

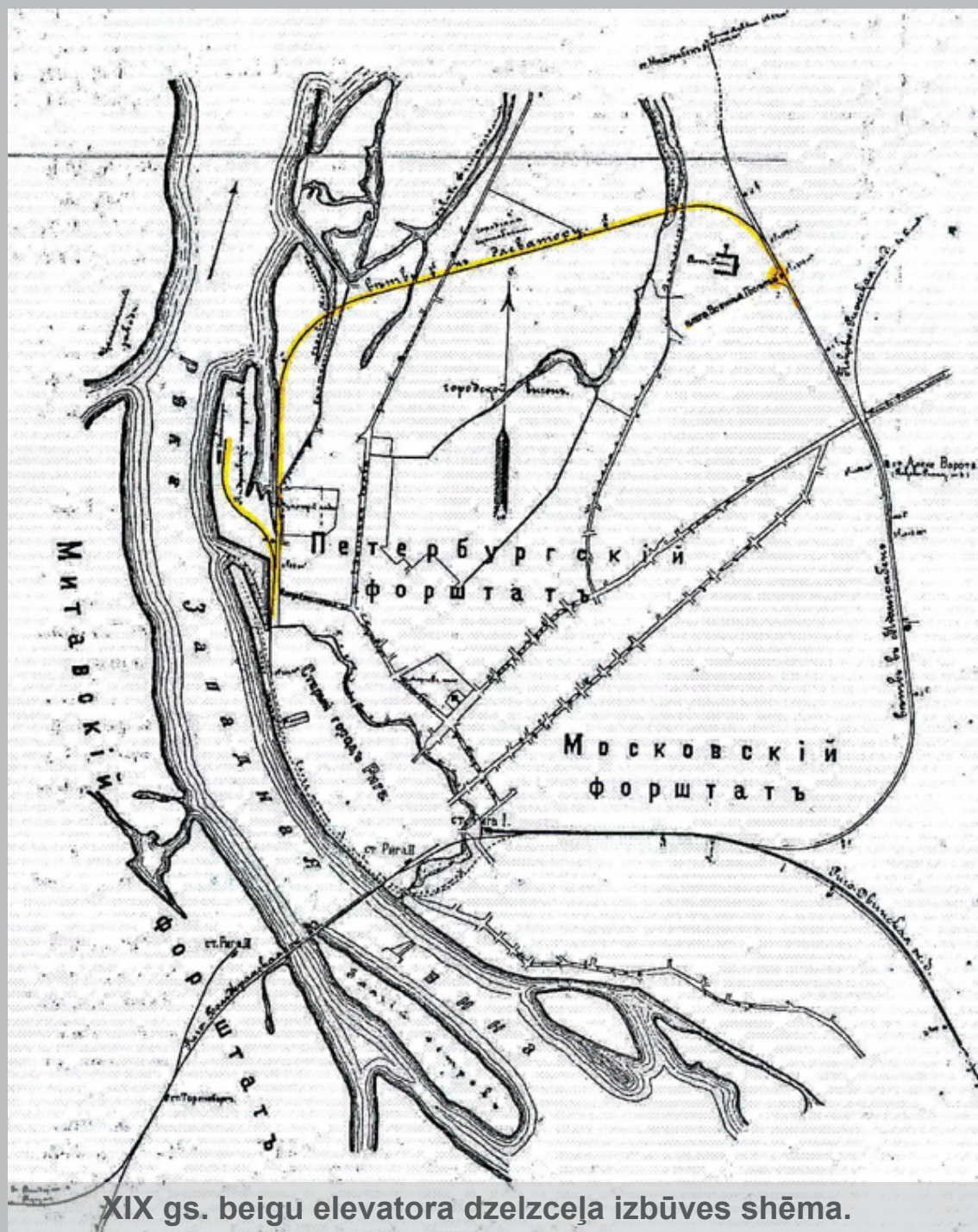
# ANDREJSALA LAIKA GRIEŽOS

IV daļa

# DZELZCEĻŠ. STACIJA *RĪGA-KRASTA*

1889.–1901. gadā Latvijā intensīvi attīstījās dzelzceļa infrastruktūra. 1889. gadā tika izstrādāts sliežu atzarojuma būvprojekts no Mīlgrāvja stacijas uz Muitas krastmalu ar pievedceļiem Andrejsalā.

Līgums par dzelzceļa atzarojuma būvi un ekspluatāciju tika noslēgts 1892. gadā, un 1895. gadā 3,6 km garais dzelzceļa atzarojums sāka darbību. Stacija Andrejsalā bija vienkārša koka ēka, kurā atradās telegrāfs un telpas darbiniekiem.



XIX gs. beigu elevatora dzelzceļa izbūves shēma.



Andrejsalā tika izbūvēti vairāki dzelzceļa pievedceļi. 1901. gadā abpus elevatoram jau bija trīs sliežu ceļi. 1905. gadā viens no tiem tika pagarināts līdz *Union* saldētavai, bet 1911. gadā – līdz Andrejsalas ziemeļu galam. Otrs pievedceļš no Rīgas-Krasta stacijas gāja starp dzelzceļa noliktavām. 1905. gadā elevatora dzelzceļš tika savienots ar Rīgas–Pleskavas dzelzceļu.



1907. gada Rīgas plāna fragments. Autors: T. G. Ruckis. Avots: LNB



1907. gadā ostā tika izveidota atsevišķa Rīgas-Krasta stacija, kas sadalīja importa un eksporta dzelzceļa kravu plūsmas. Stacijas kompleksā ietilpa vairāk nekā 10 būvju.



**1900. gadā būvētā Rīgas-Krasta dzelzceļa stacijas administratīvā ēka pirms rekonstrukcijas XX gs. 80. gados. Avots: LDzM**

XX gs. 20. gados stacija tika izmantota arī pasažieru pārvadājumiem. Krievu standarta sliežu ceļi Andrejsalā bijuši kopš dzelzceļa tīkla izveides, taču līdz 1936. gadam te bijuši arī standartplatuma ceļi. II Pasaules karš nesa postījumus arī dzelzceļam Andrejsalā. Rīgas-Krasta stacijas pievedceļi tika atjaunoti 1947. gadā. Laika gaitā stacijas pamatfunkcijas nav mainījušās, tā joprojām turpina dzelzceļa kravu administrēšanu.



**Dzelzceļa stacijas ēka Andrejsalā tiks saglabāta un pielāgota jaunām funkcijām. Avots: JAU**

# UNION SALDĒTAVA

1901. gadā Rīgas pilsētas valde noslēdza līgumu ar britu firmu *Vestey Brothers* par zemes nomu Andrejsalā saldētavas būvei. Firma to apsaimniekoja ar nosaukumu *Union noliktavas-saldētavas biedrība*.

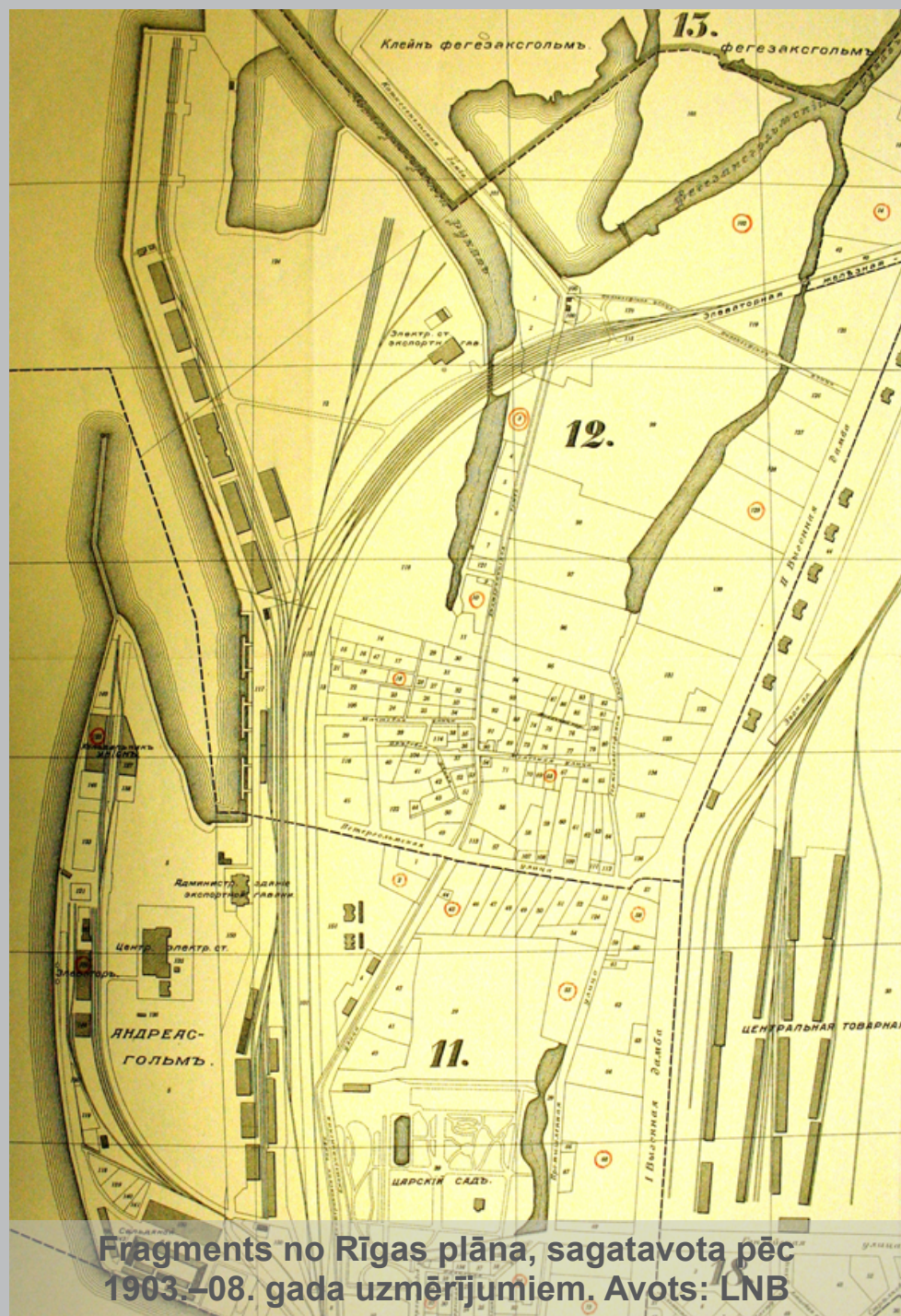
1902. gadā Daugavas krastā tika nodota ekspluatācijā mūra saldētava ar četriem stāviem. Tā tika izmantota sviesta, olu, zivju, augļu un medījumu uzglabāšanai.





1907. gada Rīgas plāns. Autors: T. G. Ruckis. Avots: LNB



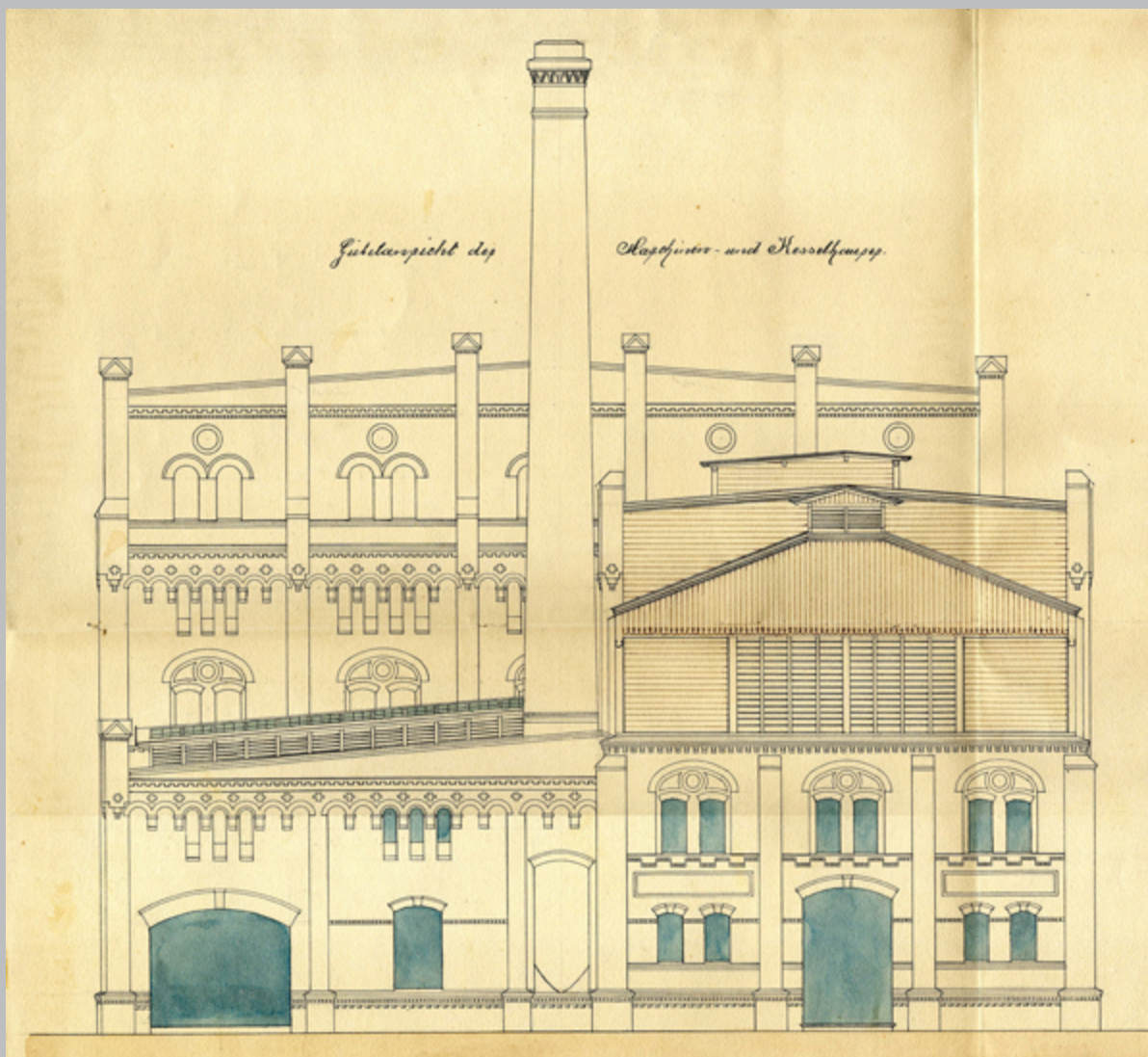


Фрагменты из Рижского плана, sagatavota pēc 1903.-08. gada uzmērījumiem. Avots: LNB



Četrstāvu saldētavas ēkas fasāde arhitekta V. Bokslafa 1901. gada projektā. Avots: RD PAD



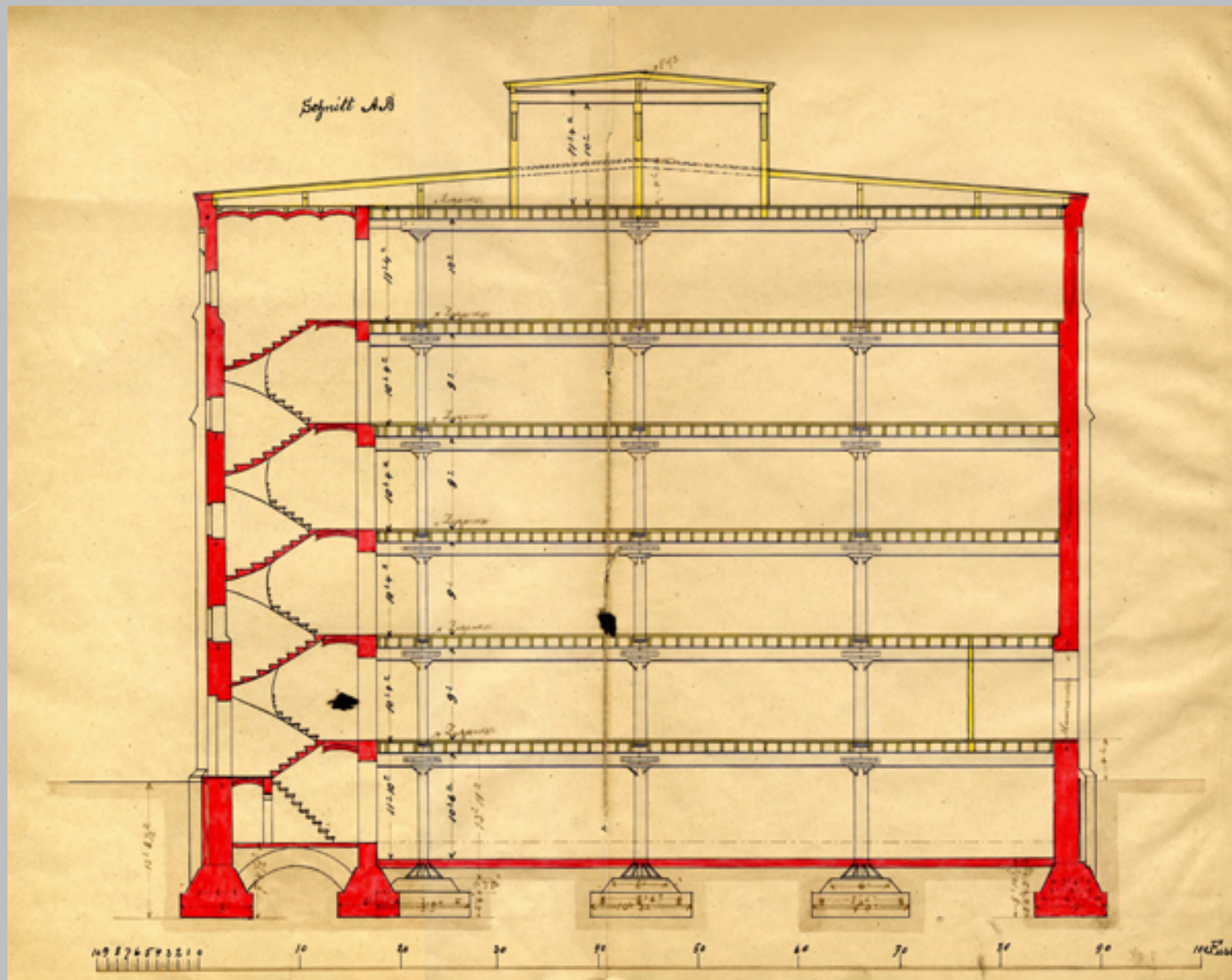


Saldētavas mašīnu ēka arhitekta V. Bokslafa 1901. gada projektā. Avots: RD PAD

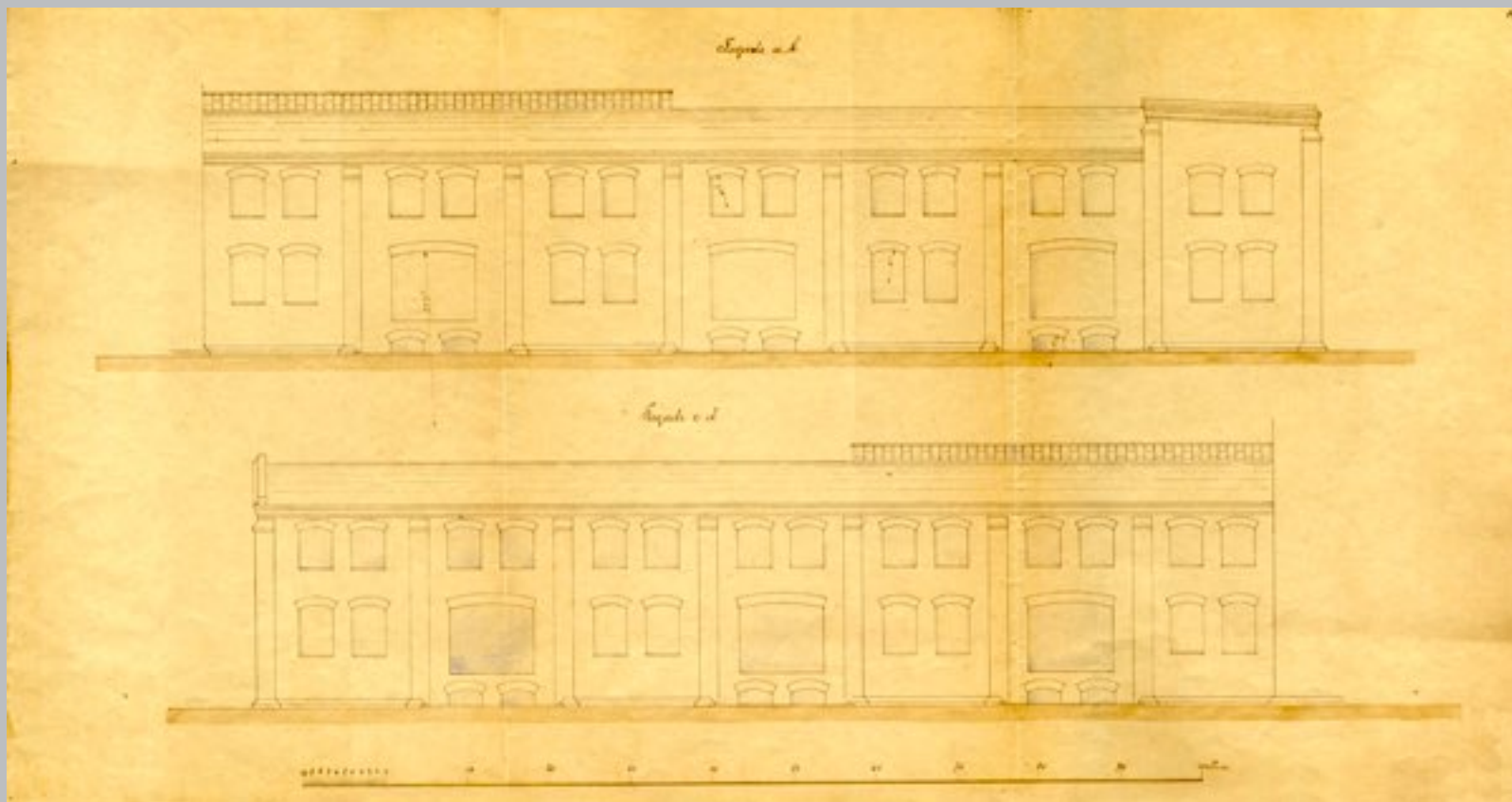


1902. gadā abpus saldētavai tika uzbūvētas koka platformas ērtākai kravu apstrādei. Divus gadus vēlāk Daugavā pie saldētavas tika uzbūvēta arī koka konstrukcijas piestātne kuģiem. 1905. gadā blakus esošajai ēkai *Union* sāka būvēt jaunu piecstāvu saldētavu. Līdzās tika uzbūvēta arī sviesta šķirotava un dzīvojamā ēka ar trim dienesta dzīvokļiem.





Piecstāvu saldētavas ēkas griezums arhitekta V. Bokslafa 1904. gada projektā. Avots: RD PAD

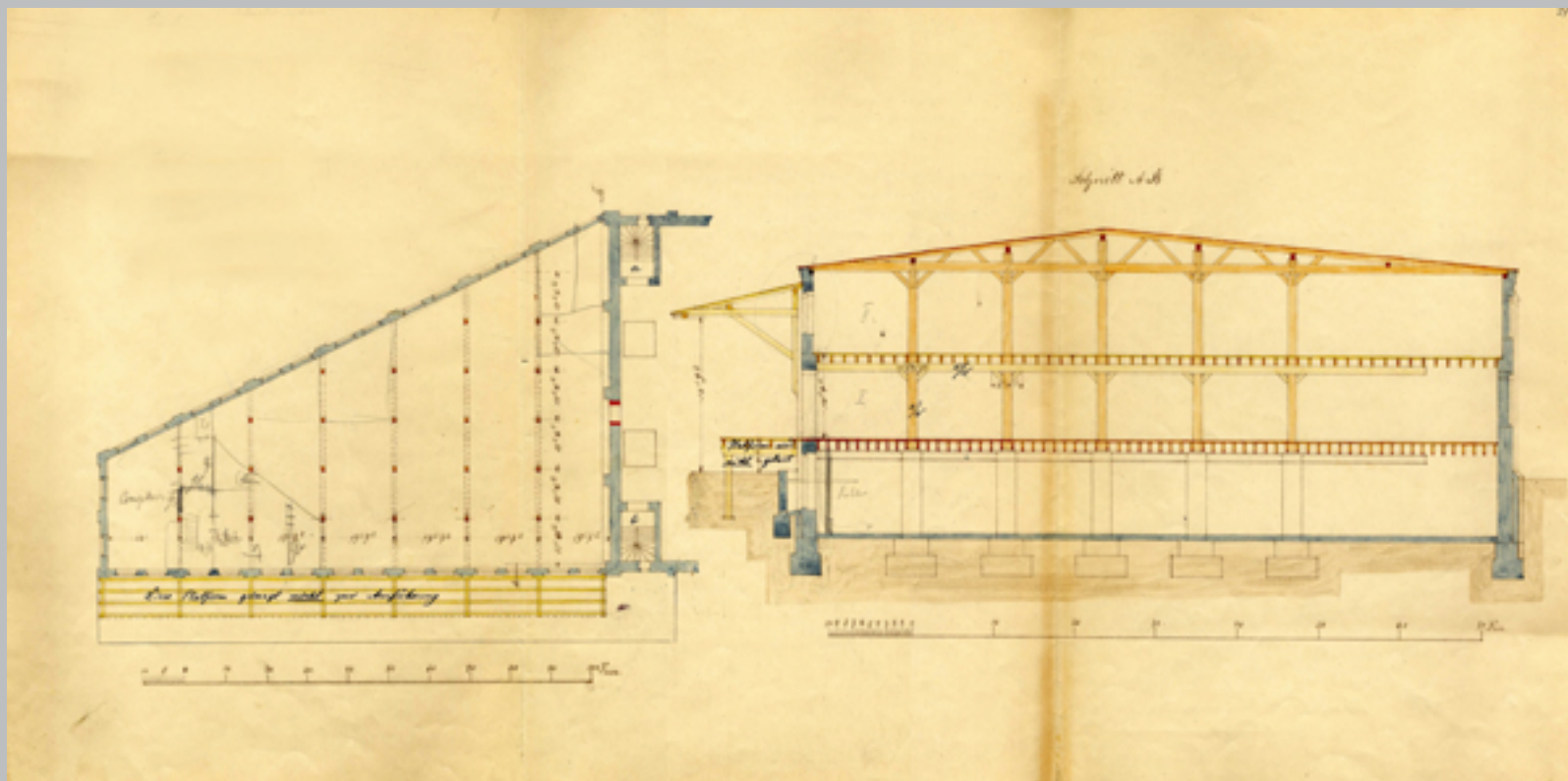


Sviesta šķirotavas ēkas un dzīvojamās piebūves fasādes  
1905. gada projektā (arhitekts: V. Bokslafs). Avots: RD PAD



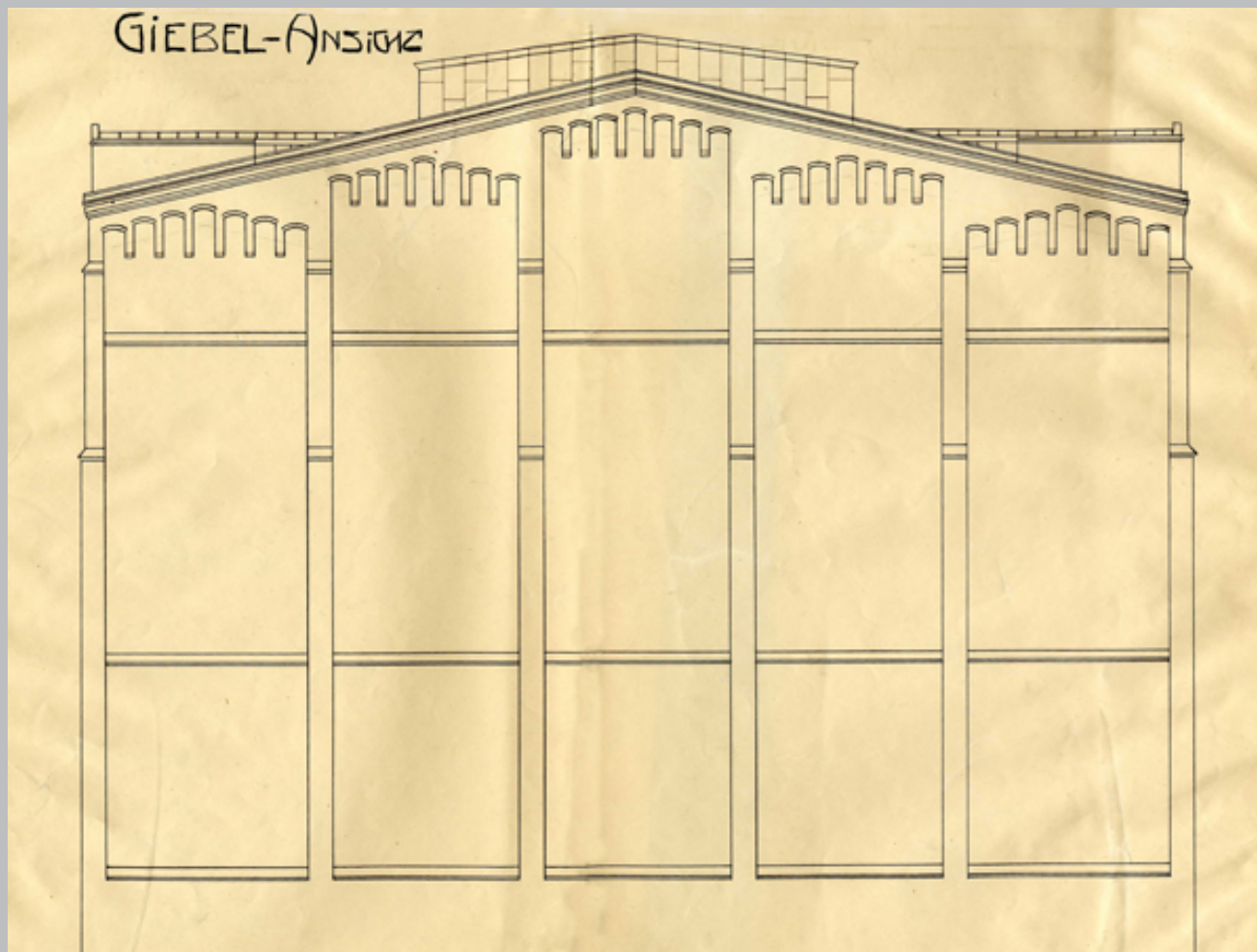
Sviesta šķirotavas ēkas un dzīvojamās piebūves pagrabstāva plāns  
1905. gada projektā (arhitekts: V. Bokslafs). Avots: RD PAD



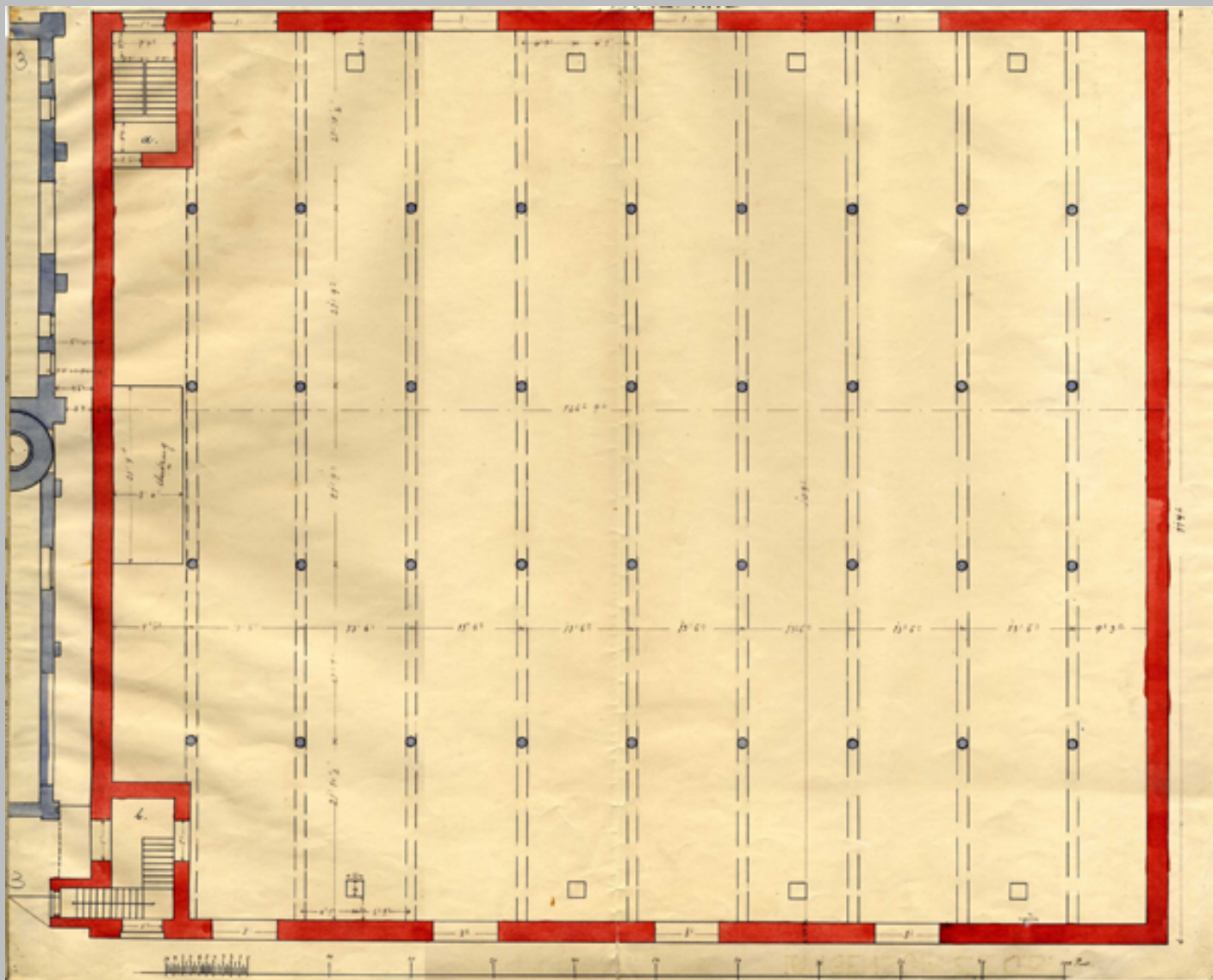


Sviesta šķirotavas ēkas un dzīvojamās piebūves plāns un griezum  
1905. gada projektā (arhitekts: V. Bokslafs). Avots: RD PAD

1911. gadā *Union* uzbūvēja vienkāršu noliktavu un jaunu septiņstāvu mūra saldētavas ēku. Pie saldētavas darbojās arī pasažieru kuģīšu piestātne.

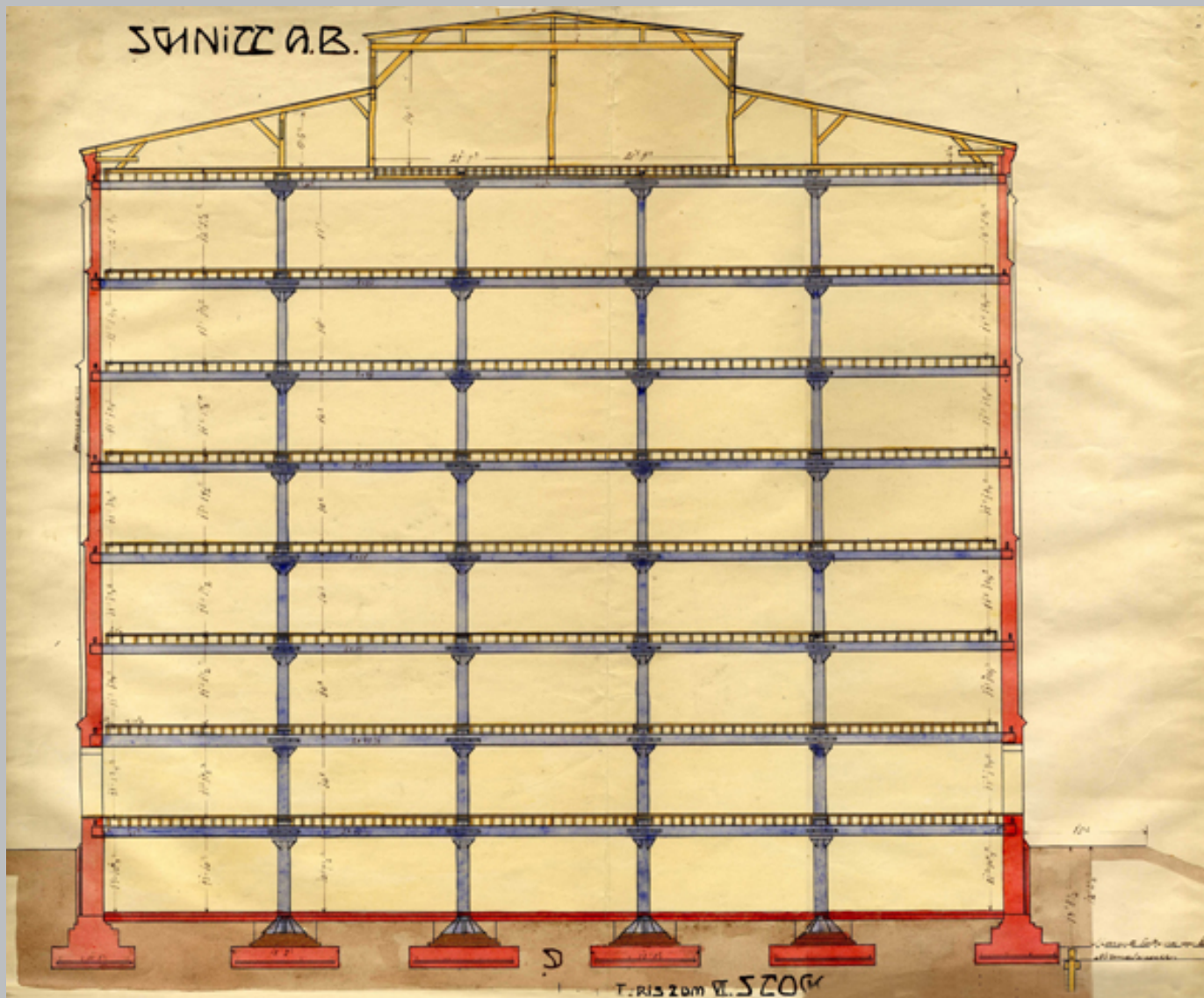


Septiņstāvu saldētavas ēkas fasāde arhitekta V. Bokslafa 1909. gada projektā.



Septiņstāvu saldētavas ēkas 1. stāva plāns arhitekta V. Bokslafa 1909. gada projektā.





Septiņstāvu saldētavas ēkas griezumums arhitekta V. Bokslafa 1909. gada projektā.

*Situationsplans.*



*Die Duna*

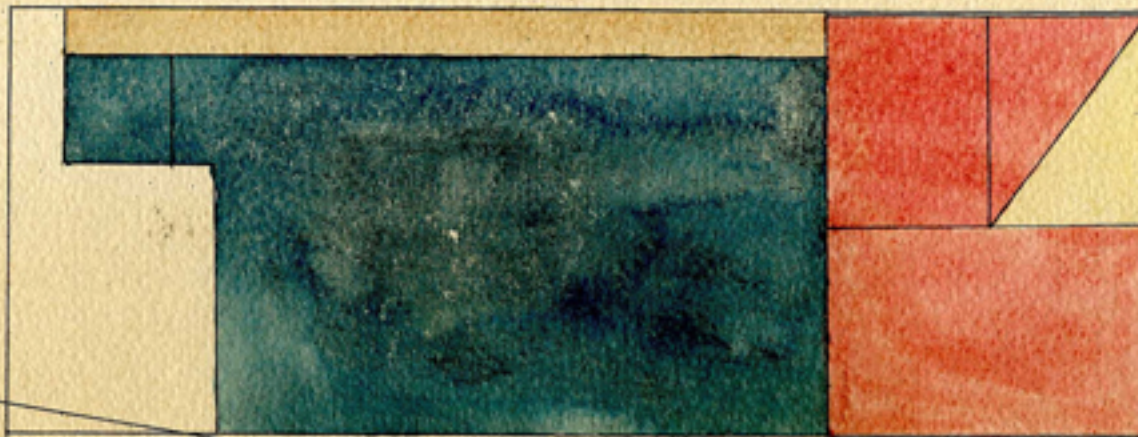
*Līnī des meim Bollwerks*



Saldētavu kompleksa 1901. gada projekta ģenerālplāns.

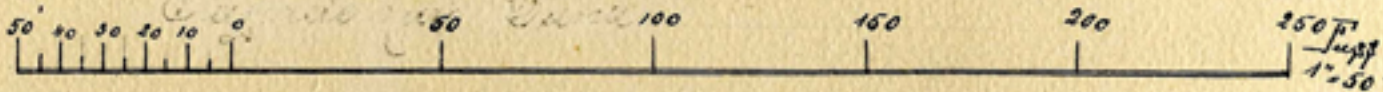


*Situationsplan*



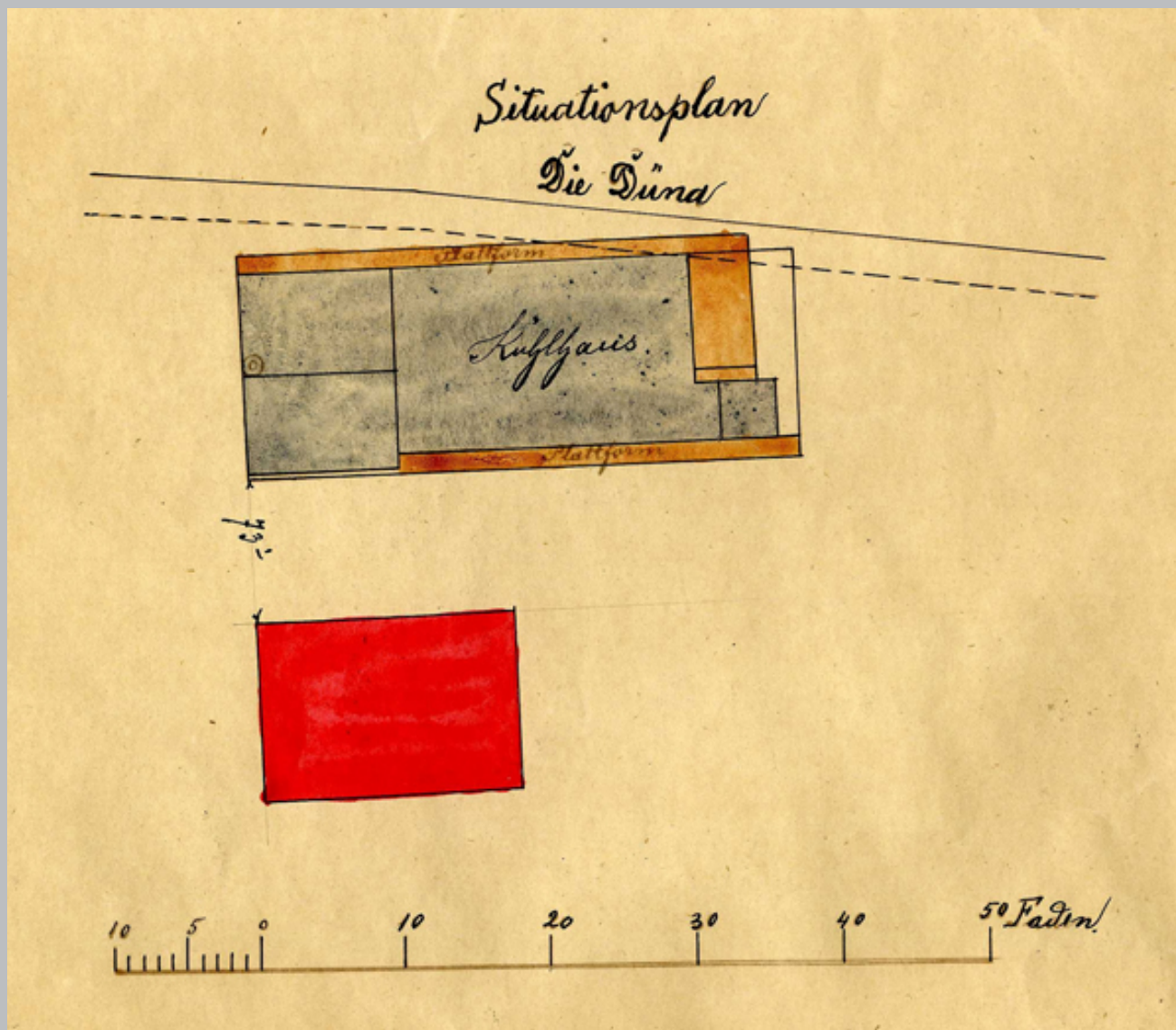
*Die Straße*

*Linie der neuen Bollwerke*

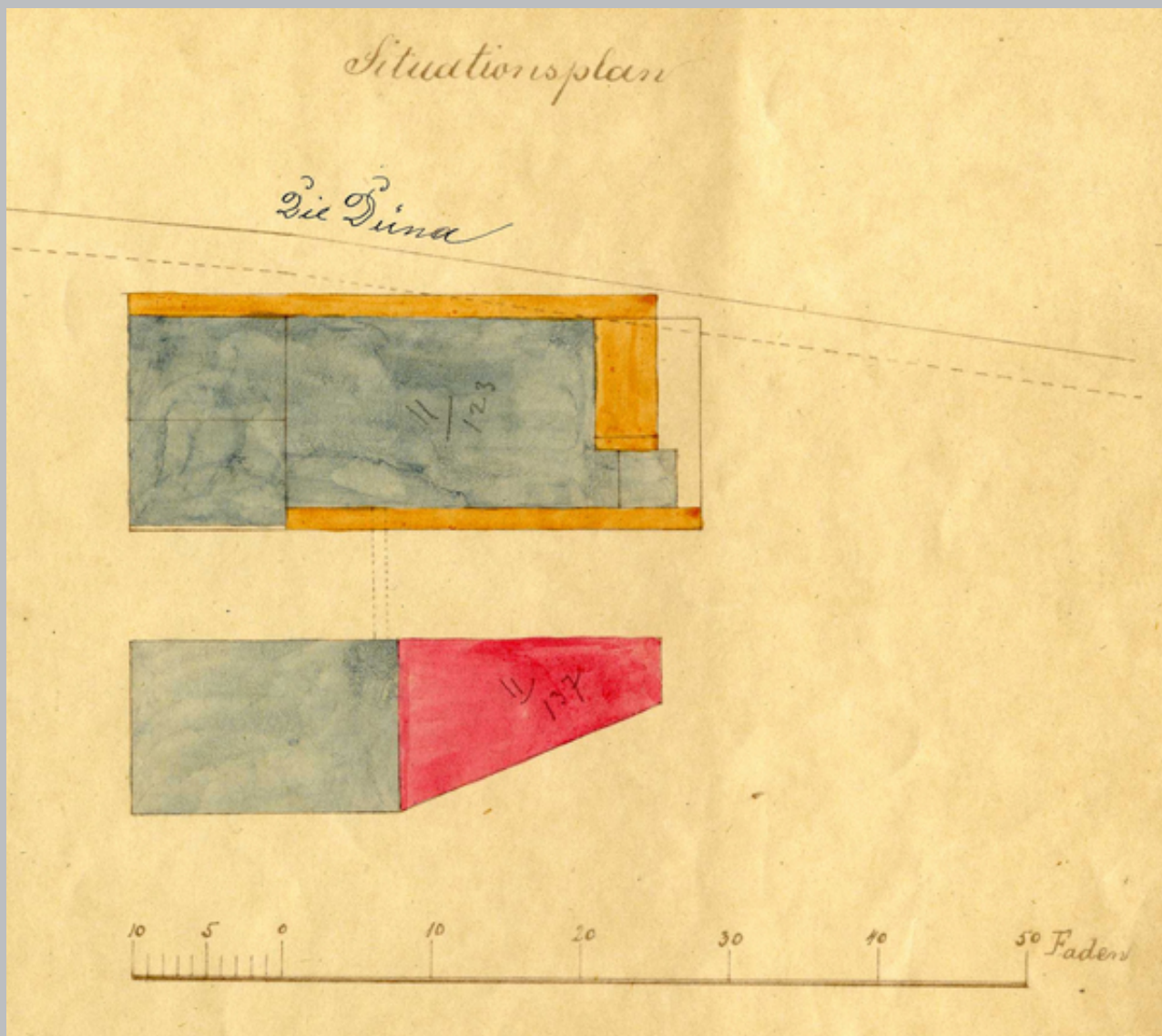


Saldētavu kompleksa 1901. gada projekta ģenerālplāns.



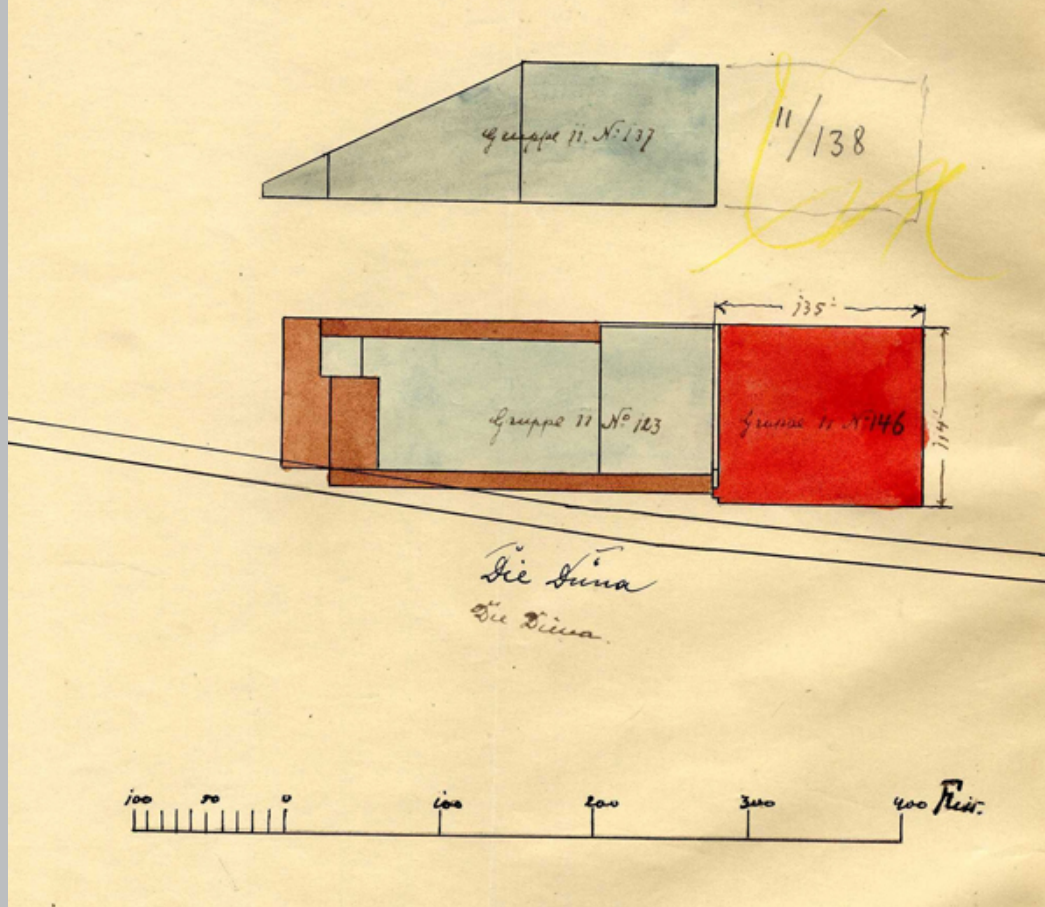


Saldētavu kompleksa 1904. gada projekta ģenerāplāns.



Saldētavu kompleksa 1905. gada projekta ģenerālpilāns.

# SITUAZIJS PLAN



Saldētavu kompleksa 1909. gada projekta ģenerālplāns.





*Union* saldētavu komplekss XX gs. sākumā. Avots: RVKM

Pēc I Pasaules kara saldētavas atsāka darbību mazākā apjomā. 1937. gadā *Union* saldētavas tika pārdotas Finanšu ministrijai, un sabiedrība tika likvidēta. Saldētavu apsaimniekoja Valsts saldētavu pārvalde. 1944. gadā karadarbības rezultātā saldētavu komplekss tika pilnībā nopostīts.



Andrejsala 30. gadu beigās. Tālākajā plānā redzams saldētavu komplekss, priekšplānā – Zemkopības ministrijas Labības biroja elevators. Avots: RVKM

# ANDREJSALAS SPĒKSTACIJA

1900. gadā tika izlemts,  
ka Rīgas pilsēta par  
saviem līdzekļiem būvēs  
un ekspluatēs spēkstaciju.  
Spēkstacijas projektēšana  
tika sākta 1901. gadā,  
un to veica vācu inženieris  
O. fon Millers.

**O. fon Millera Rīgas centrālās elektrostacijas  
projekta rasējums  
*Trīsfāžu strāvas sistēma un  
zemsprieguma sadales tīkls***





1903. gadā Rīgas dome apstiprināja O. fon Millera izstrādātos būvprojektus. Spēkstacijas ēka tika uzbūvēta 1904. gadā. Tai bija divi dūmeņi (60 un 65 metrus augsti). Spēkstacija tika atklāta 1905. gada maijā.



Skats uz spēkstaciju no *Union* saldētavas puses XX gs. sākumā. Foto: V. Rīdzenieks

Ar 1910. gadu tika palielināta spēkstacijas jauda. 1913. gadā tajā darbojās trīs tvaika mašīnas, trīs tvaika turbīnas un divpadsmit tvaika katli. Pirms I Pasaules kara tika pārbūvēta spēkstacijas katlumāja.



**Spēkstacija Andrejsalā bija Rīgā pirmā elektroenerģijas ražotne un pilsētas elektrotīkla sirds. Avots: EM**

Spēkstacijas darbību pārtrauca I Pasaules karš. 1915.–16. gadā daļa iekārtu tika evakuēta. Pēckara gados pilsētā pieauga elektrības patēriņš, un 20. gados spēkstacija tika pakāpeniski paplašināta, lai palielinātu tās jaudu.



Skats uz spēkstacijas kompleksu no dienvidu puses. Foto: V. Rīdzenieks

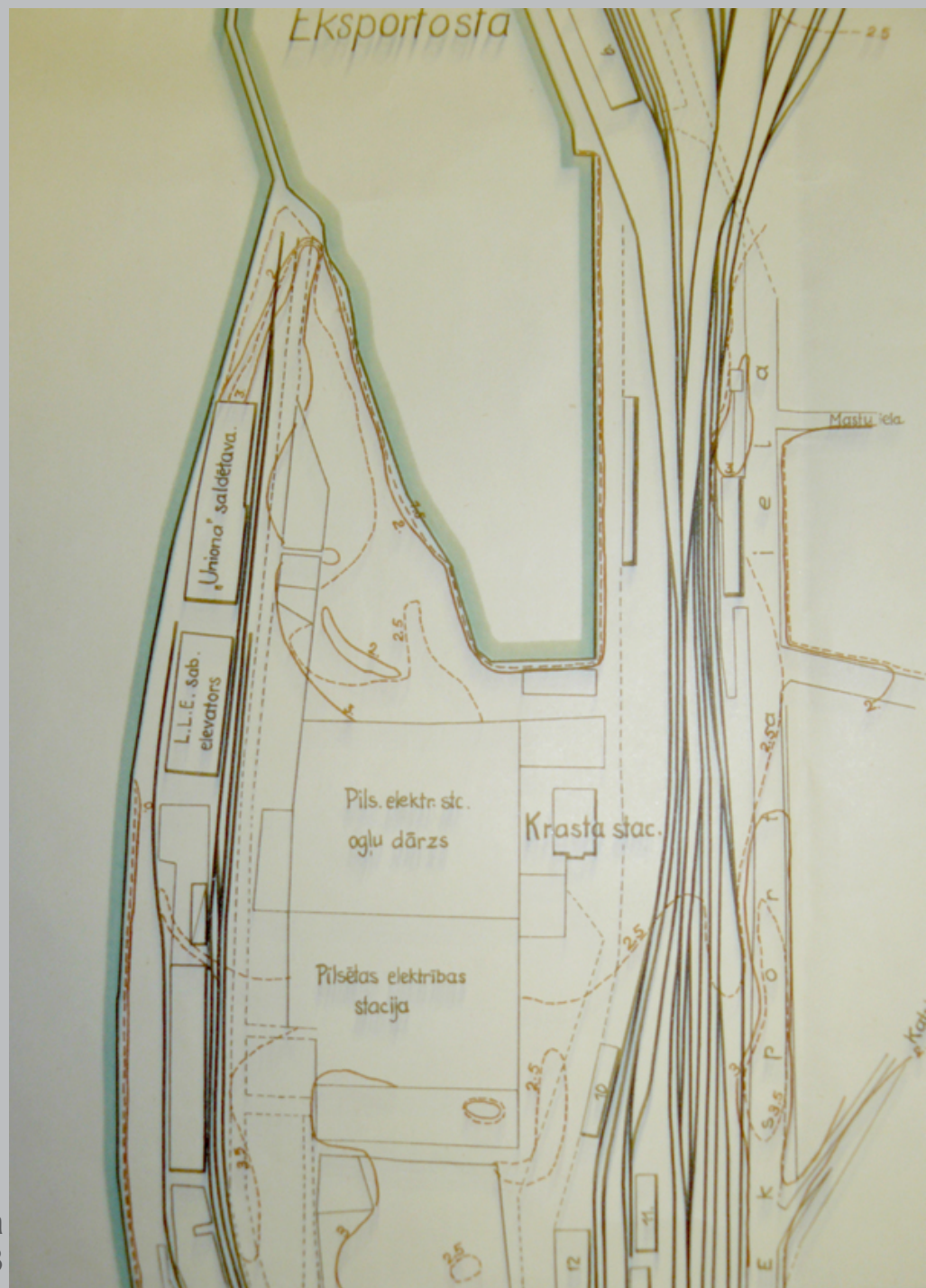


1926. gadā tika pabeigta pirms kara iesāktā trešā,  
84,8 metrus augstā dūmeņa būvniecība.



**Spēkstacijas komplekss Andrejsalā. Foto: V. Rīdzenieks**

1928. gadā tika spriests par pilsētas elektrostacijas paplašināšanu, taču tika apstiprināts valdības risinājums būvēt hidroelektrostaciju Daugavā pie Doles salas. 1936. gadā Finanšu ministrija pilsētas vairākkārtējos lūgumus noraidīja.



Daugavas lejtece 1930. gadā  
(fragments). Avots: LNB

II Pasaules kara laikā, 1944. gada oktobrī, vācu karaspēks, atkāpjoties no Rīgas, uzspridzināja Andrejsalas spēkstaciju. Neizpostīta palika vienīgi ēkas galvenā fasāde.



Izpostītās spēkstacijas drupas. Avots: EM



Pēc kara tika sākta sagrautās elektrostacijas atjaunošana. Būvdarbos tika izmantots arī vācu karagūstekņu darbaspēks. Atjaunojamā objekta nosaukums bija *Rīgas Valsts rajona elektrostacija (VRES)*.



Atjaunošanas darbi elektrostacijas iekšienē 1945.–47. gadā. Avots: EM



Elektrostacijas atjaunošana 1945.–47. gadā. Avots: EM



Ģenerators vagoni uz dzelzceļa sliežu ceļu pie spēkstacijas pēckara gados. Avots: EM

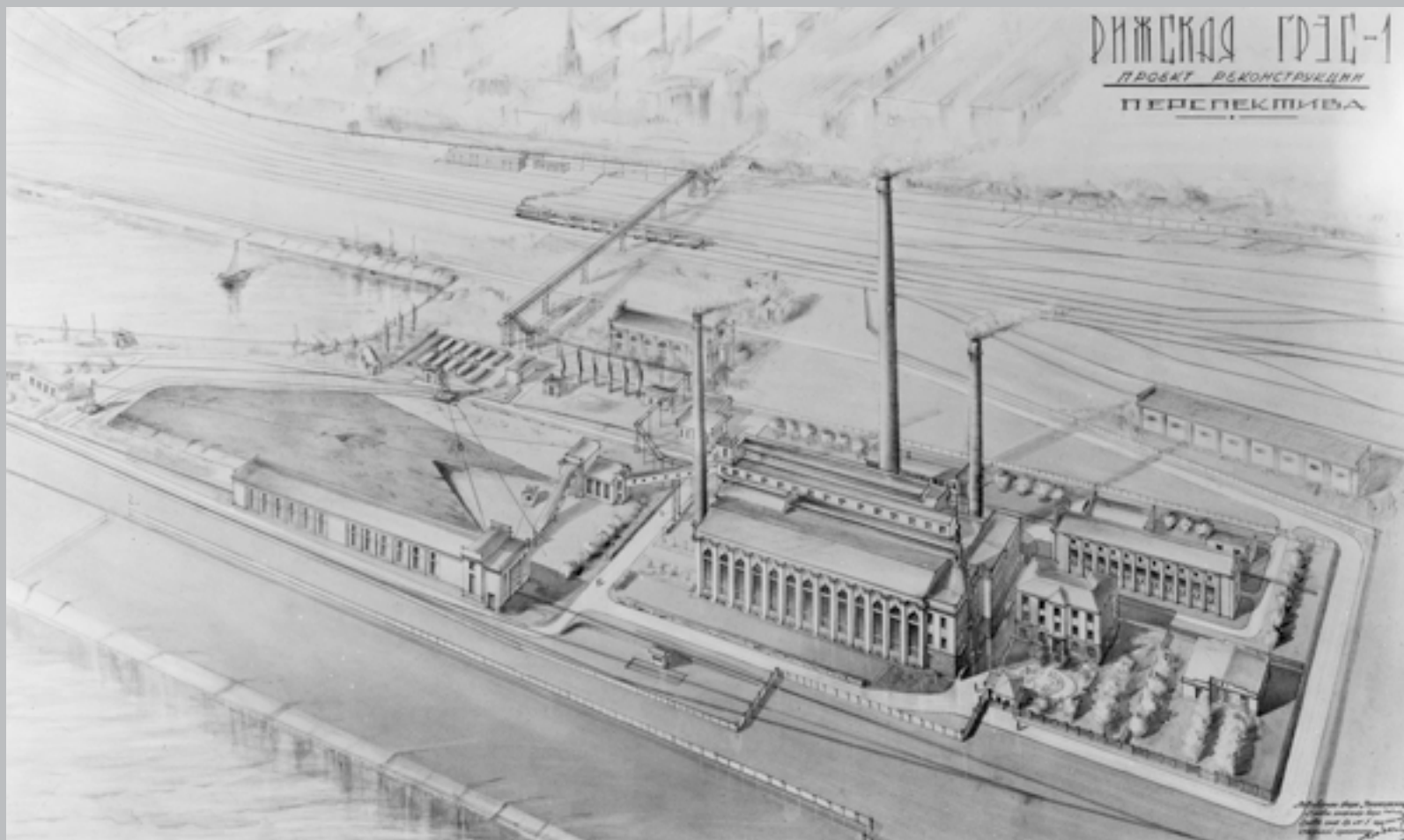


Elektrostacijas pirmais atjaunotais turboģenerators sāka darboties 1946. gada aprīlī. Tajā pašā gadā notika arī atjaunotās Rīgas VRES svinīgā atklāšana.

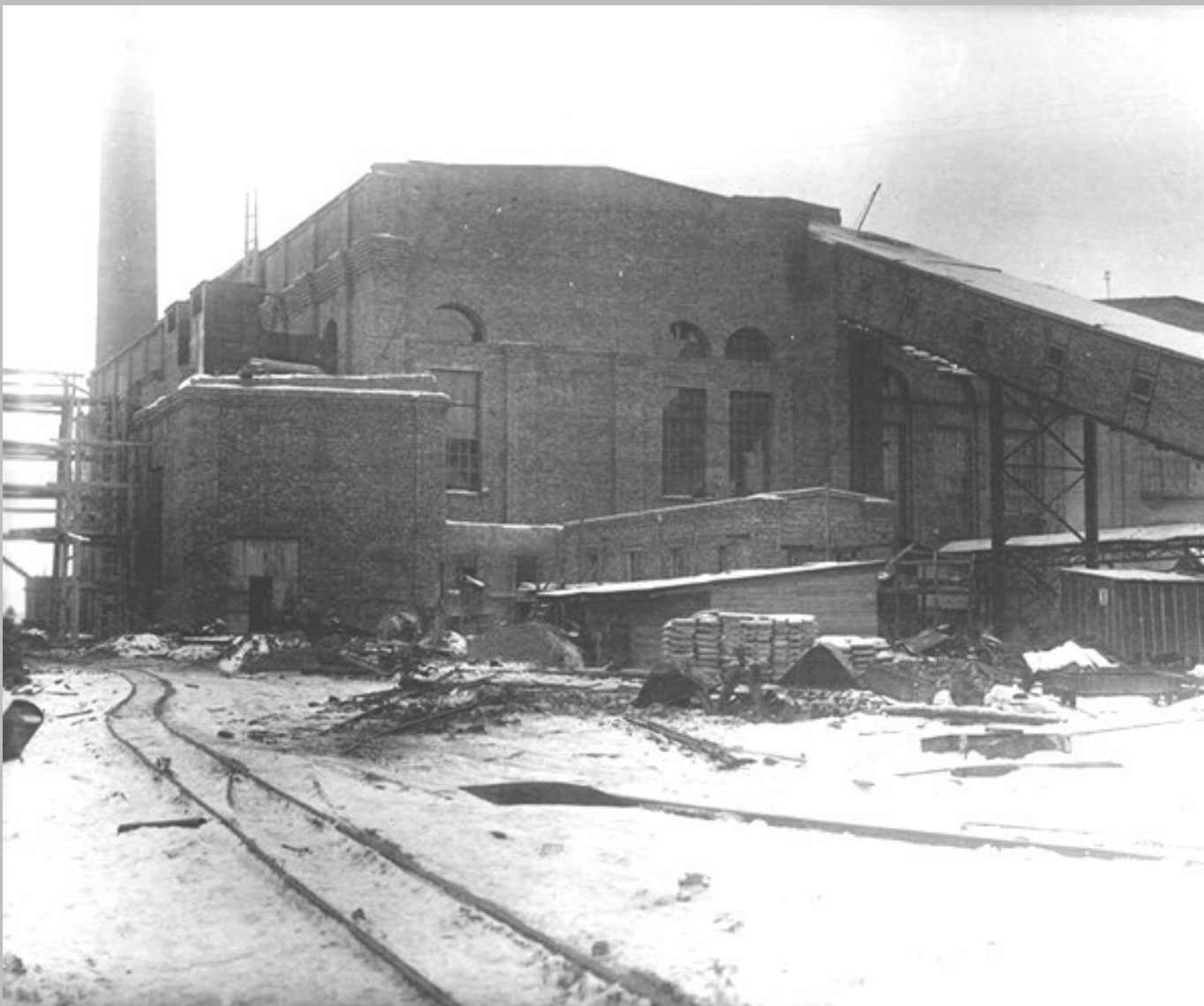


Latvijas PSR Ministru padomes priekšsēdētājs Vilis Lācis (1. rindā no kreisās), Augstākās padomes priekšsēdētājs Augusts Kirhenšteins, LPSR Komunistiskās partijas Centrālās komitejas pirmais sekretārs Jānis Kalnbērziņš un Baltijas Kara apgabala komandieris Ivans Bagramjans atjaunotās Rīgas VRES atklāšanā. Avots: EM

1946.–47. gadā Ļvovā, Ukrainā, tika izstrādāts VRES rekonstrukcijas projekts, kurā bija paredzēts palielināt ražošanas korpusu apjomu, saglabājot vēsturiskās ēkas fasāžu svarīgākās arhitektoniskās iezīmes un detaļas.



1946.–47. gada elektrostacijas rekonstrukcijas projekts (perspektīva). Avots: EM



**Elektrostacija rekonstrukcijas laikā. Avots: EM**

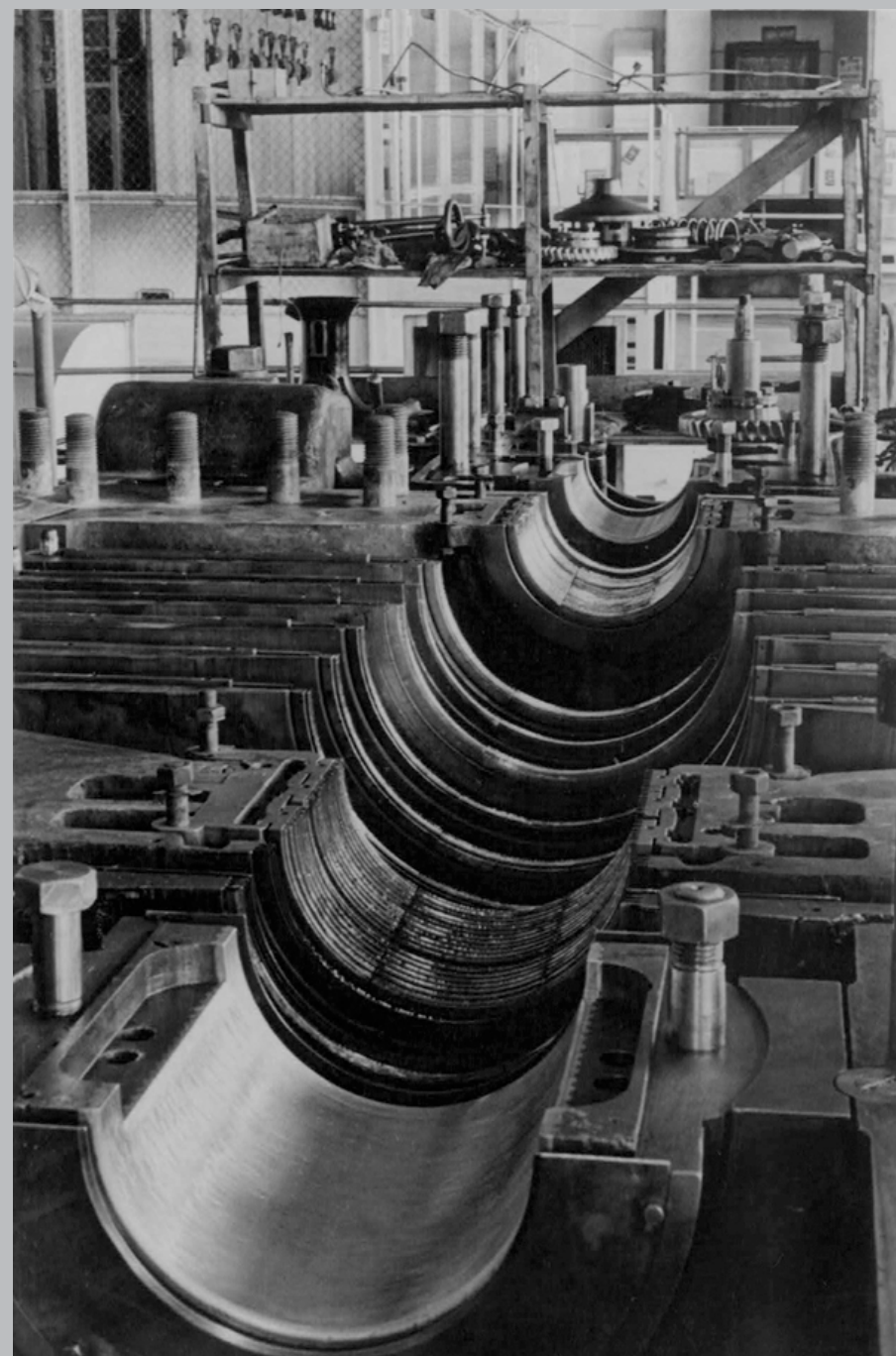
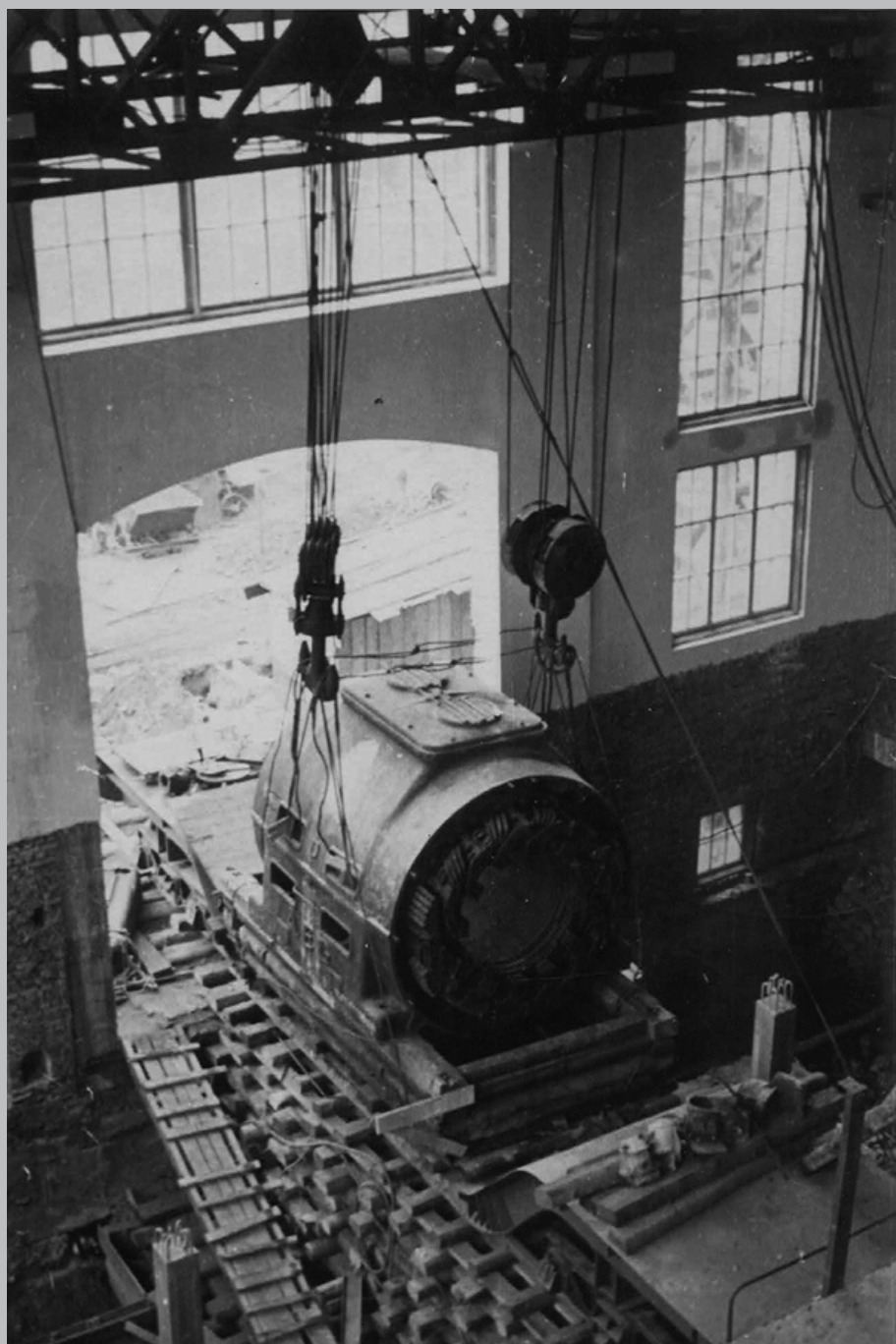




Elektrostacija rekonstrukcijas laikā. Avots: EM



Padomju iekārtā saimnieciskās darbības plānošana nebija nošķirama no valdošās ideoloģijas propagandas. Šim mērķim elektrostacijā bija iekārtota speciāla telpa. Avots: EM



Elektrostacijas iekārtu montāža. Avots: EM





Elektrostacijas atjaunošana 40. gadu beigās.  
Uz fasādes – 1. maija svētku rotājumi. Avots: EM

Elektrostacijas nominālā jauda tika atjaunota 1960. gadā. Sākot ar 1962. gadu, līdztekus akmeņoglēm kā kurināmais tika izmantota dabasgāze. 1967. gadā spēkstacija sāka ražot arī siltumenerģiju, kā kurināmo izmantojot mazutu.

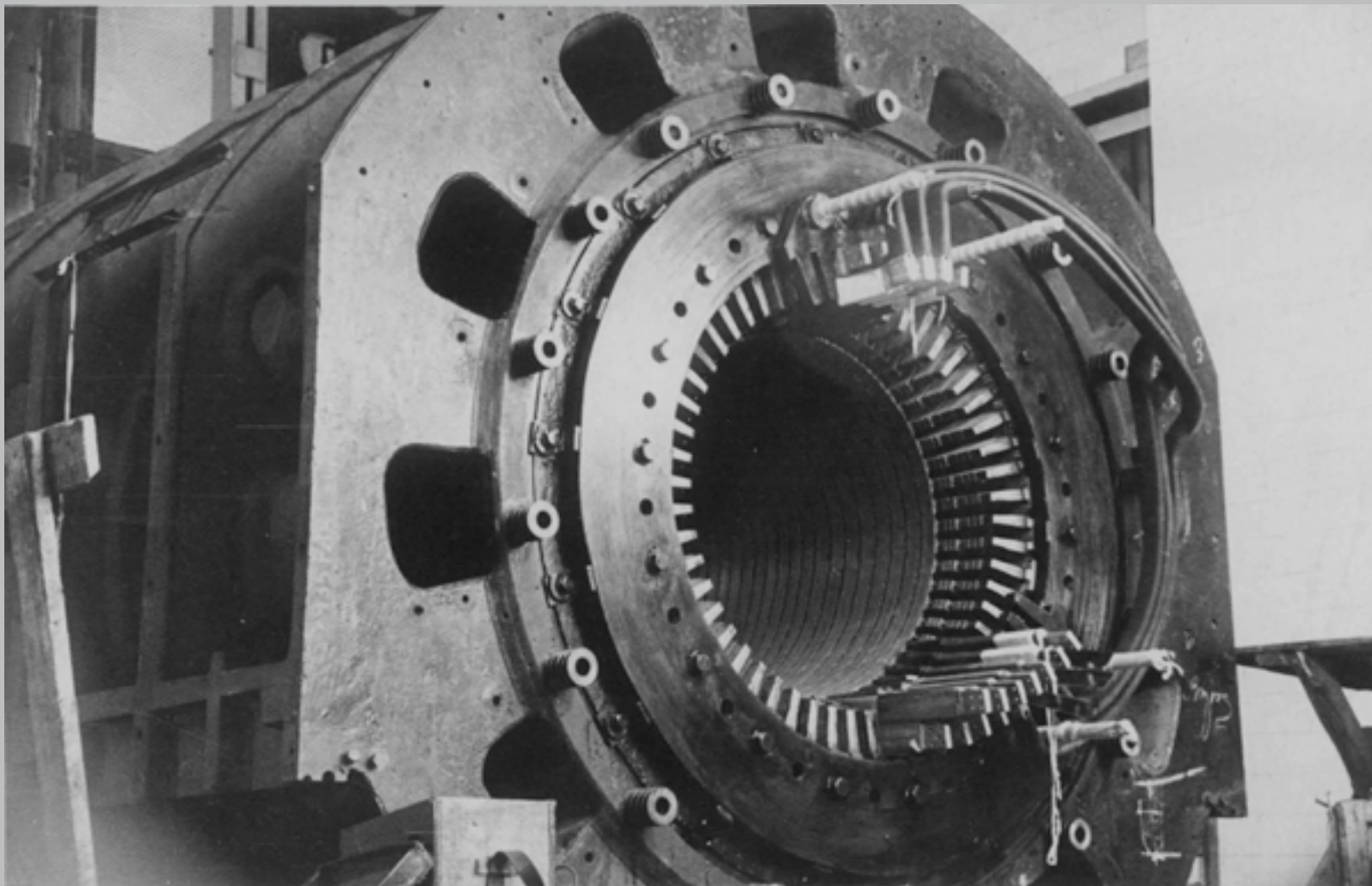


Rīgas VRES darbinieki elektrostacijas 50 gadu jubilejā 1955. gadā. Avots: EM



Elektrostacijas iekārtu pārbaude un regulēšana. Avots: EM





Elektrostacijas iekārtas. Avots: EM

1987. gadā termoelektrostacija pārstāja ražot elektroenerģiju, bet 2004. gada 31. maijs bija siltumcentrāles pēdējā darba diena. Nākotnē bijušās spēkstacijas ēka ir iezīmēta kā Laikmetīgās mākslas muzeja mājvieta.



Bijušās spēkstacijas komplekss mūsdienās. Avots: JAU





Bijušās spēkstacijas komplekss mūsdienās. Avots: JAU



Laikmetīgās mākslas muzeja projektus izstrādājis Nīderlandes birojs *Office for Metropolitan Architecture (OMA)* arhitekta Rema Kolhāsa vadībā. Muzejs nākotnē veicinās ne vien Andrejsalas attīstību, bet arī veidos jaunu kultūrvidi Rīgas pilsētā.



Laikmetīgās mākslas muzeja vizualizācija. Autors: *OMA*

**Pateicamies par sadarbību**

Ingrīdai un Aigaram Miklāviem,  
Rīgas Vēstures un kuģniecības muzejam (RVKM),  
Enerģētikas muzejam (EM),  
Latvijas Dzelzceļa muzejam (LDzM),  
Rīgas domes Pilsētas attīstības departamentam (RD PAD).

Izmantoti arī materiāli no  
Latvijas Valsts vēstures arhīva (LVVA),  
Latvijas Valsts vēstures muzeja (LVVM)  
un Latvijas Nacionālās bibliotēkas (LNB).

© *Jaunrīgas attīstības uzņēmums*, 2009