

# ANDREJSALA LAIKA GRIEŽOS

III daļa

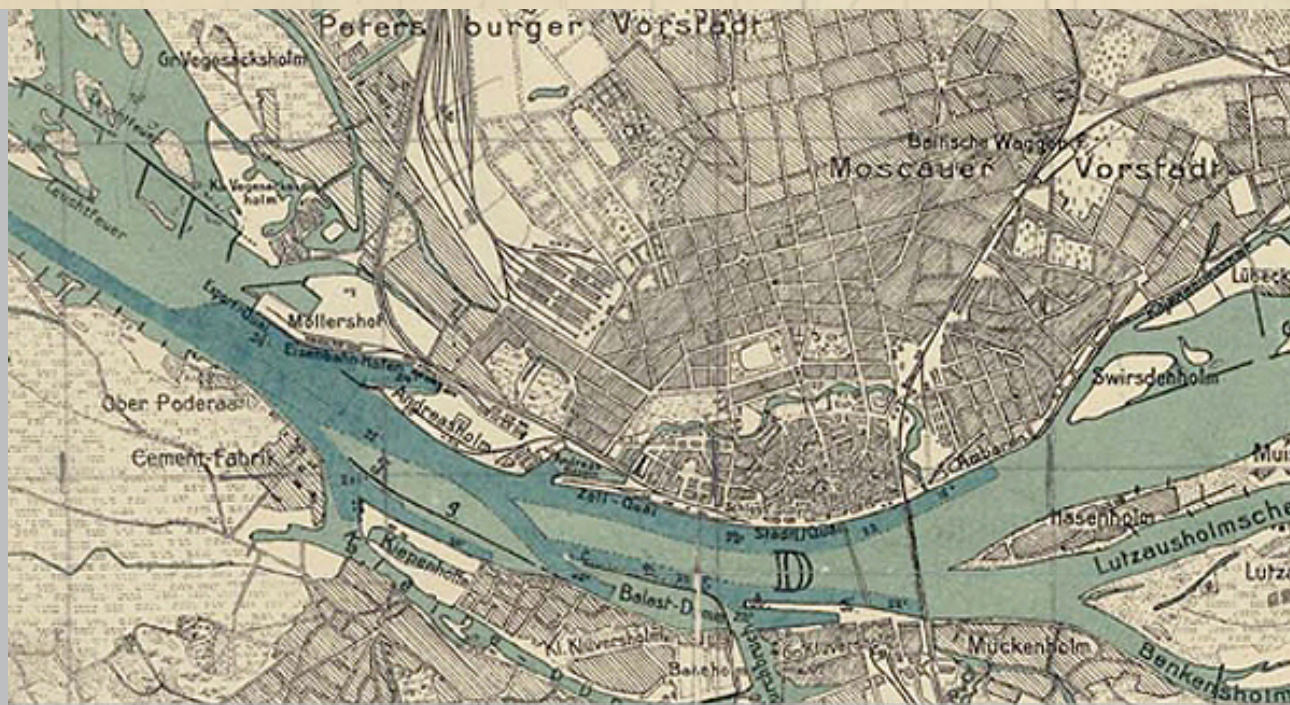
# PIESTĀTNES UN ŪDENS CEĻI

Pirmās piestātnes Andrejsalā tika izveidotas XIX gs. 90. gados. Andrejostas austrumu krasts tika izmantots būvmateriālu un malkas kravu īslaicīgai novietošanai.



1871. gada kartes fragments, kurā attēlots dziļums Daugavā.

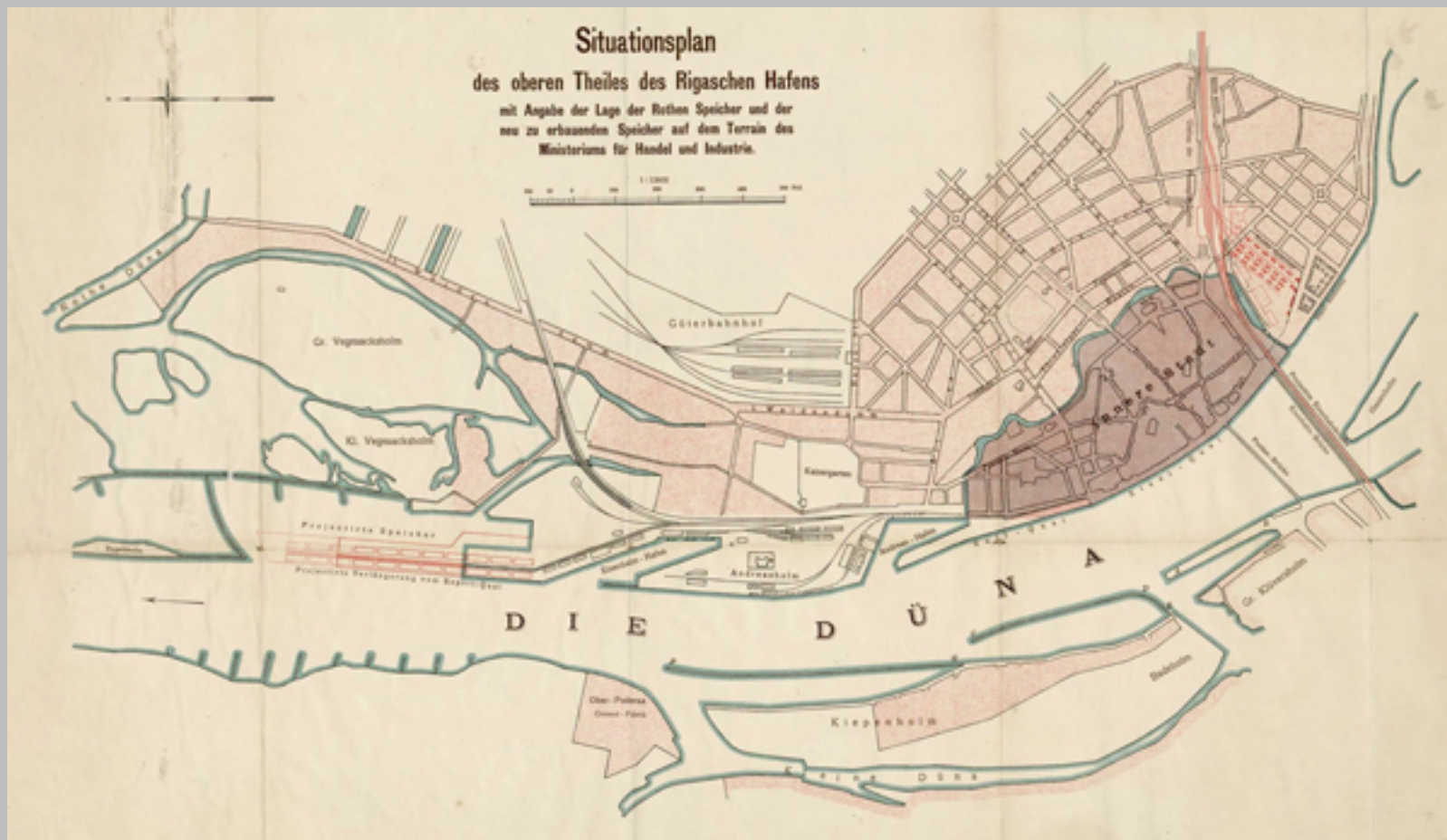




1907. gada Daugavas karte. Autors: I. Konstantinovs. Avots: RVKM



Kravu apjoms īpaši pieauga pēc Dzelzceļa tilta uzbūvēšanas, jo tādējādi tika ierobežota piekļuve sarkanajiem spīķeriem.

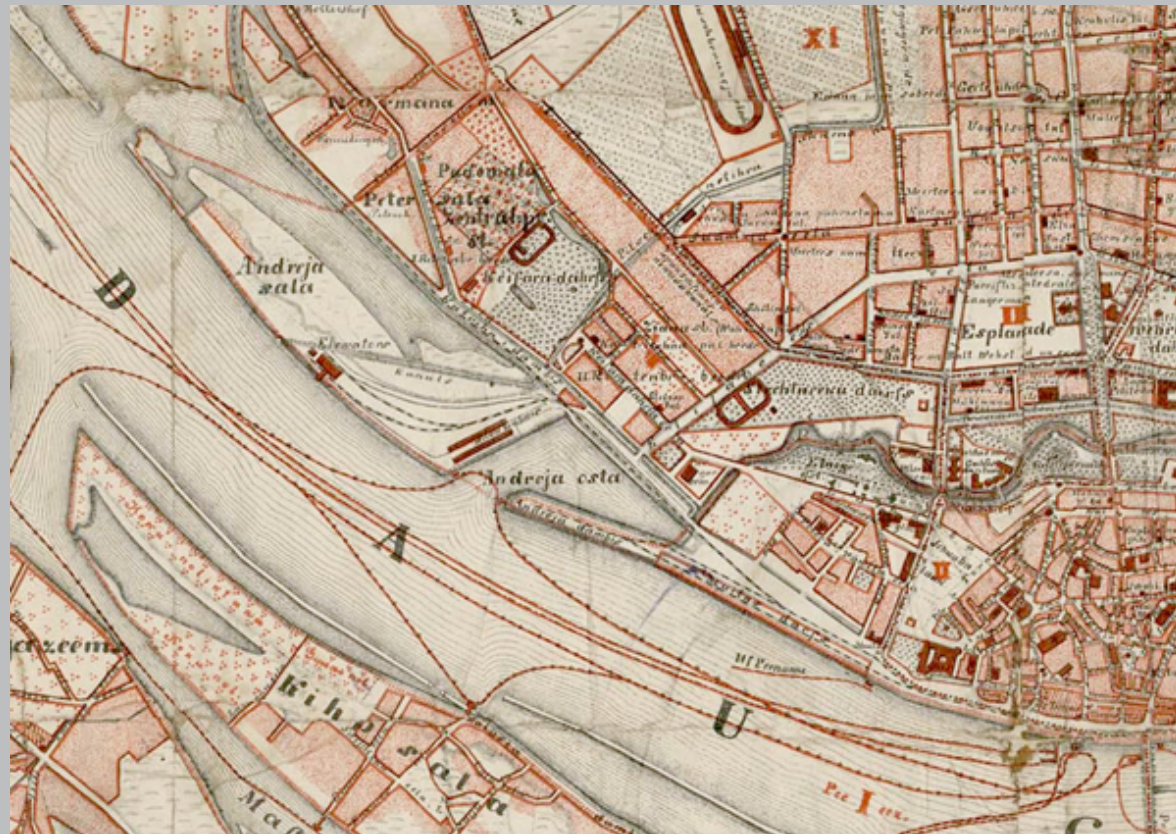


1910. gada Rīgas ostas augšdaļas situācijas plāns. Avots: RVKM



# PASAŽIERU KUĢĪŠU SATIKSME

1894. gadā tirgotājs A. Augsburgs Andrejsalā izveidoja divas pieturvietas upju kuģiem, kas kalpoja pasažieru pārvadāšanai.



1896. gada kartes *Rīga līdz ar apvidu* fragments, kurā attēloti upju kuģīšu maršruti. Autors: M. Siliņš. Avots: RVKM



1904. gadā Andrejostā pie siļķu brāķa darbojās viena piestātne, kur piestāja kuģīši, kas kursēja no pilsētas krastmalas uz Vecmīlgrāvi. 1910. gadā pie *Union* saldētavas tika atvērta pagaidu piestātne; 1912. gadā tā kļuva pastāvīga.



1933. gada Rīgas plāna fragments.  
Autors: P. R. Mantinieks. Avots: LNB

XX gs. 30. gados Daugavā turpināja kursēt pasažieru kuģīši.  
Arī 60. gados Andrejostas piestātne nr. 3 uzņēma pasažieru kuģus.



Pasažieru kuģis *Baltika* Rīgas ostā, Andrejsalas piestātnē 60. gadu sākumā. Avots: RVKM



# TIRDZNICĪBAS OSTAS ATTĪSTĪBA

XX gs. sākumā Rīgas osta izvirzījās 1. vietā ārējās tirdzniecības apgrozījuma ziņā visā Krievijā.

1901.–05. gadā caur Rīgu tika izvests 15,2% Krievijas eksporta preču.

1886. gada kartes fragments  
ar dziļuma atzīmēm.

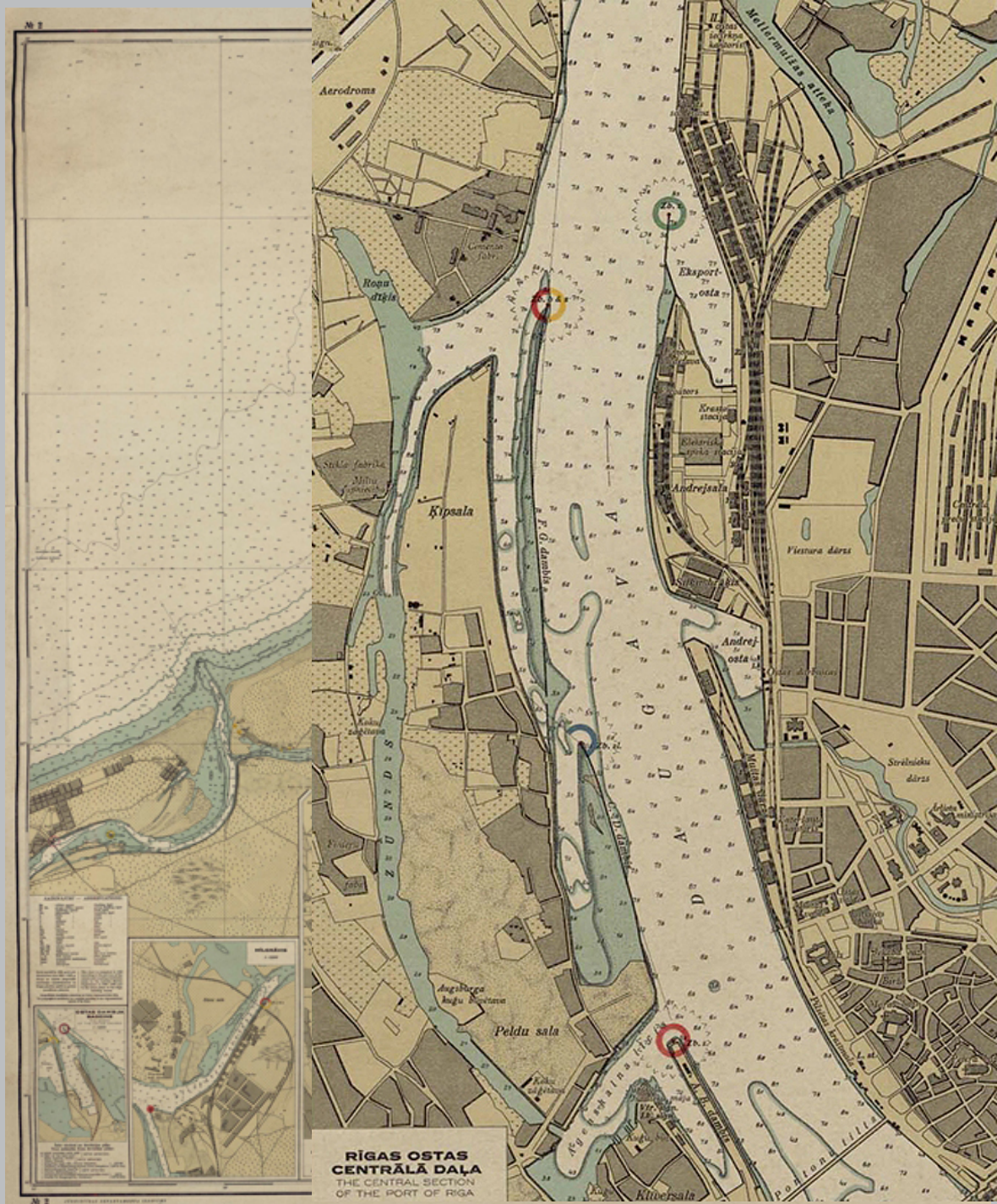




1906. gadā Andrejosta tika padziļināta;  
1908. gadā dziļums pie siļķu brāķa bija 5,5 metri.

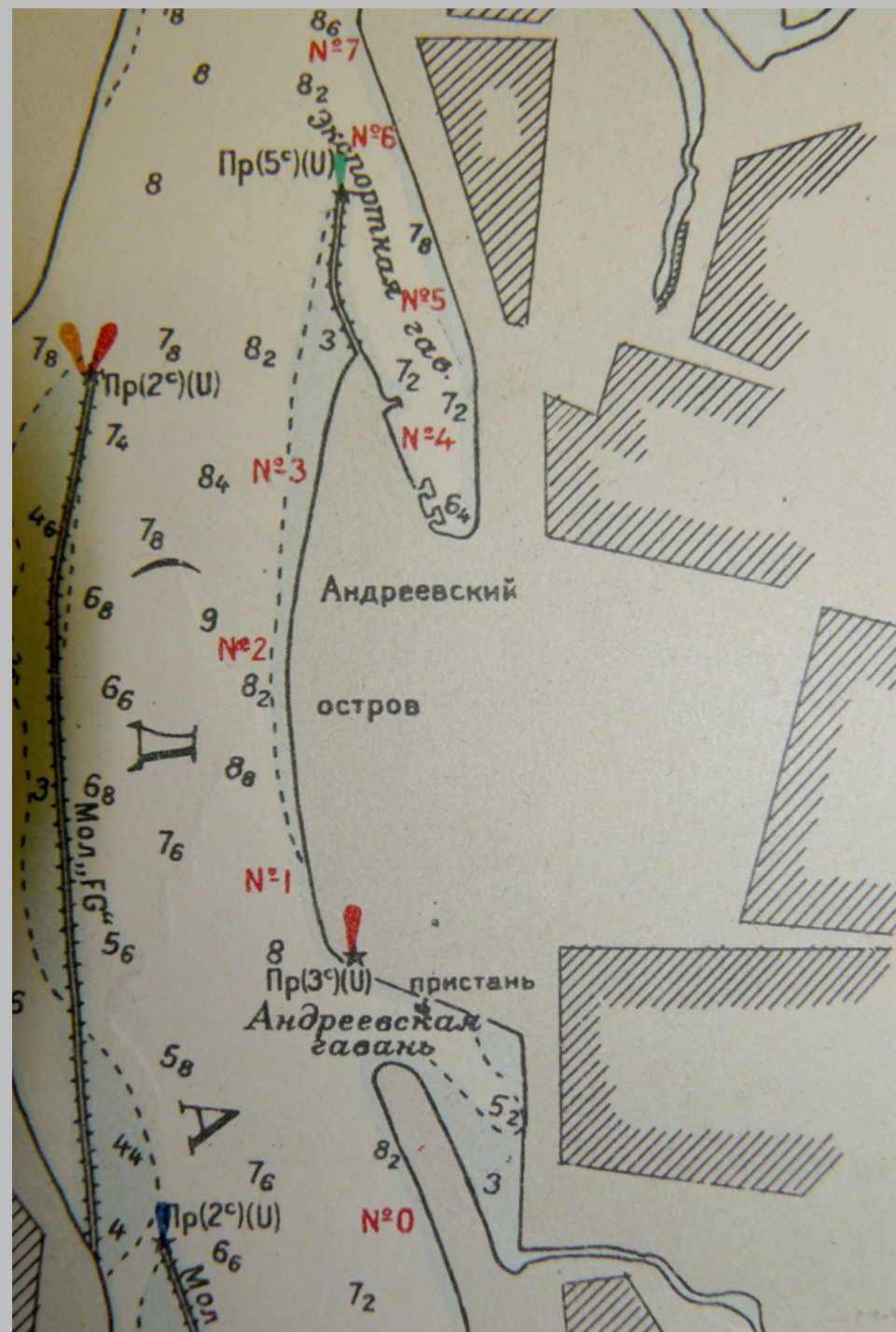
Pirms I Pasaules kara dziļums kuģu ceļā pie Andrejsalas bija 7,6 metri, bet pietātnēs – 7,3 metri. No I līdz II Pasaules karam tika turpināta ostas labiekārtošana, upes padziļināšana un krastmalas izbūve.

1930. gada Rīgas ostas plāns.  
Avots: RVKM





1944. gadā vācu karaspēks  
uzspridzināja piestātnes  
Andrejsalā. Pirmā atjaunotā  
piestātne 76 metru garumā  
sāka darbību 1945. gada  
septembrī. Andreja rajonā  
pavisam bija trīs piestātnes.

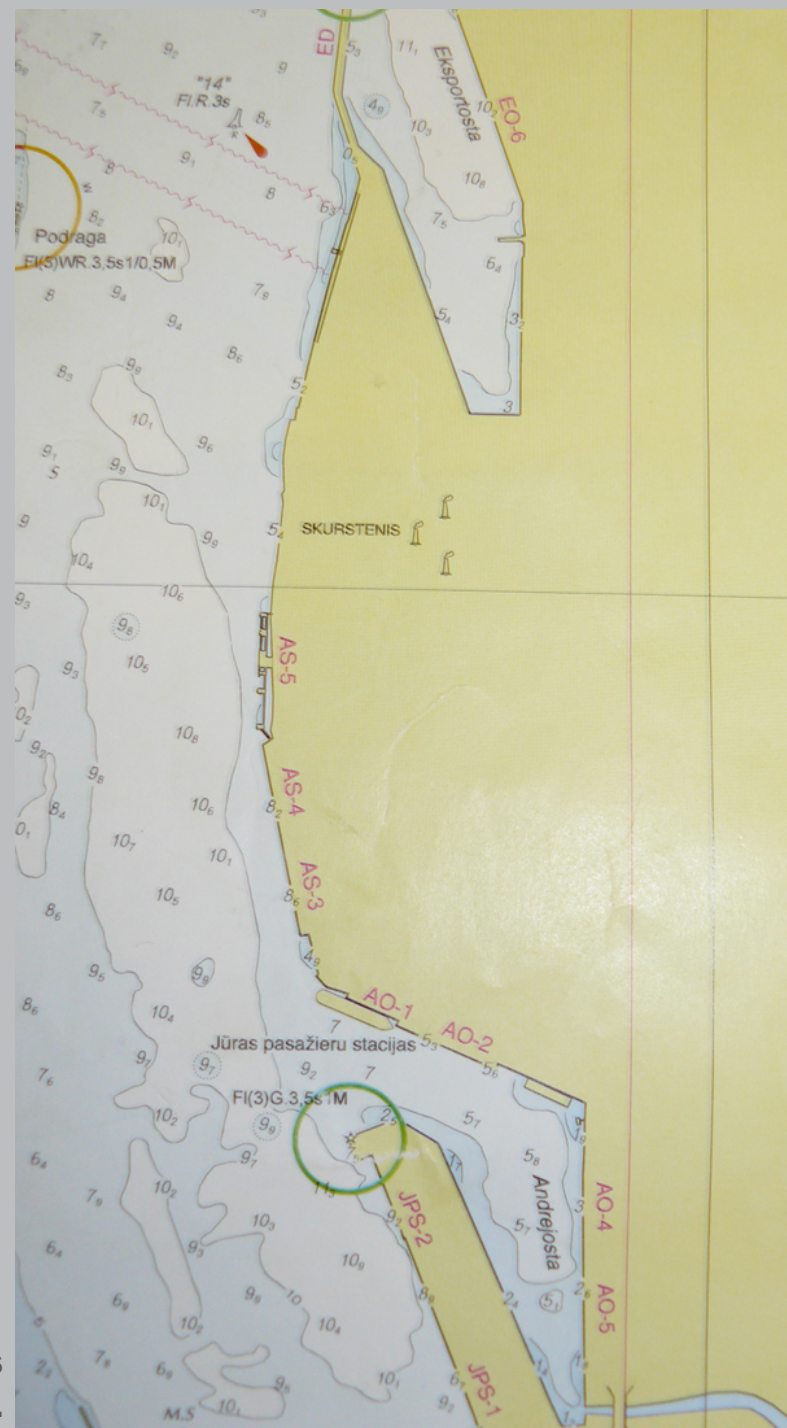


1954. gada Rīgas ostas  
navigācijas karte.



Pēc kara Andrejostā atradās velkoņu piestātne, kas vēlāk tika pārcelta uz Andrejsalas ziemeļu daļu. Andrejostā bija iekārtota jahtu piestātne un kuģu remontdarbnīca. 50. gados dziļums Andrejostas piestātnēs bija 7,5 metri (vēlāk – ap 8 m). Liela nozīme ostas darbībā bija Andrejsalas jūras kuģu piestātnēm, kas gadu gaitā tika pielāgotas arvien lielāku kuģu apkalpošanai (piemēram, dziļums piestātnē nr. 5 pie elevatora sasniedza 14,4 metrus).

1999. gada Rīgas ostas navigācijas karte ar dziļuma atzīmēm.





Kuģi Rīgas Jūras tirdzniecības ostā pie Andrejsalas 90. gados. Avots: RVKM



1988. gadā Andrejostā tika novietots tankkuģis *Ardatova*, kas tika pārbūvēts par mācību kuģi. 2000. gadā tas tika pārdēvēts par *Kapellu* un vēlāk pārvietots uz Eksportostas līci, kur tas atrodas arī mūsdienās.



Mācību kuģis *Kapella* Eksportostas līcī. Avots: JAU



# SIĻĶU BRĀĶIS

1893. gadā no Klīversalas uz Andrejsalas dienvidrietumiem tika pārcelts pilsētas siļķu brāķis, kas kļuva par Andrejsalas pirmo nozīmīgo saimniecisko objektu. Ievesto siļķu šķirošana bija obligāta jau kopš XVI gadsimta.



1899. gada Rīgas plāna fragments. Avots: LNB

Siļķes tika iedalītas trijās kategorijās (kroņa, brāķa un dubultbrāķa šķira). Darbu veica divi brāķeri un 25 mērītāju un mucenieku arteļa biedri. 1892. gadā tika uzbūvēta jauna mūra ēka siļķu brāķa administrācijai.



Sākotnēji siļķu brāķa administrācijai celtā ēka XX gs. 40. gados. Avots: RVKM



Līdz ar administrācijas ēku siļķu brāķa darbības vajadzībām tika uzbūvēti arī pieci koka šķūņi un četras koka nojumnes, kā arī iekārtots segts pagalms. Noliktavu un nojumju kopplatība bija aptuveni 10,5 tūkst. kvadrātmetru.



Siļķu brāķa ēku komplekss Andrejsalā 1934. gadā. Avots: RVKM

Pēc I Pasaules kara siļķu brāķis vairs netika izmantots zivju šķirošanai, noliktavas tika iznomātas uzņēmējiem. No 20. gadu sākuma tajās atradās sāls maltuves, savukārt 30. gadu vidū trīs noliktavas īrēja *Sērkociņu skaliņu eksporta centrāle.*

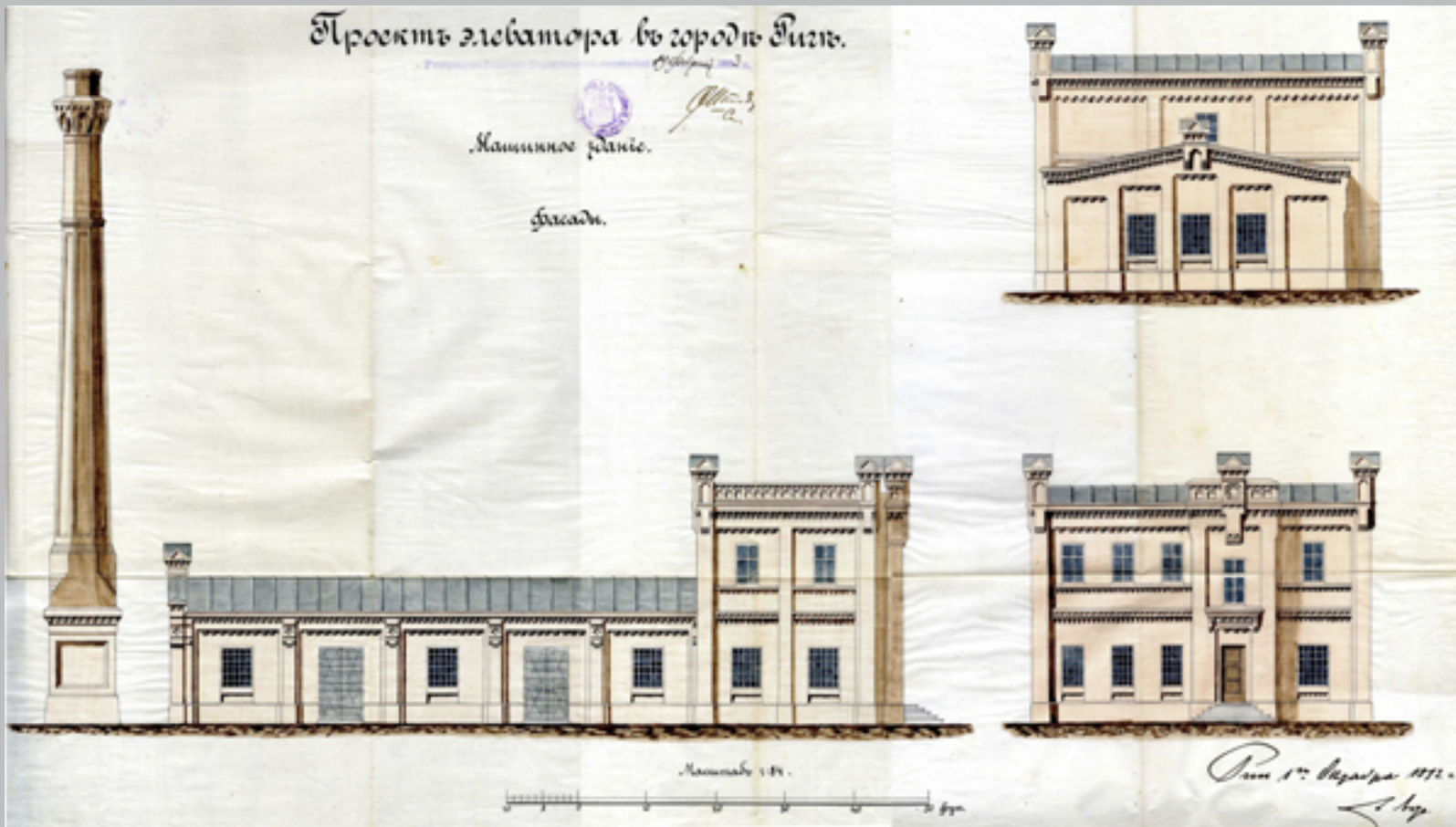


# RĪGAS OSTAS ELEVATORI

Pirmie nozīmīgākie notikumi Andrejsalas attīstībā saistīti ar elevatora un dzelzceļa tīkla izbūvi. Iecere būvēt elevatoru radās jau XIX gs. otrajā pusē, bet vienošanās par tā celtniecību tika panākta 1892. gadā. Inženieru Ā. Agtes un V. Lībreiha izstrādātais Rīgas pilsētas un Rīgas Biržas komitejas elevatora ēkas projekts tika apstiprināts 1893. gadā.

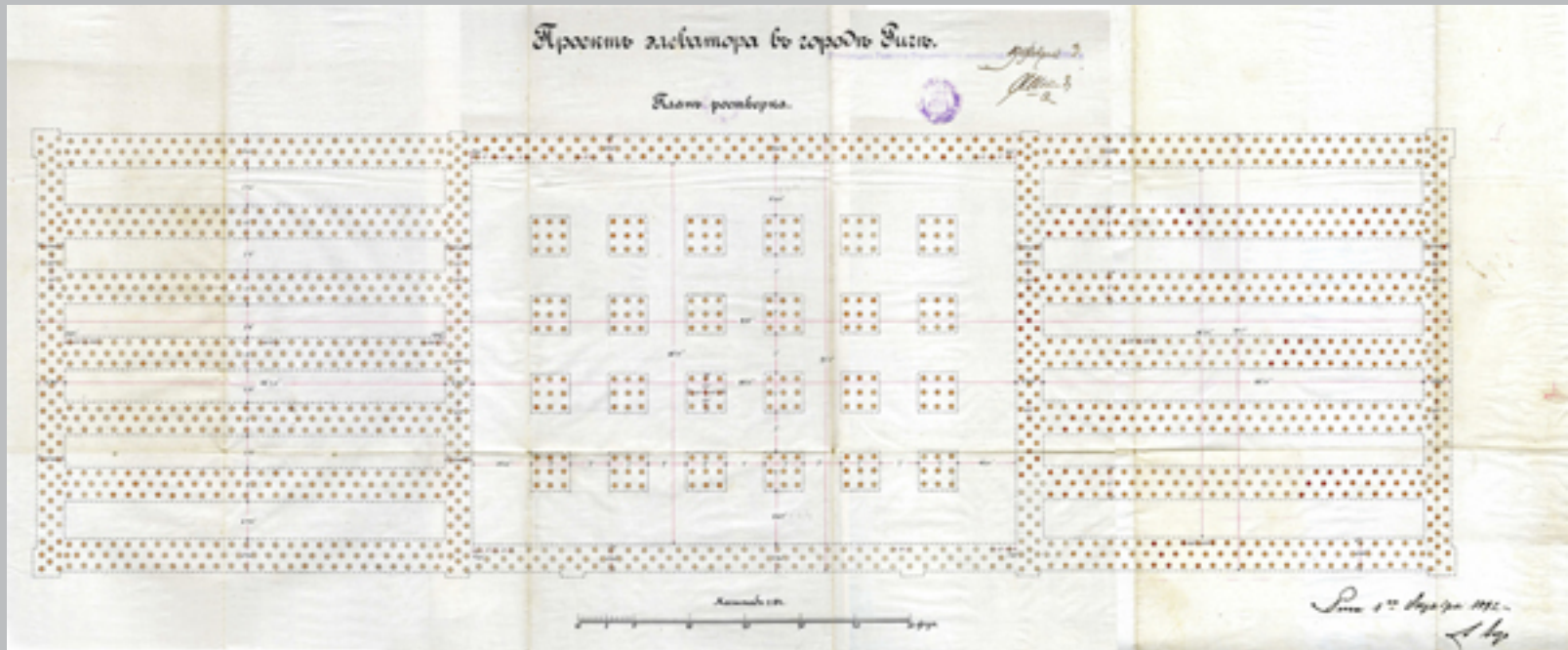


Elevatora ēkas galvenā fasāde 1893. gada projektā. Avots: RD PAD arhīvs



Elevatora mašīnu ēkas fasāde 1893. gada projektā. Avots: RD PAD arhīvs





Elevatora rostverka (pamatu pāļu) plāns 1893. gada projektā. Avots: RD PAD arhīvs

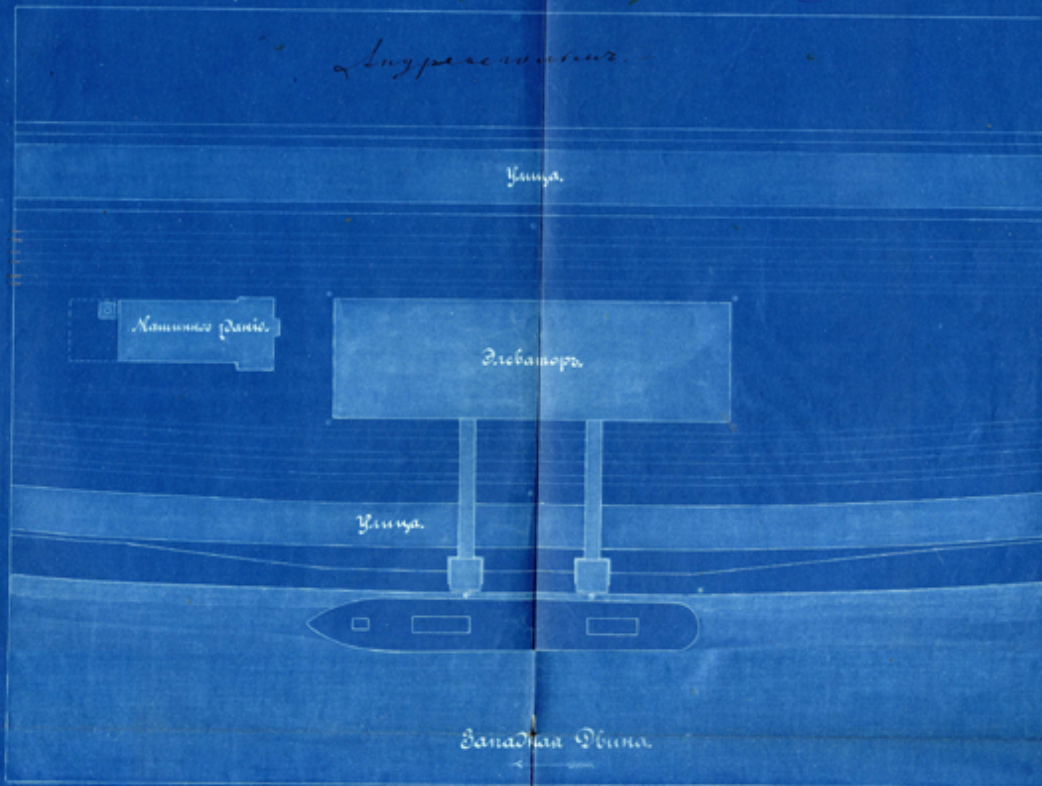
# Проектъ элеватора въ городѣ Дмитрѣ.

Утверждено Русскимъ Стратегическимъ Комитетомъ 19 февраля 1903 г.

Ситуаціонный планъ.



1903 г.  
Л. М. 8  
2



Листъ 1-й изъ 1-го 1903 г.

Л. М.

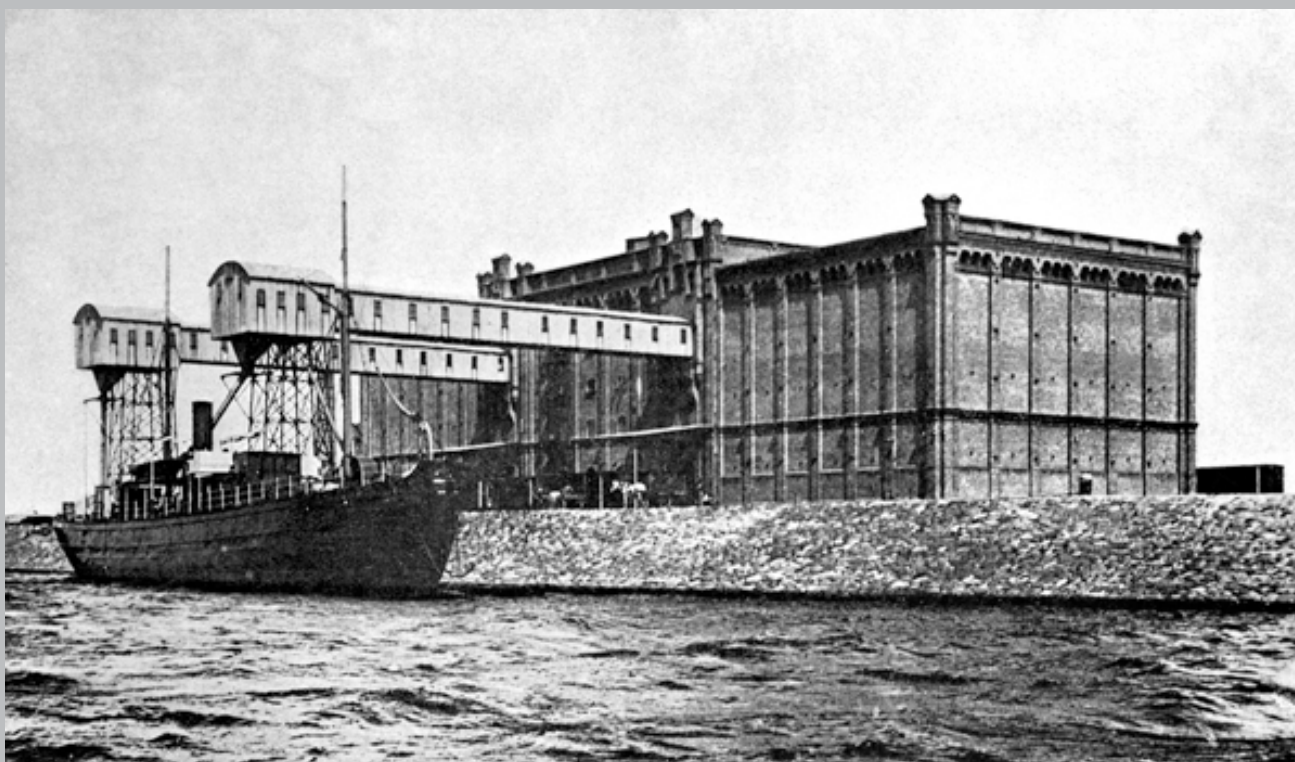
Situācijas plāns 1893. gada projektā. Avots: RDPAD arhīvs



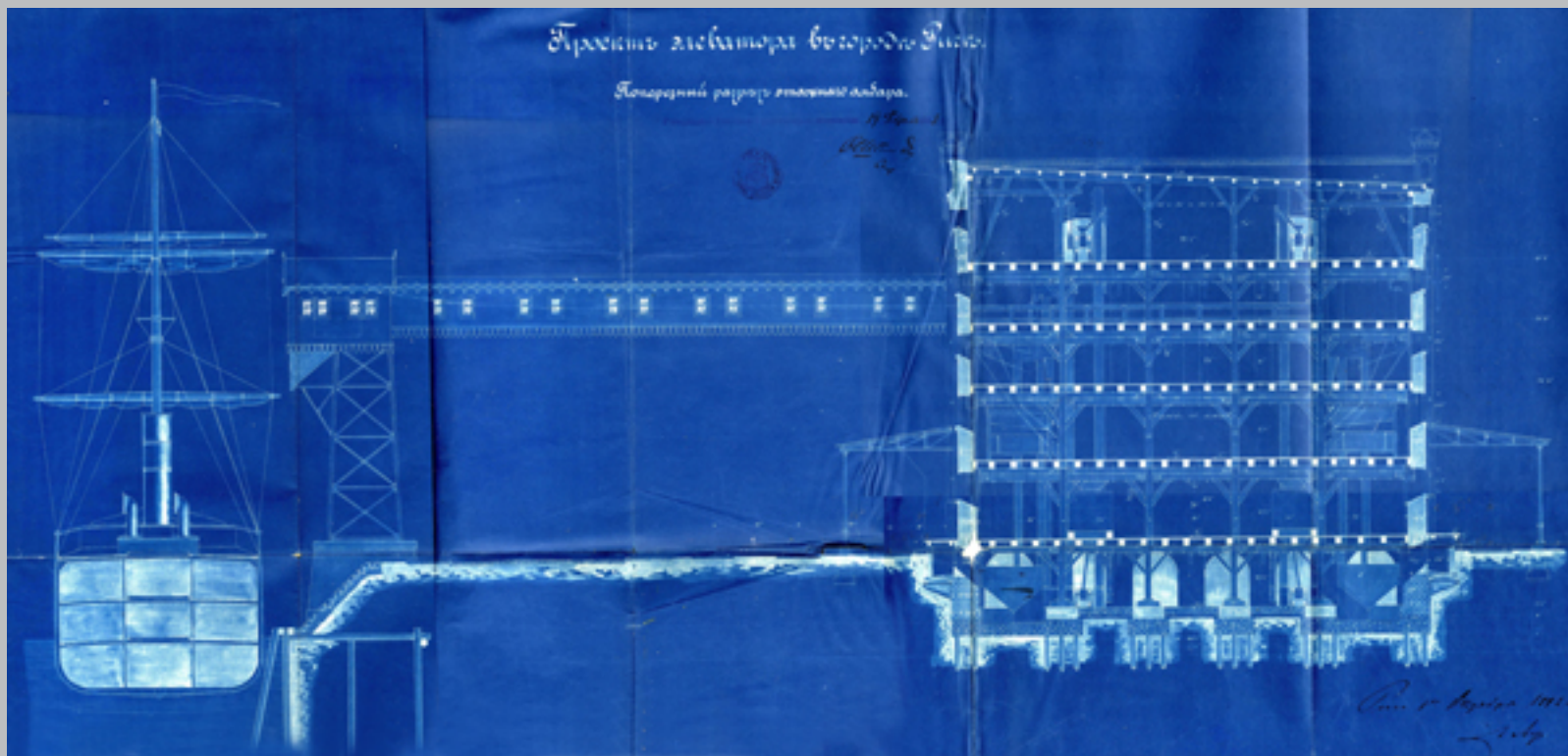
Elevatora ekspluatācija tika sākta 1895. gadā. Tā ietilpība bija 8190 tonnu vieglo vai 12285 tonnas smago graudu. Piecstāvu ķieģeļu ēkas pamata laukums bija 1850 kvadrātmetru.

Tā atradās 34 metru attālumā no Daugavas.

Elevatora darbība bija rentabla. 1909. gadā no elevatora tika eksportēts 114 tūkst. tonnu graudu. Labība eksportam tika iekrauta tvaikoņos un buriniekos.

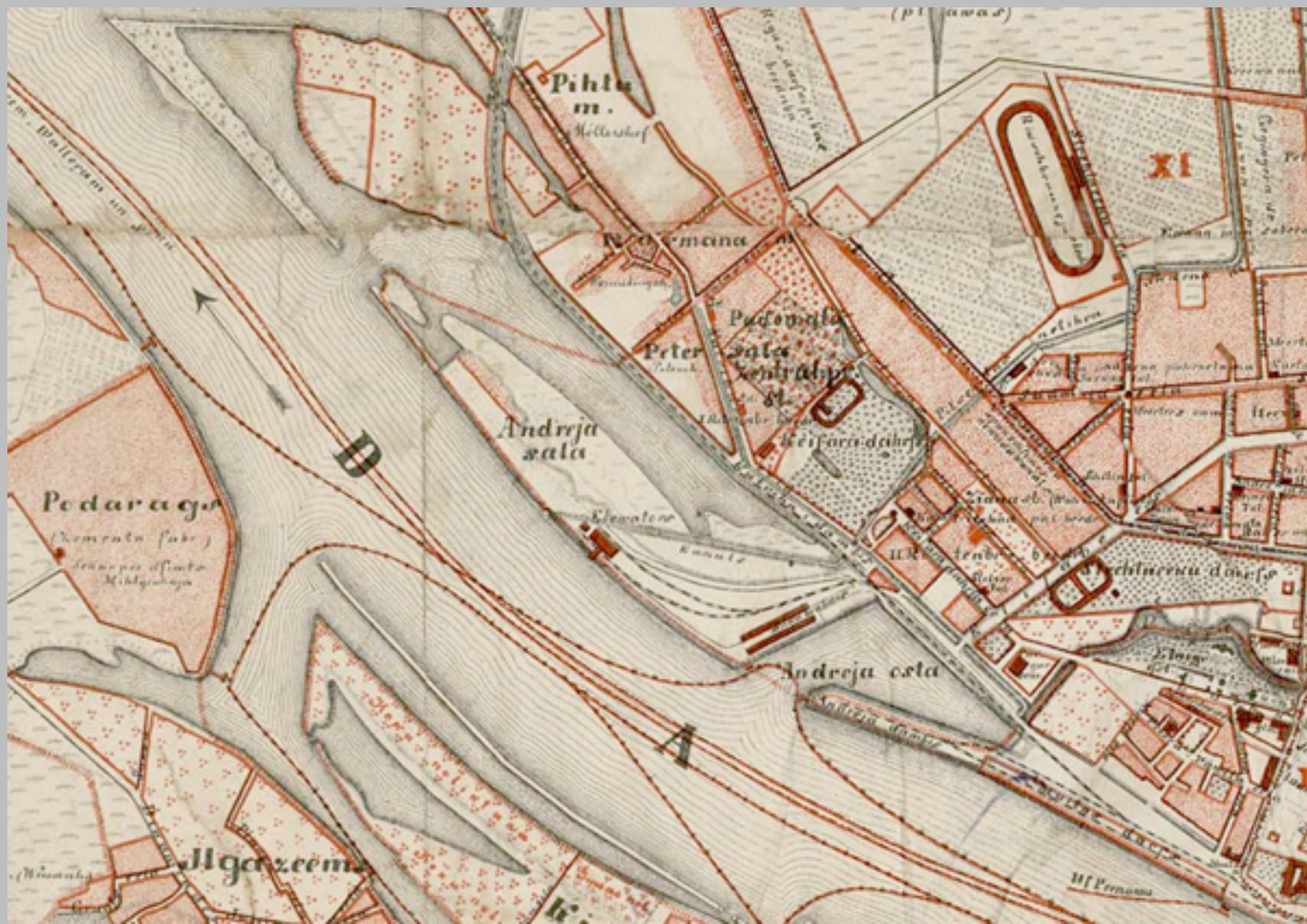


Rīgas pilsētas un Rīgas Biržas komitejas elevators XX gs. sākumā. Avots: RVKM



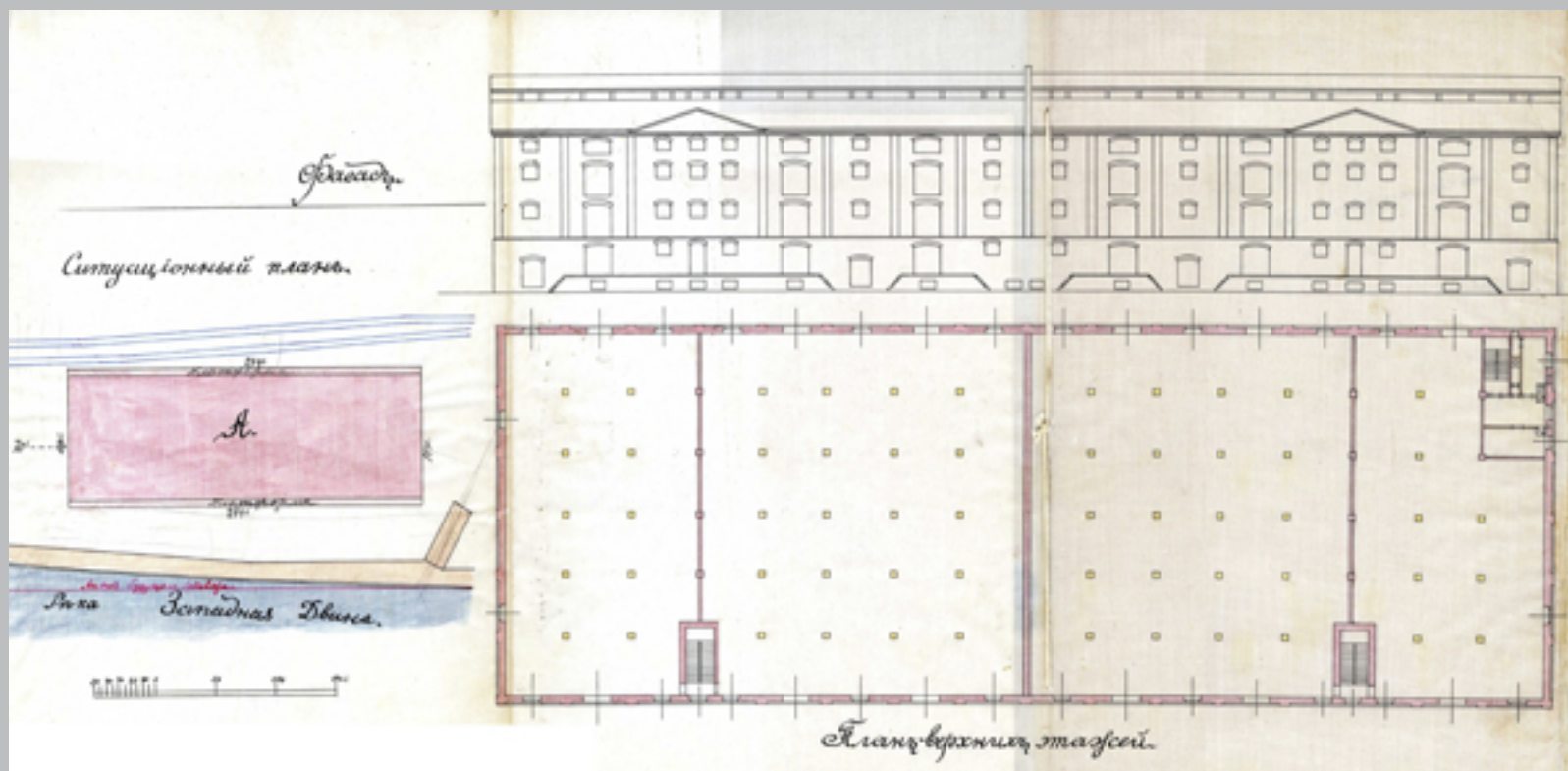
Daudzstāvu labības noliktavas un krastmalas šķērs griezum.





Elevators 1896. gada kartes *Rīga līdz ar apvidu fragmentā*.  
Autors: M. Siliņš. Avots: RVKM

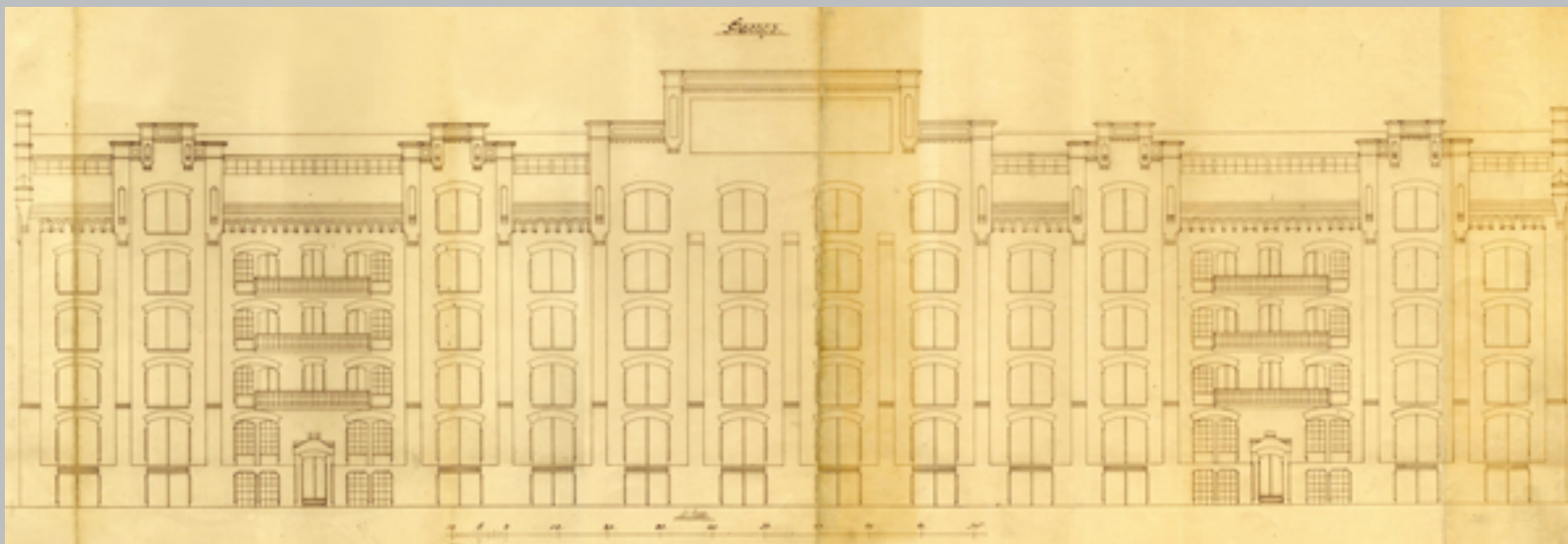
1907. gadā *Krievu transporta un apdrošināšanas sabiedrība* Daugavas krastā starp Biržas komitejas elevatoru un *Union* saldētavu plānoja būvēt trīsstāvu mūra noliktavu. Projektu izstrādāja arhitekts K. Pēkšēns.



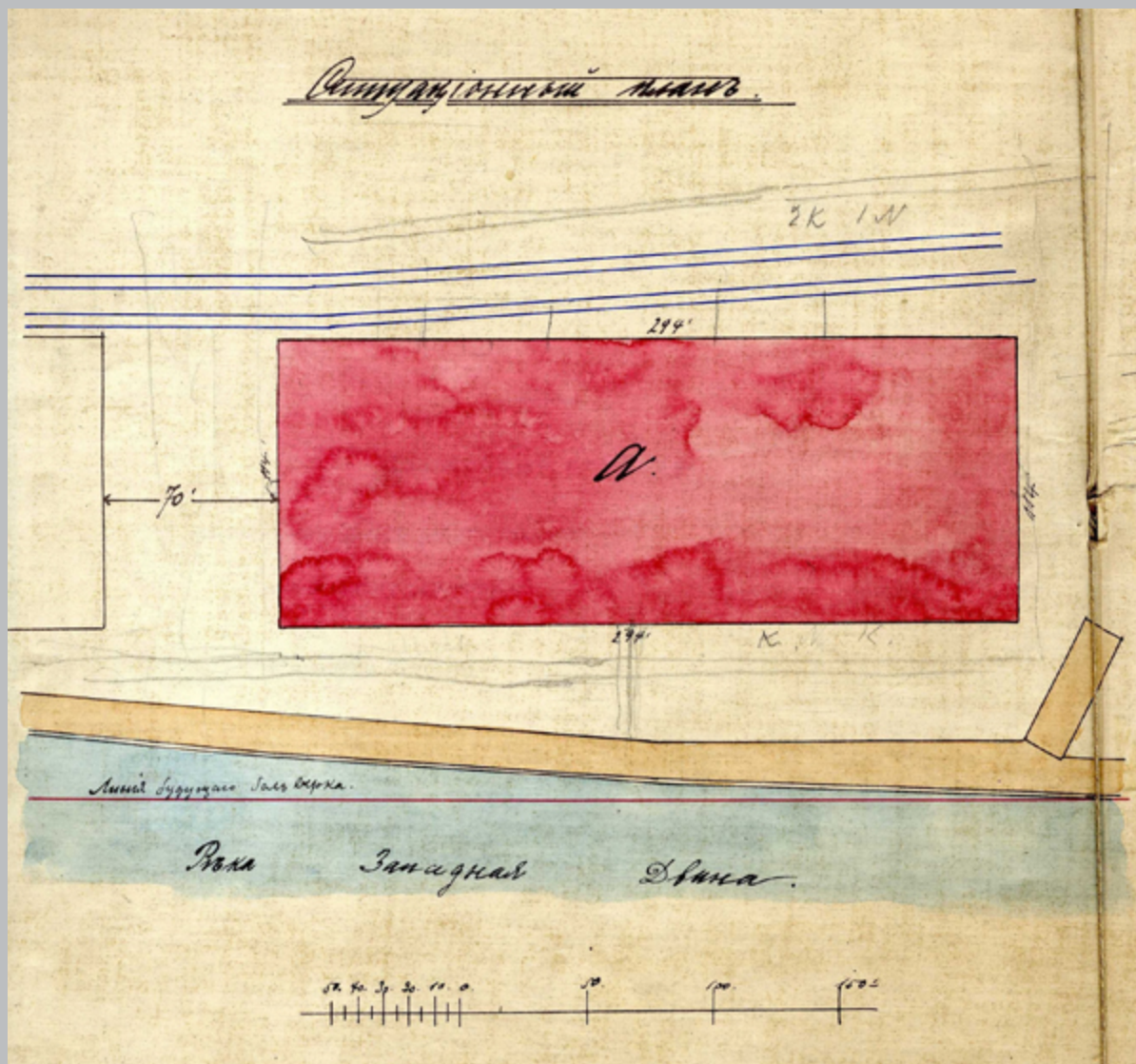
1911. gadā akceptētais noliktavas projekts. Avots: RD PAD arhīvs



1912.–13. gadā būvprojekts tika mainīts, jo par tā īpašnieku kļuva *Latviešu lauksaimnieku ekonomiskā sabiedrība*. Trīsstāvu ēkas vietā tika nolemts būvēt piecstāvu noliktavu-elevatoru; projektā tika ieviestas arī citas korekcijas.

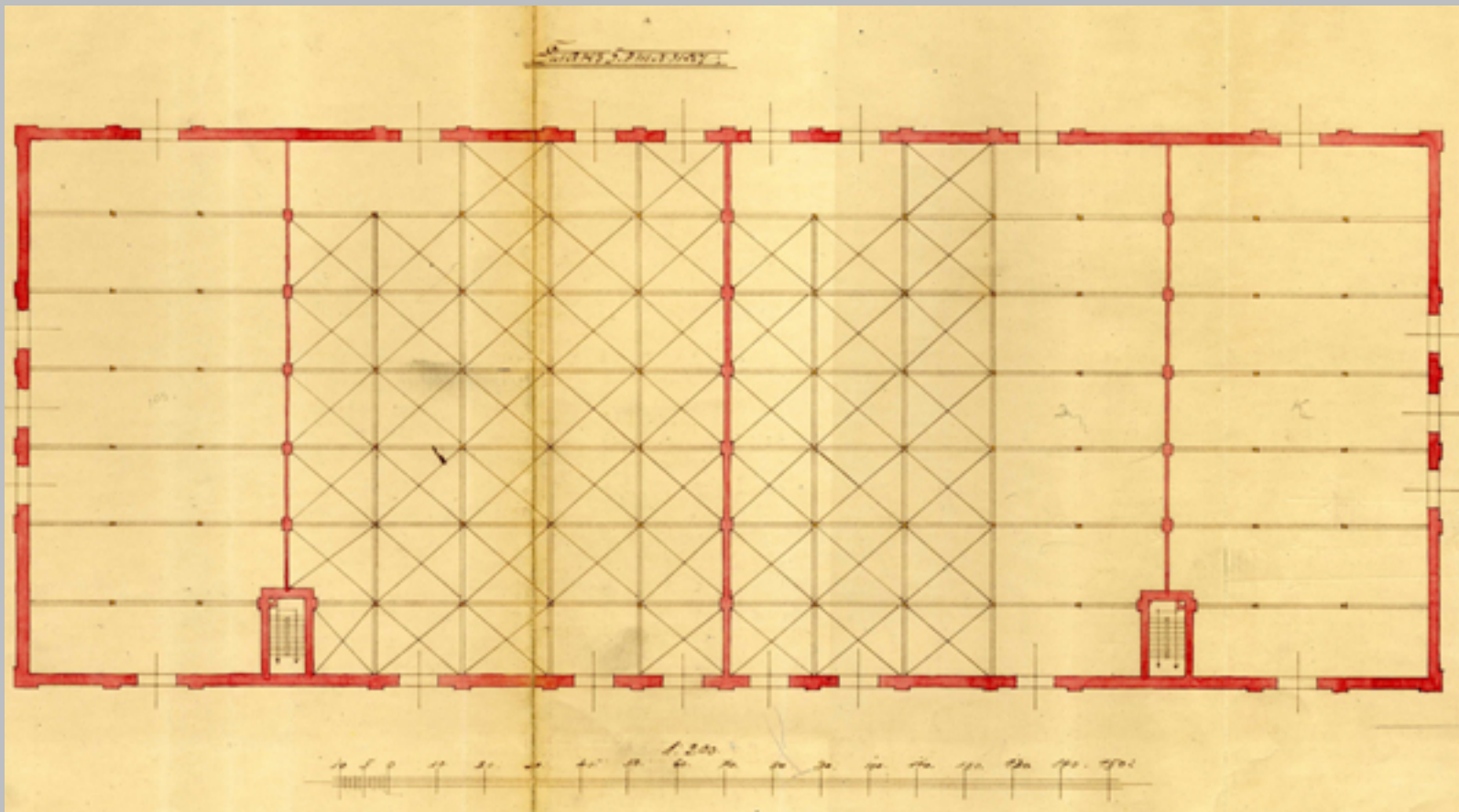


Noliktavas-elevatora galvenā fasāde 1913. gadā papildinātajā būvprojektā.

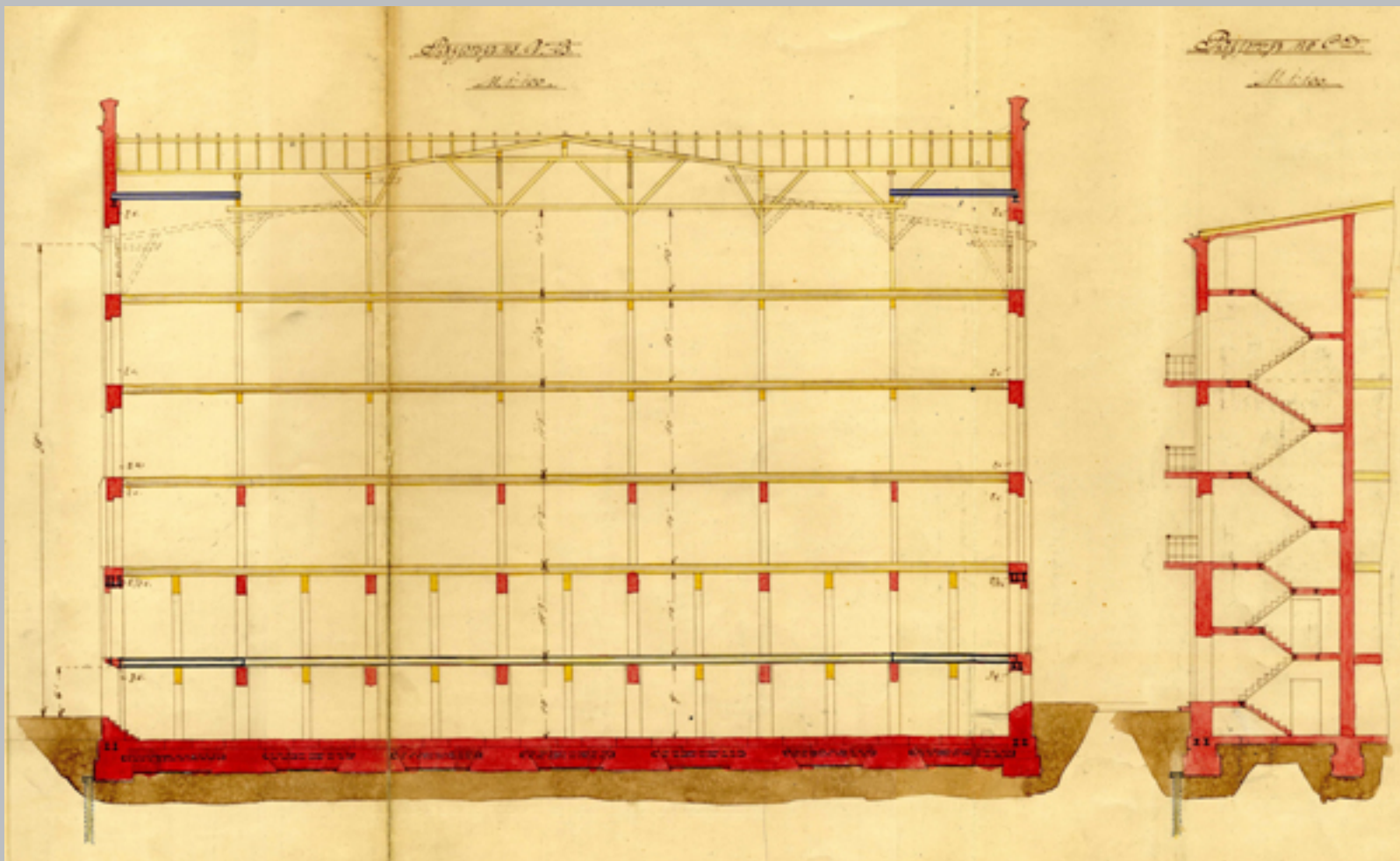


Noliktavas-elevatora situācijas plāns papildinātajā būvprojektā.





Noliktavas-elevatora otrā, trešā un ceturtā stāva plāns papildinātajā būvprojektā.



Noliktavas-elevatora šķērsriezums papildinātajā būvprojektā.



1914. gadā objekts bija pabeigts un tika nodots ekspluatācijā.  
Kuģu piestātne pie elevatora bija izbūvēta jau iepriekšējā gadā.

I Pasaules karš pārtrauca Rīgas ostas ārējo tirdzniecību, elevatoru darbību ietekmēja labības trūkums.  
No abiem elevatoriem tika evakuēta tehnika. Latvijas brīvības cīņu laikā 1919. gadā cieta divas labības tvertnes un izbūvētā krastmala.

1919.-21. gadā elevatori darbojās kā noliktavas. 1923. gadā elevatori atkal varēja pieņemt labību. Ar PSRS tika noslēgts līgums par labības eksportu caur Rīgu, kas bija spēkā līdz 1927. gadam.



1923. gada Rīgas plāna fragments. Avots: LNB



1931. gadā privātā labības tirdzniecība gandrīz pilnībā apstājās, elevatoru sāka izmantot valsts labības glabāšanai un eksportam.

1934. gadā tas kļuva par Zemkopības ministrijas Labības biroja elevatoru. 1940. gadā Rīgas pilsētas valde nolēma nodot pilsētai piederošo elevatora daļu Zemkopības Tautas komisariāta labības birojam. Lēmums tika īstenots 1941. gadā.

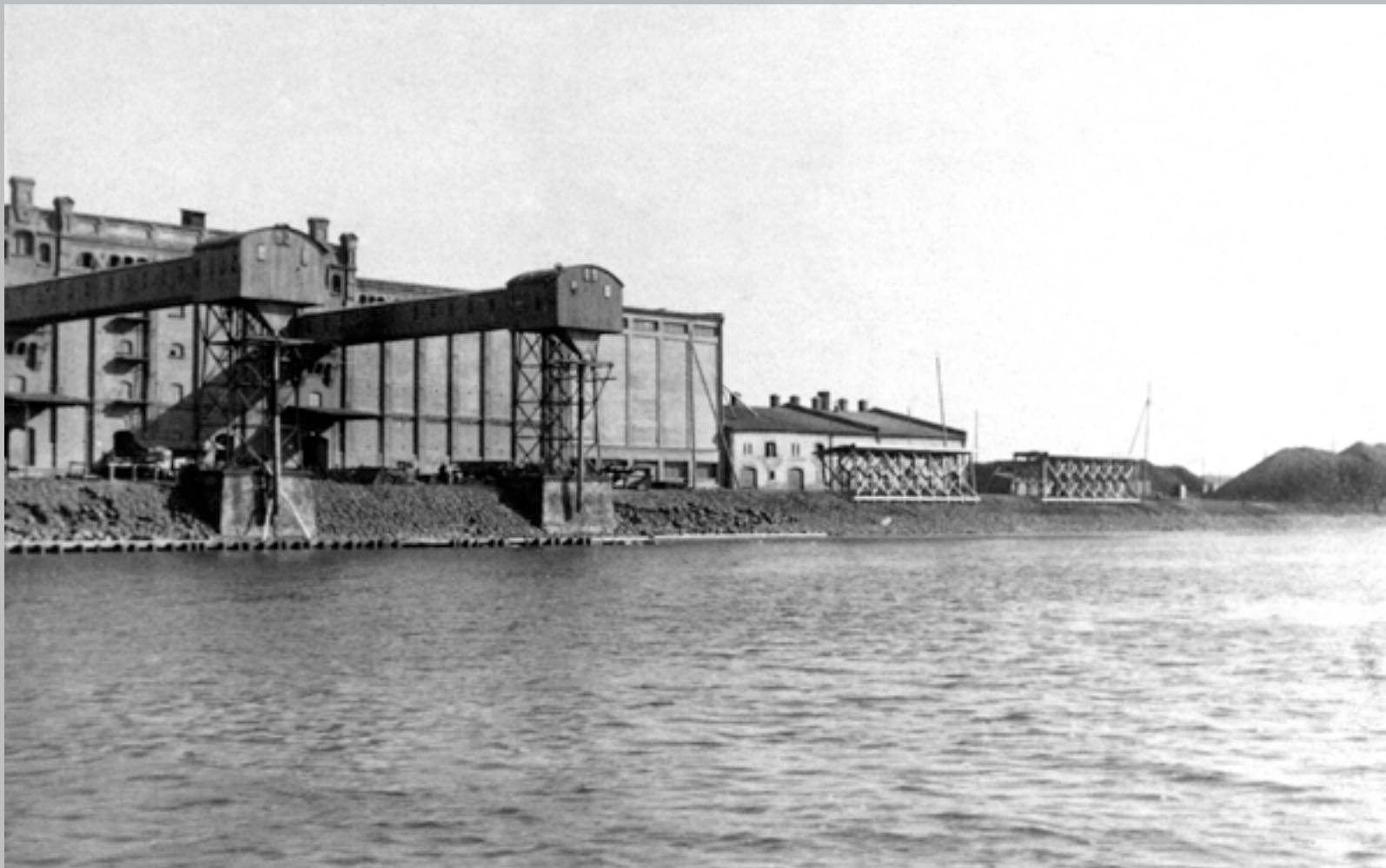


Labības elevatori Andrejsalā 1940. gadā. Avots: RVKM

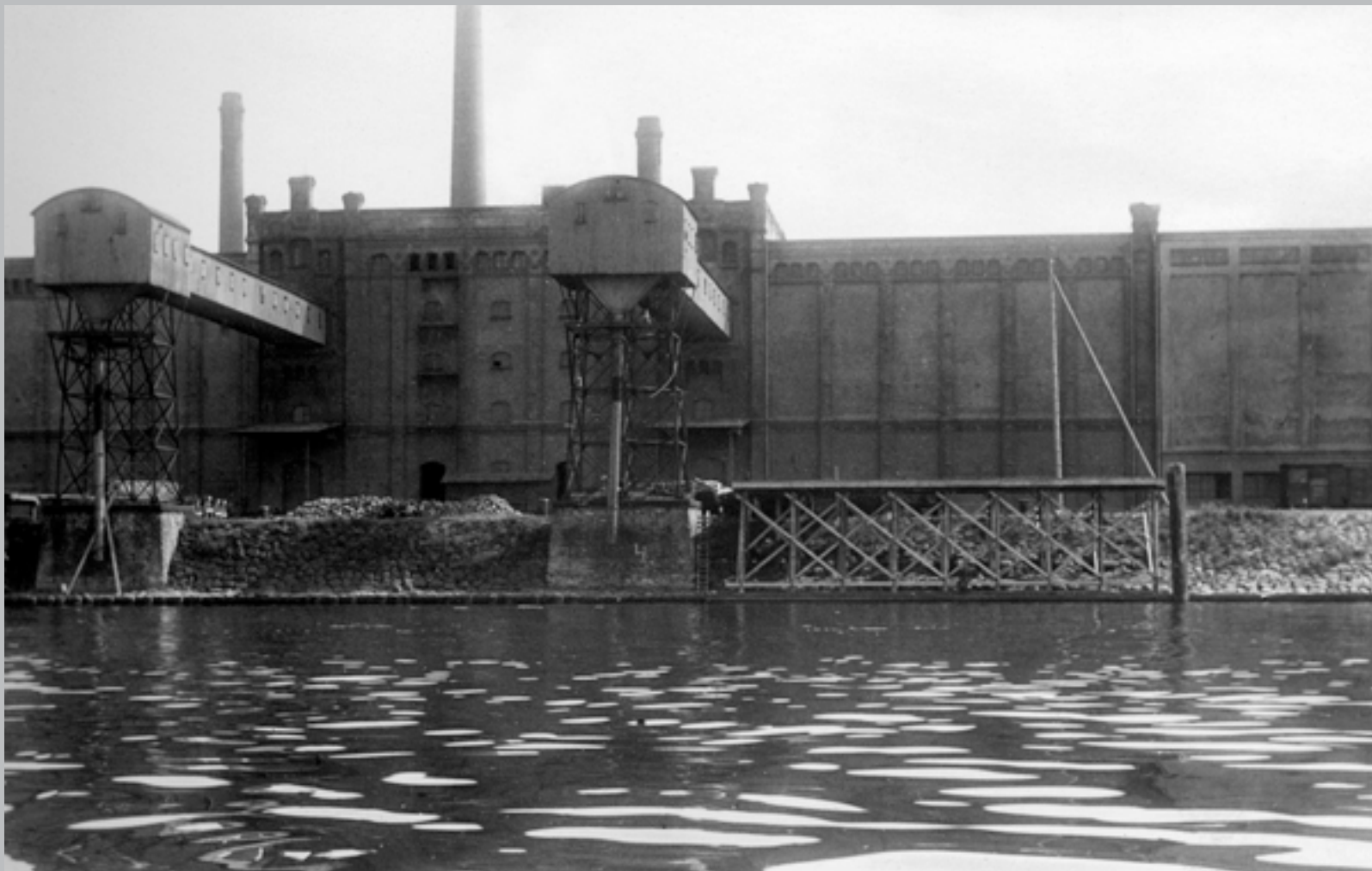


**Zemkopības ministrijas Labības biroja elevators II Pasaules kara laikā 1942. gadā.  
Avots: RVKM**





**Rīgas Biržas komitejas elevators 1942. gadā.  
Avots: RVKM**



Rīgas Biržas komitejas elevators 1942. gadā.  
Avots: RVKM



II Pasaules kara beigās Biržas komitejas elevators tika daļēji sagrauts. Tā atjaunošana noritēja pakāpeniski. Pirmais atjaunotais dzelzsbetona korpuss atsāka darbību 1947. gadā, savukārt nākamajā gadā sāka strādāt arī agrākā noliktava-elevators. 1952. gadā sāka darboties mehanizētā labības noliktava – iespējams, atjaunotā bijušā Biržas komitejas elevators daļa. Elevators īpašnieks bija

PSRS Sagādes ministrijas apvienības *Zagotzerno* Latvijas Republikāniskā kantora Labības produktu pārvalde.



Tvaikonis *Kaluga* pie Rīgas ostas elevators 1957. gadā. Avots: RVKM



Labības iekraušana tvaikonī *Wismar* 1957. gadā.  
Avots: RVKM



1981. gadā tika sākta Rīgas ostas elevatora paplašināšana. Jaunie korpusi tika būvēti nojauktā vissenākā elevatora atrašanās vietā. Silosa jeb tvertņu korpusi tika nodoti ekspluatācijā 1984. gadā.



Motorkuģis *Kovda* pie Rīgas ostas elevatora 1985. gadā. Avots: RVKM



Graudu pārkrāvējs pie elevatora 1983. gadā.  
Avots: RVKM





Motorkuģis *Ričardas Bukauskas* pie Rīgas ostas elevatora 1984. gadā. Avots: RVKM





Kuģu apstrāde pie Rīgas ostas elevatora 1986. gadā. Avots: RVKM



Motorkuģis *Baltijskij-40* pie Rīgas ostas elevatora 1987. gadā.  
Avots: RVKM



No elevatoru saimniecības ēkām līdz mūsdienām saglabājusies pārbūvētā Rīgas pilsētas un Biržas komitejas elevatora mašīnu ēka un elevatora-noliktavas ēka, ko paredzēts rekonstruēt turpmākai izmantošanai.



Arhitektu plenērs bijušajā noliktavā-elevatorā 2008. gada jūnijā. Avots: JAU





Andrejsala un abi elevatori 2008. gadā.  
Avots: JAU