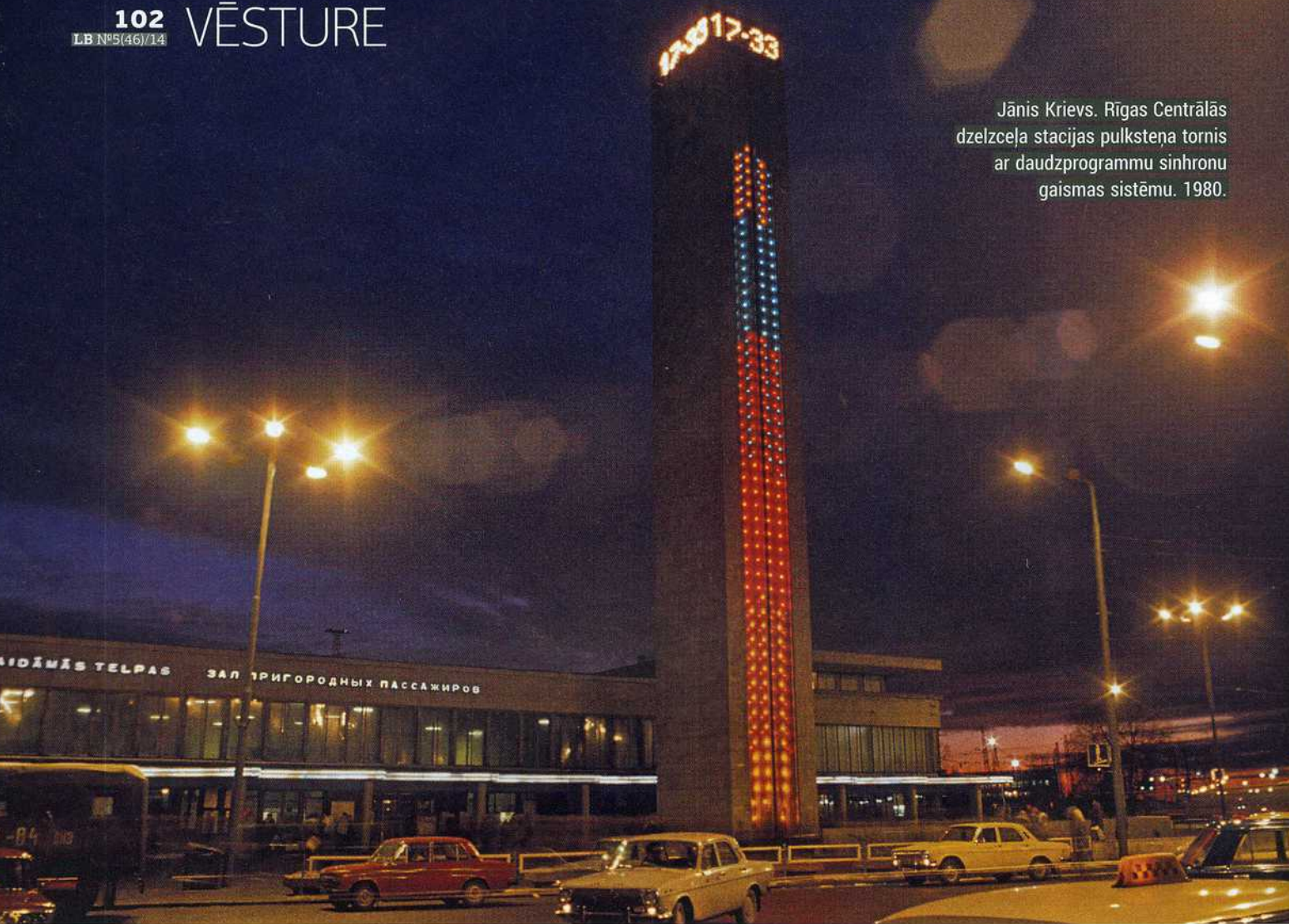


Jānis Krievs. Rīgas Centrālās
dzelzceļa stacijas pulksteņa tornis
ar daudzprogrammu sinhronu
gaismas sistēmu. 1980.



ILZE MARTINSONE, MG. ART.
FOTO: LATVIJAS VALSTS
KINOFOTOFONODOKUMENTU ARHĪVS

Rīga Pasažieru

Tagadējās Rīgas centrālās dzelzceļa stacijas jeb istajā vārdā Rīgas Pasažieru stacijas pirmsākumi saistās ar 19. gs. vidu. 1847. gadā radās ideja par Rīgas–Daugavpils dzelzceļu¹, kura projektu ierosināja Rīgas Biržas komiteja, un jaunbūvējamā līnija tika iekļauta 1856. gadā apstiprinātajā Rīgas nocietinājumu nojaukšanas plānā. Projektam nepieciešamo zemi atpirka no īpašniekiem, bet stacijas ēkai nepieciešamo gruntsgabalu Rīgas pilsēta topošajam dzelzceļam uzdāvināja. Projektu pamatā finansēja angļu uzņēmēji², un 1858. gadā britu inženieru vadībā sākās būvdarbi. Līdztekus izbūvējot Pēterburgas–Varšavas dzelzceļu, Rīga tika savienota ar Iekškrīevijas dzelzceļu tīklu, jo šī līnija gāja caur Daugavpili³. 1861. gadā atklātās Rīgas–Daugavpils līnijas sākumstacija tika īstenota pēc arhitekta Johana Daniela Felsko projekta, nelielo stacijas ēku vairākkārt paplašināja jau 19. gs. otrajā pusē. Dzelzceļa mezgla telpiskā organizācija tolaik bija cita – vilcieni stacijā «Rīga I» pienāca

ielas līmenī, bet pēc 1902. gadā izstrādātā Rīgas dzelzceļu mezgla pārbūves plāna un Dzelzceļa tilta izbūves pār Daugavu 1914. gadā, paceļot sliežu ceļus virs Rīgas centrālajām ielām, tika izveidota otra stacija «Rīga Galvenā» augšējā – tagadējā – līmenī. 1919. gadā abas stacijas apvienoja, piešķirot stacijai juridisko nosaukumu «Rīga Pasažieru»⁴. 1931. gadā no galvenās stacijas tika izveidota estakāde ar dzelzceļa atzarojumu uz Centrāltirgu un staciju «Rīga Tirgus» gaļas paviljona tuvumā. Atzarojumu bija paredzēts savienot ar citiem paviljoniem, taču estakāde kara laikā tika sagrauta, un 1937. gadā izstrādātais stacijas rekonstrukcijas projekts palika nerealizēts. Karadarbībā cietušo stacijas ēku un dzelzceļa saimniecību atjaunoja 1947. gadā.⁵

20. gs. vidū bija nobriedusi vajadzība pēc vērienīgas centrālā dzelzceļa mezgla rekonstrukcijas. Šodienas izpratnē vērienīgo notikumu, pilsētai pilnībā renovējot savu nozīmīgāko transporta mezglu un tēlainā izpratnē noformējot pilsētas seju, tomēr

nepavadīja īpaša publicitāte – acīmredzami tas tika uzskatīts par tīri utilitāras nozīmes pasākumu. Kopš 1954. gada tika izstrādāti vairāki projekti, un 1960. gadā pabeigta stacijas pārbūves pirmā kārtā – pasažieru, dienesta un tehniskās telpas –, iekļaujot jaunajā projektā vecās ēkas fragmentus (bijušās starppilsētu kasu ēkas pagraba līmenī joprojām saglabājušās pirmās stacijas ēkas būvkonstrukcijas), pēc Ļeņingradas projektēšanas institūta «Ļengiprotrans» arhitektu Vladimira Kuzņecova un Viktora Ciņļina projekta. 1965. gadā tika pabeigta visa rekonstrukcija, ieskaitot pasta – 50. sarkaru nodaļas – ēku, starppilsētu kases un pulksteni, kas tolaik veica arī rezervuāra funkciju stacijas ūdensapgādei. Rekonstrukcijas rezultātā visi sliežu ceļi tika izvietoti augšējā līmenī uz uzbēruma. Upurējot vēsturi – veco stacijas ēku (tās priekšā 1889. gadā uzbūvētā cara ģimenes izdzīvošanai dzelzceļa katastrofā veltītā kapela tika nojaukta jau 1920. gadā ar ieceri pārvietot to uz garnizona kapiem pie Brasas stacijas,