

PIERĪGAS DZELZCEĻA TĪKLA TELPISKĀS ATTĪSTĪBAS IETEKME UZ IEDZĪVOTĀJU MOBILITĀTI 20. GADSIMTA TRĪSDESMITAJOS GADOS

Viktorija Borisova, Juris Paiders

LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte, e-pasts: vikaborisova@inbox.lv, jpaiders@inbox.lv

Anotācija. Rakstā tiek aplūkota Rīgas apkārtnēs pasažieru pārvadājumu sistēmas attīstība. 20. gadsimta 20. un 30. gadi dzelzceļa pasažieru pārvadājumu vēsturē iezīmējas ar ievērojamu pārvadāto pasažieru skaitu tālsatiksmē un tuvsatiksmē, jo tieši šis ir laiks, kad sākas regulāra dzelzceļa satiksme no/uz Jūrmalu un vienlaikus parādās iespēja pārvietoties starp pieturām Rīgas teritorijas ietvaros.

Darbā izmantoti publiski pieejamie pasažieru vilciena kustības saraksti par 1920.–1940. gadu, kas vizualizēti, izmantojot ArcGIS datorprogrammatūru.

Darba rezultāti liecina, ka 30. gadu beigās dzelzceļa pārvadājumu loma Rīgas pilsētas iekšējos pasažieru pārvadājumos bija visai niecīga un praktiski iespējami šie pārvadājumi bija tikai Rīgas – Jūrmalas virzienā. Svarīgi arī atzīmēt, ka Rīgas apkārtnē bija mazapdzīvota un pasažieru pārvadājumu vajadzību pilnībā apmierināja uz to laiku labi attīstītais sabiedriskā transporta tīkls.

Atslēgas vārdi: piepilsētas dzelzceļš, pasažieru pārvadājumi, mobilitāte.

Ievads

21. gadsimta pētījumi par Latvijas dzelzceļa attīstību galvenokārt ir vērsti uz Latvijas kopējā dzelzceļa tīkla attīstību saistībā ar Krievijas impērijas dzelzceļa sistēmas izveidi. Pirmais dzelzceļš Latvijas teritorijā tika atklāts jau 1860. gada 8. novembrī (Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļa posms Rītupe–Daugavpils), bet tas nebija sākums vietējā dzelzceļa tīkla izveidei, jo bija maģistrāles posms un faktiski neietekmēja vietējās saimnieciskās dzīves attīstību. Par vietējā dzelzceļa tīkla izveides sākumu tiek uzskatīts 1861. gada 21. septembrī atklātais Rīgas–Daugavpils dzelzceļa maršruts, kas bija ērtākais un ātrākais ceļš uz Rīgas ostu. Turpmākajos gados notika strauja dzelzceļa attīstība – tika izveidotas vairākas līnijas, kas deva impulsu pilsētu un ostu attīstībai (Atbergs u.c. 2009).

Latvijas pētnieku darbos mazākā mērā ir aplūkotas pārmaiņas dzelzceļa pasažieru pārvadājumos laika posmā līdz Otrajam pasaules karam. Līdz Pirmajam pasaules karam dzelzceļus Latvijas teritorijā izmantoja galvenokārt tranzīta satiksmei un tie bija virzīti uz ostām. Savukārt 20. gadsimta 20. un 30. gadus dzelzceļa vēsturē raksturo ievērojams tā ietekmes palielinājums pasažieru pārvadājumos, kas nodrošina iedzīvotāju mobilitāti, savienojot tuvākas un tālākas apdzīvotās vietas ar valsts galvaspilsētu. Darba mērķis bija identificēt laika posmu, kad Pierīgas reģionā līdzās tālsatiksmes pasažieru pārvadājumiem sāka attīstīties piepilsētas dzelzceļa pasažieru pārvadājumi, kļūstot par nozīmīgu papildinājumu Rīgas pilsētas un tās apkārtnes sabiedriskā transporta sistēmā.

Materiāli un metodes

Kā dati darbā izmantoti publiskotie un pieejamie dzelzceļa kustības saraksti, informācija par pārmaiņām dzelzceļa kustībā, tarifu politiku u.c., kā arī publiskotie un pieejamie Rīgas sabiedriskā transporta kustības saraksti laika posmā no 1920. līdz 1940. gadam.

Lai telpiski attēlotu iegūtos datus, tika izmantota programmatūra ArcGIS 10.1, kartes pamatnei tika izmantota LU ĢZZF karšu serverī pieejamā Latvijas Republikas satelītkarte mērogā 1:50 000.

Darba rezultāti un diskusija

Laika periodā no 1920. līdz 1940. gadam pasažieru pārvadājumu galvenā slodze Rīgas teritorijā bija nevis dzelzceļam, bet ormaņiem, taksometriem, autobusu, tramvaju, kā arī pilsētas tvaikoņu satiksmei (Krūmiņš 1928).

30. gadu sākumā Rīgā pasažieru pārvadājumi tika nodrošināti 15 autobusu maršrutos. Atkarībā no diennakts laika autobusi kursēja ar 20-30 minūšu intervālu. Pasažieru pārvadājumus nodrošināja arī 12 tramvaja līnijas. Rīgas ielu tramvaja sliežu tīkls sastāvēja no iekšpilsētas vadošā riņķa (2,9 km) līnijas (pa Daugavmalu, pa Valdemāra ielu, Basteja un Aspazijas bulv.) un 12 ārpuspilsētas līnijām, kuru kopgarums bija ~75 km. Visu tramvaja līniju vagoni kursēja pa šo iekšējo loku un pēc tam nogriezās atsevišķos maršrutos (Krūmiņš 1928; Pilsētas satiksmes plāns 1935).

Lai arī Rīgā bija labi attīstīts autobusu un tramvaju maršrutu tīkls, tomēr svarīga nozīme pasažieru pārvadājumos bija arī pilsētas tvaikoņiem. 1928. gadā darbojās 3 tvaikoņu līnijas – Āgenskalna līnija, Pilsētas – Ilģuciema līnija (pa lielo Daugavu) un Pilsētas – Ilģuciema līnija (pa mazo Daugavu – Zundu). Āgenskalna līnijas tvaikoņi no pilsētas uz Āgenskalnu un atpakaļ kursēja no plkst. 24 līdz 6 katru pusstundu, no 6 līdz 8 katru ceturtdaļstundu, no 8 līdz 20 katras 10 minūtes un no 20 līdz 24 – katru ceturtdaļstundu. Pilsētas – Ilģuciema līnijā tvaikonis kursēja ik pa stundai pa lielo Daugavu, savukārt pa mazo Daugavu – Zundu – ik pēc 25–35 minūtēm atkarībā no diennakts laika. Tvaikoņu satiksme nodrošināja pasažieru pārvadājumus arī no Rīgas uz Ķekavu un Baltezeru, kā arī uz Bolderāju, Jelgavu, un vasaras sezonā – arī uz Vecāķiem un Jūrmalu (Krūmiņš 1928).

Kā liecina iegūtie rezultāti (1. attēls), tad 30. gadu beigās dzelzceļa pārvadājumu loma Rīgas pilsētas iekšējos pasažieru pārvadājumos bija visai niecīga, un praktiski iespējami šie pārvadājumi bija tikai Rīgas–Jūrmalas virzienā. Tomēr tālāk par Zaslauku Rīgas apkārtnē šajā virzienā tolaik bija mazapdzīvota. Līdz ar to 20. gs. 30. gadu beigās dzelzceļa plašāku izmantošanu Rīgas iekšējā satiksmē kavēja dzelzceļa kustības regularitātes trūkums. Tolaik dominēja koncepcija, ka “dzelzceļiem atzīstamas pirmtiesības tālsatiksmē, bet autotransportam – tuvsatiksmē” (Jakobsons 1939). Līdz ar to līdz pat Otrā pasaules kara sākumam pasažieru pārvadājumi dzelzceļa tālsatiksmē uzrādīja ievērojamu palielinājumu, bet dzelzceļa tuvsatiksmē izaugsme nebija tik laba (Dzelzceļu darbība 1939). Tajā pašā laikā Rīga tolaik bija relatīvi neliela. Tai bija izveidojies savs transporta tīkls ar regulāru autobusu un tvaikoņu satiksmi, kas

pietiekami labi darbojās Rīgas centrā, bet nosacīti vājāk – virzienos uz pilsētas attālākām teritorijām un priekšpilsētu.

Laika posmā no 1920. līdz 1940. gadam dzelzceļa attīstība un modernizācija skāra ne tikai jaunu līniju būvniecību – galvenie sasniegumi bija vilciena ātruma palielināšana, elektrisko pārmiju un signālu centralizācija, jaunu staciju un pieturas punktu atklāšana. Pārstāja lietot apvienotos preču – pasažieru vagonus, bet, lai sagādātu pasažieriem labākas ērtības, 1928./29. gadā tika pasūtīti fabrikai „Fēnikss” un Liepājas “Kara ostas” darbnīcām 62 jauni, moderni četrasu platsliežu pasažieru vagoni (Atbergs u.c. 2009; Ruņģis 1929). Visi jaunie pasažieru vagoni tika aprīkoti ar ērtiem sēdekļiem, ar elektrisku apgaismošanu un automātiskām bremzēm. Pasažieru braucienā pavadītā laika samazināšanai tika saīsināts pasažieru vilcienu stāvēšanas laiks stacijās, likvidēta tālsatiksmes pasažieru vilcienu apturēšana pieturas punktos un mazākās stacijās, paātrināts pasažieru vilcienu tehniskais ātrums (Grundmanis 1939).

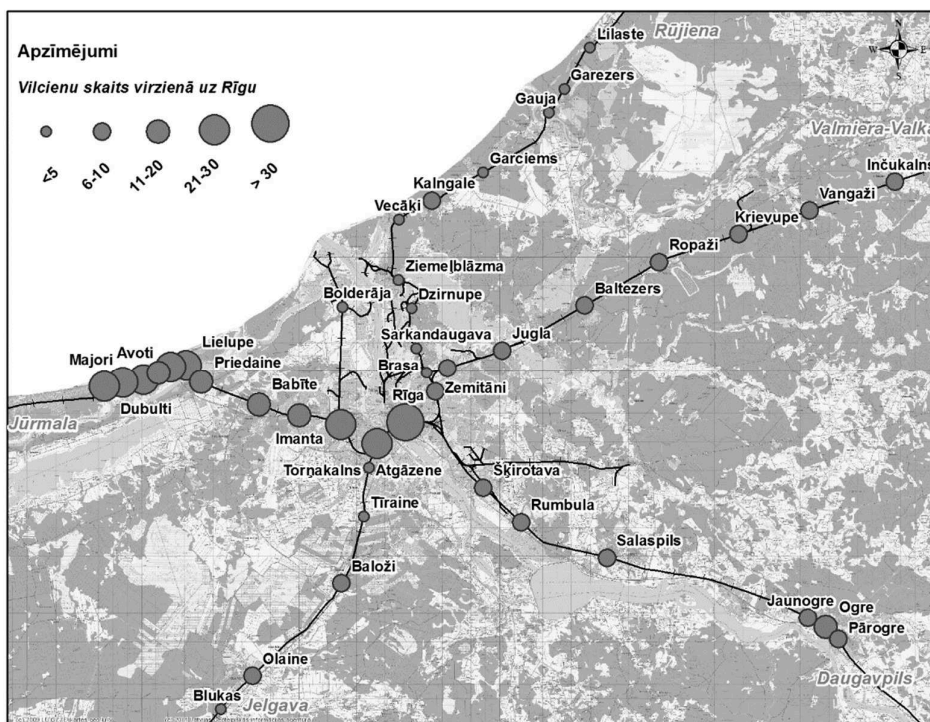
Lai iedzīvotājiem dotu iespēju plašākā apmērā izmantot dzelzceļu satiksmi, 1928. gadā ierīkoja 11 pasažieru iekāpšanas un izkāpšanas punktus, no kuriem Rīgas – Jelgavas līnijā darbojās 6 punkti. Tā kā šo pieturas punktu uzturēšana neprasīja lielus izdevumus, jo tajos netika nodarbināti kasieri biļešu pārdošanai, bet to veica veica konduktori, tad jāteic, ka šis jaunievedums dzelzceļam finansiālā ziņā attaisnojās un samazināja citu transporta veidu konkurētspēju pasažieru pārvadāšanā (Ruņģis 1929).

20. gadsimta 30. gadu sākumā liela vērtība tika pievērsta satiksmes uzlabošanai ar Rīgas priekšpilsētu rajoniem, apdzīvotajiem centriem un vasarnīcu vietām. Līdz šim satiksme bija nodrošināta vienīgi uz Rīgas jūrmalu, kamēr uz pārējiem vasarnīcu rajoniem, Ogrī un Siguldu, satiksmes neērtības bija ļoti jūtamas. Uz 1929. gadu pasažieru skaits un viņu nobraukums atsevišķos mēnešos stabilizējās. Pasažieru skaits galvenā mērā veidojās no uz priekšpilsētu rajoniem un vasarnīcu vietām braucošajiem pasažieriem. Vasaras mēnešos tuvsatiksmes pasažieru skaits svārstījās no 54–61% no šo mēnešu kopējā pasažieru skaita. Vidējais viena pasažiera nobraukums vidēji gadā tolaik bija 50 km. Rīgas stacijās dzelzceļa pasažieru apgrozība veidoja 56% no visa ar dzelzceļu pārvadāto pasažieru kopskaita (Atbergs, u.c. 2009, Ruņģis 1929).

30. gadu beigās kopējais ekspluatējamais valsts sliežu ceļu garums sastādīja 3223 km ar 497 pieturas punktiem un stacijām. Vidēji gada laikā dzelzceļi pārvadāja ap 16,6 miljoniem pasažieru. Rīga, Jūrmala un tuvākā apkārtnē veidoja 53% no visa dzelzceļa pasažieru skaita, kaut arī līniju garums bija tikai 10% no visa dzelzceļa tīkla kopgaruma (Grundmanis 1939; Ruņģis 1929).

1937. gadā ik dienu pasažieru vilcienu reisu skaits Rīgā bija 150. Lai atslogotu dzelzceļa staciju “Rīga”, tika izvietotas vairākas pieturvietas Rīgā un tās tuvākajā apkārtnē, kur noteiktu maršrutu vilcieni apstājās noslogotākajā laikā – darbadienu sākuma un beigu stundās.

Populārākais pārvietošanās maršruts, it īpaši vasaras mēnešos, šajā laikā bija Jūrmalas–Tukuma virziens. Tāpat tuvsatiksmes pārvadājumiem svarīgs bija arī Daugavpils un Jelgavas virziens. Jāpiemin, ka Jelgavas virziens 30. gadu beigās zaudēja savu popularitāti, kas bija saistīts ar pieaugošo privāto transportlīdzekļu skaitu.



1. attēls. Pasažieru vilcienu skaits Pierīgas pieturvietās. 1937. gads (Autora veidots: pēc „Pasažieru vilcienu saraksta projekts”, *Valdības vēstnesis* (55), 1937)

Secinājumi

Dzelzceļa tīkla attīstība Latvijā 19. gs. norisinās, attīstot tālsatiksmi, jo sākotnēji dzelzceļa tīkls veidojās atbilstoši kravu pārvadājumiem un to vajadzībām, un tikai sekundāri tā kalpoja vietējai un starpguberņu pasažieru pārvadājumu tālsatiksmi.

20. gadsimta 30. gados, dzelzceļam attīstoties, tā funkcijas tika mainītas – vairāk tika domāts par pasažieru pārvadājumiem, to kvalitāti un ērtībām. Pieaugošā interese no pasažieru puses veicināja atsevišķu staciju pārmērīgu noslogojumu, kā rezultātā tālsatiksmē un vietējā satiksmē tika izveidotas izkāpšanas (iekāpšanas) vietas priekšpilsētās, lai nebūtu jāmēro ceļš no centrālās stacijas.

Par dzelzceļu kā regulāru priekšpilsētas satiksmi var runāt no 20. gs. 20. vai 30. gadiem, kad sākas regulāra dzelzceļa satiksme no/uz Jūrmalu un vienlaikus parādās iespēja pārvietoties starp pieturām Rīgas teritorijas ietvaros.

Ja neskaita regulāros rīta un vakara pasažieru vilcienus uz Bolderāju, dzelzceļa satiksmei līdz pat Otrā pasaules kara sākumam nebija būtiskas ietekmes uz iedzīvotāju mobilitāti Rīgas pilsētas ietvaros.

Atsauces

- Altbergs, T., Augustāne, K., Pētersone, I. (2009). *Dzelzceļi Latvijā*. Rīga, Jumava.
- Dzelzceļu darbība turpina uzlaboties (1939). *Dzelzceļnieks* (17), 16.
- Grundmanis, M. (1939). Pasažieru vilcienu saraksts, *Dzelzceļnieks* (14-15), 20.
- Jakobsons M. (1939). Dzelzceļu un autotransporta sacensības un sadarbības problēma. *Dzelzceļnieks* (3) 50-54.

- Krūmiņš, G. (1928). *Praktisks ilustrēts vadonis pa Rīgu ar pilsētas plānu*. Rīga, Nākotne. Pasažieru vilcienu saraksta projekts (1937). *Valdības Vēstnesis* (55), 1-5.
- Rīgas pilsētas satiksmes plāns: Praktisks satiksmes vadonis pa Rīgu* (1935). Rīga, MIR, 56-64.
- Ruņģis, J. (1929). Dzelzceļu pasažieru satiksmes izveidošana. *Ekonomists* (21), 11-15.

Summary

The development of the railroad in Latvia is directly related to the Russian Empire and its policies in the second half of the 19th century. The first railway line in Latvian territory was already operational in 1860; however, for a prolonged period of time, the railway was only for official use, and the transportation of passengers was not the main function. By the 1920's and 30's, a significant number of passengers were carried on long- and short-distance lines as a result of regular rail traffic to/from Jurmala and opportunities to move between stations within the territory of Rīga.

Research is based on publicly available passenger train timetables from 1920 until 1940, visually displayed using computer software ArcGIS.

The results show that by the end of the thirties the role of the railroad in public transportation in the city of Rīga was severely limited, and that these transport services were only possible in the direction of the Rīga – Jurmala line. It is also important to note that the Rīga area was sparsely populated, and that transportation needs were fully serviced with the well-developed public transportation network at that time.