dzelzceļi.

Sākumā Krievijas impērijas dzelzceļu tīkls veidojās galvenokārt ap valsts iekšējā tirgus centru – Maskavu, un tikai nedaudz vēlāk dzelzceļus sāka būvēt, lai nodrošinātu preču eksportēšanu, t.i., lai ārējam tirgum saražotā produkcija ērtāk un ātrāk nonāktu pie

patērētāja. Melnās jūras osta Odesa jau 19. gs. 60. gadu beigās – 70. gadu sākumā bija savienota dzelzceļu tikla veidā ar preču ražošanas rajoniem, kas piegūla ostas tirdznieciskajam rajonam, kurš ticās uz šo ostu – ar Ukrainu, Besarābiju. Bet dzelzceļa līnijas Harkova–Nikolajeva, Harkova–Taganroga, Harkova–Sevastopole, Voroneža–Rostova nodrošināja labības izvedumu no pārējiem Krievijas dienvidu rajoniem.¹ Lai sekmētu preču izvedumu no Krievijas, vienlaikus samazinot preču pievedumu izmaksas, vajadzēja pēc iespējas drīzāk savienot Krievijas lauksaimniecības produktu ražošanas melnzemes joslas rajonus arī ar Baltijas jūras ostām. Par ekonomiski izdevīgākām šajā sakarā tika ieteiktas trīs dzelzceļu līnijas: no Odesas caur Volīniju uz Liepāju; no Azovas jūras caur Harkovu un Orlu uz Rīgu; no Volgas un Aizvolgas caur Maskavu uz Pēterburgu, bet vēlāk – arī uz Ventspili. Šīm paredzētajām maģistrālēm vajadzēja sekmēt Pievolgas un Piedņepras apgabalos ražoto lauksaimniecības produktu noietu Ziemeļeiropas valstīs.

Vienlaikus zināmas aktivitātes jaunu satiksmes ceļu izbūvē uzsākuši bija arī šo lauksaimniecības produktu realizācijas starpnieki – Rīgas tirgotāji un citu Latvijas tirdzniecisko un rūpniecisko centru ieinteresētās sociālās grupas.

1. DINABURGAS [DAUGAVPILS] DZELZCEĻŠ

Rīgas Biržas komiteja jau 1847. gadā bija izvirzījusi domu par Rīgas–Daugavpils (toreiz – Dinaburgas) dzelzceļa būvi, kas bija viens no pirmajiem Krievijā par privātiem līdzekļiem būvētajiem dzelzceļiem.² Šā dzelzceļa izbūvei tika nodibināta akcionāru sabiedrība, kurai valdība piešķīra 1853. gadā koncesiju uz 56 gadiem. Sabiedrības pamatkapitāls bija 12 milj. rbl., bet valdības garantētais ienākums – 4,5% gadā.³ Sākumā Rīgas–Daugavpils dzelzceļa sabiedrība pastāvēja nomināli: tai neizdevās savākt dzelzceļa izbūvei nepieciešamo kapitālu. Tā kā Rīgas–Daugavpils dzelzceļš perspektīvā būtu izdevīgs ne vien Rīgas tirgotājiem, bet atbilda arī Krievijas vispārējām tirdznieciskajām interesēm (tas palētinātu eksportlabības piegādi no zemkopības rajoniem uz

Baltijas, bet sliežu ceļa pagarināšanas gadījumā – arī uz Melnās jūras ostām), pēc Krimas kara, 1857. gadā, Rīgas Biržas komitejai izdevās panākt citus, atvieglotus noteikumus Rīgas–Daugavpils dzelzceļa izbūvei: pirmkārt, dzelzceļa sabiedrības pamatkapitāls tagad bija noteikts 10,2 milj. rbl. (sudraba) apmērā; otrkārt, valdības garantijas uz šo kapitālu palika iepriekšējās – 1853. gadā piešķirtās – 4,5%, ieskaitot akciju dzēšanu, t.i., 459 tūkst. rbl. sudrabā; treškārt, garantijas termiņš šoreiz tika noteikts uz 75 gadiem kopš dzelzceļa nodošanas ekspluatācijā; ceturtkārt, atbilstoši šim termiņam bija jānosaka pakāpeniski akciju dzēšanas termiņi.⁴ Šie noteikumi tika parakstīti 1857. gadā, bet jau pēc gada apstiprināja Rīgas–Daugavpils dzelzceļa sabiedrības statūtus.

Lai savāktu Dinaburgas dzelzceļa izbūvei nepieciešamo kapitālu, Rīgas Biržas komiteja centās izbūves darbos iesaistīt ārzemju kapitālieguldītājus. Šajā sakarā tika uzsāktas sarunas ar Varšavas bankieri Frenkeli, kā arī, izmantojot Heinriha Robinsona starpniecību, – ar angļu kapitālistiem. Dzelzceļa būves priekšdarbu veikšanai uzaicināja Šveices inženieri fon Honcenbahu, bet vēlāk, pamatojoties uz Rīgas Biržas komitejas noslēgto līgumu ar Londonas akcionāru sabiedrību, Dinaburgas dzelzceļa izbūves priekšdarbu veikšanai, tostarp trases nosprausšanai, ieradās angļu inženieru grupa Havshova vadībā.⁵

Šis 1856. gadā noslēgtais līgums ar Londonas akcionāriem par Dinaburgas dzelzceļa būvi paredzēja, ka angļu puse veiks visus izbūves darbus trīs gados, apgādās pašu dzelzceļu ar tehniku, kas nepieciešama tā ekspluatācijai. Visiem ar dzelzceļa izbūvi un tā tehnisko aprīkojumu saistītajiem izdevumiem bija atvēlēti naudas līdzekļi – 115 tūkst. sterl. mārc. Savukārt Rīgas Biržas komiteja apņēmas līgumā segt visus ar dzelzceļa būves priekšdarbiem saistītos izdevumus – 138 tūkst. rbl., kā arī apmaksāt sarunas ar Londonas akcionāriem, kas ritēja ar Dž. Robinsona starpniecību, – vēl 125 tūkst. rbl. Galvenajam inženierim Havshovam, kas vadīja izbūves darbus, kā arī bija atbildīgs par sliežu, lokomotīvu, vagonu u.c. pasūtījumu piegādi no Anglijas, bija asinētas 13,5 tūkst. sterl. mārc.⁶

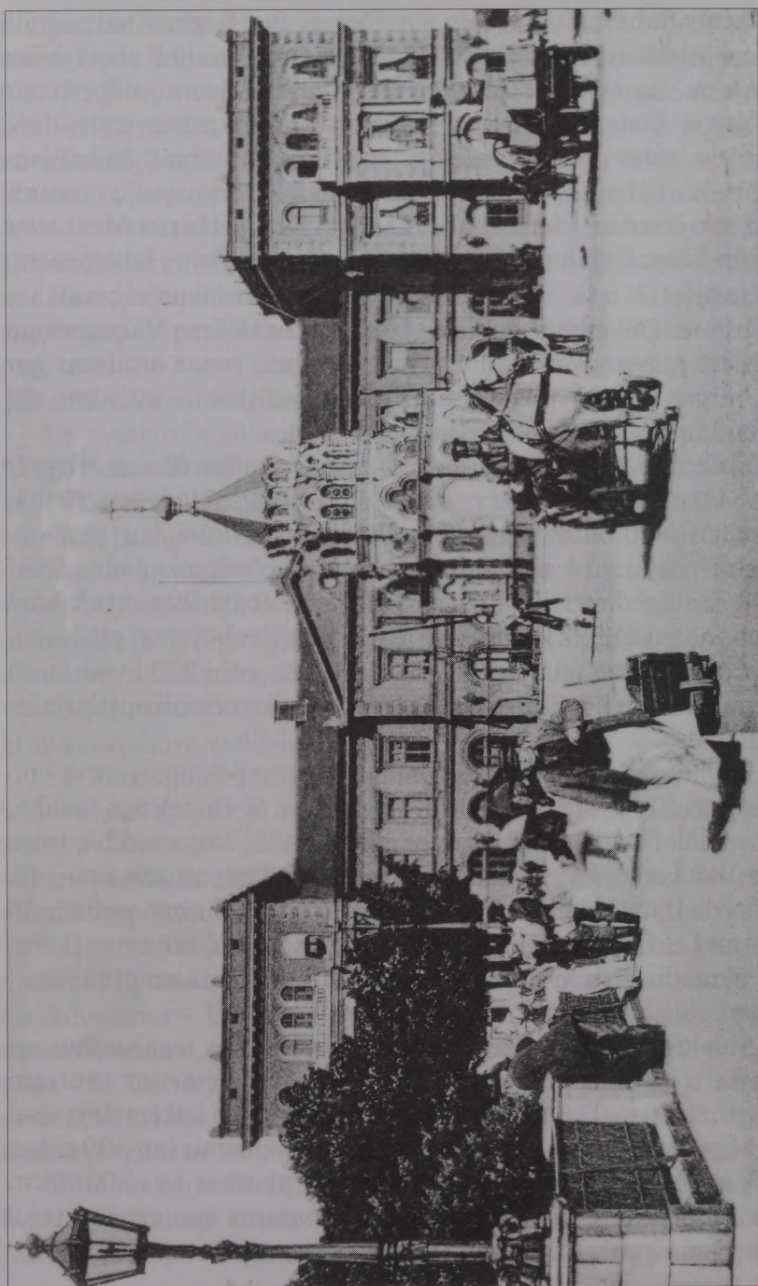
Sākuma variantā Dinaburgas dzelzceļa trase tika nosprausta Daugavas kreisajā krastā – caur Jelgavu un Bausku. Izšķirošu lomu šādā dzelzceļa virziena izvēlē bija diktējušas vietējo tirgotāju,

Kurzemes labības uzpircēju, intereses. Bet Rīgas–Daugavpils dzelzceļa sabiedrībai bija jāērēkinās arī ar impērijas vispārējām interesēm, un tā bija spiesta stratēģisku apsvērumu dēļ pārceļt būvējamā dzelzceļa trasi uz Daugavas labo krastu. Izstrādātā dzelzceļa būves projekta galīgajā variantā Dinaburgas dzelzceļam bija jāsākas pie pilsētas Rīgā (te uzbūvēto dzelzceļa staciju nosauca dzelzceļa vārdā – par Dinaburgas staciju), jāšķērso Maskavas priekšpilsētas daļa un tālāk, virzoties gar Daugavas labo krastu, jāpietuvojas 3–5 verstu attālumā Fridrihštatei (Jaunjelgavai) un Jakobštatei (Jēkabpilij), tālāk – 108. verstē jāšķērso Vidzemes un Vitebskas guberņas robežu un jāvirzās vienas versts attālumā gar Dinaburgas (Daugavpils) pilsētu. Taču stratēģisku apsvērumu dēļ dzelzceļu pievirzīja Dinaburgas cietoksnim.

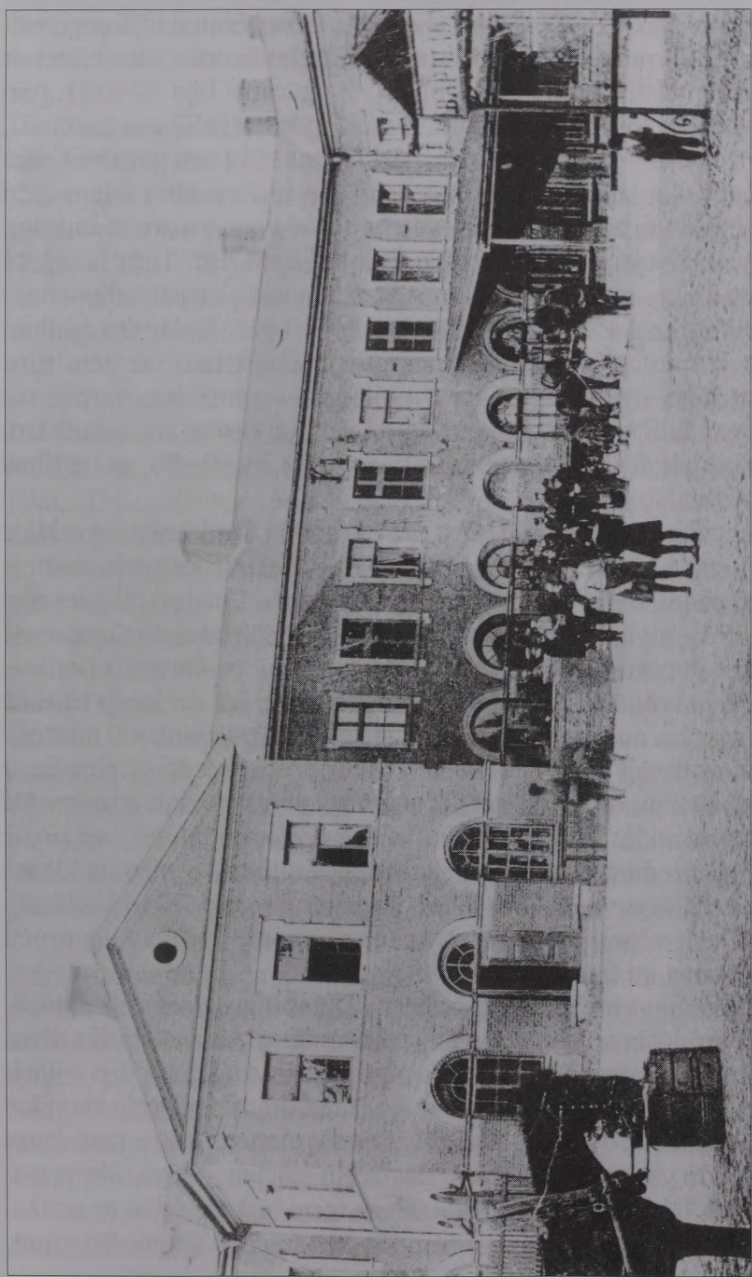
Dzelzceļa izbūvei nepieciešamās zemes platības tika uz brīvprātīgas vienošanās pamata nodotas dzelzceļa sabiedrības rīcībā, izņemot nelielu zemes gabalu Maskavas priekšpilsētā, kur, pamatojoties uz uzlikto sekvestru, vajadzēja zemi atsavināt piespiedu kārtā.⁷ Rīgas pilsēta atdāvināja Dinaburgas dzelzceļsabiedrības vajadzībām zemes gabalu 21 522 kvadrātasu platībā stacijas būvei un piedevām sliežu ceļa izvietojšanai nepieciešamo zemes joslu 273 kvadrātasu platībā no Rīgas līdz Ogresi. Šis dāvinājums tika oficiāli apstiprināts 1871. gadā.

Dinaburgas dzelzceļa izbūvi sadalīja četros posmos: pirmo – no Rīgas līdz 40. verstij būvēja angļu inženiera S. Henminga vadībā; otro – tālāk līdz 94. verstij, angļu inženiera Viljamsa vadībā; trešo – līdz 145. verstij – angļu inženiera Bidera vadībā; ceturto – no 145. versts līdz Dinaburgai būvēja angļu inženiera D. Hutona vadībā. Arī Dinaburgas dzelzceļa būvdarbu administrācijā, izņemot dažus rasētājus un satiksmes ceļu inžinierus – vāciešus un šveiciešus, pārsvarā bija angļu speciālisti.⁸

Projektētā Dinaburgas dzelzceļa kopgarums no Dinaburgas pasažieru stacijas centra Rīgā līdz pasažieru stacijas centram Daugavpilī bija 203 846 verstis. Izbūves darbi tiem laikiem bija visai apjomīgi, ņemot vērā pārvietotās zemes daudzumu (ap 500 tūkst. kubikasu) un izcirstās mežu un krūmāju platības (ap 300 tūkst. desetīnu). Zemes pārvietošanai tika izmantots gan cilvēku roku darbs, gan zirgu vilcējspēks, gan tehnika – vagonetes.



Rīga. Dinaburgas stacija



Daugavpils. Rīgas dzelzceļa stacija 19. gs. otrajā pusē

Gandrīz 204 verstis garā sliežu ceļa izbūvēšanai bija nepieciešamas 194 mākslīgās būves, tostarp dzelzs fermas tiltu būvei ar akmens balstiem pāri Ogres upei (tilta garums bija 47 asis), pāri Pērses upei (30,7 asis garš tilts), pāri Aiviekstei (57 asu garumā), pāri Neretai (28 asu garumā), pāri Dubnai (49 asu garumā). Bez tam vēl tika izbūvēti seši akmens velju tilti mazāku ūdens teču pārvarešanai, neskaitāms daudzums dažāda izmēra drenu cauruļu, sliežu šķērsojamo tiltiņu uz akmens balstiem utt.⁹ Tiltu būvei, to balstu ierīkošanai, ārējai apdarei tika izmantots vietējais kaļķakmens slānekļis, ko saistīja kaļķu java. Bet kopš 1892. gada tiltu apdarei sāka izmantot granītu; tiltu zemfermu balstiem un lielo tiltu ledlaužiem – vietējo granītu, bet virsdaļai – spraišļiem – uz vietas ražotos ķieģeļus. Uzlabojoties dzelzceļu ritošajam sastāvam, Dinaburgas dzelzceļa sabiedrība bija spiesta jau 80.–90. gados tiltus pārbūvēt.

Dinaburgas dzelzceļa būve ilga trīs gadus. Satiksmi pa to atklāja 1861. gada 12. janvārī.¹⁰ Dzelzceļš bija divsliežu (sliežu ceļa platums bija 5 pēdas, bet attālums starp sliežu ceļiem – 6 pēdas). Sliedes tika pasūtītas Anglijā, un tās izgatavoja firma “*Weardale iron Company*”. Dzelzceļa pārmijas tika pasūtītas Melngalvju uzņēmumos Berlīnē, sākumā tās bija no dzelzs, vēlāk – no tērauda. Bet dzelzceļa ritošais sastāvs nāca no Anglijas, arī dzelzceļa gulšņi – pavisam 600 tūkstoši. Tā kā dzelzceļš bija orientēts ne tikai uz preču, bet arī uz pasažieru pārvadāšanu, atbilstoši tam tika komplektēts ritošais sastāvs. Uz dzelzceļa atklāšanas dienu Dinaburgas dzelzceļa sabiedrības rīcībā bija 40 preču-pasažieru vilcienu lokomotīves, 8 pirmās klases pasažieru vagoni, 10 otrās klases pasažieru vagoni, 30 trešās klases pasažieru vagoni, 132 slēgtie preču vagoni, 115 vaļējās preču platformas un 6 sniega šķūrētāji.¹¹

Vienlaikus ar šā dzelzceļa izbūvi Dinaburgas dzelzceļa sabiedrība parūpējās arī par telegrāfa ierīkošanu: sākumā uzstādīja divus telegrāfa aparātus – Rīgā un Dinaburgā, bet vēlāk uzstādīja vēl trīs – Rīgā, Dinaburgā un Krustpilī. Pie Dinaburgas dzelzceļa stacijām tika uzceltas 200 sargu mājas, divās rindās akmens platformas, katra 300 pēdu garumā u.c. būves. Dzelzceļu stacijās – Rīgā, Skrīveros, Līvānos, Nīcgalē, Daugavpilī – ūdens torņi bija apgādāti ar tvaika, bet pārējās – ar rokas sūkņiem. Dažās stacijās (Rīgā, Krustpilī,

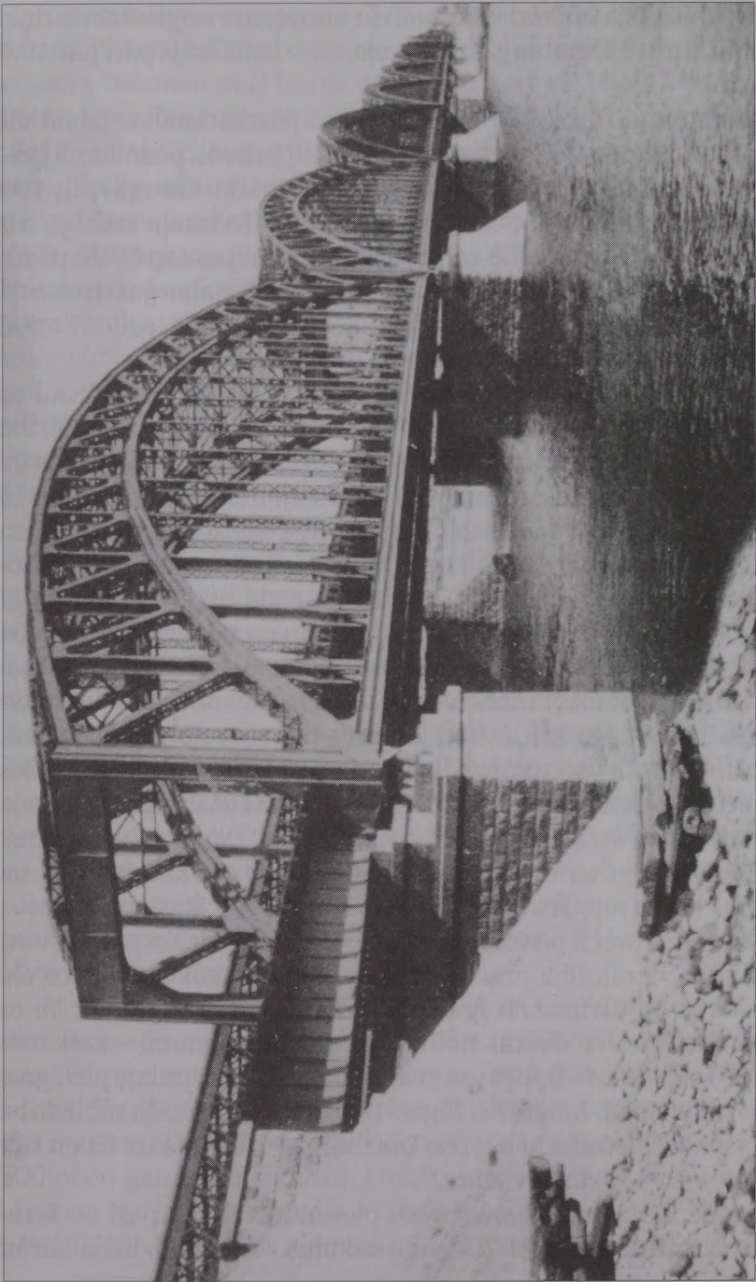
Daugavpilī) bija ierīkoti lokomotīvu un vagonu apgriežamie riņķi (arī Skrīveros). Dinaburgas dzelzceļa būve izmaksāja pāri par 10,5 milj. rbl.¹²

Dinaburgas dzelzceļa ekspluatācijas pārskatāmības labad tas tika sadalīts pēc nodošanas ekspluatācijā divos posmos: Rīga–Stukmaņi (105 verstu garumā) un Stukmaņi–Daugavpils (98 verstis). Bet jau kopš 1863. gada 1. janvāra dzelzceļu sadalīja trīs posmos: Rīga–Skrīveri (68 verstis), Skrīveri–Trepes (ap 69 verstīm), un Trepes–Daugavpils (ap 67 verstīm). Šāds Dinaburgas dzelzceļa sadalījums tomēr neattaisnojās, un tā paša gada rudenī atkal atgriezās pie iepriekšējā sadalījuma divos posmos.

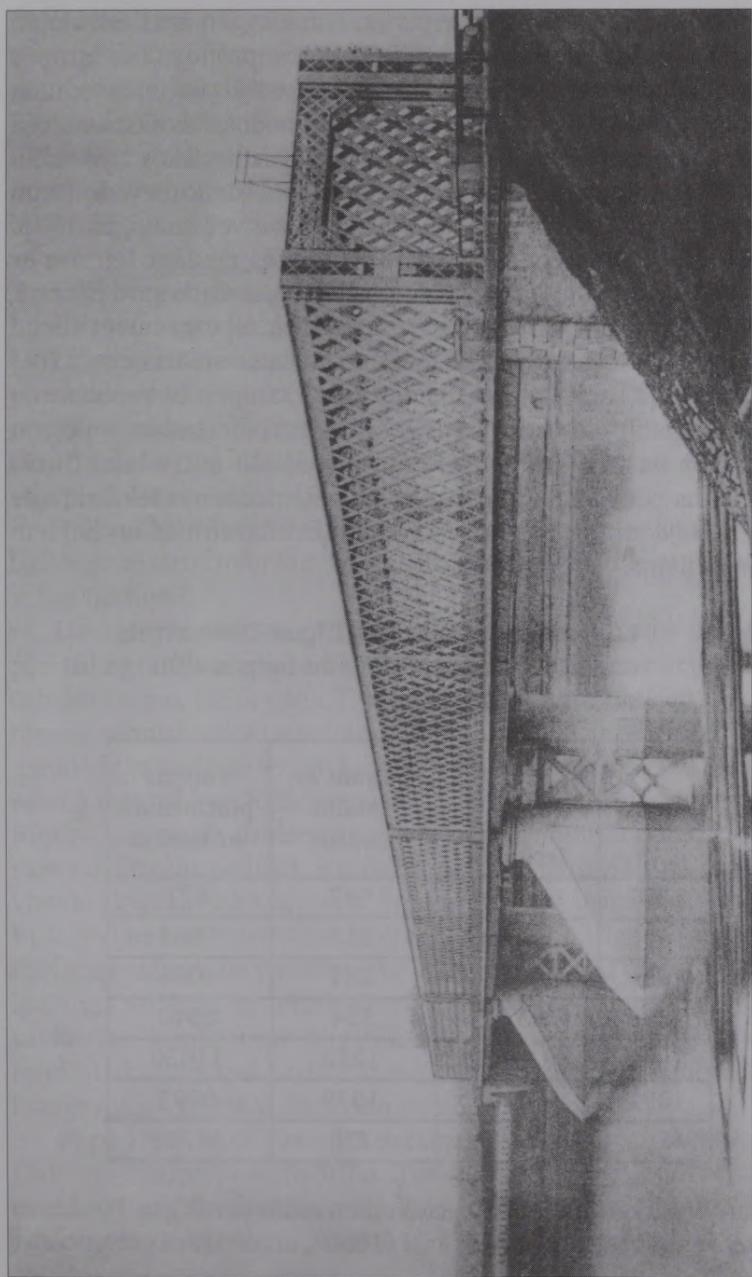
Lai atvieglotu Kurzemes puses apdzīvoto vietu satiksmi ar Dinaburgas dzelzceļu, Rīgas–Dinaburgas dzelzceļa sabiedrība rentēja trīs prāmjus pāri Daugavai – pie Fridrihštates, Cargradas un Likas. Liela nozīme preču kravu apgrozījuma pieaugumā pa šo dzelzceļu bija 1864. gadā uzbūvētajam zirgu dzelzceļa atzarojumam no Dinaburgas stacijas Rīgā līdz Daugavas krastmalai. Šis atzarojums aiz Marijas tilta pieslēdzās 1863. gadā uzbūvētajam zirgu dzelzceļam, kas virzījās uz linu pakhausēm un no turienes tālāk pa teritoriju, kur vēlāk tika uzcelta Rīgas–Bolderājas dzelzceļa stacija. Līdzīgā kārtā, uzsākot Dinaburgas dzelzceļa pagarināšanu Vitebskas virzienā, arī Daugavpilī dzelzceļa stacija tika savienota ar Daugavas krastu, lai ērtāk varētu nogādāt būvdarbu vietā pa upi pienākušos celtniecības materiālus. Kopš 70. gadu sākuma Dinaburgas dzelzceļa pievedceļu un atzaru tīkls Rīgā paplašinājās. Tika uzbūvēts atzars uz Baltijas Vagonu rūpnīcu, uz Kuzņecova Porcelāna fabriku, uz pilsētas gāzes rūpnīcu u.c. svarīgākajiem rūpniecības objektiem.

Pieaugot preču pievedumam uz Dinaburgas dzelzceļu, aizvien vairāk un vairāk bija jūtams preču noliktavu trūkums dzelzceļa stacijās un to tuvumā. It īpaši šī problēma skāra Rīgu, un, lai to atrisinātu, tika uzbūvētas noliktavas stacijas tuvumā – sarkanie spīķeri, pagarināta Daugavas krastmala pie Andrejsalas, pielāgots ostas vajadzībām Mīlgrāvis. Rīgas–Daugavpils dzelzceļa sabiedrība nodrošināja pievedceļu būvi no Dinaburgas dzelzceļa uz visām šīm jauno preču noliktavu vietām.

Samērā plašus apjomus preču pievedums Rīgā, īpaši no ārzemēm, sasniedza 19. gs. 70. gadu sākumā. Tas steidzināja sliežu



Rīga. Jaunais dzelzceļa tilts. Ap 1913. gadu



Daugavpils. Dzelzceļa tilts pāri Daugavai. 19. gs. beigas

pievedceļu tīkla izbūvi gan ostas krastmalā, gan muitas rajonā. Izbūvētie sliežu pievedceļi skaitījās pilsētas īpašums, bet atradās Rīgas–Daugavpils sabiedrības rīcībā.¹³ Arī vietējo preču pieveduma kāpums, īpaši pēc Rīgas–Tukuma dzelzceļa nodošanas ekspluatācijā (1877.), ietekmēja Dinaburgas dzelzceļa tirdznieciskos apgrozījumus. Tas mudināja dzelzceļa sabiedrību paplašināt pievedceļu un atzaru tīklu Rīgas ostas virzienā. Pūliņi beidzās veiksmīgi, un 1878. gadā Rīgas–Daugavpils sabiedrībai izdevās noslēgt līgumu ar Krievijas valdību par Bolderājas dzelzceļa pārņemšanu savā pārziņā. Bet 90. gadu sākumā šī sabiedrība panāca atļauju būvēt sliežu pievedceļu no Rīgas stacijas līdz pilsētas elevatoram Andrejsalā. Tas ļāva dzelzceļa sabiedrībai atrisināt vienu sasāpējušu problēmu – drīzāk nogādāt elevatorā pa Rīgas–Daugavpils dzelzceļa posmu maisos un uz vaļējām platformām pienākošo mitro labību (tās pievedums pēc Dinaburgas dzelzceļa pagarināšanas Iekškrivijas virzienā bija strauji pieaudzis) un tādējādi izvairīties no liekiem zaudējumiem.

1. tabula. Labības pievedums pa Rīgas–Daugavpils dzelzceļa posmu 80. gadu beigās – 90. gadu sākumā¹⁴ (vagonos)

Gads	Vagoni ar 610 pudu labības ietilpību	Vagoni ar labību maisos	Vaļējās platformas ar labību
1887.	1218	547	671
1888.	5276	213	5063
1889.	4279	251	4066
1890.	8374	334	8040
1891.	12262	1232	11030
1892.	8072	1079	6993
1893.	15499	776	14723

Jaunu pārkārtojumu nepieciešamība radās pēc Rīgas–Pleskavas dzelzceļa nodošanas ekspluatācijā (1889), un tie skāra galvenokārt

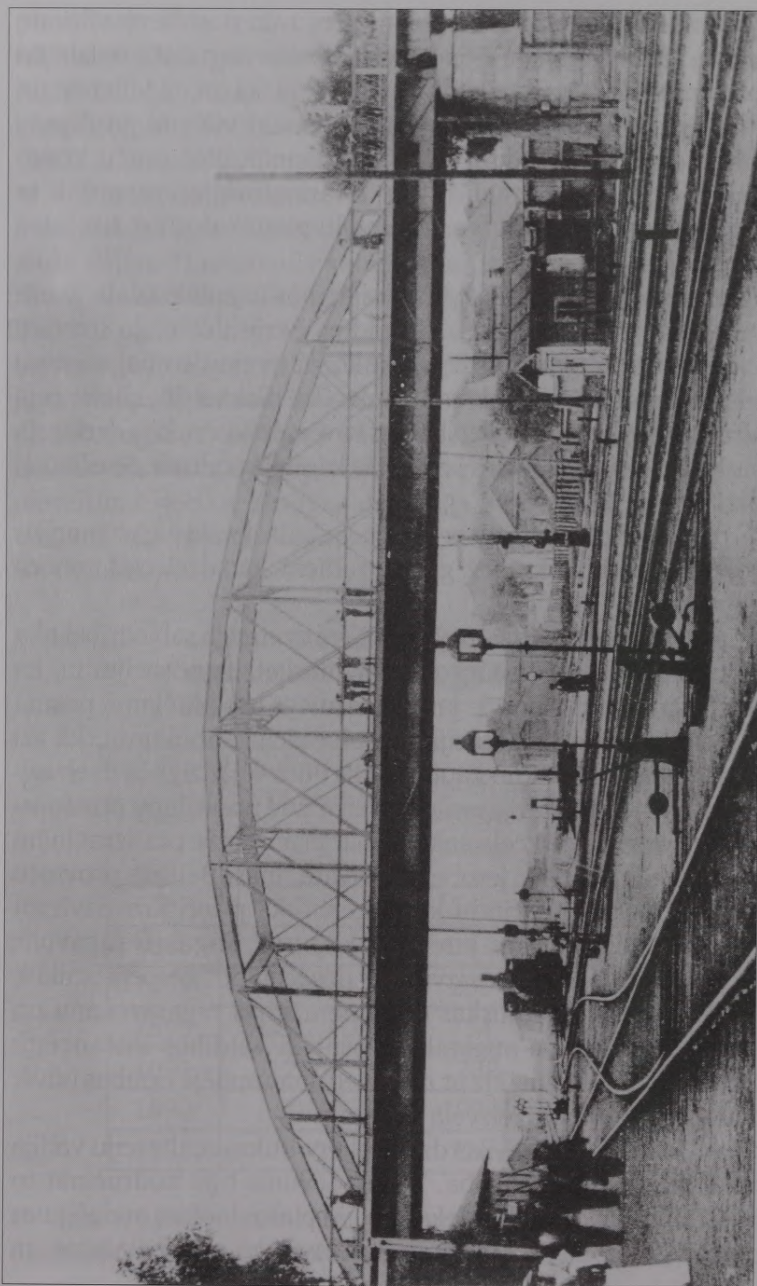
dzelzceļa staciju Rīga I. Lai regulētu preču un pasažieru vilcienu apgrozību, kas bija manāmi pieaugusi, turpmāk no pasažieru labējās platformas atgāja Daugavpils virziena vilcieni, kā arī uz Mīlgrāvi un Pleskavas virzienā. Bez tam turpināja pienākt vilcieni pa Rīgas–Pleskavas dzelzceļu Aleksandra vārtu stacijā. Bet preču kravu apstrādes operācijas stacijā Rīga I samazinājās: turpmāk te apstrādāja tikai pa Dinaburgas dzelzceļu pienākošos un aizejošos vilcienus.

Dinaburgas dzelzceļa ekspluatācijas nosacījumu uzlabošanās bija vērojama jau kopš 19. gs. 70. gadiem visās dzelzceļa stacijās. Līdz ar dzelzceļa transporta tehnisko pilnveidošanos, vagonu platuma palielināšanos, galvenā uzmanība tika veltīta sliežu ceļa paplašināšanai. Galvenais šķērslis, kas kavēja šo ieceri, bija dzelzceļa stacijās sliežu ceļu abās pusēs izvietotās kapitālās celtnes. Sliežu ceļš tika paplašināts 1886.–1887. gadā.

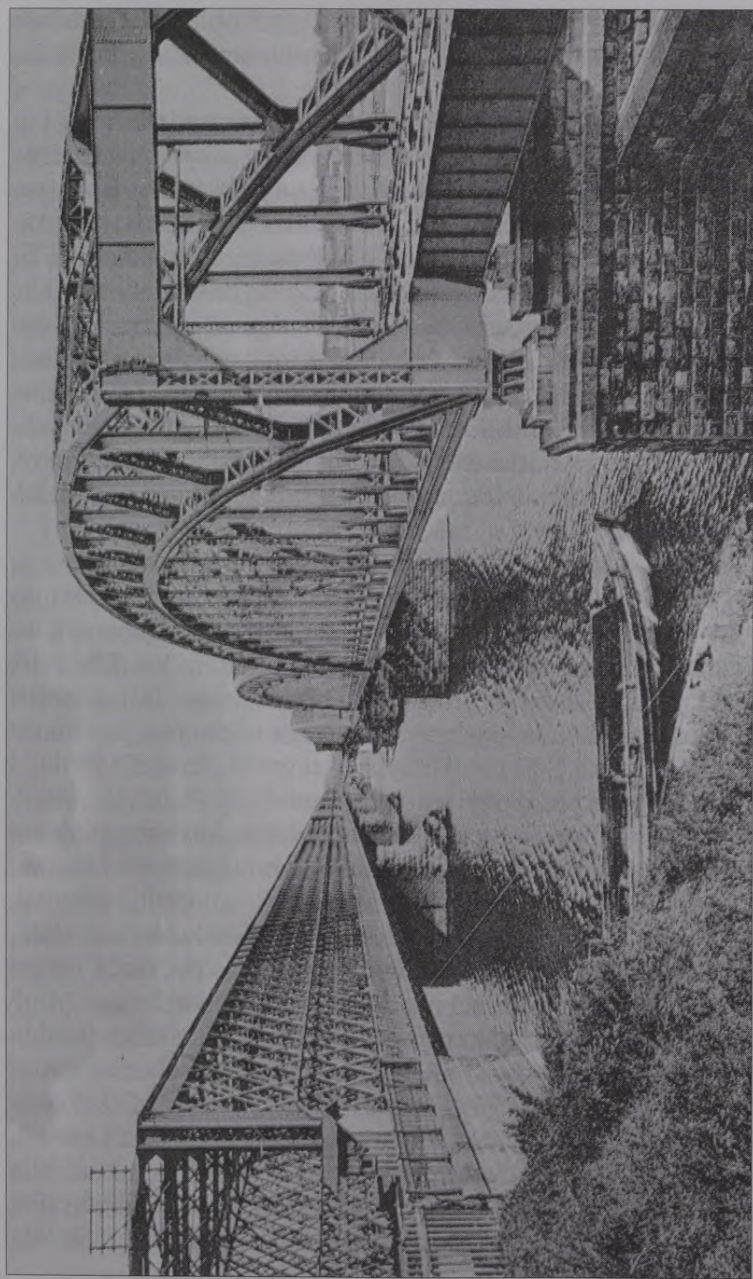
Turpmākie svarīgākie Rīgas–Daugavpils dzelzceļa ekspluatācijas uzlabojumi attiecināmi uz 19. gs. 90. gadiem, kad dzelzceļš nonāca valsts īpašumā.

Uzsākot Dinaburgas dzelzceļa būvi, šai dzelzceļa sabiedrībai tika piešķirtas tiesības pagarināt to līdz Vitebskai, ar nosacījumu, ka sabiedrība jau 1856. gada 1. janvārī iesniegs projektējamā posma tāmes, tehnisko dokumentāciju, ekspluatācijas nolikumu, kā arī iemaksās valsts kasē 5% no kapitāla, kas būtu vajadzīgs šā dzelzceļposma uzturēšanai. Krievijas valdības izvirzītie nosacījumi privātajai Rīgas–Daugavpils dzelzceļa sabiedrībai lika domāt par izmaiņām valsts dzelzceļu politikā: ierobežot privāto, īpaši Baltijas provinču vietējo tirdzniecisko aprindu konkurenci, kā prioritāras izvirzot Viskrievijas tirdznieciskās intereses kopumā. Rīgas–Daugavpils dzelzceļa sabiedrība valdības izvirzītos nosacījumus nespēja izpildīt, īpaši tas attiecās uz tehniskās dokumentācijas sagatavošanu un savlaicīgu iesniegšanu augstākstāvošajām valdības instancēm: termiņi tika pārkāpti, un līdz ar to sabiedrība zaudēja tiesības būvēt Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa posmu.

Kopš 1857. gada Krievijas dzelzceļu politikas realizāciju vadīja Galvenā dzelzceļu sabiedrība. Tās uzdevums bija nodrošināt to dzelzceļu būvi, kas savienotu Iekškrievijas plašos labības audzēšanas rajonus ar Pēterburgu, Maskavu, Varšavu, kā arī ar Baltijas un



Daugavpils. Jaunais dzelzceļa pārejas tilts. 20. gs. sākums



Vecais (1871.g.) un jaunais (1914.g.) dzelzceļa tilts pār Daugavu

Melnās jūras piekrasti (ap 4 tūkst. km kopgarumā). Sabiedrības dibinātāju vidū noteicošā loma bija Parīzes, Londonas, Berlīnes, Holandes bankieriem.¹⁵

Krievijas Galvenās dzelzceļu pārvaldes pārraudzībā bija jau nodots Pēterburgas–Maskavas dzelzceļš, ko bija sākusī būvēt valsts. Bet izrādījās, ka minētā sabiedrība nebija spējusi savākt ne pusi no tās statūtos paredzētā kapitāla un, neraugoties uz valdības noteiktajām ārkārtīgi augstajām garantijām – 50% no ieguldītā kapitāla, tā netika galā ar dzelzceļa būvi. Būtībā sabiedrības dibināšanas nolūks no ārzemju kapitālistu puses bija tīri spekulatīvs – neieguldot vai minimāli ieguldot līdzekļus Krievijas infrastruktūras attīstībā, saņemt maksimālu peļņu, izmantojot valsts garantētos ienākumus – procentus no ieguldītā kapitāla. Krievijas Galvenās dzelzceļu sabiedrības būvētos dzelzceļus – Maskavas, Maskavas–Nižņijnovgorodas – 1894. gadā nopirka valsts, un līdz ar to minētā sabiedrība beidza pastāvēt.¹⁶

Krievijas Galvenā dzelzceļu sabiedrība bija no valdības dabūjusi atļauju arī sliežu ceļa būvei, kas savienotu Orlu caur Vitebsku un Daugavpili ar Liepāju, taču arī šoreiz netika galā ar uzņemtajām saistībām un no dzelzceļa būves bija spiesta atteikties. Savukārt Liepājas tirgotāji bija iesnieguši savu projektu: savienot Liepājas ostu ar Pēterburgas–Varšavas dzelzceļu, izbūvējot sliežu ceļa posmu no Liepājas līdz Kauņai. Šajā nolūkā Liepājas tirgotāji pieprasīja valdībai 5,5% garantijas uz pasākumā ieguldīto kapitālu.¹⁷ Tomēr šis vietējo tirdznieciski rūpniecisko aprindu ierosinājums, kas arī paredzēja savienot Iekšējās labības audzēšanas rajonus caur Vitebsku un Daugavpili ar Liepājas ostu, tāpat kā iepriekšējais no valdības puses nerada atbalstu. Krievijas valdība nevēlējās atbalstīt kaut vai mazāko vietējo tirgotāju iniciatīvu, kas kāpinātu Baltijas provinču un arī tirdzniecībā iesaistīto aprindu ekonomisko nostiprināšanos.

Vienlaikus tika izstrādāti priekšlikumi Krievijas dzelzceļu tīkla paplašināšanai, kuros piecu nozīmīgāko valsts dzelzceļa maģistrāļu vidū bija paredzēts izbūvēt Rietumu dzelzceļu – no Orlas caur Smoļensku un Vitebsku līdz Daugavpilij un no Rīgas līdz Liepājai. Pārējās bija: Dienvidu dzelzceļš – caur Tulu, Orlu, Kursku līdz Sevastopolei; Austrumu – no Orlas caur Jeļcu un Tambovu līdz Saratovai; Dienvidrietumu – no Odesas līdz Kijevai un tālāk līdz

savienojumam ar Rietumu dzelzceļu pie Brjanskas; Dienvidaustrumu jeb Antracīta – no Jekaterinoslavas līdz Gruševas atradnēm.

No visām projektētajām dzelzceļa līnijām galvenā uzmanība tika veltīta Daugavpils–Vitebskas dzelzceļam kā Dinaburgas dzelzceļa pagarinājumam, kas savienotu Iekškrīeviju ar Rīgas ostu, tādā veidā nodrošinot to Krievijas preču tranzītu uz Eiropas valstīm, kas plūda pa Maskavas–Sevastopoles un Kijevas–Odesas dzelzceļiem.

Koncesiju Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa būvei Krievijas valdība piešķīra Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa sabiedrībai, kuras statūti tika apstiprināti 1863. gadā. Sabiedrības pamatkapitāls bija 2,6 milj. sterl. mārc. jeb 16,250 milj. rbļ. (metāla). Valdības apsolutās garantijas uz dzelzceļa būves akcijām un obligācijām bija 5% no ieguldītā kapitāla. Uz šādiem nosacījumiem Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa sabiedrībai tika piešķirta koncesija uz 85 gadiem.

Kopš Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa būvdarbu organizēšanas un uzsākšanas Dinaburgas dzelzceļš oficiālajos dokumentos tiek saukts par Rīgas–Daugavpils dzelzceļu.

Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa izbūvi sāka 1863. gadā. Būvdarbus vadīja angļu inženieri. Pirmo dzelzceļposmu no Daugavpils līdz Polockai, 151 verstis, atklāja 1865. gadā, bet otru – no Polockas līdz Vitebskai (apm. 95 verstis) – 1868. gada rudenī. Pēc sava tipa tas bija viensliežu.¹⁸

Jaunuzbūvētajā dzelzceļa posmā preču pārvadājumu apjoms neatbilda cerētajam: tas bija samērā viduvējs. Rajoni, no kuriem lauksaimniecības produkcija tiecās uz šo dzelzceļu, – no Rīgas uz dienvidaustrumiem līdz pat Okas upes baseinam, bija mazražīgi un piedevām tajos trūka labības vietējam patēriņam. Preču pievedumu varēja krasi kāpināt, pagarinot Rīgas–Vitebskas dzelzceļu līdz Smoļenskai un tālāk līdz Orlai, kur tas savienotos ar Harkovas–Azovas dzelzceļu, kas savukārt tiektos tālāk – uz Kaukāzu. Līdz ar to ekonomiski daudz nozīmīgāki izrādītos šai dzelzceļa maģistrālei piegulošie pievedceļi gan no rietumiem – Kremenčugas–Harkovas, Kijevas–Kurskas, Bobruiskas–Smoļenskas, kā arī Varšavas–Daugavpils dzelzceļposms, gan no austrumiem – Jeļcas–Maskavas–Orlas, Maskavas–Smoļenskas un arī Pēterburgas–Daugavpils dzelzceļposms.

Visu šo apsvērumu dēļ kā tuvāko uzdevumu Krievijas valdība izvirzīja dzelzceļsakarų nodibināšanu ar valsts ziemeļrietumu rajoniem, pagarinot Rīgas–Daugavpils–Vitebskas dzelzceļu līdz Orlai. Šis posms no komerciālā viedokļa bija vēl jo svarīgāks tādēļ, ka tas spētu nodrošināt preču pieplūdumu Vitebskas–Daugavpils un Daugavpils–Rīgas dzelzceļiem. Tas savukārt atvieglotu valdības solito garantiju izmaksas šo dzelzceļu ekonomiski neefektīvas darbības gadījumā.¹⁹

Par labu Orlas dzelzceļa posmam liecināja zemās preču pārvadājumu cenas, kas Rīgas ostā salīdzinājumā ar citām Krievijas Melnās jūras ostām bija relatīvi zemākas, nemaz nerunājot par citiem izdevumiem, kas radās, nogādājot preces tālāk uz Eiropas valstīm. Tā, piemēram, trijos gados, no 1862. līdz 1864. gadam, vidējā kviešu cena Rīgas ostā bija 13 rbļ. par pudu, bet Taganrogā tajā pašā laikā – 7 rbļ. par pudu. Vienlaikus kviešu pārvadāšana pa dzelzceļu no Taganrogas līdz Rīgai – 1600 verstu attālumā – izmaksāja 0,4 kap. par pudu. Tik lētas dzelzceļa pārvadājumu izmaksas noteica 15% atlaide par preču pārvadāšanu pa dzelzceļiem no attāluma, kas pārsniedza 500 verstis.²⁰ Ņemot vērā visus šos apstākļus, 10 pudu kviešu transportēšana pa dzelzceļu no Taganrogas līdz Rīgai izmaksāja par 2,94 rbļ. lētāk nekā bija vidējā kviešu cenas starpība Taganrogā un Rīgā. Tas nozīmēja, ka no melnzemes kviešu audzēšanas rajoniem, kas atradās starp Volgu un Dņepru, daudz izdevīgāk tos bija eksportēt caur Rīgas ostu nekā caur Melnās jūras ostām. Bez tam Eiropas ziemeļu daļas valstu patērētājiem paredzētās preču kravas caur Baltijas jūras ostām tiktu nogādātas trīs reizes ātrāk nekā caur Melnās jūras ostām. Bet ātrāka preču apgrozība savukārt sekmētu Krievijas tirgotāju kapitāla apgrozību. Orlas dzelzceļa nepieciešamība bija sevišķi jūtama ziemas mēnešos, kad Pēterburgas ostā tika pārtraukta navigācija.

Koncesiju Vitebskas–Orlas dzelzceļa izbūvei valdība piešķīra 1865. gada decembrī Lielbritānijas pavalstniekam Mortonam Pito. Tomēr Pito nespēja izpildīt ar dzelzceļa izbūvi saistītās finansiālās prasības, viņam neizdevās savākt nepieciešamo kapitālu, un koncesiju dabūja 1867. gada martā Orlas guberņas zemste. Orlas dzelzceļa sabiedrības pamatkapitāls bija 6 milj. sterl. mārc. jeb 37 milj. met. rbļ. Krievijas valdība garantēja sabiedrībai 5% ienākumu

no dzelzceļa būvē ieguldītā kapitāla, noteica 3 gadu ilgu dzelzceļa izbūves termiņu un 85 gadus ilgu šā dzelzceļa ekspluatāciju kopš tā atklāšanas, pēc tam dzelzceļš pārietu valsts rīcībā.

Vitebskas–Orlas dzelzceļa būvi uzsāka 1867. gada pavasarī. Tā izbūve bija darbietilpīga un dārga: vienas dzelzceļa versts izbūve izmaksāja apm. 77,3 tūkst. rbļ. Orlas dzelzceļu nodeva ekspluatācijā pa daļām: aptuveni 300 verstu garo posmu no Vitebskas līdz Roslavļai atklāja 1868. gada 10. oktobrī, bet ap 250 verstu garo Roslavļas–Orlas posmu – 1868. gada 24. novembrī. Vitebskas–Orlas dzelzceļa kopgarums bija 487,9 tūkst. verstu, dzelzceļa tips – viensliežu.

Ar Vitebskas–Orlas dzelzceļa būvi bija noslēgusies Iekšķrievijas guberņu savienošana ar Baltijas jūru, arvien vairāk padarot Baltijas provinces par tranzītterritoriju tirdznieciskajos sakaros ar Eiropu.

Nākamais solis Krievijas dzelzceļu tīkla paplašināšanā bija pagarināt Rīgas–Orlas dzelzceļu caur Saratovu un Jeļcu līdz Caricinai. Tie bija svarīgi valsts tirdzniecības centri, un tos vajadzēja pievienot Krievijas kopējiem transportsakariem un Baltijas jūras ostām. Šā pasākuma realizācijas projektu izstrādāja inženieris Meļņikovs. Projektā bija paredzēts izbūvēt dzelzceļa pagarinājumu no Orlas caur Jeļcu līdz krustojumam ar Kozlovas–Voroņežas līniju. Projekta īstenošana nodrošinātu Orlas–Saratovas dzelzceļa maģistrāles būvi, kuras pirmais posms būtu Orlas–Jeļcas dzelzceļš. Laika posmā no 1868. līdz 1870. gadam dzelzceļu pagarināja vēl par 283 verstīm līdz Grjazi, bet 1871. gadā Dinaburgas dzelzceļš jau bija pagarināts līdz Caricinai. Desmit gadus ilgs laika posms bija nepieciešams cara valdībai, lai starp Rīgas ostu un Pievolgas guberņām izveidotu tiešu satiksmi pa sliežu ceļu gandrīz divus tūkstošus verstu garumā: Rīgas–Caricinas dzelzceļa maģistrāles kopgarums – 1900 verstis.²¹

Vienlaikus veidojot dzelzceļiem piegulošo rajonu infrastruktūru – būvējot dzelzceļa piededceļus un atzarus no Orlas uz Kursku un Harkovu, no Grjazi uz Voroņežu un tālāk caur Tambovu uz Saratovu, no Orenburgas uz Samaru, šī satiksmes maģistrāle ar Baltijas jūru savienoja Lejaspievolgas un melnzemes centrālos rajonus. Tādā kārtā tika radīta labības eksportēšanas iespēja no šiem rajoniem caur Rīgas ostu, kā arī tika atvieglota labības piegāde Maskavai, kurā lauksaim-

niecības produktu patēriņš, pieaugot iedzīvotāju skaitam, palielinājās. Tādi valsts tirdznieciskie centri kā Harkova, Voroneža, Saratova tagad tirdznieciski bija piesaistīti Rīgas ostai.

Pievedceļiem uz Rīgas–Caricinas dzelzceļa maģistrāli bija liela ekonomiska nozīme, jo no to kopgaruma un ekspluatācijas stāvokļa bija atkarīgs preču pieveduma apjoms uz dzelzceļa stacijām, bet līdz ar to arī dzelzceļa ienākumi. Uz Rīgas–Caricinas dzelzceļu plūda preces no 28–180 verstu attāliem rajoniem. Taču ne viss šis dzelzceļam piegulošais rajons bija ekonomiski izdevīgs dzelzceļam kopumā. Tā, piemēram, Daugavpils–Vitebskas posmā pievedumu izmaksas bija izdevīgas precēm, kas tika nogādātas uz dzelzceļa stacijām pa zemes ceļiem vidēji no 60 verstu attāluma; Orlas–Vitebskas posmam – no 31 versts attāluma, Orlas–Grjazi posmā, kas stiepās tieši caur labības audzēšanas rajoniem, – no 28 verstu attāluma, bet, sākot ar Jeļcu, – no 110 verstu attāluma; bet Grjazi–Caricinas posmam piegulošais rajons varēja segt labības pievedumu izmaksas no 54 verstu liela attāluma.²²

Pārvadājumu izmaksas noteica ne tikai attālums no labības audzēšanas rajoniem, bet arī lauku pievedceļu stāvoklis. Rīgas–Caricinas dzelzceļam piegulošajos austrumu rajonos tie bija tik neapmierinošā stāvoklī, ka vienzirga pajūgs varēja pa tiem pārvietot ne vairāk kā 20 pudus labības, bet pēc lietus perioda šo pašu kravas daudzumu spēja pavilkt tikai divzirgu pajūgs. Tas viss sadārdzināja preču pievedumu izmaksas. Taču kopumā dzelzceļam piegulošie rajoni nodrošināja dzelzceļam nepieciešamās kravas.

Kravas apgrozījumu pieaugums pa Rīgas–Caricinas dzelzceļu vistiešākā veidā bija saistīts ar dzelzceļam piegulošo rajonu infrastruktūru, kas būtībā bija visai neattīstīta. Dzelzceļa stacijas nevarēja nodrošināt preču ilgstošāku uzglabāšanu. Ja vēl preču un pasažieru pārvadāšanas posms Rīga–Daugavpils un daļēji Daugavpils–Vitebska, uz kuru tiecās samērā nelielas preču kravas pievedums, bija nodrošināti ar labības uzglabāšanas noliktavām – pakhauzēm, tad Vitebskas–Orlas dzelzceļa posmam pievestās preces varēja uzglabāt vienīgi segtās un pat vaļējās platformās, kas negarantēja preces kvalitātes saglabāšanos. Nereti pietrūka pat šādu platformu. Lai preces kvalitāte neciestu, to vajadzēja pēc iespējas ātrāk pārvest, taču pārvadājumu nodrošināt spēja vienīgi Rīgas–

Daugavpils dzelzceļa posms, bet pārējie netika galā ar kravu pārvadājumiem. (Pa visiem Rīgas–Caricinas dzelzceļa posmiem, izņemot Rīgas–Daugavpils dzelzceļu, galvenokārt pārvadāja preču kravas, nevis pasažierus.) Līdz ar to labības piegādes termiņi pircējiem ieilga, veidojās lieli preču uzkrājumi. Vienīgi Rīgas–Daugavpils dzelzceļa posms sakarā ar divkāršo sliežu ceļu, ērto profilu, izveidoto infrastruktūru spēja nodrošināt nepārtrauktu visu Daugavpili pienākušo preču kravu pārvadājumus gan no Pēterburgas–Varšavas, gan no Vitebskas–Daugavpils dzelzceļiem. Pārējie Rīgas–Caricinas maģistrāles posmi zemās preču caurlaides dēļ bija spiesti novirzīt kravu vagonu pārpalikumu uz Pēterburgu, Maskavu, Rēveli, Liepāju vai Kēnigsbergu, nevis uz Rīgu. Taču arī šāds risinājums nenodrošināja pilnībā preču savlaicīgu nogādi pie pieprasītājiem.

Labības pievedums bija lielāks nekā Rīgas–Caricinas dzelzceļa caurlaides spējas kopumā. Tas radīja zaudējumus gan dzelzceļa kompānijai, gan tirgotājiem, kas nespēja savlaicīgi izpildīt kontraktus un cieta finansiālus zaudējumus, gan arī sadārdzināja preču pārvadājumu izmaksas. Neritmiskā labības pārvadāšana pa Rīgas–Caricinas dzelzceļu bija iemesls, ka dzelzceļam piegulošajā rajonā uzplauka spekulācija ar labību. Dzelzceļa samērā zemās preču caurlaides spējas, neritmiskos preču pārvadājumus noteica ne vien vājā infrastruktūra, bet arī atsevišķu dzelzceļa posmu atrašanās dažādu dzelzceļa pārvalžu kopīgā lietošanā. Lai palielinātu Rīgas–Caricinas dzelzceļa caurlaides spējas, bija nepieciešami lieli kapitālieguldījumi.

Infrastruktūras veidošana Rīgas–Caricinas dzelzceļam piegulošajā rajonā sekmēja gan preču labības ražošanu, gan palielināja dažādu preču ievadumu (petroleja, sāls, zivis u.c.) rajonos no Orlas gubernas līdz Volgai. Rīgas–Daugavpils dzelzceļa posms kā noslēdzošais Rīgas–Caricinas maģistrālē, pieslēgdamies Rīgas ostai, sekmēja preču apgrozību starp Pievolgu, Krievijas centrālajiem rajoniem un Rīgas ostu, kā arī veicināja Krievijas tirdzniecību ar Eiropas valstīm.

Rīgas–Caricinas dzelzceļa virzienā plūstošā preču labība daļēji tika realizēta mazauglīgajās Krievijas gubernās. Lielākā preču labības daļa, kas nāca no rajoniem aiz Orlas, Tulas, Vjazmas, tika

transportēta pārsvarā uz Maskavu un Pēterburgu, kur bija lielāki kapitāluzkrājumi un tirgotājiem plašāki tirdznieciskie sakari nekā Rīgas tirgotājiem. Labības eksporttirdzniecībā caur Rīgas ostu aizvien lielāku nozīmi ieguva nevis Baltijas guberņu un tām tuvīnās Lietuvas labība, bet gan no Baltkrievijas un centrālās Krievijas pievestā. Tā, piemēram, 1870. gadā Rīgā ievada 1 269 800 pudus rudzu, 1871.–1875. gados – 4 054 500 pudus, bet 1876.–1880. gados – 8 524 400 pudus rudzu.²³ Līdzīgās proporcijās pieauga arī citu preču labības veidu pievedums. Turpretī no tuvākajiem Rīgai piegulošajiem rajoniem preču labības pievedums aizvien vairāk samazinājās un 90. gados jau bija visai niecīga daļa Rīgas tirgus labības apgrozībā.

2. tabula. Labības pievedums Rīgā no Vidzemes un Kurzemes 1866.–1890. gadā²⁴ (% no kopējā labības pieveduma)

Gadi	No Vidzemes			No Kurzemes		
	Rudzi	Auzas	Mieži	Rudzi	Auzas	Mieži
1866.–1870.	1,2	0,6	1,8	5,9	9,0	76,2
1871.–1875.	1,1	0,3	6,2	3,6	2,9	46,2
1876.–1880.	1,4	0,2	8,3	13,9	4,8	57,1
1881.–1885.	2,9	0,2	19,6	17,7	3,8	33,4
1886.–1890.	2,4	0,5	30,2	6,3	5,0	37,7

Rīgas–Caricinas dzelzceļa maģistrāle bija viena no trim garākajām Krievijas satiksmes ceļu maģistrālēm, kas kopā ar visiem pievedceļiem un sliežu ceļu atzarojumiem veidoja valsts dzelzceļu tīkla otro rajonu jeb t.s. Rīgas dzelzceļa rajonu, kurā atradās arī pirmais Latvijā uzbūvētais dzelzceļš – Dinaburgas dzelzceļš. Tās uzdevums bija tirdzniecisko sakaru sekmēšana starp Krievijas labības ražošanas un lopu audzēšanas rajoniem – Pievolgu, Piedonas stepēm un Rīgas ostu.²⁵ Dzelzceļu otrā rajona ceļi novirzīja preču kravas no Krievijas centrālā līdzenuma uz valsts rietumu nomali un tālāk uz Eiropu, nodrošinot Baltijas provincēm tranzīteritorijas lomu Krievijas tirdznieciskajos sakaros ar Eiropu.

2. JELGAVAS DZELZCEĻŠ

Vienlaikus ar Rīgas–Orlas dzelzceļa izbūvi 19. gs. 60. gadu beigās vietējie tirgotāji centās Rīgas ostu piesaistīt tuvākajiem preču pieveiduma rajoniem un citām dzelzceļa līnijām. Šajā sakarā bija radusies doma par Rīgas–Jelgavas dzelzceļa būvi, kuras pagarināšanas gadījumā līdz Tauragai saīsinātos preču pārvadājumu ceļš uz pārējām Baltijas jūras neaizsalstošām ostām. Šis jautājums kļuva it īpaši aktuāls ziemas mēnešos, kad navigācija Rīgas ostā tika pārtraukta.

Ideja par Rīgas–Jelgavas dzelzceļa izbūvi bija jau radusies 19. gs. 50. gados. Jelgavas Dzelzceļa sabiedrības dibinātāji neprasīja valdības garantētus ienākumus, bet līdz ar to nevēlējās dot valdībai tiesības jebkad izpirkt šo dzelzceļu. Krievijas valdība, saskatot šādos Jelgavas dzelzceļa izbūves nosacījumos dzelzceļa tīri komerciālu nozīmi, kas būtu ekonomiski izdevīga vienīgi vietējām tirdznieciskajām aprindām, un negribot zaudēt pati tik izdevīgu ienākumu avotu, nepiekrīta sabiedrības izvirzītajiem noteikumiem. 1859. gadā tika parakstīti citi: bez jebkādām ienākumu garantijām uz ieguldīto kapitālu valdība atļāva dibināt akcionāru sabiedrību Rīgas–Jelgavas dzelzceļa izbūvei, nosakot tā ekspluatācijas termiņu – 80 gadus, bet paturot tiesības izpirkt šo dzelzceļu jau pēc 20 gadiem kopš tā nodošanas ekspluatācijā.

Tā kā minētās akcionāru sabiedrības dibināšanai neizdevās savākt vajadzīgo naudas līdzekļu summu, kā arī neizdevās no valdības panākt citus dzelzceļa būves atvieglojumus, tostarp – nebūvēt par sabiedrības līdzekļiem tiltu pāri Lielupei, izmantot sliežu ceļu segumam Jelgavas šoseju, būvēt tikai viensliežu ceļu, – būvdarbu sākums aizkavējās līdz 1863. gadam.

Tad Jelgavas Dzelzceļa sabiedrības dibinātājs Behagels fon Adlerskrons griezās pie Krievijas valdības ar jaunu prasību – ļaut nodibināt akcionāru sabiedrību dzelzceļa izbūvei no Rīgas caur Jelgavu uz Liepāju, prasot valdības garantijas 5% apmērā uz ieguldīto kapitālu un tiesības ekspluatēt dzelzceļu 85 gadus. Tika iesniegtas arī šā dzelzceļa būves izmaksu aplēses: vienas versts izbūve izmaksātu ap 89 tūkst. rbļ. sudrabā. Līdzīgas prasības bija iesniedzis arī Anglijas un Holandes Tirdzniecības namu vārdā Berlīnes baņķieris Levi. Valdība šīs prasības noraidīja, jo uzskatīja,

ka projektējamais dzelzceļš Viskrievijas tirdznieciskajām interesēm atbilstu, būtu ekonomiski izdevīgs tikai pēc Rīgas–Dinaburgas dzelzceļa pagarināšanas līdz Orlai vai kaut līdz Vitebskai.

Nākamais posms Rīgas–Jelgavas dzelzceļa izbūves organizēšanā sākās 1867. gadā, kad Rīgā nodibinājās Rīgas tirgotāju un Kurzemes muižnieku biedrība, kuras darbības uzdevums bija panākt Jelgavas dzelzceļa izbūvi un tā pagarināšanu līdz krustojumam ar Kauņas–Liepājas dzelzceļu. Šoreiz valdība atļāva dzelzceļa būvdarbus uzsākt, bet atteicās piešķirt garantijas, uzskatot, ka Jelgavas dzelzceļam ekonomiskā ziņā varētu būt otršķirīga nozīme un tas nebūtu starp svarīgākajām valsts dzelzceļa maģistrālēm. Šādu slēdzienu noteica līdzekļu trūkums valsts kasē: valdība bija atteikusies piešķirt koncesijas jaunu dzelzceļlīniju būvei, visu naudu ieguldot jau sāktu valstij nozīmīgāko satiksmes maģistrāļu pabeigšanai.

Pēc ilgstošām abu pušu sarunām tika panākta vienošanās, ka valdība piešķirs garantijas, tiklīdz Krievijas Finanšu ministrija atsāks to piešķiršanu jaunu dzelzceļu sabiedrību dibināšanai. Beidzot 1867. gada 9. jūnijā tika nodibināta Rīgas–Jelgavas Dzelzceļa sabiedrība, kura apņēmas triju gadu laikā izbūvēt divsliežu ceļu ar zemes segumu un visām pārējām dzelzceļa satiksmei nepieciešamajām maksīgajām būvēm. Sabiedrība paturēja tiesības 85 gadus ekspluatēt dzelzceļu. Dzelzceļa vienas versts izbūve caurmērā izmaksāja 66,3 tūkst. rbļ.²⁶ Jelgavas dzelzceļa garums bija aptuveni 38 verstis. Tā izbūvi sāka 1867. gadā, bet jau nākamajā, 1868. gada 21. novembrī – pa to atklāja satiksmi.²⁷

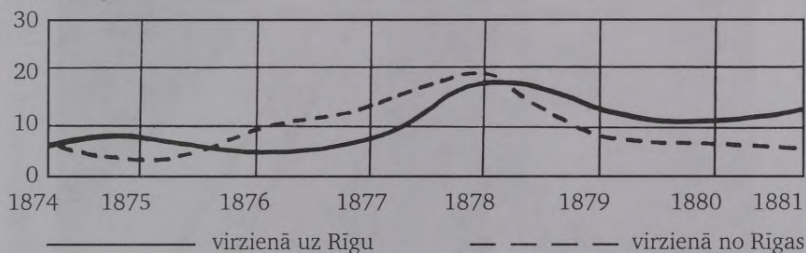
No jauna Jelgavas dzelzceļš saistīja valdības uzmanību sakarā ar Rīgas–Liepājas satiksmes ceļu, kad tika izlemts jautājums par Liepājas dzelzceļa pagarinājumu no Kaišedoru stacijas. Valdība atzina par lietderīgu pagarināt Jelgavas dzelzceļu līdz krustojumam ar Liepājas dzelzceļu Mažeikos. Šā dzelzceļposma izbūve tika panākta 1872. gada 18. martā, bet ekspluatācijā to nodeva 1873. gada novembrī. Tā garums bija pāri par 86 verstīm,²⁸ bet viss Jelgavas dzelzceļa kopgarums no Rīgas līdz Mažeikiem aptuveni 124 verstis. Rīgas–Jelgavas dzelzceļa sabiedrība tika pārdēvēta par Jelgavas Dzelzceļa sabiedrību.

Lai gan Rīgas–Jelgavas dzelzceļš bija pagarināts līdz krustojumam ar Liepājas dzelzceļu, tas darbojās ar zaudējumiem: visus savus ienākumus sabiedrība izlietoja dzelzceļa ekspluatācijas vajadzībām,

paliekot no gada uz gadu valdībai parādā un nedodot nekādus ienākumus valsts kasē.

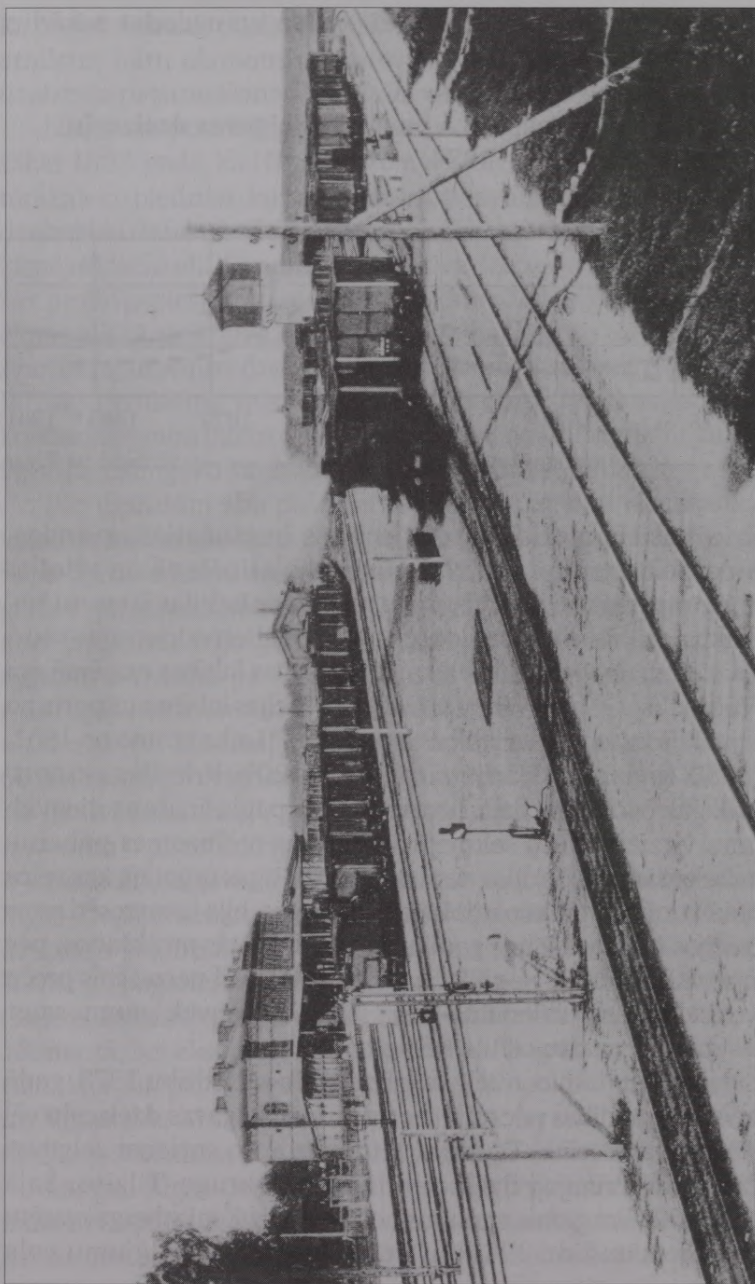
Vietējā preču apgrozība pa Rīgas–Jelgavas dzelzceļu 1874. – 1881.

tūkstoši pudu

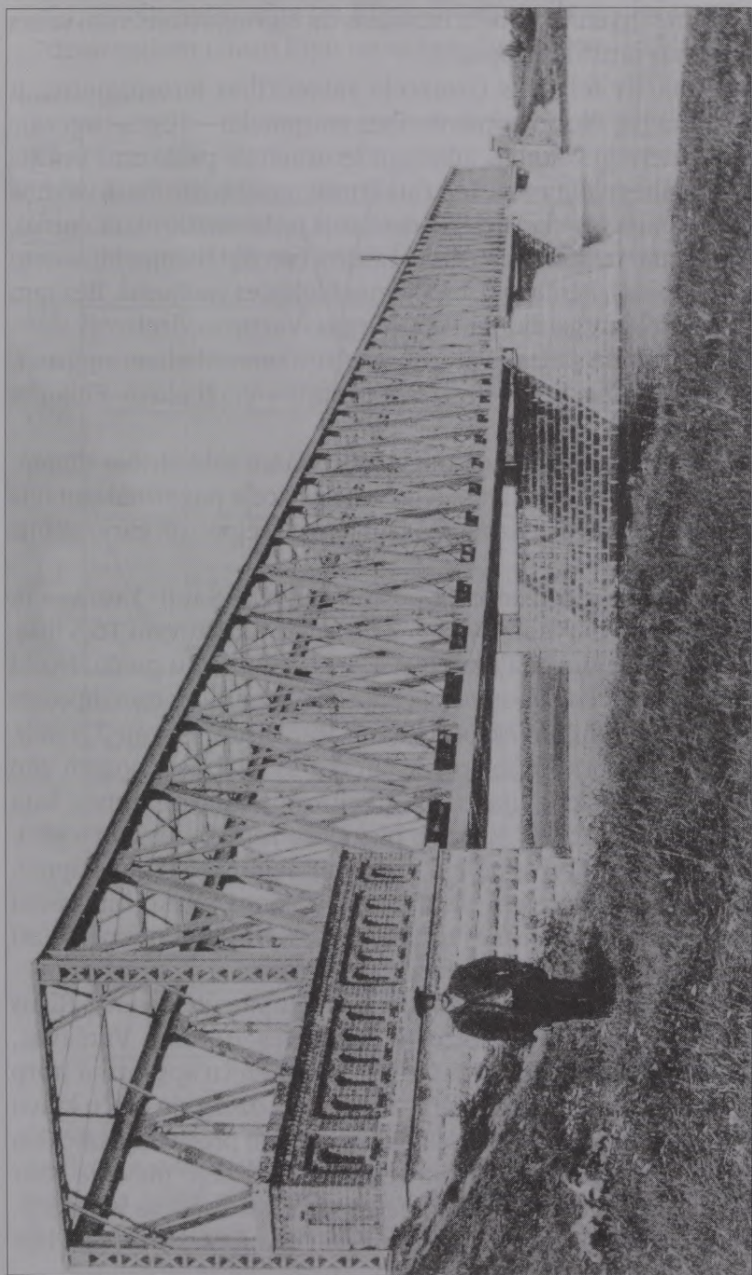


Krievijas rūpnieciski tirdznieciskās buržuāzijas aprindas, būdamas ieinteresētas dzelzceļa tīkla paplašināšanā un vēloties savienot impērijas bagātos izejvielu rajonus ar Baltijas jūras ostām, vienlaikus centās virzīt satiksmes ceļus uz dienvidrietumu sauszemes robežu, jo viena no lielākajām Krievijas labības noņēmējām bija Vācija. Līdz 19. gs. 70. gadu beigām Vācijas labības imports no Krievijas bija puse no visa labības ievaduma.²⁹ Laika posmā no 1861. līdz 1880. gadam uz Vāciju aizplūda 11–20% Krievijas eksportlabības, galvenokārt rudzu. Dzelzceļu tīkla paplašināšana dienvidrietumu virzienā būtu sekmējusi Krievijas melnzemes guberņu labības eksportu uz Eiropas ziemeļdaļu. Arī Rīgas tirgotāji, kas veica starpnieka lomu labības pārdošanas operācijās, bija ieinteresēti ostas navigācijas pārtraukšanas gadījumā, negaidot tās atsākšanos, pēc iespējas drīzākā laikā nogādāt no Rīgas ostas vēl neizvestās preču kravas saviem importieriem – kaut vai pāri dienvidrietumu sauszemes robežai uz citu ostu – Kēnigsbergu.

Šie apsvērumi spieda Jelgavas Dzelzceļa sabiedrību 1873. gadā griezties pie valdības pēc atļaujas pagarināt Jelgavas dzelzceļu vēl par 114 verstīm – līdz Tauragai,³⁰ un līdz ar to savienot Jelgavas dzelzceļu ar Prūsijas dzelzceļlīniju Heidekrüge–Tilzīte. Šajā gadījumā 690 km garais attālums no Rīgas līdz Kēnigsbergai varētu tikt samazināts līdz 391 km. Preču kravu pārvadājumu ceļa



Jelgava. Dzelzceļa stacija 19. gs. beigās



Jelgava. Dzelzceļa tilts pāri Lielupei

saīsināšana samazināja preču izmaksas un bija ieguvums visai valsts tirdzniecības attīstībai kopumā.

Sākumā šis Jelgavas Dzelzceļa sabiedrības ierosinājums, it sevišķi Krievijas eksporttirdzniecības starpnieku – Rīgas tirgotāju atbalstīts, nerada valdības atbalstu: ierosinātais pasākums prasīja lielus kapitālieguldījumus. Taču atkārtotu prasību rezultātā valdība tika pārliecināta gan par iecerētā dzelzceļa tirdznieciski ekonomisko, gan turklāt par militāri stratēģisko nozīmi (sevišķi Baltijas jūras ostu – Rīgas, Liepājas, Pērnavas) iespējamās blokādes gadījumā. Bez tam militāra konflikta gadījumā Pēterburgas–Varšavas dzelzceļš viens pats netiktu galā pat ar Pēterburgas tirdznieciskajiem apgrozījumiem, jo kustība pa šā dzelzceļa posmu – Veržbolova–Eidkūna jau tā bija pārslogota.

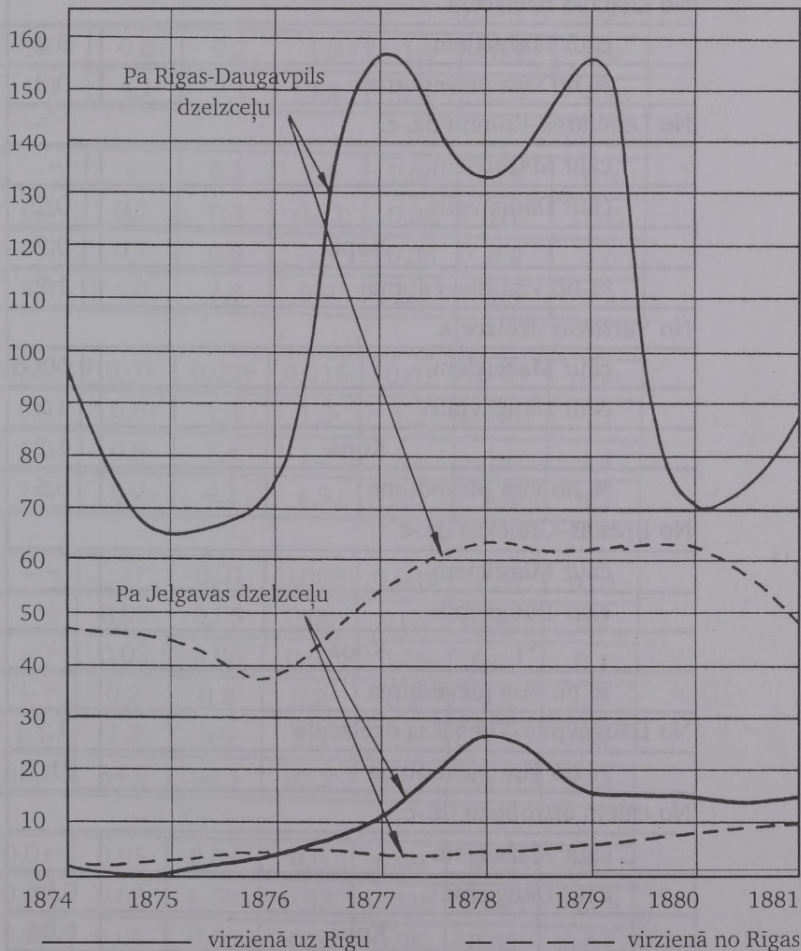
Valdības koncesija tika izsniegta akcionāru sabiedrības dibināšanai, kas nodrošinātu Rīgas–Jelgavas dzelzceļa pagarināšanu līdz Šauļiem un Tauragai.³¹ Izbūvētā jaunā dzelzceļposma garums bija gandrīz 653 verstis.

Pa jaunizbūvēto dzelzceļa posmu Jelgava–Šauļi–Tauraga ik gadus caurmērā pārvadāja virzienā no Jelgavas aptuveni 16,5 milj. pudu preču, bet virzienā uz Jelgavu – 9,5 milj. pudu preču. No šā preču apgrozības kopapjoma liela daļa bija importētās tranzītpreces – ap 0,3 milj. pudu, un eksportējamās tranzītpreces – ap 2,8 milj. pudu.³² Tātad iepriekšējie apsvērumi par šā dzelzceļa nozīmi gan vietējos, gan Viskrievijas tirdznieciskajos apgrozījumos bija attaisnojušies: dzelzceļš sekmēja piegulošo zemkopības un lopkopības rajonu preču brīvu noietu tirgū, lauksaimniecības un rūpniecības attīstību dzelzceļam piegulošajos rajonos, uz ko bija vērsti Baltijas provinču rūpnieciski tirdzniecisko aprindu centieni, kā arī atbilda Krievijas ārējās tirdzniecības interesēm.

Jelgavas dzelzceļa pakalpojumus preču pārsūtīšanai uz Rīgas ostu izmantoja arī citi dzelzceļi: Lentvāres–Romnu, Varšavas, Brestas–Grajevas, Daugavpils–Vitebskas u.c. Preču apgrozība starp Jelgavas un pārējiem dzelzceļiem – 72% no šā dzelzceļa preču kravu apgrozības kopapjoma. Ievērojama pievedamo preču daļa nāca no Romnu dzelzceļa: agrāk tās uz Jelgavas dzelzceļu pieveda caur Daugavpili, bet 80. gados – caur Mažeikiem, kas izrādījās īsāks ceļš. Galvenās Romnas dzelzceļa tirdznieciskā rajona eksportpreces bija

Preču apgrozība pa Rīgas–Daugavpils un Jelgavas dzelzceļiem (starp Rīgu un citiem dzelzceļiem 1874.–1881.)

tūkstoši pudu



preču labība, lini un kaņepāji, eļļas sēklas. No kopējiem Romnas dzelzceļa eksportam domāto preču pārvadājumiem šīs preces sastādīja 1890. gadā 23%, bet 1881. gadā jau 33% jeb trešo daļu no visiem eksportpārvadājumiem.³³ Romnu dzelzceļš deva priekš-

3. tabula. Preču pievedums uz Rīgas ostu caur Daugavpili

Pa dzelzceļiem (milj. pudu)	1874.
No Liepājas dzelzceļa	
caur Mažeikiem	0,2
% no visa pieveduma	0,8
No Lentvāres–Romnu dz.-c.	
caur Mažeikiem	–
caur Daugavpili	0,2
Kopā	0,2
% no visa pieveduma	1,2
No Varšavas dzelzceļa	
caur Mažeikiem	0,0006
caur Daugavpili	1,2
Kopā	1,2
% no visa pieveduma	6,5
No Brestas–Grajevas dz.-c.	
caur Mažeikiem	–
caur Daugavpili	–
Kopā	–
% no visa pieveduma	–
No Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa	
	1,7
% no visa pieveduma	91,2
No citiem aizrobežu dz.-c.	
caur Mažeikiem	–
caur Daugavpili	0,06
Kopā	0,06
% no visa pieveduma	0,3
Pavisam caur Daugavpili % no visa pieveduma	99,2
Pavisam caur Mažeikiem % no visa pieveduma	0,8
Pa visiem dzelzceļiem kopā % no visa pieveduma	73,8

un Jelgavu no citiem dzelzceļiem 1874.–1881. gadā³⁴

1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
0,009	0,6	0,7	1,0	1,1	0,7	0,9
0,1	4,1	2,1	3,3	3,4	2,4	4,8
–	–	0,5	2,4	0,06	0,8	0,9
0,5	0,7	0,3	0,03	0,02	0,02	0,05
0,5	0,7	0,8	2,4	0,08	0,8	1,0
3,9	5,0	2,8	8,9	2,1	2,9	5,2
0,009	0,01	0,009	0,015	0,01	0,03	0,04
0,9	0,8	1,4	1,3	1,2	1,0	1,1
1,0	0,8	1,4	1,3	1,2	1,0	1,1
7,3	5,7	4,2	4,5	3,0	3,4	5,7
–	–	0,01	0,008	0,009	0,01	0,01
–	0,03	0,05	0,06	0,05	0,07	0,1
–	0,03	0,06	0,07	0,06	0,08	0,1
–	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,7
1,1	1,3	3,0	2,5	3,0	1,3	1,6
82,2	84,5	90,5	82,2	91,3	91,0	83,4
0,01	0,05	0,04	0,6	0,04	0,02	0,03
0,07	0,03	0,02	0,03	0,008	0,005	0,008
0,08	0,08	0,06	0,6	0,05	0,03	0,03
0,6	0,5	0,2	0,3	0,1	0,1	0,2
99,8	95,5	96,1	88,5	94,4	94,6	89,8
0,2	4,5	3,9	11,5	5,6	5,4	10,2
63,3	67,6	76,8	76,8	76,5	63,9	66,0

4. tabula. Preču izvedums no Rīgas ostas caur Daugavpili

Pa dzelzceļiem (milj. pužu)	1874.
Uz Liepājas dzelzceļu	
caur Mažeikiem	0,2
% no visa izveduma	2,2
Uz Lentvāres–Romnu dz.-c.	
caur Mažeikiem	–
caur Daugavpili	0,2
Kopā	0,2
% no visa izveduma	2,4
Uz Varšavas dzelzceļu	
caur Mažeikiem	0,0007
caur Daugavpili	1,3
Kopā	1,3
% no visa izveduma	13,1
Uz Brestas–Grajevas dz.-c.	
caur Mažeikiem	–
caur Daugavpili	–
Kopā	–
% no visa izveduma	–
Uz Daugavpils–Vitebskas dz.-c.	
	8,0
% no visa izveduma	80,3
Uz aizrobežas dzelzceļiem	
caur Mažeikiem	–
caur Daugavpili	0,2
Kopā	0,2
% no visa izveduma	2,0
Pavisam caur Daugavpili % no visa izveduma	97,8
Pavisam caur Mažeikiem % no visa izveduma	2,2
Pa abiem dz.-c. kopā % no visa izveduma	72,3

un Jelgavu uz citiem dzelzceļiem 1874.–1881. gadā³⁵

1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
0,3	0,6	0,5	0,5	0,7	0,9	0,96
3,1	6,6	4,4	4,8	5,6	6,5	9,0
–	0,0003	0,001	0,006	0,1	0,2	0,2
0,5	0,1	0,2	0,2	0,1	0,08	0,1
0,5	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
5,6	1,5	1,6	2,1	1,6	1,8	2,8
0,009	0,01	0,01	0,02	0,07	0,05	0,05
1,7	0,9	1,0	0,8	0,8	0,9	1,0
1,7	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0
17,7	10,6	8,8	8,2	6,2	7,9	10,2
–	–	0,01	–	–	–	–
–	0,02	0,09	0,06	0,07	0,09	0,08
–	0,02	0,1	0,06	0,07	0,09	0,08
–	0,2	0,8	0,5	0,5	0,6	0,7
6,6	6,4	9,2	9,4	11,5	11,4	8,1
70,4	77,1	80,3	81,6	84,1	82,4	76,1
0,002	0,06	0,2	0,07	0,04	0,04	0,02
0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,08	0,1
0,3	0,2	0,5	0,2	0,2	0,1	0,1
3,2	4	4,1	2,8	2,0	1,8	1,2
96,8	92,0	94,0	93,3	92,8	91,6	88,5
3,2	8,0	6,0	6,7	7,2	8,4	11,5
69,8	67,6	72,1	73,7	73,8	75,2	68,1

roku tik lielam eksportpreču apgrozījumam pa Jelgavas dzelzceļu uz Rīgas ostu, kaut gan Liepājas dzelzceļš darīja visu iespējamo, lai piesaistītu šīs preces Liepājas ostai – pat samazināja dzelzceļa tarifus. Lai izturētu konkurenci ar Liepājas dzelzceļu, arī pārējās dzelzceļu sabiedrības bija spiestas domāt par tarifu vienmērīgu noregulēšanu, kas savukārt ļāva prognozēt tālāku preču pieveduma kāpumu no Romnu dzelzceļa caur Mažeikšiem uz Rīgas ostu pa Jelgavas dzelzceļu.

Vienīgi preču pievedums no Varšavas dzelzceļa uz Jelgavas dzelzceļu 19. gs. 70.–80. gados samazinājās, jo Liepājas dzelzceļa tarifu pazemināšana tomēr novirzīja daļu preču kravu uz Liepājas ostu. Taču projektējamā Ventspils dzelzceļa izbūve perspektīvā solīja preču pieplūdumu uz Rīgu (un nepieciešamības gadījumā tālāk – uz Ventspils ostu) no Varšavas dzelzceļa: provizoras aplēses liecināja, ka šis apgrozījums pieaugtu par aptuveni 200–300 tūkst. pudu.³⁶ Rīgas ostas aizsalšanas gadījumā Varšavas dzelzceļam bija izdevīgāk preču kravas, kas bija domātas eksportam, pārsūtīt uz Ventspili, nevis uz Liepājas ostu.

Tātad viens no preču apgrozības pieaugumu determinējošiem faktoriem uz Jelgavas dzelzceļa, – bet tas nozīmēja arī šā dzelzceļa tirdznieciskās lomas pieaugumu reģionā un Krievijas ekonomikā kopumā, – bija Ventspils ostas un Ventspils dzelzceļa izbūve, ko plānoja uzsākt 19. gs. 90. gados.

3. TUKUMA DZELZCEĻŠ

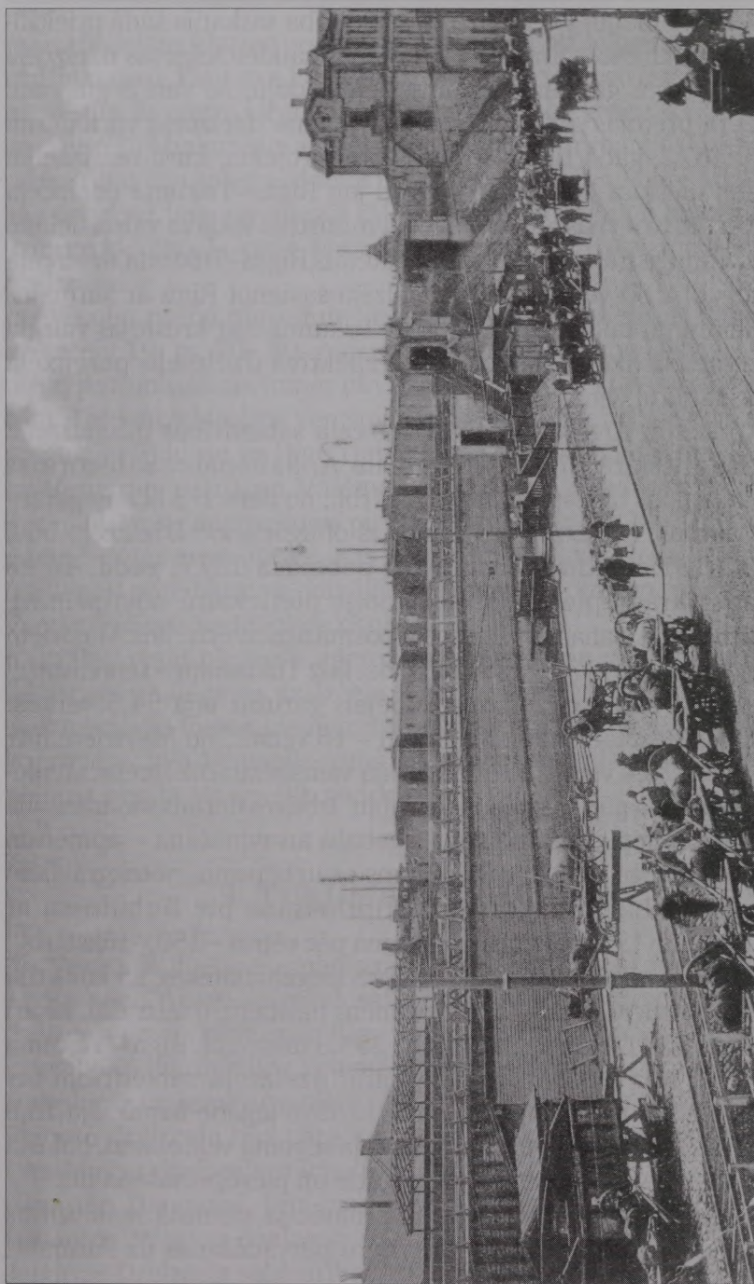
Ventspils dzelzceļa maģistrāle tika izbūvēta pakāpeniski. Jau 1869. gadā Rīgas–Jelgavas sabiedrība lūdza valdībai koncesiju dzelzceļa atzara būvei caur Rīgu uz Dubultiem, ko varētu pie pirmās izdevības pagarināt līdz Ventspilij. Šis priekšlikums par atzaru līdz Dubultiem un iespējams tālāk tika izteikts Rīgas tirgotāju interesēs. Plānoto dzelzceļu bija paredzēts ar sliežu ceļa atzaru savienot ar Dinaburgas dzelzceļa staciju Rīgā, uzbūvējot stacionāru dzelzceļa tiltu pāri Daugavai. Bija paredzēts, ka Rīgas–Dubultu dzelzceļš izmantos Jelgavas dzelzceļa ritošo sastāvu un būs pilnīgā Rīgas–Jelgavas Dzelzceļa sabiedrības atkarībā.³⁷

Rīgas–Dinaburgas Dzelzceļa sabiedrība saskatīja šādā priekšlikumā konkurences draudus, tā baidījās zaudēt Jelgavas dzelzceļa pagarināšanas gadījumā zināmu peļņas daļu, ko varēja gūt pati. Tādēļ tā pretojās šādam Jūrmalas virziena dzelzceļa variantam. Tādēļ 1872. gadā tika izstrādāts otrs projekts, kura realizācijai valdība piešķīra koncesiju – tagad jau Rīgas–Tukuma dzelzceļa izbūvei, ko Krievijas Satiksmes ceļu ministrija iekļāva valsts lielāko dzelzceļmaģistrāļu sarakstā. Projektētais Rīgas–Tukuma dzelzceļa garums bija 60 verstis. Tam vajadzēja savienot Rīgu ar Jūrmalas kūrvietām un tālāk, caur Sloku, ar Tukumu, kur krustojās vairāki Kurzemes tirdzniecības ceļi.³⁸ Perspektīvā dzelzceļu paredzēja pagarināt līdz Ventspilij.³⁹

Koncesiju Rīgas–Tukuma Dzelzceļa sabiedrības dibināšanai valdība piešķīra Rīgas rātskungam A. Šaltenam. Sabiedrības pamatkapitāls bija apmēram 4 milj. rbļ., no tiem 1/3 bija negarantētas akcijas, bet 2/3 – negarantētas obligācijas.⁴⁰ Dzelzceļa būvi uzsāka 1875. gada pavasarī, bet pabeidza 1877. gadā. Tā kā Lielupes krasti pie Majoriem nebija pietiekami nostiprināti, satiksmes atklāšana visā dzelzceļa posmā aizkavējās: līdz Majoriem satiksmi atklāja 1877. gada jūnijā, bet līdz Tukumam – septembrī.⁴¹

Rīgas–Tukuma dzelzceļa kopējais garums bija 54,5 verstis: posms no Zaslauka līdz Majoriem – 16 verstis, no Majoriem līdz Tukumam 38,4 verstis. Dzelzceļš bija viensliežu. Dzelzceļa būvniecība izmaksāja pāri pusmiljonam rubļu. Izbūves darbus sadārdzināja dzelzceļam nepieciešamo zemes gabalu atsavināšana – apmēram 127,5 tūkst. rbļ., sliežu ceļa segums ar uzbērumu, notekgrāvjiem utt., kā arī Lielupes krastu nostiprināšana pie Dubultiem ar dambjiem un Lielupes krastu labošana pēc vētras – 150,4 tūkst. rbļ.; dažādas mākslīgās būves – akmens vai ķieģeļu notekas, 15 koka tilti ar koka balstiem, 8 koka tilti ar akmens balstiem, dzelzs tilti, kā arī koka tilts pāri Lielupei – izmaksāja 335,3 tūkst. rbļ. Rīgas–Tukuma dzelzceļš bija aprīkots ar telegrāfu, dzelzceļa sabiedrībai tas izmaksāja 2,7 tūkst. rbļ., bet ritošā sastāva iegādē izmaksāja 18,8 tūkst. rbļ. Pārējie izdevumi – sliežu ceļa seguma veidošanai, balasta piebēršanai, sliežu iepirkšana, piegāde un piestiprināšana utt.⁴²

Rīgas–Tukuma dzelzceļa ekspluatācija sākumā ienākumus nodrošināja galvenokārt no pasažieru pārvadāšanas uz Jūrmalas



Rīga. Tūkuma stacija

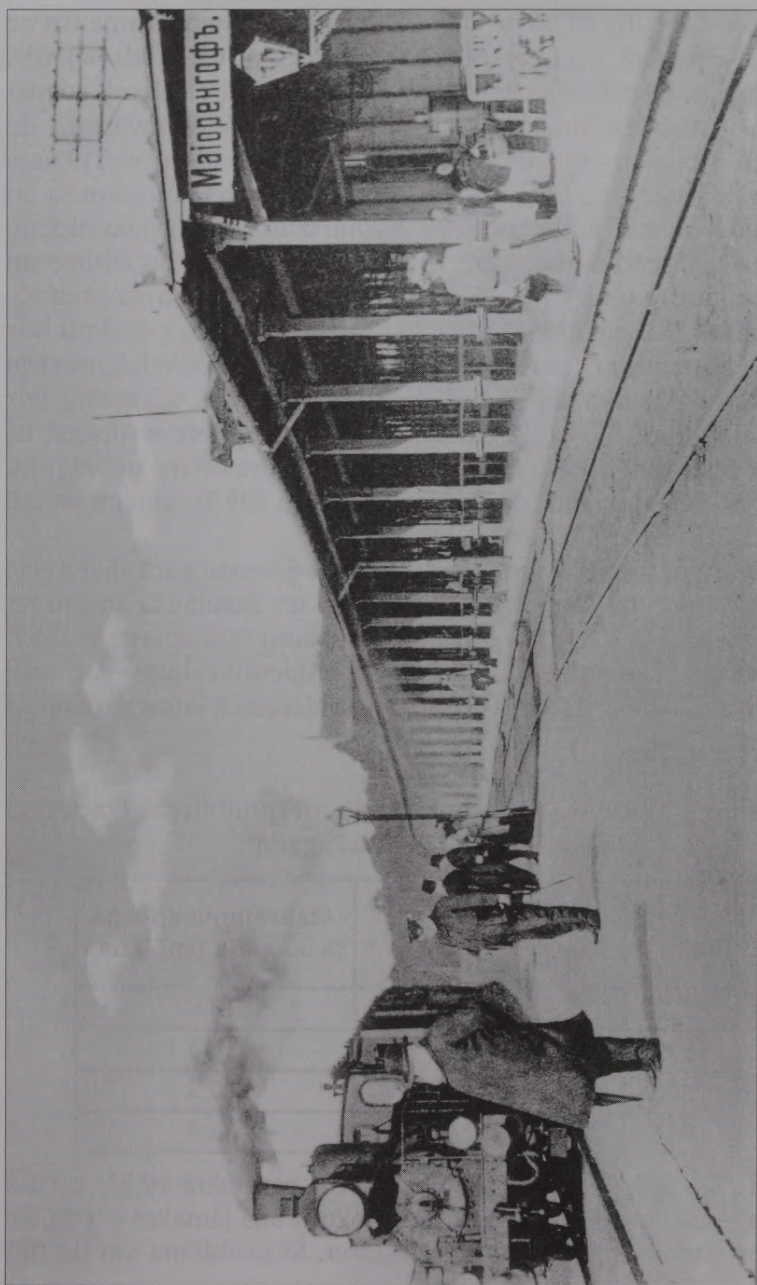
kūrvietām. Turpretī preču kravu pārvadājumu apjoms atpalika no iepriekš plānotā. Dzelzceļa pirmajās 40 verstis no Rīgas līdz Smārdei preču kustība atdzīvojās vienīgi vasaras mēnešos. Dzelzceļš stiepās caur purvainiem un smilšainiem apvidiem, tādēļ pavasaros un rudenos bija apgrūtināta preču kravu piegāde uz Rīgas–Tukuma dzelzceļa stacijām. Dzelzceļa ienākumus nelabvēlīgi ietekmēja arī smago lokomotīvu izmantošana vagonu skaita ziņā nelielo vilcienu sastāvu pārvadāšanai, neracionālā dzelzceļa staciju izbūve un izvietojums, kas bieži vien sekmēja vilcienu sastāvu un lokomotīvu tukšgaitu. Tā, piemēram, vietējie jūrmalas vilcieni, nonākuši līdz noteiktajam galapunktam – Asariem, nevarēja tur palikt lokomotīvu stāvvietu trūkuma dēļ un bija spiesti mērot liekas 8,5 verstis līdz Slokai. Vai arī vilcieni no Ķemeriem nevarēja griezties atpakaļ uz Rīgu tikai tādēļ, ka tur nebija ierīkoti lokomotīvu un vagonu apgriežamie riņķi, un bija spiesti mērot ceļu līdz Tukumam un tad – atpakaļ. Tātad tukšgaitā – 38 verstis.

Bez tam Rīgas–Tukuma dzelzceļš par 6 verstu garā sliežu ceļa – starp Rīgu un Zaslauku, Torņakalna un Zaslauka staciju un dzelzceļa tilta pāri Daugavai izmantošanu bija spiests maksāt samērā lielas naudas summas Rīgas–Bolderājas dzelzceļam vai, pareizāk sakot, Dinaburgas Dzelzceļa sabiedrībai, kuras pārziņā šīs būves atradās.

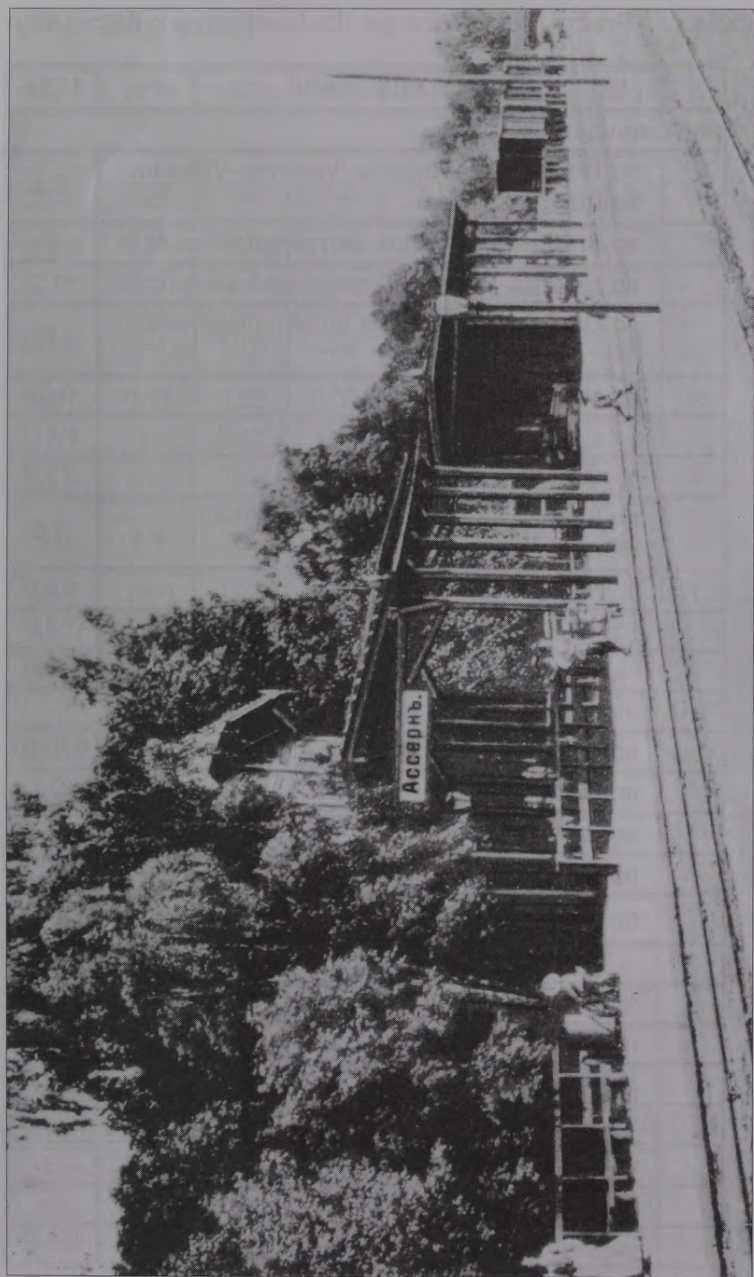
5. tabula. Rīgas–Tukuma maksājumi Dinaburgas Dzelzceļa sabiedrībai 1878.–1881. gadā⁴³

Gads	Maksājuma apjoms naudas izteiksmē (tūkstošos rbļ.)	Maksājuma apjoms % no gada ienākuma
1878.	52,6	18,8
1879.	52,8	19,3
1880.	61,4	20,3
1881.	54,9	18,9

Tukuma dzelzceļš bija spiests maksāt caurmērā 19,3% no tīrā gada ienākuma. Bet ceļa gabals, par kuru bija jāmaksā – 10% no Rīgas–Tukuma dzelzceļa kopgaruma. Šī problēma varēja tikt



Majori. Dzelzceļa stacija 19. gs otrajā pusē



Asari. Dzelzceļa stacija 19. gs otrajā pusē

6. tabula. Preču pievedums pa dzelzceļiem uz Rīgas ostu

Pieveda milj. pudu	1874.
Pa Dinaburgas dzelzceļu	
no Pēterburgas–Varšavas, Varšavas–Vīnes un Baltijas dzelzceļiem	1,2
no Brestas–Grajevas un tam piegulošiem dz.-c.	–
no Liepājas–Romnu un tam piegulošiem dz.-c.	0,2
no Daugavpils–Vitebskas un tam piegulošiem dz.-c.	17,6
no citiem aizrobežas dz.-c.	0,06
Kopā	19,16
% no kopējā preču pieveduma	75,0
no Rīgas–Daugavpils dz.-c. piegulošiem rajoniem	3,8
% no kopējā pieveduma	15,0
Pavisam pa Dinaburgas dz.-c. pieveda	23,0
% no visa pieveduma	90,0
Pa Jelgavas dzelzceļu	
no Pēterburgas–Varšavas dz.-c.	0,0007
no Liepājas dz.-c.	0,1
no Romnu dz.-c.	–
no Maskavas–Brestas dz.-c.	–
no aizrobežas dz.-c.	–
Kopā	0,1
% no kopējā preču pieveduma	0,6
no Jelgavas dz.-c. piegulošā rajona	2,4
% no kopējā pieveduma	10,0
Pa Tukuma dzelzceļu	
no piegulošiem rajoniem	–
% no kopējā pieveduma	–
Pavisam pievests preču	26,0

1874.–1881. gadā⁴⁴

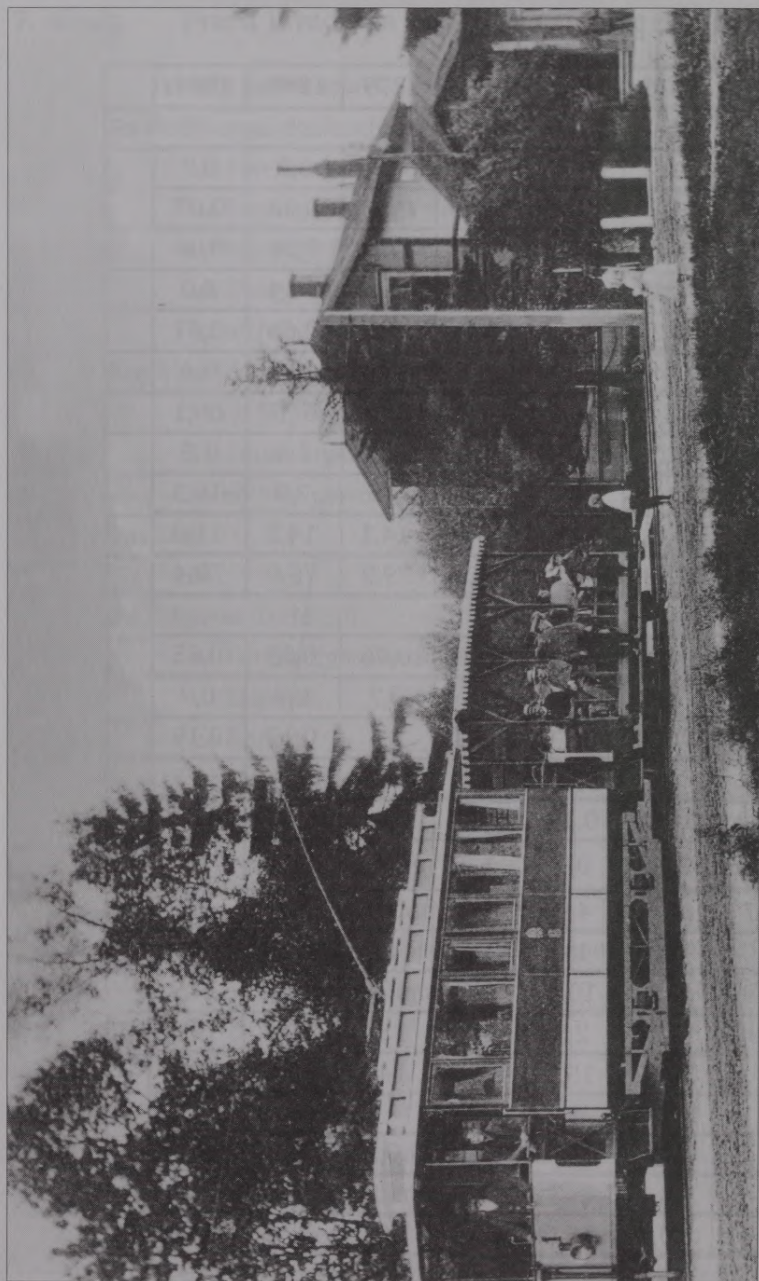
1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
0,9	0,8	1,3	1,2	1,1	0,9	1,1
0,03	0,05	0,06	0,06	0,07	0,1	0,05
0,05	0,7	0,3	0,03	0,02	0,02	0,04
11,6	12	30,5	25,2	30,8	13,1	16,4
0,07	0,03	0,02	0,03	0,08	0,05	0,08
12,7	14	32,2	26,5	32	14,1	17,7
65,0	66,0	75,0	69,0	73,0	58,0	61,0
4,0	3,4	4,1	3,8	4,8	4,0	5,0
20,0	16,0	10,0	10,0	11,0	16,0	17,0
17,0	17,0	36,2	30,3	36,8	18,1	27,0
85,0	82,0	85,0	79,0	85,0	85,0	79,0
0,009	0,01	0,009	0,02	0,01	0,02	0,03
0,009	0,7	0,7	1,0	1,1	0,7	0,9
–	–	0,6	2,4	0,6	0,8	0,9
–	–	–	0,008	0,009	0,01	0,01
0,009	0,05	0,01	0,06	0,04	0,02	0,02
0,2	0,8	0,7	3,4	2,0	1,6	1,9
0,1	3,3	3,1	9,0	4,3	7,0	7,0
3,0	3,3	5,2	3,9	3,7	3,4	3,3
15,0	18,0	15,0	–	13,0	11,0	19,0
–	–	–	0,8	0,7	1,0	0,8
–	–	–	2,0	3,0	4,0	3,0
20,0	21,0	42,0	40,0	43,0	24,0	33,0

7. tabula. Preču izvedums no Rīgas ostas pa dzelzceļiem

Izvests preču kravu (noapaļots milj. pudu)	1874.
Pa Dinaburgas dzelzceļu	
uz Pēterburgas–Varšavas	0,8
uz Brestas–Grajevas un tam piegulošiem	–
uz Liepājas–Romnu un tam piegulošiem	0,2
uz Daugavpils–Vitebskas un tam piegulošiem	7,9
uz aizrobežas dzelzceļiem	0,2
Kopā pa Dinaburgas dzelzceļu	9,3
% no kopējā izveduma	91,2
Uz Dinaburgas dz.-c. piegulošiem rajoniem	1,7
% no visa pieveduma	14,8
Pavisam	11,0
%	91,2
Pa Jelgavas dzelzceļu	
uz Pēterburgas–Varšavas	0,06
uz Liepājas	0,21
uz Romnu	0,21
uz Maskavas–Brestas	–
uz aizrobežas dz.-c.	–
Kopā pa Jelgavas dzelzceļu	0,48
% no kopējā izveduma	1,9
Uz Jelgavas dz.-c. piegulošiem rajoniem	0,8
% no visa pieveduma	6,9
Pavisam	1,28
%	8,8
Pa Tukuma dzelzceļu	
uz piegulošiem rajoniem	–
% no visa pieveduma	–
Pavisam izvests pa dz.-c.	12,28

1874.–1881. gadā⁴⁵

1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
1,0	0,6	0,7	0,6	0,7	0,6	0,7
–	0,1	0,9	0,05	0,06	0,08	0,07
0,5	0,01	0,17	0,16	0,1	0,08	0,08
6,6	6,3	9,2	11,7	11,5	11,4	8,0
0,3	0,2	0,3	2,1	0,2	0,68	0,61
8,4	7,4	11,2	14,6	12,6	12,8	9,4
88,4	72,8	84,7	81,6	71,3	67,7	60,1
1,6	1,2	1,4	1,3	1,5	1,4	1,5
13,7	11,9	10,0	7,5	8,6	7,9	10,3
10,0	8,6	12,6	15,9	14,1	14,2	11,0
88,4	72,8	84,7	81,6	79,9	75,6	70,4
0,09	0,01	0,02	0,06	0,06	0,03	0,05
0,29	0,55	0,5	0,5	0,7	0,9	0,9
0,29	0,009	0,13	0,58	0,1	0,17	0,19
–	–	0,09	–	–	–	–
0,02	0,056	0,15	0,07	0,04	0,03	0,02
0,69	0,75	0,9	1,2	0,9	1,13	1,2
2,7	5,8	4,9	4,0	3,9	6,3	8,2
1,0	1,0	1,4	1,6	1,6	1,9	2,1
8,9	21,4	10,4	9,6	10,9	10,7	13,9
1,69	1,7	2,3	3,3	15,1	17,2	14,3
11,6	37,2	15,3	13,6	14,8	17,0	22,1
–	–	–	0,8	0,9	0,1	0,1
–	–	–	4,8	4,8	7,4	7,5
11,69	10,3	15,0	20,0	16,0	17,3	14,4



Ķemeri. Dzelzceļa stacija 19. gs otrajā pusē

atrisināta, ja, iesaistoties valdībai, Tukuma dzelzceļu pagarinātu līdz Ventspilij.

Rīgas–Tukuma dzelzceļš, orientēts Jūrmalas virzienā, bija vienīgais no vietējiem dzelzceļiem, kas peļņu guva pārsvarā no pasažieru pārvadājumiem. Pārējie dzelzceļi, kas savienoja Rīgas ostu ar tuvākajiem pieveduma rajoniem, vēsturiski bija būvēti gan vietējo, gan tranzīta tirdzniecisko sakaru attīstībai, tas nozīmē – preču kravu pārvadāšanai, un tie caurmērā darbojās bez zaudējumiem.

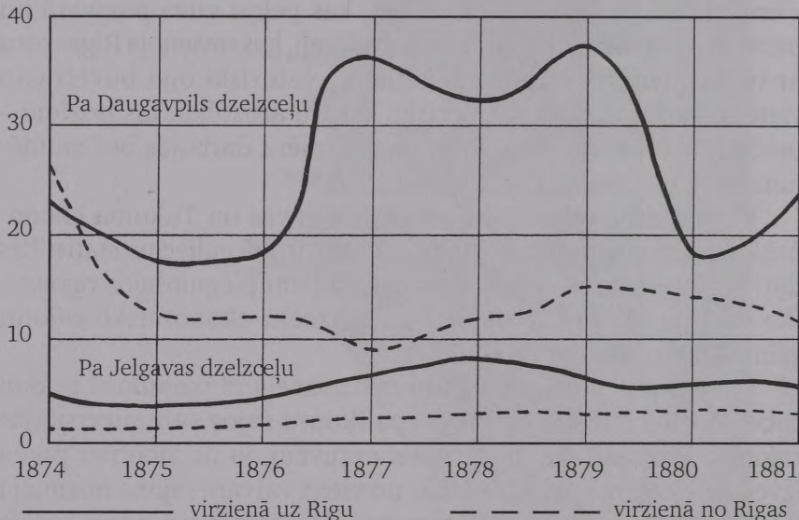
Vietējo dzelzceļu – Dinaburgas, Jelgavas un Tukuma ekonomisko nozīmi Rīgas ostas tirdzniecības attīstībā apliecina statistikas dati par preču kravu apgrozību dzelzceļiem piegulošajos rajonos. Šie dati ļauj spriest par vietējo dzelzceļu ekonomisko rajonu saimniecisko efektivitāti.

Vietējo preču izvedums ārpus dzelzceļiem piegulošā rajona robežām liecina par preču pārpalikumu šajos saimnieciskajos rajonos. Protams, šie dati ir visai aptuveni, jo ne vienmēr preču izveduma apjoma palielināšanās no viena vai otra rajona nozīmēja labības ražības pieaugumu šai rajonā. Dažkārt iemesls tam varēja būt tirgus pieprasījuma pieaugums uz izvedamām precēm un līdz ar to cenu kāpums uz plaši pieprasīto precī vai preču grupu. Tas noteica ne vien saražoto lauksaimniecības produktu pārpalikuma, bet daļēji arī vietējam patēriņam nepieciešamo produktu izvedumu no rajona. Turklāt līdz ar cenu kāpumu saimnieciskā rajona robežas, no kura izveda precī, paplašinājās, jo saražotās preces pārpalikuma vērtība ļāva segt visas ar preču transportēšanu pajūgos saistītās izmaksas līdz tuvākai dzelzceļa stacijai, kas dažkārt atradās ārpus saimnieciskā rajona robežām. Līdzīgā kārtā arī preču ievadums dzelzceļiem piegulošajos rajonos ne vienmēr raksturoja proporciju starp patēriņam nepieciešamo un klāt nākušo ievesto preču daudzumu. Preču ievaduma palielināšanās bija atkarīga no preču ievadumam paredzētā rajona robežu paplašināšanās. Pieveduma kāpumu varēja radīt arī vietējās produkcijas krājumu izsīkšana vai arī iedzīvotāju pirktspējas pieaugums.

Veicot katra vietējā dzelzceļa preču kravu apgrozības analīzi, rodas priekšstats par katra vietu un nozīmi reģiona tirdznieciskajos sakaros un saimniecības attīstībā. Tā, piemēram, preču pievedums

Kopējā preču apgrozība pa Rīgas–Daugavpils un Jelgavas dzelzceļiem 1874.–1881. gadā

milj. pudu



uz Rīgu pa Dinaburgas dzelzceļam piegulošajiem rajoniem bija caurmērā 19 tūkst. pudu preču no katras dzelzceļam piegulošās joslas versts,⁴⁶ un grafiski radīja līkni ar pieauguma tendenci, kas ļauj spriest par saimnieciskās rosības palielināšanos attiecīgā rajonā. Preču izveduma kāpums no Dinaburgas dzelzceļam piegulošajiem rajoniem varēja liecināt gan par aramzemes platību paplašināšanos, gan par fabriku un rūpnīcu un ar tām saistīto iedzīvotāju skaita pieaugumu. Caur Rīgas ostu importēto preču pievedums Dinaburgas dzelzceļam piegulošajā rajonā caurmērā bija 6 tūkst. pudu preču uz katru dzelzceļa versti,⁴⁷ un tam arī bija tendence pieaugt, ja neņem vērā pieveduma samazināšanos 1880. gadā. Tik intensīvi Dinaburgas dzelzceļa tirdznieciskie sakari sekmēja saimniecisko, tostarp rūpniecības attīstību dzelzceļam piegulošajos rajonos.

No Jelgavas dzelzceļam piegulošajiem rajoniem preču kravu izvedums sevišķi apjomīgs bija 1877. gadā.

Šādu preču izveduma kāpumu izsauca augstās labības ražas Jelgavas dzelzceļam piegulošo rajonu vidusdaļā, un līdz ar to uz dzelzceļa stacijām pievedamo preču rajona robežas paplašināšanās.

8. tabula. **Preču izvedums no Jelgavas dzelzceļa stacijām 1876.–1878. gadā (tūkstošos pudu)⁴⁸**

Stacija	1876. g.	1877. g.	1878. g.
Torņakalns	24	12	22
Olaine	8	6	27
Jelgava	2936	4568	3612
Jelg. cukurfabr.	337	610	558
Bēne	358	680	372
Auce	356	541	383
Reņģe	123	166	215
Mažeiki	224	240	1002

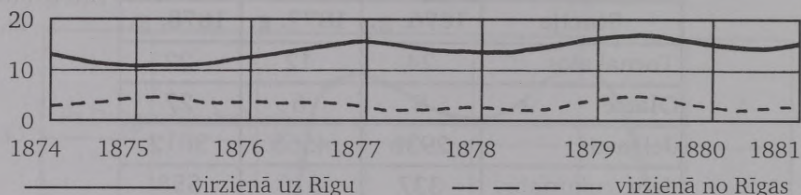
Šai Kurzemes daļā labības ražas ik gadus pieauga straujāk nekā Dinaburgas dzelzceļam piegulošajos Vidzemes rajonos. Līdz ar to preču pievedums no apkārtnes uz katru Jelgavas dzelzceļa versti 19. gs. 70. gados palielinājās straujāk nekā uz Dinaburgas dzelzceļu, un laika posmā no 1874. līdz 1881. gadam pa to izveda vidēji 28,3 tūkst. pudu preču. Tajā pašā laikā preču pievedums uz Dinaburgas dzelzceļa katru versti bija tikai 19,8 tūkst. pudu preču. Tik augsta labības ražība Kurzemes guberņas centrālajā daļā bija izskaidrojama ar auglīgo augsni un efektīvāku zemes apstrādāšanas kultūru nekā Vidzemē.

Importēto preču ievedums Jelgavas dzelzceļam piegulošajos rajonos bija caurmērā proporcionāls preču izveduma apjomiem no šī dzelzceļa rajona, un kopsummā tas bija 10,6 tūkst. pudu uz katru dzelzceļa versti. To noteica rūpniecības apjoma paplašināšanās izvērstas dzelzceļa būves periodā un līdz ar to importēto preču patēriņa pieaugums. Turpretī Rīgas–Daugavpils dzelzceļam piegulošajos rajonos importēto preču pievedumam bija mazāk svarīga nozīme, jo Latvijas austrumu daļā kapitālisms attīstījās lēnāk nekā pārējā Latvijā. Laika posmā no 1874. līdz 1881. gadam importēto preču pievedums šim dzelzceļam piegulošajos rajonos bija vidēji 6 tūkst. pudu uz katru dzelzceļa versti.

Preču pievedums no Tukuma dzelzceļam piegulošajiem rajoniem 1878.–1879. gados bija par 50% zemāks nekā uz Jelgavas

Vietējā preču apgrozība pa Rīgas–Daugavpils dzelzceļu 1874.–1881. gadā

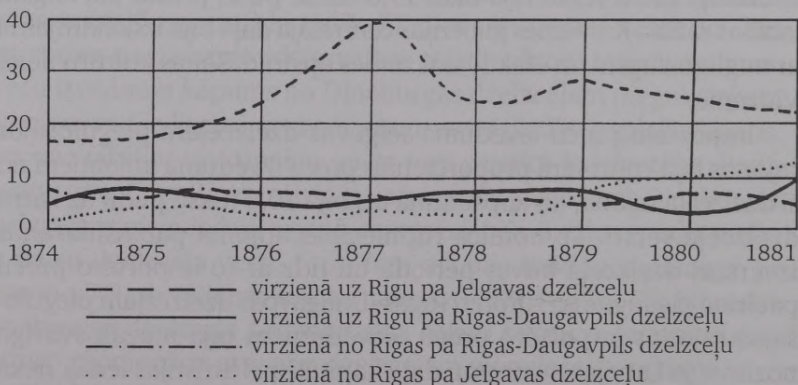
tūkstoši pudu



dzelzceļu, jo Tukuma dzelzceļš apmēram 2/3 tā garumā šķērsoja mazražīgu Kurzemes novada daļu, un tikai vienai trešdaļai no šā dzelzceļa piegūla auglīgie Kurzemes rajoni. Šāds Tukuma dzelzceļa izvietojums noteica par 10% lielāku patēriņam nepieciešamo preču ievadumu nekā izvedumu no dzelzceļam piegulošajiem saimnieciskajiem rajoniem. Bez tam šajos mazražīgajos rajonos vasaras mēnešos strauji palielinājās iedzīvotāju skaits, kas arī sekmēja preču ievaduma pārsvaru pār izvedumu.

Vietējā preču apgrozība pa Latvijas dzelzceļiem 1874.–1881. gadā

tūkstoši pudu



Kopumā preču apgrozība pa Dinaburgas, Jelgavas un Tukuma dzelzceļiem uzrādīja tendenci pieaugt. Ik dienas pa visām trim dzelzceļlīnijām Rīgā ievada 580 preču kravu vagonus.⁴⁹ Šis preču kravu vagonu skaits pa dzelzceļiem sadalījās šādi: pa Dinaburgas

dzelzceļu ievēda 400 vagonus, bet dažkārt – vietējo dzelzceļposmu pārslodzes gadījumā – pat 600 vagonu; pa Jelgavas dzelzceļu – ap 120 vagonu; pa Tukuma dzelzceļu – ap 60 vagonu ar preču kravu. Pieņemot, ka viena preču vagona pilnas kravas svars ir ap 7600 pudu, var teikt, ka Rīgā ik dienas pa vietējiem dzelzceļiem ievēsto preču daudzums bija 350 tūkst. pudu. Astoņu gadu laikā – no 1874. līdz 1881. gadam – pa dzelzceļiem Rīgā ievēda ik gadus vidēji 30 milj. pudu preču, no kuriem 82% ievēda pa Rīgas–Daugavpils dzelzceļu, 15% pa Jelgavas dzelzceļu un 3% pa Tukuma dzelzceļu. No tā var secināt, ka Rīgas–Daugavpils dzelzceļš vietējo tirdzniecisko apgrozījumu ziņā bija nozīmīgāks par diviem pārējiem.

9. tabula. **Preču pievedums pa vietējiem dzelzceļiem uz Rīgu 1874.–1881. gadā**
(milj. pudu)⁵⁰

1874.	26	1878.	36
1875.	37	1879.	44
1876.	22	1880.	34
1877.	43	1881.	29

No Rīgas pa vietējām dzelzceļu līnijām šajos gados pārvadāja caurmērā 14,5 milj. pudu preču ik gadus.⁵¹ Šo preču kravu sadalījums pa dzelzceļiem bija šāds: pa Rīgas–Daugavpils dzelzceļu izveda no Rīgas 81,5% no visas izvedamās preču kravas; pa Jelgavas dzelzceļu – 12,4%; pa Tukuma dzelzceļu – 6,1% visu preču kravas. No visa preču kravu apgrozības kopapjoma pa Dinaburgas, Jelgavas un Tukuma dzelzceļiem lielākā daļa bija tranzitpreču kravas: 73% importēto un 76% eksportējamo preču kravu pārvadājumi. Vietējās kravas attiecīgi 27% dzelzceļam piegulošajos rajonos ievēstās, un 24% – no šiem rajoniem izvedamās preču kravas.

Rīgas–Daugavpils, Jelgavas un Tukuma dzelzceļi galvenokārt bija nozīmīgi kā Krievijas lielāko dzelzceļa maģistrāļu tranzitceļu gala posmi, kas piekļāvās Rīgas ostai. Līdz ar to visi pasākumi, kas tika veikti tirdzniecības uzlabošanai Rīgas ostā, būtiski ietekmēja preču apgrozības pieaugumu visām trim dzelzceļa līnijām.

4. LIEPĀJAS–ROMNU DZELZCEĻŠ

Dzelzceļu būves un kuģniecības attīstības rezultātā augs pieprasījums pēc labības un citiem lauksaimniecības produktiem gan Krievijas iekšējā, gan ārējā tirgū. Valsts iekšējā tirgū pieprasījuma pieaugumu veicināja rūpniecības attīstība un iedzīvotāju skaita pieaugums, bet ārējā – pieprasījuma pieaugumu noteica valstu industrializācija.

Krievijas labības – kviešu, rudzu, miežu, auzu eksports 20 gados kopš 19. gs. 50. gadu otrās puses līdz 70. gadu otrajai pusei bija palielinājies vairāk nekā 3,5 reizes (no 69 milj. pudu līdz 257 milj. pudu), bet linu eksports – 2,5 reizes.⁵² Labības eksportā 19. gs. 60.–70. gados Krievija ieņēma pirmo vietu pasaulē. Reformu priekšvakarā tā eksportēja ap 5% no ievāktās tīrās labības, ja nerēķina sēklas tiesu. Bet 70. gadu beigās labības eksports bija jau sasniedzis 15–17% no visas novāktās (bez sēklai atstātās).⁵³ Dzelzceļi aizvien ciešāk piesaistīja Krievijas lauksaimniecību pasaules tirgum.

Līdz 60. gadu reformām galvenie preču labības ražotāji Krievijas auglīgajos graudkopības rajonos – melnzemes centrā un Viduspievolgā – bija muižnieki. Un vienīgi valsts dienvidu un centrālajās austrumu nomalēs galvenā loma eksportlabības ražošanā bija zemniekiem. Kopš 60. gadu reformām viņu loma eksportlabības ražošanā pieauga. No vienas puses, to sekmēja naudas maksājumu pieaugums par zemi, kas gūlās uz zemnieku pleciem, bet, no otras, tirgus attiecību veidošanās laukos. Bez tam infrastruktūras attīstība valstī, arī satiksmes ceļu tīkla paplašināšanās manāmi samazināja labības cenu starpību dažādos Krievijas reģionos. Arī pasaules tirgū 19. gs. 60.–70. gados labības cenas bija samērā noturīgas.

Pieprasījuma pieaugums uz lauksaimniecības produktiem iekšējā un ārējā tirgū atstāja divējādu ietekmi uz lauksaimniecības ražošanu: stimulējot lauksaimniecības attīstību kopumā, tas vienlaikus sekmēja arī lauksaimniecisko rajonu specializāciju. Strauji sāka attīstīties preču zemkopība un preču lopkopība. Lauksaimniecības rajonos pieauga to produktu ražošana, kas atbilstoši ģeogrāfiskajiem apstākļiem un tirgus pieprasījumam deva vislielāko peļņu.

Dzelzceļu būve atvieglāja arī labības piegādi Krievijas nemelnzemes guberņās, kur visu iepriekšminēto apsvērumu dēļ labības

audzēšana samazinājās, bet attīstījās piena lopkopība. Šī lauksaimniecības nozares produkcija apmierināja galvenokārt augošo rūpniecības pilsētu vajadzības.

Melnzemes joslas ziemeļrietumos paplašinājās linu audzēšana, galvenokārt eksportam. Pamatā šis reģions specializējās preču labības ražošanā. Te sējumu platības paplašinājās, un saražotās produkcijas realizācijai tirgū bija nepieciešami satiksmes ceļi, šajā gadījumā dzelzceļi, kas savienotu šos rajonus ar Krievijas neizsalstošām ostām. Par tādu dzelzceļa maģistrāli vajadzēja kļūt Liepājas–Romnu dzelzceļam, kas palīdzētu Liepājas ostai konkurēt ar Prūsijas ostu Kēnigsbergu.⁵⁴ Parasti precēm, kas plūda pa Kurskas–Harkovas–Azovas, Sumu, Kurskas–Kijevas dzelzceļiem uz Kēnigsbergu, vajadzēja doties caur Bahmaču, Vilejku, Kaišedoriem. Liepājas osta šajā gadījumā atradās tikai par kādām 30 verstīm tālāk nekā Kēnigsberga. Ziemas mēnešos, kad navigācija šajā ostā tika pārtraukta un kuģiem bija liegta iespēja pietauvoties Kēnigsbergas ostā, preču eksportam izmantoja Kēnigsbergas priekšostu Pilavu. Šajā gadījumā Liepājas osta bija pat par 10 verstīm tuvāk Kaišedoru dzelzceļa stacijai nekā Pilava. Liepājas–Romnu dzelzceļa izbūve nodrošinātu to preču kravu pārvadāšanu, kas plūda no iepriekšminētajiem rajoniem caur Kaišedoriem, un eksportēt varētu nevis caur Kēnigsbergu, kur piedevām bija jāmaksā muitas nodevas, bet gan caur Liepājas ostu.

Liepājas–Romnu dzelzceļam par labu liecināja arī citi faktori. Pirmkārt, vedot preces uz Liepāju, tās nevajadzētu pārkraut uz robežas. Līdz ar to preču eksportieri varētu ietaupīt preču pārkraušanas izdevumus un laiku, t.i., 0,2 kap. par katru pārkraujamo preču pudu, kā arī divas trīs dienas muitas un citu formalitāšu kārtīšanai. Krievijas eksports kļūtu neatkarīgs no Prūsijas ievēd- un tranzit-muitu svārstībām. Otrkārt, eksportējot preces caur Liepājas ostu, maksājumi par preču pārvadājumiem tiktu izdarīti atbilstoši Krievijas naudas kursam un būtu neatkarīgi no naudas kursa svārstībām ārzemēs. Treškārt, pārvadājot preču kravas pa Romnu dzelzceļu no Kurskas apkārtnes uz Liepāju, tās tikai divas reizes būtu jānodod citai dzelzceļa pārvaldei (sākotnēji bija divas dzelzceļa pārvaldes: Liepājas posmam un Lentvāres–Romnu posmam), pie tam ceļa lielākā daļa, 932 verstis, atrastos vienas dzelzceļa pārvaldes

pārziņā. Bet, nosūtot preces no Kurskas pa šo satiksmes ceļu uz Kēnigsbergu, tās trīs reizes būtu jānodod citu šā dzelzceļa pārvalžu pārziņā, izmantojot četras samērā īsas dzelzceļlīnijas, un kravas, kas tiecās uz Kēnigsbergas ostu caur Daugavpili vai Smoļensku, izmantotu septiņu dzelzceļlīniju un sešu pārvalžu pakalpojumus.⁵⁵ Preču kravu pārvadāšanas drošības apsvērumu dēļ, kā arī atbildības dēļ par šo pārvadājumu drošību, šis apstāklis bija vērā ņemams.

Liepājas–Romnu dzelzceļa izbūvē bija ieinteresēti gan vietējie Liepājas tirgotāji, gan plašākas Krievijas rūpnieciski tirdznieciskās aprindas. Viņu intereses atbilda valsts interesēm kopumā.⁵⁶

Visu šo apsvērumu rezultātā 1869. gadā tika uzsākta Liepājas–Romnu dzelzceļa būve. Liepājas–Kaišedoru posmā satiksmi atklāja 1871. gada septembrī,⁵⁷ bet jau 1873. gada novembrī tika uzbūvēts atzarojums no Radziviļišķiem – uz Liepājas dzelzceļa, līdz Kalkūniem – uz Varšavas dzelzceļa.⁵⁸ Romnu dzelzceļa posmu sāka būvēt nedaudz vēlāk – 1872. gadā, un pilnīgi satiksmi pa to atklāja 1874. gada jūlijā.⁵⁹ Visa dzelzceļa maģistrāles kopgarums bija 1231 verste.⁶⁰

Liepājas–Romnu dzelzceļa būvi pārzināja divas sabiedrības: Liepājas Dzelzceļa akcionāru sabiedrība un Lentvāres–Romnu Dzelzceļa sabiedrība.⁶¹ Abu sabiedrību pamatkapitāls bija pāri par 48,5 milj. rbļ., un uz katru no izbūvējamajiem dzelzceļposmiem kapitālieguldījums sadalījās šādi: Romnu dzelzceļposmam – 30,6 milj. rbļ. un Liepājas posmam – vairāk nekā 17,9 milj. rbļ.

Pēc Liepājas–Romnu dzelzceļa izbūves ziemas mēnešos, kad Rīgas un Rēveles ostās navigācija bija pārtraukta, Liepājas osta kļuva par vienu no tuvākajiem eksportpunktiem visām no valsts izvedamajām precēm, kas plūda pa valsts I grupas dzelzceļiem – Daugavpils–Vitebskas, Orlas–Vitebskas, Orlas–Grjazi, Grjazi–Caricinas, Maskavas–Brestas un pa II grupas dzelzceļiem – Rjažas–Vjazmas, Rjažas–Maršanskas, Maršanskas–Sizraņas, Kozlovas–Tambovas, Tambovas–Saratovas.⁶² Jāņem vērā, ka ziemas mēnešos preču kravu pieplūdums uz I grupas dzelzceļu stacijām bija vislielākais: no šīs grupas dzelzceļiem piegulošajiem rajoniem nāca tikko izkulta, mitra labība, ko ziemas periodā bija daudz izdevīgāk pārvadāt un nogādāt ārzemju tirgū, nekā uzglabāt līdz pavasarim. Arī ārzemju importieri sakarā ar Krievijas labības tirdzniecības pārtraukšanu uz četriem,

bet garākās ziemās pat uz pieciem mēnešiem bija spiesti vai nu izdarīt lielākus labības uzkrājumus navigācijas periodā un eksportēt nepagūto labību uzglabāt noliktavās līdz jaunas navigācijas sākumam, vai arī ziemas mēnešos iepirkt labību citās valstīs. Kā vienā, tā otrā gadījumā zaudējumus cieta labības realizētāji. Bez tam preču labības apgrozības palēnināšanās deva iespēju iesaistīties tirdzniecībā lielkapitālistiem, monopoluzņēmumiem. Tas mazināja gan konkurences apjomu un spējas sīko ražotāju starpā, taču nebija izdevīgi ārzemju importieriem. Un vēl: labības eksporta pārtraukšana kaut vai uz četriem mēnešiem laupīja Krievijai iespēju izmantot izdevīgās preču cenas ārējā tirgū, kā tas bija 1877. un 1878. gada ziemas mēnešos.⁶³

Visas šīs ar labības eksporta pārtraukšanu ziemas mēnešos saistītās neērtības bija par iemeslu preču kravu sūtīšanai no Orlas–Vitebskas dzelzceļa un tam piegulošā rajona uz Kēnigsbergu, kaut arī šī osta atradās no preču savākšanas punkta – Smoļenskas par 240 verstīm tālāk nekā Liepāja, bet Kēnigsbergas priekšosta Pilava – attiecīgi par 283 un 118 verstīm. Liepājas–Romnu dzelzceļš šīs neērtības novērsa. Liepājas–Romnu dzelzceļa maģistrālei bija būtiska loma Krievijas preču, īpaši labības, eksportēšanā. Dzelzceļš jo nozīmīgāks kļuva ziemas mēnešos, kad no Kurskas guberņas, kā arī no Poltavas guberņas ziemeļu daļas tika izvesta eksportam paredzētā preču labība. Citiem vārdiem – tas bija visizdevīgākais ceļš tās preču labības eksportam, ko ziemas mēnešos pa zemes ceļiem pieveda uz Kurskas–Harkovas–Azovas, Maskavas–Kurskas (Kurskas guberņas robežās), Sumu, Kurskas–Kijevas un Liepājas–Romnu dzelzceļu stacijām. Šī dzelzceļa maģistrāle bija izdevīga arī preču eksportam vasaras mēnešos no visiem minētajiem rajoniem, izņemot Kurskas guberņu, no kurienes vasarās parasti preces pieveda uz Maskavas–Kurskas un Kurskas–Harkovas–Azovas dzelzceļu stacijām.⁶⁴

Liepājas–Romnu dzelzceļa ekspluatāciju sākumā nodrošināja divas akcionāru sabiedrības, kuras necentās saskaņot preču vilcienu kustības grafiku vai palielināt un pielāgot ritošo sastāvu atbilstoši augošajam preču pievedumam. Šā iemesla dēļ Liepājas dzelzceļa posms nespēja pilnībā uzņemt to preču kravu daudzumu, kas tika pievests pa Romnu dzelzceļa posmu.

10. tabula. Preču pievedums pa Liepājas–Romnu dzelzceļu 1873.–1877. gadā (milj. pudu)⁶⁵

Gadi	Romnu dzelzceļa posms	Liepājas dzelzceļa posms
1873.	–	6
1874.	25	9
1875.	26	12
1876.	26	11
1877.	36	20

Visi tehniskie un ekonomiskie preču apgrozības uzlabošanas pasākumi uz Liepājas–Romnu dzelzceļa līdz 19. gs. 70. gadu beigām bija bez manāmiem rezultātiem.⁶⁶ Dzelzceļš nespēja pilnībā nodrošināt visu preču kravu apgrozību, kas tiecās uz šo dzelzceļu, un līdz ar to tas darbojās ar zaudējumiem.⁶⁷ Stāvoklis krasi uzlabojās pēc abu dzelzceļa posmu – Lentvāres–Romnu un Liepājas savienošanas 1877. gada 20. maijā⁶⁸, kad apvienojās arī dzelzceļu sabiedrības. Tagad vilcieni no dzelzceļa posma Vilejka–Romni (bij. Lentvāre–Romni) varēja kursēt uz Liepāju, izmantojot Pēterburgas–Varšavas dzelzceļa posmu no Vilejkas stacijas līdz Kaišedoriem. Pamatojoties uz Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrības un Krievijas Galvenās dzelzceļu sabiedrības 1881. gada vienošanos,⁶⁹ pa dzelzceļa atzarojumu no Kalkūniem (uz Pēterburgas–Varšavas dzelzceļa) līdz Radzivilišķiem (uz Liepājas dzelzceļa) tika novirzīti preču vilcieni ar kravu no Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa uz Liepājas ostu. Līdz ar abu Dzelzceļu sabiedrību apvienošanos pa Liepājas–Romnu dzelzceļu, kas savienoja kreisā krasta Ukrainu ar Baltijas jūru, pārvadājamo preču kravu daudzums sasniedza milzu apmērus, pie tam ik gadu visvairāk tas tika noslogots laika posmā no novembra līdz aprīlim.⁷⁰

Pēc aprēķiniem, kas izdarīti, pamatojoties uz Krievijas Statistikas komitejas atskaitēm un Valsts Īpašumu ministrijas publicētajiem datiem par labības ražu melnzemes guberņās septiņos gados – no 1870. līdz 1877. gadam, no Poltavas un Kurskas guberņām vien (neskaitot pat tos Harkovas guberņas rajonus, kas piekļāvās tieši Liepājas–Romnu dzelzceļam), uz Liepājas–Romnu dzelzceļa stacijām

ik gadus pieveda caurmērā 50–100 milj. pudu preču labības, neskaitot vietējām vajadzībām pievesto sēklas labību un labību spirta dedzināšanai.⁷¹ Viss šis milzīgais preču labības daudzums bija jāpārvadā pa Romnu dzelzceļposmu caur Bahmaču un Vilejku uz Liepājas ostu. Turklāt pa šo posmu bija jātransportē arī labības ražas pārpalikums no Čerņigovas un Mogiļevas, kā arī no Minskas guberņām, no kuru labības audzēšanas rajoniem preču labības pievedums uz dzelzceļa stacijām ātros tempos auga. Piemēram, uz šīs guberņas šķērsojošo dzelzceļu stacijām preču labības pievedums tālākai nogādāšanai uz valsts ziemeļiem bija: 1876. gadā – 12 milj. pudu, 1877. gadā – 19 milj. pudu, 1878. gadā – 23 milj. pudu.⁷²

Kalkūnu–Radzivilišķu dzelzceļa atzarojumam piegulošie rajoni ik gadus eksportēja 16 milj. pudu preču labības,⁷³ bet atzarojums spēja nodrošināt četrus ziemas mēnešos tikai 2–3,5 milj. pudu preču pārvadājumus. Eksportam domātās labības pārpalikums nepietiekamā Liepājas–Romnu dzelzceļa ritošā sastāva dēļ noietu ārzemēs meklēja pa citiem ceļiem.

Lai nodrošinātu tik lielu pievesto preču kravu apjoma tālāku transportēšanu pa Liepājas–Romnu dzelzceļu, vajadzēja ne vien uzlabot tā ekspluatāciju, bet arī izbūvēt Liepājas ostu, pielāgojot to visas pa dzelzceļu pienākošās labības uzņemšanai un tālākai transportēšanai. Ar šo uzdevumu 19. gs. 70. gadu nogalē Liepājas osta nespēja tikt galā. Pa dzelzceļu ievestās preces bieži tika izkrautas uz vaļējām, gar sliežu ceļu iekārtotām platformām, netālu no pasažieru stacijas. Lielākā ievesto preču daļa tika izlādēta uz slēgtajām platformām ostas preču stacijā. Lai gan 70. gadu beigās ierīkoja vēl divas tādas platformas, uz visām piecām vienlaikus varēja izkraut tikai 465 preču vagonus. Tā bija visai niecīga daļa, salīdzinot ar Liepājas ostā pienākošo vagonu skaitu.

Preču pievedums pa Liepājas–Romnu dzelzceļu uz Liepājas ostu 19. gs. 70. gadu beigās pārsniedza preču izvedumu pa jūru. Neizkrauto preču vagonu sablīvējuma dēļ, piemēram, 1879. gada 1. martā Liepājā varēja pienākt tikai vairs 97 vagoni ar preču kravu. Dzelzceļa pārvalde bija spiesta aizturēt ceļā pārējos preču vilcienus, neļaujot tiem pienākt Liepājā. Iemesls tam bija nepietiekamā Liepājas ostas izbūve.

Liepājas–Romnu, kā arī citu Krievijas svarīgāko dzelzceļu maģistrāļu izbūve, kas savienoja preču pieveduma rajonu ar Baltijas

11. tabula. Preču pieveduma apjoms Liepājas ostā. 1878. gada novembris – 1879. gada februāris (vagoni)⁷⁴

	Novembrī		Decembrī		Janvārī		Februārī	
	pavisam	vidēji dienā	pavisam	vidēji dienā	pavisam	vidēji dienā	pavisam	vidēji dienā
Preču pievedums pa dzelzceļu	2753	91	3081	99,5	3464	111	3969	142
Izkrauts preču dažādās vietās	2643	88	3053	98,6	3765	121	3559	127
Nogādāts pircējiem vai importieriem	2594	86,5	2936	94,7	3666	118	3688	131
Nepārdoto un neizkrauto preču pārpalikums uz nākamā mēnesi	394		378		376		677	

jūras ostām, bija cieši saistīta ar šo ostu rekonstrukciju un pielāgošanu augošajam preču kravu apgrozījumam. Liepājas ostas labiekārtošana, tāpat kā Liepājas–Romnu dzelzceļa izbūve, sekmēja preču kravu pievedumu un apgrozību ostā. Līdz ar to jau 19. gs. 80. gados Liepājas–Romnu dzelzceļa tīrais ienākums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu desmitu, palielinājās. Naudas iztekmē tas bija (milj. rbļ.)⁷⁵:

1881. g. – 1,0	1885. g. – 3,0
1882. g. – 2,3	1886. g. – 1,2
1883. g. – 3,5	1887. g. – 2,3
1884. g. – 3,0	1888. g. – 4,1

Apvienotā Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrība 19. gs. 80. gados iekļāvās Krievijas septiņu ienesīgāko, ekonomiski efektīvāko dzelzceļu sabiedrību vidū. Tās bija: Krievijas Galvenā Dzelzceļu pārvalde, kurai piederēja bij. Nikolaja dzelzceļš, Pēterburgas–Varšavas un Maskavas–Nižņijnovgorodas dzelzceļi, Dienvidrietumu Dzelzceļu sabiedrība, Maskavas–Kurskas Dzelzceļa sabiedrība, Maskavas–Brestas Dzelzceļa sabiedrība, Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrība un Varšavas–Vīnes Dzelzceļa sabiedrība. Visām šīm sabiedrībām piederošo dzelzceļu kopgarums bija 8357 verstis vai 36% no visa Krievijas dzelzceļu tīkla kopgaruma, bet deva tās lielāko Krievijas dzelzceļu ienākumu daļu.⁷⁶

Līdz ar Liepājas–Romnu dzelzceļa izbūvi Liepājas ostai tika nodrošināts savs tirdznieciskais rajons, kas determinēja šīs ostas rekonstrukciju un izveidošanos par vienu no svarīgākajām 19. gs. otrās puses Krievijas eksportostām.

5. RĪGAS–VENTSPILS DZELZCEĻŠ

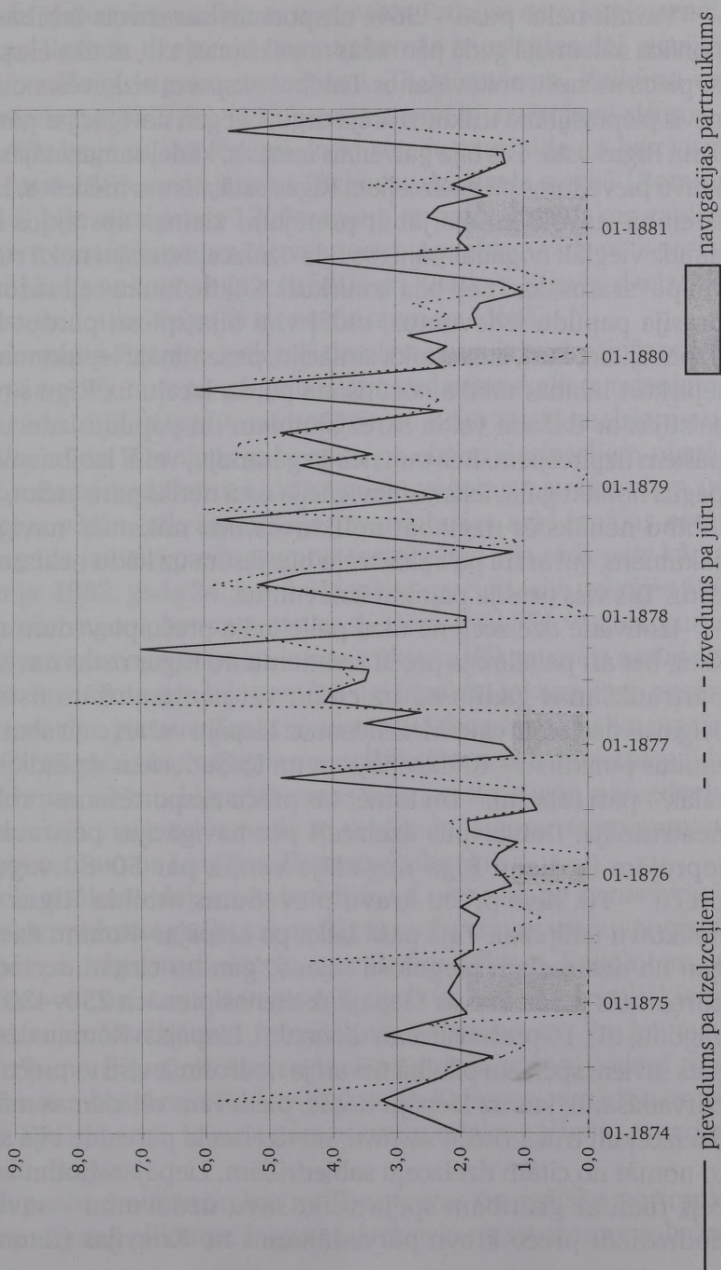
Krievijas lielākās dzelzceļu maģistrāles – Rīga–Orla un Liepāja–Romni savienoja Rīgas un Liepājas ostas ar Pievolgas labības ražošanas rajoniem un dienvidu gubernu rūpniecības un lauksaimniecības centriem. Šie dzelzceļi palīdzēja iesaistīt tirgus attiecībās arī vietējos, mazāk attīstītos Latvijas novadus – Latgali un Kurzemes lejasdaļu; tā rezultātā paplašinājās Latvijas iekšējais tirgus. Kopš 1877. gada dzelzceļu kopgarums Latvijā bija 700 km.

Attīstoties dzelzceļu satiksmei, ar katru gadu paplašinājās preču pārvadājumi, auga preču apgrozība. Tikai 1880. gadā vien pa dzelzceļiem Rīgā tika ievests ap 34,1 milj. pudu preču, no kurām ievērojama daļa tika realizēta vietējā tirgū.⁷⁷ Preču kravu apgrozība Rīgā – gan ievērojams, gan izvērojams pa dzelzceļiem bija visai nevienmērīgs saimnieciskā gada ietvaros. Vislielākais preču pieveidums pa dzelzceļiem bija vērojams oktobrī, pēc labības kulšanas. Turpretī decembrī, kad ostā navigācija bija beigusies un pievestās preces bija jāuzglabā noliktavās līdz jaunās navigācijas sākumam, preču pieveidums strauji samazinājās. Rīgā šajā laikā ievēda tikai to labību, kas jau kopš oktobra bija izsūtīta no tās ražošanas rajona un dzelzceļa pārslogotības dēļ bija aizkavējusies ceļā. Parasti šīs aizkavējusās labības apjoms bija ap 9 milj. pudu gadā. Pārējā Rīgā nenonākusī jaunā raža, kas jau bija iepirkta, tika eksportēta caur Liepāju vai Kēnigsbergu. Preču pieveidums pa dzelzceļiem no jauna aktivizējās martā, kad Rīgā ieplūda viss iepriekšējā gadā iepirktais labības pārpalikums. Vasaras mēnešos preču kravu pieveidums atkal samazinājās un jūlijā kritās līdz minimumam, lai pēc tam, rudens pusē, pēc jaunās ražas novākšanas atkal strauji pieaugtu. Eksportējamās labības lielākā daļa Rīgā tika ievēsta pa dzelzceļiem septembrī – ap 44%.

12. tabula. **Labības pieveidums uz Rīgu pa dzelzceļiem 1874.–1880. gadā⁷⁸** (milj. pudu un % no eksportam paredzētās)

Gads	Septembrī		Līdz nākamā gada septembrim		Kopā
	Ievēstais labības kopapjoms	%	Ievēstais labības kopapjoms	%	
1877.	16	46	20	55	36
1878.	13	35	24	65	37
1879.	14	57	11	44	24
1880.	8	43	10	57	18
Vidēji šī gada periodā	13	44	17	56	34

Lauksaimniecības preču pievedums pa dzelzceļiem uz Rīgu un izvedums pa jūru no Rīgas
1874.–1881. gadā (milj. pudu)



Vairāk nekā puse – 56% eksportam saražotās labības Rīgā nonāca nākamajā gadā pēc ražas novākšanas, t.i., tā tika eksportēta ar piecu mēnešu nokavēšanos. Labības eksporta aizkavēšanos radīja nevis pieprasījuma trūkums ārējā tirgū, bet gan navigācijas pārtraukšana Rīgas ostā. Tas bija galvenais iemesls, kādēļ samazinājās preču kravu pievedums pa dzelzceļiem Rīgas ostā ziemas mēnešos. Lai gan īstenībā stāvoklim bija jābūt pretējam: ziemas apstākļos labību daudz vieglāk nogādāt pajūgos līdz dzelzceļa stacijai nekā rudenos vai pavasaros, kad ceļi bija izmirkuši. Sliktie lauku ceļi ražotājiem prasīja papildu izdevumus, tādēļ viņi bija spiesti pārdot labību uzpircējiem, kuri, izmantojot situāciju, pazemināja iepirkuma cenu: iepirktās labības tālāka nosūtīšana pa dzelzceļu uz Rīgu savukārt saistījās ar dažāda veida sarežģījumiem un papildu izdevumiem pašiem uzpircējiem. Bez tam nebija garantiju, vai šī labība savlaicīgi pagūs nonākt galā, iekams navigācija ostā netiks pārtraukta, un vai labību nenāksies uzglabāt noliktavās līdz nākamās navigācijas sākumam, vai arī tā pa apkārteļu būs jāsūta uz kādu neaizsalstošu ostu. Tas viss prasīja papildu izdevumus.

Izbūvētie dzelzceļi ne tikai palielināja preču pievedumu Rīgas ostā, bet arī palielināja preču izvedumu no Rīgas ostas navigācijas pārtraukšanas gadījumā uz citām vēl neaizsalušām ostām pa Jelgavas dzelzceļu caur Mažeikšiem uz Liepāju vai arī caur sauszemes muitas punktiem – Radziviļišķiem un Kaišedoriem uz Eidkūnu un tālāk – pāri robežai.⁷⁹ Un tomēr tas preču eksportēšanas problēmu neatrisināja. Daugavpils dzelzceļš pēc navigācijas pārtraukšanas joprojām ik dienu Rīgā nogādāja vairāk par 50–80 vagoniem preču.⁸⁰ Tik liels preču kravu pievedums atbilda Rīgas preču noliktavu ietilpībai. Tajā pašā laikā pa Liepājas–Romnu dzelzceļu gan no dzelzceļam piegulošā rajona, gan no citiem dzelzceļiem pārņemtās preču kravas Liepājā ik dienas pienāca 250–430 preču vagonu, t.i., 16 preču vilcienu diennaktī. Liepājas–Romnu dzelzceļš pats saviem spēkiem pilnībā nevarēja nodrošināt visu to preču kravu pārvadāšanu, kas uz Liepāju tiecās; piedevām vēl ziemas mēnešos dzelzceļam trūka ritošā sastāva, un dzelzceļa pārvalde bija spiesta to nomāt no citām dzelzceļu sabiedrībām. Liepājas–Romnu dzelzceļš tikai ar grūtībām spēja veikt savu uzdevumu – savlaicīgi nodrošināt preču kravu pārvadājumus no Krievijas rietumu un

dienvidu guberņām un līdz ar to novērst Prūsijas ostu konkurenci. Liepājas–Romnu dzelzceļa nepietiekamās caurlaides dēļ stacijās veidojās milzīgi vagonu sastrēgumi. Tā, piemēram, Kalkūnu un Daugavpils stacijā 1882.–1883. gada ziemā bija vērojami sistemātiski preču vagonu sastrēgumi, jo šo staciju caurlaide arī bija visai ierobežota. 1883. gada janvārī Ņizkovas dzelzceļa stacijā (Romnu tuvumā) bija sakrājušies 1200 vagonu ar preču kravu, kas gaidīja savu kārtu nosūtīšanai uz Liepājas ostu. Apmēram tāds pats preču vagonu skaits ar kravu bija iestrēdzis arī Kurskas–Kijevas dzelzceļa stacijās, gaidot izdevīgu brīdi nosūtīšanai uz Liepāju.⁸¹

Ja Liepājas–Romnu dzelzceļš daudz maz spēja nodrošināt preču kravu pārvadājumus no piegulošajiem tirdznieciskajiem rajoniem, tad nekādā ziņā nevarēja nodrošināt no Krievijas ziemeļrietumu, centrālajām un Pievolgas guberņām pa citiem dzelzceļiem pienākošo preču pārvadāšanu. Līdz ar preču vagonu sastrēgumiem uz dzelzceļa preču uzkrājumi bija izveidojušies arī Liepājas ostā: 1883. gada janvārī preču vagonu sastrēgums bija tāds pats kā uz dzelzceļa. 1883. gada 24. janvārī Liepājas preču stacijā uzkrājās 600 pilni preču vagoni, bet uz rezerves sliedēm – vēl 550 vagoni, kurus preču apstrādes operāciju laukumu trūkuma dēļ nevarēja savlaicīgi izkraut. Preču kravām bija samērā ilgi jāgaida, iekams kuģi varēja atrast izdevīgu pietauvošanās vietu preču iekraušanai. Laiku prasīja arī preču nogādāšana pajūgos no attālākajām preču novietnēm līdz iekraušanas vietai. Liepājas ostas šaurība un sliežu pievedceļu trūkums bija viens no iemesliem dzelzceļa vagonu sastrēgumam Liepājas ostā un uz Liepājas–Romnu dzelzceļa.

Lielā attāluma dēļ neērts izrādījās arī otrs ceļš, pa kuru navigācijas pārtraukšanas gadījumā no Rīgas preču kravas varētu nogādāt ārzemēs pa Jelgavas dzelzceļu caur Radziviļišķiem, Kalkūniem uz Eidkūnu vai arī caur Daugavpili, Kalkūniem, Radziviļišķiem, Kaišedori uz Veržbolovu un tālāk uz Kēnigsbergu. Pa Jelgavas dzelzceļu no Rīgas un dzelzceļam piegulošajiem rajoniem pāri sauszemes robežai caur Radziviļišķiem un Kaišedori nogādāja preču kravas Kēnigsbergā, lai no turienes sūtītu tālāk uz Vāciju, Austriju, Franciju, Beļģiju.

Šis preču daudzums, kas no Rīgas ostas navigācijas pārtraukšanas gadījumā plūda pa Jelgavas dzelzceļu uz sauszemes robežas

13. tabula. Preču apgrozība pa Jelgavas dzelzceļu 1875.–1881. gadā⁸² (milj. pudu)

Gads	Virzienā no Rīgas uz sauszemes robežu	No sauszemes robežas muitas punktiem virzienā uz Rīgu
1875.	3	9
1876.	96	46
1877.	153	36
1878.	74	59
1879.	44	51
1880.	35	21
1881.	24	28

muitas punktiem, bija tikainiecīga daļa no tā preču kravu apjoma, ko ik gadus uz Kēnigsbergas ostu izveda Krievijas Galvenā dzelzceļa pārvalde.

Preču kravu novirzīšana no Rīgas uz citiem eksportpunktiem ostas aizsalšanas gadījumā nekādā ziņā nevarēja atbilst ne sīktirgotāju, ne lielo tirdzniecības firmu, ne tirdzniecības starpnieku, ne arī Rīgas kā tirdzniecības centra interesēm. Lai nodrošinātu regulārus Iekšējās tirdznieciskos sakarus ar Ziemeļeiropu, atslogotu preču vilcienu kustību uz I grupas dzelzceļiem un pašu Rīgu, vajadzēja ne vien uzlabot preču pārkraušanas operācijas Rīgas un Liepājas ostās, lai paātrinātu preču kravu apgrozību, bet arī atrast iespēju vēl kādas Rīgas tuvumā esošas Baltijas jūras ostas pakalpojumiem, iepriekš savienojot to ar dzelzceļu. Pretējā gadījumā Rīgas osta turpmāk nespētu nodrošināt visu pievesto preču kravu eksportu.

Dienas kārtībā izvirzījās Rīgas–Ventspils dzelzceļa izbūve. Jau 1872. gadā vietējie tirgotāji ierosināja valdībai pievienot Ventspils ostu Krievijas dzelzceļu tīklam. Bija jāizšķiras par diviem šā priekšlikuma variantiem: vai nu iespējama dzelzceļš tiks būvēts no Ventspils caur Tukumu uz Rīgu, vai no Ventspils caur Kuldīgu līdz Mažeikiem, kas atradās uz Liepājas dzelzceļa. Abi varianti apliecina vietējo tirdzniecisko aprindu intereses pievienoties tieši

ārējam tirgum. Rīgas Biržas komiteja 1875. gadā griezās Krievijas Satiksmes ceļu ministrijā ar lūgumu vērst uzmanību uz Ventspils ostu: Rīgas–Bolderājas un Rīgas–Mīlgrāvja dzelzceļu izbūve 19. gs. 70. gados nebūt nebija novērsusi Rīgas ostas pārslodzi; un tādēļ ir nobriedusi nepieciešamība izveidot Rīgai neaizsalstošu priekšostu. Par tādu varētu kļūt Ventspils.

Savu projektu Rīgas Biržas komiteja pamatoja ar Rīgas ostas konkurētspējas pieaugumu, jo navigācijas pārtraukšanas gadījumā eksportam paredzētās preču kravas Krievijai nebūtu jāpārsūta no Rīgas uz svešzemju ostām, galvenokārt uz Kēnigsbergu. Rīgas tirgotāji bija arī aprēķinājuši, ka tādā gadījumā ostā ievadamām un izvedamām precēm pazeminātos jūras fraktis un apdrošināšanas prēmijas.

Rīgas–Ventspils dzelzceļa nepieciešamību pierādīja dzelzceļa līniju pārslodze 1876.–1877. gadā, kad agrā sala dēļ Rīgas osta agrāk nekā parasti bija pārtraukusi navigāciju un lielos preču kravu uzkrājumus vajadzēja izvest pa sauszemes ceļiem vai caur Liepājas ostu. Preču izvešana pa dzelzceļiem caur Daugavpili vai caur Veržbolovu bija apgrūtināta, jo Krievijas Galvenā dzelzceļu sabiedrība savu dzelzceļu pārslogotības dēļ bija atļāvusi pa Veržbolovas–Daugavpils dzelzceļa posmu pārvadāt ierobežotu preču vagonu skaitu, bet dažkārt vispār aizliedza to pārvadāšanu. Līdzīgā kārtā arī Rīgas–Jelgavas dzelzceļš nepietiekamā ritošā sastāva dēļ nebija spējīgs apmierināt Rīgas eksportieru vajadzības. Neviens no dzelzceļa posmiem – ne Daugavpils–Radziviļišķu, ne Liepājas dzelzceļš 1876.–1877. gadā nespēja nodrošināt savlaicīgu preču kravu pārvadāšanu. Tirgotāju zaudējumi šajos gados bija visai apjomīgi. Bija skaidrs, ka Rīgas ostas navigācijas pārtraukšanas gadījumā ne Melnās jūras ostas, ne arī neaizsalstošā Liepājas osta nespēj nodrošināt Krievijas labības eksportu.

Rīgas–Ventspils dzelzceļam būtu visai svarīga loma arī Kurzemes ekonomikas attīstībā, jo tā jau 19. gs. 70. gados ražoja samērā lielu labības pārpalikumu. Vislielāko labības pārpalikumu, domātu eksportam, ražoja Tukuma apriņķis, tam sekoja Kuldīgas, Talsu un Ventspils apriņķi. Šie iekšējie faktori arī determinēja iespējami drīzāku dzelzceļa izbūvi, kas varētu kļūt par beidzamo posmu Rīgas–Caricinas dzelzceļam, ļaujot pa šo dzelzceļa maģistrāli

14. tabula. Iedzīvotāju blīvums Rīgas–Ventspils dzelzceļam piegulošajos rajonos 1873.–1881. gadā⁸³

Apriņķis	Platība kv. verstis	Iedzīvotāju skaits		Dzelzceļam piegulošo raj.	
		Pavisam	Uz 1 kv. versti	Kopplatība	Iedzīvotāju skaits
Ventspils	2962,7	46 344	15,6	2100	32 964
Kuldīgas	2951,7	66 339	22,5	420	9450
Talsu	2932,5	62 600	21,3	2880	61 344
Tukuma	2157,9	49 713	23	840	19 320

plūstošajām precēm jebkurā gadījumā nonākt ārzemēs, izmantojot neaizsalstošo Ventspils ostu.

No Rīgas–Ventspils dzelzceļa iegūtu arī Viskrievijas dzelzceļu tīkli: piededceļi vairs netiktu pārslogoti rudens un pavasara mēnešos, preču kravu apgrozība pa dzelzceļiem ritētu vienmērīgāk visu gadu. Bet tas nozīmēja dzelzceļa ekspluatācijas izdevumu samazināšanos, dzelzceļa caurlaides spēju palielināšanos.

Visu šo apsvērumu dēļ Rīgas Biržas komiteja 1878. gadā vēlreiz griezās pie Krievijas Satiksmes ceļu un tirdzniecības ministrijas ar lūgumu pagarināt Rīgas–Tukuma dzelzceļu līdz Ventspilij un vienlaikus savienot to ar Daugavpils dzelzceļu. Bet 1880. gadā šai prasībai pievienojās arī Rīgas–Tukuma Dzelzceļa sabiedrība. Priekšlikumu aktīvi atbalstīja visi Rīgas–Caricinas virziena dzelzceļi, kas bija ar mieru dot Rīgas–Ventspils dzelzceļa izbūvei un ekspluatācijai 15% no saviem preču apgrozības ienākumiem. Tomēr kā vienā, tā otrā gadījumā cara valdība prasību neatbalstīja.

Krievijas valdības pasivitāte 80. gadu beigās – 90. gadu sākumā dzelzceļu politikā bija izskaidrojama ar valsts sociāli ekonomisko stāvokli. Sava veida militāri stratēģiska rakstura pārbaudījums Krievijas dzelzceļiem bija krievu–turku karš (1877.–1878.): dzelzceļi netika galā ar militāri stratēģiskajiem pārvadājumiem. Bez tam karš bija novājinājis valsts finanses. Tas viss nelabvēlīgi ietekmēja dzelzceļu tālāku izbūvi, kas 80.–90. gados krasi sašaurinājās.

Viens no pasīvās dzelzceļu politikas iemesliem bija pasaules agrārā krīze 19. gs. beigās, kas radīja labības cenu krišanos pasaules

15. tabula. Rīgas–Ventspils dzelzceļam piegulošajos Kurzemes apriņķos saražotā labība 1873.–1881. gadā (noapaļots tūkst. četvertēs)⁸⁴

Apriņķis	Labības vidējā raža 10 gados						Izlietots pārtikai						Pārstrādāts uz vietas spirta dedzināšanā						Pārpalikums eksportam					
	Rudzī	Kvieši	Mieži	Auzas	Rudzī	Kvieši	Mieži	Auzas	Rudzī	Kvieši	Mieži	Auzas	Rudzī	Kvieši	Mieži	Auzas	Rudzī	Kvieši	Mieži	Auzas	Rudzī	Kvieši	Mieži	Auzas
Ventspils	57	7	56	33	39	3	25	16	2	0,06	5	4	10	3	17	8								
Kuldīgas	62	11	72	55	46	2	36	16	7	0,2	6	8	14	7	22	20								
Talsu	91	12	69	74	60	6	41	43	5	0,2	6	11	16	3	11	11								
Tukuma	88	21	86	81	53	11	34	36	6	0,05	21	14	20	7	20	21								

tirgū. Labības cenu krišanās bija jau sākusies 70. gados un turpinājās divus gadu desmitus. Cenas šajā laikā kritās caurmērā divas reizes. Krišanās iemesls bija aizokeāna valstu – ASV, Kanādas, Argentīnas, Austrālijas lētās labības pieplūdums Eiropas tirgū. Bez tam jūras transporta tehniskā progresa rezultātā bija samazinājušās fraktis uz kravas pārvadājumiem pāri okeānam. Kopumā tas nelabvēlīgi ietekmēja lauksaimniecības attīstību Krievijā. Zemniecības plašu masu dzīves līmenis kritās sakarā ar labības cenu krišanos pasaules tirgū (īpaši 1881.–1892. g.), un beidzās ar badu, kas aptvēra Krievijas melnzemes joslas lielāko daļu.

Palēninājās arī 80.–90. gados sējumu paplašināšanās tempi Krievijā. Sējumu platība paplašinājās galvenokārt Krievijas austrumu un dienvidu nomalēs, kur vēl turpinājās infrastruktūras attīstība. Arī rūpniecības attīstības tempi šajā laika posmā bija palēninājušies: pasaules agrārās krīzes ietekmē kļuva zemāka iedzīvotāju pirktspēja laukos. Rūpniecības attīstības uzplaukuma periodi šajā laikā bija vāji un īslaicīgi, bet depresiju posmi – gluži otrādi – ilgstoši un smagi. It sevišķi dzelzceļu būvi aizkavēja 1881.–1882. gada rūpniecības krīze, kas skāra Krievijas kokapstrādes rūpniecību, daļēji arī mašīnbūves un metālapstrādes rūpniecības nozares.

Visi šie faktori – gan krievu–turku karš, gan valsts smagais finansiālais stāvoklis, gan agrārā krīze, gan krīze rūpniecībā ietekmēja valsts dzelzceļu politiku: dzelzceļu būve 80. gados – 90. gadu sākumā bija krasi sašaurinājusies.

Spēcīgs rūpniecības uzplaukums Krievijā sākās 1893. gadā (beidzās ar smagu krīzi 1900. gadā), kas skāra visas rūpniecības nozares, it īpaši smago rūpniecību. Krievijas monopolistiskā kapitālisma pazīmei, kas bija parādījusies 80. gados, – sindikātiem, pievienojās cita – zemes banku saplūšana ar rūpniecību. 90. gadu otrajā pusē tika apturēta arī cenu krišanās labības tirgū. Tas bija laiks, kad Krievijas sociāli ekonomiskā attīstībā bija vērojamas kvalitatīvas izmaiņas – pāreja uz monopolistisko kapitālismu. Dzelzceļu būve šajā posmā sasniedza vēl nepieredzētu vērienu: valstī caurmērā ik gadus tika izbūvēts 2,5 tūkst. km dzelzceļu, t.i., 4 reizes vairāk nekā 80. gados un 90. gadu sākumā un 2,5 reizes vairāk nekā 60.–70. gados. Desmit gadu laikā, no 1893. līdz 1902. gadam, dzelzceļu tīkla kopposms Krievijā paplašinājās par 27 tūkst. km, t.i.,

aptuveni tikpat daudz, cik dzelzceļu kopgarums impērijā bija 1892. gadā (31 tūkst. km). Dzelzceļus būvēja gan par privāto, gan par valsts kapitālu. Rūpniecības tālākā attīstībā sevišķa nozīme bija Urālu iekļaušanai Viskrievijas dzelzceļu tīklā (maģistrāle Jekaterinburga–Čeļabinska), Doņeckas baseina dzelzceļu un Sibīrijas dzelzceļa izbūvei. Dzelzceļi savienoja arī Aizkaukāza Krievijas ziemeļu un ziemeļaustrumu nomales ar centrālo Krieviju. 19. gs. 90. gados tika izbūvētas dažas stratēģiskas nozīmes dzelzceļa līnijas Krievijas rietumu gubernās.⁸⁵ Šajā posmā aktualizējās arī Ventspils dzelzceļa izbūves nepieciešamība.

Jauns stimuls Rīgas–Ventspils dzelzceļa būves uzsākšanai bija Rīgas–Pleskavas dzelzceļš, ko 1894. gadā savienoja ar Baltijas ostu (Baltischport, Балтийский порт – osta Ziemeļigaunijā). Pēc šā dzelzceļa nodošanas ekspluatācijā preču kravu pievedums uz Rīgas ostu vēl vairāk pieauga.⁸⁶ (Attālums no Pleskavas līdz Rīgai bija samazinājies no 444 līdz 279 verstīm.) Bet kopš Pleskavas–Bologoje dzelzceļa līnijas nodošanas ekspluatācijā (1897. gadā) Volgas augšteces rajonos ražotā labība bija radusi jaunu izeju uz Baltijas jūras ostām – Rīgu un daļēji Liepāju.⁸⁷

Krievijas eksportā liels īpatsvars bija precēm, kas nāca no centrālo rajonu ziemeļaustrumu daļas (lini, kokmateriāli, malka, ādas, auzas). Šim apgabalam piegūla Pēterburgas–Varšavas, Rīgas–Orlas, Maskavas–Brestas un Maskavas–Pēterburgas dzelzceļi. Bet paša Pievolgas rajona infrastruktūra nebija attīstīta, izņemot Novotoržokas, Rževas–Rjazanaņas un Novgorodas dzelzceļus. Saimnieciskās darbības izvērsšana šajā reģionā darīja aizvien jūtamāku dzelzceļu trūkumu. Krievijas valdība atļāva 1895. gadā Ribinskas–Bologoje dzelzceļa sabiedrībai būvēt platsliežu dzelzceļu no Bologoje stacijas līdz Pleskavai caur Valdaju, Staraja Rusu, Porhovu.

Taču līdz ar infrastruktūras attīstību šajā Krievijas reģionā, kas visnotaļ sekmēja preču ražošanu, to apgrozību un Krievijas tirdzniecību vispār, radās cita problēma: pieauga arī preču apgrozība caur Rīgas un Liepājas ostām. Taču šīs ostas strauja preču pieveduma kāpuma gadījumā nespēja nodrošināt pilnīgu pievestās labības eksportu. Ražotāji un tirgotāji aizvien uzstājīgāk pieprasīja valdībai veikt pasākumus, kas ļautu Pievolgā ražoto labību pārdot uzreiz, neuzglabājot to pa ziemu Ribinskā, kas bija eksportam paredzētās

Pievolgas labības savākšanas vieta, vai pat šīs labības ražošanas vietās.

Lai novērstu liekus labības uzkrājumus un sagādātu brīvu noietu pa Ribinskas–Pleskavas dzelzceļu plūstošai labībai, Ribinskas dzelzceļa sabiedrība koncentrēja uzmanību neaizsalstošai Baltijas jūras ostai Ventspilij, kas varētu kļūt par papildu “vārstuli” caur Rīgas un Liepājas ostām neizvestās preču labības eksportēšanai. Šis variants bija visai izdevīgs arī tādēļ, ka Ventspils ostas rekonstrukcijai nebija nepieciešami lieli kapitālieguldījumi tās izdevīgā ģeogrāfiskā izvietojuma dēļ. Iepriekš izdarītie provizoriskie aprēķini par projektējamā dzelzceļa iespējamo peļņu liecināja, ka preču apgrozības gadījumā Ventspils dzelzceļa viena verste dotu apmēram 50 tūkst. rbļ. lielu ienākumu.⁸⁸ Ventspils ostas labiekārtošanai, labības iekraušanas un izkraušanas operāciju pielāgošanai bija vajadzīgs viens miljons rbļ. Šie aprēķini izšķīra jautājuma labvēlīgu atrisinājumu par Rīgas–Tukuma dzelzceļa pagarināšanu līdz Ventspilij. No varianta, kas paredzēja savienot Ventspili caur Kuldīgu ar Mažeikiem – kā no ekonomiski mazāk izdevīga – atteicās.⁸⁹

Rīgas–Ventspils dzelzceļu sāka būvēt kā vienu no Krievijas nozīmīgākās dzelzceļa maģistrāles – Maskava–Ventspils–Ribinska posmiem. Paredzamie dzelzceļa ienākumi solījās būt pietiekami lieli, lai segtu visus celtniecības izdevumus un vēl nodrošinātu krietnu peļņu.

Ekonomiski nozīmīgs dzelzceļš Maskava–Ventspils–Ribinska kļuva tikai kopš 20. gs. sākuma, kad 1901. gadā tika pabeigta Krustpils–Maskavas dzelzceļa posma izbūve.⁹⁰ Šā dzelzceļa posma projektētās caurlaides spējas bija 19 preču vilcieni diennaktī ar caurmērā 22 verstu lielu ātrumu stundā.⁹¹

Tukuma–Ventspils dzelzceļa posms kā noslēdzošais bija viens no svarīgākajiem Maskavas–Ventspils–Ribinskas dzelzceļa maģistrāles posmiem. Tā izbūve izmaksāja 3990 tūkst. rbļ. Caurmērā preču apgrozības apjoms naudas izteiksmē sasniedza tranzitprecēm ap 12870 tūkst. rbļ. un vietējām precēm – 3990 tūkst. rbļ. Rīgas–Ventspils dzelzceļa līnijas gada vidējā peļņa bija 1 377 900 rbļ., bet dzelzceļa ekspluatācijas izdevumi – 42,3% no tīrā gada ienākuma (794 900 rbļ.).⁹²

Pēc Rīgas–Ventspils dzelzceļa izbūves viss pievesto preču pārpalikums, ko navigācijas pārtraukšanas gadījumā nepaguva

eksportēt caur Rīgas ostu (ap 2 milj. pudu preču gadā), tika novirzīts pa jaunizbūvēto sliežu ceļu uz Ventspils ostu. Tas bija preču kravu pārpalikums, ko līdz tam ik gadus navigācijas pārtraukšanas gadījumā pārsūtīja no Rīgas uz Liepājas ostu: 1877. gadā – 2,5 milj. pudu, 1878. gadā – 2,6 milj. pudu, 1879. gadā – 2,2 milj. pudu, 1880. gadā – 2,3 milj. pudu, 1881. gadā – 1,45 milj. pudu,⁹³ (ja neskaita no Varšavas dzelzceļa ik gadus pienākušo 450 tūkst. pudu preču – kravu pārsūtīšanu). Uz Ventspils dzelzceļu novirzīja arī tos 3 milj. pudu preču, kas dzelzceļu noslogotības dēļ ik gadus aizkavējās ceļā un Rīgas ostā varēja nonākt ar nokavēšanos, kad navigācija tur jau bija pārtraukta. Tagad zuda nepieciešamība uzglabāt šīs preces visu ziemu Rīgas ostas noliktavās, gaidot jaunu navigācijas periodu. Kopumā bez tā preču kravu apjoma, kas tiecās uz Ventspils ostu no tās tirdznieciskā rajona, tā papildu vēl eksportēja 5,5 milj. pudu caur citām Baltijas jūras ostām eksportēt “aizkavējušos” preču.

Svarīgāko Krievijas dzelzceļu maģistrāļu – Rīgas–Orlas–Caricinas, Liepājas–Romnu, Maskavas–Ventspils–Ribinskas izbūve nodrošināja preču apgrozību starp Krievijas centrālajām un melnzemes guberņām un Baltijas jūras ostām – Rīgu, Liepāju, Ventspili. Liepājas–Romnu dzelzceļš nodrošināja Liepājas ostai patstāvīgu tirdzniecības un izejvielu rajonu – Krievijas melnzemes guberņas, labā krasta Ukrainu. Uz Rīgas ostu tiecās preces no Krievijas centrālajiem rajoniem un Pievolgas; preču pārpalikums, kura eksportēšanu nespēja nodrošināt Rīgas osta, tika novirzīts uz Ventspils ostu, kuras tirdznieciskais rajons piegūla Maskavas–Ventspils–Ribinskas dzelzceļam. Šis rajons bija ekonomiski svarīgs Krievijas labības, linu, kaņepāju ražošanā, bet kopš 20. gs. sākuma arī lopkopības produktu ražošanā eksportam. Laika posmā no 1866. līdz 1870. gadam caur šīm ostām izveda 13% no visām Krievijas eksportprecēm, bet laikā no 1895. līdz 1900. gadam – 19%.⁹⁴ 19. gs. beigās, pateicoties jaunajiem satiksmes ceļiem, kas savienoja Krievijas centrālās un melnzemes guberņas ar Baltijas jūras ostām, Baltijas provinces bija kļuvušas par nozīmīgu tranzīteritoriju Krievijas tirdznieciskajos sakaros ar Eiropu. Līdz ar to pieauga “krievu” faktora kā ietekmējoša ekonomiska (sakarā ar infrastruktūru, rūpniecību, tirdzniecības attīstību, finansu politiku),

politiska, demogrāfiju ietekmējoša (sakarā ar politiku un ekonomiku) spēka loma un nozīme latviešu apdzīvotajos novados un Baltijas ģeopolitiskajā telpā kopumā.

6. PASAŽIERU KUSTĪBA PA DZELZCEĻIEM

19. gs. otrajā pusē – 20. gs. sākumā Latvijā būvētie dzelzceļi galvenokārt bija nozīmīgi preču kravu pārvadāšanai no Iekšskrievijas uz Baltijas jūras ostām – Rīgu, Ventspili, Liepāju. Uzlabojot dzelzceļu ekspluatācijas noteikumus, modernizējot ostas, pieauga preču pārvadājumu apjoms. Vienlaicīgi palielinājās arī pasažieru kustība.

Pasažieru kustība abos virzienos starp gala stacijām laika posmā no 1874. līdz 1881. gadam vidēji gadā bija: pa Rīgas–Daugavpils dzelzceļu 54 113 un 35 975, kopā – pāri par 90 tūkst.; pa Jelgavas dzelzceļu – 12 221 un 12 639, kopā – gandrīz 24,9 tūkst.; kopā – pāri par 48,8 tūkst. pasažieru.

Samērā nelielā pasažieru kustība pa Jelgavas dzelzceļu izskaidrojama ar to, ka viena šī dzelzceļa gala stacija – Mažeiki 19. gs. 80. gados vēl nebija izveidojusies par pilsētu un iedzīvotāju skaits tajā un apkārtnē bija visai neliels.

Vietējā pasažieru kustība pa šiem dzelzceļiem starp pārējām stacijām uz katru dzelzceļa versti bija:

Rīgas–Daugavpils dzelzceļam – 1409;

Jelgavas dzelzceļam – 3178;

Tukuma dzelzceļam – 9903 pasažieri.⁹⁵

Neliels pasažieru apgrozījums uz Rīgas–Daugavpils dzelzceļa vienu versti izskaidrojams ar iedzīvotāju nelielo blīvumu dzelzceļam piegulošajā rajonā. Pasažieru kustība pa Jelgavas dzelzceļu bija 2,25 reizes intensīvāka nekā pa Dinaburgas dzelzceļu, jo tas virzījās caur guberņas pilsētu Jelgavu un šķērsoja daudz blīvāk apdzīvotos Kurzemes apvidus nekā Vidzemē un Latgalē.

Pasažieru kustība pa Tukuma dzelzceļu bija vairāk nekā 3 reizes lielāka par pasažieru kustību pa Jelgavas dzelzceļu un 7 reizes lielāka par pasažieru kustību pa Dinaburgas dzelzceļu, kaut arī no visa 60 verstu kopgaruma Tukuma dzelzceļš 20 verstis virzījās pa neapdzīvotu apvidu, šķērsojot purvus un mežus. Tik lielu pasažieru

apgrozību nodrošināja vasaras mēnešos atsevišķā dzelzceļa posmā pasažieru plūsma uz jūrmalas kūrvietām. Ja neskaitītu šo pasažieru kustību vasaras četros mēnešos un pasažieru apgrozību pārējā gada laikā pieņemtu par normu, pasažieru gada apgrozījums pa Tukuma dzelzceļu būtu 2250 pasažieri uz vienu šī dzelzceļa versti.⁹⁶ Tas nozīmē, ka pasažieru kustības intensitāte pa Tukuma dzelzceļu būtu daudz vājāka nekā pa Jelgavas dzelzceļu.

Pamatojoties uz šiem pieņēmumiem, varētu noteikt aptuveno pasažieru kustības intensitāti Tukuma–Ventspils dzelzceļa posmā: pasažieru skaits gadā bija aptuveni 234 tūkst., no tiem katrs būtu veicis 50 verstis, bet pavisam kopā – 11,7 tūkst. pasažierverstu.⁹⁷

Līdz ar tirdzniecisko apgrozījumu palielināšanos 19. gs. 70. un 80. gados pieauga pasažieru kustība arī pa Bolderājas un Mīlgrāvja dzelzceļiem.

16. tabula. Pasažieru kustība pa Bolderājas un Mīlgrāvja dzelzceļiem 1874.–1881. gadā⁹⁸ (tūkstošos)

Gads	Uz Bolderāju	Uz Mīlgrāvi
1874.	35,1	50
1875.	23,8	41,9
1876.	27,8	37,4
1877.	21,9	50,3
1878.	23,7	54,4
1879.	25,4	55,1
1880.	23,3	40,5
1881.	18,8	49,2
Vidēji gadā	25	47,4

Kaut arī no Rīgas uz Bolderāju un Mīlgrāvi kursēja kuģīši un braukšana ar tiem izmaksāja lētāk nekā ar vilcienu, pasažieru kustība pa minētajiem dzelzceļiem bija samērā intensīva.

Līdz ar ražotājspēku attīstību un urbanizācijas procesa pieaugumu Baltijas provincēs un ekonomikas struktūras un iedzīvotāju sociālās struktūras izmaiņām neizbēgami palielinājās arī pasažieru kustības intensitāte pa dzelzceļiem.

17. tabula. Pasažieru kustība pa Dinaburgas, Jelgavas,

Pa dzelzceļiem uz Rīgu un no Rīgas	1874.
Pa Dinaburgas dzelzceļu uz Rīgu	
starp gala stacijām	57
starp citām stacijām	156
kopā	213
caurmērā uz 1 dz.-c. versti	1
Pa Jelgavas dzelzceļu uz Rīgu	
starp gala stacijām	4
starp citām stacijām	207
kopā	213
caurmērā uz 1 dz.-c. versti	1,6
Pa Tukuma dzelzceļu uz Rīgu	
starp gala stacijām	–
starp citām stacijām maijā–augustā	–
starp citām stacijām pārējos mēnešos	–
kopā	
caurmērā uz 1 dz.-c. versti	
Pa Dinaburgas dzelzceļu no Rīgas	
starp gala stacijām	34
starp citām stacijām	124
kopā	158
caurmērā uz 1 dz.-c. versti	0,8
Pa Jelgavas dzelzceļu no Rīgas	
starp gala stacijām	8
starp citām stacijām	198
kopā	206
caurmērā uz 1 dz.-c. versti	1,6
Pa Tukuma dzelzceļu no Rīgas	
starp gala stacijām	–
starp citām stacijām maijā–augustā	–
starp citām stacijām pārējos mēnešos	–
kopā	–
caurmērā uz 1 dz.-c. versti	–

Tukuma dzelzceļiem 1874.–1881. gadā (noapaļots tūkstošos)⁹⁹

1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.	Vidēji
50	45	54	55	58	55	53	54
148	138	149	166	156	153	179	180
198	183	203	221	213	208	232	235
0,9	0,8	0,9	1	1	1	1,1	1
10	11	11	15	15	16	15	12
214	194	199	222	197	216	214	208
224	205	210	237	212	232	229	220
1,7	1,5	1,6	1,8	1,6	1,8	1,8	1,7
–	–	–	24	22	24	24	24
–	–	–	216	228	240	235	230
–	–	–	46	46	47	44	46
			286	296	311	303	299
			4,7	4,9	5,1	5	4,9
35	34	35	38	37	38	36	36
123	121	127	143	133	135	147	132
158	155	162	181	170	173	183	168
0,8	0,7	0,8	0,9	0,8	0,8	0,9	0,8
9	11	11	15	15	17	15	13
209	189	197	217	190	208	210	202
218	200	208	232	205	225	225	214
1,7	1,6	1,6	1,8	1,5	1,7	1,7	1,7
–	–	–	26	24	26	26	26
–	–	–	227	223	236	233	230
–	–	–	44	45	46	42	44
–	–	–	297	292	308	301	300
–	–	–	4,9	4,8	5,1	5	4,9

- 1 История СССР с древнейших времен до наших дней. Т. 5. — Москва, 1968. — с. 122.
- 2 Becker B. *Die Riga–Dwinsker (Dünaburger) Eisenbahn von ihrer Entstehung bis zu ihrer Verstaatlichung.* — Riga, 1885. — S. 1.
- 3 Mertens E. *Die Riga–Dünaburger Eisenbahn 1885–1896 // Rigasche Zeitung,* 1883. — Nr. 103–105.
- 4 SPb VVA — 262. f. — 1/2 ар. — 3701. l. — 18. лр.
- 5 *Rechenschafts–Bericht der Direction der Riga–Dünaburger Eisenbahn–Gesellschaft.* — Riga, 1858. — S. 23.
- 6 Turpat.
- 7 *Rechenschafts–Bericht der Direction der Riga–Dünaburger Eisenbahn–Gesellschaft.* — *Zweite ordentliche General–Versammlung den 2 (24) März, 1859.* — S. 2
- 8 Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Рига–Орловской железной дороги ко дню 50-летия постройки Рига–Двинского участка как самостоятельной в свое время Рига–Динабургской железной дороги. — Рига, 1911. — с. 8.
- 9 *Rechenschafts–Bericht der Direction der Riga–Dünaburger Eisenbahn–Gesellschaft.* — S. 5.
- 10 Iekšzemes Ziņas // Mājas Viesis. — 1862. — Nr. 1.
- 11 Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Рига–Орловской железной дороги.. — с. 2.
- 12 Becker B. *Die Riga–Dwinsker (Dünaburger) Eisenbahn.* — S. 10
- 13 Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Рига–Орловской железной дороги.. — с. 30.
- 14 Becker B. *Die Riga–Dwinsker (Dünaburger) Eisenbahn.* — S. 27
- 15 Витте С. Ю. Воспоминания. Т. 1. — Москва, 1960. — с. 5.
- 16 Turpat.
- 17 Krievijas valdības izsniegtās garantijas dzelzceļu Sabiedrībām sīkāk raksturoti dokumenti, kas apkopoti “Dzelzceļu lietu Departamenta fondā” // SPb VVA — 268. f.
- 18 Detalizēta informācija apkopota “Rīgas–Orlas Dzelzceļu Pārvaldes fondā” // LVVA — 4589. f.; Baltkrievijas VVA (Minskā). — 1416., 1430. f.
- 19 Валовой сбор русских железных дорог // Вести финансов, промышленности и торговли. Т. 1. — СПб, 1885. — с. 541.
- 20 Ikgadējie dzelzceļu pārvaldājumu tarifi par laiku no 1842.–1901. gadam apkopoti “Dzelzceļa Departamenta fondā” // SPb VVA — 219. f., kā arī “Dzelzceļu Celtniecības fondā” // SPb VVA — 273. f.
- 21 Валовой сбор русских железных дорог.. — с. 54.

- 22 Dzelzceļu tarifu noregulēšanai Krievijas Finanšu ministrijā tika nodibināts Dzelzceļu Lietu departaments, kura kompetencē bija dzelzceļu darbības finansiālās dabas jautājumi – parādi Valsts Kasei, valdības piešķirtās garantijas, tarifi u. tml. Konkrētāka informācija par Rīgas–Orlas dzelzceļam piegulošo rajonu preču pārvadājumu tarifiem SPb VVA – 268. f.
- 23 Козин М. И. Влияние русского хлебного экспорта на сельскохозяйственное производство в Латвии (вторая половина 19. века) // Экономические связи Прибалтики с Россией. – Рига, 1968. – с. 208–209.
- 24 Turpat.
- 25 Krievijas centrālajos un dienvidu rajonos ražotās preču labības izveduma statistika par 19. gs. 70.–80. gadiem, galvenokārt caur Baltijas jūras ostām, kā arī par preču labības pieveduma apjoma palielināšanos uz galvenajām maģistrālēm un par infrastruktūras ietekmi uz preču pieveduma dinamiku pa dzelzceļiem un iekšējiem ūdens ceļiem. – SPb VVA – 295. f., 331. f. – 1. apr. – 19., 33., 79., 99., 130. l.
- 26 Краткий исторический очерк.. – с. 55.
- 27 LVVA – 3716. f. – 1. apr. – 2. l. – 57.–66. lp.
- 28 Turpat.
- 29 Бовыкин В. И. Очерки истории внешней поитики России.. – с. 7.
- 30 SPb VVA – 274. f. – 2. apr. – 267. l. – 1., 4., 12. lp.
- 31 Turpat. – 4. lp.
- 32 Turpat. – 12. lp.
- 33 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 307. lp.
- 34 Turpat. – 309.–310. lp.
- 35 Turpat. – 311.–312. lp.
- 36 Turpat.
- 37 Turpat. – 274. f. – 2. apr. – 267. l. – 12. lp.
- 38 Turpat. – 262. f. – 1. apr. – 1357. l. – 1.–2. lp.
- 39 Turpat. – 219. f. – 1/9 apr. – 11282. l. – 2., 18., 19. lp.
- 40 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 33. lp.
- 41 Turpat. – 1. apr. – 1357. l. – 2. lp.
- 42 Краткий исторический очерк.. – с. 3–11.
- 43 SPb VVA – 262. f. – 1/2. apr. – 3701. l. – 227. lp.
- 44 Tabulas dati. – SPb VVA – 262. f. – 1/2. apr. – 3701. l. – 227.–228. lp.
- 45 Turpat.
- 46 Turpat.
- 47 Turpat.
- 48 Turpat.
- 49 Turpat. – 277.–278. lp.

- 50 SPb VVA – 262. f. – 1/2. apr. – 3701. l. – 227.–228. lp.
- 51 Turpat.
- 52 История СССР с древнейших времен до наших дней.. – с. 125.
- 53 Turpat.
- 54 SPb VVA – 262. f. – 1/1. apr. – 43. l. – 319.–320. lp.
- 55 Turpat. – 258. f. – 8. apr. – 986. l. – 997. lp.
- 56 Turpat. – 207. f. – 1. apr. – 108. l. – 4. lp.; lekšzemes Ziņas // Mājas Viesis. – 1869. – Nr. 4.
- 57 Spb VVA – 262. f. – 1. apr. – 381. l. – 16. lp.
- 58 Turpat. – 219. f. – 4. apr. – 7073. l. – 1. lp.; 358. f. – 2. apr. – 987. l. – 10. lp.
- 59 Turpat. – 258. f. – 8. apr. – 177. l.
- 60 Turpat, 271. f. – 1. apr. – 85. l. – 10. lp.
- 61 Turpat. – 219. f. – 2. apr. – 33. l. – 3. lp.
- 62 Turpat. – 5., 10. lp.
- 63 Turpat. – 21. lp.
- 64 Turpat. – 265. f. – 2. apr. – 307. l. – 3. lp.
- 65 Turpat. – 33. l. – 5. lp.; 1/6. apr. – 1163. l. – 72.–74. lp.
- 66 Turpat. – 219. f. – 2. apr. – 33. l. – 31.–37. lp.
- 67 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 227. lp.; 268. f. – 3. apr. – 114. l. – 3., 4., 86., 121. lp.
- 68 Turpat. – 265. f. – 4. apr. – 640. l. – 1.–2. lp.
- 69 Turpat. – 219. f. – 2. apr. – 33. l. – 3. lp.
- 70 Turpat.
- 71 Сборник сведений по Департаменту земледелия и сельской промышленности. – СПб, 1879.
- 72 SPb VVA – 219. f. – 2. apr. – 33. l. – 25. lp.
- 73 Turpat.
- 74 Turpat. – 262. f. – 1. apr. – 5164. l. – 6. lp.
- 75 Turpat. – 268. f. – 3. apr. – 114. l. – 121., 154. lp.
- 76 Вестник финансов, промышленности и торговли. Т. 1. – СПб, 1886. – с. 843.
- 77 SPb VVA – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 278. lp.
- 78 Turpat. – 268. f. – 3. apr. – 114. l. – 121. lp.
- 79 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 77. lp.
- 80 Turpat. – 97. lpp.
- 81 Turpat.
- 82 Tabula sastādīta, pamatojoties uz SPb VVA – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 11. lp. statistikas datiem.
- 83 Tabula sastādīta, pamatojoties uz SPb VVA – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 458.–465. lp. datiem.

- 84 Turpat.
- 85 История СССР с древнейших времен до наших дней.. – с. 311.
- 86 SPb VVA – 262. f. – 1/2 apr. – 3475. l. – 7.–8. lp.
- 87 Вестник финансов, промышленности и торговли. Т. 3. – с. 54.
- 88 SPb VVA – 219. f. – 1/6 apr. – 9855. l. – 1. lp.
- 89 Turpat. – 1163. l. – 121.–125. lp.
- 90 Turpat. – 262. f. – 1/8 apr. – 16880. l. – 49.–50. lp.
- 91 Turpat. – 10837. l. – 161. lp.
- 92 Turpat. – 219. f. – 1/6 apr. – 1163. l. – 8. lp.
- 93 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 286. lp.
- 94 Бирон А. К. Экспорт сельскохозяйственных продуктов из Латвийских портов 1860–1900 гг. // Ежегодник аграрной истории Восточной Европы. – Кишинев, 1968, с. 671.
- 95 SPb VVA – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 323.–326. lp.
- 96 Turpat.
- 97 Turpat. – 321. lp.
- 98 Turpat. – 322. lp.
- 99 Tabula sastādīta, pamatojoties uz SPb VVA – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 323.–326. lp. datiem.

3. nodaļa

KRIEVIJAS DZELZCEĻU POLITIKA 19. GS. OTRAJĀ PUSĒ – 20. GS. SĀKUMĀ

Jebkuras valsts tirdzniecības politika ir ekonomikas politikas sastāvdaļa, kas regulē visu ekonomikas attīstību kopumā, tai skaitā arī lauksaimniecību. Šis faktors vēl jo spēcīgāk izpaudās Baltijā tās izdevīgā ģeogrāfiskā izvietojuma dēļ – uz Austrumu un Rietumu tirdzniecisko sakaru ceļa, pie saimnieciskā un stratēģiskā ziņā nozīmīgās Baltijas jūras.

Krievijas straujās modernizācijas apstākļos, ko ievadīja 19. gs. 60. gadu reformas, valsts ekonomiskās politikas pasākumi tirgus attiecību sabiedrības (kapitālisma) sekmēšanai izrādījās nepietiekami. Saglabājušās viduslaiku sabiedrības attiecības, arī muitu norobežošanās augstā pakāpe, traucēja Krievijas straujāku pāreju uz jauniem laikiem atbilstošāku, modernāku sabiedrību un saimniekošanas sistēmu, tādēļ cara valdība aktivizēja valsts iejaukšanās politiku saimnieciskajā sfērā, forsējot valsts kapitālisma attīstību. Pamatā tam bija valsts kapitālistiskā saimniecība Krievijā.

Par šāda veida forsēšanas objektu vispirms kļuva dzelzceļi un tos apkalpojošās smagās rūpniecības nozares, militārās rūpniecības uzņēmumi, kā arī citu ekonomiku noteicošo nozaru uzņēmumi, bet kopš 90. gadiem – patstāvīgas metalurģiskās bāzes izveidošana valstī. Atšķirībā no vieglās rūpniecības jauno rūpniecības nozaru attīstībai kopš paša sākuma bija nepieciešama plaša kapitāla piesaistīšana no malas. Vajadzība pēc lieliem kapitālieguldījumiem daudzkārt pārsniedza Krievijas iekšējos kapitāla uzkrājumus. Kapitālieguldījumu trūkumu asi izjuta dzelzceļu būvē un smagās rūpniecības nozaru attīstībā.

Kaut gan, realizējot 60. gadu reformas, Krievijas valdība centās saglabāt un nostiprināt muižniecības politisko varu un ekonomiskās

privileģijas, tirgus attiecību veidošanas apstākļos tā bija spiesta veidot patvaldībai jaunu sociāli ekonomisko bāzi. Plaši izvērstās dzelzceļu būves periodā Krievijā bija vērojama jaunas sociālas grupas – buržuāzijas veidošanās dzelzceļu transporta un smagās rūpniecības nozarēs, kas bija industrializācijas galvenās sfēras pēcreformu Krievijā. Kapitāla īpašnieki, kas bija nākuši no zemniecības un tirgotāju aprindām, savus līdzekļus centās ieguldīt galvenokārt viņiem pazīstamās, peļņu nodrošinošās vieglās rūpniecības nozarēs un tirdzniecībā. Tādēļ smagās rūpniecības un transporta attīstībai, kur bija nepieciešami lielāki kapitālieguldījumi un ilgstošāka kapitāla aprīte, bija nepieciešamas valdības subsīdijas. Bet valsts pati bija naudas grūtībās, jo ievērojamu budžeta daļu atvēlēja militārām vajadzībām, kā arī muižniecības pabalstīšanai, sedzot muižnieku neienesīgos hipotēku kredītus. Tas viss radīja labvēlīgus apstākļus ārzemju uzņēmēju iesaistīšanai valsts smagās rūpniecības un transporta attīstībā. Tādēļ dzelzceļu izbūve Krievijā 60. – 70. gados norisa galvenokārt par ārvalstu kapitālieguldītāju līdzekļiem, pie tam galvenā loma šo kapitālu organizēšanā un piesaistīšanā bija valdībai, kas labprāt piešķīra ārzemju kapitālistiem valsts aizdevumus, tiešus vai arī segtus ar valsts garantijām uz ieguldīto kapitālu. Krievijas dzelzceļu sabiedrību dibinātāji gandrīz bez jebkādas kontroles veica dzelzceļu būvi un to ekspluatāciju, ieguldot visai niecīgu privāto kapitālu un tādējādi iedzīvojoties uz valsts rēķina. Bez tam, pastāvot garantiju sistēmai, cara valdība bija spiesta subsidēt tās dzelzceļu sabiedrības, kas darbojās ar zaudējumiem. Dzelzceļu izbūve Krievijā ar laiku kļuva par valsts ārējā parāda un budžeta deficīta iemeslu.

Pieaugot valsts lomai kapitāla uzkrāšanā (kas salīdzinājumā ar dzelzceļu būvē ieguldīto kapitālu bija visai neliels), 60.–80. gados pieauga arī valsts līdzdalība jauno smagās rūpniecības nozaru – apstrādājošās, metalurģijas, transporta, mašīnbūves, kā arī militārās rūpniecības pārvaldīšanā. Veidojās arī jauns krievu kapitālistu slānis: veikli darboņi dzelzceļu izbūves sfērā, smagās rūpniecības objektu uzņēmēji, bankieri. Tie bija topošās krievu dzelzceļu, smagās rūpniecības un finansu lielburžuāzijas pārstāvji, kas savu materiālo stāvokli (finanses) bija nostabilizējuši sakarā ar cara valdības ekonomisko, arī dzelzceļu politiku. Šis slānis tikai daļēji formējās

no agrākiem lielkapitālistiem, uzpircējiem, baņķieriem, lieltirgotājiem. Jaunā sociālā slāņa pamatsastāvs bija sīkražotāji, izputējušās muižniecības un valsts birokrātisko pārvaldes orgānu pārstāvji, militārie un satiksmes ceļu inženieri, bijušie ierēdņi, dažādi veikalnieki un tamlīdzīgi, kuriem nebija visai liels kapitāls, toties milzīga iniciatīva un vēlēšanās iedzīvoties, gūt maksimālu peļņu ar minimāliem izdevumiem. Šāda tipa veikalnieku darbošanās dzelzceļu būves sfērā bija vērsta galvenokārt uz drīzāku sava kapitāla vaīrošanu, lielākas peļņas iegūšanu. Dzelzceļuuzņēmumu vadības pieredzes trūkuma dēļ viņu darbība ļoti bieži bija kļūdaina un ekonomiski nepamatota. Galvenais viņu kapitāla vaīrošanas un peļņas nodrošināšanas avots bija pēc iespējas lielāku subsīdiju un garantiju izplēšana no valdības. Šī jaunā Krievijas buržuāzijas slāņa raksturīgās īpatnības bija tās ciešie sakari ar valdības aprindām un tās nenoturīgais, nestabilais sastāvs. Sakari ar valdošajām aprindām nodrošināja valdības garantijas, subsīdijas, kredītus un izdevīgus pasūtījumus Krievijas kapitalizācijas procesā un iesaistīšanai starptautiskajā tirgū. Bankrota gadījumā smagās rūpniecības un transporta uzņēmumi nonāca valsts vai ārzemju kapitālīpašnieku rokās. Tieši tā veidojās Krievijas smagās rūpniecības sociālā bāze.

Transporta sakaru attīstībā bija ieinteresēta arī muižniecība, jo satiksmes ceļu trūkums apgrūtināja preču labības realizāciju. Tomēr muižnieki Krievijā pēcreformu posmā tikai retos gadījumos dibināja rūpnieciska tipa uzņēmumus (izņemot cukurfabrikas, alusdarītavas, spirta brūžus u.tml., kam bija sakars ar vietējās produkcijas pārstrādi) vai iesaistījās dzelzceļu būvē.

Krievijas buržuāzijai ekonomiski nostiprinoties, 19. gs. 80.–90. gados svešzemju kapitāls ieplūda valstī galvenokārt akciju veidā, pašiem akcionāriem uzturoties ārzemēs. Krievijas buržuāzijas vidū ārzemnieku skaits pieauga lēnāk nekā smagajā rūpniecībā investētā ārzemju kapitāla daļa. Akcionāru sabiedrības smagajā rūpniecībā un transportā tika apstiprinātas Pēterburgā, un turpat veidojās bankas, kurās svarīga loma bija ārzemju kapitālam. Līdz ar to Pēterburga kļuva par Krievijas svarīgāko ekonomisko centru: Fondu birža bija vienīgā Viskrievijas nozīmes birža valstī.

Dzelzceļu būve Krievijā sekmēja arī nacionālās buržuāzijas ekonomisko nostiprināšanos valsts nomalēs. Perifērijas buržuāzija

pārsvārā bija tirgotāji, nevis rūpnieki. Kaut gan dzelzceļu būve bija Viskrievijas pasākums, tajā galvenokārt iesaistījās krievu buržuāzija. Baltijas provinču tirgotāji izrādīja iniciatīvu galvenokārt infrastruktūras attīstības priekšlikumu ierosināšanā. Vietējo rūpnieku un tirgotāju aprindām pietrūka kapitāla un nebija pietiekami stipru sakaru ar valdību, lai realizētu pašu ierosinātos projektus vai arī veiktu citāda rakstura nozīmīgus pasākumus dzelzceļu transporta attīstībā. Lētais darbaspēks, kā arī preču ražošanas izraisītā iekšējā tirgus paplašināšanās, nodrošināja ar dzelzceļu būvi un tirdzniecību saistītajām aprindām būtiskus ienākumus. Bez tam cara valdība sniedza šīm aprindām tiešu ekonomisku, finansiālu un politisku atbalstu un bija spiesta arvien vairāk savā ekonomiskajā politikā ar to rēķināties. Izpērkot dzelzceļus, valdība izbrīvēja ar dzelzceļa izbūvi un ekspluatāciju saistīto rūpnieku un tirgotāju līdzekļus, ko tie varēja no jauna ieguldīt dažādās saimniecības sfērās.

Taču pirmajos divdesmit pēcreformu gados galvenā kapitāla daļa tika novirzīta nevis rūpniecības, bet gan dzelzceļu transporta attīstībai. 19. gs. 60.–70. gados dzelzceļus būvēja galvenokārt par privāto (īpaši vācu¹) kapitālu. Šo kapitālu izdevās savākt, piedāvājot augstus procentus privātajām akcionāru sabiedrībām, kas parasti nodrošināja 5 % peļņu uz ieguldīto kapitālu. Dzelzceļu izbūves gaitu sadārdzināja arī dažādas ļaunprātības. Privātās akcionāru sabiedrības, ieguldījušas savu kapitālu dzelzceļu būvē, necerēja saņemt no dzelzceļa ekspluatācijas lielāku peļņu nekā valdības garantētie 5 % uz ieguldīto kapitālu. Tādēļ tās nemaz necentās risināt ekspluatācijas uzlabošanas jautājumus. Šādas nostājas rezultātā arī akcionāriem garantētā peļņa izrādījās zemāka, nekā bija paredzēts. Peļņas starpību nācās piemaksāt no Valsts kases līdzekļiem. Šie iemesli, kā arī dzelzceļu izbūves neparedzēti augstās izmaksas, noteica milzīgas Valsts kases piemaksas uz garantijām, kas savukārt radīja deficītu valsts budžetā. Krievijas valdība sniedza dzelzceļu sabiedrībām lielu finansiālu palīdzību, dotēja to darbību.

Šādas Krievijas valdības dzelzceļu finansēšanas politikas rezultātā izrādījās, ka kapitālu dzelzceļu būvei vai nu pilnībā sagādāja, vai arī palīdzēja sagādāt valsts. 19. gs. 70. gados dzelzceļu izbūvē ieguldītā kapitāla lielāko daļu veidoja valsts aizņēmuma obligācijas un tikai mazāko daļu akcijas. (1874. gadā visa dzelzceļu

izbūves pamatkapitāla apjoms bija 521 730 074 rbļ., akcijās un 985 062 847 rbļ., obligācijās. No šī pamatkapitāla valstij piederēja akcijas par 65 863 318 rbļ. un obligācijas par 669 828 004 rbļ. jeb kopā – 48,4 % no visa dzelzceļu būves kapitāla. Šai summā ir ieskaitīti arī valsts garantiju parādi dzelzceļu sabiedrībām – 112 135 000 rbļ., aizdevumi infrastruktūras uzlabošanai un rezerves kapitāla uzkrāšanai – 108 450 000 rbļ., procentu piemaksas par obligācijām – 19 247 000 rbļ. Dzelzceļu sabiedrību parāds valstij kopā ar akcijām un obligācijām bija 909 661 396 rbļ. vai 60,37 % no visa dzelzceļu būvē ieguldītā kapitāla.² 1874. gadā caurmērā 2/3 no dzelzceļu izbūvei nepieciešamajiem līdzekļiem bija segusi valsts. Arī pārējā privāto dzelzceļu sabiedrību kapitāla daļa – 40 % – tika sagādāta ar valsts palīdzību: uz vērtspapīru lielāko daļu bija izsniegtas valdības garantijas, piemaksas uz tām ar katru gadu pieauga.

Dzelzceļu būve valstij izmaksāja ļoti dārgi un nelabvēlīgi ietekmēja valsts budžetu. Pieaugot dzelzceļu izbūvē ieguldītā kapitāla apjomam, pieauga arī cara valdības daļa: 1887. gadā valdības piemaksas par garantijām dzelzceļu sabiedrībām bija 14,630 milj. rbļ., bet dzelzceļu sabiedrību parāds Valsts kasei – nesegtās izmaksas par valdībai piederošajām obligācijām, – 47,140 milj. rbļ.³ Dzelzceļu kapitāls akcijās un obligācijās uz 1880. gada 1. janvāri bija 1,982 miljardi rbļ.. No šīs summas 73,5 milj. rbļ. akcijās un 993 milj. rbļ. obligācijās piederēja valdībai;⁴ 1882. gadā no visa dzelzceļu kapitāla – 2,225 miljardi rbļ. – valdībai piederēja akcijas un obligācijas par 1,3 miljardiem rbļ., t.i., vairāk nekā puse. Dzelzceļu sabiedrību parāds Valsts kasei (par aizdevumiem izbūves darbu veikšanai, dzelzceļu ekspluatācijas uzlabošanai utt.) ar katru gadu pieauga, un 1883. gadā tas jau bija ap 1,5 miljardu rbļ.⁵

Kreditējot privātās dzelzceļu sabiedrības, piešķirot augstus garantiju procentus uz būvē ieguldīto kapitālu, veicot citas dzelzceļu izbūvi veicinošas finansu operācijas, valsts kapitāls aizvien vairāk saplūda ar privāto, kas tik ļoti raksturīgi tirgus attiecību sabiedrībai 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā.

Spēcīgais rūpniecības uzplaukums, kas Krievijā sākās 1893. gadā, veicināja jaunu valsts līdzekļu iesaistišanu satiksmes ceļu būvē milzīgos apjomos. Taču, pamatojoties uz iepriekšējo gadu pieredzi, kad Krievijas dzelzceļu izbūves gaitā bija pieļauta privātā kapitāla

neierobežota saimniekošana, 90. gados notika izmaiņas valsts dzelzceļu politikā. Valdība neaprobežojās tikai ar koncesiju piešķiršanu privātajam kapitālam, kā tas bija 60.–70. gados, bet sāka ieguldīt dzelzceļu būvē arī valsts līdzekļus, ko ieguva, daļēji paaugstinot nodokļus, daļēji valsts aizņēmumu ceļā.

Iesaistot valsts līdzekļus dzelzceļu izbūvē, Krievijas valdība vienlaicīgi sāka izpirkt atsevišķus privātos dzelzceļus. Šo dzelzceļu ekspluatācija jau 70. gados bija apliecinājusi dzelzceļsabiedrību nespēju nodrošināt nepieciešamos ienākumus. Tikai nedaudzas dzelzceļu sabiedrības spēja izmaksāt saviem akcionāriem dividendes, kas bija lielākas par valdības garantētajām piemaksām uz ieguldīto kapitālu, bet vairums – ar grūtībām sedza ekspluatācijas izdevumus un bija spiestas gandrīz ik gadu griezties pēc palīdzības pie valsts, lai varētu izdarīt neatliekamās obligātās izmaksas par akcijām un obligācijām. Valsts savukārt bija uzņēmusies pret zināmu ienākuma daļu galvojumu par katru dzelzceļa sabiedrību. Dažas dzelzceļu sabiedrības neieņēma pat tik daudz līdzekļu, lai segtu dzelzceļa ekspluatācijas izdevumus. Arī šai ziņā augošo deficītu vajadzēja dzēst Valsts kasei, lai novērstu dzelzceļu satiksmes pārtraukšanu un nodrošinātu daudz maz pieņemamus Krievijas tirdzniecības apgrozījumus, kā arī panāktu tālākai dzelzceļu izbūvei nepieciešamos kredītus ārzemēs.

Dzelzceļu sabiedrību progresējošie parādi Valsts kasei un neregulārie maksājumi akcionāriem noteica Krievijas valdības dzelzceļu politikas izmaiņas: tā nāca pie slēdziena pakāpeniski uzsākt to privāto dzelzceļu izpirkšanu, kas darbojās ar vislielākiem zaudējumiem. Racionāli izmantojot valsts rokās nonākušos sliežu ceļus, paplašinot tirdznieciskos apgrozījumus, ko noteica nemitīgs ražotāj spēku attīstības kāpums valstī, Krievijas valdība cerēja likvidēt pastāvīgo dzelzceļu sabiedrību bilanču deficītu. Bez tam dzelzceļu izpirkšana perspektīvā nodrošināja visa dzelzceļu transporta koncentrēšanos valsts rokās, kas savukārt ļāva valdībai izmantot dzelzceļus pēc saviem administratīviem un stratēģiskiem ieskatiem, ar ko ne vienmēr bija rēķinājušās privātās dzelzceļa sabiedrības.

Krievijas dzelzceļu pāriešana valsts rokās bija paredzēta visu dzelzceļa sabiedrību statūtos (paejot zināmam termiņam pēc

dzelzceļa nodošanas ekspluatācijā – pamatā šis terminš bija noteikts uz 20 gadiem – valdībai bija tiesības uz zināmiem statūtos paredzētiem nosacījumiem šo dzelzceļu atpirkt), izņemot divas: Carskoje Selo un Rīgas–Daugavpils dzelzceļus. Pēdējais izpirkšanas nosacījumiem nebija pakļauts tādēļ, ka ligums, ko valdība slēdza ar Rīgas–Daugavpils Dzelzceļa sabiedrību, bija viens no pirmajiem tāda veida ligumiem un tajā vēl nebija skaidri formulētas attiecības un pienākumi starp abām ligumslēdzējām pusēm. Valdība, uzskatot par ekonomiski izdevīgāku dzelzceļu pirmstermiņa izpirkšanu, uzsāka pārrunas ar privātām dzelzceļu kompānijām un izlēma sliežu ceļu izpirkšanas jautājumu risināt uz brīvprātīgas vienošanās pamata.

Kā vienu no pirmajām Baltijas provinces šķērsojošajām sliežu ceļa maģistrālēm valsts izpirka Liepājas–Romnu dzelzceļu, kas savienoja vienu no visražīgākajiem Krievijas graudkopības rajoniem ar neaizsalstošo Baltijas jūras ostu. Šī dzelzceļa izpirkšanu paātrināja Liepājas ostas rekonstrukcija un ar to saistītie Krievijas valdības kapitālieguldījumi. 19. gs. 70. gados veiktā Liepājas ostas izbūve un labiekārtošana pieļāva tās tālāku modernizāciju. Liepājas–Romnu dzelzceļa un tās galapunkta – Liepājas nozīme īpaši pieauga pēc Vācijas sauszemes robežmuītas nodevu paaugstināšanas no Krievijas ievadamai labībai. Šai Krievijas eksportprecei nācās meklēt citus noieta tirgus un tirdzniecības satiksmes ceļus. Krievijas preču kravu pievedumu kāpums Liepājas virzienā noteica ostas tālākas modernizācijas nepieciešamību. Valsts ieguldītie līdzekļi ostas labiekārtošanā vairoja arī Liepājas–Romnu dzelzceļa sabiedrības ienākumus. Bet, palielinoties dzelzceļa rentabilitātei, vienlaicīgi pieauga dzelzceļa izpirkšanas maksa. Šo apsvērumu dēļ Krievijas valdība bija ieinteresēta iespējami drīzākā laikā izpirkt Liepājas–Romnu dzelzceļu, lai pēc tam, ieguldot lielākus līdzekļus Liepājas ostas labiekārtošanā, nodrošinātu ienākumus no šī pasākuma realizācijas Valsts kasei.

Izpirkšanu sekmēja apstākļi, ka Liepājas–Romnu dzelzceļš pieslēdzās ar Romnu–Kremenčugas sliežu ceļa starpniecību valsts īpašumā esošajam Harkovas–Nikolajevas dzelzceļam. Izpērkot Liepājas dzelzceļu, valsts pārziņā līdz ar to nonāktu viss sliežu ceļš, kas savienoja Melno jūru ar Baltijas jūru. Senais tirdzniecības konkurences jautājums starp abām ostām tādā veidā tiktu atrisināts. Kļūdamā par visas dzelzceļa maģistrāles īpašnieci, valsts varēja

noteikt tādus dzelzceļa tarifus, kas atbilstu Krievijas tirdznieciskajām interesēm kopumā un ko līdz šim bija kavējušas interešu pretrunas tarifu noteikšanā starp valstij piederošo dzelzceļa tīklu un Liepājas–Romnu privāto dzelzceļa sabiedrību. (Katra no konkurējošām pusēm bija centusies pārvilināt preču kravas uz savu dzelzceļu. Pie tam preču kravu novirzīšanu uz to jeb citu dzelzceļu noteica nevis valsts ekonomiskie un tirdznieciskie apsvērumi kopumā, bet gan vienas vai otras dzelzceļu sabiedrības enerģiskāka rīcība. Rīgas–Liepājas dzelzceļa pāreja valsts rokās nodrošinātu vienotus preču kravu pārvadājumu tarifus uz visas maģistrāles starp Melno un Baltijas jūrām.) Valstij piederošais samērā plašais dzelzceļu tīkls ļāva cerēt, ka pēc Liepājas–Romnu dzelzceļa izpirkšanas vienotai valsts noteiktai tarifu sistēmai pakļausies arī pārējie Liepājas–Romnu maģistrālei piegulošie dzelzceļi. Dzelzceļu pāriešana valsts rokās daudz vairāk sekmēja vienotas preču pārvadājumu tarifu sistēmas ieviešanu nekā valdības iejaukšanās privāto dzelzceļu sabiedrību tarifu politikā ar dažādiem likumiem un administratīviem rīkojumiem.

Valstij bija tiesības sākt dzelzceļa sabiedrības akciju izpirkšanu kopš 1892. gada.⁶ Finansiālu apsvērumu dēļ dzelzceļš tika izpirkts pirms termiņa, un dzelzceļa akcionāru sabiedrībai pret to nebija būtisku iebildumu, jo tās parāds Valsts kasei aizvien pieauga. (1889. gadā sabiedrības pamatkapitāls bija 58 847 988 met. rbļ. un 2 181 925 kred. rbļ., bet parāds Valsts kasei par garantijām vien – 31 495 603 met. rbļ. un 4 875 252 kred. rbļ.)⁷ Liepājas–Romnu dzelzceļš kopš 1890. gada nonāca valsts rokās.

Krievijas valdība, uzsākot svarīgāko valsts dzelzceļu koncentrēšanu savās rokās, bija ieinteresēta pēc iespējas drīzāk Rīgas–Orlas maģistrāles visu trīs posmu (Rīga–Daugavpils, Daugavpils–Vitebska, Orla–Vitebska), piederošu dažādām akcionāru sabiedrībām, izpirkšanā un pievienošanā valsts dzelzceļu tīklam. Uz šī mērķa sasniegšanu Krievijas vadību mudināja finansiāli apsvērumi. Sevišķi tas attiecās uz Daugavpils–Vitebskas un Vitebskas–Orlas dzelzceļu izpirkšanu: tie darbojās ar zaudējumiem un no valdības prasīja dotācijas un apjomīgas garantijas.

Krievijas valdība bija ieinteresēta pēc iespējas ātrāk uzlabot šo valsts saimniecībai tik svarīgo dzelzceļu ekspluatāciju. (Šai sakarā

1892. gadā tika izdarīta Valsts kontroles revīzija Rīgas–Daugavpils dzelzceļa ekspluatācijas izvērtēšanai.) Nosacījumus šo dzelzceļu pāriešanai valsts rokās izstrādāja finansu ministrs J. Vitte; tie atbilda visu trīs dzelzceļu akcionāru sabiedrību interesēm un pēc to pieņemšanas spētu nodrošināt ienākumus Valsts kasei. Katrai dzelzceļu sabiedrībai tika piedāvāta noteikta izpirkšanas summa obligācijās, kas aizvietotu akcijas. Šī summa veidojās, pirmkārt, no dzelzceļa ekspluatācijas atlikušā perioda, uz laiku kapitalizētās koncesijas līdzekļiem, no valdības garantētā ienākuma uz katras sabiedrības akcijām, no akcionāru biedru naudas iemaksām, no kurām valsts nevarēja atteikties sakarā ar uzņemtajām saistībām, un, otrkārt, no piekāpšanās naudas akcionāriem, kuri bija ar mieru pirms termiņa nodot ekspluatējamo dzelzceļu valstij. Piekāpšanās summas apjomu noteica provizoriski tie līdzekļi, ko valstij izdotos dabūt no dzelzceļa ekspluatācijas pēc tā atsavināšanas.

Veicot dzelzceļu atsavināšanas priekšdarbus, valsts piedāvāja katrai dzelzceļu sabiedrībai daudz mazāku izpirkuma summu, nekā Valsts kase būtu spējīga reāli samaksāt, lai, izpērkot dzelzceļu, neciestu zaudējumus. Šādu izpirkšanas noteikumu pieņemšanas gadījumā valsts atteicās no valstiskojuamo dzelzceļu (Rīga–Daugavpils, Daugavpils–Vitebska, Vitebska–Orla) sabiedrību preču un finanšu apgrozījumu kontroles un revīzijas līdz brīdim, kamēr tā nebūs pilnībā norēķinājusies ar šo sabiedrību akcionāriem. Savukārt dzelzceļu sabiedrības izvirzīja nosacījumu, kas paredzēja katras dzelzceļa līnijas kā vienota uzņēmuma pāriešanu valsts rokās ar visām tā tiesībām un pienākumiem, kustamo un nekustamo īpašumu, ar visiem tā rīcībā esošajiem naudas līdzekļiem un kapitālu; pie tam akcijas vajadzēja apmainīt pret tādas pašas nominālās vērtības 4 % valsts obligācijām.

Rīgas–Daugavpils dzelzceļš, svarīgākais Rīgas–Orlas maģistrāles posms tika izpirkts, pamatojoties uz abpusēju līgumu, un pārgāja valsts rokās 1894. gada 1. janvārī. Vienlaicīgi valsts īpašumā nonāca arī šis dzelzceļa sabiedrības ekspluatācijā esošais sliežu ceļa atzars Rīga–Bolderāja.

Vitebskas–Orlas dzelzceļa izpirkšanas sākuma termiņš bija noteikts ar 1906. gada 1. janvārī. Taču Krievijas Finanšu ministrija jau 1894. gada 11. janvārī izskatīja jautājumu par šī dzelzceļa

izpirkšanu gan tā nerentablās darbības, gan savstarpējo strīdu dēļ ar konkurējošo Žukovas–Ludņikovas dzelzceļa atzaru (tās atradās pārāk tuvu viena otrai un konkurēja preču kravu piesaistīšanā katra savam dzelzceļam). Pēdējais piederēja Brjanskas uzņēmuma sabiedrībai, un valdība uzskatīja par nepieciešamu to izpirkt, sedzot šī dzelzceļa nominālvērtību 500 tūkst. rbļ. apmērā. Orlas–Vitebskas dzelzceļa sabiedrībai Krievijas valdība piedāvāja vēl nedzēsto akciju apmaiņu pret 4 % valsts obligācijām (pēc kursa: 5 akcijas, 125 met. rbļ., pret 6 līdzīgas nominālās vērtības obligācijām, iemaksājot vēl katrai akcijai 2 kred. rbļ.). Pamatojoties uz šiem noteikumiem, kopš 1894. gada 1. februāra Vitebskas–Orlas dzelzceļš nonāca valsts īpašumā.

No visa Rīgas–Caricinas dzelzceļa visneizdevīgākie valstij bija Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa posma ekspluatācijas noteikumi. Tas bija vienīgais dzelzceļš, kas vēl joprojām pilnībā piederēja ārvalstu sabiedrībai. Šī dzelzceļa pārvalde atradās Londonā, bet tās filiāle – Rīgā. Dzelzceļa ienākumu trūkuma dēļ pārvaldi uzturēja par Krievijas Valsts kases līdzekļiem. Krievijas valdības garantijas uz akcionāru sabiedrības kapitālu bija 5,5 %. Dzelzceļa tīrais ienākums nesedza akcionāru ieguldīto kapitālu, jo dzelzceļš nepārtraukti darbojās ar zaudējumiem. Tā ienākumu deficīts 1888. gadā bija 406 tūkst. rbļ., 1889. gadā – 840 tūkst., 1890. gadā – 378 tūkst., 1891. gadā – 863 tūkst., bet 1892. gadā – jau 1227 tūkst. rbļ.⁸ Krievijas valdībai nācās ik gadus piemaksāt Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa pārvaldei milzīgas summas. 1893. gadā valdības parāds minētai dzelzceļa sabiedrībai jau bija 2 194 338 mārc. sterliņu.⁹ Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa sabiedrība bija noslēgusi līgumu par šī dzelzceļa ekspluatāciju uz 85 gadiem, taču jau 1894. gadā Krievijas valdība bija spiesta to izpirkt. Izpirkšanas ierosinājumu izteica Krievijas Finanšu ministrija, piedāvājot dzelzceļa sabiedrībai akciju apmaiņu pret 4 % valsts obligācijām pēc šāda kursa: par katrām piecām 20 mārc. sterl. akcijām – sešas tādas pašas nominālvērtības valsts obligācijas vai arī pēc akcionāru vēlēšanās pret tūlītēju samaksu – 96 kap. par 100 akcijām.

Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa izpirkšanas noteikumi paredzēja izsniegt pabalstus darba atlaišanas gadījumā šī dzelzceļa sabiedrības pārvaldes kalpotājiem Londonā un tās aģentiem Krievijā, paredzot

šim nolūkam līdzekļus valsts obligācijās 50 tūkst. mārč. sterl. apmērā.¹⁰ Dzelzceļa kompānijas likvidēšanas izdevumus bija paredzēts segt no tās rezerves kapitāla, bet Valsts kasei bija jāuzņemas piecdesmit gadus, sākot ar 1894. gadu, maksāt ikgadēju pabalstu – 26 tūkst. met. rbļ. – Rīgas–Daugavpils un Daugavpils–Vitebskas dzelzceļu kalpotāju apvienotās pensionāru kases likvidēšanas kompensācijai. Pamatojoties uz šādiem nosacījumiem, Daugavpils–Vitebskas dzelzceļš kopš 1894. gada pārgāja valsts īpašumā.

Visas minētās dzelzceļa līnijas (Rīga–Daugavpils, Daugavpils–Vitebska, Vitebska–Orla) valsts izpirka bez jebkādam dzelzceļu pārvalžu atskaitēm vai īpašas Valsts kontroles orgānu veiktas revīzijas par tās iepriekšējo gadu darbību.

Līdzīgā veidā tika izpirkts arī Jelgavas dzelzceļš. Tā izpiršanas sākuma termiņš bija jau 1888. gads. Taču Krievijas valdība vēl uz neilgu laiku atstāja dzelzceļu privātās sabiedrības rokās, bet, pārliecinājusies, ka sabiedrības finansiālais stāvoklis neuzlabojas, izpiršanas priekšdarbus sāka jau 1884. gadā, taču šoreiz – izdarot dzelzceļa sabiedrības atskaišu un kreditoru kontroles revīziju. Šāds notikumu pavērsiens spieda Jelgavas Dzelzceļu sabiedrību griezties pie Krievijas valdības ar piedāvājumu nekavējoties nodot dzelzceļu valsts pārziņā ar visām tā tiesībām un saistībām, pamatojoties uz abpusēju vienošanos, bet bez iepriekšējas kontroles orgānu izdarītas revīzijas.

Tā kā Jelgavas dzelzceļš nebija no ienesīgajiem, tā izpiršanas rente nevarēja būt augstāka par akcijās garantēto ienākumu, t.i., ap 76 250 met. rbļ. gadā. No šī garantētā ienākumu nekādi nevarēja atskaitīt kontroles revīzijas atklātos pierēķinus vai kādas citas valstij par labu piedzenamās summas. Tādēļ Krievijas valdība apmierināja Jelgavas Dzelzceļa sabiedrības prasību un izpirka šo dzelzceļu uz tādiem pašiem noteikumiem kā Rīgas–Orlas dzelzceļa maģistrāles atsevišķus posmus – bez iepriekšējas kontroles revīzijas, par dzelzceļa nominālo vērtību. Jelgavas dzelzceļa izpiršanas kapitāls bija visai neliels – 1 440 500 met. rbļ. (par šādu summu bija nedzēstās akcijas), Krievijas Finanšu ministrija neuzskatīja par vajadzīgu izlaist īpašas obligācijas, bet samaksāja akcionāriem šo summu skaidrā naudā no Valsts kases. Savukārt šos Valsts kases izdevumus paredzēja pirmā nepieciešamības gadījumā segt, izdarot

attiecīgu kredītooperāciju. (Šis parāds tika dzēsts Maskavas–Kurskas dzelzceļa sabiedrībai no valsts maksājamās 4 % rentes atlikuma).

Pēc Jelgavas dzelzceļa izpirkšanas Valsts kasē ik gadus radās uzkrājumi: procentu maksājumiem un kapitāla dzēšanai (4 % valsts obligācijas) bija nepieciešami 70 114 met. rbļ., t.i., par 8 % mazāk nekā valsts garantētais ienākums uz akcijām, ko nācās valdībai ik gadus piemaksāt Jelgavas Dzelzceļa sabiedrībai, iekams tas bija nonācis valsts rokās. Kopš 1894. gada 1. janvāra Jelgavas dzelzceļš bija valsts īpašumā.

Rīgas–Tukuma dzelzceļš valsts administratīvā pārziņā nonāca 1891. gadā. Līdz tam dzelzceļš bija darbojies ar zaudējumiem, bet kopš 1892. gada tā peļņa bija no 10,5 tūkst. līdz 64 tūkst. rbļ. gadā. Stabilizējoties dzelzceļa ienākumiem, valdība nolēma atkal to nodot privātā ekspluatācijā, saglabājot sev tiesības jebkurā laikā par noteiktu cenu to atpirkt. Tukuma dzelzceļu nopirka izsolē par 800 tūkst. rbļ. kāda privātpersona no Rīgas. Tā kā dzelzceļa turpmākās ekspluatācijas uzlabošanai joprojām bija nepieciešami lieli kapitālieguldījumi, Krievijas valdība, nebūdama pārliecināta par jaunā dzelzceļa īpašnieka finansiālajām iespējām, 1896. gadā izpirka Rīgas–Tukuma dzelzceļu.

Privāto dzelzceļu pāreja valsts rokās radīja izmaiņas Krievijas dzelzceļu klasifikācijā un pat nosaukumos: kopš 1895. gada Orlas–Vitebskas dzelzceļš kopā ar Žukovas–Ludņikovas atzaru, Daugavpils–Vitebskas un Rīgas–Daugavpils dzelzceļš ar Bolderājas atzarojumu, kā arī Jelgavas dzelzceļš bija apvienoti un turpmāk saucās Rīgas–Orlas dzelzceļš. Bet 1896. gadā tam pievienojās Rīgas–Tukuma dzelzceļš.

Pēc apvienošanās dzelzceļa darbība krasi uzlabojās: preču pārvadājumu apjoms strauji pieauga un bija jādodomā par ekspluatācijas pakalpojumu radikālu uzlabošanu. Šai sakarā Krievijas Satiksmes ceļu ministrijas, Finanšu ministrijas un Valsts Kontroles pārstāvju 1896. gada 3. maija sanāksmē tika apstiprināts projekts par otrā, paralēlā, sliežu ceļa būvi starp Orlu un Brjansku 123 verstu garumā. Izbūvi veica 1896.–1897. gados. Bez tam 1897. gadā tika paredzēta otrā (paralēlā) sliežu ceļa būve 130 verstu garumā Smoļenskas–Vitebskas un Vitebskas–Polockas–Daugavpils dzelzceļa posmos ap 245 verstu garumā. Šo paralēlo sliežu ceļu izbūvi veica

1898.–1900. gadā. Līdz ar šiem pasākumiem viss Rīgas–Orlas dzelzceļš bija kļuvis par divsliežu dzelzceļu, izņemot nelielo posmu starp Smoļensku un Brjansku.

Krievijas Iekšlietu komitejas komisijas, Valsts Padomes ekonomikas departamenta 1899. gadā apstiprinātais speciālais nolikums atļāva Satiksmes ceļu ministrijai par Valsts kases līdzekļiem būvēt 263 verstis garo dzelzceļa atzarojumu Dņepras labajā krastā no Vitebskas līdz Žlobinai, kas atradās uz Liepājas–Romnu dzelzceļa. Jaunizbūvētais atzarojums Vitebska–Orša–Mogiļeva–Žlobina, projektētais Pēterburgas–Kijevas dzelzceļa maģistrāles posms arī nonāca Rīgas–Orlas dzelzceļa pārvaldīšanā. Satiksmi pa to atklāja 1902. gada beigās. Apvienotā Rīgas–Orlas galvenā sliežu ceļa, paralēlā sliežu ceļa un visu dzelzceļa atzarojumu, arī privāto, kopgarums bija ap 2,8 tūkst. verstu.¹¹

Izpēkot dzelzceļus, Krievijas valdība vienlaicīgi pārņēma savā ziņā dzelzceļu tarifu noteikšanu un līdz ar to pastiprināja arī privāto dzelzceļu ekspluatācijas kontroli. Lai unificētu dzelzceļu ekspluatācijas noteikumus, 1885. gadā tika izstrādāti vienoti Krievijas dzelzceļu darbības statūti.

Valsts rokās pakāpeniski nonāca arvien lielāka Krievijas dzelzceļu tīkla daļa: ja 19. gs. 80. gados valstij piederēja tikai 4 % visu Krievijas dzelzceļu, tad 90. gados –vairāk nekā trešā daļa, bet 20. gs. sākumā jau gandrīz divas trešdaļas dzelzceļu.¹²

Šāda Krievijas valdības dzelzceļu politika veicināja strauju dzelzceļu tīkla paplašināšanos, kāpināja eksportu. Ārējā tirgus ietekme uz lauksaimniecību dzelzceļu būves rezultātā jūtami pieauga: izvērsās atsevišķu lauksaimniecības produktus ražojošo rajonu specializācija, mainījās pa dzelzceļiem pārvadājamo preču nomenklatūra. 19. gs. 80.–90. gados Krievijas lauksaimniecības preču eksports turpināja pieaugt, kaut gan šie pieauguma tempi bija kļuvuši lēnāki nekā 60.–70. gados. Galvenokārt palielinājās lopkopības produktu (olas, sviesta u.c.) eksports. Taču galvenā eksportprece joprojām bija labība. Tās eksports divdesmit gadus ilgā laika posmā pieauga apmēram pusotras reizes (1876.–1880. gadā izveda 287 milj. pudu, bet 1896.–1900. gadā – 444 milj. pudu)¹³. Galvenais eksporta pieaugums bija 80. gados. Labības eksports samazinājās 90. gados, toties pieauga linu eksports.

Tik strauja dzelzceļu būve Krievijā apsteidza ostu izbūvi, kuras dzelzceļi jau 70. gados pamatos bija savienojuši ar Iekškrīevijas bagātājiem izejvielu un plašajiem noieta rajoniem. Rīgas ostas, Liepājas, vēlāk arī Ventspils ostas nepietiekamā izbūve neļāva izvērst preču apstrādes operācijas un līdz ar to kavēja Krievijas tirdzniecības apgrozījumu augšanu: ostu stāvoklis un caurlaides spējas neatbilda pa dzelzceļiem pievedamo preču kravu apjomam (no 1886. līdz 1870. gadam caur Baltijas ostām Krievija izveda 13 %, bet no 1895. līdz 1900. gadam – 19 % eksportam paredzēto preču).¹⁴ Tādēļ nākamais svarīgākais uzdevums, kura veiksmīgs risinājums ļautu nodrošināt Krievijai ekonomiskos sakarus ar Eiropu, bija Baltijas jūras ostu izbūve un rekonstrukcija.

ATSAUCES UN SKAIDROJUMI

- 1 Vācu kapitāla ieplūšana Krievijas dzelzceļu būvē analizēta I. Maia pētījumā *Die deutsche Kapital in Russland 1850–1894.* – Berlin, 1970.
- 2 А. И. Чупров. Речи и статьи, Т. III. – Москва, 1909. – с. 14.
- 3 Turpat. – 111. lpp.
- 4 Turpat. – 112. lpp.
- 5 Turpat. – 75. lpp.
- 6 SPb VVA – 269. f. – 3. apr. – 114. l. – 121. lpp.
- 7 А. И. Чупров. Речи и статьи.. – с. 130.
- 8 Выкуп Двинско–Витебской железной дороги. – Вести финансов, промышленности и торговли. – Спб. – 1894. – Т. 2. – с. 152.
- 9 Turpat.
- 10 Turpat.
- 11 Краткий исторический очерк.. – с. 298.
- 12 История СССР с древнейших времен до наших дней.. – с. 3.
- 13 Turpat. – с. 29.
- 14 Бирон А. К. Экспорт сельскохозяйственных продуктов из Латвийских портов 1860–1900 гг. // Ежегодник аграрной истории Восточной Европы. – Кишинев, 1962. – с. 671.

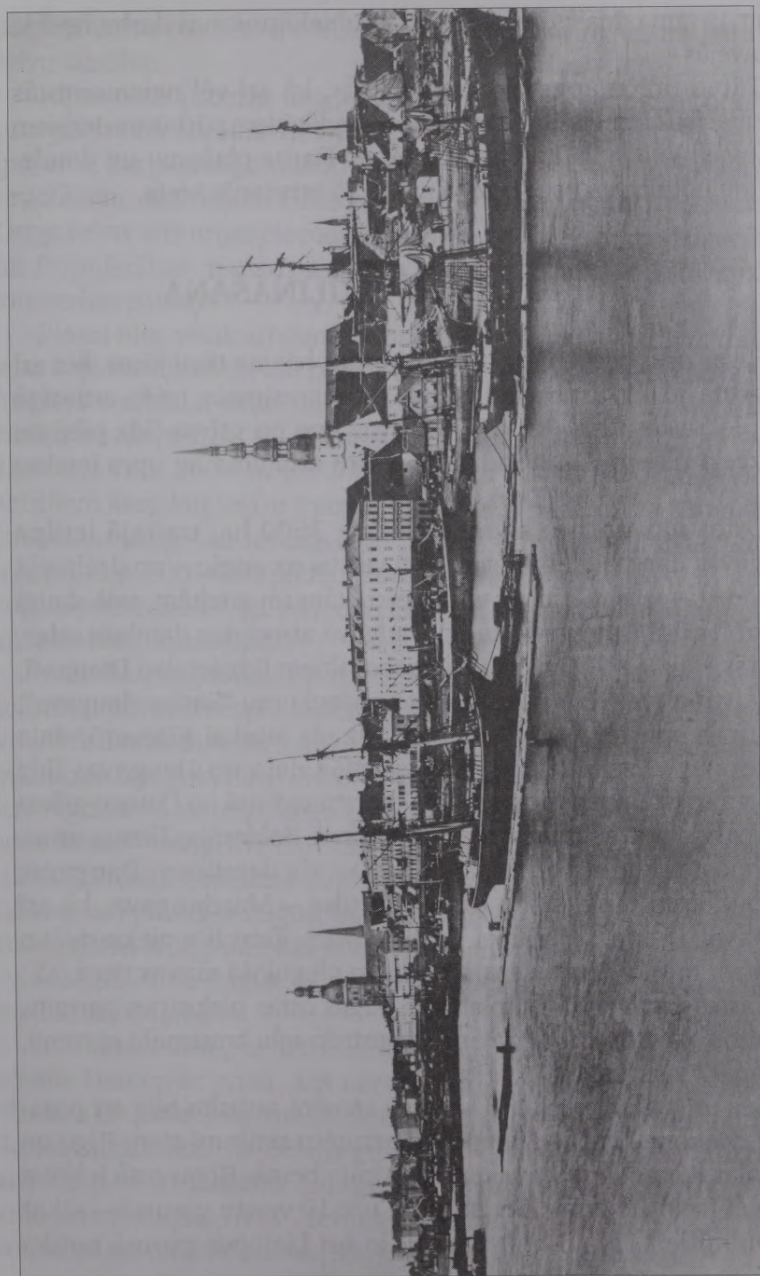
4. nodaļa

RĪGAS OSTAS MODERNIZĀCIJA

Preču ražošanas attīstība lika pārkārtot vecās ostas. Lila nozīme to pilnveidošanā bija arī jaunajam jūras transportam. Līdz ar to ostu modernizācija skāra ne tikai Krieviju, bet arī citas Eiropas zemes. Prūsijas ostu Kēnigsbergu labiekārtot sāka 19. gs. 70. gados, kad 1878. gada Austrumu kara rezultātā tika slēgtas Krievijas Melnās jūras ostas. Līdz tam Kēnigsberga atradās tādā pašā stāvoklī kā Pēterburga, Liepāja, Ventspils. Sēres visās šajās ostās, arī Kēnigsbergā, ļāva ieiet ostā kuģiem tikai ar 12 pēdu lielu iegrimi. Par fārvatera uzturēšanu kārtībā Kēnigsbergas ostā sākumā rūpējās Kēnigsbergas tirgotāji, bet, kad tirgotāji vairs nevarēja tikt galā, atbildību uzņēmās Prūsijas valdības iestādes. Kēnigsbergas osta tika modernizēta, iekārtota priekšosta Pilava, kas ļāva Kēnigsbergas ostu apmeklēt kuģiem ar lielu iegrimi. Priekšostas Pilavas iekārtošanai tika izlietots 4,8 miljoni marku.¹ Vienlaicīgi izveidoja arī noliktavas, atbilstošas eksporttirgus prasībām. Pēc Kēnigsbergas ostas labiekārtošanas 80. gadu vidū Krievijas eksports caur to pieauga 7 reizes salīdzinājumā ar 1877. gadu.

Arī Krievijas valdība un tirgotāji uzsāka ārējai tirdzniecībai nozīmīgāko ostu pārbūvi. Tā, piemēram, Pēterburgas ostā izraka jūras kanālu, kas izmaksāja 18 miljonus rbļ. Līdz šī kanāla būvei caur Pēterburgu eksportēja 6 milj. četvertu, bet ar 1989. gadu, pēc kanāla nodošanas ekspluatācijā – 7 milj. labības.

Tāpat kā Pēterburgā, arī Rīgā tirgotāji nevarēja samierināties ar trūkumiem Rīgas ostā, kas kavēja preču apgrozības pieaugumu. Viņu galvenās prasības, neskaitot atsevišķu dzelzceļa līniju izbūvi, 70. gados bija: padarīt Daugavu kuģojamu un visu Rīgas ostu pieejamu lielajiem jūras tvaikoņiem.² Šim nolūkam 1875. gadā no Valsts kases tika asignēti 2 milj. rbļ. ar noteikumu, ka ik gadus ostas izbūves darbiem izlietos 250 tūkst. rbļ. un ostas padziļināšanas darbus veiks astoņos gados. Bet, tā kā turpmākajos gados asignētās



Rīga. Daugavas krastmala ostas rajonā. 19. gs. beigas

summas samazinājās, iecerēto ostas labiekārtošanas darbu izpilde aizkavējās.

Tā tad preču apgrozījuma kāpums, kā arī vēl neizmantotās tirdzniecības iespējas bija par iemeslu radikāliem pārbūves darbiem arī Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās. Darba plašumu un daudzveidību noteica kā ostu nozīmīgums, tā atrašanās vieta.

1. KUĢU CEĻA PADZIĻINĀŠANA

Rīgas osta pēc ieņemamās teritorijas bija ne tikai jūras, bet arī upes osta, jo tās sastāvā ietilpa pati ostas krastmala, reids, attiecīgā līča piekrastes daļa, kā arī Daugavas upe no grīvas līdz pilsētas dzelzceļa tiltiem, kas atradās 15 verstu attālumā no upes ietekas jūrā.

Ostas akvatorijas kopplatība bija 3600 ha, un tajā ietilpa Daugavas upe no gludā sēkļa 18,5 verstis uz augšu – no dzelzceļa tilta līdz tās ietekai jūrā ar visām pietekām un attekām, tajā skaitā atteka “Sausā Daugava”, kā arī Daugavā atrodošās daudzās salas, pilsētas kanāls no Mārtaņa un Jēkaba tiltiem līdz ietekai Daugavā, Daugavas atteka, kas pazīstama ar nosaukumu “Sarkandaugava”, Mīlgrāvja caurteka no Daugavas līdz tās ietekai Ķīšezerā, daļa Bolderājas upes, Buļļupe, Apakšgrāvja daļa no Daugavas līdz Bolderājas dzelzceļa tiltam, reids 7 verstu rādiusā no Daugavgrīvas cietokšņa; visas mākslīgās ostas – Mīlgrāvis, Bolderāja, Ziemas ostas, Andrejosta, kuģu pietuvošanās vietas aiz dambjiem Daugavas kreisajā krastā, sākot no dzelzceļa tilta – Mazdaugava, kā arī Daugavai, Lielupei, Buļļupei, Apakšgrāvim, jūras līča piekrastei un pārējiem minētajiem ūdens baseiniem pieguļošā tauvas tiesa, t.i., piekrastes josla 4–10 asu platumā. Rīgas ostas piekrastes garums, ieskaitot visu Rīgas ostas rajonā ietilpstošo salu krastmalu garumu, bija ap 97 verstīm.³

Bez preču kuģniecības Daugavā samērā attīstīta bija arī pasažieru tvaikoņu kustība Lielupē, lai uzturētu satiksmi starp Rīgu un jūrmalas kūrviētām. Šai sakarā gadsimta beigās Rīgas ostā iekļāva ne tikai Lielupes grīvu, bet arī pašu upi 19 verstu garumā – sākot no Dubultiem līdz Daugavgrīvai, jo šai Lielupes posmā notika

samērā dzīva pasažieru tvaikoņu, liellaivu, burinieku un parasto laivu kustība.

Rīgas ostas robežas tika precizētas 1898. gadā,⁴ un tās nonāca ostu pārvaldes administratīvā pārziņā. Rīgas ostas teritorijā ietilpa īpašumi, kas piederēja valstij, Rīgas pilsētas pārvaldei, Rīgas Biržas tirgotājiem, atsevišķām sabiedriskām iestādēm un privātpersonām. Ostas valsts teritorijas ekspluatācija atradās Krievijas Tirdzniecības un Rūpniecības ministrijas, Kara ministrijas un Satiksmes ceļu ministrijas pārziņā.⁵

Plostu tilts, vēlāk arī pontontilts, sadalīja Rīgas ostu divās daļās: lejas daļā un augšdaļā, kas pēc sava rakstura atšķīrās viena no otras. Augšējā – seklākā ostas daļa, bija plaša dabiska koku osta, kurā varēja novietot līdz 15 tūkstošiem plostu. Krasta josla augšup dzelzceļa tilta 260 asu garumā noderēja kā pietauvošanās vieta nelieliem jūras kuģiem ar mazu ieģrimi. Daļu no šī krasta izmantoja kabotāžas kuģi, kas ieveda Rīgā malku, un upju liellaivas, kuru celtpēja bija 500–4000 pudu. Ostas lejas daļā pietauvojās lielie jūras kuģi, tāpēc te jau 19. gs. pirmajā pusē sākās regulāri padziļināšanas un labiekārtošanas darbi.

Neērtības kuģošanai Daugavā sagādāja straujās izmaiņas upes gultnē un grīvas sērēs pēc ledus iziešanas. Tas radīja nepieciešamību izdarīt ik dienas fārvatera mērījumus, sevišķi tajās vietās, kas vairāk vai mazāk bija pakļautas aizsērēšanai. Tik bieži mērījumi palīdzēja ātri regulēt un noteikt kuģu pietauvošanās vietas: vai nu palikt priekšostās – Milgrāvī un Bolderājā, vai arī pietauvoties iepretī pilsētai. Pretējā gadījumā kuģi ļoti ātri varētu uzskriet sēkļiem un ločiem, kas pavadīja kuģus, būtu iemesls pieprasīt, lai slēdz ieeju ostā kuģiem ar ieģrimi, kas neatbilst ūdens dziļumam uz sēkļa.

Šai gadījumā kuģus vajadzētu izlādēt jau reidā, kas prasītu papildu izdevumus.

Ne mazāk svarīgus ierobežojumus Rīgas ostai radīja arī cietoksnis Daugavas grīvā, kas nereti ostai izvirzīja prasības, neatbilstošas tirdzniecības ostas interesēm. Tās radīja neapmierinātību vietējos tirgotājos. Ar lielām grūtībām Vidzemes gubernatoram izdevās panākt zināmu kompromisu; tā rezultātā kuģi varēja izmantot Daugavgrīvas Ziemas ostu, tur ierīkoto eliņu, kā arī cietokšņa tuvumā atrodošās kuģu piestātnes.⁶

Mērķtiecīgu ostas darbu organizēšanai 19. gs. 50. gados tika izveidota Rīgas osas labiekārtošanas komiteja, kurā darbojās tā laika ievērojamie inženieri K. Napjerskis, A. Betihers, A. Nāgels u.c. Pamatojoties uz viņu sastādītajiem projektiem, tika veikti Rīgas ostas izbūves, tostarp arī Daugavas gultnes padziļināšanas un krastu nostiprināšanas darbi no postu tilta līdz grīvai.⁷

Daži pasākumi kuģošanas uzlabošanai Daugavā bija veikti jau 14.–16. gs. Kopš 17. gs. parādījās pirmās sūdzības par Daugavas aizsērēšanu. Bet vēlāk, kad Daugavā izveidojās divas attekas pie Doles salas, upe sāka aizsērēt arī iepreti pilsētai. Lai to novērstu, 18. gs. otrajā pusē inženieris Veismanis veica pasākumus, kuru mērķis bija iztaisnot Daugavas gultni no Ķengaraga un Katlakalna līdz ietekai jūrā. Šiem pasākumiem 1763.–1773. gadā no Valsts kases tika izlietoti vairāk kā 600 tūkst. dālderu.⁸ Pie Veismaņa veiktajiem pasākumiem jāpieskaita Krīdnera dambja būve, Katrīndambja pagarināšana līdz Kurpnieksalai, kā arī dambja būve no Klīversalas līdz Apakšgrāvim. Taču minētie pasākumi gaidītos rezultātus nedeķa. Pilsētas Dome 1776. gadā sūdzējās ģenerāl-gubernatoram, ka kuģi, kuru iegrime lielāka par 8 pēdām, nevar nokļūt pilsētā un ka pastāvīgi ir vērojama jaunu sēkļu rašanās. 18. gs. 70. gados Daugavas gultne pie Daugavgrīvas izmainījās ar stipru nolieci uz rietumiem. Veismaņa mēģinājums mainīt Daugavas jauno gultni beidzās neveiksmīgi: sāka aizsērēt arī jaunā ieteka: tās dziļums 1780.–1781. gados bija vairs tikai 7 pēdas. Līdz ar to kuģu ieeja Daugavā bija pilnīgi slēgta.

Lai kuģošana apstākļus Daugavā uzlabotu, ģenerālleitnants Bauers bija ierosinājis 1782. gadā pagarināt no Komētas forta dambja jūras molu. Jaunajiem pasākumiem Valsts kase assignēja 100 tūkst. un pilsētas kase – ap 50 tūkst. rbļ. 1788. gadā molu būve bija gandrīz pabeigta un tie zināmā mērā padziļināja upes grīvu. Kopš 19. gs. 50. gadiem Daugavas padziļināšana un tīrīšana notika regulāri. Pirmajos gados to veica Rīgas tirgotāji par personiskiem līdzekļiem. Ik gadus šie darbi izmaksāja aptuveni 10,4 tūkst. rbļ.⁹ Rīgas ostas padziļināšanas un labiekārtošanas darbu kreditēšanā 19. gs. otrajā pusē iesaistījās arī valdība, jo ostas izbūves perspektīvas atbilda valsts tirdznieciskajām un arī militāri stratēģiskajām interesēm. Vēl jo vairāk tādēļ, ka vietējām latviešu rūpnieciski

tirdznieciskajām aprindām nebija pietiekami liela kapitāla, lai pilnībā realizētu savus Rīgas ostas rekonstrukcijas plānus un ieceres.

Daugavas gultnes iztaisnošanas un padziļināšanas projektus un tāmes apstiprināja speciāls Satiksmes ceļu ministrijas inspektors, kura vadībā un uzraudzībā strādāja Rīgas Biržas komitejas izvēlētie labiekārtošanas darbu pārraugi. Kad 1887. gadā Pēterburgā tika organizēta Tirdzniecības ostu iekārtošanas komisija,¹⁰ Satiksmes ministrijas inspektora funkcijas sāka pildīt Rīgas ostas labiekārtošanas darbu pārvalde. Inspektors tika apstiprināts par Rīgas ostas labiekārtošanas darbu priekšnieku. Pārvaldi uzturēja Valsts kase. Rīgas ostas pārvalde vairākkārt tika mainīta un papildināta,¹¹ pie tam iepriekšējās sabiedriskās pašpārvaldes tiesības un pienākumi pakāpeniski tika ierobežoti un nodoti valdības iestādēm. Pēc tam kad 1893. gadā uz Rīgas ostu tika attiecināts "Nolikums par piejūras ostu administratīvo pārvaldi", nodibināja Rīgas ostas lietu komiteju.¹² Par tās vadītāju kļuva Vidzemes gubernators. Šīs komitejas galvenais pienākums bija izstrādāt dažādus nolikumus. Tajā pašā laikā apstiprināja arī ostas kapteiņa pienākumus – galvenokārt dažādu policejisku funkciju veikšanu. Rīgas ostas labiekārtošanas darbu plānus izstrādāja un veica Rīgas Biržas komiteja Satiksmes ceļu ministrijas uzraudzībā.¹³ Taču šo līdzekļu nepietika.

Čīņa pret Daugavas gultnes aizsērēšanu nedeva paliekamus rezultātus. Iemesls tam bija gan upes pārplūšana pavasaros, gan gultnes iztaisnošanas un padziļināšanas darbu tehniskās nepilnības. Kopš 1852. gada par Daugavas padziļināšanu sāka rūpēties Rīgas Biržas komiteja. Līdzekļus upes gultnes padziļināšanai ieguva no tirgotāju vispārējā aizdevuma, ko dzēsa ar speciālu ostas labiekārtošanas nodokli: 0,4% apmērā no ievedamo un izvedamo preču cenas; bet Daugavas grīvas padziļināšanai bija īpašs nodoklis – 15 kap. no katra ievedamā un izvedamā lasta. Tā kā ostas nodoklis deva samērā niecīgus ienākumus, tad Rīgas komiteja asignēja Daugavas grīvas padziļināšanas darbiem 10,1 tūkst. rbļ. Tā bija domāta divu zemes smelamo mašīnu iegādei un laivai ar diviem airētājiem un stūrmani.¹⁴ Tagad Rīgas Biržas komitejas rīcībā bija 3 zemessmēļēji un 11 laivas, kas nodrošināja upes gultnes padziļināšanu. (Pirmais zemessmēļējs Daugavas gultnes padziļināšanai tika darbināts ar zirgu vilkmes palīdzību jau 1818. gadā, bet desmit gadus vēlāk –

1828. gadā – upi mēģināja padziļināt ar speciālu grābekļu palīdzību, ko vilka kuģi. Pirmā ar tvaiku darbināmā zemes smeļamā mašina Rīgas ostā parādījās 1846. gadā, bet 1847. un 1853. gadā Šveicē un Anglijā iepirka vēl divus zemessmēļņus.¹⁵ Tas kopā izsmēla 17,536 kubikasu zemes, un zemes smeļamie darbi izmaksāja 38 967 rbļ.

Turpmākajos gados Rīgas Biržas komiteja iegādājās vēl divas zemes smeļamās mašīnas: “Ādolfs” (ar 60 Zs lielu jaudu) un “Gustavs” (65 Zs jauda), kas izmaksāja 40 tūkst. rbļ. 1880. gadā Rīgas Biržas komiteja iegādājās pirmo zemessmēļņu-pašizkrāvēju “Dūna” (355 Zs liela jauda; izmaksāja 144 tūkst. rbļ.), ar kura palīdzību gultni varēja padziļināt līdz 20 pēdām.¹⁶ Uz 1882. gadu Rīgas Biržas komitejas rīcībā esošā bagarēšanas karavāna bez jau minētajiem zemessmēļņiem bija 25 dzelzs laivas, 6 koka laivas, 2 velkoņi: “Sofija” (50 Zs) un “Simsons” (120 Zs),¹⁷ bet 1889. gadā Šveicē iepirktais zemessmēļņs “Ciklops” (jauda 130 Zs, maksāja 71,3 tūkst. rbļ.) spēja padziļināt gultni jau līdz 22 pēdām. 1890. gadā ar šo zemessmēļņu karavānu Daugavas kuģu ceļš no pilsētas līdz grīvai jau bija padziļināts līdz 20 pēdām. Kuģu ieņemšanas pieaugums lika pārbūvēt šos zemessmēļņus lielāka dziļuma iegūšanai, kā arī iegādāties jaunus: 1898. gadā Šveicē iepirka “Mīlgrāvi” (170 Zs jauda, maksāja 80 tūkst. rbļ.), 1899. gadā – zemessmēļņu “Bolde-rāja” (170 Zs jauda, maksāja 68,3 tūkst. rbļ.), bet 1900. gadā – “Rīgu” (850 Zs jauda, maksāja 312,6 tūkst. rbļ.). Bez tam laikā no 1867. līdz 1899. gadam Rīgas Biržas komiteja iegādājās 55 laivas, kas apkalpoja minētos zemessmēļņus.¹⁸ Visa šī zemessmēļņu karavāna bija iegādāta uz ostas nodevu rēķina, izņemot “Rīgu” un 12 lauvas, kas iepirkas par Rīgas Biržas komitejas līdzekļiem.¹⁹ Tas liecināja par vietējās buržuāzijas samērā nelieliem kapitāluzkrājumiem.

Arī Daugavas gultnes padziļināšana ar zemessmeļamām mašīnām prasīja milzu līdzekļus. Tā no 1847. līdz 1865. gadam bagarēšanai, ieskaitot pašu zemessmeļamo mašīnu vērtību, ik gadus izlietoja vidēji ap 21 633 rbļ.²⁰ Bet kopš 1867. gada līdz pat 1879. gadam, kad atbilstoši inženiera Napjerska projektam bagarēšanas darbu apjoms tika palielināts, Daugavas gultnes padziļināšanas darbi Rīgas Biržas komitejai izmaksāja pāri 40 tūkst. rbļ.²¹ Pieaugot

Milgrāvja un Bolderājas tirdznieciskajai nozīmei, radās nepieciešamība uzņemt kuģus ar lielu iegrimi; līdz ar to Daugavas bagarēšana ieguva aizvien lielāku nozīmi: palielinājās bagarēšanas darbu apjoms, pieauga tā izmaksu daļa, ko sedza no Biržas komitejas un Valsts kases līdzekļiem. Bagarēšanai iztērēja 1873.–1874. gadā – pāri par 60 tūkst. rbļ., 1875. gadā – gandrīz 67 tūkst. rbļ., 1876. gadā – pāri par 75 tūkst. rbļ., 1877. gadā – gandrīz 77 tūkst. rbļ., 1878. un 1879. gadā – ap 90 tūkst. rbļ. 1880. gadā šīs izmaksas nedaudz samazinājās – līdz 76,9 tūkst. rbļ., bet 1881. gadā – 87 tūkst. rbļ.²² Tas nozīmēja, ka caurmērā deviņu gadu laikā bagarēšana izmaksāja vidēji 87 tūkst. rbļ.

Rīgas ostas padziļināšanas darbu apjoms pieauga atbilstoši preču kravu apgrozības kāpumam un kuģniecības attīstībai. Uzskatāmi to apliecina no Daugavas gultnes izsmeltais zemes daudzums: trīsdesmit piecu gadu laikā, no 1866. līdz 1901. gadam, izsmēla gandrīz 2 milj. kubikasu zemes.²³ Pie tam pēdējos desmit gados izsmēla tikpat daudz kā iepriekšējos 25 gados kopā. Izsmelto zemi vai nu sabēra jūrā aiz moliem, vai arī izmantoja dambju celtniecībā.

Lai uzturētu Daugavā lielo jūras tvaikoņu iegrīmei atbilstošu ūdens līmeni, ar bagarēšanu vien nepietika. Jau kopš 17. gs. centās iztaisnot un padziļināt upes gultni ar dambju palīdzību. Jau 18. gs. beigās ieeju Daugavā no aizsērēšanas pasargāja uzbūvētais Komētas forta dambis un austrumu mols. Kopš 19. gs. sākuma dziļums Daugavas grīvā sasniedza 12 pēdas, un līdz pat 1847. gadam tas īpašas grūtības kuģniecībai nesagādāja²⁴: dziļums starp Daugavas grīvas sērēm bija lielāks nekā Daugavas fārvaterā. Bet jau kopš 1847. gada stāvoklis mainījās, un 1849. gadā ieeju Daugavā aizšķērsoja sēre, uz kuras dziļums bija tikai 5 pēdas. Lai sasniegtu ostu, kuģiem bija jāizmanto neērta sānu eja uz rietumiem no galvenā fārvatera, stiprāka vēja laikā riskējot uzskriet Komētas forta dambim, pie kura vajadzēja izdarīt krasu pagriezienu. Šai ceļa posmā ar zemessmēlēju palīdzību uzturēja 12 pēdu dziļumu. Tomēr ar kuģu iegrīmes pieaugumu šis dziļums izrādījās nepietiekams.

Visi mēģinājumi iztaisnot Daugavas gultni Katrīnas II valdišanas laikā, kā arī Veismaņa paralēlie dambji, kas stiepās gar abiem Daugavas krastiem no Rīgas līdz pat upes grīvai, neraugoties uz

ieguldīto milzīgo darbu un līdzekļiem, izrādījās nelietderīgi. Veismaņa dambja neveiksmes galvenais cēlonis skaidrojams ar nepareizu, nemērķtiecīgu Daugavas gultnes ierobežošanai pielietoto dambju tipu izvēli un to izvietošanas sistēmu.

Tā kā 1849. gadā dziļums Daugavas grīvā bija 12 pēdas, lai to palielinātu, inženieris apakšpulkvedis Rihters, izdarījis rūpīgus ostas apkārtnes hidrogrāfiskos un meteoroloģiskos novērojumus, izstrādāja projektu, kurā paredzēja nostiprināt Daugavas krastus un uzbūvēt austrumu – Mangaļu jūras molu. Realizējot projektu, tika aizsprostota Daugavas vecā – austrumu ieteka pie Vecāķiem, uzcelti Andrejsalas un Ķīpsalas dambji, izveidota krasta nostiprinājumu josla pie Bolderājas, Rīnužu ciema, Lielās Ilķeniešu salas un Vecmīlgrāvja. Mangaļu jūras dambi 1050 asu garumā²⁵ uzbūvēja laikā no 1850. līdz 1851. gadam uz ostas nodevu rēķina, un tas izmaksāja pāri par 1 milj. rbļ.²⁶

Pēc Mangaļu dambja jeb austrumu jūras mola izbūves ieeja ostā uzlabojās: kuģiem ar lielu iegrimi šķēršļus vairs nesagādāja sērs Daugavas grīvā, bet gan Daugavas fārvaters ar neskaitāmajiem pagriezieniem. Piecas verstis leļpus dzelzceļa tilta Daugava sazarojās starp salām un veidoja četras lielas attekas. Katru gadu pavasarī atkarībā no ledusiešanas gaitas un no palu ilguma kāda no šīm attekām tika izskalota, padziļināta, mainījās Daugavas gultne. Visu šo pārmaiņu rezultātā 1874. gadā šķērsām Daugavas gultnei jau bija izveidojušies sēkli; dziļums uz tiem nepārsniedza 2–3 pēdas. Arī tūlīt leļpus tiltam Daugavas dziļums nebija pietiekams kuģošanai: upes vidū atradās sēklis, uz kura dziļums bija tikai 9 pēdas, bet pie krastmalas 14–17 pēdu dziļumu varēja uzturēt vienīgi ar regulāru ikgadēju zemes izsmelšanu. Arī pie Andrejsalas kuģu ceļš bija likumots, ar krasiem pagriezieniem un ne visur pietiekamu dziļumu: pirms un aiz Vējaķsalas fārvatera dziļums bija tikai 13 pēdas, Katrīndambja galā pa labi uz Mīlgrāvja pusi bija izveidojusies liela atteka, un galvenais kuģu ceļš pie Putnu salas krasi iegriezās šai attekā, sagādājot neērtības buriniekiem, kas tur bija pietauvojušie. Pie Lejaspodragas fārvaters šķērsoja upi un iepretī Kurpnieku salai un Rīnužiem pietuvojās labajam krastam. Pie Vollermuižas, Lejaspodragas, Mīlgrāvja un Rīnužiem upes krasti bija smilšaini, un straume tos pastāvīgi izskaloja. Izskalotās smiltis nosēdās Daugavā,

veidojot sēkļus, un radīja neērtības, pat neparedzētas briesmas kuģiem. Visbeidzot – no Lejaspodragas iepretī Daugavas kreisajam krastam līdz pat Bolderājas upes grīvai arī atradās liels sēklis, kas sniedzās līdz pat upes vidum, sašaurinot fārvateru un kuģu ieeju Bolderājas upē.

Sakarā ar kuģniecības apstākļu pasliktināšanos Rīgas ostā valdība bija atļāvusi Rīgas tirgotājiem izdarīt divus aizņēmumus 2 milj. rbļ. apmērā, ko izlietoja ieejas padziļināšanai Daugavā un citiem neatliekamajiem ostas labiekārtošanas darbiem. Minēto aizdevumu dzēsa uz ostas nodevu rēķina. Neskatoties uz to, ka dambja būve prasīja tik daudz līdzekļu, dambis nebija nodrošināts pret vētrām. Tā 1865. gada rudens viesuļvētra nopostīja dambi 121 asi garumā. Lai turpmāk novērstu līdzīgus negadījumus, inženieris K. Napjerskis, kas šai laikā vadīja ostas izbūves darbus, uzbūvēja 1866.–1868. gadā aizsargvalni, kura uzdevums bija pasargāt molu no viļņu triecieniem. Vaļņa būve Rīgas tirgotājiem izmaksāja 119, 3 tūkst. rbļ.²⁷

Jūras rietumu molu 405 asu garumā uzbūvēja 1881.–1884. gadā, un tas izmaksāja aptuveni 405 tūkst. rbļ. Abi moli bija veidoti no pāļu un akmens klājumiem, līdz 12 pēdu dziļumam nostiprināti ar fašīnām. Molu virsūdens daļa 12 pēdu augstas vertikālas sienas veidā bija mūrēta no plēstiem akmeņiem.

Satiksmes ceļu galvenā pārvalde 1862. gadā atļāva labot arī Katrīndambja un Kaķsēkļa dambja krasta nostiprinājumus, asģignējot šim nolūkam no Valsts kases 72, 6 tūkst. rbļ.²⁸ Lai sekmētu šo darbu izpildi, Daugavas krastā no cietokšņa līdz Katrīndambim tika pārtraukta balasta un citu preču iekraušana un izkraušana, kā arī kokmateriālu pludināšana gar krastu.²⁹

Rihtera izstrādāto Rīgas ostas fārvatera padziļināšanas projektu ar nelielām izmaiņām realizēja laikā no 1850. līdz 1867. gadam inženierpulkveža Neļķena vadībā. Tā realizēšanai izlietoja 2, 6 milj. rbļ.³⁰ Darba izmaksas apmēram 2 milj. rbļ. apjomā tika segtas, izlaižot speciālās obligācijas.³¹

Šī projekta realizācija prasīja tik ilgu laiku tāpēc, ka pēc Krimas kara valdība veltīja uzmanību galvenokārt dzelzceļu būvei. Ūdensceļu uzlabošanā un šoseju būvē nekādi lielāki kapitāli uzlabojumi salīdzinājumā ar iepriekšējiem gadu desmitiem netika izdarīti:

galvenie ostas labiekārtošanas darbi bija vērsti iepriekšējos gados sāktu būvju pabeigšanai.

Jaunu Daugavas lejesteces padziļināšanas projektu no Katlakalna līdz upes grīvai izstrādāja 1867. gadā inženieris K. Napjerskis. Projekta realizēšanai bija nepieciešams 11, 3 tūkst. rbļ.³² Bez citiem veicamiem pasākumiem, realizējot projektu, tika pagarināts bolverks no Citadeles slūžām līdz Andrejsalai, kā arī Ķīpsalas dambis. Šīs būves bija īpaši nozīmīgas ne vien fārvatera padziļināšanai, bet arī iekraušanas un izkraušanas vietu paplašināšanai. Bolverku pagarināšana notika uz Valsts kases rēķina un izmaksāja 226 tūkst. rbļ.³³

Daugavas krasta izbūves projekti paredzēja nostiprināt krastus ar pāļiem un bruģakmeni. Taču parasti ledus iešanas laikā daļa pāļu vai nu tika nolauzti, vai izkustināti. Lai izvairītos no krastu nostiprinājumu turpmākiem bojājumiem, pāļus sasēja, bet krastu uzbērumu zemūdens daļu noklāja ar faņinām. Aiz pāļu sienas no krasta puses atkarībā no nosēšanās pakāpes vairākās kārtās sakrāva fašīnas. Vietās, kur zemes nosēšanās un krastu izskalošana bija visai spēcīga, zemūdens daļas nostiprināšanai lietoja turklāt arī dēļu sētas. Dambja virsūdens uzbērumu upes pusē veidoja no zemes, akmens šķembām, nobruģējot to ar laukakmeņiem.³⁴

Izstrādājot Daugavas krastu nostiprināšanas projektus, Rīgas ostas rajonā līdz 1867. gadam nekādi lielāki zemes piebēršanas darbi netika paredzēti. Nepieciešamības gadījumā Daugavas krastu pareizas līnijas ieturēšanai paredzēja lietot kuģu balastu uz pilsētas kases rēķina. Bet, neskatoties uz to, pēc četriem gadiem, kas pagāja pēc projekta sastādīšanas, izrādījās, ka Daugavas krasti ostas rajonā ir stipri mainījušies un neatbilda projektā paredzētajam stāvoklim.

Krastus vairs nevarēja izlīdzināt ar balasta piebēršanu vien, bet bija vajadzīgi lielāki pasākumi: dažās vietās ūdens līmenis nesniedzās līdz krastu nostiprinājumiem un krasta līnijas iztaisnošanai bija nepieciešami zemes piebēršanas darbi. Tā kā nepieciešamā zemes daudzuma tuvumā nebija, tad Bolderājas piekrastes nostiprināšanai izmantoja balastu, bet Ilķeniešu salas un Rīnužu ciema krastu nostiprināšanai – zemi, ko ar liellaivām piegādāja no zemes-smēlējiem.

Pavisam laikā no 1869. līdz 1870. gadam tika veikti šādi Rīgas ostas labiekārtošanas darbi: Daugavas labajā krastā no Citadeles

slūžām līdz Andrejsalai tika uzcelts 235 asis garš bolverks; Daugavas kreisajā krastā no Ķīpsalas dienvidu daļas ievirzīts upē 570 asis garš dambis (šķērsdambis). Starp abiem upes krastiem un tiem piegulošām salām 148 asu kopgarumā uzcelti 3 transversālie jeb šķērsdambji. Šos Rīgas ostas padziļināšanas darbus finansēja no dzelzceļa fondu līdzekļiem.

Rīgas ostas sistemātiskiem un tik apjomīgiem padziļināšanas darbiem bija vajadzīgi lielāki kapitālieguldījumiem. Kopš 19. gs. 70. gadiem sākās jauns ostas rekonstrukcijas posms un vienlaicīgi cīņa par šo darbu kreditēšanas avotiem. Pēc Rīgas Biržas komitejas lūguma 1871. gadā valdība piešķīra tai 89 425 rbļ. lielu aizdevumu (ar 6 % lielu pieaugumu) Daugavas krastu turpmākai nostiprināšanai pie Vollermuižas, Rīnužu ciema un Mīlgrāvja.³⁵ Šos darbus bija jāveic divu gadu laikā Satiksmes ceļu ministrijas uzraudzībā. Biržas komiteja nepieņēma aizdevumu uz tik smagiem noteikumiem (6 % agrāko 2 % un 3 % vietā). Visus līdzekļus minēto darbu veikšanai 179 425 rbļ. apmērā tā sedza pati, izmantojot atlikumu, ko deva procentu nodevas par Rīgas ostā ievadamām un izvedamām precēm. Šis nodoklis bija paredzēts ostas padziļināšanai piešķirto aizdevumu dzēšanai.³⁶

Krievijas valdības un Rīgas kapitālistu nesaskaņu galvenais cēlonis ostas padziļināšanas pasākumu kreditēšanas jomā 19. gs. 70. gados bija meklējams valdības transporta politikā: principā, būdama ieinteresēta ostas izbūvē, tā maksimāli centās piesaistīt šiem darbiem vietējo, Baltijas provinču kapitālu; ostas labiekārtošana, pirmām kārtām, ļāva nopelnīt vietējiem tirgotājiem, kas veica starpnieka lomu valsts ārējā tirdzniecībā caur Rīgas ostu. Turpretī vietējās finansistu un tirgotāju aprindas, redzot, ka Rīgas ostas izbūve atbilst ne vien vietējām, bet arī visas valsts tirdznieciskajām interesēm kopumā, centās ieinteresēt ostas rekonstrukcijas projektos valdošās aprindas un iesaistīt šo projektu realizēšanā Valsts kases līdzekļus. Iemesls tam bija gan vietējās buržuāzijas nepietiekamie kapitāla uzkrājumi, gan centieni iegūt maksimālu peļņu no tirdznieciskajiem darījumiem, pēc iespējas mazāk līdzekļu tērējot izbūves pasākumiem ostā.

Smagus postījumus Daugavas krastu nostiprinājumiem sagādāja 1873. gada 22. novembra vētra, kuras laikā ūdens līmenis upē

pacēlās līdz 5,5 pēdām (par 1,65 m) virs Daugavas zemākā ūdens horizonta.³⁷ Mazākos kuģus vētra bija norāvusi no pietauvošanās vietām un uzdzinusi uz sēkļiem un nelielajām saliņām upes vidū; kokmateriālus noskalojusi no krasta; daļēji sagrāvusi Mangaļu un Bolderājas molus. Lejaspodragas nenostiprināto krastu vētra bija pavisam izskalojusi. Gandrīz pilnīgi bija sagrauti arī Mīlgrāvja un Rīnužu ciema krasta nostiprinājumi. Ūdens limenim strauji ceļoties un pēc tam kritot, dambju uzbērumu zemūdens daļa bija izskalota. Līdz ar to bruģētā daļa virs ūdens nosēdusies un sagrauvusi. Samērā mazākus postījumus vētra bija nodarījusi Ilķeniešu salas dambim, jo vētras laikā, ūdens limenim ceļoties, sala bija pilnīgi pārpludināta. Bolderājas, Rīnužu ciema un Mīlgrāvja krasta nostiprinājumu atjaunošana pēc vētras postījumiem izmaksāja 7,7 tūkst. rbļ.³⁸

Veicot atjaunošanas darbus, dambjus centās nostiprināt pret iespējamiem postījumiem. Nostiprinot Daugavas krastus 320 asu garumā pie Bolderājas, zemē sadzina 2 asis garus un 5 veršokus diametrā resnus 960 pāļus; gar krastu šai joslā izveidoja 6 veršokus biezu kokmateriālu klājumu, aiz tiem gar krastu 120 asu garumā sadzina 7 pēdas garus un 3 collas biezus spundētos dēļus. Pārējo 200 asu garumā gar krastu aiz pāļiem līdz pašai upes gultnei izveidoja divās kārtās dēļu sienu, lai pasargātu dambju uzbērumu no izskalošanas; dambja uzbēruma zemūdens daļu 12–17 asu izklāja ar smagu fašīnu kārtu. Pašu krastu paaugstināja ar speciālu uzbērumu, ko veidoja no zemes un akmens šķembām un aptuveni 660 kv. asu platībā pārklāja ar akmens plātnēm.³⁹ Līdzīgā kārtā atjaunoja arī Mīlgrāvja, Ilķeniešu salas un Rīnužu ciema krasta nostiprinājumus.

Dambju uzcelšana un atjaunošana bija visai darbietilpīgs process un izmaksāja 406 tūkst. rbļ.⁴⁰ Kreisā Daugavas krastā – Bolderājas dambim izlietoja 25,6 tūkst. rbļ., labajā Daugavas krastā – Mīlgrāvja un Ilķeniešu salas dambim – 55,6 tūkst. rbļ., Rīnužu ciema dambim – 98,4 tūkst. rbļ.

Beidzot Daugavas gultnes iztaisnošanai un nostiprināšanai ar molu un dambju sistēmas palīdzību līdz 1874. gadam bija uzcelti dambji pie Bolderājas – 320 asu garumā, pie Mīlgrāvja – 200 asu garumā, pie Mazās Ilķeniešu salas – 220 asu garumā, pie Rīnužu ciema – 450 asu garumā.⁴¹ Neskatoties uz 60. un 70. gadu sākumā



Rīgas osta. Daugavas krasta nostiprināšana. 19. gs. otrā puse

veiktajiem pasākumiem, Rīgas ostā joprojām bija visai neērta kuģošana. Galvenie ostas trūkumi bija sekla un likumotais kuģu ceļš ar krasiem pagriezieniem un sērēm, nelielais dziļums un mazā krastmalu platība kuģu pietauvošanās vietās.

Visi 19. gs. 60.–70. gados veiktie Rīgas ostas padziļināšanas darbi – gan smeļot zemi no Daugavas gultnes, gan būvējot molus, dambjus, aizsprostu kuģu ceļa padziļināšanai, tikai nedaudz uzlaboja kuģošanas apstākļus ostā, lai gan līdzekļi visu pasākumu realizēšanai bija visai apjomīgi. Kapitālieguldījumu lielāko daļu šajos gados deva Rīgas tirgotāji. Krievijas valdība pēcreformu posmā (19. gs. 60.–70. gadi) ostu labiekārtošanai un vispār ūdensceļu transporta uzlabošanai veltīja maz uzmanības. Valsts iekšējie ūdensceļi atradās privātās rokās, bet ārējās tirdzniecības preču kravu pārvadāšana pa jūru tāpat kā pirms reformām norisa pārsvarā ar svešzemju kuģiem. Krievijas jūras flotei bija tikai 10 % no pasaules valstu jūras flotes kopapjoma. Preču kravu pārvadājumus starp iekšzemes ostām drīkstēja veikt vienīgi Krievijas flotes kuģi. Krievijas kapitāla īpašnieki nelabprāt ieguldīja līdzekļus savas valsts jūras transporta attīstībā, kuram nācās konkurēt ar moderno ārzemju transportu.

Dzelzceļu būve, pavērdama iespējas Krievijas centrālajām un melnzemes gubernijām izlauzties pasaules tirgū, vienlaicīgi saistīja šos izejvielām bagātos rajonus ar ostām. Paplašinot preču ražošanu šajos reģionos, pieauga arī preču kravu pievedums pa dzelzceļiem uz ostām. Ostu šaurība, nepietiekamie rekonstrukcijas tempi kavēja straujāku Krievijas ārējās tirdzniecības attīstību. Kopš 19. gs. 70. gadiem Krievijas valdība mainīja savu attieksmi pret ūdensceļu un jūras transportu, saskatot šajos satiksmes ceļos būtisku nozīmi valsts ekonomiskajā attīstībā. Valdības iestādēs lielāku uzmanību sāka veltīt ūdensceļu paplašināšanai, kuģniecības attīstībai un līdz ar to ostu labiekārtošanai, jo, atstājot novārtā ostu izbūvi, dzelzceļu tīkla paplašināšana nebija efektīva – tā nespēja nodrošināt ārējās tirdzniecības apgrozījumu pieaugumu, kam bija vitāli svarīga nozīme Krievijas ekonomiskā uzplaukuma nodrošināšanai tirgus attiecību straujas attīstības posmā. Valdības interešu lokā aizvien vairāk nonāca ostu labiekārtošanas problēmas.

Kopš 19. gs. 70. gadiem Rīgas ostas labiekārtošana paredzēja galvenokārt kuģu ceļu padziļināšanu. Kuģošanas trūkumus ostā

vajadzēja novērst, realizējot jaunu, 1874. gadā izstrādātu ostas padziļināšanas projektu.⁴²

Projekts paredzēja bez 1869.–1873. gados celto ostas būvju labošanas veikt vēl sekojošus pasākumus: sašaurināt upes gultni, izveidojot pareizu dambju sistēmu tā, lai upes straume palīdzētu uzturēt fārvaterā kuģošanai nepieciešamo dziļumu – augšup dzelzceļa tilta 8–9 pēdas, bet 15 verstu garumā, no tilta līdz pat grīvai – 18 pēdas; nostiprināt izskalošanai pakļautās vietas Daugavas krastos un aizsprostot visas upes sānu attekas; upes daļu, kur straume ir visstraujākā, turpināt padziļināt ar zemessmēlējiem; paplašināt krastmalu laukumus atbilstoši pieaugošās preču kravu apgrozības vajadzībām.⁴³ Ņemot vērā iepriekšējo Rīgas ostas labiekārtošanas pieredzi, tika nolemts Daugavas lejestecē celt longitudinālos gareniskos dambjus paralēli krastu līnijai un transversālos jeb šķērsdambjus, kuru pamatnes būtu nostiprinātas ar fašīnu un zemes kārtojumu, bet virsūdens daļa – nobruģēta.

Saskaņā ar projektu 1875. gadā tika uzsākti jauni Daugavas gultnes iztaisnošanas darbi Rīgas ostas rajonā, kuru mērķis bija padziļināt fārvateru līdz 18 pēdām un darīt Rīgas ostu pieejamu lielajiem jūras tvaikoņiem.

1875. gadā sāktie Daugavas gultnes iztaisnošanas darbi nepārtraukti turpinājās nākamajos gados. Ar dambju palīdzību upes galvenā straume tika sašaurināta, daudzās upes attekas aizsprostotas un līdz ar to visa tekošā ūdens masa ievadīta vienā gultnē. Upes kreisajā krastā straumi ierobežoja trīs pāļu dambji, kas sākās iepretī Pilij. (Vēlāk tie bija pazīstami kā A–B dambis, C–D–E dambis un E–F dambis.) Starp dambjiem un krastu izveidojās upes osta.

Daugavas gultnes iztaisnošanu traucēja Putnu sala ar tai piegulošajiem sēkļiem. Šai vietā tika izveidota pilnīgi jauna Daugavas kuģojamā daļa – fārvaters, norokot daļēji Putnu salu. To veica laikā no 1876. līdz 1879. gadam, izsmēlot apm. 26 tūkst. kub. asu zemes.⁴⁴ Izsmelto zemi izlietoja aizsprosta būvei pie Katrīndambja un Zirgu salas. Tā kā Daugavas krasti – kreisais līdz Bolderājas upes grīvai un labais līdz Mangaļu jūras molam bija pavisam izskaloti, pie tiem nevarēja pietuvoties pat nelielas laivas. Bez tam fārvaters šai rajonā ik gadus pēc pavasara plūdiem bija mainījies, un lielie burinieki tikai ar pūlēm spēja virzīties pa šo

fārvatera daļu, ik mirkli riskēdami uzskriet sēkļiem. Tāpēc kreisais krasts iepretī Bolderājai tika vēl papildus nostiprināts ar aizsprostu.⁴⁵ Pēc šo aizsprostu uzcelšanas upes galvenā straume virzījās Katrīndambja un Zirgu salas rajonā no labā krasta uz kreiso. No kreisā krasta straume atkal plūda uz labo Mazo Ilķeniešu salas rajonā, pieturējās labajam krastam līdz Daugavas vecās grīvas attekai, no kurienes atkal virzījās uz kreiso krastu iepretī Daugavgrīvas cietoksnim. Regulējot šo Daugavas gultnes daļu, tika uzcelts dambis Kurpnieksalā un nostiprināta Zirgu sala. No labā krasta upē ievirzīja nelielus 18, bet no kreisā – 13 aizsprostus.⁴⁶ Dambjus uzcēla arī starp Mazo Ilķeniešu salu un Kurpnieku salu, starp Zirgu salu un Mazo Ilķeniešu salu.⁴⁷ Attekas, kas Kroņu salu atdalīja no krasta, arī tika aizsprostotas, bet starpsalu baseins turpmāk noderēja kā koku osta. Dambju augstums zemākās vietās nedrīkstēja pārsniegt 2–2,5 pēdas, pretējā gadījumā ledus iešanas laikā tie tiktu sagrauti. Lai nostiprinātu Daugavas krastu jauno līniju, sanesumus starp dambjiem apstādīja ar kārkļājiem.

Visi šie projektētie kuģu ceļa padziļināšanas pasākumi ilga gandrīz desmit gadus – no 1875. līdz 1884. gadam. Rezultātā tika uzcelts 8743 asis longitudinālo un transversālo dambju un pusaizsprostu, kā arī izsmelts no upes gultnes 60 tūkst. kubikasu zemes,⁴⁸ tā cerot nodrošināt ostā pienācīgu pastāvīgu dziļumu.

Pēc šādas dambju sistēmas izveidošanas upes platums pie Ķengaraga bija 240 asis, iepretī Rīgas pilij – 250 asis, Zirgu salas rajonā – 260 asis, iepretī Rīnužu ciemam – 270 asis, pie Daugavgrīvas cietokšņa – 300 asis.⁴⁹ Bet Daugavas fārvatera dziļums 80. gadu beigās no Daugavgrīvas cietokšņa līdz pat ietekai sasniedza 22 pēdas,⁵⁰ kas bija pilnīgi pietiekams lielo jūras tvaikoņu ieejai grīvā.

Visu darbu organizēšanu un veikšanu vadīja Rīgas Biržas komiteja un pieredzējušie inženieri A. Nāgels un A. Betihers.

Jāpiezīmē, ka pēc pēdējā projekta realizēšanas fārvatera padziļināšanos dažās vietās līdz 18 pēdām panāca, nevis bagarējot upi, bet gan galvenokārt sašaurinot gultni un palielinot straumes ātrumu. Tādējādi kļuva lieki turpināt Putnu salas norakšanu, jo straumes ietekmē ik gadus šī sala par 4–8 asīm atvirzījās uz austrumiem, atbrīvojot fārvateru. Turpretī kuģu ceļa padziļināšanai

uz sērēm izmantoja joprojām dambju un aizsprostu sistēmu. 80. gados dziļums minētajās vietās palielinājās no 13 pēdām uz 15,5 pēdām un no 14 pēdām uz 16–17 pēdām.⁵¹

Rīgas ostas padziļināšanas projektu 19. gs. 70. gadu otrā pusē un 80. gadu sākumā finansēja valsts, šim nolūkam asignējot 1875. un 1876. gadā – 460 tūkst. rbļ., 1877. gadā – 165 tūkst. rbļ., 1878. un 1879. gadā – 173 tūkst. rbļ., 1880. gadā – 300 tūkst. rbļ., 1881. gadā – 400 tūkst. rbļ., 1882. gadā – 322 tūkst. rbļ. Tātad astoņu gadu laikā – gandrīz divus miljonus rubļu.⁵²

Kā redzams, 19. gs. 80. gados bija sasniegti ievērojami rezultāti kuģošanas uzlabošanai Rīgas ostā. Tomēr iegūtie rezultāti nebija pastāvīgi. Lai tos nostiprinātu, 1883. gadā tika izstrādāts un 1885. gadā apstiprināts jauns Rīgas ostas labiekārtošanas projekts, kas paredzēja ne tikai būvēt jaunus dambjus un aizsprostus, bet galvenokārt pabeigt un uzlabot vecos.⁵³ Darbu turpināšanai no Valsts kases piešķīra līdzekļus 1,4 milj. rbļ. apjomā.⁵⁴

Līdz 1889. gada rudenim no projektā paredzētajiem darbiem tika veikti sekojoši: nobruģētas 715 063 kv. asu platībā 1875.–1884. gadā celto fašīnu dambju un aizsprostu virsotnes (kopējais šo dambju garums – 40 tūkst. asis); uzcelti 3 fašīnu longitudinālie dambji (2,3 tūkst. asis), 10 fašīnu transversālie dambji (1,1 tūkst. asis) un 2 pāļu dambji (938 asis); uzbūvēti trīs pusaizsprosti (103 asis); divas krastu nostiprinājumu sienas (331 asis) un viens koka bolverks (500 asis). Bez tam, bagarējot Daugavas gultni, šai posmā izsmeltas gandrīz 4 kubikasis zemes. Visiem šiem darbiem (1885.–1889.) izlietoja līdzekļus 1,3 milj. rbļ. apmērā, kas kopā ar ostas darbu pārvaldes uzturēšanai un citiem gadījuma darbiem paredzētajiem 111 tūkst. rbļ. sastādīja 1,5 mlj. rbļ. Jāpiezīmē, ka 1885. gadā pabeigtā 405 asis garā rietumu mola celtniecība tika veikta par speciāliem līdzekļiem, ko ieguva no tiltu nodokļiem.

Pēc projektā paredzēto pasākumu veikšanas tika pilnīgi iztaisnots fārvaters 9 verstis lejpus pilsētai, nodrošinot Rīgas ostai 18 pēdu dziļumu, bet grīvā sasniedzot pat 20 pēdu dziļumu, ko viegli varēja uzturēt ar zemessmēlēju palīdzību.

Krievijas dzelzceļu tīkla krasa paplašināšanās 19. gs. 90. gadu strauja rūpniecības uzplaukuma apstākļos noteica pasaules lielāko ostu prasībām atbilstošu kuģošanas nosacījumu nodrošināšanu

Rīgas ostā, tās ierindošanos Eiropas modernāko ostu skaitā. Visi 90. gados veiktie Rīgas ostas padziļināšanas pasākumi bija visai radikāli, lai šo mērķi sasniegtu. 1892.–1895. gadā veicamajiem Rīgas ostas labiekārtošanas darbiem tika asignēts 1,7 milj. rbļ.⁵⁵ Darbi bija sākti jau agrāk, 1890. gadā, un tos paredzēja beigt 1894. gadā. Bet jau 1891. gadā izdevās sasniegt spīdošus rezultātus – padziļināt fārvateru līdz 20 pēdām, lai gan projektos bija paredzēts pilnīgi nodrošināt esošo dziļumu – 18 pēdas – tikai līdz 1894. gadam. Pašā Daugavas lejestecē, 5 verstu garumā, kā arī Mīlgrāvī un Bolderājā un kuģu pietauvošanās vietās dziļums sasniedza 22 pēdas.⁵⁶ Rīgas Biržas komitejas bagarmašīnu karavāna bija pietiekoši spēcīga, lai ne tikai uzturētu šādu dziļumu, bet arī cīnītos par tālāku fārvatera un kuģu stāvvietu padziļināšanu,⁵⁷ un 1894. gadā Rīgas ostā bija nodrošināta ieeja visiem kuģiem, kas varēja šķērsot Daugavas sēres.

Lai pilnīgi izmantotu šos rezultātus, kas bija sasniegti divdesmit gadus ilgā un neatlaidīgā cīņā ar Daugavas aizsērēšanu, bija nepieciešams pēc iespējas drīzākā laikā nodrošināt un nostiprināt pietiekami dziļu ieeju Rīgas ostā, kur izvietojās jau pazīstamās Daugavas grīvas sēres, kuru dēļ Rīgas osta ar savu plašo reidu, kas savās trijās kuģu pietātnēs un 14 verstis garajā upes posmā varēja izvietot neierobežotu kuģu skaitu, 19. gs. 90. gados pārdzīvoja krīzi. Grīvas aizsērēšana, nestabilais fārvaters cauri grīvas sērēm radīja nepieciešamību veikt veselu virkni pasākumu, kas nodrošinātu kuģiem ieeju Rīgas ostā, ko 19. gs. 90. gados apgrūtināja fārvatera virziens, kas nesakrita ar upes straumes virzienu un pavasara palu laikā periodiski aizsērēja, bet rietumu vētru laikā fārvaters sašaurinājās.

Kanāla dziļums caur Daugavas grīvas sērēm jau kopš 19. gs. pirmās puses aizvien samazinājās: 1830.–1836. gadā tas bija – 16,70 pēdas, 1837.–1841. gadā – 14,7–14 pēdas, 1842.–1846. gadā – 13,5–11,5 pēdas, 1847.–1854. gadā – 12–11,5 pēdas, 1855. gadā – 10,7 pēdas, 1856.–1859. gadā – 14–13,5 pēdas, 1864. gadā – 14,5 pēdas, 1865. gadā – 15 pēdas, 1866. gadā – 17 pēdas, bet kopš 1873. gada – 18 pēdas.⁵⁸ Mangaļu jūras dambis (austrumu mols) gan uzlaboja ieeju Daugavā pāri sērēm, tomēr fārvatera daļa, kas bija izveidota pāri sērēm un sēkļiem, nemitīgi mainījās, it sevišķi pavasaros pēc ledus iziešanas. Upes straume katru gadu šajā periodā

iznesa līcī ap 750 tūkst. kubikasu smilšu, bet dažreiz pat piecas reizes vairāk.⁵⁹

Ostas ieejas padziļināšanu kā neatliekamu pasākumu krasi izjuta 1895. gadā, kad pēc ledus iziešanas dziļums grīvā uz sērēm samazinājās par 4,5 pēdām, bet pārējā fārvatera daļā gluži otrādi – palielinājās, un kuģiem ar iegrimi virs 17,5 pēdām, kas gribēja pietauvoties Rīgas ostā, lai tiktu pāri sērēm, bija jāiekrauj daļa kravas uz lihteriem (prāmji preču izkraušanai). Šis dziļuma izmaiņas pusversti garajā kanālā, kas atradās starp 6 un 11 pēdu dziļajiem sēkļiem, uzskatāmi parādīja, ka ir nepieciešami steidzīgi radikāli pasākumi, kas nodrošinātu regulāru kuģu iziešanu cauri Daugavas sērēm.

Rīgas ostas ieejas uzlabošanas projektu izstrādāja inženieris A. Nāgels. Projekts paredzēja izveidot pāri sērēm jaunu kuģu ceļu, kura virziens sakristu ar upes straumes dinamiskās ass virzienu, un dziļumam šai kanālā bija jābūt lielākam par ostas vispārējo dziļumu; vajadzēja novērst šī kanāla aizsērēšanu pavasaru ledus iešanas laikā; jauno kuģu ceļu norobežot ar dambjiem un aizsprostiem no abām pusēm, lai likvidētu sēres virzišanos uz to no sāniem.⁶⁰ Projektu apstiprināja 1895. gadā. Visus projektā paredzētos darbus ielānoja veikt sešos gados.⁶¹ 1896. gadā bija jāveic sagatavošanas darbi, jāiegādājas jauna zemes smeļamā mašīna un upes tvaikonis, jāgatavo būvmateriāli rietumu mola pagarināšanai, un 1897. gadā tas jāpagarina līdz 570 asīm. Jaunizraktā, 250 asis garā kanāla dziļumam bija jābūt 22 pēdas, platumam – 60 asis; 1896. gadā bija jāuzsāk austrumu mola pagarināšana, bet 1899. gadā pilnīgi jānobeidz rietumu mola pagarināšana un jaunā kuģu ceļa austrumu daļa jāpadziļina līdz 24 pēdām. Un pašās beigās – 1900. gadā jābeidz austrumu mola pagarināšana, vienlaicīgi pabeidzot jaunā 60 asis platā un 24 pēdas dziļā ostas ieejas kanāla izbūvi.⁶² Izveidojot jauno kuģu ceļu, ik gadus tika izsmelts 30 tūkst. kubikasu zemes.

Projekta realizācija izmaksāja pavisam 7 milj. rbļ., tai skaitā kuģu ieejas kanāla padziļināšana grīvā līdz 24 pēdām – 503 tūkst. rbļ.; rietumu mola izbūve – 2,7 milj. rbļ., austrumu mola būve – 3 milj. rbļ.⁶³

Rīgas ostas preču piedevuma rajonu paplašināšanās pēc dzelzceļu būves, kas 70. gadu sākumā savienoja Rīgu ar Augšvolgas

rajoniem, kā arī kuģošanas apstākļu uzlabošana Daugavā, sekmēja jaunas 24 pēdas dziļas ieejas radišanu Rīgas ostā, kas savukārt nodrošināja tālāku Rīgas ostas uzplaukumu.

Rūpniecības uzplaukums Krievijā 90. gados ūdensceļu transportu – pretēji dzelzceļu satiksmei – ietekmēja samērā maz: no visa transporta Krievijas tirdznieciskā flote veidoja visai niecīgu daļu. No visas iekšējās preču apgrozības valstī 80.–90. gados 70 % preču kravu pārvadāja pa dzelzceļiem un tikai 30 % pa ūdensceļiem (upēm). Pa ūdensceļiem galvenokārt transportēja labību, kokmateriālus, sāli, naftu. Arī Daugava šai laikā bija vēl saglabājusi savu nozīmi kā viens no Rīgas ostas preču pievedceļiem, pa kuru tika piegādāti galvenokārt kokmateriāli. Daugavas kā ūdensceļa nozīme Krievijas tirdzniecībā salīdzinājumā ar gadsimta pirmo pusi bija mainījusies: šī ūdensceļa attīstība skāra tikai Daugavas lejteci – upes savienošanu ar jūras ostu. Brieda nepieciešamība veidot Daugavas baseinu Rīgas ostas rajonā atbilstoši preču kravu pieveduma kāpumam un kuģniecības attīstības jaunajām prasībām, t.i., lai ostas upes daļa netraucētu jūras ostas tālāku attīstību, kā arī labiekārtot to Daugavas daļu, kas nodrošināja preču pievedumu Rīgai. Daugavas lejteci kuģošana un plostošana notika galvenokārt pavasaros un rudenos, kad Daugavā izveidojās šim nolūkam vajadzīgais ūdenslīmenis. Līmenim krītot, atklājās sēres un akmeņainās krāces, kas apgrūtināja koku pludināšanu. Ik gadus no aprīļa sākuma līdz maijam Rīgā ieradās strūgas ar labību, kaņepājiem u.c. precēm; strūgām sekoja plosti.

Lai gan pa Daugavu Rīgā ik gadus vidēji ieradās 17,5 tūkst. plostu, bet strūgu tikai daži desmiti, plosti bija spiesti gaidīt Daugavas pietekās un attekās, kamēr aizpeld strūgas. Laika zaudējums lika plostniekiem steigšus nogādāt savu preci Rīgā līdz ūdens līmeņa krišanai. Tāpēc plosti parasti ieradās daudz maz vienlaicīgi. Iepriekš noteikt Rīgai tuvojošos plostu skaitu nebija iespējams. Pavasaros plostu ieradās tik daudz, ka tie parasti apgrūtināja kuģošanu, ļoti bieži radot milzīgus sastrēgumus augšpus dzelzceļa tilta.⁶⁴ Šādos gadījumos sairušie un pussairušie plosti bieži aizsprostoja un aizdambēja upi, satiksme pa Daugavu tika pārtraukta, fārvaters izskalots un mainīja virzienu. Lai šādus plostu sastrēgumus likvidētu, kokus sašķīrotu un nodotu īpašniekiem,

pagāja veselas nedēļas, pie tam šķirošana šādos gadījumos saistījās ar papildu izdevumiem.

Plašu dabīgu koku ostu Rīgā veidoja Daugava 9 verstu garumā no dzelzceļa tilta līdz Doles salai ar visām pietekām un attekām, kurās varēja izvietot vienlaicīgi līdz 6 tūkstošiem plostu,⁶⁵ ap 600 plostu – Daugavā no dzelzceļa tilta līdz Mazjumpravai un 200–3000 plostu – attekā “Sausā Daugava”⁶⁶. Tātad koku ostā varēja uzņemt ap 10 tūkst. plostu, bet vidēji Rīgas ostā navigācijas laikā ik gadus ieradās 16–20 tūkst. plostu.

1. tabula. Plostu skaits Daugavā 1898. gadā⁶⁷

Mēnesis	Daugavā pie Doles	“Sausajā Daugavā”	Rīgas koku osta spēja uzņemt
aprīlī	3102	272	3981
maijā	5853	7103	8663
jūnijā	6330	7401	12 104
jūlijā	6731	7403	14 867
augustā	6876	7401	16 726
septembrī	6896	7401	16 959

Koku ostas akvatorija bija pārāk maza, lai vienmēr spētu uzņemt visus pienākošos plostus. Arī kokmateriālu pludināšanas organizācija 19. gs. otrajā pusē neatbilda Rīgas ostas uzņemšanas iespējām. Protams, plostus varēja izvietot arī 18 verstu garumā leļpus dzelzceļa tilta, tajā Daugavas daļā, kas neatbilda kuģošanas apstākļiem (līdz pat ietekai līci). Te varēja novietot līdz 2 tūkst. plostu. Un beidzot – tiešā saskarē ar Daugavu atradās Ķīšezers, kur varēja izvietot gandrīz vai neierobežotu plostu daudzumu. Taču plostu stāvvietas leļpus dzelzceļa tilta bija mazāk izdevīgas kokmateriālu apstrādāšanas uzņēmumu īpašniekiem. Liela pludināmo kokmateriālu daļa nonāca Rīgā vēl nepārdota. Tādos gadījumos kokzāģētavām, kas atradās augšpus tilta, pērkot upes leļpsdaļā izvietotos plostus, bija jāizdod papildu līdzekļi nopirkto plostu pārvietošanai uz upes augšteci. Nepārdoto plostu īpašnieki

nevarēja arī paredzēt, vai viņiem plosti būs jānogādā kokzāģētavām augšpus dzelzceļa tilta, lejpus dzelzceļa tilta vai uz Mīlgrāvi. Augšpus dzelzceļa tilta atradās 13 kokzāģētavas, kas dienā zāģēja caurmērā 7,2 tūkst. baļķu; lejpus dzelzceļa tilta – 11 kokzāģētavas katru dienu sazāģēja ap 4,8 tūkst. baļķu. Kokmateriālu ievērojamu daļu eksportēja vēl neapstrādātu uz Rīgas kokzāģētavām. Kuži, kas uzņēma šo kravu, parasti bija pietauvojušies lejpus dzelzceļa tilta.

Bez tam koku osta tehniski bija visai nepilnīga. Visas plostu stāvvietas atradās pilsētas pārvaldes pārziņā, kas pietiekami nerūpējās, lai koku ostu un citas plostu stāvvietas uzturētu pienācīgā kārtībā. Gar koku ostas krastmalu nebija pietiekamā daudzumā izvietoti enkuri, riņķi, pāļi utt., pie kuriem droši varētu piesiet plostus, lai upes straume tos nespētu noraut. Katru pavasari pēc ledus izešanas šai piekrastes daļā tika sadzīti vēl papildus pāļi. Bet tas netika darīts savlaicīgi un pietiekamā daudzumā. Šos maznozīmīgos uzlabojumus veica nevis pilsētas pārvalde, bet gan koku ostas piekrastes pilsētas zemju nomnieki, kā arī enkurnieku biedrība, kurai pilsētas valde bija piešķirusi tiesības par iepriekš noteiktu augstu taksu izvietot un pārvietot plostus Rīgas ostas robežās. Taču pēdējā vairs nespēja apmierināt augošās kokmateriālu tirdzniecības vajadzības. Biedrība bija visai privileģētā stāvoklī – bez tās ziņas vai līdzdalības plosti nedrīkstēja pārvietoties. Enkurnieki sagaidīja plostus pie Jumpravas, izvietoja tos koku ostā, kā arī pārdotos plostus pavadīja lejpus dzelzceļa tilta.

Kokapstrādāšanas uzņēmumu īpašniekiem bija jāmaksā enkurnieku biedrībai par plostu piestiprināšanu pie pāļiem 1.5 kap. par baļķi, piekrastes nomniekiem un rentniekiem par to, ka plosti atradās Daugavā iepretī viņu zemes gabalam – 0,25 kap. par baļķi; par plostu nogādāšanu līdz kužiem vai kokzāģētavām, kas atradās lejpus tiltam – apmēram 1,25 kap. par baļķi (noteiktas takses nebija, maksāja pēc līguma). Pilsētai par plostu izešanu zem plostu tilta – 0,5 kap. par baļķi. Visi izdevumi sastādīja apmēram 5 kap. par baļķi.⁶⁸ Ņemot vērā, ka Rīgas ostā gadā vidēji ienāca 4-4,5 miljoni baļķu, t.i., 15 000 plostu, kokmateriālu tirdzniecība deva pilsētas kasei vairāk nekā 150 tūkst. rbļ. lielus ienākumus gadā. Plostu sastrēgumu gadījumos šī summa ievērojami palielinājās, jo tos likvidēja galvenokārt enkurnieku biedrība, kurai plostu šķirošana

šajos gadījumos deva papildu līdzekļus – 7–8 kap. un pat vairāk par baļķi.

Arī plostu uzņemšanas organizatoriskā puse bija ļoti vāja. Plosti parasti ieradās nenoteiktā kārtībā un skaitā gan dienā, gan naktī. Pati koku osta un fārvaters naktīs netika apgaismoti. Lielo plostu īpašnieki centās ieņemt vietas koku ostā vēl nepienākušiem plostiem. Rezultātā pienākošajiem – bieži nebija vietas. Koku ostas tehniskās un organizatoriskās nepilnības radīja plostu sastrēgumus. Pietika šādos gadījumos notrūkt vienam plostam, kad tas, dodoties lejup pa straumi, aizrāva sev līdzī citus. Vienīgais šķērslis, kas apturēja plostu tālāko stihisko virzīšanos uz priekšu, bija tilti.

Plostu sastrēgumi, pirmkārt, radīja lielus zaudējumus mežrūpniekiem. Šādos gadījumos kokmateriāli bojājās, daļēji arī pazuda. Savu tiesu prasīja arī plostu šķirošana – 4000 plostu sašķirošana sastrēguma laikā izmaksāja 100 tūkst. rbļ.⁶⁹ Rīgas tirgotāji nevarēja pilnīgi garantēt visu ārzemju pasūtījumu izpildi. Kokzāģētavu īpašniekus baidīja uzņēmuma dikstāve, bet kuģi, kas bija ieradušies pēc kokmateriāliem, nevarēja savlaicīgi uzņemt kravu.

Kokmateriālu tirdzniecības nepilnīgā organizācija slikti ietekmēja Rīgas ostas tirdzniecību vispār: upju kuģi un jūras tvaikoņi bija spiesti aizkavēties Rīgas ostā uz vairākām nedēļām, kamēr tika likvidēts plostu sastrēgums. Tas traucēja kuģniecību: pārtrauca Rīgas ostas lejas daļas sakarus ar augšostu. Kuģu aizkavēšanās Rīgas ostā plostu sastrēguma dēļ 1892. gadā bija par iemeslu divu norvēģu kuģu kapteiņu sūdzībām, kas prasīja diplomātisku iejaukšanos. Plostu sastrēgumu laikā upes spēcīgā straume izskaloja upes gultni, veidojās sēkļi, fārvatera dziļums samazinājās. Plostu sastrēgumi radīja zaudējumus gan kokmateriālu ražotājiem, kokrūpniekiem, gan arī Rīgas koku tirgotājiem, pašai pilsētai un kuģniecībai vispār.

Lai novērstu minētās Rīgas koku ostas nepilnības un uzlabotu kokmateriālu tirdzniecību, bija jāveic sekojoši pasākumi: jāizveido koku ostas pārvalde, kas risinātu dažādus administratīvus pasākumus koku ostas labiekārtošanai; jāieceļ ostas pārvaldes vai upju policijas priekšnieks; ostā jāorganizē īpaša komisija, kas raudzītos, vai pilsēta veic visus nepieciešamos tehniskos pasākumus koku ostas labiekārtošanai; jāorganizē par pilsētas vai valsts līdzekļiem pieredzējušu strādnieku brigāde, kas varētu sagaidīt un izvietot

plostus; jāizstrādā konkrēts plostu izvietošanas plāns; pienākošo plostu apjomam pieaugot, daļu plostu jāizvieto Ķīsezerā.

Galvenie tehniskie pasākumi koku ostas labiekārtošanā paredzēja: izstrādāt plostu pietauvošanās vietu tehniski pamatotus labiekārtošanas projektus; šķērsām koku ostai 1 versts attālumā vienu no otras ierīkot vairākas pāļu sienas; paplašināt koku ostu, izmantojot šim nolūkam "Sauso Daugavu" un Daugavas upi desmit verstu garumā no Gludā sēkļa līdz Mazjumpravai; noteikt Rīgas ostā uzņemamo plostu daudzumu – līdz 400 plostiem diennaktī.⁷⁰

Rīgas koku ostas izbūve un reorganizācija bija izdevīga gan Krievijas, arī vietējām rūpnieku aprindām – gan mežrūpniekiem, kas piegādāja kokmateriālus, gan uzņēmējiem, kas tos apstrādāja Rīgā, gan tirgotājiem – koku eksporta starpniekiem, gan pilsētas pārvaldei, kas bija gatava papildināt pilsētas kasi ar līdzekļiem, ko tā gūtu no plostu sagaidīšanas, šķīrošanas un nogādāšanas eksportieriem. Koku ostas labiekārtošanā bija ieinteresēta arī Krievijas valdība, kas līdzekļu ieguldīšanas gadījumā cerēja nodrošināt zināmu kokostas ienākumu daļu Valsts kasei. Interesu sfēru sadale bija šāda: Rīgas Biržas komiteja un pilsēta piešķīra līdzekļus koka ostas organizācijai un labiekārtošanai, labiekārtošanas darbus organizēja un vadīja Rīgas ostas Labiekārtošanas pārvalde Krievijas Satiksmes ceļu ministrijas uzraudzībā. Ja gadījumā Rīgas Biržas tirgotāji un pilsētas pārvalde atteiktos subsidēt koka ostas izbūves pasākumus, valsts paredzēja atbrīvot plostus no visām iepriekšējām nodevām un uzlikt par plostu pietauvošanās vietu izmantošanu jaunu nodokli – vienu kap. par katru plostu baļķi par labu Valsts kasei. Šis nodoklis pēc provizoriskām aplēsēm varēja dot ik gadu 50 tūkst. rbļ. lielus ienākumus, ko izmantotu to valsts līdzekļu segšanai, kas ieguldīti Rīgas koku ostas labiekārtošanā un plostu stāvvietu paplašināšanā.⁷¹

Jau 19. gs. 70. gados, caurskatot Daugavas krastu izbūves projektus, bija nolemts atstāt speciāli kokmateriālu pludināšanai Rīgas ostas rajonā brīvas vietas gan augšpus, gan lejpus dzelzceļa tilta. Ja augšpus tilta bija izveidojusies dabīga plostu novietne, tad lejpus tilta galvenās plostu novietošanas vietas bija attekās starp Andrejostas dambi un Katrīndambi, starp Zirgu salu un Vējzaķsalu, gar Rīnužu piekrasti. Šajās vietās, izveidojot aizsprostu sistēmu, atstāja spraugas koku pludināšanai.⁷²

Visi Rīgas koku ostas labiekārtošanas pasākumi, ko radīja postu skaita pieaugums, Rīgas ostā 19. gs. beigās izmaksāja kopumā ap 200 tūkst. rubļ.⁷³

2. OSTAS KRASTMALU LABIEKĀRTOŠANA

Rīgas ostas rekonstrukcija 19. gs. otrajā pusē un 20. gs. sākumā paredzēja ne vien fārvatera padziļināšanu, kas sekmētu kuģu apgrozību ostā, bet arī ostas infrastruktūras attīstību, no kuras bija atkarīgi preču kravu apstrādes operāciju tempi, bet tas nozīmēja – preču apgrozību ostā.

Jebkuru ostu var uzskatīt par labiekārtotu tikai tajā gadījumā, ja nelietderīgie preču pārkraušanas izdevumi ir samazināti līdz minimumam. To varēja panākt, racionāli izvietojot noliktavas ostas teritorijā, savienojot tās savā starpā un ar centrālo preču staciju ar sliežu ceļiem, paplašinot un mehanizējot kuģu iekraušanas un izkraušanas vietas.

Jaunajās ostās, kas 19. gs. otrajā pusē tikko sāka veidoties, šo labiekārtošanas nosacījumu ievērošana tirdzniecības sekmīgai attīstībai nekādas grūtības neradīja. Turpretī ostās, kas bija radušās ilgi pirms dzelzceļu un lielo jūras tvaikoņu parādīšanās, stāvoklis bija daudz grūtāks. Šajā gadījumā noliktavu un dzelzceļu būve bija saistīta ar veco ēku nojaukšanu apbūvei paredzētajos rajonos. Sagādājot ērtākas vietas preču iekraušanai un izkraušanai, vecajās ostās bija jāveic krastmalu piebēršanas darbi, sēkļi tika pārvērsti par mākslīgām salām un ar dambju palīdzību savienoti ar krastmalu utt. Tāda veida ostas pārkārtošana un paplašināšana augošās tirdzniecības vajadzībām saistījās ar miljoniem rubļu lieliem kapitālieguldījumiem. Tāds stāvoklis bija arī Rīgas ostā.

Vēl jo vairāk Rīgas ostas labiekārtošanas nepieciešamību steidzināja Krievijas labības eksporta pieaugums caur to 19. gs. 70.–80. gados. Līdz ar brīvo tirgus attiecību veidošanos saira viduslaiku tirgoņu savienības – ģildes. Krievijā to sekmēja 19. gs. 60. gadu reformas, īpaši 1877. gada likums, kas attiecināja uz Baltiju Krievijas pilsētu nolikumu. Līdz ar to labības tirdzniecība, kas līdz šim bija koncentrējusies triju četru lielāko Rīgas tirdzniecības firmu rokās,

demokratizējās – tajā pieplūda brīvais kapitāls. Ārdot vecās cunftu – ģilžu monopolprivilēģijas, brīvā kapitāla ieplūde šai tirdzniecības sfērā nodrošināja ar laiku tīri kapitālistisku monopolizāciju. Ar labības eksportu sāka nodarboties daudzi Rīgas tirgotāji. Plašāka kapitāla trūkums spieda tos aprobežoties ar labības uzpirkšanu un drīzāku uzpirktās labības nogādi ārzemēs. Bet noliktavu trūkums un nepietiekamā ostas modernizācija neļāva vietējiem tirgotājiem, kas bija uzņēmušies starpnieka lomu, izdarīt labības iepirkumus, iekams nebija saņemts pieprasījums no ārzemēm.

Labības tirdzniecības operāciju veikšanā ideāls stāvoklis būtu bijis tad, ja iepirkto labību no tās audzēšanas rajoniem vaļēju, nevis maisos, pa dzelzceļiem vagonos nogādātu līdz ostai – tieši līdz kuģu stāvvietām un no vagoniem to sabērtu kuģu tilpnēs. Bet Rīgā kuģu iekraušana un izkraušana noritēja samērā primitīvi. Lai atvestā labība zem klajas debess nebojātos, to uz īsāku vai ilgāku laiku novietoja noliktavās. Bet vēlāk, kad Rietumos pieprasījums pēc Krievijas labības pieauga, izrādījās, ka osta vai nu ledus dēļ, vai kādu citu navigācijas traucējumu dēļ nevarēja apmierināt ārzemju pieprasījumu. Tāpēc gan lielās tirdzniecības firmas, gan individuālie tirgotāji centās uzpirkto labību nogādāt ārzemēs līdz navigācijas slēgšanai. Ar to bija izskaidrojama labības pievedumu palielināšanās Bolderājā un Milgrāvī tieši tajā gada laikā, kad preču nogādāšana uz ārzemēm no Rīgas ostas bija mazāk izdevīga un kad izdevumi par preču iekraušanu salīdzinājumā ar normālo pieauga. Ja tirgotājiem savas preces tomēr neizdevās nosūtīt uz ārzemēm caur Milgrāvi un Bolderāju, tās tika novietotas vai nu noliktavās, vai arī nosūtītas uz pieprasījuma vietām caur citām ostām.

No otras puses, pie ļoti plašas labības, kaņepāju un linu apgrozības lielākajām Rīgas tirdzniecības firmām bija izdevīgāk uzglabāt attiecīgo precī noliktavā, kamēr Rietumos pieauga cenas. Atkal radās nepieciešamība pēc noliktavām uz nenoteikto laiku. Piemēram, 1879. gada ziemā Rīgas noliktavās atradās 7,3 tūkst. pudu preču.⁷⁴ Statistiskie dati liecina, ka labības vien ik gadu Rīgas noliktavās uzkrājās 1 līdz 4 miljoni pudu. Šie eksportam paredzētas labības uzkrājumi noliktavās, ko nepaguva navigācijas laikā izvest caur Rīgas ostu, veidojās no gada uz gadu.

2. tabula. **Labības uzkrājumi Rīgas ostas noliktavās
1874.–1881. gadā⁷⁵ (milj. pudu)**

Gads	Noliktavās uzkrājusies labība
1874.	1,9
1875.	1,4
1876.	1,4
1877.	1,0
1878.	1,7
1879.	3,8
1880.	0,8
1881.	2,1

Ja ņemam vērā, ka Kēnigsbergā, kur tirdzniecība ar labību notika plašākos apmēros nekā Rīgā, vidēji gada laikā noliktavās uzkrājās 2,4 milj. pudu labības u.c. veida graudaugu, tad labības uzkrājumi Rīgas noliktavās nemaz nešķiet tik milzīgi. Strīdīgs ir jautājums par to, cik izdevīga bija labības uzglabāšana noliktavās. Lai labību ilgstoši varētu noliktavās uzglabāt, tā vispirms bija jāiztīra, jāžāvē, jāvēta. Runājot par Rīgas eksportējamo labību, jāsaka, ka tai bija ļoti zema kvalitāte, jo to pieveda mitru. Pēc Rīgas Politehnikuma prof. Līventāla vārdiem, Rīga salīdzinājumā ar citām Krievijas ostām eksportēja kvalitātes ziņā vissliktāko labību. Nereti Rīgas Birža pati piekrita, ka liela daļa no izvedamās labības ir bojāta, jo tā netiekot pienācīgi apstrādāta pirms novietošanas noliktavās. Tas, protams, sagādāja zaudējumus tirgotājiem. Ja pieņem, ka labības pirkšanā ieguldītajam kapitālam gadā jādod ap 6 % liela peļņa, tad izrādījās, ka, noguļot 3 mēnešus noliktavā, labība bija jau tā sabojājusies, ka minētā kapitāla pieauguma saņemšanai bija jāpaaugstina cenas šai zemās kvalitātes labībai par 2 %. Šis faktors, pastāvot konkurencei, apgrūtināja pārdošanu.

Bez tam izmaksas par labības uzglabāšanu, ieskaitot pārkraušanu, labības pārvadāšanu no dzelzceļa preču stacijas līdz noliktavai un atpakaļ, arī veidoja ievērojamu summu. Pieņemot, ka 1 puds auzu maksāja 80 kap., 3 mēn. ilga tā uzglabāšana izmaksāja

1,5 kap., apdrošināšana – 0,2 kap., labības piegādei izdotā kapitāla pieaugums (6 % gadā) – 1,2 kap., kopā 1 puda labības uzglabāšana 3 mēn. izmaksā 2,9 kap.⁷⁶ Maksājumi par pārējās labības, linsēklu, kaņepāju glabāšanu pilsētas noliktavās (mūra ēkās) trijos mēnešos izmaksāja 0,5–2 kap. par pudu. Klāt vēl nāca apdrošināšanas nauda un valsts nodoklis, kas kopā veidoja 0,4 % no uzglabājamo preču vērtības.⁷⁷ Citiem vārdiem sakot, 3 mēnešu ilgu preču (labības) uzglabāšana noliktavās izmaksāja 3,75 % no tās vērtības. Klāt vēl jāpieskaita izmaksas par labības pievešanu, aizvešanu, pārkraušānu. Tātad – lai tirgotāji neciestu liekus zaudējumus, preču ātrāka apstrāde ostā bija visai aktuāls jautājums tirgotāju peļņas nodrošināšanai.

Ņemot vērā Rīgas, Mīlgrāvja un Bolderājas kuģu piestātņu kopgarumu, kur notika preču labības iekraušana, Rīgas ostā ienākošo kuģu vidējo tilpumu un to izkraušanas ilgumu, var konstatēt, ka ik mēnesi kuģos iekrāva tikai 31,5 milj. pudu preču.⁷⁸ Šai skaitā nav ietverti eksportam paredzētie kokmateriāli. Ja pieņem, ka tirdzniecība Rīgas ostā notiktu caurmērā vienmērīgi visos septiņos kuģošānas mēnešos un iekraušana ritētu nepārtraukti visās kuģu piestātnēs, Rīgas osta vidēji vienā navigācijas periodā spētu apstrādāt 220 miljonus pudu eksportam paredzēto preču. Diemžēl preces Rīgas ostā tika ievestas nevienmērīgi, ostas atsevišķi rajoni specializējās tikai konkrētu preču iekraušanā un izkraušanā, tādēļ preču apstrādes laiks bija garāks par 7 mēnešiem. Rezultātā preču tika iekrauts kuģos mazāk, nekā tas būtu iespējams atvēlētajā laikā.

Tātad – ar Krievijas ārējo tirdzniecību saistīto aprindu interešu apmierināšanai vajadzēja panākt ātrāku preču iekraušanu un izveidot pietiekamā daudzumā neiekrauto preču glabātuves. Taču līdz ar kuģu būves attīstību 19. gs. beigās kļuva skaidrs, ka Rīgas ostas krastmalas, pie kurām dziļums bija tikai 18 pēdas, nespēs nodrošināt lielo jūras tvaikoņu pietauvošānos, tādēļ Rīgas ostas pārvaldei izvirzījās vēl viens uzdevums – kuģu piestātņu padziļināšana, pietauvošānās laukumu paplašināšana un izbūve. Tā kā tas prasīja mazākus kapitālieguldījumus nekā noliktavu būve, vispirms pievērsās tieši šo jautājumu risināšanai.

Rīgas ostas labiekārtošanas kopējā projektā galvenā uzmanība tika veltīta muitas krastmalas iekārtošanai, jaunas muitas ēkas

būvei,⁷⁹ kā arī citu kuģu piestātņu labiekārtošanai. Šai sakarā krastmalu no Pils līdz Andrejostai vajadzēja izbūvēt perpendikulāru attiecībā pret ūdens līmeni un pārklāt ar akmens plātnēm, lai pavasaros tā izturētu ledus spiedienu. Muitas krastmalas izbūves pasākumiem tika asignēts 1 tūkst. rbļ.⁸⁰ Krastmalas nostiprināšanu uzsāka jau 1870. gadā, bet muitas ēku celtniecību – 1875. gadā.⁸¹

Projekta izpildes rezultātā muitas krastmala iežogoja 300 asis garu un 19 asis platu laukumu ievedamo, muitas nodoklim pakļauto preču noliktavu celtniecībai. Šo noliktavu rajonu ar Rīgas–Daugavpils dzelzceļa staciju savienoja šaursliežu, pēc tam platsliežu dzelzceļš. Gar iežogojuma ārpusi uzbūvēja parasto braucamo ceļu, bet tam blakus zirgu dzelzceļu preču pārvadāšanai no Dinaburgas dzelzceļa stacijas uz muitas krastmalu. Atsevišķs sliežu ceļa atzarojums savienoja šo krastmalu ar lielo ceļamkrānu. Pirmo ceļamkrānu, kura celtpēja bija 25 t, muitas krastmalā uzstādīja 1872. gadā, bet jau 1884. gadā Mīlgrāvī uzstādīja otro ceļamkrānu ar tādu pašu celtpēju. Šie divi ceļamkrāni Rīgas ostu apkalpoja līdz pat 1879. gadam.⁸²

Bez muitnīcas 1875.–1877. gadā jaunās muitas rajonā uzcēla vēl divas muitas preču noliktavas. Vecās muitas preču noliktavas, t.s. “Arsenāls”, kas atradās Vecrīgā netālu no Biržas, arī palika muitas lietošanā. Muitas krastmalu izmantoja galvenokārt gabalpreču glabāšanai. Līdz ar to ievērojamu krastmalas daļu vairs nevarēja izmantot kuģu iekraušanai un izkraušanai, tādēļ speciālas iekraušanas un izkraušanas vietas atvestajām bezmuitas precēm ierīkoja Andrejsalā. Tā kā muitas krastmala drīz vien vairs nespēja nodrošināt augošās preču pieveduma prasības, 1899. gadā to paplašināja, pievienojot vēl 200 asis garo Andrejsalas dambi. Tomēr ar to jautājums netika atrisināts. Osta paplašinājās, un katrs tās rajons specializējās savu kuģu vai preču iekraušanā un izkraušanā.

Lejpus muitas krastmalai 1877.–1881. gadā iekārtoja ziemas ostu nelieliem kuģiem, kuru ieprīme nebija lielāka par 8 pēdām. Šīs ostas ziemeļu krastmalā, kur dziļums bija lielāks, pietauvojās arī lielie jūras tvaikoņi. Ziemas ostas austrumkrastu izmantoja dažādu būvmateriālu iekraušanai un izkraušanai.

Iepretī Vecrīgai starp dzelzceļa tiltu un Pili no 1877. līdz 1891. gadam koka bolverkus nomainīja 530 asis gara akmens

siena,⁸³ pie kuras parasti vairākās rindās pietauvojās t.s. "steidzami" tvaikoņi, kuros iekrāva ar pajūgiem no noliktavām atvestās preces.

Kad 1896. gadā postu tiltu nomainīja pontontilts, pie Daugavas kreisā nostiprinātā krasta vienīgi pavasaros turpināja pietauvieties strūgas ar 13 tūkst. pudu lielu celtspēju. Šai laikā lejpus pontontilta Daugavu sašaurināja dambis A–B, kura ārējā – krasta mala tika nostiprināta ar koka sienu, bet iekšējā – upes mala – ar uzbērumu. Dambja garums bija apm. 62 asis. Tam piegula 2,6 asis garš slēgts baseins, kura dziļums bija 22–23 pēdas. Baseinu izlietoja akmeņogļu iekraušanai kuģos no plaškotiem.

Tomēr krastmalu izbūve vien nevarēja pilnībā nodrošināt pievesto preču eksportu, Rīgas ostas labiekārtošanai bija vajadzīgi daudz radikālāki pasākumi. Tikai neatlaidīgu un kopēju Rīgas Biržas komitejas, Satiksmes ceļu ministrijas, Rīgas ostas labiekārtošanas pārvaldes un Rīgas–Orlas dzelzceļa pārvaldes pūliņu rezultātā izdevās pārliecināt valdību par Rīgas ostas tālākās attīstības visciešāko saistību ar krastmalu izbūvi un vienlaicīgi preču noliktavu būvi. Paralēli krastmalu izbūvei Rīgas ostā sākās noliktavu būve. Pilsētas mūru nojaukšana, straujais rūpniecības attīstības kāpums, dzelzceļu būve, kas savukārt veicināja ārējās tirdzniecības pieaugumu, lika pielāgot ostas vajadzībām Andrejsalu, uzbūvēt Rīgas–Mīlgrāvju dzelzceļu, ierīkot ostu Jaunmīlgrāvī. Līdz ar to arvien jūtamāks kļuva noliktavu trūkums jauniekārtotos ostas rajonos. Jautājumu vēl vairāk saasināja tas, ka līdz ar kuģu apgrozības palielināšanos un tirdzniecības attīstību atklājās Rīgas ostā jau esošo noliktavu nemērķtiecīgais izvietojums.

19. gs. vidū Rīgas noliktavas varēja iedalīt divās grupās: dzelzceļa noliktavas jeb pakhauzes un ostas noliktavas. Rīgas stacijā atrodošos Jelgavas dzelzceļa preču pakhauzu platība bija 229,5 kv. asis. Tās bija paredzētas galvenokārt no Rīgas eksportējamo preču sīksūtījumu uzglabāšanai, bet nevis pa dzelzceļu Rīgā pienākušo preču novietošanai. Saņēmējiem šīs preces tika piegādātas tieši no vagoniem. Stacijā iekārtotās izkraušanas rampas ļāva vienlaicīgi izkraut pajūgos 120 vagonus. Dinaburgas dzelzceļa stacijā preču novietošanai bija 10 šķūņi 2523 kv. asu platībā, kuros varēja uzglabāt 300 tūkst. pudu preču, un platformas 1570 kv. asu platībā, uz kurām vajadzības gadījumā varēja izkraut 200 tūkst. pudu preču.

Bez tam šai dzelzceļa sabiedrībai Mīlgrāvī piederēja šķūnis 163 kv. asu platībā, kurā varēja uzglabāt 20 tūkst. pudu labības, bet Bolderājā – šķūnis 65 kv. asu platībā.

Tirgotājiem dzelzceļa noliktavu izmantošana bija ļoti neizdevīga, jo bez atlīdzības šajās noliktavās no vagoniem izkrautās preces varēja uzglabāt tikai 48 stundas, un turpmāk par katru diennakti bija jāpiemaksā 0,25 - 1 kap. par katru noliktavā izvietoto preču puda uzglabāšanu.⁸⁴

Pilsētas maģistrāta noliktavas bija izvietotas daļēji vecpilsētas noliktavu kvartālā, daļēji – izkaisītas pa citiem pilsētas un priekšpilsētas rajoniem. Precīzi noteikt šo noliktavu skaitu un ietilpību nav iespējams, jo ļoti bieži vecās noliktavas tika pārbūvētas par dzīvojamām ēkām un otrādi. Pilsētas noliktavu ietilpību var noteikt tikai aptuveni. Piemēram, 1879. gadā speciāla valdības komisija bija savākusi datus par precēm, kas Rīgā tika ievestas pēc navigācijas perioda izbeigšanās un uzkrājās noliktavās līdz nākošās navigācijas sākumam. Kamēr Rīgas osta bija slēgta, pilsētas noliktavas bija tik ļoti pārpildītas, ka preču izvietojumam vajadzēja izmantot privātās telpas. Laika posmā no 1877. līdz 1879. gadam noliktavās uz visu ziemu bija novietoti 6 milj. pudu labības un 700 tūkst. pudu linu un kaņepāju,⁸⁵ t.i., pavisam ap 7,3 tūkst. pudu. Šo skaitli var uzskatīt par maksimālo pilsētas preču noliktavu kopējo tilpumu. Ja ņem vērā turklāt īpašo likumu, kas noliedza Rīgas priekšpilsētu koka noliktavās uzglabāt uzliesmojošas preces: ādas, linus, kaņepājus, vilnu u.tml. – var uzskatīt, ka pilsētas noliktavu daudzums bija visai ierobežots un neatbilda augošās tirdzniecības vajadzībām.

Kā viens no pirmajiem 19. gs. vidū veiktajiem pasākumiem noliktavu problēmas atrisināšanai Rīgas ostā bija noliktavu pārcelšana no Maskavas priekšpilsētas uz Ķīpsalu. Kopš Daugava bija kļuvusi par nozīmīgu ūdensceļu, tās krastos tika būvētas noliktavas. Par sava veida noliktavām kalpoja arī strūgas, kuras pavasaros lielā vairumā ieradās Rīgā un kurās nereti izkrāva kuģus. Tomēr daļu preču bija nepieciešams izkraut krastā. Visizdevīgākās vietas noliktavām bija Kārļa vārtu rajonā. Ar laiku tur vieglās, no dēļiem celtās noliktavas nomainīja pastāvīgas koka būves. Bet, tā kā šīs koka noliktavas pilsētā bieži gāja bojā ugunsgrēkos, tad nolēma daļēji tās pārcelt uz Ķīpsalu. Tika izstrādāti projekti, kas

paredzēja Ķīpsalas nostiprināšanu: vietu sagatavošanu noliktavu būvei, divu plostu tiltu būvi kuģu iekraušanai un izkraušanai.⁸⁶ Bez tam bija jāuzbūvē divi pievedceļi preču pārvadāšanai no strūgām uz noliktavām. Arī vecā dambja pārrāvuma vietā starp Ķīpsalu un Klīversalu bija jāuzbūvē plostu tilts.⁸⁷ Līdzekļus noliktavu pārceļšanai paredzēja iegūt no Rīgas tirgotāju vispārējā aizdevuma 220 tūkst rbl. apjomā, ko paredzēja dzēst 37 gadu laikā no līdzekļiem, ko iegūtu no jaunajās noliktavās izvietoto preču uzglabāšanas.⁸⁸

Pilnībā šis projekts netika realizēts. Daļa noliktavu joprojām palika Maskavas priekšpilsētā. Ar laiku to vietā uzbūvēja mūra noliktavas. 1871. gadā uzcēla t.s. "Sarkanos spīķerus" – noliktavas dzelzceļa tuvumā, kur no Krievijas centrālajiem un melnzemes rajoniem tika pievests milzīgs daudzums dažādu preču. Šīs noliktavas tika izvietotas perpendikulāri Daugavai četrās rindās tā, lai dzelzceļa vagoni varētu piebraukt klāt katrai noliktavas ēkai. Pavisam bija 43 šādas noliktavas, kurās varēja novietot 8333 preču kravu vagonus vai 7,5 miljonu pudu preču.⁸⁹ Lielu noliktavu daļu izrentēja dažādām bankām un tirdzniecības firmām. "Sarkano spīķeru" uzbūve gan atbilda dzelzceļa vajadzībām, bet nebūt ne ostas interesēm, jo kuģu pietauvošanās vietas 19. gs. otrā pusē vairs neatradās dzelzceļa tuvumā.

Sakarā ar ostas iekārtošanu Mīlgrāvī un ar Rīgas–Mīlgrāvja dzelzceļa būvi radās nepieciešamība pēc noliktavām arī Jaunmīlgrāvī, kur varētu novietot vairākus miljonus pudu labības. Tādēļ Rīgas ostas rajons 70. gados tika paplašināts, ceļot jaunas noliktavas Mīlgrāvī un Bolderājā. Līdz 1871. gadam Mīlgrāvī bija uzceltas 18 noliktavas ar 1,5 milj. pudu lielu labības kopējo ietilpību. Noliktavas izvietojās vairākās rindās 40 pēdu attālumā cita no citas. Starp noliktavu rindām atradās 100 pēdas plati laukumi, ko vajadzības gadījumā arī varēja izmantot preču izkraušanai.⁹⁰ Tādā kārtā Rīgas ostas rajons 70. gados tika paplašināts, iekļaujot Bolderājas un Mīlgrāvja noliktavas. Nedrošo kuģošanas apstākļu dēļ Mīlgrāvja caurtekā, kā arī Jaunmīlgrāvja lielā attāluma dēļ no pilsētas, ar laiku šīs noliktavas zaudēja savu nozīmi, un, kad 1891. gadā nolēma uzcelt Andrejsalā elevatoru, šīs noliktavas pārvērta par telpām dažādiem rūpniecības uzņēmumiem.



Rīga. Sarkanie spīķeri



Rīga. Elevators Andrejsala. 19. gs. beigas

Labības uzglabāšanai 1879. gadā “Krīgmaņa un Ko” tirdzniecības nams inženiera Lībreiha vadībā uzcēla Bolderājā elevatoru ar samērā nelielu – 120 tūkst. pudu ietilpību. Elevatorā ar tvaika dzinēja palīdzību labību varēja vētīt un pa speciālām caurulēm nogādāt kuģa tilpnēs. Bet elevatoru drīkstēja izmantot vienīgi pašas firmas iepirktās labības glabāšanai. Šī iespēja tika liegta pārējiem labības eksportētājiem. Krīgmaņa elevators 1888. gadā nodega un vairs netika atjaunots. Rīgas Biržas komiteja jau 80. gados ierosināja būvēt jaunu elevatoru. Šajā sakarā inženieris P. Afrosimovs izstrādāja projektu, kas paredzēja ne tikai pašas elevatora ēkas būvi Andrejsalā, bet arī sliežu pievedceļa būvi no Rīgas–Mīlgrāvja dzelzceļa atzarojuma līdz Andrejsalai⁹¹ un no elevatora līdz muitas krastmalai. Tas izmaksātu 280 tūkst. rbļ. Šī sliežu pievedceļa būvei paredzēto zemes gabalu atsavināšana izmaksātu 170 tūkst. rbļ. un pati elevatora būve – 350 tūkst. rbļ. Tātad kopā projekta realizēšanai bija nepieciešami 800 tūkst. rbļ., no kuriem Rīgas–Daugavpils Dzelzceļa sabiedrība segtu 226 tūkst., pilsētas pārvalde – 287 tūkst. un Rīgas Biržas tirgotāji – 287 tūkst. rbļ.⁹²

Elevatora ēkas būve noritēja pēc inženiera A. Agates izstrādātā projekta.⁹³ Elevators aizņēma 257 x 76 pēdas lielu platību un atradās 112 pēdu attālumā no Daugavas krasta. Vienlaicīgi tajā ietilpa 0,5 milj. pudu auzu. Aprēķina pamatā pieņemts, ka 1 kubikpēda labības = 35 mārčiņām = 0,875 pudiem. Elevatora ēkas būve un iekārtošana izmaksāja 312 634 rbļ.⁹⁴ Pēc būves darbu pabeigšanas 1894. gadā elevators nonāca pilsētas un Rīgas Biržas tirgotāju kopējā pārziņā, bet sliežu pievedceļš – Rīgas–Daugavpils dzelzceļu sabiedrības pārziņā.⁹⁵ Desmit stundu garas darbdienu laikā elevators spēja izkraut no vagoniem un pajūgiem un vienlaicīgi ar divu transportieru palīdzību iekraut kuģos līdz 80 vagoniem labības. Rēķinot katrā vagonā 900 pudu labības, apstrādātās labības apjoms bija 72 tūkst. pudi, dažreiz 120 vagoni jeb 108 tūkst. pudu.⁹⁶

Labības pārvadāšanas tarifi no muitas krastmalas uz elevatoru un uz Rīgas dzelzceļa staciju bija 1/4 kap. par pudu vai 1,53 rbļ. par 610 pudu vagonu.⁹⁷

Jaunais elevators sakarā ar sliežu pievedceļu no Rīgas–Orlas dzelzceļa bija ļoti nozīmīgs Rīgas eksporttirdzniecības attīstībā. Līdz šim Rīgā pienākošā labība ar pajūgiem tika nogādāta noliktavās. Pēc

3. tabula. **Iekraušanas un izkraušanas operācijas izmaksas elevatorā⁹⁸ (kapeikas par pudu)**

Kravas apstrādes operācijas	Izmaksas
Labības uzņemšana un nosvēršana	0,40
Labības glabāšana apstrādei	0,30
Labības uzglabāšana par katrām 10 diennaktīm	0,10
Apdrošināšana	0,025
Labības tīrīšana	0,15
Labības vētišana	0,10

tam, navigācijai sākoties, no noliktavām ar pajūgiem – uz kuģu iekraušanas vietām. Tas viss prasīja papildu izdevumus. Līdz ar elevatora nodošanu ekspluatācijā tika likvidēti gan šie papildu izdevumi, gan kuģu dīkstāve, gaidot pievedamo labību, gan palētinājās pašas labības iekraušanas un izkraušanas operācijas.

Rīgas pilsētas pieaugošais iedzīvotāju skaits aizvien vairāk apgrūtināja noliktavu būvi pilsētas robežās, tāpēc šim nolūkam tika nostiprināta Andrejsala: 1881.–1887. gadā to no upes puses nostiprināja ar bolverku, pie kura varēja pietautoties kuģi, aiz krasta puses vaļņa atrodošos laukumu savienoja ar speciālu sliežu ceļu ar Rīgas–Orlas dzelzceļu.⁹⁹ Andrejsalas dienvidu pusē 1893. gadā pilsētas pārvalde uzbūvēja 6 koka noliktavas¹⁰⁰ atvesto siļķu mucu uzglabāšanai, t.s. siļķu brāķi, kura platība bija 1,9 kv. asis, bet ietilpība ap 592 tūkst. pudu. Visas šīs noliktavas atradās Rīgas pilsētas pārvaldes īpašumā. Jāpieskaita vēl ir trīs muitas mūra noliktavas, no kurām viena atradās Torņa ielā, bet pārējās divas – muitas pagalmā; 15 noliktavas Jaunmilgrāvī, tai skaitā četras koka divstāvu sāls noliktavas 832 kv. asu platībā, viena mūra divstāvu sēra noliktava 208 kv. asu platībā, viena mūra divstāvu ogļu noliktava 193 kv. asu platībā, piecas mūra un viena divstāvu koka noliktava dažādu preču glabāšanai; divas mūra un viena koka trīsstāvu ķīmisko preču noliktava 1435 kv. asu platībā.

Vienlaicīgi ar noliktavas būvi Rīgas ostas rajonā noliktavu skaits paplašinājās arī Pēterburgas un Maskavas priekšpilsētās. Te esošo noliktavu izvietojums nebija saimnieciski izdevīgs, jo lielā attāluma

dēļ paaugstinājās cenas preču pārvedumiem no kuģu pietauvošanās vietām uz noliktavām. Preču kravu apgrozības pieaugums un jaunie tirdzniecības apstākļi pamudināja vietējos tirgotājus savlaicīgi rūpēties par veco noliktavu aizvietošanu ar jaunām, kas būtu tuvāk izvietotas kuģu iekraušanas vietām vai arī savienot noliktavas un kuģu iekraušanas-izkraušanas vietas savā starpā ar sliežu ceļiem.

Dažos pilsētas un priekšpilsētas rajonos lielākā vai mazākā attālumā no ostas atradās vēl ievērojams skaits privātpersonām piederošu mūra un koka noliktavu. Dažas no tām bija saglabājušās vēl no Hanzas tirdzniecības laikiem. Tajās varēja izvietot 12 641 vagonu vai 11,5 milj. pudu preču. Uz 1897. gadu Rīgas ostai piederošo noliktavu tilpums bija 16 milj. pudu.¹⁰¹

Rīgas ostas labiekārtošanas projekti paredzēja dažādus pasākumus, lai savienotu noliktavu rajonus ar ostu un dzelzceļa staciju. Galvenie satiksmes ceļi, kas ietekmēja preču apgrozību ostā, bija sliežu pievedceļi uz ostu, zemes ceļi un laukumi ostas teritorijā, Rīgas–Orlas dzelzceļa atzarojumi.

Sliežu pievedceļi uz ostu virzījās pa Pētersalas ielu, Hanzas ielu, Elizabetes ielu, Miķeļa ielu, Nikolaja ielu, Miesnieku ielu, Jaunielu, Svaru ielu, Grēcinieku ielu, Peldu ielu, Staļļu ielu, Kārļa ielu, Maskavas ielu, Noliktavu ielu un tālāk uz elevatoru pa Daugavas krastmalu, Akmeņu ielu, Raņķa dambi un Šķūņu ielu. Minētie sliežu pievedceļi aizņēma 22 642 kv. asis lielu platību. Bez sliežu pievedceļiem Rīgas ostas teritorijā bija vēl bruģēti zemes ceļi un laukumi, ko izmantoja preču pārvadāšanai. Visus minētos sliežu pievedceļus, ostas ceļus un laukumus uzturēja kārtībā un remontēja Rīgas pilsētas pārvalde par Krievijas Tirdzniecības un Rūpniecības ministrijas līdzekļiem Rīgas ostas pārvaldes tehniskā uzraudzībā.

Satiksmes uzturēšanai starp ostas krastmalu, tur izvietotajām noliktavām un caur Rīgas staciju ejošo galveno dzelzceļu tīklu tika uzbūvēti trīs dzelzceļa atzarojumi, kas savienoja Rīgas–Orlas dzelzceļu ar Andrejostu, Mīlgrāvi, Bolderāju.¹⁰² Pirmais dzelzceļa atzarojums virzienā uz Andrejostu sazarojās, veidojot piecus pievedceļus: pirmais – gar Katrīndambi un Daugavas krastmalu līdz pat pilsētas krastmalai un Katoļu ielai un tad atpakaļ uz muitas rajonu, kur sliežu ceļš atkal sazarojās starp atsevišķām noliktavām; otrais gar Hanzas un Elizabetes ielām – uz Andrejsalu; pie siļķu

4. tabula. Bruģēto ceļu garums un ieņemamā platība Rīgas ostas teritorijā 20. gs. sākumā¹⁰³

Ceļš	Ceļa garums asīs	Ieņemamā platība kv. asīs
No silķu brāķa līdz elevatoram ar piekrastes laukumu un tirdzniecības biedrības noliktavām	199	834 620
Daugavas krastmala starp Hanzas un Noliktavas ielām	520	2912
Daugavas krastmala starp Nikolaja ielu un pilsētas kanālu	592	8912
Daugavas krastmala starp pilsētas kanālu un Muitas ielu	1000	3322
Pa dambi A–B (iepriekš Pilij) un laukums uz šī dambja	490	609 6717
Kuģu iela starp Karogu un Šķūņu ielām un laukumu starp tām	207	8000 1175
Mūkusalas iela starp Akmeņu un Dēļu ielām	309	695
Pavisam	3360	26 496

brāķa dzelzceļa atzarojums sadalījās: viens zars veda gar elevatoru uz krastmalu, bet otrs – uz vēlāk uzcelto saldētavu un tālāk gar krastu līdz Andrejsalai; trešais – no Andrejostas pa Andrejsalas teritoriju starp divām noliktavām; ceturtais – no Andrejostas virzienā uz eksportostu, kur atkal sazarojās trīs pievedceļos; piektais – uz Rīgas–Orlas dzelzceļa elektrostaciju. Otrs dzelzceļa atzarojums Rīga–Milgrāvis, nenonākot līdz Jaunmilgrāvim, sadalījās divos pievedceļos. Viens no tiem virzījās uz ostas robežas pusi, kur bija izvietotas kokmateriālu noliktavas, bet otrs – uz Jaunmilgrāvī izvietotajām noliktavām, kur tas atkal savukārt sazarojās starp noliktavām. Trešais – Rīgas–Bolderājas dzelzceļa atzarojums, nonākot Bolderājas ostā, sadalījās, veidojot divus atsevišķus atzarus, kas šķērsoja visu minēto ostas rajona teritoriju līdz pat ogļu noliktavām. Bez tam atsevišķs Rīgas–Orlas dzelzceļa atzarojums

savienoja staciju Rīga I ar "Sarkanajiem spīķeriem", kur tas sadalījās septiņos pievedceļos starp noliktavu rindām līdz pat Maskavas ielai.

5. tabula. Dzelzceļu atzarojumi un pievedceļi Rīgas ostā
20. gs. sākumā¹⁰⁴ (garums verstīs)

	Ceļa garums verstīs	Pievedceļu garums verstīs
Rīga–Andrejosta	24	83
Rīga–Milgrāvjosta	15,7	79
Rīga–Bolderājas osta	5	25
Pavisam	44,7	187

Starp muitnīcu, Daugavas krastmalu un Rīgas dzelzceļa staciju sliežu ceļus galvenokārt izmantoja importēto preču pārvadāšanai ar zirgu palīdzību pēc tam, kad bija nokārtotas muitas formalitātes. Bet eksportam paredzētās preces, kuras pienāca pa Rīgas–Daugavpils un citiem dzelzceļiem, stacijās izkrāva no vagoniem un pēc tam ar pajūgiem nogādāja uz paredzētajām vietām vai nu eksportieriem, vai uz noliktavām. Līdz 1870. gadam Rīgas–Daugavpils stacijā pienākušo kravu saņēmēji bija spiesti preču aizvešanai lietot Dzelzceļa sabiedrības rīcībā esošos pārvadāšanas līdzekļus (Rīgas–Daugavpils sabiedrībai piederēja 300 vilcējzirgi). Šo noteikumu atcēla 1873. gadā, un turpmāk par preču pārvadāšanu bija atbildīga pilsētas valde un tirgotāji. Līdz ar to maksājumi par preču pārvadāšanu no dzelzceļa stacijas līdz noliktavām atkarībā no attāluma izmaksāja no 3/4–1,5 kap. par pajūgu. Pieaugot preču pievedumam, auga pieprasījums pēc pārvadāšanas līdzekļiem, preču transportēšanas izmaksas ostas teritorijā ievērojami palielinājās, dažkārt pat divkārtējās.

Preču pārvadāšana no noliktavām uz kuģu iekraušanas vietām joprojām bija dārga: vidēji tā izmaksāja 1. kap. par pudu. Tā kā kuģi ar lielu iegrimi fārvatera nepietiekamā dziļuma dēļ nespēja pie pilsētas krastmalas uzņemt pilnu kravu, tad daļu preču uz kuģiem nogādāja reidā lihteri. Maksa par preču pārvadāšanu ar lihteriem bija atkarīga no pieprasījuma un no laika apstākļiem: vasarā – no

80 kap. līdz 1 rbļ. par lastu vai 0,7–1,7 kap. par pudu; pavasarī – no 1–1,5 rbļ. par lastu vai 0,9–2,5 kap. par pudu; rudenī – 1,5–4 rbļ. par lastu vai 1,2–6,6 kap. par pudu. Ja kuģu iekraušana notika reidā, tad maksājumi par lihteru lietošanu palielinājās par 25–40 %.¹⁰⁵

Iekraušanas un izkraušanas operāciju daudzveidība bija atkarīga no transporta veida un preces. Piemēram, pēc Rīgas Biržas komitejas ziņām 1882. gadā navigācijā Bolderājas reidā tika pabeigta iekraušana 151 kuģī un 9 buriniekos, bet izkraušana – no 4 kuģiem un viena burinieka. No tiem sešdesmit sešos kuģos tika pabeigta labības iekraušana 750 tūkst. pudu apmērā, astoņdesmit piecos kuģos iekrāva 130 tūkst. gab. slīperu, sešos buriniekos – 850 gab. baļķu, trīs buriniekos – dēļus. Bet no pienākušajiem pieciem buriniekiem ar kravu, kas lielās ieķīmes dēļ nespēja ieiet ostā, izkrāva dzelzi, ogles un sveķus – pavisam ap 35 tūkst. pudu – uz lihteriem. Pie tam par labības pārvadāšanu ar lihterlaivām vidēji tika samaksāts 1,20 rbļ. par lastu vai 1 kap. par pudu. Protams, jāņem vērā arī piemaksa strādniekiem par lihteru iekraušanu un izkraušanu un par to vadišanu pa straumi, kas savukārt maksāja 0,3–0,5 kap. par pārvedamo preču pudu.¹⁰⁶

Kokmateriālus uz kuģiem parasti nogādāja vai nu ar īpašām laivām, vai plostu veidā. Viena kokmateriālu lasta (80 kub. asis) pārvadāšana izmaksāja 1,5 rbļ., nerēķinot iekraušanas izmaksas. Pēc Rīgas Biržas komitejas ziņām, 1882. gada navigācijas laikā slīperu nogādāšana uz kuģi ar lihteru palīdzību izmaksāja vasarā 7–8 kap., bet ziemā – 12–15 kap., bet, pierēķinot maksu par slīperu iekraušanu un izkraušanu, kopējās izmaksas bija 9–16 kap. par vienu slīperu vai 60–80 rbļ. par vienu lihteru ar dēļiem.¹⁰⁷

Kuģu, tai skaitā lielo jūras tvaikoņu, iekraušanas izmaksas bija atšķirīgas. Piemēram, 1882. gada navigācijā linu, kaņepāju u.tml. blīvi novietojamo preču iekraušanas izmaksas sasniedza 3 kap. par pudu. Bet no ārzemēm ienākušo kuģu izkraušana izmaksāja vidēji 3/4 kap. par pudu. Rīgas ostā ienākušo kuģu kravu pārkraušana lihteros ar visiem papildu izdevumiem izmaksāja 1,5–2 kap. no katra importēto preču puda.¹⁰⁸ Visi minētie iekraušanas un izkraušanas izdevumi bija daudzmaz nemainīgi. No inspektora Lībreiha ziņojumiem izriet, ka vasaras periodos pārkraušanas izmaksas bija šādas:

- preču novietošana noliktavā izmaksāja – 0,25 kap. par pudu;
- preču glabāšana noliktavā mēnesī – 0,32–0,42 kap. par pudu;
- preču izvēršana, sabēršana maisos un iekraušana pajūgos – 0,37 kap. par pudu;
- preču nogādāšana no noliktavas līdz pilsētas Daugavas krastmalai – 0,66 kap. par pudu;
- preču iekraušana kuģos – 0,25 kap. par pudu.

Tātad kopumā viena puda labības pārkraušana vasaras periodā izmaksāja 1,93 kap.¹⁰⁹

Precīzi nav iespējams noteikt, cik lielā mērā pārkraušanas izdevumi palielinājās rudens periodā pirms navigācijas pārtraukšanas: tas bija atkarīgs no laika apstākļiem, no iekraujamo un izkraujamo preču daudzuma, no darbaspēka u.c. Pamatojoties uz arhīvu dokumentēto statistiku, provizoriskās aplēses ļauj spriest, ka izdevumi par preču pārkraušanu pirms navigācijas slēgšanas perioda palielinājās vidēji par 50–60 %. Citāds stāvoklis bija pēc Daugavas aizsalšanas, kad kuģu iekraušana pie pilsētas krastmalas tika pārtraukta. Ja preces laikus netika no pilsētas noliktavām nogādātas uz priekšostām, kur kuģu iekraušana vēl varēja turpināties reidā no lihteriem, tās bija jātransportē pa dzelzceļu uz Mīlgrāvi vai Bolderāju, pirms tam nogādājot no noliktavām ar pajūgiem uz Rīgas–Daugavpils dzelzceļa staciju. (Vienīgi klāt pienākošās preces pa dzelzceļu no Iekškrīevijas guberņām bez pārkraušanas nogādāja pēc vajadzības Bolderājā vai Mīlgrāvī.) Šai gadījumā preču pārvadājumu izmaksas pa dzelzceļu un iekraušanu vagonos pieauga.

6. tabula. Preču pārvadājumu izmaksu pieaugums Mīlgrāvī un Bolderājā¹¹⁰ (kap. par pudu)

	Mīlgrāvī	Bolderājā
Labībai un dažādām sēklām	1,21	1,84
Liniem un kaņepājiem	1,36	2,09

Bez tam, pēc Rīgas Biržas komitejas ziņām, par maisu lietošanu un par citiem papildu izdevumiem 1 puda labības pārvešana pa dzelzceļu šai gadījumā izmaksāja 1/4–3/8 kap., bet 1 puda linu vai kaņepāju pārvešana – 1/2–2/3 kap.¹¹¹

Milgrāvī preču izkraušana izmaksāja 1/3 kap. par pudu, glabāšana noliktavās mēnesī – 1 kap. par pudu vai arī 2 kap. par pudu, glabājot 3 mēnešus. Tie bija papildu izdevumi, ar ko tirgotājiem bija jāērķinās ostas navigācijas pārtraukšanas gadījumā, iekams preču krava no noliktavām nonāca līdz kuģim. Pie tam noliktavas nò piekrastes atradās tālu, bet sliežu pievedceļi bija pārblīvēti ar vagoniem, tādēļ preču nogādāšana no noliktavas līdz kuģa stāvvietai bija apgrūtināta. Šādos apstākļos ķerras preču pārvadāšanai lietot nebija iespējams, un ļoti bieži strādnieki bija spiesti nogādāt maisus ar kravu līdz kuģim uz muguras. Šādos gadījumos preču pārkraušana izmaksāja 1/2–2/3 kap. par pudu.

Preču piegāde pa dzelzceļiem no Iekšskrievijas guberņām uz priekšostām, apejot Rīgas pārkraušanas punktus, protams, izmaksāja lētāk. Pēc 1874. gada Rīgas Biržas komitejas ziņām, salīdzinot viena preču puda pārkraušanas izmaksas Rīgā un Milgrāvī, var secināt, ka viena labības puda nogādāšana no dzelzceļa stacijas līdz noliktavai Rīgā izmaksāja 3/4 kap.; novietošana noliktavā – 1/2 kap.; izdevumi par glabāšanu, apdrošināšana par vienu mēnesi – 1/2 kap.; izkraušana no noliktavas, maksa nesējiem, nogādāšana uz kuģi – 1 3/4 kap. Milgrāvī (ja preču sūtītājs noliktavu bija iepriekš pietēicis), šīs izmaksas bija: pārvešana pa dzelzceļu līdz Milgrāvim – 1/2 kap.; preču novietošana noliktavā – 1/2 kap.; izdevumi par preču glabāšanu, apdrošināšanu (mēnesī) – 1/2 kap.; maksa nesējiem, ekspeditoram utt. – 1 kap.

Pavisam viena preču puda pārkraušana Milgrāvī un uzglabāšana izmaksāja 2 1/2 kap., bet Rīgā – 3 1/2 kap. Protams, šie aprēķini nav pilnīgi: aprēķinot viena preču puda pārkraušanas izmaksas Rīgā, nav ņemti vērā izdevumi par lihterlaivu lietošanu un par iekraušanu lielajos jūras tvaikoņos. Turpretī Milgrāvī nav uzrādīti izdevumi par preču iekraušanu kuģos. Ja Milgrāvī noliktavu bija samērā maz – četrām piecām firmām piederēja 18 noliktavas, tad Bolderājā to vispār nebija, ja neskaita Fengera privāto labības glabātuvī. Un tomēr fārvatera nepietiekamais dziļums preti pilsētas

krastmalai un Daugavas aizsalšana spieda tirgotāju lielāko daļu, neskatoties uz noliktavu trūkumu un augstām pārkraušanas izmaksām, riskējot ar preču bojāšanos, tomēr nogādāt preces Mīlgrāvī vai Bolderājā, jo tad varēja būt drošs, ka pēc dažu dienu atrašanās zem klajas debess preces tomēr tiks aiztransportētas uz ārzemēm.

Tātad preču transportēšana pajūgos, zudumi pārkraušanas laikā, uzglabāšana noliktavās mēnešiem ilgi, to nogādāšana ar lihteriem uz kuģu iekraušanas vietām, uzglabāšana priekšostu noliktavās vai zem klajas debess, gaidot iekraušanu kuģos – tie bija raksturīgākie trūkumi preču transportēšanā no Rīgas dzelzceļa stacijas līdz kuģu iekraušanas vietām. Visi papildu izdevumi, kas saistījās ar preču pārvešanu, kopumā sastādīja ievērojamu summu un ietekmēja preču apgrozību Rīgā. Saskaitot visus šos izdevumus, var secināt, ka preču pievešana uz Rīgu pa dzelzceļu izmaksāja 1 kap., par 25 - 40 verstīm. Tajā pašā laikā preču pārvadāšana Rīgā, pieņemot, ka 1 puds izmaksāja 1 kap., uz vienu miljonu pudu preču radīja dažkārt 10 000 rbļ. lielus zaudējumus.

Tas viss vairākkārt radīja mēģinājumus reformēt preču pārkraušanas kārtību. Bet līdz 80. gadiem jebkurš ierosinājums vai nu palika nerealizēts, vai arī kļuva par ienākuma avotu atsevišķām ietekmīgām firmām,¹¹² bet tās nebūt nesteidzās pazemināt preču pārkraušanas izmaksas Rīgas ostā. Tā 1878. gadā uzņēmējs Džons Govens (ASV) griezās pie Rīgas pilsētas pārvaldes pēc atļaujas ierīkot Rīgas ostā peldošus elevatorus labības iekraušanai un izkraušanai ar noteikumu, ka viņam piederēs elevatora ekspluatācijas monopol-tiesības, par ko savukārt pilsētas kase saņemtu daļu ienākumu. Bet pilsētas pārvalde nebija ar to mierā un atļāva būvēt minētos elevatorus, saglabājot pārējiem privāto noliktavu īpašniekiem tiesības savu noliktavu tuvumā arī ierīkot elevatorus. Protams, šāds noteikums Govenu nevarēja apmierināt. Rīgas pilsēta šajā gadījumā pauda un aizstāvēja vietējo kapitālistu intereses: ienākumi no preču pārvadājumiem ielūda viņu kabatās, un viņi maz rūpējās par apgrozības palielināšanos, ja uz to iedzīvojās citi. Tādēļ pilsētas pārvalde nelabprāt gribēja piekrist, lai no Rīgas dzelzceļa stacijas līdz pilsētas noliktavām būvētu sliežu pievedceļus, kas ļautu ērti un ātri vagonus ar labību nogādāt noliktavās. Turpretī Mīlgrāvja

noliktavas, kuras ar Rīgas dzelzceļa staciju savienoja sliežu ceļš, ne ietilpības, ne labības uzglabāšanas, ne mehānisko pārkraušanas ierīču ziņā neatbilda augošās tirdzniecības prasībām.

Rīgas ostas labiekārtošanas trūkumi sadārdzināja kuģu fraktis, tās bija augstākas nekā citās konkurējošās Baltijas jūras ostās. Iemesls tam bija gan neatbilstība starp preču ievadumu un izvedumu apjomu, gan preču pārkraušanas neērtības, gan nepieciešamība kuģu pilnīgai pielādēšanai izmantot lihterus un līdz ar to radītā kuģu dīkstāve, gan fārvatera nepietiekamais dziļums, kas neļāva apgrozīties Rīgas ostā kuģiem ar lielu tilpumu. Visas šīs neērtības bija arī citās ar Rīgu konkurējošās ostās – Liepājā un Kēnigsbergā, un būtiskas starpības preču pārvadāšanas maksājumos šais minētajās ostās pavasarī, vasarā un agrā rudenī nebija. Bet stāvoklis krasi mainījās vēlā rudenī un ziemā. Piemēram, 1881.–1882. gada ziemā fraktis Rīgā, Liepājā un Kēnigsbergā nebūt nebija vienādas: 1882. gada janvārī, februārī un martā tādu preču kā auzu, maizes labības, sēklas labības nogāde no Kēnigsbergas pieprasītajam izmaksāja 4–5 kapeikas par pudu lētāk nekā Rīgā. Bet jau aprīlī šī starpība samazinājās līdz 2. kap. un novembrī, decembrī atkal palielinājās līdz 4–5 kap.¹¹³ Šādas kuģu kravu pārvadājumu fraktis attiecināmas tikai uz tvaikoņiem, jo ziemas periodā buriniekiem ieeja Rīgas ostā bija pilnīgi slēgta. Bet kuģu fraktis Liepājā, salīdzinot ar Rīgu, bija par 2–3 kap. par pudu zemākas. Arī apdrošināšanas prēmijas Rīgā janvāra, februāra un marta mēnešos tika noteiktas par 1/2 kap. augstākas nekā Liepājā un Kēnigsbergā.¹¹⁴

Šiem datiem ir visai vienpusīgs raksturs. Lai pārlicinātos, vai tie ir raksturīgi dažādos laikos visām minētajām ostām, vajadzētu salīdzināt fraktis par atsevišķu preču – rudzu, auzu, kaņepāju, linu, pārvadāšanu ar kuģiem no Rīgas, Liepājas un Kēnigsbergas uz dažādām pieprasījuma vietām. Par šo procesu iegūt kaut cik precīzus datus gandrīz nav iespējams, jo ne visas Baltijas jūras ostas uzturēja tirdznieciskus sakarus ar vienām un tām pašām preču noieta vietām. Bez tam attiecīgo preču nogāde no minētajām ostām nenotika vienos un tajos pašos mēnešos. Var vienīgi teikt, ka, tuvojoties ziemai, preču pārvadājumu fraktis Rīgas ostā pieauga, un vispār šīs izmaksas Rīgas ostā salīdzinājumā ar Kēnigsbergu un Liepāju bija augstākas. Rīgas Biržas komiteja šai sakarā kategoriski

paziņoja, ka vēlu rudenī, kad satiksmi starp Rīgu un citām aizrobežu ostām uztur tikai lielie jūras tvaikoņi, izmaksas salīdzinājumā ar parasto normu pieaugot par 20–50 %. Vienlaicīgi par apmēram 1 % no preču vērtības pieaugot arī apdrošināšanas prēmijas.¹¹⁵

Šos trūkumus varēja novērst, būvējot jaunas, tehniski pilnveidotas noliktavas. Aizstāvot Rīgas tirgotāju intereses, Rīgas–Daugavpils dzelzceļa direkcija ierosināja Rīgas Biržas komitejai kopīgi apspriest jautājumus par to, vai ir nepieciešama jau esošo noliktavu paplašināšana un tehniska pilnveidošana; vai nav mērķtiecīgāk un izdevīgāk būvēt jaunas plašas noliktavas, tehniski pilnveidotas, kas būtu piemērotas ne tikai labības uzglabāšanai, bet arī iekraušanas un izkraušanas operāciju veikšanai. Rīgas tirgotāju un dzelzceļa sabiedrības pārstāvju sapulce 1880. gada 31. martā šajā jautājumā ne pie kāda kopēja slēdziena nenonāca: nespēja vienoties par darbu finansēšanu, jo labumu gūtu vispirms Iekšskrievijas eksportieri.

Var izdarīt divus secinājumus: no vienas puses, Rīgas tirgotāji teorētiski un daļēji praktiski atzina mehanizētu noliktavu būves nepieciešamību. No otras puses, tiklīdz izvirzījās jautājums par sabiedrisko noliktavu būvi un tehnisko labiekārtošanu, kas savukārt sekmētu preču apgrozības pieaugumu un sīktirgotāju iekļaušanos šajās preču operācijās, kā arī zināmos apstākļos ļautu labības ražotājiem eksportēt preci uz ārzemēm bez Rīgas tirgotāju starpniecības, vietējie Rīgas lieltirgotāji ieņēma nogaidošas pozīcijas. Bet izdevīgu apstākļu radišana lauksaimniecības produktu eksportam bija vienlīdz nepieciešama gan labības ražotājiem, gan dzelzceļa sabiedrībām un pašiem tirgotājiem. Tomēr Krievijas valdība šī jautājuma raitākā risināšanā izrādīja zināmu pasivitāti. Kas attiecās uz Rīgas ostu, kurp eksportam paredzētā labība ieplūda gandrīz vienīgi pa dzelzceļiem, te bija visi nepieciešamie apstākļi, lai pazeminātu labības pārkraušanas un pārvadāšanas izmaksas un līdz ar to sekmētu eksportu no Iekšskrievijas guberņām pa pirmās grupas dzelzceļiem caur Rīgas ostu. Viss bija atkarīgs galvenokārt no noliktavu paplašināšanas un mehanizēšanas. Bija nepieciešams jo ātrāk izbūvēt Rīgas ostas krastmalā tehniski pilnveidotas noliktavas, lai kuģi varētu pietauvotes pie tām un iekraut labību ar mehānisko ierīču palīdzību tieši no noliktavām kuģī. Bez tam bija jānodrošina labības vagonu nogāde taisnā ceļā no eksportrajona uz noliktavām

bez jebkādas pārkraušanas Rīgas dzelzceļa stacijā un pajūgu izmantošanas tālākai labības pārvadāšanai.

Lai sekmētu un paātrinātu noliktavu būvi, celtniecībai paredzētos zemes gabalus ieteica pārdot vai iznomāt akcionāru sabiedrībām un privātpersonām, kas nodarbojās ar labības tirdzniecību – ar noteikumu, ka uz šā zemes gabala tiešām tiks uzcelta noliktava.

Sabiedrisko elevatoru un noliktavu būvei pēc Daugavas gultnes iztaisnošanas un padziļināšanas darbu pabeigšanas varēja izmantot arī Daugavas nostiprināto kreiso krastu iepretī Jelgavas priekšpilsētai, Milgrāvja priekšostas bolverku, Andrejsalu.

Labiekārtojot Rīgas ostu, izdevīgi bija būvēt divējāda tipa noliktavas: vienas, kas būtu piemērotas labības iekraušanai no vagoniem un neilgai uzglabāšanai un tiešai pārkraušanai kuģī, un otras – kurās bez uzstādītajām pārkraušanas ierīcēm būtu ierīkotas labības vētišanas un šķirošanas ierīces.

Plānotie noliktavu rajona labiekārtošanas pasākumi bija daudzveidīgi. Rīgai piegulošo dzelzceļu sabiedrībām bija jāizbūvē vienīgi sliežu pievedceļš no centrālās dzelzceļa stacijas līdz noliktavu rajonam, bet atsevišķu sliežu atzarojumu būve uz katru noliktavu bija noliktavas īpašnieka kompetencē. Ar galveno, gar noliktavu rajonu ejošo dzelzceļa atzarojumu bija jāsavieno visas dzelzceļa stacijas, bet vagonu manevrēšana starp noliktavām pa sliežu atzarojumiem jānodod vienas dzelzceļa sabiedrības pārziņā par attiecīgu samaksu, ko noteiktu speciāls tarifs. Tas būtu atkarīgs no pienākošo vagonu skaita un attāluma. Vietās, kur sliežu atzarojums nogrieztos uz katru noliktavu, vajadzēja ierīkot īpašus svarus vagonu svēršanai, kur labības saņēmēja klātbūtnē tiktu pārbaudīts pienākušās labības svars. Par labības izkraušanu no vagoniem atbildētu noliktavas īpašnieks.

Bez jaunu noliktavu izbūves tirgotāji bija iecerējuši vēl vienu ostas labiekārtošanas pasākumu: iekārtot noliktavas tā, lai tās atvieglotu vaļējas labības pārvadāšanu pa dzelzceļiem vagonos, bez maisiem. Līdz šim dominējošais labības pārvadāšanas veids maisos bija visai apgrūtināošs, pirmkārt, jau pašu maisu svara dēļ, kas uz katru vagonu sastādīja apmēram 12 pudus un nelietderīgi tika sūtīts uz labības piegādes vietu un atpakaļ, bez tam maisos transportētas labības izkraušana prasīja lielu laika patēriņu un papildu izdevumus:

maisu bojājumu gadījumā, kas notika samērā bieži, ievērojams procents labības gāja zudumā. Zaudējumu aplēses bija – 1–3 % līdz pat 8 % no pārvadīšanas labības vērtības, t.i. 4 kap. no puda vai 25 rbļ. no vagona. Rīgas–Daugavpils Dzelzceļa pārvalde 1875. gadā pirmā uzsāka labības pārvadāšanu vagonos bez maisiem un šai jautājumā panāca vienošanos ar citiem dzelzceļiem. Šis mēģinājums parādīja, cik izdevīga ir vaļēja labības transportēšana. Tā kā toreiz elevatoru un sliežu pievedceļu uz noliktavām Rīgā vēl nebija, tad atradās uzņēmēji, kas par samērā pieņemamu samaksu pārbaudīja pienākošo labību, sabēra to dzelzceļa stacijā maisos un nogādāja uz noliktavām. Tas viss zināmā mērā atviegloja labības uzpircēju darbu. Tomēr, neskatoties uz daudzām priekšrocībām, šāda labības pārvadāšanas veida ieviešana aizkavējās, un Rīgas–Daugavpils Dzelzceļa pārvalde vairāku iemeslu dēļ no sava pasākuma bija spiesta atteikties. Vaļējas labības vagonu pārvietošanai nepietika tikai ar vienas grupas dzelzceļu: nonākot kāda dzelzceļa galapunktā, kas jau ir mezgls kādas citas grupas dzelzceļiem, notiek vagonu apmaiņa, tādēļ lielākas rīcības brīvības iegūšanai uz visiem dzelzceļiem, kas piegūla Rīgai, būtu nepieciešams daļu vagonu pielāgot vaļējas labības pārvadāšanai bez maisiem. Un vēl viens trūkums šādā veida labības transportēšanai – nebija iespējams to nosvērt, jo dzelzceļu stacijās nebija svaru vagonu svēršanai. Arī daļa preču vagonu gan konstrukcijas, gan sliktā remonta dēļ bieži brauciena laikā bija jāatkabina no vilciena sastāva. Tas savukārt radīja lieku labības pārkraušanu. Piemēram, Rīgas–Daugavpils dzelzceļa pārvaldes informācija liecināja, ka noteikta labības daudzuma transportēšanai, kurai normālos apstākļos būtu nepieciešami 2094 vagoni, labības pārkraušanai vagonu bojājumu dēļ izlietoti 4652 vagoni,¹¹⁶ t.i., vairāk nekā 100 % salīdzinājumā ar nepieciešamo vagonu skaitu.

Vienam atsevišķam dzelzceļam nebija pa spēkam nodrošināt vaļējas labības transportēšanu pa visiem dzelzceļiem, kaut arī šāda labības transportēšana atbilda gan pašu dzelzceļu, gan tirdzniecības vispārējām interesēm. Šo iniciatīvu būtu bijis jāuzņemas vienam valsts pārvaldes orgānam, kura rīcībā būtu pietiekami līdzekļi, lai preču vagonos varētu pārbūvēt un pielāgot vaļējās labības transportēšanai, dzelzceļa stacijās iekārtojot svarus vagonu svēršanai, uzceļot

pietiekamā daudzumā elevatorus un noliktavas. Vagonu pielāgošana vaļējās labības transportēšanai tehniskas grūtības nesagādāja. Pēc Rīgas dzelzceļa inspektora valsts padomnieka Špiļeva norādījuma šādu vagonu konstrukciju izstrādāja Rīgas–Tukuma dzelzceļa ritošā sastāva priekšnieks Lemans. Špiļeva un Lemana projektu 1880. gadā apstiprināja Satiksmes ceļu ministrijas tehniskā komiteja, bet praksē tas netika realizēts. Rīgas ostas noliktavu būves un modernizācijas jautājumā beigu beigās tika panākta vienošanās: iesaistīt šī pasākuma finansēšanā visas ieinteresētās puses – gan dzelzceļu sabiedrības, gan preču ekspertus, gan starpniekus labības tirdzniecībā.

3. NAVIGĀCIJAS PERIODA PAILDZINĀŠANA

Bez minētajiem fārvatera padziļināšanas, krastmalu izbūves, noliktavu būves un noliktavu rajona labiekārtošanas darbiem Rīgas ostai, ja tā sekmīgi gribēja konkurēt ar pārējām Baltijas jūras ostām, bija jāatrisina vēl viens, ne mazāk svarīgs jautājums par navigācijas perioda pagarināšanu.

Navigācijas pārtraukums Rīgā, Mīlgrāvī un Bolderājā nesākās vienlaicīgi. Sākot ar novembra mēnesi, kad navigācija tika pārtraukta pašā Rīgas ostā, tvaikoņi un burinieki lielākoties apgrozījās Mīlgrāvī, bet sākot ar decembri – Bolderājā, kur kuģu iekraušanas un izkraušanas operācijas turpinājās līdz janvārim, dažkārt pat līdz februārim. Bet līdz ar Irbes jūras šauruma aizsalšanu satiksme ar Rīgas ostu pārtrūka pilnīgi uz ilgāku vai īsāku laiku. Dažkārt gadījās, ka pats šaurums nebija aizsalis, bet no Somu jūras līča klejojošās ledus masas aizsprostoja Rīgas jūras līci un, mainoties vēja virzienam, draudēja aizsprostot arī Irbes jūras šaurumu. Vai arī – Rīgas jūra līča un Irbes jūras šauruma ziemeļu daļa bija vēl kuģojama, bet līča piekraste pie Bolderājas vairāku kvadrātverstu platībā – aizsalusi.

Arī tad, ja navigācija pilnībā netika pārtraukta, tā bija visai sarežģīta un saistījās ar zināmu risku: ja kādu dienu kuģim ar spēcīgu mehānismu izdevās izlauzties cauri ledum un sasniegt Rēveli vai Rīgu, tad jau nākamajā dienā šī iespēja varēja būt pilnīgi

zudusi, bet vēl pēc kādas dienas, pateicoties labvēlīgam vēja virzienam, fārvateris varēja atbrīvoties no ledus segas, kas atkal ļāva dažiem kuģiem iekļūt ostā, protams, riskējot uzskriet klejojošā ledus masām kādā citā vietā. Kuģošana uz Rīgas ostu bija visai atkarīga no klimatiskajiem apstākļiem. Tas atspoguļojās arī loču¹¹⁷ un Rīgas muitas ikmēnešu preču ievedumu un izvedumu atskaitēs. Ostas ziņojumi liecina, ka navigācija ik gadus caurmērā tika pārtraukta uz 2–5 mēnešiem, bet ostas aizsalšanas periods bija visai nenoteikts. Tā, piemēram, 1881. gada ziema bija visai mērena, un navigācija Rīgas ostā netika pārtraukta. No 1881. gada decembra līdz 1882. gada martam ostā ieradās 283 kuģi, no tiem lielākā daļa Rīgas ostu atstāja ar kravu.¹¹⁸ Tik mainīgi klimatiskie apstākļi un atbilstoši tiem visai nenoteiktā preču apgrozība bija par iemeslu Rīgas muitas pārvaldnieka 1882. gada 3. decembra ziņojumam Rīgas–Ventspils dzelzceļa būves komisijas loceklim, Krievijas Finanšu ministrijas pārstāvim Šteinam. Ziņojumā teikts, ka Rīgas osta lielāko tiesu decembrī, janvārī, februārī, martā, bet dažkārt līdz pat aprīļa beigām (kā tas bija 1877. gadā) ir pārklāta ar ledu, un, ja navigācija šai laikā nav pārtraukta pilnīgi, tad katrā ziņā tā noris ar milzīgām grūtībām un liekiem izdevumiem, jo kuģu ieiešana un iziešana no Daugavas noris ar ledlaužu palīdzību. Bet tajā laikā pa dzelzceļiem notiek vislielākais preču pievedums uz Rīgu, sevišķi tas sakāms par labību, kaņepājiem, liniem u.c. lauksaimniecības produktiem, kas ir galvenās eksportpreces caur Rīgas ostu.¹¹⁹

Noteikt precīzu navigācijas posma ilgumu Rīgas ostā nebija iespējams. Parasti bija pieņemts, ka navigācijas ilgums Pēterburgas ostā bija 6 mēneši, Rīgas ostā – 8 mēneši, Rēveles ostā – 10 mēneši, Ventspils ostā – 12 mēneši, Liepājas ostā – 12 mēneši. Tirdznieciskajā pasaulē valdīja uzskats, ka Baltijas jūras ziemeļu daļā aiz Irbes šauruma kuģošana ziemas laikā apgrūtina sēres, sēkļi; bet ziemas laikā – dažādos virzienos klejojošās ledus masas un vētras apdraudēja kuģu drošību. Tādēļ ik gadus, ziemai iestājoties, Rīgas ostā tāpat kā citās Krievijas ziemeļu ostās bija vērojama kuģu apgrozības samazināšanās. Šī iemesla dēļ katru rudeni un ziemu pieauga Krievijas preču eksports caur Liepāju un Kēnigsbergu. Tātad navigācijas pārtraukšana Rīgas jūras līcī sekmēja kuģu un līdz ar to preču apgrozības pieaugumu konkurējošā ostā – Kēnigsbergā. Tas

spieda Rīgas tirgotājus rūpēties ne tikai par Rīgas ostas padziļināšanu un modernizāciju, bet arī par navigācijas perioda pagarināšanu.

7. tabula. Kuģu atbrīvošana no ledus Rīgas ostā (1858.–1881.)¹²⁰

Gads	Atbrīvoto kuģu skaits	Iztērētie līdzekļi (tūkst. rbļ.)
1858.	22	2
1860.	29	3
1861.	179	16
1862.	30	4
1863.	16	2
1864.	235	28
1865.	71	9
1866.	155	7
1867.	170	24
1868.	114	14
1869.	238	33
1870.	63	15
1871.	112	13
1872.	100	7
1873.	nav ziņu	nav ziņu
1874.	5	nav ziņu
1875.	nav ziņu	2
1876.	nav ziņu	6
1878.	38	nav ziņu
1879.	52	13
1880.	40	4
1881.	56	4

Apmēram par mēnesi izdevās pagarināt navigācijas periodu Rīgas ostā, izmantojot velkoņus, kas salauza ledu fārvaterā un

8. tabula. Navigācijas perioda pārtraukuma ilgums Rīgas ostā, tajā skaitā Milgrāvī un Bolderājā 1872.–1882. gadā¹²¹ (diennakts)

Ziemā	Rīgas osta iepretī pilsētai	Milgrāvī	Bolderājā	Irbes jūras šaurumā
1872.–1873.	100	65	bez pārtrauk.	1
1874.–1875.	134	130	94	102
1875.–1876.	148	75	102	122
1876.–1877.	132	137	122	140
1877.–1878.	111	75	8	53
1878.–1879.	104	71	78	84
1879.–1880.	134	13	31	43
1880.–1881.	124	92	78	116
1881.–1882.	157	2	nav ziņu	17

aizveda kuģus līdz atklātam ūdenim. Bet tas izmaksāja visai dārgi gan Rīgas Biržas komitejai, gan pilsētai, gan Valsts kasei.

Tāpēc iespējami intensīvi centās izmantot Rīgas priekšostu Bolderāju. Jau 1849.–1853. gadā blakus Bolderājas ostai aiz Komētas forta dambja Rīgas Biržas komiteja iekārtoja Ziemas ostu. Tas pasargāja kuģus no ledus spiediena pavasaros ledus iešanas laikā. Ziemas ostas teritoriju 1853. gadā paplašināja uz piekrastes rēķina par 66 tūkst. kvadrātasīm. Vienu trešo daļu no šīs teritorijas padziļināja un savienoja ar Daugavu, izrokot Komētas forta dambī kanālu. Nepadziļināto daļu izmantoja kokmateriālu pludināšanai. Ziemas ostas labiekārtošanai līdz 1865. gadam bija iztērēti 83 tūkst. rbļ. Šīs summas lielāko daļu sedza īpašs pilsētas aizņēmums.¹²² Vidēji gadā Ziemas ostā apgrozījās ap 100 kuģu¹²³ – visai nedaudz, salīdzinot ar kuģu apgrozību Rīgas ostā (vidēji ap 2700 dažāda veida kuģi). Lai stāvokli labotu, izvirzījās jautājums par Rīgas priekšostu – Bolderājas un Milgrāvja tālāku pārkārtošanu un uzlabošanu, jo šīs ostas kuģus apkalpoja galvenokārt ziemas mēnešos, kamēr vien ar ledlaužu palīdzību kuģošanu varēja nodrošināt visā Daugavas lejtecē līdz pat pilsētai. Bolderājas ostas rajona vidējais dziļums bija 25 pēdas. No Bolderājas ostas eksportēja galvenokārt kokmateriālus

un izkrāva kuģus ar lielu iegrimi.¹²⁴ Līdzīgiem nolūkiem izmantoja arī 24 pēdas garo caurteku, kas savienoja Ķīšezeru ar Mīlgrāvja ostu.

Kuģu apgrozībai pieaugot, 1871. gadā Mīlgrāvja caurteku pielāgoja ostas vajadzībām. Caurtekas kreiso krastu, t.s. Jaunmīlgrāvi, 700 asu garumā, ierobežoja ar krastmalas nostiprinājumiem, pašu caurteku padziļināja, bet Mīlgrāvja ostu ar pilsētu savienoja ar dzelzceļu. 1873. gadā uzbūvēja arī Rīgas–Bolderājas dzelzceļu. Priekšostās uzcēla vairākas noliktavas, kas sākumā bija paredzētas eksportējamās labības uzglabāšanai, bet vēlāk tika izmantotas arī citiem nolūkiem.¹²⁵

Visu šo darbu rezultātā Bolderāja un Mīlgrāvis daļēji attaisnoja plānotās cerības: ja Rīgas ostā vidēji gadā ienāca 1200 kuģu no ārzemēm un 1500 kabotāžas kuģu, tad no tiem tikai neliela daļa palika Bolderājā, bet apmēram 400–1000 kuģu, neizkraujot tos Bolderājā, sasniedza Mīlgrāvi, kur dziļums bija lielāks nekā iepretī pilsētai. Šī paša iemesla dēļ, uzņēmuši daļu kravas Rīgas ostā, kuģi devās uz Mīlgrāvi vai Bolderāju, kur iekraušana turpinājās. Samērā bieži kuģus beidza iekraut reidā; uz turieni preces no noliktavām piegādāja ar prāmjiem – lihteriem. Šo pašu iemeslu dēļ 33–47 % no ārzemēm ar precēm ienākušo kuģu tika izkrauti Mīlgrāvī un Bolderājā.

Preču eksports caur Rīgas priekšostām Mīlgrāvī un Bolderāju ar katru gadu pieauga, tomēr nepārsniedza 17,3% no visa preču gada pieveduma Rīgas ostā. Tas izskaidrojams ar to, ka Mīlgrāvī un Bolderājai salīdzinājumā ar Rīgas ostu nekādu tehnisko priekšrocību nebija, ja neskaita tos gadījumus, kad ledus apstākļu dēļ kuģi nevarēja aizsniegt Rīgas ostu un bija spiesti izkraut vai iekraut preces šais priekšostās. Tādēļ preču kravu apgrozības pieaugums vērojams Mīlgrāvī un Bolderājā tieši vēlos rudenos, kad Daugava bija jau pārklāta ar ledu, bet līcī vēl pilnā sparā noritēja kuģniecība. Preču apgrozības kāpumu šai laikā priekšostās traucēja dažādas neērtības. Pirmkārt, jāmin lēnā preču pārvadāšana nepietiekamo sliežu ceļu dēļ, kā arī izkraušanas un iekraušanas laukumu nelielā platība. Bez tam Mīlgrāvī preču nogādi uz kuģiem traucēja gar krastu ejošie sliežu ceļi, kas vienmēr bija pārslogoti ar preču vagoniem. Tas viss apgrūtināja preču pārkraušanas operācijas un saistījās ar lieliem izdevumiem. Tikai kuģu iesalšanas draudi spieda izmantot minētās priekšostas.

9. tabula. Kuģu apgrozība Rīgas ostā, tajā skaitā Mīlgrāvī un Bolderājā (1876.–1881.)¹²⁶

Gads	Rīgas ostā ienāca kuģi ar kravu	Tajā skaitā						Rīgas ostu atstāja kuģi			Tajā skaitā		
		Bolderājā						Atstāja kuģi	Bolderājā		Mīlgrāvī		
		Ienāca kuģi	Tajā skaitā		Ienāca kuģi	Tajā skaitā			iekra-va ostā	iekra-ve ostā			
			izkrāva reidā	ar balastu		ar precēm	ar balastu						
1876.	1017	228	54	161	492	158	334	703	356	347	891		
1877.	1137	221	37	160	1013	244	769	661	274	387	955		
1878.	1363	153	102	75	749	311	438	672	177	495	896		
1879.	1405	150	59	84	620	314	306	644	204	440	737		
1880.	1352	179	36	116	829	325	503	632	277	355	1038		
1881.		143	42	89	666	287	379	309	184	125	713		
1882.		121	53	58	726	289	437	631	181	450	791		

Salīdzinot Bolderājas un Mīlgrāvja ostu vietu Rīgas tirdzniecībā, jāsaka, ka Mīlgrāvis galvenokārt bija nozīmīgs kā ievesto preču izkraušanas vieta, kā palīgosta, ko izmantoja kuģu iekraušanai tais gadījumos, kad Rīgā preču iekraušanas un izkraušanas laukumi bija pārslogoti, un rudenos, kad Mīlgrāvī pieauga eksportam paredzēto kravu, sevišķi labības, pieplūdums. Rīgas ostas pārbūves periodā Mīlgrāvis daļēji spēja nodrošināt Rīgas ostas tirdznieciskās vajadzības: te bija izvietotas četrām piecām firmām piederošās 18 noliktavas, kuras gan preču pārkraušanas operācijas veica visai nepiemērotos apstākļos.

Kas attiecas uz Bolderāju, tās turpmāko attīstību traucēja Daugavgrīvas cietokšņa tuvums, nepietiekami lielle krastmalas laukumi un noliktavu trūkums. Bez tam jūras bangas traucēja izvietot Bolderājā kaut cik ievērojamāku kuģu skaitu. Ja arī pēc navigācijas perioda slēgšanas Rīgas ostā preču kravu pārvadāšana pa dzelzceļu uz Bolderāju pieauga, tad tas izskaidrojams ar to, ka tirdzniecisko līgumu izpildīšanai citas izejas nebija. Bet gan Rīgas tirgotāji, gan Daugavpils Dzelzceļa pārvalde atzina Bolderāju par maz piemērotu Rīgas tirdzniecības tālākai attīstībai.

Visi šie pasākumi līdz galam neatrisināja navigācijas jautājumu Rīgas ostā un līdz ar to pienākušo preču eksportu. Jau 19. gs. 70. gados Rīgas tirgotāji ieteica pagarināt Rīgas–Tukuma dzelzceļu līdz Ventspilij, lai Rīga varētu iegūt savu neaizsalstošu priekšostu – Ventspili, kas nodrošinātu preču apgrozību visu gadu. Sākumā šī doma nesaskanēja ar Krievijas valdības nodomiem, kas šim nolūkam jau 60. gados bija izraudzījusies Liepāju, jo tā atradās vistuvāk Eiropas tirgum. Izstrādāja pat projektu Liepājas savienošanai ar Pētersburgas–Varšavas dzelzceļu. Bet tad izrādījās, ka Liepājas ostā nav reida, ka pati osta nav pietiekami plaša un labiekārtota. Bez tam Kurzemes piekrastes virziens pie Liepājas sakrita ar meridiāna virzienu, līdz ar to osta bija atklāta visiem vējiem, un noenkuroties iepretim ostai kuģiem bija bīstami, dažkārt pat pilnīgi neiespējami. Liepājas ostas radikāla uzlabošana prasīja lielus kapitālieguldījumus.

Šo apstākļu dēļ Krievijas valdības uzmanību 80. gados sāka saistīt cita Baltijas jūras neaizsalstoša osta – Ventspils.

- 1 К вопросу о Виндавском порте и Виндаво-Тукумской железной дороге. — СПб, 1899. — с.28
- 2 LVVA — 108. f. — 1. apr. — 262. l. — 3. lp.
- 3 Turpat. — 5274. f. — 1. apr. — 1. l. — 43.—45. lp.
- 4 Turpat.
- 5 Е. В. Михаэлис. Описание Рижского торгового порта. — СПб, 1913. — с. 26—30.
- 6 LVVA — 108. f. — 1. apr. — 262. l. — 24. lp.
- 7 SPb VVA. — 262. f. — 1/2 apr. — 3701. l. — 8. lp.
- 8 Turpat. — 6. lp.
- 9 LVVA — 108. f. — 1. apr. — 48. l.
- 10 Turpat. — 786. l. — 54. lp.
- 11 Turpat. — 262. l. — 4.—5. l. — 25., 26. lp.
- 12 Рижское по торговым делам присутствие.
- 13 LVVA — 108. f. — 1. apr. — 7. l. — 27., 34., 122. lp.
- 14 Turpat. — 2941. f. — 1. apr. — 11. l. — 16. lp.
- 15 A. Pabst. *Der Hafen von Riga.* — Riga, 1908. — S.28
- 16 SPb VVA. — 262. f. — 1/2 apr. — 3701. l. — 11. lp.
- 17 LVVA — 108. f. — 1. apr. — 56. l. — 5. lp.
- 18 Е. В. Михаэлис. Описание Рижского торгового порта. СПб, 1913. — с. 63.
- 19 LVVA — 108. f. — 1. apr. — 206. l. — 82. lp.
- 20 SPb VVA. — 262. f. — 1/2 apr. — 3701. l. — 11. lp.
- 21 Turpat. — 12. lp.
- 22 LVVA — 108. f. — 1. apr. — 48. l. — 8.—9. lp.
- 23 A. Pabst. *Die Düna und der Hafen. Dünaeregulierung. Riga (B.g.)* — S. 64.
- 24 Исторический обзор устройства водных путей и портов в России за столетний период 1799—1899. — СПб., 1990. — с.122.
- 25 LVVA — 2941. f. — 1. apr. — 9. l. — 117.—119., 201., 321. lp.
- 26 Е. В. Михаэлис. Описание Рижского торгового порта. — СПб, 1913. — с. 13.
- 27 SPb VVA. — 262. f. — 1/2 apr. — 3701. l. — 8. lp.
- 28 LVVA — 2941. f. — 1. apr. — 9. l. — 201. lp.; 23. l. — 7., 9., 39., 155. lp.
- 29 Turpat. — 62. lp.
- 30 SPb VVA. — 262. f. — 1/2 apr. — 3701. l. — 8. lp.
- 31 Turpat. — 6. lp.
- 32 Turpat. — 8. lp.
- 33 LVVA — 108. f. — 1. apr. — 8. l. — 12. lp.

- 34 LVVA – 2941. f. – 1. apr. – 9. l. – 62., 110., 201. lp.
- 35 Turpat. – 108. f. – 1. apr. – 3. l. – 13. lp.
- 36 Turpat. – 2941. f. – 1. apr. – 11. l. – 16., 116. lp.; 311. l. – 3., 5. lp.
- 37 Turpat. – 108. f. – 1. apr. – 3. l. – 207.–212. lp.
- 38 Turpat. – 221. lp.
- 39 Turpat. – 3. l. – 164., 207., 271. lp.
- 40 Turpat. – 4. l. – 76. lp.
- 41 Turpat. – 3. l. – 207. lp.
- 42 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 10. lp.
- 43 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 4. l. – 75. lp.
- 44 Turpat. – 2941. f. – 1. apr. – 11. l. – 16. lp.; 108. f. – 1. apr. – 48. l.
- 45 Turpat. – 108. f. – 1. apr. – 8. l. – 24.–28. lp.
- 46 Turpat. – 46. l. – 21., 25. lp.
- 47 Turpat. – 52. l. – 2. lp.
- 48 Исторический обзор устройства водных путей и портов в России за столетний период 1799–1899. – СПб, 1990. – с. 202.
- 49 LVVA – 108. f. – 8. l. – 17. lp.
- 50 Turpat. – 187. l. – 113. lp.
- 51 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 52. l. – 10. lp.
- 52 Turpat. – 1/2 apr. – 3701. l. – 101. lp.; LVVA – 108. f. – 1. apr. – 8. l. – 25. lp.
- 53 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 52. l. – 2. lp.
- 54 Исторический обзор устройства водных путей и портов в России за столетний период 1799–1899. – СПб, 1990. – с. 202.
- 55 А. Б. Нагель. Рижский порт. Пояснительная записка к проекту улучшения входа. – Рига, 1895. – с. 9.
- 56 Turpat.
- 57 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 253. l. – 9., 13., 44.–46. lp.; 210. l. – 1.–2., 225. lp.; 429. l. – 17. lp.; 327. l. – 50. lp.
- 58 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 30. lp.
- 59 А. Б. Нагель. Рижский порт. Пояснительная записка к проекту улучшения входа. – Рига, 1895. – с. 30–35.
- 60 Turpat.
- 61 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 326. l. – 32.–35. lp.
- 62 Turpat. – 405. l. – 264. lp.
- 63 А. Б. Нагель. Рижский порт. Пояснительная записка к проекту улучшения входа. – Рига, 1895. – с. 30–35.
- 64 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 413. l. – 3., 28.–29. lp.
- 65 В. Е. Тимонов. О лесных заламах на реке Западной Двине. Труды второго съезда инженеров гидротехников в 1893 г. – СПб, 1893. – с. 497.
- 66 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 413. l. – 53., 55. lp.

- 67 Tabulā izmantoti LVVA – 108. f., 1. apr. – 413. l. – 33.–34., 129.–134. lp. dati.
- 68 В. Е. Тимонов. О лесных заламах на реке Западной Двине. Труды второго съезда инженеров гидротехников в 1893 г. – СПб, 1893. – с. 347.
- 69 Turpat. – 442. lp.
- 70 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 413. l. – 3., 54., 55. lp.
- 71 В. Е. Тимонов. О лесных заламах на реке Западной Двине. Труды второго съезда инженеров гидротехников в 1893 г. – СПб, 1893. – с. 453.
- 72 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 8. l. – 16.–18. lp.
- 73 Исторический обзор устройства водных путей и портов в России за столетний период 1799–1899. – СПб, 1990. – с. 257.
- 74 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 5. lp.
- 75 Turpat. – 94. lp.
- 76 Turpat. – 95. lp.
- 77 Turpat.
- 78 Turpat. – 35. lp.
- 79 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 4. l. – 42., 68. lp.
- 80 Turpat. – 8. l. – 40. lp.
- 81 Turpat. – 4. l. – 42. lp.
- 82 A. Pabst. *Der Hafen von Riga*. – Riga, 1908. – S. 41.; LVVA – 5274. f. – 1. apr. – 43. l. – 194. lp.
- 83 A. Pabst. *Der Hafen von Riga*. – Riga, 1908. – S. 11.
- 84 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 37. lp.
- 85 LVVA – 5274. f. – 1. apr. – 43. l. – 194. lp.
- 86 Turpat. – 2941. f. – 1. apr. – 16. l. – 68. lp.
- 87 Turpat. – 26. lp.
- 88 Turpat. – 71. lp.
- 89 Е. В. Михаэлис. Описание Рижского торгового порта. – СПб, 1913. – с. 237.
- 90 A. Pabst. *Der Hafen von Riga*. – Riga, 1908. – S. 36.
- 91 П. М. Афросимов. Рижский элеватор и Риго-Двинская железнодорожная ветвь. – Рига, 1895. – с. 4.
- 92 Turpat. – 18., 41. lp.
- 93 A. Agathe. *Der Elevator des Rigaschen Hafens*. – Riga, 1895.
- 94 П. М. Афросимов. Рижский элеватор и Риго-Двинская железнодорожная ветвь. – Рига, 1895. – с. 30.
- 95 Turpat. – 41. lp.
- 96 Е. В. Михаэлис. Описание Рижского торгового порта. – СПб, 1913. – с. 31.
- 97 Turpat. – 21. lp.

- 98 E. В. Михаэлис. Описание Рижского торгового порта. – СПб, 1913. – с. 31.
- 99 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 52. l. – 26. lp.
- 100 Turpat. – 905. l. – 89. lp.
- 101 О. Т. Флейшер. Оборудование Рижского порта для вывозной торговли. – Рига, 1909. – с. 3.
- 102 SPb VVA, 262. f. – 1. apr. – 593. l.
- 103 E. В. Михаэлис. Описание Рижского торгового порта. – СПб, 1913. – с. 40.
- 104 E. В. Михаэлис. Описание Рижского торгового порта. – СПб, 1913. – с. 41.
- 105 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 39. lp.
- 106 Turpat.
- 107 Turpat. – 40. lp.
- 108 Turpat.
- 109 Turpat.
- 110 Turpat.
- 111 Turpat.
- 112 Turpat. – 50. lp.
- 113 *Berichte der Versteheramts der Kaufmannschaft zu Königsberg und Rigaer Handels-Archiv.*
- 114 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 91. lp.
- 115 Turpat. – 92. lp.
- 116 Turpat. – 32. lp.
- 117 LVVA – 108. f. – 1. apr. – 92., 104., 294. l.
- 118 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 88. lp.
- 119 Turpat.
- 120 Turpat. – 13. lp.
- 121 Tabula sastādītā pamatojoties uz SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 87. lp. datiem.
- 122 Turpat. – 14. lp.
- 123 A. Pabst. *Der Hafen von Riga.* – Riga, 1908. S. 19.
- 124 LVVA – 5274. f. – 1. apr. – 43. l. – 190. lp.; 108. f. – 1. apr. – 905. l. – 91. lp.
- 125 Turpat. – 108. f. – 1. apr. – 905. l. – 91. lp.
- 126 Tabulā izmantoti SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. dati.

5. nodaļa

VENTSPILS OSTAS IZBŪVE

Preču saimniecības attīstība Krievijā un ar to saistītais preču apgrozījuma pieaugums 19. gs. otrajā pusē radīja strauju infrastruktūras attīstību, tajā skaitā dzelzceļu būvi. Šis process skāra arī Baltijas provinces. Latviešu apdzīvotajās teritorijās dzelzceļu kopgarums 1860. gadā bija 175 km, 1862. gadā – 423 km, 1871. gadā – 607 km, 1897. gadā – 929 km, bet gadsimta beigās, 1900. gadā – 977 km. Tika izbūvētas svarīgākās Krievijas dzelzceļu maģistrāles – Rīga–Orla–Caricina, Liepāja–Romni, Maskava–Ventspils–Ribinska. Tās nodrošināja preču pievedumus un preču virzību no Krievijas centrālajiem un melnzemes rajoniem uz Baltijas jūras ostām – galvenokārt uz Rīgu un Liepāju, vēlāk arī uz Ventspili. Liepājas–Romnu dzelzceļš nodrošināja Liepājas ostai patstāvīgu tirdzniecības un izejvielu piegādes rajonu – Krievijas melnzemes gubernas. Turpretī uz Rīgas ostu tika novirzītas preces galvenokārt no Krievijas centrālajiem rajoniem un Pievolgas. Preču pārpalikumu, kura eksportu nevarēja nodrošināt Rīgas osta, novirzīja uz Ventspili.

Dzelzceļu izbūve visnotaļ sekmēja preču eksporta pieaugumu no Krievijas uz Eiropu caur Baltijas ostām: no 1866. gada līdz 1870. gadam caur tām izveda 13 % no visām eksportprečēm, bet gadsimta beigās – 1895.–1900. gadā – 19%.¹ Taču straujā dzelzceļu izbūve Krievijā apsteidza ostu izbūvi un labiekārtošanu; ostas dzelzceļi pamatvilcienos jau 70. gados bija savienājuši ar Iekškrievijas bagātajiem izejvielu un plašajiem preču noieta rajoniem. Rīgas, Liepājas, vēlāk arī Ventspils ostu nepietiekamā izbūve – neatbilstošs ostu akvatoriju dziļums, šaurie krastmalu laukumi, kuri neļāva izvērst preču apstrādes operācijas un citas nepilnības kavēja Krievijas tirdzniecības apgrozījumu pieaugumu. Ostu caurlaides spējas neatbilda preču pievedumam pa dzelzceļiem. Tādēļ Krievijas valdībai līdz ar dzelzceļu izbūvi 19. gs. beigās bija jārisina svarīga

problēma, no kuras bija atkarīga tās ārējās tirdzniecības tālākā attīstība – ostu izbūve un rekonstrukcija.

Ostas rekonstrukciju nepieciešamību noteica ne tikai preču ražošanas pieaugums un ar to saistītā tirdzniecības apgrozījuma pieaugums. Ne mazāka nozīme to labiekārtošanā bija jaunajam jūras transportam. Ostu modernizācija skāra ne vien Krieviju, bet arī citas Eiropas valstis. Tā, piemēram, Prūsijas ostu Kēnigsbergu sāka labiekārtot pagājušā gadsimta septiņdesmitajos gados, kad Austrumu kara rezultātā 1878. gadā tika slēgtas Krievijas ostas Melnajā jūrā. Līdz tam Kēnigsbergas osta labiekārtošanas ziņā nepārspēja, bet arī neatpalika no tādām Krievijas ostām Baltijas jūrā kā Liepājas, Ventspils, arī no Pēterburgas. Visās šajās ostās, arī Kēnigsbergā, bija sēres, kuru dēļ ostās varēja pietauvoties kuģi, kuru iegrime nepārsniedza 12 pēdas. Kēnigsbergas ostā par ostas fārvatera uzturēšanu kārtībā rūpējās tirdznieciskās aprindas, kurām nāca palīgā arī valdības iestādes. Kēnigsbergas ostu modernizēja, tai tika uzbūvēta priekšosta Pilava, kas ļāva ostā pietauvoties modernākiem kuģiem ar lielāku iegrimi pat ziemas navigācijas periodos. (Priekšostas Pilavas izbūvei tika izlietoti 4,8 milj. marku.)² Vienlaicīgi tika veikti ostas labiekārtošanas darbi – izbūvētas noliktavas atbilstoši eksporttirgus jaunākajām prasībām. Pēc Kēnigsbergas ostas labiekārtošanas 80. gadu vidū Krievijas eksports caur to pieauga 7 reizes salīdzinājumā ar 1877. gadu.

Arī Krievijas valdība un tirdznieciskās aprindas uzsāka valsts ārējā tirdzniecībā nozīmīgāko ostu pārbūvi. Pēterburgas ostā tika izrakts jūras kanāls (tas izmaksāja 18 milj. rubļi.), kā rezultātā palielinājās preču, īpaši labības, eksporta apjomi caur šo ostu.

Krievijas tirdznieciski rūpnieciskās aprindas, to vidū arī Rīgas tirgotāji, nespēja samierināties ar Rīgas ostas izbūves nepilnībām, kas kavēja preču apgrozības pieaugumu. Bez dzelzceļu tikla paplašināšanas viņi bija ieinteresēti padarīt Daugavu kuģojamu un visu Rīgas ostu pieejamu lielajiem jūras tvaikoņiem. Šāda vajadzība aktualizējās pagājušā gadsimta 70. gados. (Šim nolūkam 1875. gadā no Valsts kases tika asignēti 2 milj. rubļu ar noteikumu, ka ik gadus ostas izbūvei no šīs summas izlietos 250 tūkst. rubļu un visu ostas izbūves projektu realizēs astoņos gados. Tā kā turpmākos gados paredzētajiem Rīgas ostas izbūves darbiem

asignētās summas samazinājās, plānoto darbu izpildes termiņi tika paildzināti.

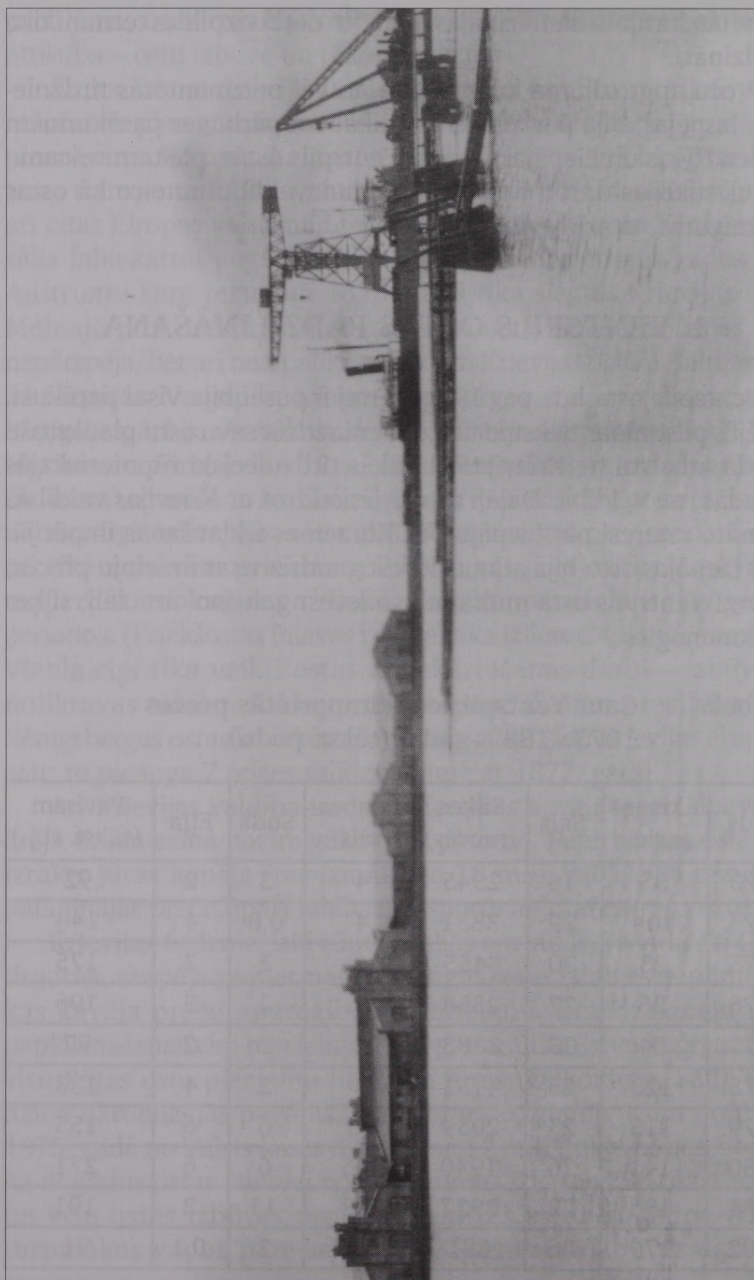
Preču apgrozījuma kāpums, kā arī vēl neizmantotās tirdzniecības iespējas, bija par iemeslu radikāliem pārbūves pasākumiem ne vien Rīgas un Liepājas, bet arī Ventspils ostās, pie tam veicamo rekonstrukcijas darbu apjomu un daudzveidību noteica kā ostas nozīmīgums, tā arī ģeogrāfiskais izvietojums.

1. VENTSPILS OSTAS PADZIĻINĀŠANA

Ventspils osta līdz pat 19. gs. otrajai pusei bija visai panīkusi. Vietējās pilsonības tieksme un centieni redzēt savu ostu plaukstošu nerada atbalstu ne Krievijas plašākās tirdznieciski rūpnieciskajās aprindās, ne valdībā. Daļēji to var izskaidrot ar Krievijas valdības kāpināto interesi par Liepāju pēc Kurzemes iekļaušanas impērijā. Caur Liepājas ostu bija atļauts ievest gandrīz visas ārzemju preces, turpretī Ventspils ostā muita atļāva ievest galvenokārt sāli, silķes un akmeņogles.

1. tabula. Caur Ventspils ostu importētās preces
1873.–1882. gadā³ (tūkst. pudu)

Gads	Akmeņogles	Sāls	Silķes (mucās)	Glauber-sāls	Soda	Eļļa	Pavisam (tūkst. rbļ.)
1873.	35	16	2345	4	3	2	92
1874.	104	29	3831	4	0,8	4	144
1875.	23	30	4455	6	3	2	175
1876.	26	27	2558	9	1	3	196
1877.	24	33	2383	2	2	2	97
1878.	120	23	4151	1	2	4	133
1879.	115	25	2059	0,7	6	6	155
1880.	141	26	1940	0,6	6	6	271
1881.	156	22	2927	0,3	11	2	191
1882.	179	26	681	nav ziņu	2	0,1	91



Ventspils osta. Skats uz noliktavām. 20. gs. sākums

Šādu situāciju noteica Krievijas valdības protekcionisms muitu politikā, ko tā sekmīgi bija īstenojusi līdz sešdesmito gadu reformām. Krievijā bija aizliegts ievest ļoti daudz preces, bet importētās preces parasti tika apliktas ar augstām nodevām. 19. gs. 50. gados protekcionisms gan pavājinājās (par to liecināja 1850. un 1857. gada muitas tarifu izmaiņas), bet 1868. gadā atkal muitas tarifi bija visaugstākie visā Krievijas cara valdības muitas politikas vēsturē. Muitas maksājumi salīdzinājumā ar importētās preces vērtību bija: 1854.–1856. gadā – 24 %, 1857.–1868. gadā – 18 %, 1869.–1876. gadā – 13 %. Taču 70. gadu beigās vērojama atkal atgriešanās pie protekcionisma politikas: kopš 1877. gada tika paaugstināta muita daudzām importējamām precēm, pie tam muitas nodevas tika iekasētas zeltā. Caurmērā muitas maksājumi par ievestajām precēm 1877.–1880. gadā bija 16 % no to vērtības.

Krievijas ekonomikā Ventspils osta bija nozīmīga tikai kā labības un kokmateriālu eksportosta.⁴ To apliecina preču apgrozības statistika Ventspils ostā 1873.–1882. gadā.

2. tabula. **Krievijas preču eksports no Ventspils ostas 1873.–1882. gadā⁵** (tūkst. četvertu)

Gads	Labība	Linsēklas	Eļļas sēklas
1873.	90	4	17
1874.	89	3	2
1875.	29	4	2
1876.	65	5	5
1877.	90	4	3
1878.	53	5	3
1879.	77	5	2
1880.	76	6	2
1881.	56	4	3
1882.	35	2	3

Ik gadus no Ventspils ostas uz ārzemēm devās caurmērā 200 kuģu ar labību un kokmateriāliem.⁶ Tā kā preču imports caur

3. tabula. Kokmateriālu eksports no Ventspils ostas
1873.–1882. gadā⁷ (gabali)

Gads	Priežu baļķi	Dēļi	Slīperi
1873.	6367	378 144	371 930
1874.	9233	379 184	267 896
1875.	9003	392 675	234 977
1876.	10 643	548 212	239 427
1877.	9586	525 388	309 800
1878.	5413	179 614	280 565
1879.	9563	195 966	134 287
1880.	5227	383 967	275 742
1881.	3548	292 172	142 149
1882.	ziņu nav	271 253	236 592

4. tabula. Kuģu apgrozība Ventspils ostā
1873.–1882. gadā⁸

Gads	Pavisam ienāca kuģu	t.sk. ar kravu	Ostu atstāja kuģi
1873.	325	40	324
1874.	305	54	298
1875.	229	56	222
1876.	277	65	268
1877.	312	78	284
1878.	193	54	195
1879.	185	63	178
1880.	201	63	178
1881.	156	62	143
1882.	146	40	nav ziņu

Ventspils ostu bija ierobežots, kuģi, kas ieradās šajā ostā pēc labības un kokmateriāliem, lielākoties bija pildīti ar balastu un ar precēm tika nofraktēti tikai atpakaļceļā.

Līdz ar preču saimniecības attīstību Krievijā 19. gs. otrajā pusē aktivizējās tirdzniecība arī Ventspils ostā. Tas radīja vietējo tirdzniecisko aprindu, Rīgas tirgotāju, bet vēlāk – arī valdības ieinteresētību šīs ostas tālākas attīstības iespēju paplašināšanā. Lai gan tehnisko rādītāju ziņā Ventspils osta neatbilda pasaules kuģniecības standartiem, caur to vidēji gadā izveda preces par 1 milj. rubļ. Šādu preču apgrozību un no tās gūtos samērā lielos ienākumus sekmēja Ventspils ostas dabiskās priekšrocības: ostas dziļums bija 21 pēda, viļņu augstums reidā nepārsniedza 6–7 pēdas, vēji un pat vētras samērā maz ietekmēja viļņošanos ostā, kā arī ūdenslīmeņa svārstības un straumes izmaiņas Ventā. Bet galvenā priekšrocība bija ostas ilgais navigācijas periods – gadā osta bija slēgta caurmērā 18 dienas.

5. tabula. Navigācijas periods Ventspils ostā
1873.–1882. gadā⁹

Gads	Atklāšana	Slēgšana
1873.	6. janv.	30. dec.
1874.	1. janv.	28. dec.
1875.	29. janv.	16. dec.
1876.	1. febr.	30. dec.
1877.	17. janv.	28. dec.
1878.	3. janv.	31. dec.
1879.	5. marts	28. dec.
1880.	10. janv.	31. dec.
1881.	1. janv.	24. dec.
1882.	1. janv.	27. dec.

Navigācija Ventspils ostā noritēja gandrīz visu gadu, un tikai bargākajās ziemās to pārtrauca uz dažām nedēļām. Tas izskaidrojams ar to, ka Kurzemes piekrastes ģeogrāfiskā izvietojuma virziens sakrīt ar Baltijas jūrā valdošo vēju un galvenās straumes virzienu: vējš parasti lauza ledu, bet straume to aiznesa jūrā. Šo apstākļu sakrītības rezultātā arī Ventas grīva bija kuģojama gandrīz visu gadu, bet divas verstis augšup grīvai tā vispār neaizsala. Ventas

kreisā krasta dabīgais izliekums ziemeļu virzienā parasti pasargāja ostā ziemojošos kuģus no ledus spiediena. Arī klejojošais ledus visai maz traucēja kuģošanu ziemas mēnešos: 27 gadu laikā (1861.–1888.) klejojošā ledus dēļ Ventspils osta bija slēgta nepilnas desmit dienas. Ledus iešana parasti norisa visai strauji, dažas stundas; nereti straumes ātrums šādos gadījumos sasniedza 9 asis sekundē, nodarot lielus postījumus jūras moliem.

Arī sēres, kas parasti ostās visvairāk apdraud kuģošanu, Ventspils ostā nopietnus draudus nerādīja. Apkopojot dažādos laikos sniegtās Ventspils ostas loču ziņas, uzzinām, ka iepretī ostas ieejai starp abiem moliem fārvatera virzienā bija izveidojušās divas sēres – pirmā, tā dēvētā “iekšējā”, 20 asu attālumā no dienvidu mola gala; otrā, tā dēvētā “ārējā” – 150 asu attālumā no pirmās sēres. Iekšējo sēri veidoja upes un jūras sanesumi, bet ārējā bija parasts jūras sēklis. Pēc loču sniegtajām ziņām, dziļums uz šīm sērēm bija no 8,5 līdz 20 pēdām. Šīs sēres nerādīja nopietnas briesmas kuģošānai Ventspils ostā, jo pavasaros, ledusiešanas laikā, spēcīgās straumes tās noskaloja un dziļums uz sērēm palielinājās. (Inženieris G. Bole, viens no Ventspils ostas izbūves un labiekārtošanas projektu autoriem, bija aprēķinājis, ka šādā veidā no 1866. līdz 1888. gadam no šīm sērēm tika izskalots 10 tūkst. kubikasu zemes.¹⁰) Par pieņemamu dziļumu Ventas grīvā pie sērēm uzskaitīja 15 pēdu dziļumu.

Pagarinot jūras molus un izrokot kanālu starp sērēm, Ventspils ostas fārvatera dziļumu varēja palielināt bez lielām grūtībām līdz pat 22 pēdām un vairāk.¹¹ Ventas upē, kuras krastus pilsētas robežās kā pietuvošanās vietas izmantoja vietējo tirgotāju kuģi, dziļums sasniedza 24 pēdas. Jau sākot no Kuldīgas, jūras virzienā upe kļuva aizvien dziļāka. No Kuldīgas līdz Atlitenei, 20 verstis no Ventas grīvas, upes dziļums bija 12–15 pēdas, bet platums šai vietā – 30–40 asis. Pie Patkules upes platums jau sasniedza 100 asis. Tālāk līdz pat jūrai Venta bija 24 pēdas dziļa, izņemot upes posmu 370 asu garumā iepretī Sarkanmuižai, kur dziļums bija 21 pēda, bet upes platums no Patkules līdz ietekai jūrā – ap 25 asīm.¹²

Venta bija kuģojama upe arī līdz Kuldīgai. Kuģiem ar nelielu iegrimi tā bija izmantojama pat pie viszemākā ūdens līmeņa. Vienīgi pie Kuldīgas kuģošanu apgrūtināja krāces. Taču šo šķērslī varēja

6. tabula. Ventspils ostas fārvatera dziļums uz sērēm 1873.–1889. gadā¹³ (pēdās, vidēji ceturksnī)

Gads	I cet.	II cet.	III cet.	IV cet.
1873.	8,5–12,5	10,7–15	11–15	11–15,2
1874.	13,2–15	13,5–15,5	11–14	11–15
1878.	11–16,3	16,5–17,7	10,5–18	8–13,25
1879.	10,5–12,25	10,5–18,25	11–17,25	10,5–13,5
1881.	14,5–16	14,5–19	17–10,5	12,5–15
1882.	14–16	14,5–19	9–13	8,5–12
1883.	10–11	14–20	20–16	12–13
1884.	14–12	13,25–14	14–13,5	12–14,5
1885.	12–12,5	12,5–13	12,5–13	12,25–14
1886.	13–13,5	17–18	17–18	11–18
1887.	10,25–12	11–13	11–13	10–12
1888.	10,5–11,5	18–19	11–19	10–12
1889.	15			

novērst, izrokot krāču apiešanai abpus tām pusversti garu kanālu. Augšpus Kuldīgas traucēklis kuģiem bija divi zivju zvejas aizsprosti, bet tālāk – 30 verstu garumā kuģošanai gandrīz nekādu kavēkļu nebija. Vietām upes fārvaterā sastopamos šķēršļus Ventspils ostas labiekārtošanas gadījumā ar zemessmēlējiem varētu likvidēt. Tā kā upes gultne bija mālaina, nebija jābaidās ne no smilšu sanesumu veidošanās upes grīvā, ne arī starp molu galiem.

Uzlabojot kuģošanas apstākļus Ventā un veicot pašas ostas labiekārtošanu, preču, īpaši labības, apgrozība ostā pieaugtu: to nodrošinātu preču labības pievedums arī no Kuldīgas apvidus. Līdz 19. gs. 80. gadiem eksportam paredzēto labību no šiem rajoniem uz Ventspils ostu pieveda galvenokārt pa zemes ceļiem pajūgos. Šāds labības transportēšanas veids bija ilgstošs un dārgs. Viena no galvenajām Ventspils ostas eksportprecēm – koki tika atpludināti pa Ventu un tās pietiekām no Kurzemes pietiekami daudz, lai no Ventspils ostas izejošiem kuģiem netrūktu pārvadājamo kravu. Nepalika bez kravas arī kuģi, kas no Rietumeiropas devās uz Rīgu

un parasti iegriezās Ventspils ostā, lai tirgotājiem piedāvātu savus pakalpojumus.¹⁴

Ventspils ostas komerciālā nozīme Krievijas eksportā it sevišķi pieauga ziemas mēnešos, kad Rīgas ostā veidojās lielāki preču uzkrājumi sakarā ar navigācijas pārtraukšanu. Iekams Ventspils osta nebija izbūvēta, eksportam paredzēto preču pārpalikums tika novirzīts no Rīgas ostas pa dzelzceļu caur Daugavpili uz Kēnigsbergu, kas atradās daudz tālāk no Rīgas nekā Ventspils. No Daugavpils līdz Kēnigsbergai un tās priekšostai Pilavai bija 529 verstis, bet līdz Ventspilij – 338 verstis.

Nenoliedzami, Rīgas–Ventspils dzelzceļa izbūves un Ventspils ostas rekonstrukcijas gadījumā tās tirdznieciskās zonas robežas (rajoni, no kuriem izejvielas un preces tiktos uz Ventspils ostu) paplašinātos. Tas būtu izdevīgi ne vien vietējiem tirgotājiem un Iekš-krievijas rūpnieciski tirdznieciskajām aprindām, bet arī nodrošinātu ienākumus Valsts kasē, jo Ventspils ostai piegulošā tirdzniecības rajona potences bija samērā augstas. Dzelzceļš, kas savienoja divas ostas – Ventspili un Rīgu, sekmēja kopumā rūpniecības un tirdzniecības attīstību Kurzemē, kā arī ietekmēja preču apgrozību gan Rīgā, gan tajos rajonos, ar kuriem Rīga uzturēja tirdznieciskus sakarus.

Izšķirošs faktors Ventspils ostas attīstībā bija Ventspils–Tukuma dzelzceļa posma izbūve. Šo dzelzceļu sāka būvēt kā vienu no Maskavas–Ventspils–Ribinskas maģistrāles posmiem, un lielāku nozīmi tas ieguva tikai pēc 1901. gada, kad tika pabeigts Krustpils–Maskavas dzelzceļa posms. Pašas ostas pārbūve, ņemot vērā tās labvēlīgo ģeogrāfisko izvietojumu, neprasītu lielus kapitālieguldījumus un samērā viegli un vienkārši būtu veicama tehniski. Ostu viegli varēja piemērot lielajiem jūras tvaikoņiem, padziļinot to 370 asu garumā līdz 24 pēdām. Ostas akvatoriju varēja paplašināt, izmantojot Ventas iespējas, līdz Atlitenei padziļinot šai posmā upi līdz 17–18 pēdām.

Arī iespējamā turpmākās preču apgrozības pieauguma gadījumā Ventspils ostai saglabājās plašas pilnveidošanas potences. Vienas versts attālumā no Ventas grīvas tajā ieplūda pieteka Patkule, pietiekami dziļa (divu verstu garumā – 20 pēdas, bet pie ietekas Ventā – 8 pēdas dziļa), lai ar laiku nepieciešamības gadījumā varētu

klūt par ērtu, dabīgu kuģu pietauvošanās vietu. Tātad Ventspils ostai gan ģeogrāfisko, gan pašas ostas dabīgo īpašību dēļ, kas ļāva to optimāli modernizēt, bija visas iespējas klūt par svarīgu Krievijas eksportostu.

Ventspils ostas izbūves darbi līdz 19. gs. vidum aprobežojās vienīgi ar ostas ieejas padziļināšanu starp sērēm ar zemessmēlējiem un dažu agrāk uzcelto ostas būvju remontēšanu. Vērienīgāki ostas labiekārtošanas jeb pārbūves darbi nebija īpaši nepieciešami, jo preču un kuģu apgrozības līmenis caurmērā atbilda ostas kuģošanas iespējām. Un tikai 19. gs. vidū sākās Ventspils ostas nopietnāki izbūves un labiekārtošanas darbi, ko noteica kapitalistiskās saimniecības attīstība Krievijā un līdz ar to pastiprinātā lauksaimniecības preču tiekšanās uz Eiropas tirgiem.

Pirmie vietējo tirgotāju ierosinājumi veikt plašākus Ventspils ostas izbūves darbus attiecināmi uz 1853. gadu. Iesniegto ostas izbūves projektu realizācijai bija nepieciešami lieli kapitālieguldījumi, un Krievijas valdība šī iemesla dēļ nepiekrita projektos paredzēto pasākumu veikšanai: tā nebija pietiekami novērtējusi Ventspils ostas izbūves un rekonstrukcijas nozīmi vēl tikko sākušās Krievijas ārējās tirdzniecības strauja pieauguma apstākļos. No veiktajiem ostas izbūves darbiem šai laikā jāmin 1852.–1862. gadā salabotais, laika gaitā sagruvušais dienvidu mols un 1853.–1860. gadā no jauna iekārtotā ziemas osta, kaut gan sevišķas nozīmes tai nebija: ostas dambju nepiemērotais izvietojums apgrūtināja ledus iešanas laikā kuģu iebraukšanu ziemas ostā. Uz šo laiku ir attiecināmi arī Ventas upes hidrografiskie un meteoroloģiskie mērījumi. Ventspils ostas būvju atjaunošanas darbiem 19. gs. otrās puses sākumā izlietoja ik gadus ap 4 tūkst. rbļ. Šī summa bija visai niecīga, lai spētu segt ostas nopietnāku un vērienīgāku labiekārtošanas darbu izdevumus.

Kopš 19. gs. 70. gadiem, kad Krievijā bija vērojams straujš preču saimniecības attīstības kāpums un lauksaimniecības produktu tiekšanās no centrālajām un melnzemes guberņām uz ārējo tirgu, Ventspils ostas tehniskais stāvoklis bija pārāk ierobežots, lai spētu nodrošināt Krievijas eksporta vajadzības.

Ieeju Ventspils ostā norobežoja divi moli: 124 asis garš dienvidu un 69 asis garš ziemeļu mols. Izbūvēta krastmala, kas būtu

piemērota kuģu pietauvošanai, bija tikai Ventas lejtecē – no grīvas līdz postu tiltam. (Postu tilts tika uzbūvēts 1868. gadā, līdz tam tiltu aizvietoja prāmis.) Izbūvētās dienvidu krastmalas garums bija 750 asis, bet ziemeļu – tikai 225 asis.¹⁵ Ventas upes ziemeļu krasta pārējā, 600 asis garajā neizbūvētajā daļā tika ierīkoti īpaši pietauvošanās pāļi. Upes dienvidu krastā starp ziemas ostu un pili bija nebruģēti laukumi 2500 kv. asu kopplatībā, un no pils gar krastu uz augšu atradās 2200 kv. asu platībā bruģēti laukumi, kur izvietojās noliktavas.

Pie dienvidu krasta – 165 asu garumā – starp veco ziemas ostu un pili gaidīja no ārzemēm pienākušie kuģi, lai kārtotu dažādas muitas formalitātes, kā arī kuģi ar kravu, kas gaidīja labvēlīgus laika apstākļus, lai izietu atklātā jūrā. Dienvidu krasta daļa no pils līdz muitas noliktavai 265 asu garumā noderēja ievesto un izvedamo preču izkārtošanai un izkraušanai, izņemot kokmateriālus. Kokmateriālus parasti iekrāva ostas lejasdaļā pie neizbūvētā ziemeļu krasta un augšup tilta – abos krastos, kur bija izvietotas kokmateriālu noliktavas.

Pats laikmets, saistīts ar preču – tirgus saimniecības attīstību, aizvien noteiktāk izvirzīja nepieciešamību pielāgot Ventspils ostu modernās kuģniecības vajadzībām un plašai preču, galvenokārt kokmateriālu, labības un lopkopības produktu, apgrozībai. Šiem ostas rekonstrukcijas nepieciešamības ekonomiskajiem apsvērumiem pievienojās vēl politiski – Ventspils ostas militāri stratēģiskās nozīmes pieaugums.

Vienu no Ventspils ostas plašākas izbūves pirmajiem projektiem izstrādāja 1879. gadā inženieris Šumskis. Galvenais ostas rekonstrukcijas pasākums Šumska projektā bija zemes smeļamie darbi, dienvidu mola pagarināšana un preču operāciju veikšanai atbilstošas krastmalas iekārtošana Ventas labajā krastā. Pēc visai aptuveniem aprēķiniem, šī projekta realizācijai bija nepieciešams aptuveni 1,7 milj. rbļ. liels kapitāls.¹⁶ Ja nepieciešamos līdzekļus valdība nespētu asignēt, Šumskis bija izstrādājis rezerves variantu, kura realizācija prasītu mazākus naudas līdzekļus – nedaudz vairāk par pusmiljonu, t.i., aptuveni 643 tūkst. rbļ. Šai gadījumā arī ostas rekonstrukcijas darbi būtu daudz pieticīgāki: ostas dziļums nebūtu vairs 22 pēdas kā pirmajā projekta variantā, bet gan tikai 18;

izdevumus samazināja arī krastmalu izbūvei – līdz 100 tūkst. rbļ.; zemes smeļamajiem darbiem – līdz 63,8 tūkst. rbļ.; enkuru uzstādīšanai – 15,9 tūkst. rbļ.; ostas inspekcijas uzturēšanai divu gadu laikā – 17,7 tūkst. rbļ. Bez tam ostas krastmalu bija apņēmusies izbūvēt pilsētas valde par pilsētas kases līdzekļiem. Tas nozīmēja, ka Šumska izstrādātajā rezerves projektā paredzētajiem pārējiem Ventspils ostas labiekārtošanas un paplašināšanas darbiem bija nepieciešami no Valsts kases aptuveni 544 tūkst. rbļ.¹⁷

Otru Ventspils ostas padziļināšanas projektu bija izstrādājis šīs ostas izbūves darbu vadītājs, inženieris G. Bole. Viņa projektā paredzēto ostas padziļināšanas darbu veikšanai bija nepieciešams aptuveni 2,6 milj. rbļ. liels kapitāls.¹⁸

Jautājumu par Ventspils lomu Krievijas tirdzniecībā un šai sakarā par ostas izbūves nepieciešamību apsprieda īpaša valdības komisija, kurā bija Šoseju un ūdensceļu departamenta, Kara ministrijas, Iekšlietu ministrijas, Valsts kontroles pārstāvji. Komisija atzinīgi novērtēja visas Ventspils ostas priekšrocības tirdzniecisko apgrozījumu jomā, kā arī ērtības kara ostas izveidošanai. Komisijas izteiktie argumenti par kuģu un preču apgrozības pieauguma perspektīvām caur Ventspils ostu veicināja Šumska izstrādātā projekta apstiprināšanu. Paredzētajiem ostas rekonstrukcijas darbiem 1879. gadā Valsts kase asignēja gandrīz 2 milj. rbļ.¹⁹

Atbilstoši asignētajiem līdzekļiem Šumska projekts tika koriģēts un paredzēja galvenokārt ostas akvatorijas padziļināšanu, pārbūvējot molus (dienvidu molu pagarinot par 400 asīm, ziemeļu – par 60 asīm; molu augstums bija paredzēts 12,5 pēdas virs jūras līmeņa).²⁰ Pārējā ostas labiekārtošana aprobežojās ar dzelzceļa atzara izbūvi krastmalā, pirms tam to 300 asu garumā nobruģējot. Katras krastmalas ass bruģēšana izmaksātu 1,2 tūkst. rbļ. Komisija iebilda pret tik dārgiem Ventspils ostas krastmalas izbūves pasākumiem, un Šumska projektā vēlreiz tika izdarītas korekcijas, kuru nolūks bija padarīt lētāku krastmalas izbūvi. Krastmalu no upes puses bija paredzēts nostiprināt ar spundētiem dēļiem, kas paceltos 1 pēdu virs ūdens līmeņa, bet krastmalas virspusi iecerēja veidot no zemes uzbēruma, to nobruģējot. Uz šādi nostiprinātas krastmalas preču iekraušanai un izkraušanai ierīkoja speciālas koka platformas, uz kurām nepieciešamības gadījumā plānoja uzstādīt ceļamkrānus

uz akmens pamatiem. 1880. gadā Ventspils ostā jau bija nostiprināta krastmala 835 asu garumā, no kuras preču izkraušanai varēja izmantot 420 asis. Sliežu pievedceļa izbūve šo laukumu pagarināja.

2. VENTSPILS OSTAS LABIEKĀRTOŠANA

Ventspils ostas tālākai labiekārtošanai – satiksmes nodrošināšanai starp ostu un dzelzceļa staciju, eliņa, doku, elevatora, nolikta-vu izbūvei plašas iespējas pavēra Ventas neapbūvētais labais krasts. Pilsētas valde jau 1885. gadā sāka gādāt 175 tūks. rbļ. lielu valsts kredītu 600 asu gara upes labā krasta izbūvei. Atjaunošanas darbi tika veikti arī Ventspils ziemas ostā, lai kuģi tur varētu uzturēties ledus iešanas laikā – martā un aprīlī.

Pēc pagājušā gadsimta 80. gados veiktajiem izbūves darbiem ostas fārvatera dziļums upes lejasdaļā – 3 verstu attālumā no grīvas, bija 24 pēdas, bet tālāk uz augšu, ceturtajā verstī – 22 pēdas. Pie krastmalām varēja piestāt kuģi ar 18–21 pēdu lielu iegrimi. Dziļums uz sērēm pie ostas ieejas pēc ledus iešanas pavasaros un vasarās bija 15–18 pēdas, bet rudenos pēc dienvidrietumu vētrām tas strauji samazinājās līdz 12–9 pēdām. Šāds dziļums saglabājās arī ziemas mēnešos. Kļūstot seklākam ostas fārvateram, piekrautie kuģi vētras laikā neriskēja atstāt ostu: tie bija spiesti daļēji atbrīvoties no kravas, lai, tikuši pāri sērēm, atkal uzņemtu pilnu kravu. Un otrādi – no ārzemēm ienākošie kuģi ar pilnu kravu, kas bija cerējuši uz 18 pēdu dziļumu virs sērēm, bija spiesti daļēji izkraut atvestās preces reidā uz speciālām peldošām platformām, lai ar pārējo kravu drošāk varētu tikt pāri sērēm. Stāvoklis brīžiem, īpaši 1889. un 1990. gadā, pasliktinājās tik ļoti, ka, lai iekļūtu ostā, sēres pārvarēt spēja vienīgi zvejas laivas. Šāds Ventspils ostas stāvoklis satrauca gan vietējos, gan Iekškrēvijas tirgotājus un rūpniekus.

Ventspils tirdzniecisko aprindu pilnvarotie 1889. gada nogalē griezās pie Krievijas valdības pēc atļaujas izmantot ostas padziļināšanai Liepājas ostas zemes smeļamo mašīnu,²¹ jo rudenos dienvidvētru rezultātā kanāla dziļums starp sērēm bija samazinājies līdz 10 pēdām un bija apdraudēta ne vien kuģu ieešana ostā, bet arī ienākušie kuģi vairs nespēja atstāt Ventspils ostu. Lai atjaunotu

ieeju ostā, kanāls starp sērēm bija jāpadziļina vismaz līdz 14 pēdām. Tas nozīmēja, ka jāizsmel starp sērēm 500 kubikasu smilšu. Tik apjomīga darba veikšanai bija nepieciešams viens tūkstotis rubļu. Ventspils tirgotāju lūgums tika apmierināts: valdība piešķīra nepieciešamos līdzekļus un ļāva izmantot tehniku, kas bija jau izmantota Liepājas ostas padziļināšanas darbos. Ar tās palīdzību samērā īsā laikā – no 19. līdz 25. novembrim (1889. gadā) starp sērēm tika izrakts 20 asis garš un 14 pēdas dziļš kanāls, tā ka visi ostā aizkavējušies kuģi varēja iziet jūrā. Līdz gada beigām kanāls tika pagarināts līdz 25 asīm un padziļināts līdz 14–16, bet dažviet pat līdz 18–19 pēdām.

Tomēr tik ērtu kuģu ieeju ostā izdevās nodrošināt uz neilgu laiku: decembrī spēcīgo dienvidrietumu un rietumu vētru rezultātā kanāls atkal aizsērēja: dziļums tajā nepārsniedza 10–10,5 pēdas. Bez tam arī pašas sēres bija paplašinājušās fārvatera virzienā no 10 līdz 25 asīm. Ieeja ostā atkal bija apdraudēta. Atkārtota kanāla padziļināšana ar zemessmēlēju bija veltīga: pēc dažām dienām dziļums joprojām bija 10,5 pēdas. Ostas ieejas kanāla padziļināšana ar zemes smēlēju izrādījās darbietilpīgs, dārgs, bet neefektīvs pasākums. Pēc katras vētras bija jāatjauno aizsērējusi ieeja ostā. Darbi turpinājās arī 1890. gadā. Izmantojamais tehniskais līdzeklis ļāva padziļināt kanālu līdz pat 19 pēdām. Taču kanāla bagarēšana notika neregulāri, tikai pēc vētrām nepieciešamības gadījumā. Regulārs bagarēšanas gadījumā varētu nodrošināt pastāvīgu 22 pēdu un lielāku dziļumu ostas ieejai kanālā starp sērēm. Taču šis intensīvais ostas ieejas padziļināšanas darbs netika veikts, jo Krievijas valdības galvenā uzmanība joprojām bija veltīta Liepājas ostai, vispirms to nodrošinot gan ar finansiāliem līdzekļiem, gan tehniku (arī zemes smēlamo ierīci nācās atdot Liepājai).

Arī 19. gs. 90. gadu sākumā Ventspils ostas labiekārtošanas darbu apjoms bija visai niecīgs: inženiera Boles vadībā tika pabeigti jaunās ziemas ostas izbūves darbi. Šī osta izvietojās Ventas kreisajā krastā 1,6 verstu attālumā no grīvas. Ziemas ostas 13 pēdas dziļā un 3 tūkst. kv. asis plašā akvatorija bija atdalīta no upes ar pāļiem, bet pieguļošā krastmala 143 asu garumā nostiprināta ar spundētiem pāļiem un zemes uzbērumu. Krastmalai pieguļošos laukumus nobruģēja.²²

Pēc visu izstrādāto izbūves projektu realizācijas Ventspils ostas stāvoklis 19. gs. 90. gadu otrajā pusē joprojām bija neapmierinošs: nebija mehanizēta preču iekraušana un izkraušana; nepietiekami nostiprināts labais krasts, bet kreisajā krastā – vienīgi koka nostiprinājumi. Kuģu piestātņu dziļums pie krastmalas nepārsniedza 12 pēdas. Arī ostas ārējās būves, kas norobežoja kuģu ieeju ostā – moli tika ievirzīti jūrā tikai līdz 9 pēdu dziļumam; attālums starp molu galiem bija 24 asis. Jūras fārvatera dziļums bija mainīgs: rudens vētru laikā tas regulāri aizsērēja. Kuģu ieeja Ventspils ostā pat mierīgos laika apstākļos bija apgrūtināta, bet vētrās bīstama un pat neiespējama.

Preču apgrozība Ventspils ostā 19. gs. 90. gados sasniedza caurmērā 10 milj. pudu gadā, no tiem 9 milj. pudu bija eksportpreces (galvenokārt kokmateriāli), bet 1 milj. pudu – importa preces. Vidēji gadā ostā ienāca ne vairāk par 600 kuģiem, no kuriem puse – no ārzemēm; otra puse bija kabotāžas kuģi.

No ārzemēm ienākušo kuģu skaits 1894.–1897. gadā bija visai nemainīgs salīdzinājumā ar kuģu apgrozību ostā 70.–80. gados. Tas liecināja par Ventspils ostas stabilajiem tirdzniecības sakariem ar ārzemju firmām.

7. tabula. **Kuģu apgrozība Ventspils ostā
1893.–1898. gadā²³**

Gads	Tvaikoņi		Burenieki		Pavisam kuģu	
	Ienāca	Atstāja	Ienāca	Atstāja	Ienāca	Atstāja
1893.	288	240	226	234	464	474
1894.	323	322	236	251	559	573
1895.	347	346	325	324	672	670
1896.	344	343	326	325	670	668
1897.	352	351	367	381	719	732
1898.	237	247	386	398	623	645

Nozīmīgu pavērsienu Ventspils ostas attīstībā ievadīja 1897. gadā uzsāktā dzelzceļa būve, kuram vajadzēja savienot Ventspili ar

Maskavu. Līdz ar to Ventspils osta tika tieši savienota ar Iekškrivijas plašajiem izejvielu rajoniem, no kuriem strauji kāpa preču pieplūdums arī uz šo ostu. Bez tam uz Ventspils ostu ziemas mēnešos tika novirzītas pa dzelzceļu papildus ap 30 milj. pudu preču kravas, ko navigācijas pārtraukšanas dēļ nebija paguvušas eksportēt pārējās Baltijas jūras ostas. Krievijas valdības attieksmes maiņu pret Ventspils ostu sekmēja arī visai nerentablie kapitālieguldījumi vistuvāk Eiropas tirgum izvietotajā Liepājas ostā: tās izbūves rezultāti neatbilda gaidītajiem. Cīņā par Ventspils ostas izbūvi iesaistījās arī Maskavas–Ventspils–Ribinskas Dzelzceļa sabiedrība, kas pārstāvēja plašu Iekškrivijas rūpnieciski tirdzniecisko aprindu intereses.

Visu šo apsvērumu dēļ 90. gadu beigās parādījās jauni Ventspils ostas tālākas izbūves un labiekārtošanas projekti. No tiem realizācijai 1899. gadā tika pieņemts inženiera M. Šistovska projekts,²⁴ kas bija guvis augstu novērtējumu starptautiskajā navigācijas kongresā Parīzē. Šajā projektā paredzēto izbūves darbu galvenais mērķis bija nodrošināt ieeju ostā kuģiem, kuru iegrime bija 22 pēdas, kā arī izbūvēt atbilstoši ērtu priekšostu, izveidot jaunu kuģu piestātnes līniju, ja dabiskais piekrastes garums izrādītos nepietiekams ienākošo kuģu izvietošanai. Dzelzceļa krastmalu bija paredzēts pagarināt uz augšu – līdz pat plostu tiltam – apmēram par 350 asīm. Ja preču apgrozība pieaugtu vēl par kādiem 100 milj. pudu, reidā bija plānots izbūvēt īpašu, no ziemeļu mola jūrā izvirzītu, tūkstoš asis garu krastmalu ar iekšējo molu.

Lai nodrošinātu Ventspils ostas jūras fārvaterā pastāvīgu dziļumu un padarītu ieeju ostā iespējamu kuģiem ar lielu iegrimi jebkādos laika apstākļos, projekts paredzēja radikālu pasākumu virkni: jauna, pietiekami dziļa kuģu ceļa izrakšanu un dziļuma nodrošināšanu, regulāri izmantojot zemessmēlētjus. Kopumā šiem izbūves pasākumiem bija jānodrošina ieeju ostā kuģiem, kuru iegrime bija 22 pēdas. Lai ieklātos darbus pagūtu veikt līdz Ventspils–Tukuma dzelzceļa posma atklāšanai, ostas izbūves pasākumu kreditēšanā iesaistījās valsts.

Viens no būtiskākajiem ostas rekonstrukcijas darbiem bija garāku jūras molu izbūve un pareizs to izvietojums. Molus bija paredzēts izvietot tā, lai vecā, nenoslēgtā reida vietā varētu izveidot

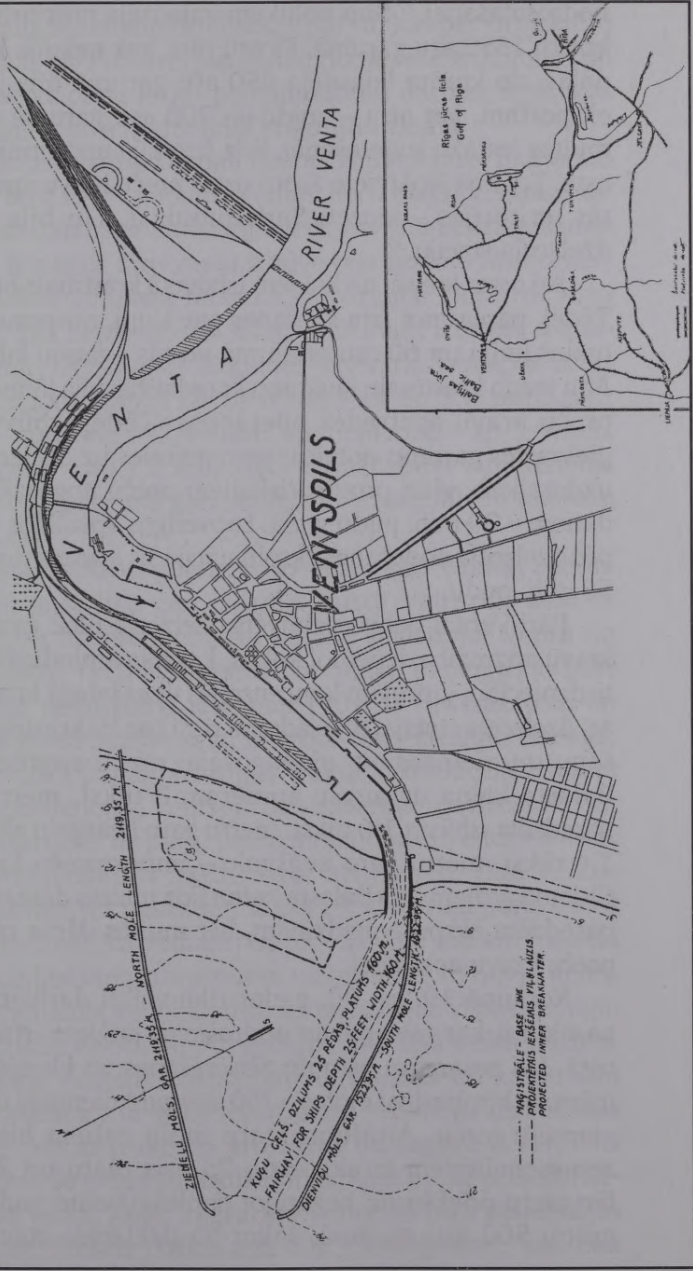
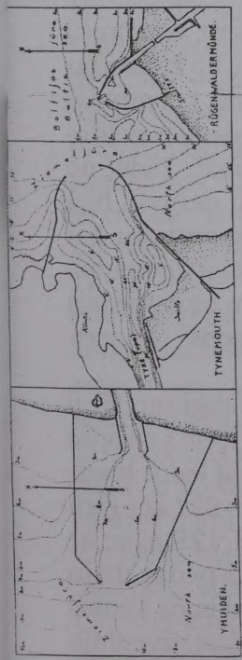
ērtu priekšostu. Tādēļ veco dienvidu molu bija nolemts pagarināt par 700 asīm – līdz 24 pēdu dziļumam, bet 937 asis garo ziemeļu molu būvēt no jauna, 600 asu attālumā no vecā, līdz tas sasniegtu 25 pēdu dziļumu. Lai nepieļautu ostas aizsalšanu, attālūmam starp molu galiem vajadzēja būt 125 asis. No aizsērēšanas ostas ieeju sargātu izliktais dienvidu mols, bet ziemeļu mols – no smilšu sanesumiem ziemeļrietumu vētru laikā.²⁵ (Jūras moli tika uzcelti jau Kurzemes hercoga Ernesta laikā, lai pasargātu Ventas grīvu no aizsērēšanas.) Lai pasargātu ieeju ostā no aizsērēšanas, aizsalšanas, klejojošā ledus, molu izvietojumam bija jābūt tādā, lai ieeja priekšostā pēc iespējas atrastos iepretī upes grīvai, bet jauncelto molu gali – uz meridiāna līnijas, t.i., sakristu ar to vēju virzienu, kas parasti radīja ledus klejošanu. Ventspils ostas jūras molus sāka būvēt no jūras puses iepretī dienvidu mola galam. Būvdarbus uzsāka 1896. gadā, bet līdz 90. gadu beigām spēja izbūvēt tikai 42 asis. Molu sistēmu Ventspils ostā pilnībā izveidoja 1901.–1905. gadā. To izbūve izmaksāja 2,2 milj. rbļ.²⁶

Regulārai Ventspils ostas ieejas dziļuma uzturēšanai 26–27 pēdu līmenī ostas pārvalde 1899. gadā iegādājās zemes smeļamo mašīnu “Gustavs Bole” un trīs pašizkrāvējlaivas. Lai minēto dziļumu uzturētu, bija nepieciešams arī padziļināt Ventas lejasgalu līdz 25 pēdām. Šai nolūkā tika norakti un daļēji iztaisnoti upes krasti 500 asu garumā tajā vietā, kur Maskavas–Ventspils–Ribinskas dzelzceļa sabiedrība bija paredzējusi izbūvēt eksportkrastmalu. Ventas iztaisnošanas un padziļināšanas darbus pabeidza 1900. gada pirmajā pusē. Tikai pēc tam varēja ķerties pie nākamā ostas rekonstrukcija pasākuma – vecā ziemeļu mola nojaukšanas, jo ostai nebija otras zemes smeļamās mašīnas.²⁷

Ostas ieejas kanāla padziļināšanu sāka 1900. gadā, un pirmo reizi 25 pēdu dziļumu sasniedza tikai 1906. gadā, izmantojot zemes smeļamo tehnisko līdzekli.²⁸

Līdz ar Ventspils–Tukuma dzelzceļa izbūvi galveno nozīmi dažādu preču kravu apstrādes operāciju veikšanā guva ostas teritorijā Ventas labais krasts. Tā kā 90. gadu beigās Ventspils ostā joprojām norisa galvenokārt kokmateriālu tirdzniecība, kurai osta bija jau pielāgojusies, jaunos krastmalas labiekārtošanas pasākumus vajadzēja veikt dzelzceļa tranzītkravu pārkraušanas operāciju

VENTSPILS OSTAS PAPAŠINĀŠANAS PROJEKTS
 PĒC INŽ. M. ŠISTOVSKA PROJEKTA 1899. G.
 PROJECTED SCHEME FOR THE ENLARGEMENT OF VENTSPILS HARBOUR
 ACCORDING TO THE DESIGN OF ENGINEER M. ŠISTOVSKIS 1899.



nodrošināšanai.²⁹ Šim nolūkam vajadzēja nostiprināt Ventas labo krastu 1550 asu garumā. Plostu tilts, kas sadalīja krastmalu divās daļās, no kurām lejasdaļa 850 asu garumā bija jāpielāgo preču eksportam, bet otra – augšdaļa 700 asu garumā – importam un muitas iestāžu izvietojšanai, līdz šim bija apgrūtinājis tirdzniecību ostā. Tas bija jāpārvieta ārpus ostas preču kravu apstrādei paredzētās teritorijas – iepretī Sarkanmuižai. Tur bija paredzēts celt dzelzceļa staciju.³⁰

Arī ostas kreisā, no kokiem izbūvētā krastmala bija nolietojusies. Tādēļ, paplašinot iztaisnošanas gaitā upi, nosprauda jaunu krastmalas līniju un 60 asu attālumā no tās – jaunu labā krasta līniju. Abu jauno krastmalu laukumu kopplatībai bija jānodrošina tranzīta preču kravu apstrādes operācijas. Tādēļ izbūvējamās jaunās piekrastes garumu noteica, pamatojoties uz dzelzceļa sabiedrības uzdotajiem, visai provizoriskajiem preču apgrozības kopapjoma datiem – 30 milj. pudu gadā. Labvēlīgos apstākļos pirmajos gados pēc dzelzceļa nodošanas ekspluatācijā šis apjoms varēja pieaugt līdz 56 milj. pudu.

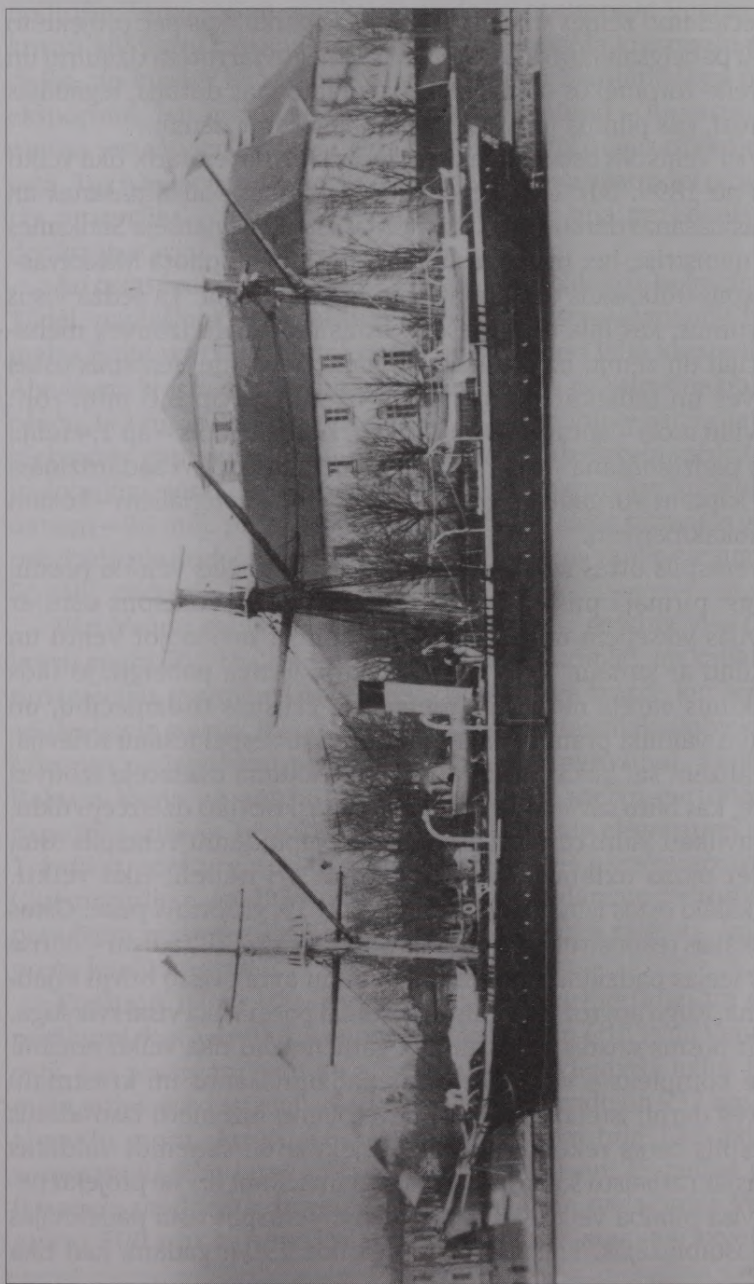
Pāri Ventai nebija uzbūvēts dzelzceļa tilts: gandrīz visa preču kravu apgrozība, izņemot kokus, kas tika atplūdināti, un kabotāžas tirdzniecību, joprojām koncentrējās upes labajā krastā, kur atradās arī dzelzceļa stacija. Bija jādomā tieši par šīs krastmalas labiekārtošanu un pielāgošanu pieaugošajai preču apgrozībai. Tādēļ no Balasta kalna uz augšu apmēram 3 tūkst. metru garumā bija paredzēts izbūvēt 1,6 tūkst. metru garo lejasgalu eksportpreču, bet 1,4 tūkst. metru garo augšgalu – importpreču kravu apstrādei. Citiem vārdiem – no Balasta kalna līdz muitas dārzam teritorija bija paredzēta eksportvajadzībām, bet muitas dārza rajons – importpreču kravu apstrādei.

Kopumā 19. gs. 90. gados tika veikti darbietilpīgi un dārgi pasākumi, kas galvenokārt nodrošināja kuģiem ērtu ieeju Ventspils ostā. Lai pasargātu ostu no aizsērēšanas un klejojošā ledus briesmām, uzbūvēja divu molus – 700 asis garo dienvidu un 937 asis garu ziemeļu molu. Attālums starp molu galiem bija 125 asis; ar zemessmēlējiem izraka ērtu, 75 asis platu un 25 pēdas dziļu fārvateru priekšostā; bagarējot paplašināja un padziļināja Ventas gultni 500 asu garumā, sākot no dzelzceļa stacijas; izveidoja

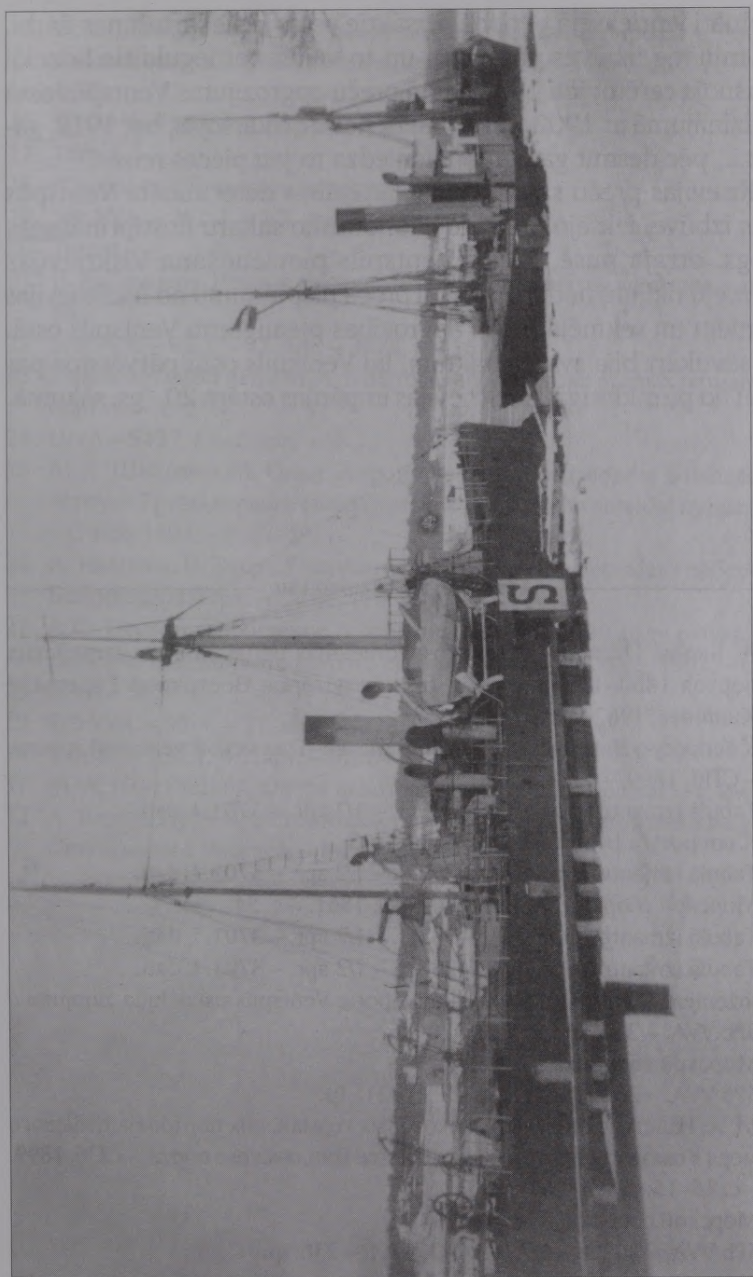
nepieciešamo zemes smeļamās tehnikas parku, kas pēc projektēto darbu pabeigšanas ļāva uzturēt jau sasniegto fārvatera dziļumu un pat veikt turpmākos ostas ieejas padziļināšanas darbus; iegādājās ledlauzi, kas pilnībā ļāva nodrošināt kuģošanu ziemā.

Visi Ventspils ostas projektā paredzētie izbūves darbi tika veikti laikā no 1899. līdz 1904. gadam. Ventas upes padziļināšanas un paplašināšanas darbus ostas akvatorijas ietvaros finansēja Satiksmes ceļu ministrija, bet upes krastmalu izbūve bija nodota Maskavas–Ventspils–Ribinskas dzelzceļa sabiedrības pārziņā. Tā sedza visus izdevumus, kas bija nepieciešami ostas krastmalu izbūvei, mehānizācijai un zemju izpirkšanai. Kopumā paveiktie Ventspils ostas izbūves un labiekārtošanas darbi izmaksāja ap 3,6 milj. rbļ.: dienvienu mols – aptuveni 992,4 tūkst., ziemeļu mols – ap 1,4 milj., ostas padziļināšana – ap 1,2 milj. rbļ.³¹ Ostas izbūvi sadārdzināja cenu kāpums 90. gadu beigās galvenajiem būvmateriāliem – kokam un laukakmeņiem.

Ventspils ostas izbūves gaitā 19. gs. iezīmējās vairāki posmi. 19. gs. pirmajā pusē bija gan iecerēts saistīt Ventspils ostu ar Krievijas iekšējiem ūdensceļiem, šai nolūkā savienojot Ventu un Nemūnu ar kanālu. Taču uzsāktie darbi netika pabeigti, jo šāds pasākums varēja nelabvēlīgi ietekmēt Prūsijas tirdzniecību, un Prūsijas valdība prata panākt savu interešu respektēšanu Krievijā. Nerealizēta šai laikā palika arī Rīgas–Tukuma dzelzceļa izbūves iecere, kas būtu savienojusi Ventspili ar Viskrievijas dzelzceļu tīklu, kas savukārt ļautu cerēt uz plašu preču pieplūdumu Ventspils ostā. Tomēr ostas uzlabošanas darbi, kaut arī nelieli, tika veikti. Radikālāki ostas izbūves pasākumi sākās 19. gs. otrajā pusē. Ostas būtiskākas rekonstrukcijas pirmajā posmā – līdz 80. gadiem – norisa ostas ieejas padziļināšana starp sērēm un agrāk celto būvju atjaunošana. Kuģu apgrozība Ventspils ostā šai posmā bija visai svārstīga. Otrais posms saistās ar 80. un 90. gadiem, kad tika veikti nozīmīgākie kompleksie Ventspils ostas padziļināšanas un krastmalu izbūves darbi, īstenojot tā laika ievērojamu inženieru izstrādātus Ventspils ostas rekonstrukcijas projektus un saņemot valdības finansiālu atbalstu šo projektu realizēšanai. Kaut arī šie projekti netika visā pilnībā veikti, kuģu apgrozība Ventspils ostā palielinājās un nostabilizējās. Trešais posms ilga līdz 1904. gadam, kad tika



Burinieks Ventspils ostā. 19. gs. beigas



Tvaikonis un velkonis Ventspils ostā. 20. gs. sākums

turpināti iepriekšējā periodā aizsāktie ostas labiekārtošanas darbi. Visi minētie izbūves pasākumi un to veikšanai ieguldītie līdzekļi attaisnoja cerēto: jau 1907. gadā preču apgrozījums Ventspils ostā salīdzinājumā ar 1902. gadu vairāk nekā divkārtšojās, bet 1912. gadā, t.i., pēc desmit gadiem, pārsniedza to jau piecas reizes.³²

Krievijas preču saimniecības attīstības determinētā Ventspils ostas izbūve, iekšējo un ārējo ekonomisko sakaru nostiprināšanās 19. gs. otrajā pusē, kā arī Ventspils pievienošana Viskrievijas dzelzceļu tīklam, nodrošināja tai preču pieplūdumu no Iekškrīevijas rajoniem un sekmēja preču apgrozības pieaugumu Ventspils ostā. Tas savukārt bija svarīgs faktors, lai Ventspils osta pārvērstos par vienu no pirmklasīgākām Krievijas impērijas ostām 20. gs. sākumā.

— ATSAUCES UN SKAJDROJUMI —

- 1 А. Бирон. Экспорт сельскохозяйственных продуктов из Латвийских портов 1860–1900 гг. – Ежегодник истории Восточной Европы. – Кишинев, 1962. – с. 671.
- 2 К вопросу о Виндавском порте и Виндаво–Тукумской железной дороги. – СПб, 1899. – с. 28.
- 3 Tabulā izmantoti Spb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. dati.
- 4 К вопросу о Виндавском порте.. – с. 3.
- 5 Tabulā izmantoti Spb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. dati.
- 6 Морской сборник. ЛГИ. – Виндава, 1861. – с. 54.
- 7 Tabulā izmantoti Spb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. dati.
- 8 Tabulā izmantoti Spb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. dati.
- 9 Inženieru Šumska un Staricka apkopotie Ventspils ostas loču ziņojumi // SPb VVA. – 262. f., 1/2. apr., 3701. l.
- 10 Морской сборник.. – с. 54.
- 11 SPb VVA. – 262. f., 1/1. apr., 43. l., 321. lp.
- 12 М. А. Шистовский. Очерк некоторых германских портов Балтийского моря в связи с вопросом об устройстве Виндавского порта. – СПб, 1899. – с. 15–16.
- 13 Морской сборник.. – с. 54.
- 14 SPb VVA. – 262. f. – 1/2. apr. – 3701. l. – 236. lp.

- 15 В. Е. Тимонов. Первые морские землесосные работы в России, исполненные в Либавском и Виндавском портах в 1889–1890 гг. – СПб, 1892. – с. 83.
- 16 SPb VVA. – 262. f. – 1/2. arg. – 3701. l. – 240. lp.
- 17 Turpat.
- 18 К вопросу о Виндавском порте.. – с. 13.
- 19 SPb VVA. – 262. f. – 1/2. arg. – 3701. l. – 242. lp.
- 20 Turpat.
- 21 В. Е. Тимонов. Первые морские землесосные работы в России.. – с. 85–86.
- 22 SPb VVA. – 95. f. – 11. arg. – 3078. l. – 167. lp.
- 23 Tabulā izmantoti dati // М. А. Шистовский. Очерк некоторых германских портов.. – с. 2.
- 24 LVVA – 5437. f. – 1. arg. – 10. l.
- 25 М.И. Шистовский. Опыт устройства сквозного мола в Виндавском порту. – Труды первого съезда русских деятелей по водным путям. Ч. 1. – С-Пб., 1894. – с. 47–59.
- 26 А. Иванина, В. Экерт. Главные русские порты на песчаном побережье Балтийского моря. – С-Пб., 1908. – с. 237.
- 27 А.С. Несцер. Сообщение о произведенных в 1900 году работах по разборке Виндавского старого северного мола. – С-Пб., 1901. – с. 8.
- 28 LVVA – 5437. f. – 1. arg. – 10. l. – 19. lp.
- 29 SPb VVA. – 95. f. – 11. arg. – 3078. l. – 167. lp.
- 30 Turpat. – 336. f. – 2. arg. – 57. l. – 6.–12. lp.
- 31 М. А. Шистовский. Очерк некоторых германских портов.. – с. 29.
- 32 А. Бирон. Портовое строительство в Латвии // Экономические связи Прибалтики с Россией. – Рига, 1968. – с. 264.

6. nodaļa

LIEPĀJAS OSTAS REKONSTRUKCIJA

Paplašinoties preču ražošanai un Krievijas eksportam, pieauga to izdevumu apjoms, kādi bija jāmaksā Krievijas eksportieriem par Prūsijas ostu izmantošanu valsts ārējā tirdzniecībā. Lai nodrošinātu Krievijas tirdzniecības tālāku attīstību, 19. gs. otrajā pusē bija nepieciešams samazināt papildu izmaksas, kas radās, eksportējot preces caur aizrobežu ostām. Lai to realizētu, bija nepieciešams novirzīt eksportam domāto preču pievedumu no Prūsijas ostas Kēnigsbergas uz kādu no Krievijas ostām. Tas ļautu padarīt Krievijas ārējo tirdzniecību neatkarīgu no Prūsijas un atbilstu valsts tirdznieciski rūpniecisko aprindu interesēm. Šiem apsvērumiem pievienojās arī valsts politiski stratēģiskās intereses.

Viena no īslaicīgi aizsalstošām Krievijas ostām Baltijas jūrā bija Liepāja, kas turklāt salīdzinājumā ar citām impērijas ostām atradās vistuvāk Eiropas tirgum, un tādēļ valdības izvēli piesaistīja tieši Liepājas osta.¹ Šīs ostas nozīmi ārējā tirdzniecībā kāpināja vēl tas apstāklis, ka līdz ar Liepājas–Romnu dzelzceļa izbūvi Liepājai izveidotos savs preču pieveduma rajons. Liepājas nozīme Krievijas eksporttirdzniecībā pieaugtu īpaši ziemas mēnešos, kad navigācija pārējās valsts ostās, t.s. Rīgā, bija pārtraukta.

Liepājas ostas izbūves iespējas pavēra plašas perspektīvas vietējiem tirgotājiem, kas jau kopš 19. gs. pirmās puses bija centušies pievērst Krievijas valdības uzmanību šai daudzsoļšajai ostai. Par to liecināja daudzie Liepājas tirgotāju iesniegtie priekšlikumi valdībai par tirdzniecības uzlabošanu Liepājas ostā. Starp tiem 1828. gadā iesniegtie: piešķirt Liepājas ostai tādas pašas tirdznieciskās tiesības kā Pēterburgai un Rīgai, pazemināt ģildes nodevas, savienot Bārtas un Ventas upes ar kanālu, lai Liepājas ostu tāda veidā iekļautu Dubisas kanāla sistēmā, kuras mērķis bija savienot Nemunas upi ar Ventu; ierobežot kontrabandas preču ieplūšanu Liepājas ostā; nodibināt depoziņu un kredītbanku u.c. No minēta-

jiem priekšlikumiem tirgotājiem izdevās realizēt tikai tos, kam bija tiešs sakars ar ostas padziļināšanu.²

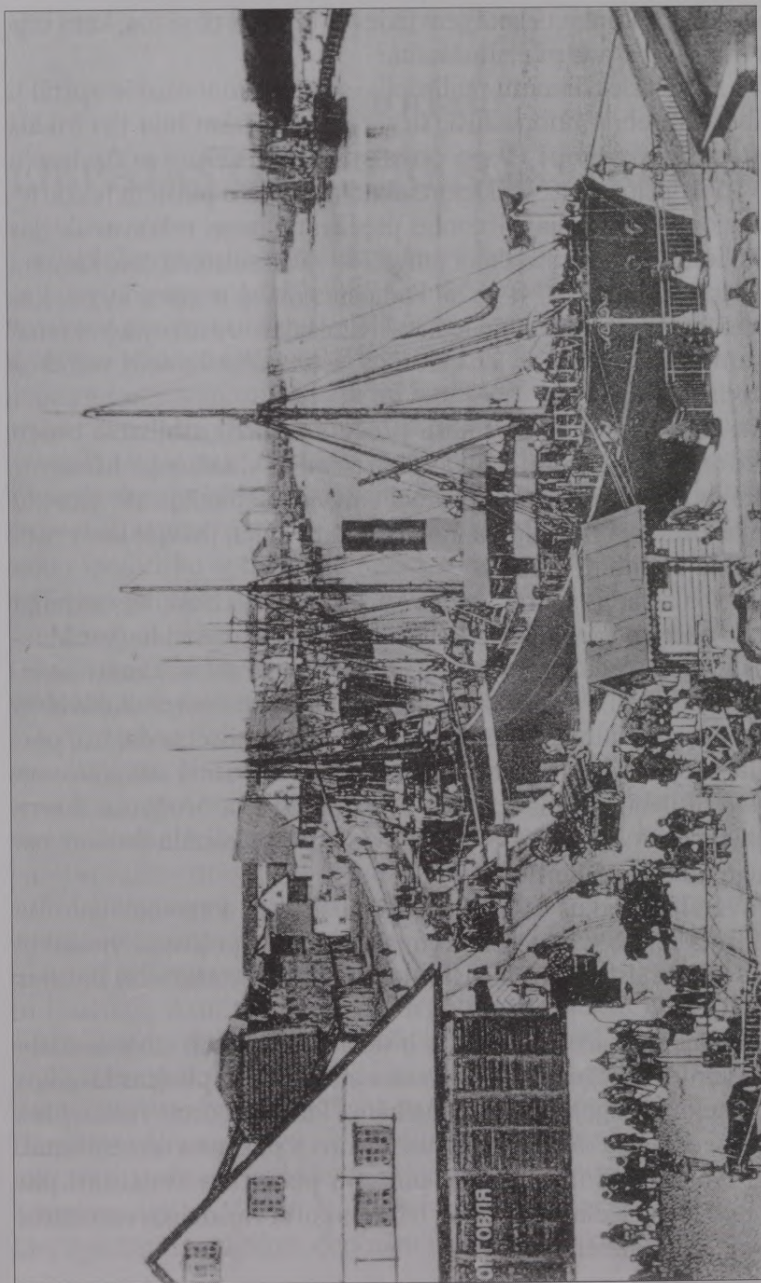
Tā kā šo priekšlikumu realizācijai sociāli ekonomiskie apstākļi pilnībā vēl nebija nobrieduši, tirgotāju prasībām bija tīri lokāls raksturs. Un tikai kopš 19. gs. otrās puses, kad sakarā ar dzelzceļu izbūvi nostiprinājās cieši eksportsakari ar samērā plašiem Iekškrīevijas rajoniem, Liepājas tirgotāju piedāvātie ostas rekonstrukcijas priekšlikumi guva jaunu skanējumu. Par neaizsalstošu ostu Liepāju sāka uzskatīt kopš 1874. gada, kad ostas rīcībā nonāca kuģis, kas vienlaicīgi pildīja velkoņa un ledlauža funkcijas.³ Ja arī osta ļoti retos gadījumos aizsals, tad uz īsu laiku: parasti tas notika reizi vairākos gados uz 5–8 dienām.

Un tomēr – lai nodrošinātu preču eksportu atbilstoši preču pieveduma kāpumam, ko savukārt radīja dzelzceļu būve, ar minētajām Liepājas ostas priekšrocībām vien nepietika. 19. gs. vidū Liepājas osta bija neietilpīga, nepietiekami dziļa, turklāt ieeju ostā periodiski apdraudēja sēres.

Liepāja atradās šauras zemes strēles ziemeļu daļā, kas atdalīja Liepājas ezeru no jūras, un tā dalījās divās daļās: dienvidu (vecā Liepāja) un ziemeļu daļā (jaunā Liepāja). 17. gs. izraktais kanāls savienoja ezeru ar jūru, veidojot vienlaicīgi arī ostu. Pilsēta izvietojās abās kanāla pusēs. Lai uzturētu sakarus starp abām pilsētas daļām, pāri kanālam izbūvēja divus tiltus. Kanāla platums posmā starp jūru un pilsētas tiltu bija 50 asis, un tā krastmalas bija bruģētas. Ezera vidējais dziļums bija 2 - 3 pēdas, vienīgi pie kanāla iztekas tas pieauga līdz 10 pēdām.⁴

Pavērsiens sākās 19. gs. otrajā pusē, kad Krievijas valdība akūti sāka izjust gan no ekonomiskā, gan no politiskā viedokļa jaunas neaizsalstošas jūras ostas izbūves nepieciešamību Baltijas jūrā.

Liepājas ostas izbūves vēsture ir sena: pirmie ostas izbūves darbi attiecināmi uz 17. gs., kad triju verstu attālumā no pilsētas Liepājas ezera atteku pielāgoja ostas vajadzībām.⁵ Pilnībā šī ostas vieta netika izbūvēta: osta bija šaura, neērta un pastāvīgi pakļauta aizsērēšanai. Ostas labiekārtošanai 17. gs. pirmajā pusē tika ataicināti pat hidrotehniķi no Holandes, tomēr izbūves darbi vajadzīgos rezultātus nedeva – osta aizsērēja pilnīgi.



Liepājas osta, 19. gs. otrā puse

Kopš 1697. gada sākās Liepājas ostas plašāka sistemātiska izbūve: Kurzemes hercoga Fridriha Kazimira laikā ostas vajadzībām izraka jaunu – ziemeļu kanālu.⁶ Pēc īpašas hercoga un pilsētas vienošanās pilsēta apņēmas izbūvēt ostu tā, lai jaunās ostas būves tiktu savienotas ar veco aizsērējušo ostu.

Līdzekļus, ko ieguldīja ostas izbūvei, sedza speciāls nodoklis – 1% apmērā no ievadamo un izvedamo preču vērtības un viena forinta apjomā no katra ievadamā un izvedamā preču kravas lasta. Ienākumus no šī nodokļa sadalīja par labu hercogam un pilsētas kasei. Pamatojoties uz vienošanos, hercogs par tirgus cenām atļāva izlietot ostas izbūvei kokmateriālus no valsts mežiem, bet pilsēta savukārt apņēmas uzturēt ostu pilnīgā lietošanas kārtībā. Saistību neizpildīšanas gadījumā pilsēta apņēmas nodot ostas pārvaldīšanu un visas ostas nodevas Valsts kasei.

Neraugoties uz hercoga biežajiem kariem ar zviedriem, kā arī uz mēri, kas plosījās Kurzemē 1710. gadā, ostas izbūve visai sekmīgi virzījās uz priekšu: ostas vecā dienvidu atteka tika aizdambēta un ar laiku pilnīgi aizsērēja. Vienlaicīgi tika izrakts 900 asis garš un 20–30 asis plats ziemeļu kanāls.⁷ Ostas fārvateru sākumā izdevās padziļināt līdz 9–10 pēdām, bet hercoga Ernesta Johana Bīrona laikā – līdz 14 pēdām. Šis sasniegtais ostas dziļums nesamazinājās visos turpmākajos 73 gados. Lai novērstu sēru izveidošanos kanāla grīvā, uzcēla īpašus jūras dambjus: dienvidu dambi – 113 asu garumā, un ziemeļu dambi – 150 asu garumā.⁸

Nav iespējams precīzi noteikt Liepājas ostas pirmā plašākā izbūves perioda noslēguma termiņu. Taču katrā ziņā uz 18. gs. pirmo ceturksni izbūves darbi bija pabeigti, jo uz tā laika litogrāfijas Liepājas ostā ir redzams jaunizbūvētais kanāls un kuži tajā. Šo izbūves darbu noslēguma posmā Liepājas ostā vidēji gadā pietauvojās ap 160 kuģu.⁹

Tā kā pilsēta bija pārtērējusi ostas uzturēšanai atvēlētos līdzekļus, ar 1710. gadu Liepājas osta nonāca tiešā hercoga pārvaldē. Sākās Liepājas ostas panīkums. Kurzemes hercogistes pastāvēšanas pēdējos gados ostas kanāls aizsērēja līdz 7–8 pēdām un sāka apdraudēt kuģu ienākšanu ostā.

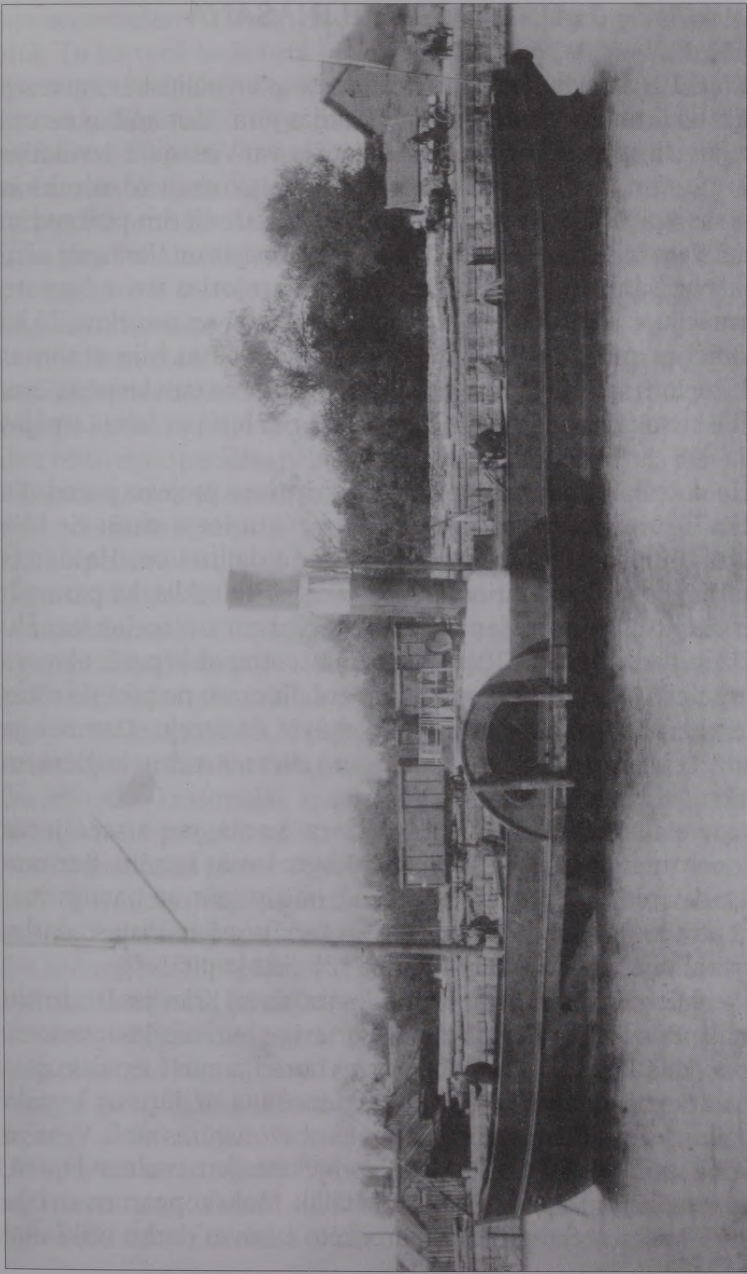
Pēc Ziemeļu kara Kurzeme nonāca Krievijas politiskās ietekmes sfērā. Par Kurzemes hercogu kļuva Ernests Bīrons, kuram bija liela

ietekme Krievijas galmā. Kopš 1737. gada sākās jauns posms Liepājas ostas izbūvē, kas ilga līdz 1857. gadam. Izbūves rezultātā 1737. gadā ostas fārvateru padziļināja līdz 14 pēdām, bet ieeju ostā norobežoja ar diviem paralēliem dambjiem, kuri sākās krastmalas kāpās un ievirzījās jūrā: dienvidu dambis par 123 asīm, bet ziemeļu – par 150 asīm. Dambji bija veidoti no pakšu kastēm, kas bija pildītas ar akmeņiem.

Pēc Kurzemes hercogistes pievienošanas Krievijai Liepājas ostas stāvoklis pakāpeniski uzlabojās. Pamatojoties uz 1802. gada 29. aprīļa Krievijas Senāta rīkojumu, ostas kanālu padziļināja ar hidraulisko mašīnu palīdzību līdz 12–15 pēdām. Ziemeļu molu pagarināja par 30 asīm, bet 1829. gadā – dienvidu molu par 50 asīm. Ziemeļu un dienvidu molus 1847. gadā vēl pagarināja attiecīgi par 24 un 38,6 asīm.¹⁰ Pēc šo pasākumu veikšanas osta vienlaicīgi varēja uzņemt 250 kuģus, turpretī Kurzemes hercogistes laikā – tikai 125–150 kuģus.¹¹ Taču panākumi bija īslaicīgi. 1855. gadā molu pagarināšanas darbi vēl nebija pilnīgi pabeigti, kad sēres jau atkal bija izveidojušās. Dziļums uz tām svārstījās no 10–12 pēdām un tikai dažreiz vējainā laikā pieauga līdz 15 pēdām.¹² Kuģi ar daudz maz lielāku iegrimi ostā nevarēja iekļūt un palika noenkuroti atklātajā jūrā.

Turklāt šo izbūves darbu beigu posmā Liepājas ostai piemita virkne citu trūkumu, no tiem galvenie: ostas akvatorijas ierobežotā platība; 700 asis garā un 20–30 asis platā kanāla akvatorija platība bija tikai 17 tūkst. kv. asis, pie tam pie kanāla krastmalām dziļums nebija pietiekams, lai tur varētu pietautoties kuģi; ostas nepietiekamais dziļums: kanāla vidū tas bija tikai 13–16 pēdas; ostas krastmalas atradās ļoti sliktā stāvoklī, nebija pietiekami izbūvētas, neapmierināja arī šaurā ostas tauvas tiesa: piekrasta joslā no kanāla malas līdz ēku rindai krastmalā ne osta, ne reids nebija apgaismoti.

Šāds ostas stāvoklis nelabvēlīgi ietekmēja Liepājas tirdzniecību. Sevišķi tas sakāms par 19. gs. 50. gadiem, kad bija vērojams kuģu iegrimis pieaugums. Un visbūtiskākais trūkums – 19. gs. vidū Liepājas ostai vēl nebija izveidojies savs tirdzniecības rajons.



Kuģis Liepājas ostā. 19. gs. otrā puse

1. OSTAS PADZIĻINĀŠANA

Kopš 19. gs. vidus Krievijas ekonomiskās un politiskās intereses prasīja iekārtot neaizsalstošu ostu Baltijas jūrā. Uzmanības centrā izvirzījās divas iespējamās ostas – Liepāja vai Ventspils. Izvēloties vienu no tām, par izejas punktu tika ņemts ostas tirdznieciskās darbības apjoms. Šajā sakarā 1856. gadā inženierim-pulkvedim Haidatelam bija uzdots savākt ziņas par Liepājas un Ventspils ostu priekšrocībām un trūkumiem un, pamatojoties uz apkopoto informāciju, izstrādāt perspektīvākās ostas izbūves projektu. Tā kā navigācijas perioda ilguma ziņā Liepājas ostai bija zināmas priekšrocības salīdzinājumā ar Ventspils ostu, bez tam Liepājas osta atradās tuvāk Eiropas tirgum, izvēle šai brīdī bija par labu Liepājas ostai.

Haidatela izstrādātais Liepājas ostas izbūves projekts paredzēja pārbūvēt jūras molus tā, lai tie norobežotu ieeju ostā: tie bija jāizvirza jūrā par 100 asīm līdz 20 pēdu dziļumam. Haidatels uzskatīja, ka molu pagarināšana ir vienīgais līdzeklis, kā pasargāt ostas ieeju no aizsērēšanas; ostas fārvateru un ieejas kanālu vajadzēja padziļināt līdz 18 pēdām; izbūvēt ostas abās pusēs akmens krastmalas 1670 kv. asu kopplatībā; atdalīt ezeru no pārējās ostas ar dambi, pa kuru ar laiku varētu izbūvēt dzelzceļu. Dambī bija paredzēts ierīkot slūžas, kas ļautu ezerā ieiet mazajiem kuģiem un plostiem.

Lai veicinātu ūdens izteci no ezera, vecās, jau aizsērējušās Pērkones upes attekas vietā bija paredzēts izrakt kanālu. Bez tam projekts paredzēja ierīkot ostā dokus, nostiprināt un paaugstināt ezerā atrodošās salas krastus un ostas kanāla grīvu. Visu šo darbu veikšanai bija nepieciešams 1,8 milj. rbļ. liels kapitāls.¹³

Vienlaicīgi Liepājas ostas izbūvē iesaistījās arī Krievijas Dzelzceļu galvenā pārvalde, kas pārstāvēja Iekšējās krievijas buržuāzijas intereses. Tā iesniedza 1856. gadā valdībai savus norādījumus Liepājas ostas izbūvei, kuru pamatā bija ostas savienošana ar jūru ar kanāla palīdzību, ko savukārt no jūras puses ierobežotu jūras moli. Vienīgā atšķirība molu izbūvē no Haidatela projektētajiem moliem bija tā, ka tos vajadzēja izvirzīt jūrā nedaudz tālāk. Molu kopgarumam bija jābūt 759 asīm.¹⁴ Šai projektā paredzēto izbūves darbu veikšanai

bija nepieciešami 2,2 mlj. rbļ.¹⁵ Galvenā uzmanība bija veltīta ieejai ostā. Tā kā vecā ieeja ostā bija pārāk šaura un tās paplašināšanai bija nepieciešami visai prāvi līdzekļi, daudz ērtāk šķita izrakt un izbūvēt pilnīgi jaunu ieeju ostā, kuras dziļums būtu 20 pēdas, bet platums – 50 asis. Šo ieeju vajadzēja ierobežot ar diviem jūras moliem tādā veidā, lai attālums starp molu galiem būtu 75 asis. Turpmākā ostas izbūves gaitā šis projekts paredzēja paplašināt veco ostas kanālu līdz 50 asīm, abos kanāla krastos no moliem līdz pat ezeram izbūvēt koka krastmalas, padziļināt ostu pie krastmalām līdz 18 pēdām,¹⁶ aizsprostot veco ieeju ostā.

Pēc šiem norādījumiem Haidatels 1858. gadā izstrādāja jaunu Liepājas ostas izbūves projektu,¹⁷ kas paredzēja: 1) izbūvēt divus akmens jūras molus, kuru ārpusē to pasargāšanai no jūras viļņiem tiku izbūvētas speciālas pāļu sienas. Dienvidu molam bija jābūt 478 asis garam, ziemeļu molam – 384 asis garam, bet augstumam – 8 pēdas virs jūras līmeņa; 2) paplašināt ostu līdz 50 asīm un padziļināt līdz 18 pēdām, bet jūras kanālu pie ostas ieejas – līdz 20 pēdām; 3) uzstādīt divas bākas: vienu krastā dienvidu dambja pakājē, otru – šā dambja galā. Ostas izbūves darbu veikšanai 1859. gadā tika organizēta īpaša Liepājas ostas izbūves komiteja.¹⁸

Ostas izbūvi pēc minētā projekta uzsāka tikai 1861. gadā, un pilnībā jūras molu būvi pabeidza 1867. gadā. Darbu izpildes rezultātā ostas kanāla abās pusēs 6 pēdas virs kanāla ūdens līmeņa tika izbūvētas krastmalas, kas no ostas puses balstījās uz pāļu rindu, bet no krasta puses – uz atsevišķiem pāļiem. Sākumā izplānotais 10 asu krastmalas platums netika pilnībā sasniegts, jo ostas dienvidu pusē to traucēja tirgotāju privātās noliktavas un citas ēkas, kas atradās 7 un pat 5 pēdu attālumā no kanāla malas. Ostas krastmala tika nobruģēta 15,9 tūkst. kv. asu platībā.¹⁹ Ostas abās pusēs bija izbūvēta krastmala gandrīz 2 tūkst. asu garumā: ziemeļu krastmala no mola pakājes līdz pilsētas tiltam – 701 asis, ziemeļu krastmala starp pilsētas tiltu un ezeru – 135 asis, dienvidu krastmala no mola pakājes līdz pilsētas tiltam – 659,5 asis un no pilsētas tilta līdz ezeram – 493,5 asis. Krastmalu izbūve pilnībā tika pabeigta 1866. gadā un izmaksāja Valsts kasei 394,2 tūkst. rbļ.,²⁰ t.i., vienas ass krastmalas izbūve – 198 rbļ. Vienlaicīgi ar molu būvi un krastmalu izbūvi noritēja ostas un jūras kanāla padziļināšana un

paplašināšana. Haidatela projekts paredzēja paplašināt ostas kanālu līdz 50 asīm, padziļinot līdz 18 pēdām, bet jūras kanālu padziļināt līdz 20 pēdām. Darba gaitā ostas kanāla platumu samazināja līdz 45 asīm, tādā veidā nodrošinot tikai 16 pēdu dziļumu ostas kanālā starp pilsētas tiltu un ezeru. Pēc visu izbūves darbu pabeigšanas reālais dziļums šai ostas daļā bija 13 - 17 pēdas, bet pārējā daļā 18–20 pēdas, izņemot šauru ostas daļu iepretī pilsētas kapiem gar ziemeļu krastmalu, kur tika atstāts krastmalas slīpais, 2–10 asis platais uzbērums un kuru pietauvošanās nolūkos neizmantoja lielie jūras tvaikoņi.

Ostas padziļināšanu veica divi ostas rīcībā esošie zemessmēlēji, katrs attiecīgi ar 60 un 25 Zs lielu jaudu.²¹ Jūras kanālā un ostā izsmeltās zemes daudzums bija 91 146 07 kv. asis.²² Ostas bagarēšanas darbi pilsētai un vietējiem tirgotājiem izmaksāja ap 450 tūkst. rubļ.²³ Zemessmeļamo darbu izmaksās ir uzrādīta arī vecā ziemeļu mola noārdīšana. Ostas bagarēšanas darbi tika pabeigti 1867. gadā, bet bākas uzstādītas 1868. gadā.²⁴

Tātad laikā no 1861. līdz 1868. gadam Liepājas ostas labiekārtošanai tika veikti sekojoši pasākumi: pirmkārt, ostu paplašināja līdz 50 asīm, fārvateru padziļinot līdz 18 pēdām; otrkārt, gar visu ostu abās pusēs izbūvēja koka krastmalas; treškārt, izraka jaunu, ērtāku ostas ieejas kanālu un uzbūvēja jaunus akmens jūras molus, kas iesniedzās jūrā: dienvidu mols – 466 asu garumā, ziemeļu mols – 384 asu garumā;²⁵ ceturtkārt, uzstādīja divas bākas: lielo bāku – reidā un mazo bāku pie ostas ieejas kanālā.

Ostas izbūves darbu rezultātā 18 pēdu liels dziļums tomēr visā ostā nebija sasniegts: pie ostas krastmalas dziļums joprojām palika nepietiekams un strauji samazinājās; 70. gadu sākumā daudzās vietās tas nepārsniedza 5 un pat 2 pēdas.²⁶

Pēc izbūves darbu pabeigšanas pēc 1868. gada turpinājās sistemātiska ostas padziļināšana ar zemessmeļamo mašīnu palīdzību. Bet, tā kā šīm mašīnām bija jāveic bagarēšanas darbi gan starp moliem, gan pašā ostā, tās nespēja tikt galā ne tikai ar ikgadējo sanesumu izsmelšanu un 18 pēdu dziļuma uzturēšanu, nemaz jau nerunājot par ostas tālāku padziļināšanu līdz 20 pēdām. Liepājas osta arvien vairāk un vairāk aizsērēja, un 70. gadu sākumā ostas dziļums bija vairs tikai 13,5–12 pēdas. Visi veiktie izbūves darbi uz

1868. gadu kopsummā izmaksāja valstij, Liepājas pilsētai un Liepājas Biržas komitejai ap 2 milj. rbļ.²⁷ Ostas koka krastmalu būve tika gan pabeigta 1866. gadā, bet jau 1867. gadā vajadzēja veikt to nostiprināšanas un remontdarbus: nosveķot pāļus, aizpildīt pāļu sienās radušās spraugas, kas prasīja papildu līdzekļus no Valsts kases: krastmalu remontdarbiem 1867. gadā izlietoja 2,4 tūkst. rbļ., bet 1868. gadā vēl apmēram 1 tūks. rbļ.²⁸

Tātad Haidatela 1858. gadā izstrādātajā projektā paredzētie Liepājas ostas izbūves darbi tika pabeigti 1868. gadā. Šķita, ka paredzētais mērķis visumā sasniegts: Baltijas jūras piekrastē bija izbūvēta mazaizsalstoša Krievijas osta. Līdz ar to vajadzēja būt apmierinātām arī Liepājas tirgotāju prasībām. Vēl jo vairāk tādēļ, ka 1862.–1868. gadā, vienlaicīgi ar ostas izbūves norisi, kad piekrastes dienvidaustrumu–ziemeļrietumu virziena straumi ierobežoja ar bolverkiem un jūras molu, osta kļuva pieejama lielajiem kuģiem un līdz ar to bija vērojams straujš uzplaukums Liepājas ostas tirdzniecībā un kuģu apgrozībā.²⁹

Pēc Liepājas ostas izbūves projekta realizācijas 1868. gada septembrī Liepājas ostas izbūves komiteja tika likvidēta un tās vietā organizēta īpaša darba inspekcija sākumā Haidatela, vēlāk Betihera vadībā. Šī inspekcija bija atbildīga par ostas būvju remontu, tālāko ostas padziļināšanu seklajās vietās līdz 18 pēdām. Šai nolūkā inspekcijas pārziņā tika nodotas divas zemes smeļamās mašīnas, viens tvaikonis un 10 liellaivas. Inspekcijas veicamiem darbiem ik gadus no Valsts kases tika asignēta 22,4 tūkst. rbļ. liela summa.³⁰ Liepājas tirdzniecības komiteja 1869. gada 18. janvārī ziņoja Liepājas ostas darba inspekcijai, ka minētā osta ar saviem jūras moliem spēj pretoties jebkurām vētrām un ar savu 20 pēdu dziļumu ieejas kanālā un 18 pēdu dziļumu pārējā ostas daļā ir kļuvusi par tā laika labāko tirdzniecisko ostu ne vien Krievijas Baltijas jūras piekrastes daļā, bet pat visā piekrastē.³¹

Lai gan ostas izbūvē bija ieguldīti plaši līdzekļi, jaunizbūvētās ostas preču apgrozība bija neapmierinoša. Iemesls tam – dzelzceļa trūkums, kas savienotu Liepājas ostu ar Krievijas centrālajām gubernām. Līdz ar to Liepājas–Romnu dzelzceļa būve kļuva par izšķirošo faktoru Liepājas ostas tirdzniecības apjoma paplašināšanā. Cik lielā mērā ostas izbūve un dzelzceļa būve ietekmēja Liepājas

ostas tirdzniecības apjomu, liecina kuģu un preču apgrozība Liepājas ostā laikā no 1856. līdz 1875. gadam.

1. tabula. **Kuģu un preču apgrozība Liepājas ostā 1856.–1875. gadā³²**

Gads	Kuģu apgrozība (vidēji gadā)		Preču apgrozība (tūkst. rbļ.)		
	Ienāca ostā (kuģu skaits)	Atstāja ostu (kuģu skaits)	Vidējais gada ievedums	Vidējais gada izvedums	Vidējais gada tirdzniecības apgrozījums
1856.–1860.	207	210	259	1360	1619
1861.–1865.	115	218	215	1257	1472
1866.–1870.	217	218	477	697	1174
1871.–1875.	464	461	1035	3636	4731

Kopš 1871. gada Liepājas tirdzniecībā sākās uzplaukuma posms. Ļoti īsā laikā – no 1871. līdz 1875. gadam vidējie gada tirdznieciskie apgrozījumi sasniedza 4 730 740 rbļ., t.i., vairāk nekā 4 reizes pārsniedzot iepriekšējo piecgadu tirdzniecisko apgrozījumu apjomu. Pie tam ar šo tirdzniecības uzplaukuma posmu Liepājas osta arvien vairāk iezīmējās kā Krievijas eksportosta: ja laikā no 1871. līdz 1875. gadam preču ievedums sasniedza vidēji gadā 1 034 520 rbļ., t.i., salīdzinot ar iepriekšējām piecgadēm divkārtējās, tad preču izvedums tajā pašā laika posmā pieauga no 697 260 rbļ. gadā (1866.– 1870.) līdz 3 636 220 rbļ. vidēji gadā (1871.– 1875.), t.i., vairāk nekā pieckārtējās.

Tas pats sakāms arī par kuģu apgrozību. Arī tā strauji pieauga: ja līdz 1871. gadam Liepājas ostā ienāca un ostu atstāja vidēji gadā ap 200 kuģu ar 54,02–69,29 lastu lielu tilpumu, tad pēc dzelzceļa būves 1871.– 1875. gadā kuģu skaits palielinājās līdz 464, bet kuģu tilpums – līdz 81,12 lastiem. Osta spēja uzņemt ietilpīgākus kuģus, ar dziļāku iegrimi.

Ievērojami paplašinājās arī ievadamo preču sortiments, sevišķi silķes un sāls. Krievijas eksportā caur Liepājas ostu galvenā vieta bija

2. tabula. Preču imports caur Liepājas ostu 1856.–1875. gadā³³ (vidēji gadā)

Gadi	Garšvielas (rbl.)	Kafija (pudi)	Cukurs (tūkst. pudi)	Vīns (pudeles)	Silķes (tūkst. tonnas)	Sāls (tūkst. pudi)	Dažāda sēklas labība (tūkst. pudi)
1856.–1860.	545	454	0,045	4377	13	181	119
1861.–1865.	632	452	1,2	2705	17	195	131
1866.–1870.	37	422	2,2	5923	15	201	74
1871.–1875.	288	807	4,7	7075	34	542	375

3. tabula. Preču eksports caur Liepājas ostu 1856.–1875. gadā³⁴ (vidēji gadā)

Gadi	Kvieši		Rudzi		Mieži		Auzas		Eļļas linsēklas	Linsēklas	Lini	Kaņepāji
	tūkst. četr. labības eksp.	% no visa labības eksp.	tūkst. četr. labības eksp.	% no visa labības eksp.	tūkst. četr. labības eksp.	% no visa labības eksp.	tūkst. četr.	% no visa labības eksp.				
1856.–1860.	2,2	2,7	39	33	67	55	11	10	12	8	89	2,2
1861.–1865.	2	1,2	29	30	81	62	20	15	16	8	55	–
1866.–1870.	0,07	0,1	7	9	39	53	28	38	14	4	35	0,005
1871.–1875.	2,3	1	10	32	160	43	92	24	31	5	104	0,6

kviešiem, kas pa dzelzceļu tika pievesti no labības audzēšanas melnzemes rajoniem.

Liepājas dzelzceļa būve, kas sekmēja tirdzniecisko apgrozījumu palielināšanos Liepājas ostā, savukārt noteica Liepājas ostas tālākas izbūves nepieciešamību, jo, neraugoties uz iepriekšējā ostas rekonstrukcijas periodā ieguldītajiem līdzekļiem, osta joprojām nespēja nodrošināt visu pievesto preču eksportu. Ostas tālākās izbūves tempi atpalika no augošā preču pieveduma un pat sāka bromzēt Liepājas tirdzniecību. Tādējādi 70.– 80. gados Liepājas ostas stāvoklis joprojām vēl neatbilda preču pieveduma kāpumam.

Jau kopš 19. gs. 70. gadiem Liepājas ostas izbūvē iesaistījās Liepājas Dzelzceļa pārvalde, šai nolūkā pieprasot, lai Krievijas Satiksmes ceļu ministrija asignētu 70. gados ostas izbūves darbiem ap 54 tūkst. rbl.³⁵ Dzelzceļa pārvalde bija ieinteresēta, lai labības preču kravas no tās audzēšanas rajoniem tiekotas galvenokārt uz Liepājas ostu. Bet, neraugoties uz Liepājas dzelzceļa zemajiem tarifiem un dzelzceļa iespēju savlaicīgi un samērā ātri nogādāt preces eksportieriem, pie tam bez liekām pārkraušanas operācijām, – preču pieveduma straujš kāpums Liepājā nebija vērojams: 1875. gadā uz Liepāju pieveda 6,4 milj. pudu labības, bet 1876. gadā tikai 6,6 mlj. pudu.³⁶

Preču nosūtītāji izvairījās sūtīt preču kravas uz Liepāju galvenokārt tāpēc, ka nebija pārliecināti, vai Liepājā izdosies nofraktēt kuģi preču pārsūtīšanai uz ārzemēm. Tvaikoņi un pat burinieki nekad neiegriezās Liepājas ostā tukšā, speciāli pēc kravas. Tādējādi preču īpašniekiem parasti vajadzēja nolīgt kuģi citā ostā par daudz dārgākām cenām.

Dārgās fraktis Liepājas ostā bija izskaidrojamas galvenokārt ar to, ka ostai 70. gados vēl nebija slēgta reida un kuģu ieešana un iziešana no ostas bija iespējama tikai pie noteiktiem vēja virzieniem. Bez tam kuģus varēja iekraut tikai līdz noteiktai ieprimei – līdz 13 pēdām.³⁷ Tas nozīmēja, ka kuģiem vajadzēja atstāt ostu ar nepilnu kravu, lai turpinātu iekraušanu atklātā reidā. Līdz ar to fraktis Liepājas ostā bija daudz augstākas par fraktīm Kēnigsbergas un Rīgas ostās. Šī iemesla dēļ ļoti bieži preces, kas bija pa dzelzceļu pienākušas Liepājas stacijā, tika nogādātas nevis Liepājas ostā, bet gan pa dzelzceļu pārvestas vai nu uz Rīgas ostu, vai uz Kēnigsbergu,

lai gan preču pārveduma izmaksas šai gadījumā pieauga vairāk nekā divreiz. Tas nebūt neatbilda Liepājas tirgotāju, kā arī eksportpreču ražotāju interesēm.

Ostas apgrozījumus Liepājā, tāpat kā citās Latvijas ostās, kavēja galvenokārt nepietiekamais ostas dziļums un šaurās krastmalas. Abus šos jautājumus Liepājas ostā risināja 70. un 80. gados, kad, neskatoties un daudzām neveiksmēm, izdevās saglabāt ostas apgrozījumus un pat kāpināt tos. To nodrošināja neatlaidīgā un dārgā ostas izbūve. Šai sakarā 80. gadu beigās tika izstrādāti seši Liepājas ostas izbūves projekti, no tiem realizēšanai pieņēma vienu.

Liepājas ostas šaurais kanāls un nepietiekamie krastmalas laukumi ierobežoja preču kravu apgrozījumu apjomu. Ostas kanāla garums 70. gadu sākumā bija 3 verstis, platums – 350 pēdas.³⁸ Jūrai piegulošā kanāla daļa robežojās ar moliem, un praktiski kuģošanas apstākļu uzlabošanā tai nebija vairs būtiskas nozīmes. Pārējā kanāla daļā kuģošanu apgrūtināja tilti, kas kanālu sadalīja vairākos posmos, no tiem tikai pirmajā, 690 asis garajā, parasti uzturējās daudz maz lielāks kuģu skaits. Kopumā ostas akvatorijas iespējas bija visai ierobežotas.

Lai novērstu minētos trūkumus un nodrošinātu iespēju Liepājas ostā turēt pieklājīgu tirdzniecisko floti, Krievijas valdība 19. gs. 70.–80. gados ieguldīja lielus līdzekļus Liepājas ostas padziļināšanā un paplašināšanā. Tika ņemti vērā arī militāri stratēģiskie apsvērumi, t.sk. Krievijas attiecības ar Prūsiju.

No Liepājas ostas labiekārtošanas zināmā mērā bija atkarīgs preču apgrozības pieaugums pa dzelzceļiem. Tādēļ kopš 19. gs. 70. gadiem Liepājas ostas izbūvē iesaistījās arī Liepājas dzelzceļa pārvalde, pieprasot Krievijas Satiksmes ceļu ministrijai līdzekļu asignējumu ostas tālākai izbūvei 70. gados 54 tūkst. rbļ. apmērā.³⁷

Tātad kopš 19. gs. 70. gadiem Liepājas ostas izbūves kredītešanā bez vietējiem tirgotājiem iesaistījās arī dzelzceļa pārvalde, kas pārstāvēja plašāku preču eksportieru aprindu – Iekšķrievijas kapitālistu intereses, kuri cerēja sev nodrošināt maksimālu peļņu, kā arī Krievijas valdība. Šādu valdības politikas pavērsienu Liepājas ostas izbūves jautājumā noteica tirdzniecisko attiecību pasliktināšanās ar Prūsiju, kas bija samazinājusi labības importu no Krievijas, kā arī vēlme padarīt Krievijas eksportu neatkarīgu no Prūsijas

tranzīt- un ieviedmuitām. No šī viedokļa raugoties, Liepājas ostas jo drīzāka izbūve bija vitāli nepieciešama Krievijai.

Kopš 19. gs. 70. gadiem sākās jauns posms Liepājas ostas izbūvē. Šai periodā ostas rekonstrukcijas galvenais uzdevums bija nodrošināt lielajiem jūras tvaikoņiem nepieciešamo dziļumu ostas ieejas kanālā, padziļināt ostu pie kanāla krastmalām, paplašināt un labiekārtot kanāla krastmalu laukumu, kā arī cīnīties pret sērēm.

Galvenās rūpes sagādāja Liepājas ostas dziļums kuģu stāvvietās. Dziļuma svārstības ostas ieejas kanālā zināmā mērā ietekmēja arī dziļumu kuģu stāvvietās un ostas kanālā. Līdz ar to visas iepriekšējā izbūves periodā veiktās pūles, kas bazējās uz priekšstatiem par jūras molu lomu ostas padziļināšanā, izrādījās nepamatotas un veltīgas. Par to varēja pārliecināties jau 60. gados molu izbūves procesā: jaunie moli vēl ne tuvu nebija izbūvēti, kad dziļums vecajā ostas ieejā samazinājās līdz 8 pēdām un vēl mazāk. Jo vairāk jaunie moli tika ievirzīti jūrā, jo ātrāk veidojās sēres pie ostas vecās ieejas. Līdz ar to attiecīgi samazinājās dziļums arī jaunajā jūras kanālā. Ja līdz molu pagarināšanos brīdim dziļums starp to galiem bija 16 – 20 pēdas, tad pēc pagarināšanas darbu uzsākšanas jau tikai 13 – 14 pēdas. Sākumā tam nepievērsa vajadzīgo uzmanību. Veco ieeju ostā aizsprostoja ar bolverkiem, bet jaunajā kanālā, kur pagaidām dziļums atbilda Liepājas ostas kuģniecības līmenim, nekādus akvatorijas dziļuma stabilizēšanas pasākumus neveica, cerot, ka pēc molu izbūves beigšanas dziļums palielināsies pats no sevis. Bet jau molu izbūves beigšanas brīdī 1867. gadā bija skaidrs, ka molus jāievirza jūrā tālāk, nekā projektā bija paredzēts, cerot, ka tas tomēr nodrošinās vajadzīgo dziļumu. Tomēr šie pasākumi paliekošus rezultātus neveda, un 1869. gada 1. janvārī ostas dziļums bija šāds: 140 asu garumā, sākot no pilsētas tilta virzienā uz jūru fārvatera dziļums bija no 17,5 līdz 16 – 15 pēdām, vienā vietā – pat tikai 14 pēdas, bet kanālā starp moliem virzienā no ostas uz jūru dziļums sasniedza attiecīgi 17–14 pēdas; virs sērēm dziļums bija zemāks par 17 pēdām.⁴⁰ Veicot ostas fārvatera padziļināšanas darbus, 1867. gadā izsmēla 4,7 tūkst. kubikasu zemes, sasniedzot ostā iepriekšējo dziļumu – 18 pēdas. Bet jau nākamajos gados ostas stāvoklis atkal krasi pasliktinājās: briesmām, ko radīja sanesumi ostas fārvaterā,



Liepājas osta. 19. gs. beigas

pievienojās sēres jūras kanālā; dziļums uz tām bija tikai 16–14 pēdas un nopietni apdraudēja kuģniecību Liepājas ostā.

Pēc intensīviem padziļināšanas darbiem 1871. gadā Liepājas ostas fārvatera dziļumu jau bija izdevies atjaunot, sasniedzot 17 pēdas. Bet pēc augusta vētrām šis dziļums jūras kanāla grīvā atkal samazinājās līdz 13–14 pēdām.⁴¹ Atkal bija jāatsāk ostas bagarēšana. Šoreiz briesmas izrādījās lielākas, nekā sākumā bija paredzēts: lai gan notika bagarēšana, dziļums uz sērēm arvien vairāk un vairāk samazinājās, līdz 1872. gadā sēres platums jau bija 80 asis, bet dziļums virs tās tikai 13 pēdas. Steidzīgi vajadzēja veikt daudz radikālākus pasākumus. Šī iemesla dēļ 1871. gadā tika apstiprināts jauns Liepājas ostas izbūves projekts, kurš citu ostas labiekārtošanas pasākumu vidū paredzēja veikt arī nepieciešamos ostas padziļināšanas un paplašināšanas darbus. Šo pasākumu būtība bija – uzlabot ostas ieeju, padziļinot jūras kanālu starp sērēm un pārbūvējot esošos jūras galus, daļēji pagarinot pašus molus: dienvidu molu par 45 asīm, bet ziemeļu molu – par 10 asīm.

Projekta izpildei valsts asignēja 498,7 tūkst. rbļ. lielu kapitālu,⁴² bet darbu uzsākšana aizkavējās. Iemesls tam bija Liepājas ostas izbūves darbu nodošana Liepājas Dzelzceļa sabiedrības pārziņā, kuras statūtos īpaši tika paredzēts rūpēties par Liepājas ostas tālāku uzlabošanu un paplašināšanu. Turpmākos Liepājas ostas izbūves projektus apņēmas izstrādāt Liepājas Dzelzceļa sabiedrība, bet tos apstiprināja valdības iestādes. Līdz ar to lielāko līdzekļu daļu – 1,5 milj. rbļ., projektā paredzētajiem ostas padziļināšanas darbiem sedza Liepājas Dzelzceļa sabiedrība. Bet ar 1872. gadu ostas izbūvē iesaistījās arī Krievijas valdība, piešķirot līdzekļus no Valsts kases dzelzceļu fonda pārējiem ostas labiekārtošanas pasākumiem.

Par šiem līdzekļiem piecos gados vajadzēja padziļināt ostas ieejas kanālu un pašu ostu līdz 20 pēdām, gan bagarējot kanālu, gan pagarinot molus. Ostas padziļināšanas darbus bija jāveic ar divu zemessmēlēju un 12 laivu palīdzību, ko iegādājās par valsts piešķirtiem līdzekļiem – 30 tūkst. rbļ. Zemessmēļu pārvietošanai vajadzēja iegādāties velkoni. Turklāt šis tehnikas uzturēšanai ik gadus no Valsts kases tika atvēlēti vēl 15 tūkst. rbļ.⁴³ Jau esošo akmens molu pagarināšanai līdz 20 pēdu dziļumam (dienvidu molu

– par 47 asīm, ziemeļu molu – par 15 asīm), attiecīgi nostiprinot šo dambju āršienus, iztērēja vēl 420 tūkst. rbļ.⁴⁴

Minētos ostas padziļināšanas un pārējos izbūves darbus vajadzēja nobeigt 1875. gadā, bet Liepājas Dzelzceļa sabiedrība savas saistības neizpildīja un, iztērējusi visus ostas izbūvei piešķirtos līdzekļus, 1875. gadā griezās pie valdības ar lūgumu uzņemties turpmāko Liepājas ostas izbūves darbu vadīšanu.

Šai laikā Krievijas Finanšu ministrija bija ierosinājusi jautājumu par Liepājas un Lentvāres–Romnu Dzelzceļa sabiedrību apvienošanu, jo tas sekmētu apvienota Liepājas–Romnu dzelzceļa apgrozījumus un līdz ar to kāpinātu preču pievedumu Liepājas ostā. Cerībā uz preču pieveduma strauju kāpumu tika veikti vairāki pasākumi, kuru galvenais mērķis bija padziļināt un paplašināt pašu ostu, kā arī pasargāt ostas ieeju no turpmākās aizsērēšanas, kas nodrošinātu savukārt kuģu apgrozības pieaugumu. Bija paredzēts arī iekārtot ostā slēgtu reidu. Visi šie ekonomiskie apsvērumi un veicamie tehniskie darbi atbilda Krievijas tirdznieciskai politikai.

Dzelzceļa apgrozījumu kāpināšanā visvairāk bija ieinteresēta Apvienotā dzelzceļu sabiedrība, tādēļ paredzēto Liepājas ostas izbūves darbu veikšana 1878. gadā tika uzticēta Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrībai īpašas valsts inspekcijas vadībā⁴⁵ ar noteikumu, ka darbi jāveic piecu gadu laikā, bet, ja sabiedrība apņemtos iekārtot arī reida krastmalas, tad darbu termiņš tiktu pagarināts līdz astoņiem gadiem. Līdz ar to 1878. gada 28. februārī Krievijas Šoseju un ūdensceļu satiksmes departaments noslēdza ar Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrību kontraktu par Liepājas ostas tālāku izbūvi un labiekārtošanu.

Projektēto ostas izbūves darbu veikšanai Liepājas–Romnu dzelzceļa pārvaldei piešķīra 2,7 milj. rbļ., bez tam viļņlaužu izbūvei un molu pagarināšanai bija atvēlēti vēl 2,5 mlj. rbļ. Turklāt valdība šiem darbiem asignēja 5 milj. rbļ., kurus vajadzēja izsniegt Liepājas ostai 5 gadu laikā.⁴⁶

Ieplānotos izbūves darbus uzsāka 1878. gadā. Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrības uzdevumā tos vadīja inženieris Semikoļenovs īpašas valdības inspekcijas uzraudzībā. Projektā bija paredzēts izrakt jaunu – 130 asis garu ostas baseinu, tā platumam bija jābūt pie baseina ieejas 190 asis, bet pie pretējās malas – 100 asis. Baseina

akvatorija bija 17,5 tūkst. kv. asis, bet tā dziļumam vajadzēja būt 22 pēdas.

Jūras baseins jeb jaunā osta piegūla tieši vecās ostas ziemeļu molam un ar 160 asu garu kanālu ziemeļu daļā tika savienota ar jūru. Jaunās ostas austrumu daļa tiecās krastmalā, bet baseinu no jūras puses norobežoja piekrastes sēklis, kas bija izveidojies pēc ziemeļu mola būves un pacēlās virs ūdens līmeņa. Izbūves gaitā jaunās ostas akvatorijas spogulis, kas pacēlās virs jūras līmeņa, bija jānolaiž līdz jūras horizontam, izsmēlot baseina virsējo zemes slāni vienas ass biežumā. Tas tika izdarīts 1879. gada vasarā un daļēji pajūgos, daļēji ķerrās nogādāts krastā uzbēruma būvei pie preču stacijas. Jaunās ostas izbūves darbus pārtrauca 1879. gada rudens vētra, kuras laikā atlikušā sēkļa daļa, kas norobežoja baseinu no jūras, tika pārrauta un ūdens appludināja visu izbūves laukumu.⁴⁷ Ar laiku ūdeni no būvbedres izsmēla un sēkļa pārrāvuma vietā tika uzcelts pagaidu aizsprosts no smilšu maisiem. Tādējādi atjaunošana pēc vētrām izmaksātu lētāk.

Jaunās ostas izbūves gaitā tika pieļautas kļūdas: priekšlaicīgi noārdīts vecais jūras ziemeļu mols, kura vietā bija paredzēts ierīkot ieeju no kanāla baseina, lielos granīta akmens blukus, ar kuriem bija pārklāta mola virsūdens daļa, nesaimnieciskuma dēļ saskaldīja, lai ērtāk tos varētu nogādāt krastā.

Lai spētu veikt projektā paredzētos Liepājas ostas padziļināšanas darbus, ostas rīcībā esošo valstij un Liepājas–Romnu dzelzceļa sabiedrībai piederošo zemessmeļamo mašīnu parku vajadzēja papildināt. Tas prasīja 400 tūkst. rbļ. lielus kapitālieguldījumus.⁴⁸ Uzsākot ostas padziļināšanas darbus, ostas rīcībā bija nodotas trīs zemessmeļamās mašīnas: zemessmēlētājs “Gavril” – 60 Zs, zemessmēlētājs “Fādejs” – 40 Zs, zemessmēlētājs “Ventpils” – 40 Zs, tvaikonis “Nikolajs” – 30 Zs, tvaikonis “Andrejs” – 30 Zs, tvaika kuteris “Miša” – 40 Zs, kā arī sešpadsmit liellaivas izsmeltās zemes pārvadāšanai.⁴⁹ Bez minētajām Liepājas ostai nodotajām zemessmeļamajām mašīnām tās rīcībā bija vēl divi zemessmēlētāji: “Leopolds” un “Fortūna”.⁵⁰ Ar šīs zemessmēlētāju karavānas palīdzību ostā vajadzēja sasniegt 1878. gada projektā paredzēto dziļumu – 22 pēdas. To varēja izdarīt, izsmēlot pāri par 10,5 milj. kubikasis zemes. 1883. gadā bija jau izsmelts 31,8 mlj. kub. asu, bet 80. gadu vidū – vairāk

nekā 104 mlj. kub. asu,⁵¹ un sasniegtais ostas dziļums – 18–19 pēdas. Ostas kanāla cietās gultnes dēļ samierinājās ar sasniegto dziļumu. Ostas un jūras kanāla padziļināšanas darbi izmaksāja 176 tūkst. rbl.⁵²

Pēc pārējo ostas padziļināšanas darbu veikšanas un molu izbūves stāvoklis virs sērēm neuzlabojās: 1872. gadā dziļums tur bija 13–14 pēdas, bet 1885. gadā – vairs tikai 10–11 pēdas.⁵³ Lai varētu nodrošināt kuģu ieeju ostā, virs sērēm tika veikti regulāri padziļināšanas darbi, kuru rezultātā ostas ieejas kanāla dziļumu uz sēres palielināja līdz 16–17 pēdām.⁵⁴ Bet ik gadus pēc rudens un pavasara vētrām dziļums atkal bija izmainījies tā, ka pavasaros, kad parasti Liepājas tirdzniecībā bija manāma rosība, osta izrādījās visnelabvēlīgākā situācijā: atnākušo kuģu iekraušana un izkraušana notika atklātā jūrā, tika zaudēts daudz laika, gaidot piemērotus apstākļus, lai ostā atrodošies kuģi varētu iziet jūrā u.c. Tā kā ostas ieejas padziļināšana virs sērēm notika par līdzekļiem, ko ik gadus Valsts kase asignēja Liepājas ostas remontam, radikālus padziļināšanas darbus šai ostas rajonā nebija iespējams veikt: ik gadus par atvēlētajiem līdzekļiem varēja izsmelt tikai 3 tūkst. kubikasu zemes.⁵⁵

Bez minētajiem ikgadējiem padziļināšanas darbiem, kuri nedeļa pietiekamus rezultātus, 1878. gada projekts paredzēja izrakt pilnīgi jaunu 24 pēdas dziļu kanālu starp sērēm. Šim nolūkam bija asignētas īpašas summas, bet ieplānotie darbi 70. gados netika veikti, jo Liepājas ostai toreiz vēl nebija slēgtā reida, un 24 pēdu dziļums ostas ieejas kanālā nebija tik ļoti nepieciešams, jo pašā ostā dziļums bija daudz mazāks par projektēto ieejas kanāla dziļumu. Ostas ieejas kanāla padziļināšanas darbus līdz 1884. gadam vadīja Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrība, bet pēc tam – Liepājas Biržas komiteja.

Pēc tam kad Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrība bija nodevusi zemessmēlēju karavānu Liepājas Biržas komitejai, pilsētas kase ik gadus zemessmeļamajiem darbiem asignēja 10 tūkst. rbl., bet Liepājas tirgotāji šim nolūkam vēl arī brīvprātīgu nodokli – (ziedojumi bagarēšanas tehnikas parka uzturēšanai) ievadamām un izvedamām precēm – 2 kap. no 1 tonnas (60 pudiem) importēto preču un 20 kap. no 1 vagona eksportam paredzēto preču.⁵⁶ Šis

nolikums par nodokļiem stājās spēkā 1885. gada 1. augustā un līdz gada beigām deva 7357 rbļ. lielus ienākumus. Tā bija niecīga daļa no nepieciešamā līdzekļu apjoma: Liepājas Biržas komitejas veiktie zemessmeļamie darbi kopumā prasīja 54,2 tūkst. rbļ. lielus kapitālieguldījumus.⁵⁷

Liepājas Biržas komitejas norīkojumā 1886. gadā, padziļinot kanāla grīvu, izsmēla 5022 kubikasu zemes, sasniedzot 17 pēdu dziļumu, bet rezultāti bija tikpat nenoturīgi kā iepriekšējās reizēs: 1887. gada 1. decembrī dziļums virs sēres atkal bija mazāks par 13 pēdām.⁵⁸ Veltīgās pūles un ieguldītie līdzekļi lika Liepājas Biržas komitejai lūgt valdībai papildu asignējumus jauna zemessmēlēja iegādei, kurš varētu uz sērēm strādāt jebkuros laika apstākļos.

Liepājas ostas izbūves ceturtajā periodā, kas sākās 1871. gadā, paralēli ostas izbūvei Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrība Satiksmes ceļu ministrijas uzraudzībā veica arī dažādus hidrogrāfiskus pētījumus. Šie pētījumi bija nepieciešami ostas tālākās izbūves projektu izstrādāšanai. Dzelzceļa sabiedrībai tie izmaksāja 12 tūkst. rbļ.⁵⁹

1870.– 1880. gadā veiktie hidrogrāfiskie pētījumi uzrādīja, ka būvējamo dambju pakājē veidojas sēres, bet līdz ar to notiek jūras kanālu un visas ostas aizsērēšana. Varēja secināt, ka desmit gados Liepājas ostas izbūvē ieguldītie līdzekļi un darbs bijuši gandrīz veltīgi: molu pagarināšana pat uz visīsāko laiku nespēja nodrošināt ostas ieejai nepieciešamo dziļumu; arī viļņlaužu būve nepasargāja no aizsērēšanas, jo jūras viļņošanās rezultātā saceltās smiltis uzkrājās starp viļņlauzi un moliem. Vienīgais līdzeklis cīņā pret aizsērēšanu varētu būt zemes smeļamie darbi, bet tos nebija iespējams veikt, jo Liepājas ostai nebija slēgtā reida.

Bija skaidrs, ka, izstrādājot turpmākos Liepājas ostas izbūves projektus, vajadzēja vadīties no principiem: lokalizēt smilšu sanesumus, kas veidojās, lai tie neaizsērētu ostas ieeju; uzlabot un atvieglot ostā zemessmeļamos darbus, nobeidzot slēgtā reida izbūvi. Ņemot vērā šos apsvērumus, Liepājas ostas inspektors G. Stepninskis izstrādāja jaunu Liepājas ostas izbūves projekta divus variantus. Pirmā varianta realizācija izmaksātu pāri par 3 milj. rbļ.⁶⁰ Šis variants paredzēja kuģošanas apstākļu uzlabošanai ostā uzbūvēt ostas dienvidrietumu pusē viļņlauzi 400 asu garumā; no ziemeļu puses

uzbūvēt 200 asis garu viļņlauzi; pagarināt molu par 100 asīm, vienlaicīgi padziļinot ostu līdz 22 pēdām. Projekta otrs variants paredzēja pagarināt dienvidu molu par 300 asīm, t.i., līdz 30 pēdu dziļumam; ziemeļu mola pagarinājuma vietā uzcelt viļņlauzi; ostas reidu 36 617 kv. asu platībā padziļināt līdz 22 pēdām; uz viļņlauža un moliem uzstādīt bākas.

Bez šiem inženiera Stepninska projektiem bija arī citi. Pēc Liepājas–Romnu dzelzceļa pārvaldes pieprasījuma inženieri Meinhards un Semikoļenovs izstrādāja vēl vienu projektu. Tam atbilstoši vajadzēja pagarināt dienvidu molu par 555 asīm, no dienvidu mola gala virzienā uz dienvidrietumiem uzbūvēt 250 asis garu dambi, uzbūvēt 700 asis garu ziemeļu molu, padziļināt reidu līdz 22 pēdām, izsmeļot 291 906 kub. asis zemes; izbūvēt abas krastmalas, ierīkojot sliežu pievedceļus.⁶¹ Visu šo projektu galvenais mērķis bija pasargāt Liepājas ostas reidu no ilgstošu un spēcīgu vēju iedarbības, bet zemessmeļamos darbus no jūras viļņošanās un cita veida traucējumiem.

Inženieru Stepninska, Meinharda un Semikoļenova izstrādātos Liepājas ostas izbūves projektus apsprieda Krievijas ūdensceļu un šoseju departamenta tehniskā komisija. Pirms viena vai otra projekta apstiprināšanas tika izskatīts jautājums par Liepājas ostas aizsērēšanas galvenajiem cēloņiem. Ostas fārvatera aizsērēšanu sekmēja Liepājas piekrastē valdošie dienvidu, dienvidrietumu, ziemeļu un ziemeļrietumu vēji. Smiltis, kas dažādos virzienos tika dzenātas gar piekrasti, kā arī piekrastes ūdens straumes iespaidā, kas savukārt bija atkarīga no valdošo vēju virzieniem, nogulsņējoties veidoja sanesumus dienvidu un ziemeļu virzienā. To apliecināja Baltijas jūras piekrastē izveidojušies zemesragi, kā arī sēres Vislas–Nemunas grīvā, kas vienmēr izvietojās virzienā no rietumiem uz austrumiem un no dienvidiem uz ziemeļiem. Šāda parādība izskaidrojama ar sanesumu nogulsņēšanos dienvidrietumu virzienā. Ņemot to vērā, par visietekmīgāko Liepājas ostas padziļināšanas metodi tika atzīta ostas bagarēšana. Tās rezultātā ostas ieejas kanālu vajadzēja paplašināt līdz 100 asīm un padziļināt līdz 24 pēdām, lai gan arī tādā veidā sasniegtajam dziļumam nebija garantiju.

Balstoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, Krievijas ūdensceļu un šoseju departamenta tehniskās komisijas izvēle

apstājās pie inženiera Stepninska projekta, ko apstiprināja 1882. gada martā ar dažiem labojumiem. Pirmkārt, ziemeļu viļņlauzi vajadzēja par 100 asīm pavisam vairāk uz ziemeļiem, līdz ar to palielinot reida akvatoriju; otrkārt, dienvidu molu būvēt projektā paredzētajā virzienā, bet izvirzīt nevis par 100 asīm, bet gan par 250 asīm jūrā līdz 25 pēdu dziļumam; treškārt, dienvidrietumu viļņlauža garumu, virzienu un izvietojumu jānosaka, ņemot vērā divu iepriekšējo molu efektivitāti; ceturtkārt, lai nodrošinātu nepieciešamo ostas ieejas dziļumu, pastiprināti veikt zemes smeļamos darbus, palielinot šīm vajadzībām ostai piederošo bagarmašīnu karavānu. Projektā paredzētos darbus vajadzēja veikt iespējami īsākā laikā – trīs četros gados. Tas arī tika izdarīts.

Šī projekta realizācija izmaksāja 7,3 milj. rbļ.⁶² Desmit gadu garumā kopš Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrības iesaistišanās ostas izbūvē (1876. gadā) bija risinājusies cīņa pret Liepājas ostas aizsērēšanu.

2. OSTAS KRASTMALU IZBŪVE UN LABIEKĀRTOŠANA

Nākamais risināmo uzdevumu loks, no kā bija atkarīgs Liepājas ostas preču apgrozījuma pieaugums, bija šaurās ostas krastmalas izbūve, kas kavēja preču apstrādes operācijas.

Ostas koka krastmalas tika izbūvētas jau 1861.–1868. gadā: Ziemeļu krastmala – 593 asu garumā un Dienvidu krastmala – 1065 asu garumā. Kopējais izbūvēto ostas krastmalu garums bija 1658 asis. Krastmalas zemūdens daļa bija būvēta no apaļkoku pāļiem, ko saturēja īpašas satveres un enkuri, un pakšu kastēm, piepildītām ar akmeņiem un zemi. Krastmalu virsūdens daļa bija nobruģēta ar laukakmeņiem. Kuģu pietauvošanās vajadzībām krastmalā bija nostiprināti īpaši stabi. Šim kokā būvētajām krastmalām piemita tas trūkums, ka pāļu siena nebija spundēta. Tādējādi, dzenot pāļus cietā gruntī, tie nepiegūla cieši cits pie cita, bet izkustējās, izveidojot spraugas, no kurām izbira pakšu kastēs piepildītā zeme. Šos koka krastmalas izbūves trūkumus pakāpeniski centās novērst. Ar laiku, periodiski atjaunojot krastmalu, tās

viršūdens daļu paredzēja izbūvēt no akmens, lai uzlabotu preču kravu apstrādes operāciju apstākļus. Akmens krastmalas izbūvei bija vajadzīgi līdzekļi 400 tūkst. rbļ. apmērā.⁶³

Īpaša Krievijas valdības komisija, kuras mērķis bija iepazīties ar Liepājas ostas darbību, 1870. gadā bija spiesta atzīt, ka Liepājas ostai nav nepieciešamās krastmalu laukumu platības preču pārvadāšanai un novietošanai: kanālam abās pusēs piegulošo krastmalas laukumu platums bija tikai 40 asis. Šāds krastmalu platums Liepājas ostā ļāva dienas laikā izkraut tikai ap 121 tūkst. pudus preču.⁶⁴ Nojaucot krastmalā esošās ēkas, krastmalu izdevās paplašināt vēl par 10 asīm. Līdz ar to izkrauto preču apjoms palielinājās līdz 153,6 tūkst. pudu. Gada laikā Liepājas ostu krastmalu platība ļāva izkraut ap 50 milj. pudu preču.⁶⁵

Labiekārtojot ostas krastmalas, Liepājas Dzelzceļa sabiedrība no preču stacijas un pasažieru stacijas līdz ostas noliktavām abās tās krastmalās uzbūvēja zirgu dzelzceļu, kā arī tiltu pāri kanālam. Līdz ar to dažviet krastmalas platums samazinājās līdz 5 asīm. Arī ostas dienvidu rajonā izvietotās Liepājas tirgotāju noliktavas ierobežoja ostas krastmalas laukumu, apgrūtinot kustību pa sliežu ceļiem. Kanāla kreisajā pusē sliežu pievedceļš atradās šaurā šķērsielā aiz noliktavu pirmās rindas, un, ja uz sliedēm atradās vagoni, tad preču pajūgu pārvietošanās pa šo ielu kļuva gandrīz neiespējama. Kanāla labajā pusē stāvoklis bija vēl sliktāks: tur sliežu pievedceļa dēļ jebkura preču pajūgu kustība bija pārtraukta. Vispār dzelzceļš un sliežu pievedceļi ostas teritorijā bija izkārtoti ļoti neracionāli: preču stacija un vilcienu pārmiju punkti atradās pie ezera, kanāla labajā pusē, turpretī muitnīca, kur parasti koncentrējās ievestās preces, atradās kanāla grīvas kreisajā krastā. No muitnīcas precēm vajadzēja mērot garu apvedceļu pa šaurām ieliņām uz preču staciju. Līdzīgs stāvoklis bija arī ar eksportprecēm, kuras vajadzēja no preču stacijas nogādāt uz noliktavām gandrīz 5 verstu attālumā. Tas viss tirgotājiem nozīmēja papildu izdevumus par preču pārvadāšanu.

Sevišķi ostas krastmalas laukumu šaurība bija jūtama pēc Liepājas dzelzceļa būves. Tādēļ 1871. gadā izstrādātajā ostas izbūves projektā krastmalu labiekārtošanai līdztekus ostas padziļināšanai tika veltīta galvenā uzmanība. Projektā bija paredzēts paplašināt ostas krastmalu par 10 asīm, nepieciešamības gadījumā nojaucot

tur esošās ēkas (tas izmaksāja 137 tūkst. rbļ.), koka krastmalas vietā bija jāizbūvē akmens krastmala (izmaksāja 400 tūkst. rbļ.). Tā kā krastmalu izbūve notika pakāpeniski, ilgākā laikā projekts paredzēja gan vecās, gan jaunās krastmalas remontdarbu veikšanu (šiem pasākumiem asignēja 35 tūkst. rbļ.).⁶⁶

Visi šie pasākumi pilnībā ostas krastmalu šaurību nepārvarēja. Tādēļ 1875.–1878. gadā, veicot jūras molu remontdarbus, tos daļēji pielāgoja ostas operāciju veikšanai: dienvidu molu virsūdens laukumu paplašināja un nobruģēja, iezīmējot gājēju vajadzībām 50 asis platu betona ietvi, ko no jūras norobežoja stieplu režģis. Ziemeļu molu pārbūve skāra mazāk – pārbruģēja tikai mola uzbērumu. Visi šie remontēšanas un uzlabošanas darbi izmaksāja 130 tūkst. rbļ. (dienvidu mola remonts ap 116,2 tūkst. rbļ., bet ziemeļu mola – 14,3 tūkst. rbļ.).⁶⁷

Radikālākus pasākumus ostas krastmalas šaurības pārvarēšanai paredzēja 1878. gadā ostas izbūves projekts. Ostas kanāla veco koka krastmalu vietā, kuras sākumā atbilstoši 1875.–1878. gada projektam bija paredzēts tikai nobruģēt, jaunais projekts paredzēja izbūvēt no jauna, iekārtojot attiecīgus laukumus dažādu preču apstrādes operāciju veikšanai. Ja agrāko krastmalu pamatus veidoja pakšu kastu krāvumi, kas bija nostiprināti ar enkuriem, tad tagad krastmalu nostiprināja ar baļķu sienu, akmens un cementa krāvumu, virspusi pārklājot ar betonu. Pilsētas jaunā tilta būve aizkavēja iecerētos darbus: kanāla krastmalas tika pārbūvētas tikai daļēji – 1,3 tūkst. asu garumā. Krastmalu pārbūve bija iesākta 1879. gadā, bet pabeigta 1886. gadā, un tā izmaksāja Liepājas–Romnu dzelzceļa sabiedrībai pāri par 717 tūkst. rbļ.

Liepājas–Romnu Dzelzceļa sabiedrības izstrādātais 1878. gada projekts paredzēja arī starp ostas baseina rietumu krastmalu un jūru izveidot jaunu laukumu preču apstrādes operāciju veikšanai. Laukuma nostiprināšanai izbūvēja akmens dambi, kas pacēlās 2 pēdas virs jūras līmeņa, un tālākai tā izbūvei izmantoja ostas padziļināšanas gaitā iegūto zemi. Šī jaunās jūras krastmalas izbūve dzelzceļa sabiedrībai izmaksāja 262,3 tūkst. rbļ.⁶⁸ Baseina krastmalu izbūves pamatā izveidoja akmens krāvumu, uz tā novietoja baļķu pakšu kastes, papildītas ar akmeņiem. Virs kastēm 3 pēdu biežumā uzlēja betona kārtu, virs tās 7 pēdu augstumā pacēlās krastmalas

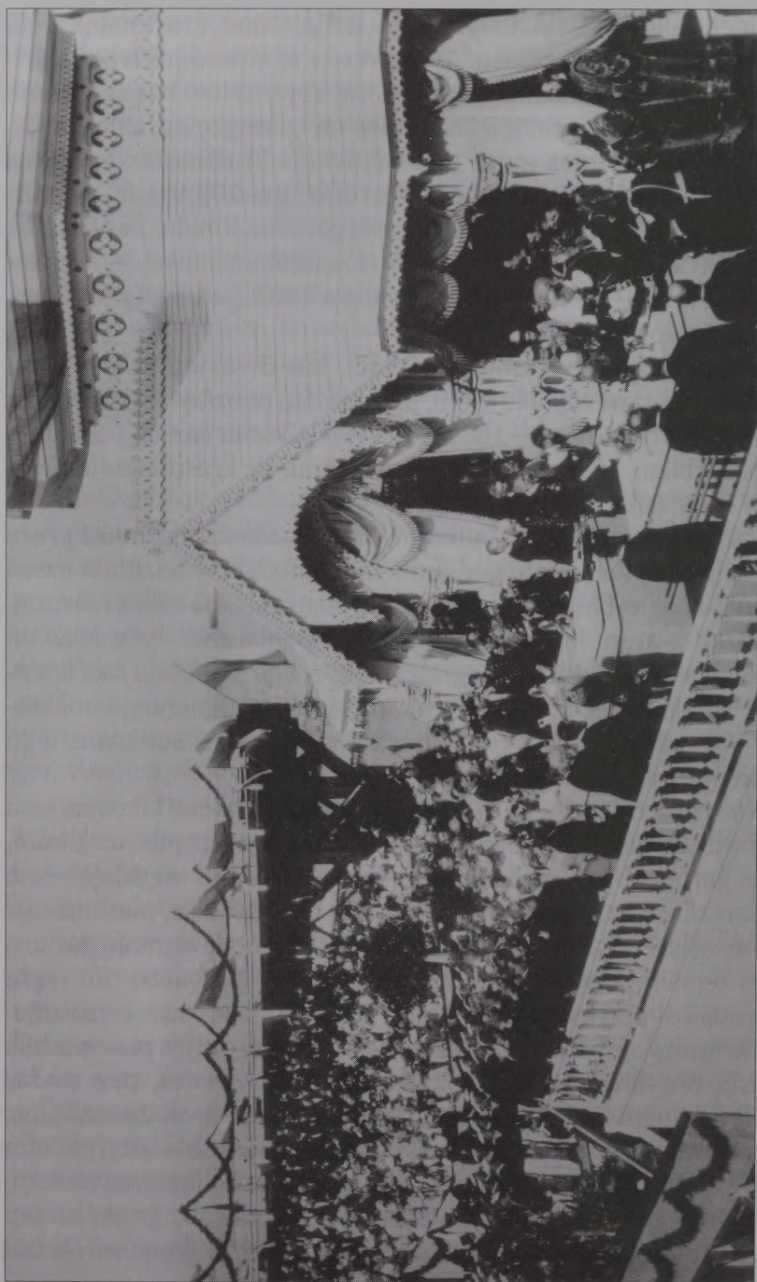
viršūdens akmens daļa. Lai novērstu izskalošanu, krastmalas ārējā siena tika izbūvēta slīpi. Jaunās piekrastes izbūves darbus pabeidza 1881. gadā, un tie izmaksāja 87 tūkst. rbļ.⁶⁹ Ostas baseina jaunā piekraste ļāva paplašināt iekraušanas un izkraušanas laukumus.

Projekta izpildes gaitā tika izbūvētas krastmalas arī ostas baseinā. Izbūvēto krastmalu kopgarums bija 205,9 asis, no tām baseina ziemeļu pusei piegūla 50 asis gara krastmala, bet baseina dienvidu daļai – 159,9 asis gara. Šo krastmalu izbūve bija uzsākta nedaudz vēlāk – 1882. gadā un pabeigta 1885. gadā. Izbūves darbi izmaksāja ap 277 605 rbļ.⁷⁰

Ostas baseina rietumu krastmala, kas dienvidu daļā 37 asu garumā sakrita ar ziemeļu molu, bija domāta petrolejas izkraušanai. Šo sienu izbūvēja 1885.–1886. gadā vienlaikus ar kanāla padziļināšanas darbiem. Ja neskaita zemessmelšanu, šie krastmalas izbūves darbi izmaksāja 11,1 tūkst. rbļ.⁷¹

Preču kravu apstrādes laukumu paplašināšanai turpmākā preču apgrozījuma pieauguma gadījumā bija paredzēts padziļināt ezerā starpsalu ūdens baseinu un izbūvēt 2 verstu garumā ezera krastmalas, lai tur varētu izvietot noliktavas un pakhauzes. Petrolejas un citu degvielu novietņu un pagrabu izbūvei bija ielānota šajā krastmalā vieta tālāk no pārējām celtnēm. Savukārt akmeņogļu noliktavām bija paredzēti abās ostas krastmalās Krievijas Satiksmes ceļu ministrijai piederošie laukumi.⁷²

Pēc izbūves darbu pabeigšanas 19. gs. 80. gados Liepājas osta dalījās divās daļās: lejasdaļā – no jūras moliem līdz pilsētas tiltam, kuras garums bija 701 ass, platums – 50 asis, un augšdaļā – no pilsētas tilta līdz ezeram, kuras garums bija 484 asis, platums bija 38–40 asis. Preču kravu apstrādei izmantojamo krastmalu garums ostas lejasdaļā bija ziemeļu krastmalā – 608 asis, dienvidu krastmalā – 636 asis. Kopā Liepājas ostā bija 1244 asis izmantojamās krastmalas.⁷³ Pieņemot, ka lejas ostas akvatorijas platums bija 50 asis, tur varēja pie katras krastmalas pietauvoties trijās rindās četras asis plati kuģi, turklāt kuģu kustībai palika vēl 26 asis plats brīvs fārvaters. Ostas krastmalu kopgarums bija 1244 asis, pie tām trijās rindās varēja pietauvoties vienlaikus 124 lielle jūras tvaikoņi, kuru garums bija 28–30 asis. Gandrīz pusei no šā kuģu skaita (ap 60), kas pietauvojās ostas lejas daļā pie moliem, iegrime varēja būt



Liepājas jaunās ostas pamatakmens likšana 1893. gadā

18 pēdas, pārējiem 64 kuģiem, kas pietauvojās līdz pilsētas tiltam, ieigrime nedrīkstēja pārsniegt 16,5 pēdas. Ostas augšdaļā no pilsētas tilta līdz ezeram ziemeļu krastmalas garums bija 128 asis, dienvidu krastmalas – 150 asis. Ja no krastmalas garuma atskaita daļu, ko aizņēma dzelzceļa tilts un ledlauži, visu Liepājas ostas augšdaļas krastmalu kopgarums bija 203 asis. Pieņemot, ka šīs ostas daļas platums bija 40 asis, pie abām krastmalām varēja pietauvoties 16 divmastu kuģi, kuru garums bija 25 asis, bet ieigrime 12–15 pēdas.

Kopumā visā Liepājas ostā pēc izbūves darbu pabeigšanas varēja vienlaikus novietot 140 kuģus ar noteikumu, ka pie krastmalām kuģu stāvvietās bija nepieciešamais dziļums. Pie pārējās 334 asu garās ostas dienvidu krastmalas, kas stiepās līdz pat ezeram, varēja pietauvoties kuģi ar vismazāko ieigrimi. Šo ostas daļu parasti izmantoja kuģu izkraušanai un balastam.

Akvatorijas dziļumu nepārtraukti uzturēja Liepājas ostas rīcībā esošā tehnika: trīs zemessmeļamās mašīnas, viens velkonis, 15 liellaivas, divi kuģi satiksmes uzturēšanai ar pilsētu.⁷⁴

3. NOLIKTAŅU BŪVE UN CITI LABIEKĀRTOŠANAS PASĀKUMI

Paralēli Liepājas ostas padziļināšanai, krastmalu paplašināšanai tika veikti galvenie ostas labiekārtošanas darbi. Viens no galvenajiem pasākumiem bija muitas ēku būve. Tās vajadzēja izvietot tā, lai muitas formalitāšu kārtošana neradītu tirgotājiem liekus izdevumus un lai preču apgrozība starp ostu, muitnīcu un dzelzceļa staciju noritētu bez traucējumiem. Neatliekami svarīgs uzdevums bija savienot ostu ar dzelzceļu, lai pa dzelzceļu pienākošās preces varētu bez pārkraušanas nogādāt tieši uz kuģa vai arī noliktavās un otrādi.

Muitas ēku būvei Liepājas Dzelzceļa sabiedrība asignēja 120 tūkst. rbļ. kapitāla⁷⁵ un ierādīja apbūves gabalu ostas kanāla labajā krastā tirgotāju privāto noliktavu tuvumā. Pēc Liepājas tirgotāju domām, šī muitas atrašanās vieta bija daudz ērtāka un arī izmaksāja lētāk nekā tajā gadījumā, ja muitnīcu būvētu ostas ziemeļu daļā, kaut arī tur bija jau izbūvēts sliežu piedvedceļš. Šiem

tirgotāju iebildumiem bija visai savtīgs raksturs: ieguldot ostas izbūvē visnecīgākos līdzekļus, panākt lielāku efektivitāti, kaut arī iegūtie rezultāti būtu visai islaicīgi.

Lai samazinātu preču pārkraušanas izmaksas Liepājas ostas teritorijā, tirgotāji ierosināja ostas ziemeļu pusē pēc iespējas tuvāk kuģu pietauvošanās vietām uzbūvēt jaunu preču staciju ar nepieciešamo noliktavu daudzumu un ierīkot sliežu pievedceļus, pa kuriem preču stacijā pienākošās preču kravas ērti varēti nogādāt vai nu noliktavās, vai arī kuģos; ostas dienvidu pusē paplašināt zirgu dzelzceļa līniju skaitu, pa kurām varētu vagonus ar precēm nogādāt uz šīs ostas daļas noliktavām, neapgrūtinot vispārējo preču satiksmi; uzbūvēt jaunu paceļamo tiltu, kas savienotu ostas ziemeļu un dienvidu krastmalas pie kanāla iztekas no ezera, bet vecos divus tiltus, kas līdz šim apgrūtināja kuģošanu kanālā, nojaukt; palielināt sliežu pievedceļu skaitu arī ziemeļu krastmalā, lai pa dzelzceļu pievestās preces bez pārkraušanas varētu nogādāt kuģos un otrādi – ar kuģiem atvestās preces uzreiz varētu sakraut vagonos.⁷⁶

Šos ostas labiekārtošanas darbus bija jāveic neatkarīgi no ostas tālākās padziļināšanas, jo kuģu apgrozība Liepājas ostā 1873. gadā ziemas mēnešos parādīja, ka sliežu pievedceļu trūkuma dēļ vagoni ar precēm nespēja savlaicīgi nogādāt atpakaļ atvesto kravu līdz kuģu stāvvietām. Līdz ar to arī pārējās Liepājas dzelzceļa stacijās veidojās preču vagonu sastrēgumi. Tas savukārt sadārdzināja tirgotājiem preču pārkraušanas operācijas.

Līdz 19. gs. 70. gadiem gandrīz visām precēm, ko pieveda uz Liepāju pa ostas ziemeļu daļas diviem sliežu pievedceļiem, bija tranzīta raksturs. Pēc šo divu sliežu pievedceļu galīgas izbūves abos virzienos varēja pārvadāt dienā ap 100 vagonu preču.⁷⁷ Šāds preču kravu daudzums caurmērā atbilda kuģu apgrozības līmenim ostā. Liepājas ostas dienvidu daļā, kur atradās tikai viens sliežu pievedceļš, preču apgrozības apjoms bija mazāks. Pa šo pievedceļu vagonus ar precēm varēja novietot tikai ar zirgu vilkmes palīdzību. Preču vagonu kursēšanu apgrūtināja arī paceļamais tilts pār ostas kanālu. Ostas ziemeļu daļā šis pievedceļš savienojās ar galveno sliežu ceļu, kas virzījās uz preču staciju. Ostas dienvidu daļā šo sliežu ceļu nebija iespējams uzbūvēt gar pašu kanāla krastmalu, bet tas virzījās aiz noliktavu rindas uz projektējamo muitas rajonu. Tā kā šā sliežu

pievedceļa tuvumā atradās koka ēkas, kas varēja ļoti bieži kļūt par iemeslu ugunsgrēkam, preču vagonus varēja pāravadīt tikai ar zirgu vilkmes palīdzību. Ostas dienvidu daļā kanāla krastmalā izvietotajās koka noliktavās varēja novietot pavisam niecīgu preču daudzumu, to ietilpība neatbilda preču pieveduma kāpumam, ko radīja dzelzceļa būve. Arī turpmāk, ņemot vērā Krievijas vispārējā tirdzniecības apjoma pieaugumu, palielinājās nevis Liepājas vietējā tirdzniecība, bet gan tranzīttirdzniecība. Liepājas tirgotājiem šajos tirdzniecības sakaros bija tikai starpnieku loma. Preču pieveduma kāpinājums pa dzelzceļu un tam sekojošā tirdzniecības apjoma palielināšanās liecināja, ka turpmākā Liepājas ostas darbībā galvenā loma būs ostas ziemeļu daļai, precīzāk – ziemeļu daļas austrumu pusei, kur varēja vēl papildus ierīkot atbilstoši preču pieveduma daudzumam vairākus sliežu ceļus tieši līdz preču stacijai, pa kuriem vagoni varētu kursēt, izmantojot lokomotīves.

Tas viss liecināja, ka muitnīcas būvei iepriekš izvēlēta vieta ostas dienvidu daļā atbilda tikai Liepājas tirgotāju tīri personiskajām interesēm, jo tur izvietojās viņu privātās noliktavas, un arī pilsētas interesēm, bet nekādā ziņā tirdzniecības pieauguma vispārējam interesēm. Vēl jo vairāk tāpēc, ka Liepājā pievesto preču vietējais patēriņš veidoja tikai niecīgu daļu no vispārējā preču pieveduma.

Liepājas ostas labiekārtošanā līdzekļus ieguldīja gan Krievijas Satiksmes ceļu ministrija, gan Finanšu ministrija, gan Dzelzceļa sabiedrība, gan Liepājas Biržas komiteja, gan pilsēta, gan privātpersonas. Ieguldījumu proporcijas ir grūti noteikt precīzi – tās mainījās atkarībā no projekta izpildes laika. Par šiem līdzekļiem 1878. gadā tika uzcelta ostas muitas ēka ar noliktavām. Bet 1878. – 1880. gadā Liepājas Dzelzceļa sabiedrība uzcēla divas preču stacijas: ziemeļu un dienvidu, kas tika savienotas ar īpašu paceļamo tiltu. Preču staciju kravas uzņemšanas spējas bija 300 vagonu diennaktī. Tās atradās pilsētas austrumu daļā ezera tuvumā, un no tām gar visu ostas krastmalu tika izbūvēti sliežu pievedceļi. Līdz 80. gadiem veiktā ostas izbūve, tai sekojošā tirdzniecības apgrozības paplašināšanās ostā sekmēja arī Liepājas pilsētas augšanu. Iedzīvotāju skaits Liepājā šajā laikā sasniedza 40 tūkstošus. Dzelzceļa un ostas izbūves darbu vērīnīgums un plašās finansēšanas iespējas veicināja dažādu, ne sevišķi godprātīgu cilvēku – afēristu, spekulantu u.c. veida veiklu

darboņu pieplūdumu Liepājā. Viņus vilināja galvenokārt vieglā ceļā iegūstamā peļņa. Visīsākajā laikā gar ostas kanāla krastmalu tika uzbūvētas daudzas ēkas – galvenokārt noliktavas preču glabāšanai. Kaut arī tika uzceltas daudzstāvu paklauzes, nekādi mehānismi preču kravu pacelšanai netika uzstādīti. Lai gan daudzas noliktavas tika būvētas no ķieģeļiem, to iekšējā apdare bija no koka.

70.–80. gadu Liepājas ostas labiekārtošanas projekti paredzēja iekārtot ostas augšdaļā ezeru, kur izvietotos koku osta, bet kokmateriālu noliktavas bija paredzētas Attekas salā un ostas kanāla krastmalas daļā no silķu noliktavām līdz ezeram.⁷⁸

No pārējiem 19 gs. 70.–80. gados veiktajiem Liepājas ostas labiekārtošanas darbiem vēl jāmin jaunā, 24 pēdas platā tilta būve. 70. gadu sākumā Liepājas ostā bija tikai divi tilti: viens bija pilsētas tilts, domāts pilsētas satiksmes nodrošināšanai, un otrs, uzbūvēts 1872. gadā – zirgu dzelzceļam. Šie tilti atradās 80 asu attālumā viens no otra.⁷⁹ Lai gan tiltu atsevišķi posmi bija paceļami, tomēr tie traucēja brīvu kuģošanu ostā. Tā kā zirgu dzelzceļa tilts bija no koka, bet pilsētas tilts uzcelts jau 19. gs. 20. gados, abus tiltus ar laiku bija jāatjauno un jākonstruē tā, lai tie netraucētu brīvu kuģošanu un kuģu izvietošanu ostā. Projekts paredzēja iespējamās tiltu pārbūves gadījumā divu tiltu vietā būvēt vienu tiltu, pa kuru noritētu gan parastā, gan dzelzceļa satiksme. Jaunā tilta projekts, ko bija izstrādājis inženieris G. Semikoļenovs, paredzēja nodrošināt divvirzienu preču vagonu kustību, paredzot pie tam ceļa daļu pajūgiem. Braucamās daļas platums bija paredzēts 4,69 asis. Tilta būve ilga vienu gadu – no 1878. līdz 1879. gadam un izmaksāja 225 tūkst. rbļ.⁸⁰ Jauns dzelzs siju tilts pāri kanālam tika izbūvēts par pilsētas kases līdzekļiem 1881. gadā.

Liepājas ostas labiekārtošanas projektos liela uzmanība tika veltīta arī pareizai ostas apgaismošanai. 19. gs. 70. gados Liepājas ostā bija divas bākas: viena atradās uz dienvidu dambja – dambja reidā stāvošajiem un garām braucošajiem kuģiem, bet otra norādīja kuģiem tieši ieeju ostā. Pēc dienvidu mola pagarināšanas bija paredzēts pārcelt pirmo bāku uz mola galu, uzbūvējot šim nolūkam īpašu akmens pamatni. Šiem darbiem bija nepieciešami līdzekļi 10 tūkst. rbļ. apmērā.⁸¹ Liepājas ostas bāku izvietojums bija visai neizdevīgs: tās samērā neprecīzi norādīja kuģiem ieeju ostā. Kuģi,

kas meklēja ieeju ostā, vadoties no bāku ugunīm, parasti uzdūrās dienvidu molam. Lai labāk nospraustu ostas ieejas fārvatera virzienu, bija nepieciešams uzstādīt vēl vienu bāku ziemeļu mola galā. Šīs bākas uzstādīšanai bija nepieciešami vēl 8,4 tūkst. rbļ., no tiem 6,5 tūkst. rbļ. piešķīra Valsts kase.⁸²

Ostas labiekārtošanas pasākumi ietvēra arī īpaša baseina izbūvi ostas dienvidu daļā starp lielo bāku un Harmseina fabriku, kas bija domāts kā doks zemessmeļamo mašīnu karavānas un ostai piederošo kuģu remontēšanai ziemas apstākļos tajā gadījumā, ja līdz ar tirdzniecības apjoma paplašināšanos ostas lejasdaļā pietrūktu vietas sakarā ar kuģu apgrozības pieaugumu. Šā 7 pēdas dziļā baseina ierīkošanai līdz ar attiecīgu krastu nostiprināšanu un tilta būvi pie ieejas ostā pēc iepriekšējiem aprēķiniem bija nepieciešami 28 tūkst. rbļ.⁸³

Liepājas ostas izbūves darbi kopumā 19. gs. 70.–80. gados izmaksāja ievērojamu summu – ap 2,8 milj. rbļ. Ja šai summai pieskaita vēl iepriekšējā – ostas izbūves trešajā posmā ieguldītos 2,4 milj. rbļ., otrajā posmā – 600 tūkst. rbļ. un pirmajā posmā – 200 tūkst. rbļ., var konstatēt, ka Liepājas ostas izbūve no 1697. līdz 1887. gadam bija izmaksājusi vairāk nekā 6,1 milj. rbļ.

Lai gan Liepājas ostas izbūvē bija ieguldīti milzu līdzekļi, tomēr augošās tirdzniecības vajadzības prasīja atkal un atkal jaunus uzlabojumus un jaunus kapitālieguldījumus. Pēc ostas padziļināšanas darbu nobeigšanas ostas ieejas fārvatera dziļums drīz vien bija atkal samazinājies no 19 pēdām līdz 17 pēdām, bet pašā ostā līdz 15 pēdām. Bet 1886. gadā ieejas kanāla dziļums bija vairs tikai 15–16 pēdas, pie tam 9–13 pēdu iegrimis kuģi pārsvarā bija vietējie burinieki.

Ostas nepietiekamais dziļums lika kuģiem priekšroku dot, neraugoties uz citām Liepājas ostas priekšrocībām, joprojām Rīgai vai Kēnigsbergai. Bet tie kuģi, kuriem pēc līguma obligāti bija jādodas ar kravu vai pēc kravas uz Liepāju, piemēram, Dānijas sabiedrību kuģi, bija spiesti, neieejot Liepājas ostā, iekraut un izkraut preces atklātā jūrā, izmantojot lihterus. Raksturīgs piemērs tam ir kuģu apgrozības statistika Liepājas ostā 1884. gadā, ko bija apkopojis inženieris Stepninskis ziņojumā Krievijas Šoseju un ūdensceļu departamentam par Liepājas ostas tirdzniecības apgrozījumu zaudējumiem.

4. tabula. Kuģu apgrozība Liepājas ostā
1884. gadā⁸⁴

Kuģu iegrime pēdās	Pavisam Liepājas ostu atstāja kuģi	No tiem			Pavisam ar kravu ostu atstāja kuģi
		bez kravas	pabeidza iekraušanu reidā	ostu atstāja ar nepilnu kravu	
9	290	169	nav ziņu	915	915
10	138				
11	169				
12	274				
13	266				
14	217	7	12	198	210
15	132	4	39	89	128
16	155	14	64	77	141
17	62	4	36	22	58
18	51	4	37	10	47
19	14	2	10	2	12
20	5	1	3	1	4
21	3	1	2	nav ziņu	2
23	2	2	nav ziņu	nav ziņu	nav ziņu

Lielākajai daļai kuģu, kas Liepājas ostu atstāja ar kravu, iegrimē bija tikai 13 pēdas. Pie tam 9–13 pēdu iegrimē kuģi pārsvarā bija vietējie burinieki, kas piegādāja akmeņogles un malku. No visa kuģu skaita, kas ieradās Liepājas ostā gada laikā, 261 kuģis vai septiņā daļa ostu atstāja vispār bez kravas, bet 203 kuģi, t.i., deviņā daļa bija spiesti pabeigt iekraušanu reidā. No pārējiem kuģiem daļa ostu atstāja ar nepilnu kravu. Tik neracionāla kuģu izmantošana sekla ostas akvatorija dēļ, kā arī piespiedu lihteru izmantošana kuģu iekraušanai un izkraušanai reidā, Liepājas tirgotājiem prasīja papildu izdevumus; nopietnus zaudējumus cieta Liepājas tirdznieciskie apgrozījumi un valsts tirdzniecība kopumā.

5. tabula. Lihteru izmantošanas un kuģu dīkstāves izmaksas Liepājas ostā 1874. gadā⁸⁵

Mēneši	Ostu atstāja tvaikoņi	Ostu atstāja burinieki	Izmaksas par lihteriem (tūkst. rbļ.)	Izmaksas par dīkstāvi (tūkst. rbļ.)
janvāris	110	7	6,8	38,9
februāris	148	9	13,0	9,8
marts	161	73	12,2	11,0
aprīlis	120	62	6,6	9,3
maijs	110	51	0,4	1,0
jūnijs	99	45	nav ziņu	nav ziņu
jūlijs	79	58	nav ziņu	0,5
augusts	67	66	0,1	0,3
septembris	87	50	1,0	1,9
oktobris	120	26	3,9	32,0
novembris	107	17	4,7	8,2
decembris	96	10	8,3	73,0
Kopā	1304	474	57,3	186,2

Šīs izmaksas attiecās tikai uz eksportpreču iekraušānu. Ja vēl pierēķina klāt izmaksas, kas saistījās ar importēto preču izkraušānu un kuģu dīkstāvi, tad kopumā gada laikā Liepājas osta un tirgotāji zaudēja ap 6,6 milj. rbļ.⁸⁶

Ne tikai ostas nepietiekamais dziļums bija par iemeslu tik lieliem zaudējumiem, bet arī šaurā ostas akvatorija, nepietiekamā ostas krastmalu platība, pie kurām nevarēja pietauvoties tik liels kuģu skaits, cik bija iecerēts pirms ostas izbūves. Pēc tā laika kuģošanas prasībām jebkurā ostā uz vienu ostas krastmalas asi jābūt 50–60 kv. asu akvatorijai, bet Liepājas ostā uz katru krastmalas asi bija tikai 17,5 kv. asis akvatorijas, t.i., gandrīz trīs reizes mazāk. Krastmalu un akvatorijas šaurība bija īpaši jūtama tajos mēnešos, kad kuģniecība bija intensīvāka. Šādos gadījumos kuģi parasti pietauvojās gar abiem kanāla krastiem vairākās rindās, dažkārt pat četrās. Krast-

malu šaurības dēļ nebija izbūvēts ostas teritorijā pietiekami plašs pievedceļu tīkls un nepieciešamais noliktavu daudzums.

Arī izbūvētās ostas krastmalas tika izmantotas nesaimnieciski: no 1623 asīm kopējā krastmalu garuma (ostas kanālā 1376 asis, ostas baseinā – 210 asis un jūras kanālā – 37 asis), neizmantotas palika 515 asis ostas krastmalas. No pārējām krastmalas 1108 asīm 150 asis aizņēma muitas ēkas, un šajā daļā drīkstēja izkraut tikai ar muitas nodokļiem apliktās preces. Tātad pārējām tirdzniecības vajadzībām varēja izmantot tikai 958 asis no visas krastmalas. Tas nozīmēja, ka gada laikā uz katru ostas krastmalas izmantojamo asi izkrāva 30–40 tūkst. pudu preču. Tas viss saistījās ar papildu izdevumiem, ko tirgotājiem nācās maksāt gan ostas krāvējiem, gan vezumniekiem par preču pārvadāšanu, lai ātrāk atbrīvotu preču iekraušanas un izkraušanas laukumus, gan kuģiem par manevrēšanu šaurajā ostas kanālā, meklējot brīvas pietauvošanās vietas un brīvus laukumus preču apstrādes operāciju veikšanai.

Arī jaunizbūvētā preču stacija nespēja tikt galā ar pienākušo preču vagonu skaitu, kas 4–4,5 reizes diennaktī pārsniedza paredzēto. Jau 900 preču vagonu liels sablīvējums preču stacijas darbu pilnīgi paralizēja. Normāli tā varēja darboties tikai tad, ja preču vagonu skaits diennaktī nepārsniedza 200.⁸⁷ Bet Liepājas preču stacijā navigācijas uzplaukuma mēnešos diennaktī ieradās ap 500 vagonu. Tā kā preču stacija nespēja tikt galā ar tik lielu pievedumu, radās lieki preču uzkrājumi, vagonu dikstāve utt. Preču stacijas paplašināšanu traucēja tās izvietojums: no vienas puses to ierobežoja pilsēta, bet no otras puses – ezers. Vienīgā iespēja izejai no šīs situācijas bija jaunas preču stacijas būve ostas baseina ziemeļu pusē, iepretī pasažieru stacijai.

Kuģiem, kas apgrozījās Liepājas ostā, nebija iekārtotas remonta darbnīcas. Visniecīgāko remontdarbu nepieciešamības gadījumos tiem vajadzēja doties uz Rīgu, kas, protams, saistījās ar liekiem izdevumiem. Šis jautājums īpaši aktuāls kļuva 19. gs. beigās līdz ar pasaules kuģniecības attīstību, kuģu tehnisko modernizāciju. Šīm prasībām vajadzēja pielāgoties arī Liepājas ostai. Tieši tāpēc 90. gados, kad izbūves darbi ostā bija sasnieguši līdz tam neredzētu apjomu, viens no svarīgākajiem jautājumiem joprojām bija kuģu remonta darbnīcas iekārtošana.

Nākamā ostas labiekārtošanas problēma bija muitas rajona izbūve un elevatora nepieciešamība. Te sadūrās ražotāju un tirgotāju intereses – Iekšskrievijas un vietējās buržuāzijas intereses. Pirmie centās atbrīvoties no liekiem izdevumiem labības apstrādē, uzveļot to tirgotājiem. Tieši tāpēc labības ražotāji pieprasīja elevatora būvi Liepājas ostā. Turpretī tirgotājus, kas bija ieinteresēti pēc iespējas ātrāk nogādāt labību pircējiem, nevilināja doma par lieliem labības uzkrājumiem elevatoros. Savus iebildumus tirgotāji pamatoja ar to, ka elevatoram esot būtiska nozīme tikai tajā gadījumā, ja, pirmkārt, to būvētu pēc iespējas tuvāk labības audzēšanas rajoniem un, otrkārt, elevators būtu nepieciešams labības uzglabāšanai tajās ostās, kurās labībai nebija vadošā vieta eksportā. Bet Liepājas ostas rīcībā esot noliktavas, kurās vienlaikus varēja novietot 7,5 milj. pudu labības.⁸⁸ Ja ņem vērā arī pārējās pilsētā izvietotās noliktavas, tad to ietilpība divkārtšojās. Bez tam Liepājas ostā nekad neveidojās eksportējamās labības uzkrājumi, kā tas bija Rīgā. Pa dzelzceļiem atvestā labība Liepājā nekavējoši nonāca pie eksportieriem, kuru rīcībā bija pietiekami daudz labības noliktavu, lai neizmantotu šim nolūkam elevatoru. Parasti pieņemto labību iekrāva kuģos 24 stundu laikā.⁸⁹ Bez tam Liepājas kara osta atļāva krastmalā būvēt tikai noteikta augstuma mūra ēkas. Tomēr patiesais dažādu rūpnieciski tirdzniecisko aprindu domstarpību iemesls bija nauda, jauni kapitālieguldījumi ostai tik svarīgā objekta izbūvē, kas nodrošinātu eksportlabības kvalitāti, bet gala rezultātā sadārdzinātu preci – vai nu ražotājiem, vai eksportieriem. Tā bija interešu cīņa, un valsts vispārējās tirdznieciskās intereses šajā gadījumā tika atstātas otrā plānā.

Grūtību un šķēršļu Liepājas ostas izbūves gaitā bija ne mazums, tikpat daudz ierobežojumu un zaudējumu to aprindu pārstāvjiem, kuri bija iesaistījušies Krievijas tirgus sakaros un kuri, aizstāvot savas intereses, griezās dažādās valsts instancēs ar sava viedokļa pamatojumu, dažkārt pat krietni to pārspilējot. Tādēļ arhīvdokumentu tonis ir tik skarbs un iedveš Liepājas ostas izbūves jautājumu risināšanā zināmu pesimismu. Taču tas nebūt nenozīmēja, ka ieceres izveidot Liepāju par impērijas lielāko eksportostu bija beigušās neveiksmīgi. Ar katru izbūves posmu, ar katru jauna ostas izbūves projekta īstenošanu Liepājas osta kļuva modernāka, pieejamāka lielajiem transportkuģiem un augošajam preču pieve-

dumam un jo pārliecinošāk nostiprināja savu vietu un lomu gan Krievijas eksportā, gan pasaules tirdzniecības apritē.

Liepājas tirdzniecības uzplaukums, ko determinēja preču saimniecības attīstība Krievijā un ar to saistītā dzelzceļu būve, sekmēja ostas rekonstrukciju, un tas bija tikai sākums tās tālākai attīstībai. Samērā īsā laika posmā Liepāja nostiprinājās vienā no vadošajām vietām Krievijas tirdznieciskajos sakaros, īpaši eksportā. Par to liecināja straujais kuģu apgrozības pieaugums Liepājas ostā jau izvērstas rekonstrukcijas laikā 1876. – 1886. gadā, kad izbūves darbi nebūt vēl nebija beigušies.

6. tabula. Kuģu apgrozība Liepājas ostā
1876. – 1886. gadā⁹⁰

Gads	Ostā ienāca				Ostu atstāja			
	Buri- nieki	Tvai- koņi	Kopā	Vidējais kuģu tilpums lastos	Buri- nieki	Tvai- koņi	Kopā	Vidējais kuģu tilpums lastos
1876.	–	–	586	101,6	–	–	577	98,6
1877.	–	–	901	96,7	–	–	910	97,9
1878.	–	–	1331	124,6	–	–	1310	104,4
1879.	–	–	1996	94,1	–	–	1940	94,9
1880.	–	–	1660	91,2	–	–	1692	92,9
1881.	–	–	1330	104,4	–	–	1290	105,6
1882.	516	1154	1670	123,6	585	1072	1657	122,9
1883.	482	1320	1802	150,9	503	1314	1817	150,6
1884.	486	1283	1769	143,6	468	1302	1770	145,8
1885.	553	1144	1697	134,1	549	1134	1683	134,1
1886.	429	839	1268	139,9	436	850	1286	140,2

Liepājas ostā 1879. gadā ienāca 3,5 reizes vairāk kuģu nekā iepriekšējā.⁹¹ 1878. gadā – pirmo reizi Liepājas ostas vēsturē – to apmeklēja vairāk nekā tūkstoš kuģu. Turpmākajos gados ienākušo kuģu skaits samazinājās, bet jau 1883. gadā sasniedza maksimumu

– 1802 kuģi, kas 1886. gadā atkal samazinājās līdz 1286 kuģiem. Arī ienākošo kuģu vidējais tilpums svārstījās: no 101,6 lastiem 1876. gadā līdz 91,2 lastiem 1880. gadā, 150,9 lastiem 1883. gadā un 139,9 lastiem 1886. gadā. Salīdzinot ienākušo kuģu tilpumu un skaitu, redzam, ka 1885. gadā liela tilpuma kuģi, 134,1 lasts, Liepājas ostā ienāca 1697, bet 1886. gadā – tikai 1268 kuģi, bet ar lielāku tilpumu – 139,9 lasti. Arvien vairāk ostā ienāca ietilpīgāki kuģi. Šo kuģu dziļā iegrimē lika domāt par pienācīgiem kuģošanas apstākļiem Liepājas ostā. Tas jau bija viens no perspektīvākajiem ostas izbūves uzdevumiem.

Liepājas ostas labiekārtošanas turpmākā gaita – ostas pielāgošana starptautiskās kuģniecības normām un pieaugošajam preču apgrozības līmenim 19. gs. 90. gados sasniedza līdz tam neredzētus apjomus. Šā perioda izbūves darbu kreditēšanu bija uzņēmusies valsts, kuras kasē pēc Liepājas–Romnu dzelzceļa izpirkšanas un Liepājas ostas izbūves nonāca dzelzceļa ekspluatācijas uzlabošanas un ostas tirdzniecisko apgrozījumu pieauguma ienākumi. Gan vēsturiskie, gan minētie ekonomiskie un arī politiskie faktori noteica Liepājas ostas nākamo izbūves periodu – 1890.–1904. gadu. Šā perioda izbūves darbiem no Valsts kases tika asignēti 8,8 milj. rbļ.⁹³ Darbu veikšanas ieplānotais termiņš sniedzās ārpus perioda ietvariem – septiņi gadi. Galvenā uzmanība bija jāvelta ostas akvatorijas padziļināšanai un tehniskajai modernizācijai.

Darba gaitā jūras dienvidu molu pagarināja par 434 asīm, ievirzot to jūrā līdz 30 pēdu dziļumam. Pēc molu pārbūves, ko veica 1890.–1893. gadā, to kopgarums bija piecas verstis⁹² (ieskaitot molus, kas norobežoja kara ostu).

No pārējiem 90. gados veiktajiem Liepājas ostas rekonstrukcijas darbiem nozīmīgākie bija ostas baseina pagarināšana par 200 asīm, kas attiecīgi ļāva pagarināt ostas krastmalu vēl par 580 asīm; no reida puses izbūvētā 450 asis garā krastmala, kas savienoja reidu ar ostas baseina krastmalu. Ostas akvatorija jūras baseina pagarinātajā daļā sasniedza 22 pēdu, bet reidā – 24 pēdu dziļumu. Lielo jūras tvaikoņu ienākšana Liepājas ostā bija nodrošināta.

Salīdzinājumā ar iepriekšējo periodu 90. gados veiktie Liepājas ostas izbūves darbi uzmanību saista ar plašo darba vērienu, izpildes tempiem un tā laika jaunākās tehnikas izmantošanu.

Vienlaikus ar Liepājas tirdzniecības ostas rekonstrukciju bija sākusies arī kara ostas izbūve.⁹⁴

Liepājas ostas izaugsmes potences nebija izsmeltas. Izbūvējot Liepājas ostu 19. gs. otrajā pusē, nekas netika darīts ostas atsevišķu rajonu specializācijas sekmēšanai. Sevišķi tas sakāms par akmeņogļu tirdzniecību, kas lielu apjomu tirdzniecības apgrozījumā sasniedza 19. gs. beigās. Liepājas ostā 1893. gadā ievada 5,55 milj. pudu akmeņogļu, bet 1900. gadā – jau 17,92 milj. pudu. Nepieciešamību pēc iespējas drīzāk piemērot atsevišķus ostas rajonus akmeņogļu izkraušanai saasināja tas, ka gandrīz visas Liepājā ievestās akmeņogles tika patērētas uz vietas, izņemot 0,5 milj. tonnu, kam bija tranzīta raksturs. Tādēļ bija grūti atrast ieinteresētākus plašāku kapitālu ieguldītājus akmeņogļu novietņu iekārtošanai. Līdz gadsimtu mijai akmeņogles daļēji izkrāva kara ostas baseina krastmalās, daļēji tirdzniecības ostas kanāla krastmalās, no kurienes tās pēc iespējas drīzāk vajadzēja nogādāt vai nu patērētājiem, vai arī pilsētas noliktavās, lai atbrīvotu izkraušanas laukumus citām precēm. Akmeņogļu pārkraušana nepilnīgas ostas mehanizācijas dēļ notika ar roku darba palīdzību, bet pārvadāšana – pajūgos.

Kopumā 19. gs. 90. gados veiktie Liepājas ostas izbūves darbi sekmēja kuģu apgrozības pieaugumu ostā. Konsekventi pieauga gan izejošo kuģu skaits, gan to tilpums.

7. tabula. Izejošo kuģu skaits Liepājas ostā
1890. – 1900. gadā⁹⁵

Gads	Kuģu skaits	Reģistrētais vidējais tilpums (tūkst. tonnu)
1890.	1875	583,0
1895.	1904	661,3
1900.	2262	831,6

Kuģu apgrozības ziņā 1900. gadā Liepājas osta bija sasniegusi rekordskaitli: tās piestātnēs bija pietauvojušies pāri par 2 tūkstošiem kuģu.⁹⁶ Galvenās eksportpreces 19. gs. 90. gados Liepājas ostā bija labība, kokmateriāli, darva, sāls, ādas, lauksaimniecības mašīnas u.c. Vispārējās preču apgrozības ziņā 19. gs. beigās Liepāja



Liepājas ostas situācijas plāns 19. gs. otrajā pusē⁹⁷

8. tabula. Preču apgrozība Liepājas ostā
1890. – 1900. gadā⁹⁸

Gads	Ārējā tirdzniecība			Vispārējā preču apgrozība
	Izveda	Ieveda	Kopā	Kopā
1890.	40,6	9,8	50,4	55,3
1895.	43,6	11,7	55,3	65,2
1900.	59,3	25,9	85,3	94,4

ieņēma ceturto vietu pārējo Krievijas ostu vidū (aiz Odesas, Pēterburgas un Rīgas) un kļuva par vienu no pirmklasīgākām Krievijas impērijas eksportostām.

— ATSAUCES UN SKAIDROJUMI —

- 1 SPb VVA. – 262. f. – 1/1 apr. – 43. l. – 320. – 321. lp.; 268. f. – 3. apr. – 114. lp.
- 2 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 554. lp.
- 3 Тимонов В. Е. Очерк развития Либавского порта в связи с вопросом о его дальнейшем устройстве. – СПб, 1888. – с. 25.
- 4 SPb VVA. – 331. f. – 1. apr. – 33. l. – 3. lp.
- 5 Turpat. – 262. f. – 1/1 apr. – 43. l. – 320. – 321. lp.
- 6 Turpat. – 1/2 apr. – 3701. l. – 154. lp.; 1/1 apr. – 43. l. – 320. – 321. lp.
- 7 Turpat. – 1/2 apr. – 3701. l. – 154. lp.
- 8 Turpat. – 155. lp.
- 9 Turpat. – 262. f. – 1/1 apr. – 43. l. – 320. – 321. lp.
- 10 Turpat. – 1/2 apr. – 3701. l. – 154. – 155. lp.
- 11 Turpat. – 331. f. – 33. l. – 170. lp.
- 12 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 155. lp.
- 13 LVVA – 798. f. – 1. apr. – 1. l. – 46. lp.
- 14 Тимонов В. Е. Очерк развития Либавского порта.. – с. 43.
- 15 Turpat.
- 16 SPb VVA. – 331. f. – 1. apr. – 33. l. – 173. lp.
- 17 LVVA – 798. f. – 1. apr. – 1. l. – 46. lp.
- 18 Turpat. – 2. l. – 37. lp.
- 19 Turpat. – 47. lp.

- 20 Тимонов В. Е. Очерк развития Либавского порта.. – с. 48.
- 21 *Berichte der Libauschen Börsen-Comitees über seine Tätigkeit im Jahre 1885.*
- 22 SPb VVA. – 331. f. – 1. apr. – 33. l. – 173. lp.
- 23 Turpat.
- 24 Беттихер А. Маяки Либавского порта. Кн. 6-я. – 1879. – с. 112–127.
- 25 Бирон А. К. Портовое строительство в Латвии во второй половине XIX и в начале XX века // Экономические связи Прибалтики с Россией. – Рига, 1968. – с. 25.
- 26 SPb VVA. – 331. f. – 1. apr. – 33. l. – 111. lp.
- 27 SPb VVA. – 798. f. – 1. apr. – 2. l. – 37. lp.; 3. l. – 21. lp.
- 28 Turpat. – 7. l. – 92. lp.
- 29 *Herzbruch und Dempwolf. Die russischen Ostseehafen Libau, Riga, Reval, St. Peterburg und Cronstadt.* – Berlin, 1880.
- 30 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 156. lp.
- 31 Тимонов В. Е. Очерк развития Либавского порта.. – с. 51.
- 32 Записки о новых работах в портах: Петербургском, Мариупольском, Либавском, Одесском, Николаевском, Ростовском на Дону и об изысканиях в Тихом океане. – СПб, 1914. – с. 82.
- 33 *Tabulā izmantoti dati no SPb VVA.* – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l.
- 34 Turpat.
- 35 SPb VVA. – 321. f. – 1. apr. – 33. l. – 110. lp.
- 36 Turpat. – 129. l. – 12. lp.
- 37 Turpat.
- 38 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 157. lp.
- 39 Turpat. – 110. lp.
- 40 Отчет Либавского Биржевого комитета за 1885 г.
- 41 SPb VVA. – 331. f. – 1. apr. – 33. l. – 158. lp.
- 42 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 158. lp.
- 43 Turpat. – 331. f. – 1. apr. – 112. lp.
- 44 Turpat.
- 45 Turpat. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 158. lp.
- 46 Turpat. – 95. f. – 20. apr. – 774. l. – 91.–93. lp.
- 47 *Kurze Berichte der Stadt Libau.* – Libau, 1908. – S. 12.
- 48 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 159. lp.
- 49 Turpat. – 95. f. – 20. apr. – 774. l. – 91.–93. lp.
- 50 Тимонов В. Е. Очерк развития Либавского порта.. – с. 79.
- 51 *Berichte der Libauschen Börsen-Comitees über seine Tätigkeit im Jahre 1885.* – Libau, 1886.
- 52 Turpat.
- 53 Тимонов В. Е. Очерк развития Либавского порта.. – с. 12.

- 54 Turpat.
- 55 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 163. lp.
- 56 *Berichte der Libauschen Börsen-Comitees über seine Tätigkeit..*
- 57 Тимонов В. Е. Очерк развития Либавского порта.. – с. 85.
- 58 Turpat.
- 59 Turpat.
- 60 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 163. lp.
- 61 Turpat.
- 62 Turpat. – 167. lp.
- 63 Turpat. – 331. f. – 33. l. – 180. lp.
- 64 Turpat. – 181. lp.
- 65 Turpat.
- 66 Turpat. – 112. lp.
- 67 Тимонов В. Е. Очерк развития Либавского порта.. – с. 72.
- 68 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 161. lp.
- 69 Turpat.
- 70 Turpat.
- 71 Turpat.
- 72 Turpat. – 331. f. – 1. apr. – 33. l. – 182. lp.
- 73 Turpat. – 176. lp.
- 74 Turpat. – 177. lp.
- 75 Turpat. – 79. l. – 53. lp.
- 76 Turpat.
- 77 Turpat. – 19. l. – 17. lp.
- 78 Turpat. – 33. l. – 182. lp.
- 79 Turpat. – 185. lp.
- 80 Turpat. – 182. lp.
- 81 Turpat. – 184. lp.
- 82 Turpat.
- 83 Turpat.
- 84 No inženiera Stepninska ziņojuma Krievijas Šoseju un ūdensceļu departamentam par Liepājas tirdzniecības apgrozījumiem un zaudējumiem // SPb VVA. – 331. f. – 1. apr. – 33. l. – 186. lp.
- 85 Tabulā izmantoti dati no SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l.; 219. f. – 2. apr. – 33. l.
- 86 Тимонов В. Е. Либавский порт. Материалы для описания русских портов и истории их развития. – СПб, 1887. – с. 109.
- 87 Записки общества Либаво–Роменской железной дороги и Либавском порте. – СПб, 1883.
- 88 LVVA – 5850. f. – 1. apr. – 36. l. – 201. lp.

- 89 Turpat. – 202. lp.
- 90 Tabula sastādīta, izmantojot datus, kas atrodami – *Libausche Kaländer für das Jahr 1883.* – Libau, 1883 // SPb VVA. – 1284. f. – 223. apr. – 3. l. – 34. lp.; *Berichte der Libauschen Börsen – Comitees über seine Tätigkeit im Jahre 1885.* – Libau, 1886.
- 91 *Libausche Kaländer für das Jahr 1883.* – Libau, 1883.; SPb VVA. – 1284. f. – 223. apr. – 3. l. – 34. lp.
- 92 *Berichte der Libauschen Börsen – Comitees über seine Tätigkeit im Jahre 1891.* – Libau, 1892. – S. 20.
- 93 Кандиба Б. Н. Либавский порт. – СПб, 1897. – с. III, IX.
- 94 Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период 1798–1898. – СПб, 1902. – с. 227.
- 95 Записки о новых работах в портах.. – с. 87.
- 96 Торговая записка города Либавы за 1900 г. – Либава, 1901. – с. 3.
- 97 Гнусин Л. Л. Либавский порт. Очерк порта в торговом и судоходном отношениях сравнительно с другими русскими портами. – СПб, 1898.
- 98 Записки о новых работах в портах.. – с. 87.

NOSLĒGUMS

Dzelzceļu un ostu izbūve 19. gs. beigās – 20. gs. sākumā veicināja preču apgrozību Krievijā, aizvien vairāk iesaistot to tirgus attiecībās un piesaistot Eiropas un pasaules tirgum. Rūpniecības, lauksaimniecības un ar to saistītā transporta attīstība paplašināja impērijas mērogā ekonomiskos sakarus starp dažādiem reģioniem, veidojot vienotu Viskrievijas tirgu, kas savukārt determinēja tālāku sistemātisku transporta sakaru uzlabošanu un, visupirms, dzelzceļu tīkla paplašināšanos. Tas padarīja transporta sakarus zināmā mērā neatkarīgus no valsts iekšējo ūdensceļu stāvokļa, kā arī paplašināja Latvijas ekonomiskos sakarus ar daudziem citiem Iekšskrievijas rajoniem. Pieauga preču apgrozība Latvijas ostās un to īpatsvars Viskrievijas tirdznieciskajos apgrozījumos. Iesaistot tirgus attiecībās aizvien jaunus rajonus, veicinot tajos rūpniecības attīstību, dzelzceļu būve sekmēja ne vien preču apgrozības pieaugumu, bet arī eksportpreču dinamikas izmaiņas Baltijas jūras ostās.

Rīgas–Orlas–Caricinas, tāpat arī Liepājas–Romnu dzelzceļu izbūve piesaistīja Baltijas ostām melnzemes un Pievolgas rajonus. Šā reģiona labības ražotāji, izmantojot labvēlīgo tirgus konjunktūru, sāka pastiprināti nogādāt savus ražojumus Baltijas ostās. Rezultātā

1. tabula. **Preču pievedums pa dzelzceļiem uz Baltijas un Melnās jūras ostām 1882.–1889. gadā¹**
(milj. pudu)

Gads	Baltijas jūras ostās	Melnās jūras ostās	Prūsijas sauszemes robežās
1882.	169	64	59
1884.	177	75	49
1885.	153	71	64
1886.	151	77	35
1889.	176	246	81

līdz 1881. gadam preču piedevuma apjoms Baltijas jūras ostās pārsniedza piedevumus Melnās jūras ostās.

Tā kā Rīgas, Liepājas, Ventspils ostas pilnībā nespēja nodrošināt pievesto preču eksportu, ar tām konkurēja citas Baltijas jūras dienvidu piekrastes ostas, starp tām Kēnigsberga, Danciga un sauszemes muitas robežpunkti – Veršbolova, Grajeva. Sauszemes muitas punktu konkurenci radīja minēto ostu tehniskās nepilnības, kuru dēļ preču pārvadājumi pa dzelzceļiem izmaksāja lētāk nekā pa jūru.

Dzelzceļu būves un sauszemes muižu konkurences rezultātā 19. gs. otrajā pusē mainījās caur Latvijas ostām izvedamo preču īpatsvars. Piemēram, linu tirdzniecībā ievērojams konkurents Rīgai bija Veršbolova, kas, sākot ar 70. gadiem, strauji kāpināja linu izvedumu, bet kaņepāju eksportā – Kēnigsberga. Lini ieņēma redzamu vietu arī Liepājas tirdzniecībā. Galvenās linu piegādātājas Rīgai un Liepājai bija Vidzemes, Vitebskas, Pleskavas, Smoļenskas un Viļņas guberņas.

2. tabula. Linu eksports caur konkurējošām Krievijas muižām Baltijas jūras dienvidrietumu piekrastē 1861.–1882. gadā² (tūkst. pudu)

Vidēji gadā	Rīga	Ventspils	Liepāja	Veršbolova	Grajeva	Kēnigsberga
1861.–1865.	2	nav ziņu	0,06	0,2	nav ziņu	nav ziņu
1866.–1870.	3	nav ziņu	0,04	2	nav ziņu	0,8
1871.–1875.	2	0,04	0,08	2	0,03	0,9
1876.–1880.	2	0,2	0,2	3	0,08	1
1880.	3	0,1	0,2	2	0,09	0,9
1881.	3	nav ziņu	0,03	3	0,1	2
1882. (līdz dec.)	3	nav ziņu	0,06	3	0,03	nav ziņu

Kaņepāju eksports caur Rīgas ostu kulmināciju sasniedza 19. gs. 60. gadu pirmajā pusē, bet jau otrajā sekoja atslābums. Tā cēlonis – dzelzceļu būvniecība 60. gados. Tās rezultātā Krievija tika

savienota arī ar Austrumprūsijas ostu un preču apgrozījums caur Kēnigsbergu, tajā skaitā arī kaņepāju eksports, pieauga. 1870. gadu otrajā pusē kaņepāju eksportā Kēnigsberga bija jau panākusi Rīgu, bet 1881. gadā pat pārsniegusi. Kaņepāji uz Kēnigsbergu plūda ne tikai pa Brestas–Grajevas dzelzceļu, bet arī pa Pēterburgas–Varšavas dzelzceļu.

3. tabula. **Kaņepāju eksports caur Krievijas konkurējošām muitām Baltijas jūras dienvidrietumu piekrastē 1866.–1882. gadā³ (milj. pudu)**

Vidēji gadā	Rīga	Ventspils	Liepāja	Veršbo- lova	Grajeva	Kēnigsber- ga
1866.–1870.	1	nav ziņu	nav ziņu	0,001	nav ziņu	2
1871.–1875.	1,2	0,3	0,0006	1,2	0,3	1
1876.–1880.	1,3	0,3	0,006	1,3	0,3	1
1880.	1,6	0,3	0,005	1,2	0,6	2
1881.	2	nav ziņu	0,02	1,2	1,3	0,2
1882. (līdz dec.)	2	nav ziņu	0,03	1	0,6	nav ziņu

Kaņepāju un linsēklu eksportā Rīga ieņēma vadošo vietu salīdzinājumā ar pārējām Baltijas jūras un tās dienvidrietumu piekrastes sauszemes muitām. Aiz Rīgas palika arī Kēnigsberga. Kas attiecas uz linsēklu eksportu caur Liepāju, tad arī te jūtama eksporta palielināšanās, sākot ar 70. gadiem.

Svarīgākie linsēklu piegādes rajoni Rīgai 19. gs. 60.–70. gados bija Vidzemes, Kurzemes, Vitebskas un Smoļenskas guberņas. Sākot ar 70. gadu beigām, linsēklu piegādē pirmajā vietā izvirzījās Brestas–Maskavas–Tambovas–Saratovas–Vjazmas–Rjažskas linijai piegulošie rajoni, kas 1886.–1890. gadā piegādāja Rīgai 27% no visa pievestā linsēklu daudzuma, Vitebskas guberņa (dzelzceļš Rīga–Orla) – 19,3 %, dzelzceļlīnija Ļivni–Grjazi–Caricina – 17,7 %, Kurzemes guberņa 9,6 %, Vidzemes guberņa – 5,7 %.⁴ Ar katru gadu palielinājās arī pakulu pievedums uz Rīgu pa dzelzceļiem; tostarp galvenā nozīme bija Rīgas–Orlas dzelzceļam. Piemēram,

19. gs. 60. gados no visām pakulām Rīgā ievada pusi pa dzelzceļiem, bet 90. gados jau 99,8 %, pie tam 57,1 % pa Rīgas–Orlas dzelzceļu.⁵

Ne mazāk svarīga nozīme Rīgas eksportā bija labībai, ko pieveda galvenokārt pa Rīgas–Caricinas dzelzceļu. Orlas–Caricinas posms deva Rīgai 19. gs. 70. gados 62,7 %, bet 80. gados – 78,4 % no visa piegādājamā rudzu daudzuma. Tas pats sakāms par citu labību. Baltijas guberņu īpatsvars rudzu un auzu piegādē salīdzinājumā ar centrālajām guberņām bija niecīgs. Zināms izņēmums bija mieži, kas galvenokārt plūda no Kurzemes, bet 80. gados – arī no Vidzemes.

4. tabula. **Graudu pievedums Rīgai no Vidzemes un Kurzemes guberņām 19. gs. otrā pusē⁶**
(% no visa pieveduma Rīgai)

Gadi	no Vidzemes guberņas			no Kurzemes guberņas		
	rudzi	mieži	auzas	rudzi	mieži	auzas
1860.–1870.	1,2	1,8	0,6	5,9	76,2	9
1871.–1875.	1,1	6,2	0,3	3,6	46,2	3
1876.–1880.	1,4	8,3	0,2	12	57,1	4,8
1881.–1885.	3	19,6	0,2	17,7	33,4	3,8
1886.–1890.	2,4	30,2	0,5	6,3	37,7	5

Krievijas vispārējā dzelzceļu tīkla paplašināšanās, kāpinot preču apgrozības līmeni dažādās Krievijas rietumu robežas muitās un ostu pilsētās, tomēr priekšplānā izvirzīja Baltijas jūras neaizsalstošās ostas, un 19. gs. 70. gados par tādu Krievijas ostu kļuva Liepāja. Tās attīstības tempi kļuva straujāki nekā Rīgas ostai, kaut vai labības eksporta salīdzinājumā: ja 1876.–1880. gadā no Rīgas izvestais labības daudzums divkāršojās, tad tajā pašā laikā Liepāja izvedumu piekārvoja. Līdz ar to labības eksportā Rīgai bīstams konkurents kļuva Liepāja. Tā gan vienmēr bija pārslogota, bet palika arī Kēninsgberga.

Caur Liepājas ostu izveda galvenokārt auzas un rudzus, pie tam pēc Liepājas–Romnu dzelzceļa izbūves šīs ostas eksportā galveno nozīmi ieguva auzas.

5. tabula. Labības eksports caur konkurējošām Krievijas muižām Baltijas jūras dienvidrietumu piekrastē 1866. – 1882. gadā⁷ (milj. pudu)

Vidēji gadā	Rīga	Ventspils	Liepāja	Veršbo- lova	Grajeva	Kēnigsber- ga
1866.–1870.	3	0,1	0,5	0,7	nav ziņu	7
1871.–1875.	10	5	3	7	4	22
1876.–1880.	19	2	14	9	8	26
1880.	9	0,6	14	0,7	0,7	8
1881. (līdz dec.)	10	0,4	12	1	2	2

6. tabula. Labības eksports caur Liepājas ostu 1886. – 1900. gadā⁸ (tūkst. pudu)

Gadi	Auzas	Rudzi	Mieži	Kvieši	Kopā
1886.–1890.	23	10	2	0,1	35
1891.–1895.	19	3	0,6	0,02	23
1896.–1900.	16	5	0,4	3	24

Auzu pieveduma rajons Liepājas ostai bija visai plašs. Pa dzelzceļiem uz Liepāju auzas veda pat no 500–2500 verstu liela attālumu, bet galveno auzu daudzumu Liepājai pieveda no 1 līdz 1,5 tūkst. verstu attāluma, t.i., no Krievijas centrālajām zemkopības gubernijām. Rudzus Liepājai galvenokārt pieveda no 2 tūkst. verstu liela attāluma, kviešus – no 2,5 tūkst. verstu attāluma, miežus no 1000–1500 verstu liela attāluma.

Tirdzniecībā ar auzām Latvijas ostas savu nozīmi saglabāja arī 20. gs. sākumā, kad caur Liepāju un Ventspili 1912. gadā eksportēja 52,6 %, bet 1913. gadā – 41,7 % no visām auzām.⁹

Dzelzeļu būves rezultātā pieauga arī preču apgrozības intensitāte Baltijas jūras ostās. Lai noteiktu šīs preču apgrozības intensitāti Rīgas ostā salīdzinājumā ar pārējām Baltijas jūras ostām, pieņemsim Rīgas ostā maksimālo preču apgrozību rubļos (1871. g.) un

7. tabula. Preču apgrozība pa dzelzceļiem uz Rīgas ostu 1874.–1881. gadā¹⁰
(preču pievedums uz ostu un izvedums no ostas)

	1874.	1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.	1881.
Preču pievedums un izvedums milj. pudu								
Pievedums pa Dinaburgas dz.-c.	223	7,1	18,2	36,4	30,4	36,9	18,1	22,7
t.sk. no rajoniem aiz Daugavpils	19,2	1,3	14	32,4	26,7	32,1	14,2	17,7
no dz.-c. piegulošiem raj.	3,7	3,9	3,4	4	3,6	4,7	3,9	4,9
Izvedums pa Dinaburgas dz.-c.	11	10	8,6	11,9	14	14,1	13,7	10,5
t.sk. uz raj. aiz Daugavpils	9,7	9,1	7,6	0,1	1,3	12,7	12,6	9,4
uz dz.-c. piegulošiem raj.	1,2	0,8	1	1	1	1,7	2	1,1
Pievedums pa Jelgavas dz.-c.	2,5	3	4	6,5	7,4	5,6	5,1	5,3
t.sk. no rajoniem aiz Mažeļķiem	0,15	0,28	0,7	1,3	3,5	1,9	9,5	2
no dz.-c. piegulošiem raj.	2,4	3	3,3	5,2	3,8	3,7	4,1	3,3
Izvedums pa Jelgavas dz.-c.	1	1,3	1,6	2,1	2,3	2,6	3	3,3
t.sk. uz raj. aiz Mažeļķiem	0,2	0,3	0,6	0,6	0,7	0,9	1,8	1,2
uz dz.-c. piegulošiem raj.	0,8	1	1	1,4	1,6	1,3	1,2	2
Pievedums pa Tukuma dz.-c.								
no piegulošiem rajoniem	-	-	-	-	0,8	0,7	1	0,8
Izvedums pa Tukuma dz.-c.	-	-	-	-	0,8	0,9	1,1	1,1

maksimālo preču apgrozību pudos (1875. g.) par vienu. Aprēķini liecina, ka, neraugoties uz ostas izbūves darbiem, desmit gadu laikā Rīgas preču apgrozība rubļos pieauga, kaut arī tas notika lēnākos tempos nekā Liepājas un Rēveles ostās. Turpretī preču apgrozībā pudos Rīgas ostā piecu gadu laikā (sākot ar 1875. gadu) pastāvīgi samazinājās.

Vietējie tirgotāji, redzot, ka Rīga ir spiesta pakāpeniski sašaurināt savas iepriekšējās tirdznieciskās attiecības ar Iekšskrievijas gubernām un aprobežoties ar trim četrām tai tuvāk piegulošām, 19. gs. 70. gadu sākumā ierosināja, pirmkārt, noteikt sava tirdznieciskā rajona dienvidu un dienvidaustrumu robežu, kurā Rīga varētu konkurēt ar Taganrogas un Odesas ostām; otrkārt, noteikt ekonomiskos faktoros, kādēļ Kēningsberga ar savu priekšostu Pilavu tirdzniecisko apjomu ziņā aizsteigusies priekšā Rīgai; treškārt, izpētīt priekšnoteikumus, lai nodrošinātu Rīgai sekmīgu konkurenci ar citām Baltijas jūras ostām, tajā skaitā ar Pēterburgu.¹¹ Šajā sakarā 1871. gadā Rīgas Biržas komiteja, Rīgas–Daugavpils un Vitebskas dzelzceļu pārvaldes šo jautājumu risināšanai bija izstrādājušas īpašu programmu, bet tās realizācija izpalika: dati par iespējām mazināt vai novērst konkurenci starp Rīgu, no vienas puses, un Pēterburgu, Liepāju, Rēveli, Kēningsbergu, Taganrogu un Odesu, no otras puses, netika savākti. Īsti nezinot ekonomiskos faktoros, kas radīja Rīgas tirdznieciskās lomas samazināšanos, nevarēja atrast mērķtiecīgus līdzekļus cīņai ar konkurējošām ostām. Rīgas Biržas komiteja uz labu laimi, bez jebkādas sistēmas ķērās pie dažiem līdzekļiem, kam vajadzēja, pēc tās domām, pozitīvi ietekmēt vietējo tirdzniecību: 1866.–1872. gadā tika organizēta preču brāķēšana. Jau 19. gs. 60. gados Rīgas tirgotājiem bija radusies iespēja atteikties no brāķēšanas, taču, baidoties no dažādiem jauninājumiem tirdzniecības jomā, tikai 1873. gadā ārzemju firmu iespaidā, kā arī sekmīgas konkurētspējas dēļ ar pārējām valstīm, brāķēšana zaudēja savu piespiedu raksturu.

Lai sekmētu preču apgrozību starp Rīgu un dzelzceļa staciju Grjazi, uz kuriem importētās preces nonāca galvenokārt caur Maskavu un Pēterburgu, no 1873. gada tika pazemināts tarifs uz pirmās grupas dzelzceļiem par 30%. Turpmākajos gados tarifi uz atsevišķu importa un eksporta preču pārvadājumiem, kas veicināja Liepājas un Kēningsbergas konkurenci ar Rīgu, tika samazināti.

1873. gadā caur Rīgu tika noteikts Maskavas un Harkovas tirdznieciskais ceļš uz Eiropas svarīgākām ostām. Tā kā tas radīja aizrobežu satiksmes ceļu konkurenci ar Maskavu, Pēterburgu, Rēveli, daži no Maskavas–Rīgas dzelzceļa posmiem samazināja dzelzceļa sabiedrībai pienākošos ienākumu daļu par preču pārvadājumiem. Protams, šī daļa nebija nemaz tik liela, ja ņem vērā, ka preču importam tika izmantots tikai tiešais jūras transports, bet Rīgā pienākošie vagoni ar eksportam paredzētām precēm atpakaļ, t.i., uz Maskavu–Harkovu, atgriezās nevis tukšā, bet gan ar importa precēm, kaut arī lētām. Šī tiešā satiksme caur Rīgu atbilda Maskavas un Harkovas prasībām. Neraugoties uz Liepājas konkurenci, kura centās pārvilkt preču kravas uz savu dzelzceļu, importa preču pārsūtīšana no Rīgas minētajā virzienā katru gadu pieauga. Tā caur Rīgu uz Maskavu un Harkovu pārvadāja: 1873. gadā – 208 153 pudu preču, 1874. gadā – 1 254 660 pudus, 1878. gadā 2 295 117 pudus, 1879. gadā – 2 439 897 pudus.¹²

Preču apgrozības intensitāti Rīgas ostā negatīvi ietekmēja arī Krievijā esošie dažādie tarifi, kā arī dzelzceļu sabiedrībām piešķirtās privilēģijas mainīt tos pēc saviem ieskatiem. Šī tarifu nepastāvība atstāja iespaidu uz Rīgas tirdzniecību: Liepājas–Romnu un Nikolaja dzelzceļš novirzīja no Rīgas uz Liepāju, Pēterburgu un Rēveli kravas, kas pienāca no Orlas–Kurskas, Harkovas un Kijevas apkaimes; Maskavas–Brestas dzelzceļš novirzīja caur Viļņu un Brestu uz Kēnigsbergu no Orlas–Daugavpils dzelzceļa preces, kas pienāca no Vitebskas–Orlas, Smoļenskas–Vjazmas apkārtnes; tāpat ne mazums preču kravu nonāca caur Viļņu uz Kēnigsbergu vai arī caur Šauļiem uz Liepāju. Arī Jelgavas dzelzceļš, mazinot preču pieplūdumu uz Rīgas–Daugavpils dzelzceļu, novirzīja preču kravas uz Liepāju un Kēnigsbergu. Pēterburgas–Varšavas dzelzceļš tādā pašā veidā novirzīja uz Austrumprūsiju ievērojamu daudzumu linu, kas nāca no Pleskavas un Ostrovas apkārtnes.

Nākošais preču apgrozības, tajā skaitā arī labības, intensitātes pazemināšanās cēlonis Rīgā – vietējo pievedceļu trūkums. Aplūkojot karti, var isumā raksturot tirdzniecisko rajonu, kas pa dzelzceļiem tiecās uz Rīgu. Tas bija rajons, apmēram 2 tūkst. verstu garš, kas piegūla pirmās grupas dzelzceļiem virzienā no Rīgas uz austrumiem. Principā šim rajonam bija jāpiegādā caur Rīgas ostu eksportējamās

preces. Rīgas tirgotājos valdīja uzskats, ka šis rajons ar savām precēm pilnībā spēj nodrošināt Rīgas tirdzniecības uzplaukumu. Līdz ar to ļoti maz uzmanības tika veltīts tam, lai vienlaikus nostiprinātu pēc iespējas ciešākus dzelzceļa sakarus starp Rīgu un tai piegulošajiem tuvākajiem apvidiem, jo galvenās dzelzceļa maģistrāles tikai daļēji skāra Viļņas, Kauņas, Kurzemes, Vidzemes, Pleskavas guberņas.

Kas attiecas uz attālākajiem tirdzniecības rajoniem, tad to lielā attāluma dēļ Rīga ar laiku zaudēja pār tiem savu kontroli un tiešo ietekmi. Ja arī Rīgai vēl pagaidām izdevās noturēt tirdznieciskos apgrozījumus samērā augstā līmenī un daļēji tos pat paplašināt, tad tas bija izskaidrojams tikai ar to, ka, no vienas puses, pieauga Rīgai piegulošo tuvāko tirdzniecisko rajonu preču ražošanas ekonomiskā efektivitāte un līdz ar to šo rajonu pirkspēja, un, no otras puses, Rīgas osta vēl nebija izsmēlusi visas savas labiekārtošanas iespējas, kas, realizējot virkni pasākumu, ļāva tai arī turpmākajos gados piesaistīt preces no tālās Iekškrīevijas. Tas attiecināms arī uz Rīgas ostas specializācijas procesu. 19. gs. 90. gados preču pieveduma

8. tabula. Preču pievedums pa dzelzceļiem Baltijas un Melnās jūras ostās 1888. – 1898. gadā¹³
(milj. pudu)

Gads	Baltijas jūras ostas	Melnās jūras ostas
1888.	225	153
1889.	176	246
1890.	178	259
1891.	167	245
1892.	136	106
1893.	165	156
1894.	196	337
1895.	232	317
1896.	241	319
1897.	263	285
1898.	275	323

nomenklatūras izmaiņu rezultātā, kad kokmateriālu pievedums pakāpeniski atbīdīja labības pievedumu, ar ko Rīga bija izcēlusies pārējo Krievijas ostu vidū 19. gs. 70.–80. gados, dienas kārtībā izvirzījās Rīgas koku ostas labiekārtošana.

Augot pilsētām un zemkopībā nenodarbināto iedzīvotāju skaitam laukos, 19. gs. beigās palielinājās labības iekšējais patēriņš. Līdz ar to labības pievedums ostās 80.–90. gados samazinājās; salīdzinot ar iepriekšējo gadu desmitu, Baltijas jūras ostās – par 30 %. Labības pieveduma samazināšanās Baltijas jūras ostās izskaidrojama arī ar Melnās jūras ostu pieaugošo konkurenci.

Neliels izņēmums ir 1892. un 1893. gadi, kad pie vispārējā labības eksporta samazināšanās neražas dēļ Baltijas jūras ostas pārsniedza preču kravu pievedumu uz Melno jūru. Pieveduma īpatsvara izmaiņu starp Baltijas un Melnās jūras ostām noteica dzelzceļu būve Krievijas rajonos, tāpat fraktu pazemināšanās Dienvidkrievijas ostās. Vienīgi kokmateriālu eksportā Baltijas jūras ostas joprojām saglabāja pirmo vietu.

9. tabula. Krievijas eksports caur Latvijas ostām no 1866. līdz 1900. gadam¹⁴ (%%)

Gadi	Rīga	Liepāja	Ventspils
1866.–1870.	13	0,4	0,3
1871.–1875.	21	1,2	0,3
1876.–1880.	11	4	0,2
1881.–1885.	10	6,4	0,2
1886.–1890.	9	6,4	0,2
1891.–1895.	10	6,4	0,2
1896.–1900.	12	6,7	0,3

Salīdzinot eksporta pieauguma posmus, redzams, ka tie sakrīt ar dzelzceļu būves uzplaukuma posmiem, sevišķi 1866.–1875. gadā. Šim periodam sekojošais atslābums savukārt atbilda Latvijas ostu radikālās izbūves un tehniskās pilnveidošanas laikam, kad Rīgas un Liepājas ostas nespēja pilnībā nodrošināt pievesto preču eksportu. Preču eksportā iezīmējies kāpums 19. gs. 90. gadu vidū

sakrīta ar jaunu svarīgu dzelzceļa maģistrāļu – Maskava–Ventspils–Ribinska – būvi un jaunās Rīgas priekšostas Ventspils izbūvi. Ne maza nozīme bija 1893. gadā pieņemtajam diferenciālajam tarifam produktu pārvadāšanai pa dzelzceļiem.

Viena no galvenajām Krievijas tautsaimniecības prasībām 19. gs. otrajā pusē, kas determinēja ražošanas spēku attīstību laukos un pilsētā, bija – palielināt preču apgrozību ostās. Tas nodrošināja dzelzceļu tīkla strauju paplašināšanos Latvijā. Tā kopgarums bija: 1860. gadā – 175 km, 1862. gadā – 423 km, 1871. gadā – 607 km, 1897. gadā – 929 km, 1900. gadā – 977 km. Paralēli dzelzceļu izbūvei ritēja Rīgas, Ventspils, Liepājas ostu izbūve. Abiem šiem procesiem bija būtiska nozīme Krievijas tirdzniecības attīstībā un līdz ar to pašu Latvijas ostu tirdzniecisko apgrozījumu augšanā. 19. gs. otrajā pusē Latvijas ostās veiktie izbūves pasākumi – ostu padziļināšana, akvatorijas un kuģu pietauvošanās vietu un preču apstrādes laukumu paplašināšana, sliežu pievedceļu būve ostas teritorijā, ostu tālākā mehanizācija – tas viss nodrošināja ieeju Rīgas, Ventspils un Liepājas ostās kuģiem ar lielu iegrimi. Šajās ostās tika panākta arī visai ātra kuģu iekraušana un izkraušana. Tā, piemēram: Pēterburgas ostā 19. gs. vidū kuģu dīkstāves gadā bija vidēji desmit diennaktis, Odesā – astoņpadsmit diennaktis, bet Rīgā – tikai septiņas diennaktis.¹⁵ Ventspilī pēc ostas izbūves darbu nobeigšanas 20. gs. sākumā dīkstāve bija vēl mazāka: vidēji trīs diennaktis, pie tam ārzemju kuģiem tā svārstījās no četrām līdz trim, bet kabotāžas kuģiem – no sešām līdz trim diennaktīm gadā.

Sakarā ar jaunajiem satiksmes ceļiem ar Krievijas centrālajām un melnzemes guberņām 19. gs. beigās Latvijas ostas bija kļuvušas par svarīgākajām Krievijas eksportostām, kuras, neraugoties uz citu Baltijas jūras ostu konkurenci, centās paturēt iegūto stāvokli. Manāmi pieauga Latvijas ostu nozīme arī citu Eiropas ostu vidū.

Ostu un dzelzceļu izbūve 19. gs. otrajā pusē un 20. gs. sākumā sekmēja Rīgas, Ventspils un Liepājas ekonomisko sakaru diapazona paplašināšanos, radīja būtiskas pārmaiņas šo ostu eksporta un importa operāciju struktūrā, kā arī sekmēja šo ostu – Viskrievijas tirdzniecības centru – nozīmes palielināšanos.

10. tabula. Preču apgrozība ievērojamākās Eiropas ostās
1888. gadā¹⁶ (milj. pudu)

Ostas	Preču apgrozība	Attiecība pret Rīgu
Rīga	90	1
Londona	951	10,5
Liverpūle	839	9,3
Hamburga	285	3,1
Havra	272	3,02
Triesta	135	1,5
Odesa	100	1,1
Pēterburga	85	0,9
Kēnigsberga	69	0,77
Kronštate	65	0,72
Liepāja	29	0,32
Rēvele	27	0,3

Un tomēr, neraugoties uz gūtajiem panākumiem un Latvijas ostu ekonomisko uzplaukumu, pa dzelzceļiem pieaugošā preču pieveduma dēļ 90. gadu beigās Latvijas ostu izbūve, sevišķi tas sakāms par Rīgas ostu, arvien vēl atpalika no preču apgrozības pieauguma tempiem. Atkal palielinājās kuģu pietauvošanās vietu slodze preču apstrādes operācijās. Tādēļ arī 20. gs. sākumā turpinājās plaši Ventspils un Rīgas ostas, daļēji arī Liepājas ostas, izbūves darbi.

Latvijas ostu ekonomisko uzplaukumu 19. gs. otrajā pusē – 20. gs. sākumā noteica pasaules valstu virzības objektīvas likumsakarības un, vispirms, nopietnas izmaiņas Krievijas tautsaimniecībā, kas savukārt sekmēja tirdzniecības transporta – dzelzceļu satiksmes izveidošanos starp Iekškrēvijas guberņām un Baltijas provincēm. Latvijas ostu tirdznieciskie apgrozījumi, arī dzelzceļu apgrozījumi, bija atkarīgi no Krievijas tautsaimniecības vispārējā attīstības līmeņa. Tas noteica Baltijas provinču – arī Latvijas – vietu un lomu Krievijas impērijas ekonomikā un politikā straujā tirgus attiecību veidošanās posmā 19. gs. otrajā pusē un 20. gs. sākumā.

11. tabula. Preču apgrozības intensitāte dažādās Krievijas

Gadi	Rīga			Liepāja		
	ieveda	izveda	kopā	ieveda	izveda	kopā
1871.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1872.	0,65	1,25	0,82	1,40	1,50	1,42
1873.	1,0	1,39	1,10	3,61	1,79	2,96
1874.	1,12	1,75	1,31	4,48	1,54	3,43
1875.	0,82	2,04	1,21	4,23	2,39	3,58
1876.	0,97	1,73	1,12	5,1	3,0	4,35
1877.	1,69	1,66	1,68	9,42	2,86	7,13
1878.	1,44	1,98	1,61	14,96	2,76	10,61
1879.	1,51	2,11	1,75	20,1	5,83	15,04
1880.	1,33	2,53	1,63	19,13	11,75	15,85
preču apgrozība pudos						
1875.	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1876.	0,66	0,98	0,7	0,94	1,55	1,06
1877.	0,81	1,07	0,85	1,68	1,05	1,56
1878.	0,69	1,29	0,77	2,63	1,68	2,44
1879.	0,64	1,47	0,76	3,31	3,81	3,41
1880.	0,68	1,49	0,79	2,63	4,65	3,04

ostās 1871. – 1880. gadā¹⁷ (preču apgrozība rubļos)

Rēvele			Kronštate			Pēterburga		
ieveda	izveda	kopā	ieveda	izveda	kopā	ieveda	izveda	kopā
1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
0,60	2,38	1,91	0,72	1,15	1,28	1,01	0,78	0,83
0,80	1,54	1,38	1,15	3,82	1,63	0,79	1,01	0,74
3,09	3,61	3,49	1,11	2,41	1,11	0,78	0,95	0,78
2,07	3,7	3,31	0,96	4,30	2,08	0,75	0,94	0,69
2,66	3,07	2,93	1,22	8,79	1,23	0,76	0,85	0,83
4,08	3,11	3,34	1,21	9,92	0,97	1,08	0,85	0,91
5,16	7,4	6,98	1,05	39,48	1,11	0,74	0,54	0,93
5,81	6,04	5,99	1,59	23,57	1,16	0,83	0,78	0,97
4,66	4,94	4,87	1,26	13,55	0,74	0,89	0,72	0,82
preču apgrozība pudos								
1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
1,47	0,82	1,08	0,97	3,02	1,02	1,01	1,26	1,2
2,21	0,90	1,02	1,28	5,37	1,37	1,29	1,15	1,19
2,89	1,9	2,3	0,72	4,07	0,79	0,98	1,13	1,25
3,46	1,46	2,27	1,09	6,72	1,2	1,12	1,15	1,14
2,38	1,79	1,86	0,8	3,82	0,94	0,95	1,4	1,2

- 1 Вестник финансов, промышленности и торговли.
- 2 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 55. lp.
- 3 Turpat.
- 4 *Ergebnisse der Rigaer Handelstatistik aus der Jahren 1866–1891.* – Riga, 1893. – S. 15–16.
- 5 Turpat. – 80. lp.; *Br. Gernet. Die Entwicklung des Rigaer Handels und Verkehers.* – Jena, 1919. – S. 96.
- 6 *Ergebnisse der Rigaer Handelstatistik..* – S. 10–11.
- 7 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 70. lp.
- 8 Записки о новых работах в портах.. – с. 91.
- 9 Skujenieks M. *Latvija. Zeme un iedzīvotāji.* – Rīga, 1927. – 669 lpp.
- 10 Tabulā izmantoti dati no SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 319.–320. lp.
- 11 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 70. lp.
- 12 Turpat.
- 13 Вестник финансов, промышленности и торговли. – СПб, 1900. – Т. 2. – с. 739.
- 14 Бирон А. Экспорт сельскохозяйственных продуктов из Латвийских портов 1860–1900 гг. // Ежегодник аграрной истории Восточной Европы. – Кишинев, 1962. – с. 680.
- 15 SPb VVA. – 421. f. – 2. apr. – 51. l. – 69. lp.
- 16 SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 2. lp.
- 17 Tabulā izmantoti dati no SPb VVA. – 262. f. – 1/2 apr. – 3701. l. – 68. lp.

PIELIKUMS

Tekstā minēto mērvienību skaidrojums

Garuma mēri

- 1 jūdze = 7 verstis = 7,4676 km
- 1 versts = 500 saženi = 1,0668 km
- 1 sažens = 3 aršinas = 6 veršoki = 28 collas = 71,12 cm
- 1 aršina = 4 ceturkšņi = 16 veršoki = 28 collas = 71,12 cm
- 1 veršoks = 1,75 collas = 4,445 cm
- 1 pēda = 12 collas = 10 līnijas = 2,54 cm
- 1 līnija = 10 točkas = 0,254 cm
- 1 točka = 0,0008333... pēdas = 0,0254 cm
- 1 ass = 2,13 cm
- 1 pēda = 0,3 m

Par garuma mēra pamatvienību 1835. gadā bija pieņemts sažens, pielīdzinot to 7 angļu pēdām.

Tilpuma mēri

(graudu un citu beramvielu mēri):

- 1 četverte = 8 četveriki = 209,909 litri
- 1 četveriks = 4 četverkas = 8 garnicas = 26,2387 litri
- 1 četverka = 2 garnicas = 6,559 litri
- 1 lasts (kuģu tilpuma) = ap 120 pudu labības = 60 pudu linu = 80 kub. asu kokmateriālu
- 1 lasts (Liepājas u.c. ostās) = 15 četvertes = 122 krievu pudi = 4000 prūšu mārčiņas = 10 7/8 kvarti = 2,26 tonnas
- 1 garnica = 3,27984 litri
- 1 kubikass = 0,66 kub. m

Svara mēri

- 1 berkovecs = 10 pudi = 163,80496 kg
- 1 puds = 40 mārčiņas = 16,3805 kg
- 1 mārčiņa = 32 lotes = 96 zolotņiki = 409,51241 g
- 1 lote = 3 zolotņiki = 12,797262 g
- 1 zolotņiks = 96 doļas = 4,2657542 g
- 1 doļa = 0,04443494 g

ОБОБЩЕНИЕ

Основная тема книги – развитие транспорта в России в условиях бурного роста товарно-денежных отношений во второй половине 19 века – начале 20 века. Предмет исследования сформулирован весьма конкретно – сооружение железных дорог и портов в Латвии. Однако в исследовании автор касается более широкой проблемы – анализа экономических факторов, детерминирующих создание и развитие транспорта как составной части народнохозяйственной инфраструктуры Российской империи во второй половине 19 – начале 20 века.

Пути сообщения во все времена играли важную роль в процессе всего производства, их развитие – длительный исторический процесс, взаимно связанный с хозяйственным развитием страны. Сооружение железных дорог в Латвии всегда зависело от экономической ситуации в империи и от государственной железнодорожной политики, в частности, равным счетом, как и детерминирующие факторы реконструкции Латвийских портов – в хозяйственной политике Российской империи и в ее стратегических интересах в целом.

Исследование истории транспорта, как проявление стабильности экономических связей, имеет определенную актуальность как с научной, так и с политической точки зрения в связи с происходящими в Европе интеграционными процессами, с одной стороны, и с тенденциями обеспечения экономической и политической самостоятельности Латвии, – с другой. Прогнозирование этих процессов предполагает исследование истории путей сообщения, транспортных связей, взаимосвязанных в процессе разделения труда районов, выявление своеобразных условий, обуславливающих начальные связи и их развитие на определенном историческом этапе. Не менее важно выяснить механизм создания и развития этих связей, исследовать и усвоить исторический опыт деятельности этого механизма.

Развитие транспорта в России, в частности – строительство железных дорог и сооружение портов в Балтийских провинциях, повлияло на динамику всего Российского экспорта через Балтийские порты, что, в свою очередь, способствовало развитию сельского

хозяйства и промышленности в Латвии, укреплению связей между производителем и рынком, развитию торговых отношений Российской империи с Европой.

Построенные в Латвии во второй половине 19 – начале 20 века железные дороги являлись заключительными звеньями важнейших Российских железнодорожных магистралей. О роли железной дороги в народном хозяйстве невозможно судить лишь по деятельности одного ее звена. При исследовании истории железнодорожного строительства и их хозяйственного значения, необходима общая оценка хозяйственной деятельности районов, примыкающих ко всей железнодорожной магистрали – будь то Рижско–Царицынская, Либаво–Роменская или Виндаво–Рыбинская, на всем протяжении пути. Иной подход к оценке торгового значения портов: на протяжении веков порты, в большей или меньшей мере, в основном были уже сооружены. Подъем торговли, в частности, рост товарооборота в портах, был зависим во второй половине 19 – начале 20 века не от сооружения порта заново, как единого целого, а, главным образом, от определенных планомерных мероприятий реконструкции и благоустройства, каждое из которых в отдельности способствовало развитию торговли.

Расширение всероссийской сети железных дорог являлось одним из существеннейших факторов, повышающих значение и роль Балтийских портов в народном хозяйстве страны и одновременно способствовало их развитию.

В книге рассмотрена необходимость строительства железных дорог, проделан анализ детерминирующих это строительство экономических и политических факторов, а также их влияние на рост Российского товарооборота в Балтийских портах. Эти процессы – строительство железных дорог и развитие портов – взаимно связаны. Сооружение и благоустройство Латвийских портов в книге рассмотрены в контексте развития Российских торговых отношений.

Данное исследование проведено на основе обширного объема неопубликованных и опубликованных источников. Основная группа источников – архивные материалы хранящиеся в Латвийском, Санкт-Петербургском, Белорусском (в Минске и в Витебске) государственных исторических архивах. Кроме того использованы опубликованные источники – статистические сборники, проекты и сметы

благоустройства портов, разработанные инженерами того времени, мемуары политических деятелей, а также издания печати и обширная литература. Большинство использованного документального материала пущен в научное обращение впервые. На основе статистических данных составлены таблицы и диаграммы, используемые в тексте для характеристики экономической деятельности построенных железных дорог и портов.

Кроме вступления, в котором обоснована актуальность темы и дана характеристика основных групп источников, структура книги состоит из шести глав, заключения и обобщения на русском и английском языках.

Первая глава – Балтийские провинции, как транзитная территория в торговых отношениях России с Европой. В ней прослеживается мысль о том, что развитие транспорта выявляет и способствует процесс общественного распределения труда между различными экономическими районами, а также их слияние в единую хозяйственную систему. Следовательно, сооружение железных дорог и реконструкция портов Латвии самым прямым образом способствовало созданию единого экономического комплекса этого региона и восприятию его места в процессе общественного комплекса этого региона и восприятию его места в процессе общественного разделения труда.

Определяющим фактором существования и развития латышского народа, его исторической судьбы, – расположение его на путях сообщения между Россией и Западом. Роль и значение края, населенного латышами, как транзитной территории в торговых отношениях России с остальной Европой, особенно возросла во второй половине 19 века, когда модернизация страны в последствии реформ 60-х годов раскрыла возможности роста производительных сил в России. Однако, Балтия и в предыдущие столетия выполняла эту роль транзитной территории в торговых отношениях Восточной Европы с Западной.

Для развития любого региона роль внешних отношений воспринимается лишь во взаимной связи с его внутренней социально-экономической, политической и международной ситуацией, что в свою очередь является главными детерминирующими факторами существования Балтии, как транзитной территории. Без рассмот-

рения этих факторов, их анализа невозможно понимание и усвоение ее исторической, социально экономической роли и места в международных отношениях на протяжении столетий. Ретроспективно это рассмотрено в первой главе.

С развитием товарного хозяйства во второй половине 19 века, ростом сельскохозяйственного производства и, соответственно, товарооборота самым тесным образом было связано развитие инфраструктуры, в частности, расширение сети путей сообщения, особенно железных дорог, становилось одним из стимулирующих факторов развития товарного хозяйства в России.

Для способствования вывоза товаров из России, одновременно снижая расходы на поступления товаров из внутрироссийских губерний, появилась необходимость скорейшего соединения районов Российского черноземья с Балтийскими портами. Особо актуальным этот вопрос стал с увеличением объема экспорта пшеницы из северной Америки в Европу в 70-е годы 19 века.

Промышленно торговая буржуазия Балтийских провинций, будучи посредником сбыта товаров, поступивших из центральных и черноземных районов, за границу, также стремилась достичь возрастания и укрепления торговой роли своего города, стараясь добиться соучастия, или хотя бы внимания, государства в осуществлении своих сепаратных интересов, в случае реализации которых раскрывалась бы благоприятная перспектива развития инфраструктуры народного хозяйства в России, в частности, путей сообщения, соединяющих богатейшие и относительно дешевые источники сырья, сулившие выгодную прибыль. Интересы этих социальных слоев соответствовали общероссийским торговым интересам, государственной торговой политике в целом.

Столь обоюдная заинтересованность способствовала, начиная с середины 19 века, активности промышленных, торговых и финансовых кругов Балтийских провинций, их участию в процессе создания и развития местной инфраструктуры, в частности, в строительстве местных железных дорог и реконструкции портов – с одной стороны. А с другой – старания Российского правительства расширить железнодорожную сеть с тем, чтобы направить ее к экономически выгодным Балтийским портам. В результате местные железные дороги Балтийских провинций становились заключаю-

щими транзитными звеньями главных железнодорожных магистралей Российской империи, а Балтийские порты – значительнейшими торговыми портами государства.

Во второй главе, посвященной сооружению железных дорог и их экономическому обоснованию, рассмотрен процесс создания железнодорожной сети во второй половине 19 – начале 20 века, историческая детерминация, экономическое обоснование, а также хозяйственная характеристика районов, примыкающих к железным дорогам. В результате построения железных дорог увеличились торговые обороты как в Балтийских провинциях, так и в Российской империи в целом.

Одними из наивыгоднейших железнодорожных магистралей были признаны три: из Одессы через Волынь в Либаву (Лиепаяу); из Приазовья через Харьков и Орел в Ригу; из Поволжья через Москву в Петербург, а позже – в Виндаву (Вентспилс). Эти магистрали способствовали сбыту товаров, произведенных в Российском Поволжье и Приднепровье, в страны северной части Европы.

Построение заключительных звеньев основных железнодорожных магистралей, пересекающих территорию Латвии и примыкающих внутрироссийские губернии к Рижскому, Виндавскому (Вентспилс) и Либавскому (Лиепая) портам, началось с Риги. Рижские торговцы, будучи посредниками сбыта Российских товаров за границу, делали все возможное, чтобы заинтересовать правительство и достичь финансирования уже разработанных проектов сооружения железных дорог. Сказанное относилось и к торговым кругам Виндавы и Либавы.

Первая в Латвии построенная железная дорога – Рига–Динабург (Даугавпилс), со временем была продлена до Витебска, а потом – через Орел до Царицына. За Динабургской последовала Митавская (Елгавская) железная дорога, продленная до Мажейкяй, а потом – Либаво–Роменская и Тукумская железные дороги. Последняя из них в последствии была продлена до Виндавы и в начале 20 века включена в Виндаво–Рыбинскую железнодорожную магистраль.

Анализ товарооборота по этим железным дорогам позволяет сделать вывод о том, что названные железные дороги являлись самыми значительными звеньями магистралей, обеспечивающих передвижение товаров к прилегающим портам. Характеристика и

оценка деятельности железных дорог и к ним примыкающих хозяйственных районов, сделан на основе обширных статистических данных того периода, хранящихся в архивах.

Сооружение и эксплуатация железных дорог во второй половине 19 начале 20 века определялись железнодорожной политикой России. Этот вопрос рассмотрен в третьей главе. Торговая политика любой страны является составной частью хозяйственной политики, регулирующей развитие всего народного хозяйства в целом. Особенно это проявлялось по отношению к Балтийским провинциям из-за их выгодного географического – на торговом пути Восток – Запад, и стратегического расположения.

Строительство железных дорог и реконструкция портов требовали огромных капиталовложений, какими заинтересованные в развитии путей сообщения Российские, в частности, Балтийские промышленно-торговые круги не обладали. У государства также не доставало средств на эти нужды. Оно переживало финансовые трудности: значительная часть бюджета тратилась на военные расходы, на пособия помещикам для погашения бездоходных гипотечных кредитов. Все это порождало благоприятные условия для подключения зарубежных предпринимателей к развитию тяжелой промышленности и транспорта в России. Поэтому строительство железных дорог в России в 60-х – 70-х годах 19 века проходило, главным образом, за счет иностранных капиталовложений. Главную роль в добывании этих капиталов играло правительство, предоставившее государственные займы – прямые или погашаемые государственными гарантиями на вложенный капитал.

Основатели Российских железнодорожных обществ почти бесконтрольно проводили строительство железных дорог и осуществляли их эксплуатацию, сами, при этом, вкладывая ничтожную часть своего капитала и, таким образом, имея огромные доходы за счет государства. Кроме того, при такой системе гарантий Российское правительство было вынуждено субсидировать те железнодорожные общества, которые не приносили дохода. Со временем сооружение железных дорог в России стало причиной внешнего долга и дефицитного бюджета.

С возрастанием роли государства в процессе накопления капитала увеличивалась ее соучастие в развитии транспортных связей и

управлении ими. Вкладывая государственные средства в строительство железных дорог, Российское правительство одновременно проводило политику выкупа частных железных дорог, эксплуатация которых еще в 70-х годах подтвердила несостоятельность железнодорожных обществ обеспечить необходимые доходы, т.е., рентабельность железных дорог. Прогрессирующие задолженности железнодорожных обществ государственной казне, а также не регулярные выплаты акционерам определили изменения в железнодорожной политике Российского правительства: вначале выкупить те железные дороги, которые работали с наибольшими потерями. При рациональном использовании железных дорог, расширяя торговые обороты, обусловленные поступительным ростом производительных сил в стране, правительство рассчитывало ликвидировать непрерывный дефицит балансе железнодорожных обществ. Кроме того, выкуп железных дорог в перспективе смог бы обеспечить концентрирование всего железнодорожного транспорта в руках государства, что, в свою очередь, позволило бы правительству использовать в государственные руки перешедшие пути сообщения по своему административному и стратегическому усмотрению, с чем не всегда считались частные железнодорожные компании.

Переход Российских железных дорог в собственность государства, по истечению определенного срока после сдачи их в эксплуатацию, учитывался уставом всех железнодорожных обществ, кроме Динабургской. Государственная железнодорожная политика предполагала не только привлечение частного капитала в сферу развития путей сообщения, переход построенных железных дорог в руки государства, но и объединение многочисленных железнодорожных обществ.

Огосударствление частных железных дорог повлекло за собой изменения в их классификации и в названиях. Вместе с тем правительство переняло функции определения и изменения железнодорожных тарифов и контроля за эксплуатацией железных дорог.

Со временем государство стало обладательницей большей части железнодорожной сети: если в 80-х годах 19 века государству принадлежало лишь 4% всех Российских железных дорог, то в 90-х годах – более трети, а в начале 20 века – почти две трети.

Железнодорожная политика государства способствовала расширению железнодорожной сети, повышала возможности Российского экспорта. Влияние внешнего рынка на рост сельскохозяйственного производства в результате развития железнодорожного сообщения значительно возросло: расширялся процесс специализации сельскохозяйственных районов, менялась номенклатура перевозимых по железным дорогам товарных грузов.

Столь бурное строительство железных дорог в России опережало благоустройство и реконструкцию портов, которые уже в 70-х годах 19 века были соединены железнодорожными путями с Российскими источниками сырья и сбыта. Недостаточная оснастка Рижского, Либавского и Виндавского портов не способствовало расширению операций товарооборота и, таким образом, препятствовало росту торговых оборотов. Условия судоходства в портах, их низкая пропускная способность не соответствовали объему товарогрузов, поступающих по железным дорогам в эти порты. Поэтому следующей важнейшей задачей, успешное решение которой позволило бы обеспечить экономические связи России с Европой, – реконструкция Балтийских портов.

История и экономическое обоснование целесообразности благоустройства Российских портов – Риги, Либавы и Виндавы рассмотрены в трех последующих главах – четвертой, пятой и шестой, где освещается не только ход благоустройства и реконструкции портов, но и делается попытка анализа экономической целесообразности проводимых работ. Однако в результате всех рассматриваемых благоустроительных работ, потребовавших огромных капиталовложений, в конце 19 века Россия не смогла полностью и своевременно обеспечить сбыт поступающих по железным дорогам в Рижский порт товаров в зарубежные страны.

Рижский порт нуждался в незамерзающем аванпорте. Со временем таким аванпортом стал Виндавский порт (после сооружения Виндаво–Рыбинской железной дороги в начале 20 века) – один из современных для того времени Российских портов.

В свою очередь реконструкция Либавского порта делала внешнюю торговлю России независимой от Пруссии: по Роменской железной дороге отправлялись для экспорта предназначенные товарные грузы, до того вывозимые через Кенигсберг. По товаро-

обороту Либавский порт занимал четвертое место среди остальных Российских портов вслед за Одессой, Петербургом и Ригой.

В четвертой, пятой и шестой главах дана оценка хозяйственной деятельности районов, примыкавших к этим портам, а также динамика поступления товаров из них.

В заключительной главе на основании обширного статистического материала дана оценка экономической целесообразности сооружения железных дорог и реконструкции портов, а также эффективности их деятельности. Привоз в Балтийские порты по железным дорогам предназначенных для экспорта товаров, по сравнению с аналогичными привозами в Черноморские порты России и на сухопутную границу с Пруссией, возрастал, в частности, увеличился объем и номенклатура вывозимых сельскохозяйственных продуктов.

Экономический расцвет Латвийских портов в конце 19 – начале 20 века был определен объективными факторами. Важнейшим из них – серьезные изменения в народном хозяйстве России, происшедшие в последствии реформ 60-х годов, что в свою очередь, способствовало созданию соответственной народнохозяйственной инфраструктуры, в частности, расширению путей сообщения, строительству железных дорог между Балтийскими портами и внутрироссийскими товаропроизводительными районами. Внешнеторговые обороты Латвийских портов были в прямой зависимости от развития народного хозяйства России. Это в свою очередь определяло место и роль Балтийских провинций в экономике Российской империи, в частности, в ее торговых отношениях с Европой, и в государственной политике, в целом.

Содержание книги дополнено обширным статистическим материалом в виде таблиц и диаграмм, отражающих роль и значение Латвийских железных дорог и портов в торговых оборотах России с Европой, а также представлены копии ситуационных планов расположения Латвийских морских портов и множество фотографий.

SUMMARY

The core topic of the book - transport development in the period of forming market relations in Russia. The formulated subject is quite concrete - building of railways and ports in Latvia. However there is a wider problem considered in the investigation - the originating and development of transportation as a part of economic infrastructure in Russia from the second part of the 19th century until the beginning of the 20th century.

The roads of communication always have had a significant role in the production process. The development of roads is a long historical process interrelated with development of national economy. The building of railways in Latvia have depended on economic situation in Russia and the national rail transport policy. Factors that determined reconstruction of Latvian harbours should be sought as well in economic policy of Russian Empire and its strategic interests.

Both from the scientific and political point of view - regarding European integration processes on the one hand, and tendencies for securing of Latvian economic and political independence on the other hand - it is still a matter of current interest to study history of transport as an evidence for expression of stable economic relations. Scientific forecast of these processes demands investigation of transport history in regions interrelated concerning mutual division of labour, clarifying the specific conditions that have determined and influenced primar formation and development of communications during the course of time. It is not of less importance to define the mechanism of forming and developing these communications, to investigate historical experience of functioning this mechanism.

The Empire's export dynamics via the Baltic harbours were influenced by overall development of transport in Russia and building of railways and reconstruction of seaports in the Baltic provinces particularly. That, in its turn, advanced the development of agriculture and industry in Latvia, too, promoted connections between producers and their markets and state's trade relations with Europe.

The railways built in Latvia in the 2nd half of the 19th century and in the beginning of the 20th century have been the end stages of the main railway lines in Russia. It is not possible to consider the significance of railways for national economy by evaluating operations just in the one railway stage. It is necessary to evaluate the construction of all significant Russian railway lines as Riga - Tsaritsin, Liepaja - Romny, Ventspils - Rybinsk, and the economic activities of the regions lying next to the main lines in total, in the whole length while investigating the construction of Latvian railways and their economic importance.

It is in a different way considering significance of Latvian ports in trade development - they had already been built in a more or less extent in the course of centuries. Trade growth in harbours including turnover of goods in the 2nd half of the 19th century and the beginning of the 20th century depended not on the building of seaports as a whole from the foundations but mainly on the carrying out some planned reconstruction works and organising certain facilities in the Baltic harbours that particularly promoted development of trade.

One of the most essential factors that raised the importance of the Baltic seaports in the economy of Russia and that stimulated their reconstruction was the extension of railway system in Russia. The author gives proof of the necessity of building railways, analyses economic and political factors that determined the construction and influence of the construction on the increase of turnover of Russian goods in the Baltic harbours. Both the development of harbours and the construction of railways are interrelated processes. The construction and development of facilities in the Latvian harbours are examined in the context of Russian trade relations development.

The study is carried out taking as a basis wide range of unpublished sources and published material. Mainly documents from the National Historical Archives of Latvia, St. Petersburg (Russia), Minsk and Vitebsk (Byelorussia) that are collected in various foundations should be mentioned out of unpublished sources. In total 32 foundations of Latvian National History Archive, 31 foundation of St. Petersburg History Archive, published statistical data collec-

tions, the construction projects by engineers of that time, estimates, maps; memoirs by politicians of that time, the press issues as well as wide range of literature are used for the study. The most of the documents used in the work are put in the scientific circulation the first time. Statistical data are summarised in tables and diagrams.

The book includes an introduction, six chapters, conclusion and appendix. The 1st chapter - The Baltic provinces as a transit territory in trade relations of Russia and Europe. The development of transportation expresses and promotes public labour division process amongst different economic regions as well as contributes to their consolidating in the united economic system. With this the construction of Latvian railways and seaports in direct way helps to follow the way of formation of the region as a historic and economic complex, enables us to understand its role in the labour division process both on a Russian and on a world scale. The determinant factor for existence and development of Latvian people is its location on the way of Russia -West communications. The role and importance of the regions populated by Latvians as a transit territory in the trade relations of Russia with Europe especially increased since the second half of the 19th century, time when the modernisation of the state as a result of the reforms of the 60^{-ties} opened rapid growth of productive forces in Russia. However the Baltic had realised the role of the transit territory in the trade relations of Eastern and Western Europe in the previous centuries, too. It is possible to understand the role of external relations in the development of any region only in connection with its social, economic, political and international status. Those are historic determinant factors of existence of the Baltic as a transit territory. It is impossible to conceive and to develop the Baltic's historic, social - economic role, its place in the international relations during the centuries without analysing these factors. In retrospective that is reviewed in the 1st chapter.

With the development of the economy in the second half of the 19th century the growth in production and sales of agriculture products was directly connected with the extension of communications network in the regions where these goods were produced. In its turn the construction of communication roads and particu-

larly railways became one of the factors stimulating the development of the economy in Russia.

In order to further export of goods from Russia in the same time lowering the costs of delivery from the inner provinces it became necessary to connect the black soil regions producing goods with the Baltic seaports as soon as possible. The problem became even more vital after the increase of the North-American export of wheat to Europe since the 70^{ties} of the 19th century.

Also local Baltic provincial circles of trade and industry while being sales agents for Russian central and black soil provinces abroad tried to reach the increase and strengthening of their cities' roles in trade in such a way attracting the collaboration or, at least, the attention of the state. Wide perspectives opened for that with the possible development of infrastructure in Russia, including communication links with the Empire's rich and relatively cheap raw material sources that promised favourable profit. The interest of these social circles in the necessity of broad communications' network related to the interests of Russian trade policy in total.

Such a mutual interest since the middle of the 19th century, especially in the second half of the century advanced the activities of financial, industrial, trade circles in the Baltic provinces regarding development of local infrastructure including the construction of local railways and reconstruction of harbours on the one hand, and promoted the attempts of the Russian government to extent railway network orienting that towards economically favourable Baltic seaports. That in its turn turned the local Baltic railways into the concluding transit stages of the most significant Russian main railway lines and Baltic seaports - into the most important state trade ports.

In the second chapter - Construction of railways and its economical substantiation - the process of forming railway network in the second half of the 19th century and the beginning of the 20th century, its historic determination, economic substantiation, as well as economic characteristic of the regions lying next to railway lines are reviewed. The trade turnover increased as a result of railway construction. Three of the main lines were considered as the most significant: from Odessa via Volinia to Liepaja; from coast of Azov

Sea via Harkov and Orel to Riga; from the Volga and Over-Volga districts via Moscow to St. Petersburg but later - to Ventspils. These communication lines were intended to promote the marketing of agriculture products produced in the Russian provinces near Volga and Dnepr to the Northern European states.

The territory of Latvia was crossed by the final stages of these railway lines connecting Russian inner provinces with seaports of Riga, Liepaja and Ventspils. The construction of these main lines was started from Riga. Riga merchants while being sales agents for the Russian goods abroad did all they could to reach government's interest and financial support for realisation of the railway construction projects that were worked out. The same is true also about the trade circles in Liepaja and Ventspils. The first railway built in Latvia was Dinaburg (Riga - Daugavpils) line, later extended to Vitebsk, Orel and Tsaritsin (Volgograd). That was followed by Jelgava line, later extended to Mazheikiai, Liepaja-Romny line and Tukums line later extended to Ventspils and in that way included in the Ventspils-Rybinsk main line in the beginning of the 20th century. The turn-over analysis of loads on these lines enables us to evaluate these lines as the most significant stages of the long lines that enabled the flow of goods to the seaports connected to those. The characteristic and evaluation of the railways' operations and districts lying next to them are carried out according to the broad statistical data of that time found in archives.

The construction and maintenance of the railway lines in the second half of the 19th century and the beginning of the 20th century depended on the rail policy in Russia that is reviewed in the third chapter of the book. The trade policy of any state is the element of economic policy that regulates the development of the national economy in total. This factor was expressed in even stronger way in the Baltic because of its favourable geographic location - on the way of East-West trade relations and because of its strategic location - near the Baltic Sea.

The construction of railways and harbours demanded large capital resources that were lacked by the trade and industrial circles of Russia and the Baltic provinces interested in the development of local communication networks. It was necessary to obtain go-

vernment's subsidies. But state was in the financial difficulties itself because of devoting large budget resources for military needs and as well for support of nobility covering unprofitable hypothek credits. That all created favourable conditions for involving foreign entrepreneurs in development of state heavy industry and transport. For this reason the railway building in Russia in the 60^{-ties} and the 70^{-ties} of the 19th century took place at the capital resources of foreign investors. The main part in searching and attracting the foreign capital was taken by the government that gladly granted state loans directly or covered invested capital by state guarantees. The founders of Russian railway companies carried out rail building and railway operation almost without any control investing quite small private capital and at the same time making a fortune on the state account. Also at existing guarantee system Russian government had to subsidise those railway companies operating with losses. By the time the railway construction in Russia happened to become the reason for state foreign debt and budget deficit.

The state role in accumulating capital increased as well as its participation in the development and administration of transport communications. By investing national resources in railway construction the Russian government at the same time started repurchase private railways which by their operation had proved the inability of railway companies to ensure necessary incomes already at the 70^{-ties}. The increasing debts of railway companies to state treasury and irregular payments to share-holders determined the change of Russian government rail policy - to repurchase firstly those railways that were operated with the largest losses. Exploiting rationally the railways now owned by the state, extending trade turnover determined by continuous development of state productive forces the government expected to eliminate the constant balance deficit of railway companies. As well the repurchase of railways ensured the concentration of all rail transport in the state's hands that in its turn enabled the government to use these transport roads according to its own administrative and strategic considerations that hadn't been always taken into account by private railway companies.

The entering into possession of Russian railways by the state after the certain time, except of Dinaburg railway, was anticipated

by the statutes of all Russian railway companies. The government rail policy was characterised not only by attracting private capital for railway construction, repurchase of railways but also amalgamation of a lot of railway companies. The transition of private railways into state's possession determined changes in the classification and even in the names of railways. Repurchasing railways the government at the same time took under its control the fixing of railway tariffs and intensified the control of exploitation of private railways.

Steadily more and more railways entered into possession by the state: in the 80^{-ties} of the 19th century state owned only 4% of all Russian railways, in the 90^{-ties} - about one third, at the beginning of the 20th century - more then one third.

This Russian government railway policy stimulated the extension of railway network, increased export. The influence of foreign trade onto agriculture increased significantly as a result of railway communication development: the particular specialisation of certain agriculture regions was developed, the nomenclature of transported goods was changing.

So, rapid railway building in Russia exceeded building and reconstruction of harbours that were connected with Russian inner regions, rich in natural resources, and wide markets of sales by the railways already in the 70^{-ties} of the 19th century. Disadvantages of Riga port, Liepaja and Ventspils ports made it impossible to expand operations of processing of goods and with this prevented increase of Russian trade turnover. The conditions of ports and their carrying capacity didn't correspond to amount of loads delivered by railways. So the next most important task and its successful solution that would ensure economic relations of Russia with Europe would be reconstruction of the Baltic ports.

The history and economic base of the Baltic ports in Riga, Ventspils, Liepaja are considered in the forth, the fifth and the sixth chapters of the book. In these chapters not only the pace of organisation of facilities and reconstruction of harbours, the change of port aquatoriums are provided but also the necessity of organising port facilities and its economic efficiency are analysed and motivated. In a result of all this work of organising facilities in ports that

required huge capital investments Russia at the end of the 19th century still wasn't able to ensure completely the sale abroad of all loads delivered to Riga harbour by railway in time. Riga port needed its own unfreezing fore-port. As such after reconstruction was considered to be Ventspils port that became one of the most advanced Russian ports at the beginning of the 20th century after building of Ventspils - Rybinsk railway line. Liepaja port in its turn made possible national foreign trade independence of Prussia: loads expected for export were transported now by Romny railway line, which previously was transported via Kenigsberg. In the respect of trade turnover Liepaja was in the 4th place after other Russian ports - Odessa, St. Petersburg, Riga. In these chapters the economic operations of regions connected to ports and dynamics of deliveries from these regions are evaluated.

At the conclusion the economic efficiency and effectiveness of railway construction and ports reconstruction are evaluated depending on wide range of statistical data. The delivery of goods expected for export to Latvian ports by railway increased in comparison to similar deliveries to Black Sea ports and to land border of Prussia; as well the selection of agriculture goods for export increased.

The economic growth of Latvian ports at the end of the 19th and the beginning of the 20th century was determined by objective factors. The most important of those - the significant changes in Russian economy after modernisation of the 60^{-ties} that in its turn determined development of infrastructure, including expansion of transport network, construction of railways between Latvian ports and regions of inner Russia where goods were produced. The foreign trade turnover in Latvian harbours depended on development of Russian national economy. That in its turn determined the place and role of the Baltic provinces in the economy of the Empire and its policy in total.

The appendix includes wide range of statistical data in form of tables and diagrams illustrating the role of Latvian railways and ports in the turnover of Russian goods; map-charts of railway network and situation plans of ports also are included. Map data are not translated - that is copy of original document.

Formas 60x90 cm, 18 2.ª. Inspect. Pavia nr. 772
K. Valdomiro João S. Rios, IV-1010
Inspeção de Policiais

required huge capital investments Russia at the end of the 19th century still wasn't able to ensure completely the calendar load of all loads delivered to Riga harbour by railway in time. Riga port needed its own offloading fore-port. As such after reconstruction was considered to be Ventspils port that became one of the most advanced Russian ports at the beginning of the 20th century after building of Ventspils - Rybinsk railway line. Liepaja port in its turn made possible national foreign trade independence of Prussia: loads expected for export were transported now by Romay railway line - which previously was transported via Königsberg. In the respect of trade turnover Liepaja was in the 4th place after other Russian ports - Odessa, St. Petersburg, Riga. In these chapters the economic operations of regions connected to ports and dynamics of deliveries from these regions are evaluated.

At the conclusion the economic efficiency and effectiveness of railway construction and ports reconstruction are evaluated depending on wide range of statistical data. The delivery of goods expected for export to Latvian ports by railway increased in comparison to similar deliveries to Black Sea ports and to land border of Prussia; as well the selection of agriculture goods for export increased.

The economic growth of Latvian ports at the end of the 19th and the beginning of the 20th century was determined by objective factors. The most important of those - the significant changes in Russian economy after modernization of the 60^{ies} that in its turn determined development of infrastructure, including expansion of transport network, construction of railways between Latvian ports and regions of inner Russia where goods were produced. The foreign trade turnover in Latvian harbours depended on development of Russian national economy. That in its turn determined the place and role of the Baltic provinces in the economy of the Empire and its policy in total.

The appendix includes wide range of statistical data in form of tables and diagrams illustrating development of Latvian railways and ports in the narrow gauge and standard gauge railway network and ports. The data are not translated into English.

Iespiests: a/s "Poligrāfists",

K.Valdemāra iela 6, Rīga, LV-1010.

Formāts 60x90/16; 18,5 fiz. iespiēdl. Pasūt. nr. 775.

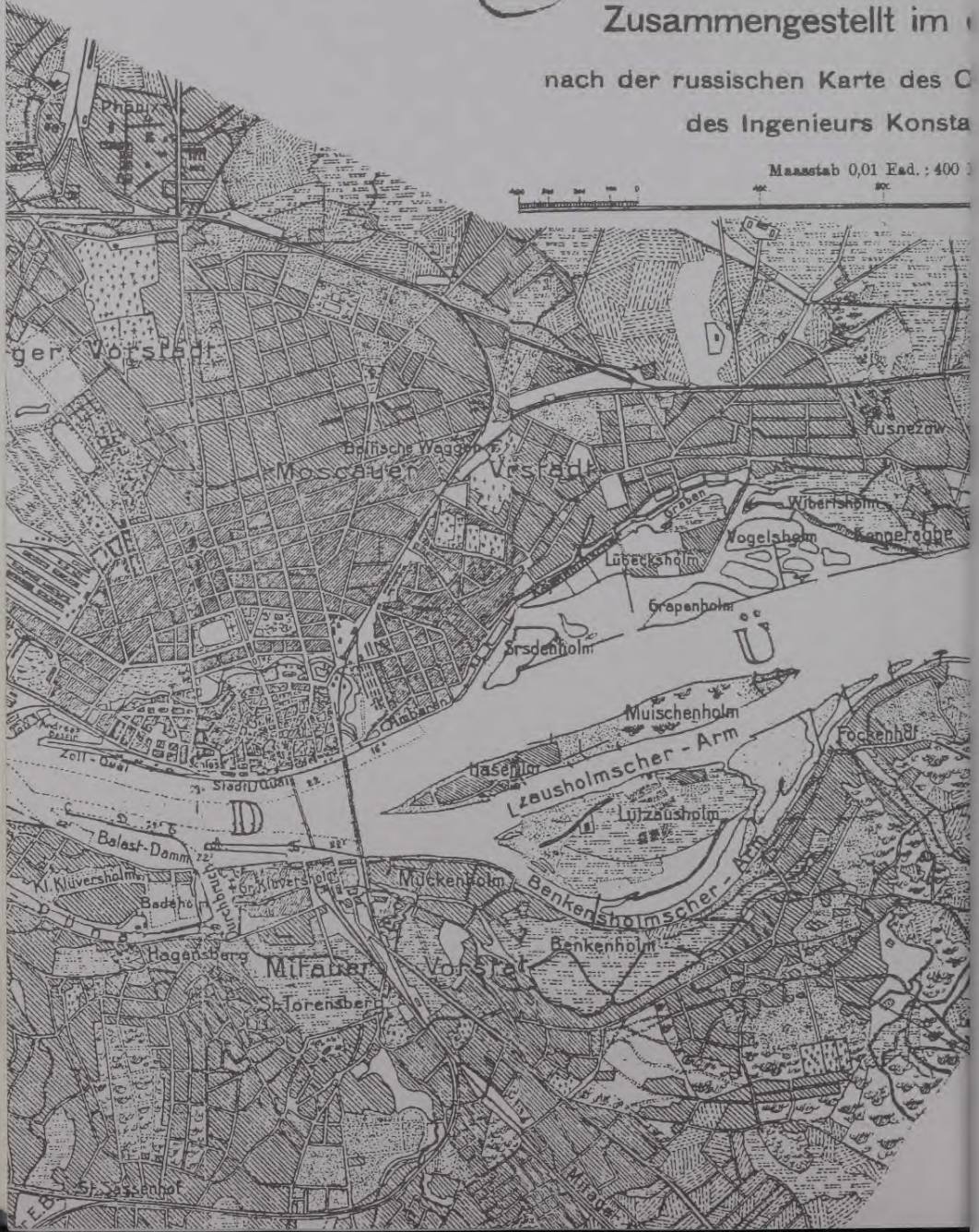
1870
1871
1872
1873
1874
1875
1876
1877
1878
1879
1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900

Karte der in den Grenzen des Riga

Zusammengestellt im

nach der russischen Karte des O
des Ingenieurs Konsta

Maastab 0,01 Ed. : 400



268

ORIG.
LATVIJAS NACIONĀLA BIBLIOTEKA



0304045645

na
n Hafens.

1907

er Arbeiten,



Beilage
zu der vom Ingenieur A. Pabst gemachten
Beschreibung des Rigaschen Hafens.

98-4
L 208



**LIDIJA
MALAHOVSKA**

Dr. hist., docente.

Beigusi Latvijas Valsts universitātes Vēstures un filoloģijas fakultāti. Stažējusies Maskavas un Kijevas Valsts universitātēs.

Pētī Krievijas transporta – saimniecības infrastruktūras sastāvdaļas veidošanos, attīstību un ietekmi uz Baltijas reģiona sociāli ekonomisko dzīvi. Autore vairākiem rakstiem un mācību līdzekļiem par sabiedriski politiskām problēmām Austrumeiropas 20. gs. vēsturē.

Grāmatas pamattēma: transporta attīstība un tās attiecību straujas veidošanās posmā Krievijā. Izpētes priekšmets visai konkrēts: Latvijas dzelzceļu un ostu izbūve, taču grāmatā skarta daudz plašāka problēma - Krievijas saimniecības infrastruktūras sastāvdaļas - transporta - veidošanās sākums un attīstība no 19. gs. otrās puses līdz Pirmā pasaules kara sākumam. Gan vietēja rakstura, gan tranzīta maģistrāļu izbūve Baltijā bija atkarīga no Krievijas ekonomiskā stāvokļa un valsts dzelzceļu politikas. Arī Latvijas ostu rekonstrukciju determinējošie faktori saistāmi ar Krievijas impērijas saimniecisko politiku un tās stratēģiskajām interesēm. Satiksmes ceļu tīkla paplašināšanās Krievijā, it īpaši sliežu ceļu un ostu izbūve Baltijas provincēs, iespaidoja visas impērijas eksporta dinamiku caur Baltijas ostām, kas savukārt veicināja lauksaimniecības un rūpniecības attīstību arī Latvijā, sekmēja preču ražotāju sakarus ar tirgu un kopumā - valsts tirdznieciskos sakarus ar Eiropu.

