

Ikšķiles dzelzceļa stacija

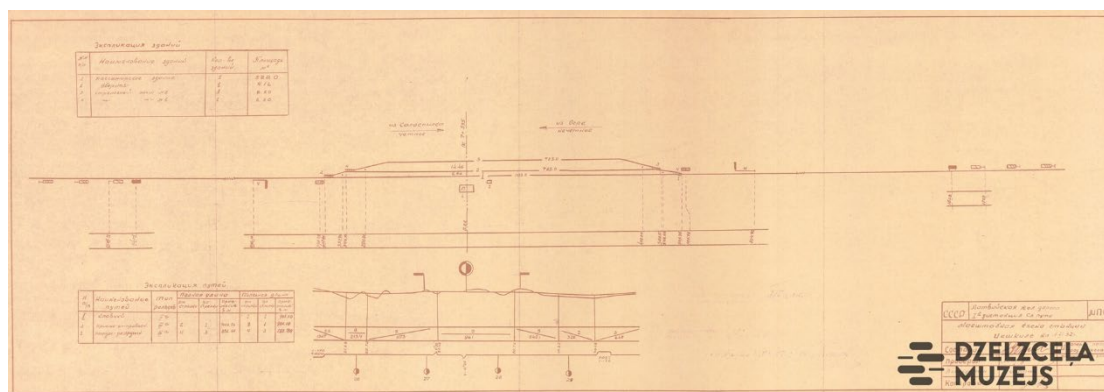
Kad 1861. gadā tika atklāta dzelzceļa līnija Rīga Daugavpils, sākotnēji Ikšķilē pieturas vietas nebija. Tā tika ierīkota nosacīti tukšā vietā Ogrē, nevis pagasta un muižas centrā Ikšķilē. Vēsturiski bija izveidojies, ka viens no lielajiem Vidzemes guberņas pasta ceļiem, jeb traktiem Rīga – Maskava veda cauri Ikšķilei. Vidzemes guberņā bija 114 verstis šī lielceļa ar 5 pasta stacijām, kurās tika pārjūgti un atpūtināti zirgi: Rīga → 14 ← Salaspils [*Kirchholm*] → 21 ← Ogre [*Ogershof*] → 23 ← Jumprava [*Jungfernhof*] → 16 ← Skrīveri [*Römershof*] → 21 ← Koknese [*Kokenhusen*] → 19 ← Vitebskas guberņas robeža → 5 ← Gostiņi. Tas bija svarīgs apstāklis, kurš noteica izvēli, pasta staciju ierīkošanas vietai. Kā otrs iemesls ierīkot pasta staciju šeit bija Ogres upe, kuras šķērsošanai izmantoja pārceltuvi. Arī stacijas nosaukums *Ogershof* - *Ogres stacija*, pietura, nevis apdzīvotas vietas nosaukums. Ogres teritorija 19. gadsimta beigās ietilpa Ikšķiles pagastā un tagadējās Ogres centrā atradās Ikšķiles muižas Ogresgrīvas pusmuiža. Var uzskatīt, ka jau pirms dzelzceļa būvniecības uzsākšanas Ogres pasta stacija bija izveidojusies kā komunikācijas punkts Ikšķiles pagastā. Ogres stacija tika ierīkota neapdzīvotā vietā, kuras nosaukums vēl 1874. gadā bija “Даčnoе место при станции Огер” [*Дачное место при станции Озеръ*]. Staciju atklāja 1861. gada 17. septembrī. Līdz ar dzelzceļa ierīkošanu sākās Ogres kā apdzīvotas vietas attīstība, dzelzceļa sabiedrība noīrēja divas pūrvietas meža, lai ierīkotu celiņus, uzceltu restorānu un vairākus paviljonus. Kopš 1875. gada Ogrē sākās intensīva vasarnīcu celtniecība, to skaits līdz Pirmajam pasaules karam sasniedza trīs simtus. 1862. gadā atklāja kūrortu, 1895. gadā Ogrē piešķīra ciema tiesības.

Tomēr, tā kā Ikšķilē tika izveidota krievu armijas 45. kājnieku divīzijas pulku kopējā “Šeremetjeva vasaras nometne” un caur Ikšķili veda tolaik ātrākais ceļš uz populāro Baldones kūrvieta, vispirms 1863 gadā pie dzelzceļa uzraugu namiņa Nr. 28 iekārtoja pieturas punktu. Tas atradās apmēram vienu kilometru no tagadējās stacijas uz Rīgas pusi. 1866. gada dzelzceļa direkcija iegādājās 4 pūrvietas lielu zemes gabalu pie uzraugu namiņa Nr. 29, kur 1871.–1872. gadā iekārtoja jauno Ikšķiles staciju. Darbs kavējās sakarā ar sarežģīto reljefu, jo pasažieru ēka atrodas uz pakalniņa. Celtniecības pārskatā stacijas iekārtošanas darbi tika raksturoti šādi:

“Tā kā šeit kāpums pārgāja kritumā, tika uzcelts masīvs galvenais perons, ka arī un starpperons 91 asi kopgarumā, kā arī masīva nobrauktuve ar 17 asu garam mūra sienam un 400 asis sliežu, 5 pārmijas, 7 krustiņi un 2 krustojumi.”

Stacijas atklāšana notika 1872. gadā un tās pirmais priekšnieks bija Borovskis. Galvenā divstāvu stacijas ēka būvēta no koka uz akmens pamatiem, ar pagrabu un papes jumtu, pie stacijas staļļi un koka tualete uz akmens pamata, tai līdzās bija stacijas dārzs, kurā augošās liepas saglabājušās vēl šodien. Kopumā stacijas iekārtošana izmaksāja 29 850 rubļu.

Līdz ar Melcera kaļķu cepla attīstību, 1882. gadā tika izbūvēts papildus sliežu ceļš 1,5 kilometru garumā. Tas gan pastāvēja tikai 5 gadus un 1887. gada atzarojumu likvidēja, atstājot blakussliežu pagarinājumu, ko vēlākos gadus izmantoja preču iekraušanas operācijām. To samērā aktīvi izmantoja apkārtējie ražotāji: Kapurāmuru vara lietuve, Dobelnieku, Augstpriedes un Ceplīša papes fabrikas. Vēl nesenā pagātnē pretim stacijas ēkai, vietā kur šobrīd izbūvēts auto stāvlaukums varēja redzēt no ķieģeļiem mūrētos noliktavu pamatu stabiņus. Šīs noliktavas savu uzņēmumu vajadzībām uzbūvēja papes fabriku īpašnieki. Sliežu atzarojums aktīvi tika izmantots ilgu gadus, tajā parasti stāvējis kāds preču vagoni. Tos izmantoja dažādu preču pārkraušanai, tai skaitā arī piegādei Ikšķiles iedzīvotāju vajadzībām. Bija iespējams pasūtīt dažādas preces, būvmateriālus, pārvest iedzīvi pārvācoties, regulāri tika vesti dažādi lauksaimniecības produkti. Piemēram, 1929. gadā no stacijas uz Rīgas piena kombinātu tika transportētas 1360 t piena. 1952. gada stacijas shēmā atzars ar rampu ir uzrādīts. 1959. gadā pēc dzelzceļa iecirkņa Rīga-Ogre elektrifikācijas sliežu ceļa atzars tika pilnībā demontēts.



Sliežu ceļa shēma 1952.g. LDzM fonds

Pirmā pasaules kara gados Ikšķile bija nozīmīgs Rīgas nocietinājumu rajona atbalsta punkts. No Ropāžu muižas caur Kangariem, Tīnūžiem un Kaparāmuriem līdz Ikšķiles stacijai, ar atzaru no Tīnūžiem uz Kranciemu, krievu armija purvainā vietā izbūvēja koka ceļu, kuru vēlāk 1918. gada vācu armija pārveidoja par šaursliežu dzelzceļu meža darbu vajadzībām. Ceļš turpinājās pa tagadējo Daugavas prospektu un Ozolu ielu līdz Daugavai, kur bija uzbūvēts steķu tilts. Pārī tam uz Baldoni veda šaursliežu dzelzceļš. Lai arī kara gados stacijas ēka cieta, tai tika noplēsts jumts, nodedzinātas palīgēkas un staļļi, to izdevās saglabāt un vēlāk atjaunot.



Ikšķiles stacijas ēka pēc I. Pasaules kara 1917.g.



Šaursliežu dzelzceļa līnija Ropažu muižā 1919.g. oktobris

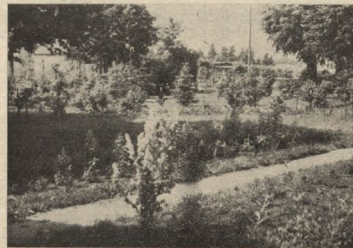
Pēc Pirmā pasaules kara ar Latvijas Dzelzceļa virsvaldes 1919. gada 25. novembra rīkojumu stacijai tika pieņemts latviskais nosaukums “Ikšķile” Rīgas – Daugavpils dzelzceļa līnijā, kā 3. klases stacijai. Pamazām sākās atjaunošanas darbi: 1925.g. tika atjaunota šķūnis, 1926.g. uzstādīts elektriskais apgaismojums, 1928.g. notika stacijas ēkas konstrukciju remonts un 1928.g. uzcelta jauna noliktava. Laika gaitā bijuši stacijas priekšnieka amatā bijuši Jānis Kublinskis (+21.09.1927), Jānis Vējiņš (+26.05.1931). Īpaši gribu pieminēt Eduardu Zuiku, kurš bija pēdējais stacijas priekšnieks līdz padomju okupācijai (1934.VII.-1940). Būdams sabiedriski aktīvs, bija Ikšķiles Labierīcības biedrības dārzkopības sekcijas vadītājs un bija aizrautīgs brīvdabas vīnogu audzētājs un popularizētājs. Pateicoties Eduarda Zuikas iniciatīvai jaunu veidolu ieguva iepriekš nekoņemtais Ikšķiles stacijas dārzs. To novērtējis cits ikšķilietis, auglīkopības speciālists Jānis Sudrabs.

Ikšķiles stacija

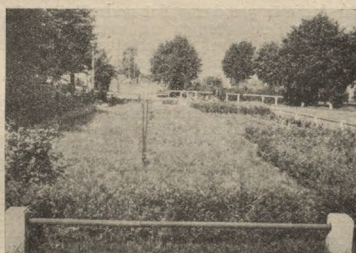
Grūti ir iesākt kuru katru jaunu darbu, bet jo sevišķi grūti tādu, par kura izdošanos šaubās plašākas aprindas un kas ir pavisam svešs, neparasts. Grūti jau bija iesākt lauku sētu izdaiļošanas darbus, tikai „mežu dienās” iesākām un arī turpinām apstādīt daudzās sabiedriskās ēkas.



Ikšķiles stac.



apstādījumi.



Kā izņēmums ir skolas, par kurām rūpējas Izglītības ministrija. Zināmā mērā aizmirstas bija dzelzceļu ēkas. Ja jau tautas namu un baznīcu apkārtni centāmies izkopt, kur tauta apgrozās un iegriežas reizi nedēļā, tad savādi likās, ka dzelzceļu pietātnu ēkām, kur cilvēki — gan tuvi, gan tāli laudis — vienmēr iet un nāk, iet un nāk, un kur apgrozās daudz svešinieku, labām nātrās un dadžos ieaugt. Vietu vietām bija arī izņēmumi. Bet tie bija reti, un tad jau bija skaidrs, ka stacijas priekšnieks ir liels dabas cienītājs, entuziāsts. Tagad, kad lielākā mūsu dzelzceļu pietātnu daļā ēku apkārtni izkopta, liekas, ka tas tā arvienu ir bijis un pats par sevi saprotams, ka tam tā arī jābūt. Esmu acu liecinieks Ikšķiles stacijas apkārtnes pārvērtībam. Braucu uz Baldoni caur Ikšķili. Atpakaļ ceļā vajadzēja gaidīt vilcienu. Garlaikodamies izbradāju visus džungļus un tuksnešus un — šabloniskā stacijas ēka, ar visām citām publikai nepieciešamām celtnēm, atstāja tādu noraidošu iespaidu, ka labprāt uz Baldoni izvēlējos citu ceļu, nemaz nerunājot par domām Ikšķiles apkārtni tuvāk apskatīt, iepazīties: ja jau

ceļa sākums tāds, ko tad gan lai sagaida tālāk. Un tagad, pēc dažiem gadiem? Vajadzēja ierasties stacijas priekšniekam, kam mājas apkārtnes daļums pašam ir nepieciešamība un — viss pārverties. Tur, kur senāk vējš starp smilšu mākoņiem naidīd ceļu, kur lietūs dienās neizbrie-

namas dubļu pelķes rēgojās, kur zirgu izbraidā sīka maura zālīte bālēja, tur tagad gaumīgi pūku un košuma dārziņi. Mēs zinām, ka senos laikos skolotājs ietekmēja visa pagasta dzīvi, tāpat arī tagad rakstura cilvēks aizrauj sev tuvāko apkārtni. Stacijas priekšnieka ierosināti, pamudināti un no labas priekšzīmes pārliecināti, apkārtnējie zemes īpašnieki ierīko dārzus, apkopj savu sētu. — Kam izdevība bijusi novērot citas vietas, aina viena un tā pati: agrāko malkas grēdu un pusapgāzutu krūmu vietā, tagad skaisti apstādījumi un ziedošas pūķes. Nozudušas vecās sētas un vieta atrasta arī malkai u. t. t. Viss tas sasniegts ļoti īsā laikā, bet pānākumiem jo bagāts bijis pats pēdējais gads.

Dārzkopības attīstību uz dzelzceļiem gribas salīdzināt ar vilciena kustību: tam dažkārt grūti uzsākt gaitu, pirmās kustības gausas, apdomīgas, tad — arvienu ātrāk, ātrāk... līdz pilnā gaitā tas joņo pretīm spraustam mērķim. Arī dārzkopības darbs, tik spraigi sāktais un nopietnu roku vadīts, neapstāties, pirms nebūs veicis savus uzdevumus — padarījis daļus mūsu dzelzceļus.

Doc. J. Sudrabs.

V. Šterna kokaudzētavā

Medzes „Viesturos”, caur Medzi,
tālrūns Medzē 37. Dabūjami

augļu kociņi

Plašā izvēlē

bumbieres, ķirši un ābeles

Cenu rādītājus izsūta par brīvu

Dzelzceļnieks, Nr.19 (02.10.1939)

Ogres Ziņas, Nr.2 (05.02.1938) “Dzelzceļu virsvalde piegriež lielu vēribu vilcienu kustības nodrošināšanai, lielākās dzelzceļu stacijās pakāpeniski ierīkojot signālu un pārmiju centralizācijas ierīces. Ikšķilē, Ogrē un. Lielvārdē ierīkota saistība, starp semaforu un divām iebraukšanas pārmijām katrā stacijas galā un atvēršanas un noslēgšanas ierīces stacijas dežurantu telpās. Jaunās ierīces dod iespēju staciju dežurantiem personīgi sagatavot un noslēgt vilcienu ceļu.”

Tika atjaunota arī zirgu tramvaja satiksme un tā darbojās līdz 1941. gadam, kad to demontēja vācu armija. Tādējādi kopā ar Daugavpils lielceļu, Ikšķilē izveidojās loģistikas krustpunkts. Stacijas ēka noteikti bija centrālā vieta Ikšķilē. Pienāca vilcieni, kursēja zirgu tramvajs, piektdienās šeit bija neliels tirdziņš. Stacijas ēkā atradās publiska telefona sarunu vieta (1940), avižu kiosks, bufete (ekonomis Kārlis Rukmanis; 1940), augšstāvā bija vairāki dzīvokļi, arī

stacijas priekšnieka dienesta dzīvoklis. Salīdzinot pasažieru plūsmu, redzam, ka 1927. gada pasažieru skaits bija 44 336, bet 1938. gada – 74 757 cilvēku.

Šeit kā piemērs redzams 1937. gada vilcienu kustības saraksts:

Ogres Ziņas, Nr.3 (15.05.1937) "Vilcienu saraksts. Svinamās dienās: No Rīgas uz Ogri plkst.: 7.43, 8.58, 10.05, 14.35, 15.27, 16.42, 19.05, 20.47, 23.30. No Ogres uz Rīgu plkst.: 4.56, 6.53, 7.46, 8.31T 10.35, 14.31, 17.35, 19.30, 21.15, 23.01. Darbdienās: No Rīgas uz Ogru plkst.: 7.43, 10.05, 14.30, 15.27, 16.42, 19.05, 20.47, 23.30. No Ogres uz Rīgu plkst.: 4.56, 6.53 7.46, 8.33, 10.35, 14.31, 17.35, 19.80, 23.01. Bez tam vēl dienās pirms svinamām ir apgrozībā papildu vilciens, kas no Rīgas atiet pīkst. 13.32, bet no Ogres uz Rīgu pīkst. 16.55. Brauciens starp Rīgu un Ogru ilgst 45 minūtes. Jaunais vilcienu saraksts stāsies spēkā 22. maijā.



Preču perons Ikšķiles stacijā (priekšplānā redzami nokrauti dzeloņstieplu rituļi armijas vajadzībām). Ap 1916.g.



Ikšķiles stacija starpkaru periodā



LETA kiosks Iksķiles stacijā 1934.g.

Otrā pasaules kara laikā vācu armijai atkāpjoties, stacijas ēka pilnībā tika nopostīta. Pirmos pēckara gadus pasažierus apkalpoja mājā, kur vēlāk atradās saimniecības preču veikals. 1953. gadā vācu karagūstekņi vecās stacijas vietā uzbūvēja tagadējo dzelzceļa staciju.

Izmantotie avoti:

V. Eihenbaums "Iksķiles stacija" - Iksķiles almanahs I; 2005.g.

Latvijas Dzelzceļa muzeja arhīva materiāli

