



PĀRGĀJIENA MARŠRUTS AR SPĒLES ELEMENTIEM

# Kuldīgas bānītis

PĀRGĀJIENA MARŠRUTS AR SPĒLES ELEMENTIEM



*Kultūras mantojums ir daudzveidīgs, tas ir klātesošs mūsu ikdienā un ietekmē paaudžu likteņus. Cilvēks vienmēr ir vēlējies pārvietoties un redzēt tālāk, kas savukārt, virza attīstību – ceļu krustpunktos veidojās pilsētas, pārceltnes veicināja tirdzniecību, pie dzelzceļa līnijām tapa strādnieku ciemati. Mobilitātei attīstoties, vēl nesena modernā transporta infrastruktūra kļuvisi par vēstures mantojumu, vienlaikus veidojot kvalitatīvu vidi mūsu dzīvei, kā arī iedvesmojot inovācijām un atklājumiem. Pagātnē aizgājuši senie kariošu ceļi un pasta stacijas, šaursliežu dzelzceļi un dirižabļu angāri, bet dzelzceļa stacijas, bākas, tilti un pārceltnes kalpo mums joprojām, pat būdami industriālie, arhitektūras, vēstures vai mākslas pieminekļi.*

**2021. gads Eiropas Savienībā tiek pasludināts par Eiropas dzelzceļa gadu, tāpēc aicinām caur dzelzceļa vēsturi un kultūras mantojumu atgādināt par dzelzceļa ieguldījumu Eiropas labklājības veidošanā un dzelzceļa lomu progresīvu tehnoloģiju izstrādē.**

**Kuldīga** jau 13. gadsimta vidū kļuva par svarīgu Kurzemes administratīvā un militārā spēka, vēlāk arī tirdzniecības centru. To veicināja izdevīgais ģeogrāfiskais stāvoklis līdzās nozīmīgajam Ventas ūdensceļam un senākajam sauszemes tranzīta ceļam. Pēc saimnieciskās dzīves uzplaukuma Kurzemes hercoga Jēkaba Ketlera valdīšanas laikā (1642–1682) Kuldīga nozīme samazinājās, un pievienošana Krievijas impērijai 1795. gadā pārvērta to par ierindas apriņķa pilsētu. 19. un 20. gadsimta mijā, kad daudzviet Latvijas teritorijā strauji attīstījās rūpniecība un uzvaras gājieni bija uzsācis jaunais transporta veids dzelzceļš, Kuldīga ar seklo Ventas ūdensceļu un sliktajiem zemesceļiem pamazām palika nomaļus no galvenajām transporta maģistrālēm. Jūtamus uzlabojumus Kuldīgas saimnieciskās dzīves rosināšanā deva Liepājas–Alsungas–Kuldīgas šaursliežu dzelzceļa līnijas atklāšana 1935. gadā.



Lai uzzinātu, par to cik šis kultūras mantojums ir daudzveidīgs, tas ir klātesošs mūsu ikdienā **PIEDZĪVOJUMS VAR SĀKTIES PIE VECĀ VENTAS TILTA.**



*Ledus sastrēgumi Ventas upē, pie vecā Ventas tilta*



Kuldīga nav iedomājama bez Ventas upes un tās gleznainās rumbas, kā arī bez iespaidīgā ķieģeļu mūra tilta un nepabeigtā Ventas Rumbas apvedkanāla (saukta arī par hercoga Jēkaba kanālu) upes labajā krastā. Kanāls ir vienīgā taustāmā liecība par mēģinājumiem izveidot kuģojamu Ventas ūdensceļu no Lietuvas līdz Ventspils ostai. 19. gadsimta Kuldīgas saimnieciskajā dzīvē aizvien pieauga zemesceļa uz Rīgu nozīme. Nokļūšanu uz to ievērojami apgrūtināja Ventas šķērsošana, kas bija iespējama pa upes braslu vai izmantojot pārceltuvi. Kuldīgas tilta būvniecību sāka 1873. gada pavasarī. Līdz rudenim darbi bija tiktāl pabeigti, ka varēja uzsākt balstu apšūšanu, kā arī tilta velvju veidošanu. 164 m garās inženierbūves celtniecības darbus pabeidza 1874. gada 2. novembrī, svinīgi atklājot satiksmi pār jauno tiltu.

1.

uzdevums

**ATRODIET UZ TILTA DIVAS PIEMIŅAS  
PLĀKSNES UN ATBILŽU LAPĀ IERAKSTIET,  
KAS UZ TĀM IR RAKSTĪTS.**



**TĀLĀK DODIES PA PILS IELU, UN APSTĀJIES PIE VENTAS RUMBAS.**



*Ventas upe no Lietuvas līdz Kuldīgai. Pludināšanas karte.  
Gads nav uzrādīts. (Inas Celitānes privātkolekcija)*





*Baļķu pludināšana Ventā pie Rumbas 20. gs. sākumā.*



*Ūdensdārzs Ventā 20. gs. sākumā.*



Ventas upe Kuldīgai aizvien nesusi saimniecisku labumu. Galvenais no tiem, līdz ar zivju zveju un kuģošanu, bija baļķu pludināšana, kas īpaši izvērās kopš 19. gadsimta nogales. Baļķus un arī jau daļēji apstrādātus kokmateriālus pludināja gan sasiētus plostos, gan vaļējā veidā. Tas vēl 20. gadsimta divdesmitajos un trīsdesmitajos gados bija viens no visplašāk izmantotajiem koku transportēšanas veidiem pa Ventu. Pludināšanas ceļi no Lietuvas robežas līdz Kuldīgai attēloti kādā nedatētā kartē. Tajā norādīti šķēršļi pludināšanai – rumbas, krāces, saliņas, akmeņaini un smilšaini sēkli, kā arī vietas, kur ir ūdensdzirnavas. Kokmateriālus sagatavoja galvenokārt meža masīvos augšpus Kuldīgas un pa upi pludināja uz Kuldīgas un Ventspils uzņēmumiem, kā arī uz Ventspils ostu eksportam. Līdz Kuldīgai kokus parasti pludināja vaļēji, un virs Rumbas nereti veidojās baļķu sastrēgumi.

Plostus pludināja visu navigācijas periodu, bet visvairāk pavasaros un rudenos, kad upē bija augstāks ūdens līmenis. Tā kā plosti netika pāri ūdenskritumam, tad pie Kuldīgas tos sadalīja. Baļķus vaļējā veidā laida pāri Ventas Rumbai. Daļa no kokmateriāliem tika uzkrāta Ventā pie Kuldīgas, lai tos izmantotu vietējām, galvenokārt fabrikas „Vulkāns”, vajadzībām. Finiera ražošanai domātos bērza baļķus saņēma pirms ūdenskrituma, kur upes ielokā bija nožogots aploks jeb tā saucamais ūdensdārzs baļķu uzglabāšanai. Ūdensdārzu apkalpoja fabrikas „Vulkāns” darbinieki – pēc profesijas enkurnieki. Viņi pieņēma baļķus, ievadīja tos apklos un nogremdēja vairākās kārtās. Tādā veidā kokmateriāli tika ne tikai uzglabāti, bet arī attiecīgi izmērcēti atbilstoši finiera ražošanas tehnoloģijas vajadzībām.

Venta ieņēma vienu no pirmajām vietām starp Latvijas upēm: ik gadu pa Ventu aizpludināja vidēji ap 100 000 kubikmetru kokmateriālu.

2.

uzdevums

**KĀ BAĻĶU PLUDINĀŠANĀ SAUCA DARBINIEKU, KURŠ BIJA PRIEKŠĒJĀ AIRA VILCĒJS?**



**TĀLĀK EJIET UZ JAUNO VENTAS UPES KREISĀ KRASTA TAKU. EJOT PA PASTAIGU TAKU, JŪS LABAJĀ PUSĒ IERAUDZĪSIET SKAIDU KALNUS – tā sauca šo vietu.**



*Fabrikas "Vulkāns" dēļu zāģētava (1962. gads).*



- Starp skaidu kalniem un bijušā kokapstrādes kombināta "Vulkāns" stadionu atradās baļķu izkraušanas laukums. Tas bija aprīkots ar vairākiem tā sauktiem "buka celtņiem", zem kuriem pastūma vagonus. Celtņu atbalsta kājas pārvietojās pa savām sliedēm, abpus dzelzceļam.
- Kuldīgas bānīša "rosīšanos" kraujlaukumā aiz dēļu žoga varēja redzēt (un dzirdēt) arī futbola spēļu laikā. Īpaši labi no kādas augstas koka konstrukcijas stadiona malā. To sauca par tribīnēm. Kuldīgas "Vulkāns" 20.gs.60.tajos gados, bija spēcīga futbola komanda, kas 1964. gadā pieveicot Liepājas "Tosmari", uzvarēja Latvijas kausa izcīņā. Starp Kuldīgas dzelzceļa staciju, un "Vulkāna" kraujlaukumu bija divas dzelzceļa pārbrauktuves. Viena - pāri Jelgavas ielai, otra-pāri Rūpniecības ielai. Pēc bijušā kokapstrādes kombināta "Vulkāna" apstāšanās, kad skaidu kalnos sāka vairāk staigāt kuldīdznieki, tie sāka stāstīt leģendas - šausmu stāstus par skaidās it kā mītošiem mutantiem-čūskām ar divām galvām.

**3.**

uzdevums

**PA BIJUŠĀ KOKAPSTRĀDES KOMBINĀTA "VULKĀNA" TERITORIJU "PORTĀLAUTOMOBĪLI" VADĀJA IZGATAVOTĀS FINIERA LOKSNES, KĀDĒĻ TOS DĒVĒJA PAR "STĀRĶIEM"?**



**NO PASTAIGU TAKAS NOGRIEZIETIES UZ RŪPNICĪBAS IELU, VIRZIENĀ UZ JELGAVAS IELU. PIRMS ABU IELU KRUSTOJUMA!**



*Kuldīgas-Skrundas šosejas atklāšana 1936. gadā.*

- Padomju varas gados šis piemineklis tika sabojāts. Zudušo uzrakstu un pašu pieminekli atjaunoja tikai 1997. gadā. Notikums, kas iemūžināts šajā piemiņas zīmē – jaunās šosejas būvniecības pabeigšana – bija nozīmīgs ieguldījums Kuldīgas apkārtnes un arī pašas pilsētas ceļu tīkla pilnveidošanā.

**4.**

uzdevums

**ATRODIET PIEMIŅAS STABU KULDĪGAS-SKRUNDAS ŠOSEJAS BŪVNICĪBAI JELGAVAS IELĀ. NOFOTOGRAFĒJATIES PIE TĀ, UN FOTO IESŪTIET KOPĀ AR PAREIZO ATBILŽU LAPU.**





## ŠĶĒRSOJOT IELU, TĀLĀK JŪSU CEĻŠ VED PA STACIJAS IELU.

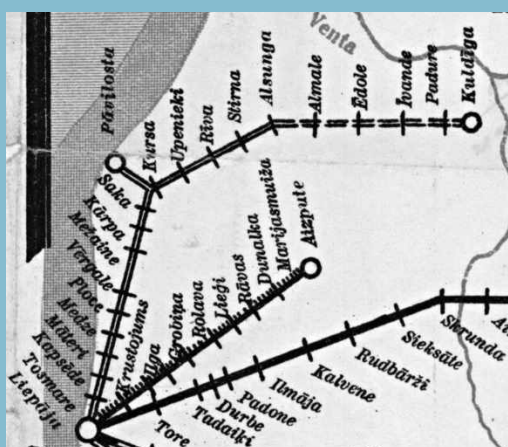
Kurai vārds ir dots pateicoties notikumiem kas norisinājās no 1935. gada.



### NO ŠTĪS VIETAS MĒS IEPAZĪSIM SLAVENO Kuldīgas bānīti



Pirmā vilciena ierašanās Kuldīgā, 1935. g.



1935. gada 1. septembrī 29 km garo Alsungas–Kuldīgas dzelzceļa posmu satiksmes ministrs Bernhards Einbergs (1893–1945) svinīgi nodeva vispārējai lietošanai. Jaunā dzelzceļa iesvētīšana notika kopā ar Kuldīgas novada otro dziesmu svētku atklāšanu, tādējādi pulcinot īpaši daudz viesu.

1933. gada 27. martā valstī tika pieņemts un vēlāk apstiprināts dzelzceļa posma Alsunga–Kuldīga maršruts, kas atšķirībā no sākotnējās ieceres gāja caur Ēdoli. Tā paša gada pavasarī Dzelzceļu virsvalde uzsāka būvniecību, kas ritēja samērā raiti, un pēc 2 gadiem to pabeidza. Tika uzbūvēts arī sliežu ceļa atzarojums no Kuldīgas stacijas uz sērskociņu fabriku „Vulkāns“, par kuru jūs jau uzzinājat pie skaidu kalniem.

Dzelzceļa atklāšana bija lieli svētki daudziem kurzemniekiem. Avīžnieki pēc tam rakstīja:

*„Svētdien Kuldīgā atklāja Kuldīgas-Alsungas dzelzceļa līniju. Vilciena 16 vagoni bijuši pasažieru pārpildīti. Plkst. 4.45 svētdienas rītā 1500 pasažieru vidū ar šo vilcienu bija atbraukuši arī Kuldīgas novada 2. Dziesmusvētku dalībnieki. Dziedātājiem Alsungā pievienojās satiksmes ministris B. Einbergs. Satiksmes ministris pateicās par sveicieniem un pārgrieza lentu. Tad caur goda vārtiem izbrauca pirmais Alsungas-Kuldīgas vilciens. Pusceļā uz Almali un Almalē bija celti goda vārti un tur ministram pasniedza lauku ziedus.*

*Todien Kuldīga svinēja vienu no savām lielākām svētku dienām. Bija piepildījies vairāk kā 50 gadus ilga sapnis: Kuldīga pievienota dzelzceļam. Visa pilsēta greznota karogiem. No agra rīta pa visiem lauku ceļiem steidzās ļaudis gan kājām, gan braukšus. Traucās motocikleti, drāzās automobiļi. Laiks pēc divu dienu lišanas bija saulains. Jau no plkst. 9 no pilsētas uz jauno staciju, kur uzcelti krāšņi goda vārti, plūda laužu straume.”*

5.

uzdevums

KURŠ NO LATVIJAS VALSTS  
PREZIDENTIEM IR BRAUCIS  
AR KULDĪGAS BĀNĪTI?



**EJOT UZ PRIEKŠU PA STACIJAS IELU**, jūs kreisajā ielas pusē redzēsiet vietu, kur senāk atradās Kuldīgas bānīša noliktavas. **EJOT PA STACIJAS IELU TĀLĀK**, kreisajā pusē skatam paveras: Kuldīgas dzelzceļa stacijas ēka.



Kuldīgas dzelzceļa stacijas ēka.

8		64	Km	Stacijas		65	7
2. 3.	2. 3.	M		at. Rīga pas. Liepāja	pien. at.	2. 3. M	2. 3.
0.45			223	at. Rīga pas. Liepāja	pien. at.	22.01	7.00
8.27						16.45	22.10
8.40	18.00	—		at. Liepāja	pien.	8.00	20.30
8.49	18.08	4		Tosmare		7.53	20.30
9.01	18.18	10		Kapsēde		7.45	20.10
9.09	18.23	15		Māteri		7.35	20.00
9.17	18.32	18		Medze		7.30	20.00
9.23	18.37	21		Ploce		7.25	19.50
9.32	18.45	25		Vērgale		7.17	19.40
9.46	18.57	34		Mežaine		7.05	19.20
9.54	19.04	38		Kārpa		6.58	19.20
10.02	19.17	42		Saka		6.52	19.10
10.09	19.23	45		Kursa		6.45	19.00
10.20	19.30			at. Kursa	pien.	6.40	18.50
10.40	19.50	3		pien. Pāvilosta	at.	6.20	18.30
9.40	18.30			at. Pāvilosta	pien.	7.10	19.50
10.00	18.50			pien. Kursa	at.	6.50	19.30
10.11	19.24	45		at. Kursa	pien.	6.44	18.50
10.19	19.31	50		Upenteki		6.38	18.50
10.31	19.41	57		Rīva		6.28	18.30
10.44	19.52	63		Sirma		6.16	18.20
10.56	20.02	69		Alsunga		6.06	18.10
11.07	20.13	75		Almale		5.57	18.00
11.19	20.24	81		Edole		5.47	17.40
11.28	20.32	86		Ivande		5.39	17.30
11.39	20.40	91		Padure		5.30	17.20
11.52	20.50	99		pien. Kuldīga	at.	5.18	17.10

Vilciena attiešanas saraksts.



© Imants Šķiopsna

Kuldīgas bānītis ceļā.

No Liepājas–Alsungas–Kuldīgas dzelzceļa līnijas mūsdienās saglabājušās vien atsevišķas staciju ēkas. Lielākā un modernākā no tām bija Kuldīgas stacijas ēka, kura atrodas Stacijas ielā 2. Stacijas ēka būvēta pēc būvzinieņa Jāņa Šarlova projekta. Projektējot ēku, liela vērība tika pievērsta stacijas telpu racionālai izmantošanai un modernām labierīcībām. Stacijā bija ierīkota centrālā apkure, automātiskā ūdensapgāde un gaišas darba istabas dzelzceļa darbiniekiem. Ērtības labad darba telpas bija savienotas ar stacijas ēkai cieši līdzās piebūvēto bagāžas noliktavu. Savukārt pasažieru ērtībām bija izbūvēta plaša uzgaidāmā telpa un bufete – tolaik neatņemama dzelzceļa staciju sastāvdaļa.

Sākot ar 1935. gadu, dzelzceļa līnijā Liepāja–Alsunga–Kuldīga regulāri kursēja divi pāri preču–pasažieru vilcieni. 1936. gadā pirmais vilciens no Kuldīgas atgāja 2.29 naktī un ieradās Liepājā 6.20, bet atpakaļceļā devās 6.40, sasniedzot Kuldīgu pēc nepilnām 3,5 stundām – 9.58. Vakara vilciens ceļā pavadīja gandrīz četras stundas, jo pusstundu nācās gaidīt uz 3 km garā Kursas–Pāvilostas atzarojuma vilciena pasažieriem.

Pirmajā Latvijas brīvvalsts laikā ar dzelzceļa palīdzību varēja nogādāt sūtījumus. Dzelzceļu stacijās un muitu rajonos neizņemtās preces, bagāža, rokas bagāža un atrastās mantas tika pārdotas izsolēs.

Ar vilcieni cilvēki tika nogādāti pat Pļaujas svētkos Jelgavā un Dziesmu svētkos Rīgā. Dalībnieki tika vesti no Kuldīgas uz Alsungu, tad tālāk uz Liepāju, bet pēc tam attiecīgi uz Jelgavu vai Rīgu. Šāds brauciens līdz Jelgavai bija vairāk kā 11 stundu ilgs.

Vasarā cilvēki ar vilcieni brauca uz mežu ogot un sēņot, uz tirgu un citur. Ziemā brauca daudz skolēnu, strādnieku. Pie vai, tuvojoties kādam ganāmpulkam, kas šķērsoja ceļu, vilcieniņš vienmēr svilpa.

6.

uzdevums

**KAS ATRADĀS KULDĪGAS STACIJAS ĒKAS VIETĀ, LĪDZ UZCĒLA STACIJU?**









**EJOT NO SŪRU IELAS PA KREISI VED SKRUNDAS IELA,  
PA KURU EJOT NONĀKAM VIETĀ, KUR KĀDREIZ BIJA KULDĪGAS DZELZCEĻA TILTS.**



Kuldīgas bānīša lokomotīvi darbināja ar akmeņoglēm un malku. Reizēm no vilciena izkrita degošas pagales un aizdegās mežs. Dažkārt bērni, kas neapzinājās, kādas sekas tas var radīt, spēlējoties lika uz dzelzceļa akmeņus, paslēpās un vēroja, kas notiks.

**8.**

uzdevums

**KĀPĒC AUTO ŠOFERIEM,  
KAS TUVOJĀS TILTAM, BRĪDĪ KAD  
PA APAKŠU BRAUCA VILCIENS,  
NĀCĀS APSTĀTIES UN PAGAIÐĪT?**



**PA LAUKU IELU EJOT AIZPUTES IELAS VIRZIENĀ,  
UPĪTES KRĀSTĀ ATRADĪSIET ŠO VĒSTURISKO LIECĪBU.**



Kad bānītis brauca cauri mežiem, ceļmalā bija malkas kaudzītes, ko piemest, lai saglabātu nemainīgu ūdens temperatūru. Dienā piecām stundām vajadzīgi pieci spaiņi ogļu, trīs klēpji malkas un 400 litri ūdens. Līdz mūsdienām ir saglabājies Kuldīgas bānītim izmantotais ūdens pumpis.

Vecāki ļaudis stāsta, ka nereti nācies izkāpt, lai bānītis varētu uzbraukt kalnā. Tad skrējuši pakaļ, lai tiktu atpakaļ vagonos. Tas bijis īsts piedzīvojums, ko visi atceroties ar smaidu.



**9.**

uzdevums

**IERAKSTIET KOORDINĀTES,  
KUR ATRODAS VĒSTURISKAIS  
ŪDENS PUMPIŠ.**



EJOT TĀLĀK PA LAUKU IELU UN NONĀKSIET TĀS KRUSTOJUMĀ AR AIZPUTES IELU.



Šajā vietā, kur ielas satiekas, Kuldīgas bānīša atklāšanas dienā, izbraucot apgrīzienā atklāšanas svinību lokomotīvi, ceļš zem lokomotīves svara vienā pusē iegrima. Lai nenotiktu lielāka nelaime, lokomotīvi apturēja un nostiprināja. Tā lokomotīve palika līdz nākamai dienai, kad dzelzceļa darbinieki mēģināja to izbaukt no iegrimušās vietas. Uzsākot gaitu, lokomotīve sasvērās vēl vairāk uz sāniem un nogāzās no dzelzceļa dambja pļavā, paliekot tur ar riteņiem uz augšu. Lokomotīves vadītājs pēdējā mirklī paspēja izlēkt. No kritiena trešdaļa lokomotīves iegrima pļavas kūdrā.

10.

uzdevums

CeĻĀ UZ MĀJĀM APSKATI FILMU:

[https://www.youtube.com/watch?v=UFSRYi\\_bAU4](https://www.youtube.com/watch?v=UFSRYi_bAU4)

Kuldīgas bānītis pasažierus vadāja līdz 1974. gadam. Kuldīdznieki zina stāstīt piedzīvojumus un nostāstus par šo laiku.

Kuldīgas bānīša stāstu sagatavoja:

Andris Grīnvalds - "GRT-Kuldīgas bānīša biedrība"

Sintija Vītoļiņa – Kuldīgas vecpilsētas pārvaldības speciāliste

Līga Dzene – māksliniece



Spēli organizē Kuldīgas novada pašvaldība sadarbībā ar UNESCO Latvijas nacionālo komisiju un sadarbības partneriem. 2021. gadā aprit trīsdesmit gadi, kopš Latvija pievienojusies starptautiskai organizācijai UNESCO – kuras darbība vērsta uz miera un drošības nodrošināšanu pasaulē un ilgtspējīgas attīstības sekmēšanu, veicinot starpvalstu sadarbību šo mērķu sasniegšanā.



Apvienoto Nāciju  
Izglītības, zinātnes  
un kultūras organizācija



UNESCO  
Latvijas  
Nacionālā komisija



PĀRGĀJIENA MARŠRUTS  
AR SPĒLES ELEMENTIEM

# Kuļdīgas bānītis

ATBILDES IESŪTI LĪDZ 30. SEPTEMBRIM UN PIEDALIES DĀVANU IZLOZĒ!!!

Komandas nosaukums (vai vārds, uzvārds): \_\_\_\_\_

Mob. tālr. nr.: \_\_\_\_\_

Skola, klase: \_\_\_\_\_

1.

2.

3.

4.

Foto jāiesūta: WhatsApp 29170106

5.

6.

7.

8.

9.

10.

Noskaties filmiņu un iesūti nofotografēto atbilžu tabulu: WhatsApp 29170106