

Mūsu mantojums



European Heritage Days

Eiropas kultūras
mantojuma dienas



Spilve



Liepāja



Līvāni



Eglaine

Iepazīsim Latviju no cita skatpunkta! Septembra trešajā nedēļas nogalē, no 17. līdz 19. septembrim, Latvijā nu jau tradicionāli notiks EIROPAS KULTŪRAS MANTOJUMA DIENAS, kuru tēma šoreiz ir TRANSPORTS. Pasākuma karogi plīvos visos novados pie gandrīz simts mantojuma objektiem – ceļiem, tiltiem, dzelzceļa stacijām, lidlaukiem, pārceltuvēm, zirgu pasta stacijām, bākām... Tā kā šis Eiropas Savienībā ir pasludināts par Eiropas dzelzceļa gadu, Kultūras mantojuma dienās dzelzceļam pievērsta īpaša uzmanība. Šajās dienās varēsim iepazīt mūsu bagātīgo materiālo mantojumu, kā arī vietas, kas ikdienā nav pieejamas, iezīmēt gaišās puses un atzīt problēmas – industriālajam mantojumam Latvijā ir neizmantots potenciāls.

Ar plānoto pasākumu programmu iespējams iepazīties Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes mājaslapā: <https://www.nkmp.gov.lv/emk-2021>. Par pasākumu saturu atbild to organizētāji.

Ierosmei – šis pielikums, kurā gan spējām ietilpināt tikai nelielu daļu no Eiropas kultūras mantojuma dienu dalībniekiem.



Baloži



Ludza



Vainode



Zaļais dzelzceļš



Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde

PIELIKUMS TAPIS SADARBĪBĀ
AR NACIONĀLO KULTŪRAS
MANTOJUMA PĀRVALDI

17.-19. SEPTEMBRIS – EIROPAS KULTŪRAS MANTOJUMA DIENAS



Ceļojums transporta vēsturē

Septembra trešās nedēļas nogalē, no 17. līdz 19. septembrim, noritēs tradicionālās Eiropas kultūras mantojuma dienas. Kāpēc šoreiz tām izvēlēta tēma *Transports*, stāsta Eiropas kultūras mantojuma dienu nacionālā koordinatore **ANNA ANITA CĪRULE** un Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes Arheoloģijas un vēstures daļas vadītāja **SANDRA ZIRNE**.

Lūdzu, atgādiniet, kad un kā aizsākās Eiropas kultūras mantojuma dienas un kāpēc tās kļuva tik vērienīgas?

Anna Anita: Rīkot Eiropas kultūras mantojuma dienas (EKMD) bija Eiropas Padomes iniciatīva, lai veicinātu izpratni par kultūras bagātību un daudzveidību. Pirmo reizi tās notika 1985. gadā un guva lielu apmeklētāju atsaucību. Šajās dienās kultūras mantojums ir pieejamāks nekā parasti, cilvēki var apmeklēt tādas vietas un uz klausīt tādus stāstus, kādus ikdienā nav iespējams iepazīt,

turklāt tie daudzviet ir svētki. Laika gaitā EKMD kļuvas par lielāko ar kultūras mantojumu saistīto pasākumu Eiropā, kas norisinās nu jau 50 valstīs un kurās piedalās 30 miljoni apmeklētāju.

Latvija šajā projektā iesaistījies jau kopš 1995. gada, un tradicionāli šīs dienas notiek kādas septembra nedēļas nogalē. Lai izceltu kādu kultūras mantojuma aspektu, ik gadu tiek izvēlēta vienojoša tēma Eiropā, bet katra dalībvalsts var precizēt sev aktuālu tēmu kultūras mantojuma jomā. Pie mums Latvijā tā ir

bijusi, piemēram, kultūrvēsturiskā ainava, restaurācija, Baltijas jūras piekrastes un iekšējo ūdeņu mantojums, būvniecība, koka arhitektūras mantojums, vēsturiskie dārzī un parki, baznīcas, pilsētu vēsturiskie centri, vēsturisko interjeru saglabāšana.

Kāpēc šogad izvēlēta tēma ir transports?

Anna Anita: Eiropas Savienībā 2021. gads ir pasludināts par Eiropas dzelzceļa gadu, aicinot vairāk domāt par dzelzceļa nozīmi ne vien mūsdienās un nākotnē, bet arī vēsturiskā aspektā – izprotot, kā dzelzceļš veicinājis Eiropas attīstību, kādus nospiedumus atstājis sabiedrībā. Mēs iedvesmojamies un šīs iniciatīvas, bet par EKMD tematu izvēlējamies ne tikai dzelzceļu, bet gan daudz plašākā kontekstā domāt un runāt par transportu kā kultūras mantojumu. Tas ir būtiski, jo paplašina cilvēku priekšstatu par kultūras mantojumu – bez arhitektūras, mākslas, arheoloģijas, vēstures pieminekļiem tajā ietilpst arī industriālais mantojums, kura neatņemama sastāvdaļa ir transports.

Sandra: To, ka aizvien vairāk tiek novērtēts industriālais mantojums, apliecina arī fakts, ka Latvijas kultūras pieminekļu sarakstā mums ir industriālo pieminekļu sadaļa. Tajā iekļauti objekti un pieminekļi, kas raksturo rūpniecisko attīstību, infrastruktūru, tehnikas izgudrojumus un sava laika inovācijas. Šī sadaļa gan vēl nav īpaši plaša, darbs pie tās papildināšanas turpinās, jo Latvija ir bagāta ar industriāliem pieminekļiem. Diemžēl daļa no tiem joprojām nav novērtēti, taču ceram, ka pēc šā pasākuma tos vairāk ievēros un saglabās.

Novērojam, ka arī cilvēku interese par industriālo mantojumu pieaug, aizvien vairāk apmeklētāji ierodas, piemēram, Līgatnes papīrfabrikā, Daugavpils krošu rūpnīcā. Tas gan lielā mērā atkarīgs, kā šo industriālo mantojumu pasniedz tā īpašnieki vai pārvaldītāji. Vai tas ir kā sastindzis, nesaprotams objekts, kas nepiesaista uzmanību, vai arī to parāda kā sava laika tehnikas inovāciju, spožu amata prasmi, kas joprojām spējīga darboties un pārsteigt arī mūsdienu cilvēku.

Transports jau ir saistīts ļoti daudzveidīgiem objektiem – ceļiem, tiltiem, bākām, transportlīdzekļiem, lidlaukiem...

Sandra: Turklāt, runājot par transportu, mēs skatāmies krietni senākā pagātnē, piemēram, ir zināms, ka Latvijā ūdensceļi bija ļoti nozīmīgi vismaz kopš bronzas laikmeta, tie veicināja tirdzniecību un teritorijas attīstību, pie ūpēm veidojās lielas apdzīvotās apmetnes. No 18. gs. ūpes izmantoja arī koku pludināšanai. 19. gadsimtā bija dzelzceļa uzplaukums – tika celtas maģistrāles, kas savienoja plašas teritorijas un arī veicināja to attīstību, ieviesa izmaiņas ainavā.

Ikdienā jau par šīm kop-sakarībām neiedomājams, kaut tas ir ļoti interesanti. Sakiet, kā tiek veidota EKMD plašā programma?

Anna Anita: Šogad izsludinājam konkursu par dalību EKMD, kurā varēja pieteikties kultūras mantojuma vietu pārvaldītāji. Atsaucība bija ļoti liela, jo cilvēki vēlas parādīt ar transportu

Francūziete Rīgas līcī



saistīto mantojumu un runāt par to. Savukārt apmeklētājiem tā ir iespēja iepazīt mazāk zināmas, interesantas vietas. Katrs var izvēlēties ceļamērķi pēc savām interesēm: sportlīdzekļu muzejus, kādreizējās un esošās dzelzceļa līnijas, zirgu pasta staciju, tiltus, bākas, ledlauzi, pārceļtuves utt.

Vairāk informācijas meklējiet Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes mājaslapā un sociālajos tīklos! Tur vērts arī skatīties aktuālo informāciju, jo ir pasākumi, kurus var ietekmēt laikapstākļi, piemēram, aviācijas lidojumus.

Ar ko šīs dienas atšķiries no iespējas kādu no objektiem apciemot parastā nedēļas nogalē?

Anna Anita: Parasti daļu no tiem nemaz nevar apskatīt. Piemēram, dzelzceļa stacijās, kas vairs nedarbojas, ikdienā durvis ir slēgtas, bet tagad tās būs atvērtas. Vietējie aktivisti uz šīm dienām rīko īpašas ekskursijas, pašdarbnieku uzstāšanos, oriģinālu sagaidīšanu, gatavo jaunas informatīvās planšetes un daudz ko citu, jo entuziasms ir milzīgs.

Sandra: Vēl piebūdišu, ka šajās dienās ir jānodrošina pasākumu un objektu bezmaksas apmeklējumi.

Reti, bet var būt situācija, ka pieteiktajā objektā nav citu iespēju, kā vien uzvilkt EKMD karogu un atzīmēt katalogā, ka ir tāda vieta, kas tiek atzīta par vērtību. Tomēr pārsvarā tā ir saimnieku un pārvaldītāju vēlme izdarīt ko vairāk, lai ieinteresētu par objektiem apmeklētājus.

Tā kā šo dienu laikā katrā varam iespēt apmeklēt vien dažus objektus, EKMD programma varētu palikt kā noderīgs špikeris nākamajiem ceļojumiem pa Latviju.

Sandra: Protams! Turklāt šīs dienas ir arī iespēja iegūt aktuālu informāciju, jo lielu daļu pasākumu organizē vietējie aktivisti un Tūrisma informācijas centri. Ieguvums ir arī tas, ka pēc šīm dienām paliek sarūpētās norādes, informācijas stendi.

Uz klinšainas zemes strēles, kas tālu iestiepjas Rīgas jūras līcī, gandrīz 20 metru augstumā ir izslējusies 146 gadus vecā Mērsraga bāka. Līdz pat 31. oktobrim, bet jo īpaši Eiropas kultūras mantojuma dienās šeit tiek gaidīti ciemiņi, kuri var uzkāpt bākā un uzzināt dažādus interesantus faktus.

Bākas jūras piekrastē ir fenomenāls kultūras mantojums, kas nesaraujami saistīts ar jūrasbraucēju likteņiem, ceļojuma drošību. Pateicoties modernajām navigācijas iekārtām, ar kurām aprīkoti mūsdienu kuģi, šis laikmets lēnām aiziet, kļūstot par vēstures liecību, kas glabā cilvēku piedzīvoto vairāku gadsimtu garumā. Tāda ir arī Mērsraga bāka. Tās vēsture datējama ar 1873. gadu, kad Rīgas biržas komiteja lūgusi Jūrlietu ministrijas Hidrogrāfijas dienestam Pēterburgā pēc iespējas ātrāk ierīkot bāku Mērsragā, kura akmeņainais sēklis apdraud tos kuģus, kas kaut nedaudz novirzījušies uz krasta pusi starp Kolkū un Daugavas grīvu. Kā stāsta Mērsraga Tūrisma informācijas centra vadītāja Inga Hartika, bākas uzstādīšanai metāla tornis, laterna un optiskais aparāts iegādāti Parīzē *Sotera, Lemonjē&Co* firmā. Sākotnēji tā pēc franču parauga

un rasējumiem būvēta no koka. Starp citu, tieši šis it kā nelielās saistības ar Parīzi dēļ Mērsraga bāka iesaukta par francūzieti.

Mērsraga bāka iesvētīta 1875. gada 10. septembrī, un sākotnēji tās tornis bija no sekcijām sastāvoša vertikāla cilindriska metāla caurule ar vītņu kāpnēm iekšpusē. Bākas augšējā stāvā atradās dienesta telpa. Vēlāk, 20. gadsimta sākumā, blakus tornim uzcēla uzrauga māju, pirti, laivu šķūni, kā arī ierīkoja aku un petrolejas kambari.

Vēstures notikumi negāja seceņ arī bākai – Pirmā pasaules kara laikā tā stipri cietusi, tāpēc 1922. gadā lemts par kapitālā remonta veikšanu. Vecās bākas cilindriskais dzelzs korpus un pamatne tika iebetonēti un nostiprināti ar dzelzsbetona kontraforsiem jeb astoņām dzelzs ribām, ārsienas apšujot ar kniedētām metāla loksnēm. Šāds bākas veidols, pārdzīvojot arī Otrā pasaules kara gadus,

saglabājies līdz pat mūsdienām.

Par bākas uzraugiem, īpaši pēc Otrā pasaules kara, strādāja arī sievietes. Tolaik viņu pienākumos ietilpa pa tālrūni sasaukt palīgus, ja tika saskatīti briesmu signāli, kā arī bija jānodod ziņojumi par laikapstākļu un ledus stāvokli jūrā. Tas viss no bākas bija jāvēro ar tālskati.

Par pašu bāku līdz mūsdienām saglabājušies arī nostāsti. Šeit mēdzot spokoties bākas bijušais uzraugs, kurš pagājušā gadsimta piecdesmitajos gados pakārās, šeit redzēta arī viņa sieva...

Starp citu, Mērsraga bāka redzama 1957. gadā tapušā latviešu spēlfilmā *Rīta*, kurā atainota Otrā pasaules kara vasara kādā zvejnieku ciemā.

Bet pēc bākas apmeklējuma var baudīt nesteidzīgu pastaigu gar jūras piekrasti. Jāpiebilst, ka Latvijā Mērsrags ir otrs lielākais un arī izteiktākais zemesrags pēc Kolkasraga. Ir vērts to redzēt savām acīm.



Dzelzceļi

kā vēstures ceļa stabiņi

Eiropā šis ir pasludināts par Dzelzceļa gadu, tāpēc arī Kultūras mantojuma dienās šī transporta joma pārstāvēta plaši un daudzveidīgi.

Svarīgi, ka pret nozares vēsturi atbildīgi izturas gan VAS Latvijas dzelzceļš, kas pieteicis izcilākās vēsturiskās stacijas, gan Dzelzceļa muzejs, kas pats ir objekts un piesaka zudušās vērtības, gan pašvaldības un vietējie entuziasti, kas dažādās Latvijas malās rūpējas par savu mantojumu – stacijām, zudušo ceļu posmiem, tehnikas vienībām. Tomēr vilinošāko programmu piedāvā tie objekti, kuri akcentē kustību – gan transformētā, gan rekonstruētā veidā.

PĀRMAIŅU PLŪDUMĀ – GULBENĒS LIECĪBA

Viss, kas slēgts un zaudējis ne tikai kādreizējo spožumu, bet arī funkciju, gribot negribot uzjunda nostalgiski sērīgu noskaņu. «Tā paiet pasaules godība,» gribas iesaukties, kad kārtējais spara pilnais objekts modernizācijas vai nesaimnieciskuma dēļ tiek pamests novārtā. Dzelzceļu tīkls vēl pirms trīsdesmit gadiem bija pavisam citāds, bet pirms simts gadiem veidoja transporta

ekonomisko mugurkaulu. Pirmie, kas nogāja no vēstures skatuves, bija šaursliežu dzelzceļi, mazie, amizantie bānīši un tvaika lokomotīves, kuru ritmiskā skaņa patīk arī tiem mazuliem, kas nekad dzīvē tādus nav redzējuši. Ņipri un kādreizējo straujo progresu iezīmējuši, tie joprojām ir simpātiski, noskaņo pozitīvi un daudziem entuziastiem kļūst par hobiiju un laika kavēkli – iepazīt, pētīt, redzēt dabā... Bet tajā tik maz vairs palicis! Mantojums, bet kā to ar cieņu izmantot, kad skaidrs – sākotnējo transporta funkciju tas vairs nekad neatgūs?

Kādreizējie pionieri šā mantojuma sardzē nu jau ir plaši zināmi, novērtēti un guvuši kā morālu, tā materiālu gandarījumu – Gulbenes–Alūksnes bānītis ir vienīgais Baltijā, kas kursē regulāri un vienlaikus piedāvā gan satiksmes pārvaldītāja, gan izklaides, gan kultūrvēsturiskā mantojuma izpēti un restaurācijas funkciju. Viņi, protams, būs Mantojuma dienu programmas daļa, priecēs savus uzticamos cienītājus un gaidīs jaunus. Jo īpaši pilnvērtīgi

tas izvērsas tāpēc, ka iepretim bānīša depo (ar tehnikas un foto ekspozīciju, ar viesu istabām un autentisku dzelzceļa darbinieku sadzīves noskaņu) ir majestātiskā dzelzceļa stacija, kas jau vairākus gadus veiksmīgi pārtapusi par izglītojošo un interaktīvo centru *Dzelzceļš un Tvaiks*.

Gulbenes attīstību dzelzceļš noteica vislielākajā mērā, veidoja plānojumu un iedzīvotāju struktūru. Stacija, kuras vēsturiskais nosaukums ir Vecgulbene, 20. gs. sākumā tika uzbūvēta Pļaviņu–Valkas šaursliežu dzelzceļa viduspunktā – šāda līnija tika atklāta 1903. gadā. Blakus tapa remonta darbnīcu ēkas. Dzelzceļš gluži fiziski bija dzīves centrā, jo īpaši, kad Pirmā pasaules kara laikā posmos Ieriķi–Gulbene un Pļaviņas–Gulbene izbūvēja platsliežu dzelzceļu un Gulbenes dzelzceļa mezglu 20. gs. 20.–30. gados pārbūvēja vienlaikus šaursliežu un platsliežu vilcienu apkalpošanai.

Palielinoties dzelzceļa mezglā nodarbināto skaitam, nācās risināt dzelzceļnieku dzīvokļu

jautājumu, tāpēc 1921. gadā pēc arhitekta Paula Kundziņa projekta līdzās dzelzceļam uzbūvēja dzīvojamu un saimniecības ēku kompleksu – sešas dzelzceļa ierēdņu kolonijas ēkas. Tās joprojām viedē ap sliežu krustpunktu piešķir vēsturisko šarmu, bet pašreiz lietojamā stacijas ēka tapa nedaudz vēlāk. Tāda bija nepieciešama, jo Gulbene bija kļuvusi par vienu no nozīmīgākajiem šaursliežu/platsliežu dzelzceļa mezgliem valstī. 1926. gadā pēc arhitekta Pēterā Federā projekta uzbūvēja jauno Gulbenes dzelzceļa stacijas pasažieru ēku, bet 1940.–1941. gadā – jaunu iespaidīga izmēra vēdekļveida platsliežu lokomotīvu depo, kurš tolaik bija modernākais depo komplekss Latvijā. Acīmredzot vēsturiskā mantojuma apziņa nav ļāvusi to pamest novārtā, tāpēc tieši Gulbenē joprojām ir tik aktīva darbība.

Gulbenes dzelzceļa mezgls ir viens no raksturīgākajiem 20. gs. pirmās puses dzelzceļa transporta objektiem, kas tiek izmantots ne tikai transporta, bet arī tūrisma un izglītojošiem nolūkiem. Jo





Ērti un romantiski.

īpaši iepriecinoši ir tas, ka kopš vasaras ir atjaunota ikdienas vilciena satiksme Rīga–Gulbene, kas jau kļuvusi pasažieru iecienīta. Dzelzceļa vēstures cienītāji te uzreiz var iepazīt pilsētu, ar interaktīvām ierīcēm izzināt dzelzceļa attīstību – iejusties mašīnista lomā, piekraut vagonu, iegūt oriģinālas fotogrāfijas, iedarbināt gaisa vilcienu, izbraukt ar jaunākās paaudzes *skūteri*, uzdzīt adrenalīnu izlaušanās istabā *Perons 13* vai pārsēties bāniņi un čunčīnāt 33 kilometrus virzienā uz Alūksni. Aktīvu un atraktīvu darbību pietiek visai ģimenei, taču ir vēl kāda iespēja dzelzceļa mantojuma izmantošanā – ilgstoša, aktīva un dabai draudzīga.

ZAĻO DZELZCEĻU VILINĀJUMS

Arī tajās līnijās, kur joprojām jāuzmanās no īsta vilciena, bieži pārņem vilinājums iet pa sliedēm. Tās rāda virzienu, kurā nav iespējams nomaldīties. Sliežu romantika radījusi arī pragmatiskus augļus – zaļās tūrisma takas. Būtība ir vienkārša – slēgtās dzelzceļa līnijas, no kurām legāli un nelegāli noņemts viss pārsegums, kļūst par teicamiem ceļiem. Ir uzbērums, ir loģisks maršruts, ir mazapdzīvota vide, ir josla bez motorizēta transporta klātbūtnes. Ideāli! Ja tam vēl pievieno pamesto vai transformēto staciju romantiku, ja maršrutā iekļauj atstātas esošas kultūrvietas, tad veselīgs tūrisma produkts ir gatavs! Tieši tā lēmuši un iecerējuši *Zaļo ceļu* ideologi, kas pirms sešiem gadiem gan pārliecināja vietējās pašvaldības par ieceres dzīvotspēju, gan guva Latvijas–Krievijas pārrobežu projekta finansējumu. Būtiski, ka kā virsvērtība šim aktīva dzīvesveida piedāvājumam ir likts tieši

kultūras mantojums – zaļie dzelzceļi šajā maršrutā piedāvā trīs *UNESCO* Pasaules mantojuma vietas. Latvijā tas ir Rigas vēsturiskais centrs, Strūves ģeodēziskais loks (Jēkabpīlī un Sestukalnā netālu no Ērgļiem) un Pleskavas vecpilsēta Krievijā, kas īpaši lepojas ar savu kremli – lielāko akmens nocietinājumu Eiropā un *UNESCO* sarakstā ir iekļauta 2019. gadā. Zaļie ceļi piemēroti pārgājieniem, zirgu izjādēm un velobraucieniem, bet ziemā – braukšanai ar suņu pajūgiem un slēpošanai. To izmantošana ir bez maksas un ir pieejama



Zaļie dzelzceļi piedāvā trīs *UNESCO* Pasaules mantojuma vietas.

ikvienam vietējam iedzīvotājam vai viesim. Projekta uzdevums ir bijis sakārtot infrastruktūru – no robežot, lai krustojumu vietās te neuzbrauc auto, izveidot norādes, atpūtas vietas, tūrisma informācijas centrus, velosipēdu nomas punktus, sagatavot informāciju par naktsmitnēm, apskates objektiem u. c.

Kopumā ir vairāki šādi posmi: Ainaži–Valmiera (2021. gadā veikts pagarinājums līdz Smiltenei), Ieriķi–Gulbene, Gulbene–Viļaka, Saurieši–Ērgļi, Valka–Ape, Zvejniekiems–Mazsalaca (sākas no Skultes, labiekārtots no Lielezera) un vēl daži mazāki. Apvienojošā līnija Rīga–Ērgļi ir 98 km gara, Gulbene–Viļaka – 75 km, bet Ieriķi–Gulbene – 105 km gara. Bijušo staciju dēļ šie maršruti loģiski dalās ceļa posmos, kur var piebraukt ar mašīnu, līdz ar to maršrutu

katrs var kombinēt pēc savām vēlmēm un spējām.

VIENTNES DABISKAIS ŠARMS

Galvenā atšķirība no ikdienas braukšanas ar velosipēdu šajos maršrutos ir cita transporta trūkums, kas rada īpašu komfortu. Nekādas maldīšanās, jo – kur tad no sliedēm noskriesi? Nekādu sastrēgumu, jo – kur lai tādi rastos? Nekāda trokšņa vai apdraudējuma, ja nu vienīgi kādā sētā piesiets suns ir skaļi nelaimīgs. Citādi – esi viens, skaiti kilometru stabiņus un baudī! Ja ceļu neviens nav izdangājis (mūsu posmā pa mazu gabalu kāds bija iemanījies nobraukt ar smago tehniku un sataisīt rises kā seno veļas dēli), tad mīšanās ir gana patīkama. Nav tik ātri kā pa asfalu, bet te ir citas priekšrocības – līgana, nesadrumstalota ainava, dzīvās dabas klātbūtne, kad gribas pamatīgāk izpētīt zvēru pēdas un noraut kādu tējas zāli, vējš seļā un izvēdināta galva. Tieši tāda, šķiet, bijusi ieceres būtība.

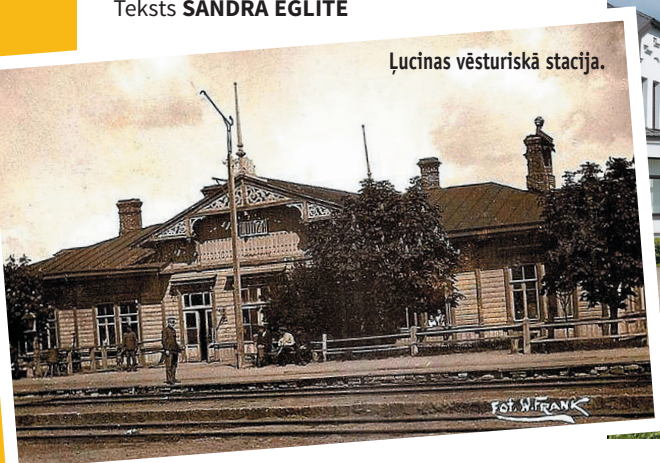
dzelzceļu un tā pagarinājumu līdz Sitai. Tur šis dzelzceļš savienojās ar 1902. gadā būvēto Sitas–Pitalovas līniju, kas bija Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļa atzarojums.

ABRENE – VIEN VĒSTURĒ

Starptaru periodā Gulbenes–Abrenes dzelzceļš kļuva par nozīmīgu Latvijas dzelzceļu tīkla sastāvdaļu, savienojot to ar Krievijas dzelzceļu tīklu. Šo līniju izmantoja arī starptautisko vilcienu satiksmei uz Ļeņingradu (Sanktpēterburgu). Ļeņingradas pasažieru vilcieni no Rīgas pa Ieriķu–Gulbenes–Abrenes apvienoto līniju sāka kursēt 1924. gadā, kas Gulbenes staciju padarīja par nozīmīgu dzelzceļa satiksmes mezglu.

Gulbenes–Abrenes līnijā uzbūvēja vairākas staciju ēkas, tostarp 1928. gadā pasažieru ēku Žiguros. Šī līnija tika intensīvi izmantota arī pēc Otrā pasaules kara, taču pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas tā zaudēja saimniecisko nozīmi.

Neatkarības sākumā Rīgas–Pitalovas pasažieru vilcieni kursēja līdz Vecumu stacijai, bet 1993. gadā to satiksme tika pārtraukta. 2001. gadā pārvadājumu pārtrauca un demontēja arī sliežu ceļus. Pārrobežu projekta ietvaros uz robežas ir zaļā ceļa pārrāvums. Interesentiem, kuriem ir vīzas un mērķtiecība izbraukt visu maršrutu pilnībā, uz Pitalovu, bijušo Abreni vai vēl tuvāko Purvmalu (staciju joprojām tā sauc, kaut uzraksts, protams, ir krievu valodā) jānokļūst ar motorizēta pārvadātāja palīdzību. Tad jau pa zaļo ceļu var izbraukt mūsu bijušo teritoriju līdz pat Rītupes stacijai un doties tālāk – uz Ostrovu un vēl tālāk – uz *UNESCO* mantojuma sarakstā iekļauto Pleskavu. Kaut arī Krievijas pusē sliedes nav demontētas, pabrūkt šoreiz nesananās. Mūsu pusē savukārt vairs nav sliežu, taču ir palicis Gulbenes–Abrenes dzelzceļa uzbērums. Tas ir labi saglabājies, kalpo zaļā ceļa idejai un aicina dzelzceļa atstāto kultūras mantojumu iepazīt gan divu dienu velobraucienā Mantojuma dienu laikā, gan arī agrāk, vēlāk, vienreiz vai atgriežoties vēl un vēl.



Ļucinas vēsturiskā stacija.

Fot. W. FRANK



Lūdza stacija mūsdienās.

Joprojām ierindā

Septembrī aprit 120 gadu, kopš atklāta regulāra kustība dzelzceļa līnijas Vindava–Ribinska posmā no Maskavas līdz Krustpilij. Dzelzceļš joprojām darbojas, un šajā līnijā Zilupe ir valsts robežas dzelzceļa stacija Latvijā.



Nīrzas stacija.

Dzelzceļu cēla privātā akciju sabiedrība *Maskavas–Vindavas–Ribinskas dzelzceļš* (Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога), lai savienotu Krievijas rūpniecības centru Maskavu ar Baltijas jūras ostas pilsētu Vindavu, kā tolaik

sauca Ventspili. Dzelzceļš šķērsoja tagadējā Ludzas reģiona teritoriju, veicinot apkārtnes attīstību. Tāpēc ir tikai loģiski, ka Kultūras mantojuma dienu pasākumi risināsies arī Ludzas un Zilupes dzelzceļa stacijās. Jā, tie būs vietējo rīkoti svētki, taču šo dienu ietekme būs

daudz paliekošāka, jo, gatavojoties Kultūras mantojuma dienām, entuziastu grupa uzsākusi dzelzceļa posma Cirma–Zilupe vēstures izpēti. Kā stāsta vietējā uzņēmēja un arī Zilupes tūrisma organizatore Ilga Ivanova: «Ar Nacionālo kultūras mantojuma pārvaldi sadarbojamies citos projektos, jo mums visiem ir kopīgs mērķis – saglabāt kultūras mantojumu. Šoziem pārvaldes darbinieki jautāja, vai nevēlamies piedalīties Kultūras mantojuma dienās. Kā tad nepiedalīsimies, ja mums dzelzceļš bijis un joprojām ir tik nozīmīgs! Nolēmām veidot digitālās izstādes par dzelzceļa stacijām posmā Cirma–Zilupe (Kultūras mantojuma dienās tās LED ekrānos demonstrēsim Ludzas un Zilupes stacijās). Mums gan sākumā šķita, ka jau materiālu būs diezgan, taču pievīlamies. Kopš marta sazinājāties ar muzejiem, arhīviem, fondiem – nekā diži vairāk par gadskaitļiem, staciju nosaukumiem un nedaudzām fotogrāfijām nedabūjam. Iesaistot Ludzas Novadpētniecības muzeja, bibliotēku un kultūras darbiniekus, brīvprātīgos, apzinājām cilvēkus, kas paši strādājuši, kuriem dzelzceļnieki rados, izšķīrstījām vecos albumus, pierakstījām atmiņas.»

Ludzas reģionā dažādos laikos darbojušās deviņas (pašlaik no tām slēgtas trīs) dzelzceļa stacijas, sākot no valsts robežas tās ir: Zilupe, Briģi, Nerza, Ozolkalns, Istalsna, Isnauda, Ludza, Zvirgzdene un Cirma. Ludzas pilsētas galvenās bibliotēkas

vadītāja Inta Kušnere datorā katrai stacijai izveidojusi mapīti, kurās apkopots entuziastu līdzšinējais veikums. Izpēte gan tiks turpināta un, cerams, tai palīdzēs arī kultūras mantojuma dienas.

LUDZA

Ļucinas (tagad Ludzas) iedzīvotāji bija tik ieinteresēti, lai dzelzceļa līnija tiktu uzbūvēta netālu no pilsētas, ka ar šādu lūgumu sūtīja savus pārstāvjus pie lēmējiem uz Pēterburgu. Viņiem izdevās panākt savu, un dzelzceļa līnijas izbūve pamazām nonāca līdz pilsētai. Tad katedrāles garīdznieks devās uz vienu no būves punktiem, lai noturētu lūgšanu, kā arī iesvētītu strādnieku barakas.

Vispirms gan atklāja tikai darba vilcienu satiksmi, kas izvadāja būvmateriālus lielajam celtniecības objektam. Pirmais vilciens pa vēl topošo dzelzceļa līniju Ludzā iebrauca 1899. gada 9. jūlijā, un to pilsētnieki sagaidīja ar cienastu. Ludzas dzelzceļa stacijas celtniecību pabeidza īsi pirms pasažieru vilcienu satiksmes uzsākšanas. Zemajā vienstāvu koka ēkā ar gruziem logu apmaļu kokgriezumiem atradās uzgaidāmā telpa, biļešu kase un bufete. Līdz mūsdienām saglabājušās stacijas fotogrāfijas, kuras uzņēmis vietējais fotogrāfs Volfs Franks – leģendārā dokumentālo filmu režisora Herca Franka tēvs.

Otrā pasaules kara beigās, vācu armija atkāpjoties

uzspridzināja stacijas ēku. Likteņa ironija – pēc kara jauno Ludzas dzelzceļa stacijas ēku cēla vācu karagūstekņi. Darbs ritējis raiti un padarīts kvalitatīvi, jo celtniecībā iesaistītajiem karagūstekņiem solīts, ka pēc darba pabeigšanas viņi varēs doties mājās. Šis solījums esot arī izpildīts.

NERZA

Nerzas stacija uzcelta padomju laikā. Par to liecina Jāzeps Buļš, kurš uzreiz pēc kara, 1946. gadā, pēc skarbas vizītes pie čekistiem norīkots darbā par Nerzas stacijas priekšnieku. Viņa dēls Imants Buļš pierakstījis tēva atmiņas: «Ulmaņlaika celtā stacija Nerza bija nodedzināta. Sarkanarmijas karavīri bija sanesuši ēkā salmus gulēšanai un neuzmanības vai paviršības dēļ ēkai pielaiduši uguni. Netālu no stacijas tika izveidota karagūstekņu nometne. Vācu karagūstekņi tad arī sāka būvēt un pabeidza stacijas ēku. No tā laika ēkas aprisēs nekas nav mainīts, tikai labiekārtots.

Ļadiņas mežā un arī pie stacijas tēvs bieži manīja mežabrāļus, bet viņi dzelzceļniekus neaiztīka.

Piedraudot ar izsūtīšanu, bija stingri pieteikts par mežabrāļiem ziņot čekai, tēvs to nedarīja. Kad *istrebiteļiem* izdevās kādu no viņiem nogalināt, tad liķi tika novietoti pie vecās Nirzas ciema padomes atpazīšanai un guļēja tur vairākas dienas. Arestētos no Nerzas stacijas konvoja pavadībā *krāmēja* arestantu vagonos un veda uz Rīgas čeku. Katra pasažieru sastāva priekšā uzreiz aiz lokomotīves bija arestantu vagoni, tad pasta vagoni un aiz tā pasažieru vagoni.

1949. gada avasarī Nerzas stacijas perons tika slacīts ar Nirzas pagasta deportējamo iedzīvotāju asarām. Līdz savai pēdējai stundai tēvs atcerējās to uzvārdus, kuri dzina savus novadniekus aizrestotos telu vagonos...

Tolaik vilcieni kustība tika organizēta ar tvaika lokomotīvēm, par kurināmo izmantoja ogles. Ziemā vairāku kilometru attālumā ap dzelzceļu sniega virsējā kārtā bija pūsmelna. Pat no Nirzas ciema varēja redzēt dūmus, kad gāja vilcieni. Dzelzceļa malas gan bija kārtīgi nopļautas, jo

katram dzelzceļniekam tika iedalīts zemes gabals, kur stādīja kartupeļus un plāva sienu.

Tajos laikos stacijā strādāja 15 cilvēki: četri dežuranti, stacijas priekšnieks un desmit pārmijnieki. Katrā maiņā dežurēja trīs cilvēki: divi pārmijnieki un dežurants. Vēl bija dzelzceļa apgaitnieki, kuri katras astoņas stundas veica dzelzceļa apgaitu – nostaiģājot pa dzelzceļu un pārbaudot sliedes katrā maiņā pa 20 kilometriem. Vēl strādāja ap desmit cilvēku brigāde, kas veica ceļu remontu.»

Jāzeps Buļš Nerzas stacijā par stacijas priekšnieku nostrādāja līdz pat 1994. gadam. Kā raksta dēls: «Tēvs ar lielāko prieku un gandarījumu sagaidīja savas dzīves sapni – pēc okupācijas beigām Nerzas stacijas ēkai piestiprināja Latvijas Republikas karogu.»

ZILUPE

Kad to atklāja, staciju sauca par Rozenovskaju vai Rozenovu – pēc vietējā barona Rozena uzvārda. Barons ir pratis novērtēt dzelzceļa nozīmi apkārtnes uzplaukumā, tāpēc veicis veiklas manipulācijas, lai dzelzceļa līnija šķērsotu viņa zemes. Rozens nekļūdījās, jo līdzās dzelzceļam izauga jauna apdzīvota vieta, ko tagad zinām kā Zilupi. Taču sākumā te bija tikai dzelzceļa stacijas ēka un līdzās tai depo piecām lokomotīvēm, lai tās uzturētu kārtībā un novērstu ceļā radušās ķibeles, kā arī noliktavas. Dzelzceļš nodrošināja kravu un pasažieru plūsmu, un līdz ar to līdzās stacijai pamazām izauga apdzīvota vieta.

1920. gadā, jau neatkarīgās Latvijas laikā, tā tika pārdēvēta par Zilupi un kļuva par pierobežas pilsētu, kurā dzīvoja arī robežsargi ar ģimenēm. Zilupes kā valsts robežstacijas nozīme pieauga, un līdzī tai attīstījās pilsēta.

Stacijas ēku komplekss nodega, sākoties Otrajam pasaules karam. Kā stāsta Ilga Ivanova: «1941. gada 27. jūnijā Zilupes stacijā stāvēja divi bēgļu ešeloni, viens sarkanarmiešu ešelons un viens municijas ešelons. Vācu izlidojuma laikā municija detonēja, visas ēkas – tā bija koka apbūve – nodega, gāja bojā cilvēki, kuri tepat birzītē guļ masu kapā... Padomju laikā šo faktu noklusēja.

Tagad pie stacijas ir uzlikta piemiņas zīme visiem, kas cietuši dažādu varu represijās, kam nav kapavietas.

Bet tagadējo staciju no jauna uzcēla 1964. gadā.

Kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas Zilupe atkal ir robežpilsēta ar savu šarmu un īpašo ritmu. Stacija ir robežkontroles punkts, kur pirms un pēc robežas šķērsošanas pietāj Maskavas vilcieni. Kopš pandēmijas tie gan ir atcelti un pagaidām nekursē.»



Barons Rozens veicis veiklas manipulācijas, lai dzelzceļa līnija šķērsotu viņa zemes.



Zilupes dzelzceļa stacija.

18. SEPTEMBRIS

«18. septembrī lec vilcienā Rīga–Zilupe jebkurā stacijā un brauc!» tā Ludzas puses dzelzceļa vēstures izpētes entuziastu vārdā aicina Ilga Ivanova un sola, ka būs interesanti. «Epidemioloģiskā situācija gan apcirpa mūsu iecerēm spānu, jo bijām iecerējuši daudz vērienīgākas Kultūras mantojuma dienas, tomēr dzelzceļa nozīmīgumu iezīmēsīm. Sāksim dienu Ludzas dzelzceļa stacijā: būs izstāde par stacijas vēsturi, amatiereteātra sniegums, izdalīsim aktivitāšu kartes. Puteju orķestris *Ludza* pavadīs vilcieni, kas pulksten 13.35 dosies uz Zilupi. Pasažieriem būs uzdevums pa vilciena logu mēģināt saskatīt,

kur atradās stacijas, kas vairs nedarbojas. Savukārt mums iepriekš būs izaicinājums tās vietas atrast (tur vairs nav piebraucamā ceļa un izauguši krūmi!) un izlikt zīmes – staciju nosaukumus.

Pulksten 14.09 ieradīsimies Zilupē un 59 minūtes, kamēr vilciens stāvēs pirms atpakaļceļa uz Rīgu, būs ļoti intensīvas. Stacijas ēkā būs ekskursija tur, kur parasti pasažieri netiek ielaidīti, un varēs redzēt, kas notiek tās «komandtiltīnā», robežsargi

demonstrēs, kā notiek dokumentu pārbaude, kādus speciāldzēklus darbā izmanto, būs izstāde gan par dzelzceļa stacijas, gan Zilupes kā robežpilsētas vēsturi, darbosies apkaimes mājražotāju un amatnieku darinājumu tirdziņš. Protams, būs bufete, un vietējā kafējnīca *Latgale* piedāvās Sibīrijas pelmeņus. Kāpēc Sibīrijas pelmeņus? Jo tajos laikos, kad bijām Krievijas impērijas sastāvā, Sibīrijas dumpinieku sūtīja izsūtījumā netālu no Zilupes, uz Lauderiem. Visu šo gadu gaitā Lauderis ir saglabājis Sibīrijas pelmeņu sagatavošanas tradīciju. Žēl, ka atbraucējiem laika nebūs daudz, lai paspētu ielēkt vilcienā, kas dosies atpakaļceļā.»

Teksts SANDRA EGLĪTE

BRUĢA CEĻŠ MEŽĀ



Esam ieraduši redzēt ar akmens segumu izliktas ielas vecpilsētās, bet ko tādu ieraudzīt ārpus pilsētām ir liels retums.

Braucot no Jaunjelgavas uz Jēkabpili pa ceļu P76, posmā Mucenieki–Klāvāni pie Pelītes upes nepalaidiet garām brūno norādi, kas informē par seno bruģi. Dodieties priežu silā, kur paralēli esošajam lielceļam līdz mūsdienām labā kvalitātē apmēram kilometra garumā saglabājies bruģa ceļa posms. Tas tapis tālajā 1820. gadā, kad būvēts ceļš, kas savienoja toreizējo Jakobštadi ar Fridrihštadi, tātad Jēkabpili un Jaunjelgavu. Darbi ritējuši cariskās Krievijas

inženieru uzraudzībā: no smiltīm, šķembām un gruvešiem izveidoja pamatu, tad ieklāja neapstrādātus laukakmeņus un, kad viss bija kārtīgi nostiprināts, šuves nosedza ar smiltīm.

Kaut gan bruģētajam ceļam vajadzēja uzlabot pārvietošanās ātrumu, daudziem braucējiem tas sagādājis neērtības. Kungji atsperu ratos pa bruģi pārvietojušies itin veiksmīgi, turpretī zemnieki koka orēs tik briesmīgi kratīti, ka centušies bruģēto ceļu apbraukt.

Pirmās Latvijas brīvvalsts laikā bija saglabājušies vēl 3,5 km bruģētā ceļa. Tolaik plānoja akmeņus sašķēlt šķembās un uzbūvēt šoseju, bet līdzekļu trūkuma dēļ tas netika paveikts.

Pati senākā Maltas ēka, kas saglabājusies līdz mūsdienām, ir zirgu pasta stacija. Turklāt varēja notikt tā, ka arī Maltas (līdz 1936. gadam to sauca Borovaja) nebūtu, ja ne šī būve.

Ar cara Nikolaja I lēmumu 1830. gadā uzsāka un sešos gados uzbūvēja 1171verstī (1250 km) garo traktu Sanktpēterburga–Varšava, kas veda cauri Latgalei. Ar diližansu jeb pasta karieti, kas pārvadāja vēstules, oficiālus dokumentus, dažādus sūtījumus un līdz 20 pasažieriem, šo ceļu pieveikt varēja apmēram divās nedēļās. Protams, tik garā un ilgā braucienā bija nepieciešamas pieturvietas, kur paēst un pārnakšņot gan ceļotājiem, gan zirgiem, kur nomainīt zirgus, salabot salūzušos ratus u. tml. Tāpēc visa ceļa garumā uzbūvēja zirgu pasta stacijas, kas atradās apmēram ik pēc 16 līdz 25 verstīm. Latvijā pie lielceļa Sanktpēterburga–Varšava uzcēla astoņas zirgu pasta stacijas, līdz mūsdienām saglabājušās trīs –Daugavpilī, Rušonā un Maltā.

Zirgu pasta stacijas cēla pēc tipveida projektiem klasicisma stilā – divi vienāda izskata un izmēra, bet atšķirīga plānojuma korpusi ar sānu galiem pavērsti pret lielceļu. Abus korpusus savieno 50 metru gara mūra siena ar lieliem vārtiem vidū. Pagalmu no ārpusē aizsēd mūra ratnīca un stāļi, ir arī pagrabs un noliktava. Centrālajā ēkā bija



arī paēst un naktsmītnes, bija atsevišķas telpas smalkiem un turīgiem ceļotājiem.

Maltas pagasta vēstures muzeja vadītāja Silvija Pigožne zina teikt: «Pašam trakta idejas autoram Nikolajam I ļoti patika braukt pa šo ceļu. Pirms brauca cars, ieradās tādi kā revizori – pārbaudīja, kāds ir ceļš, vai ir kārtība zirgu pasta stacijās, vai pie tām nav ubagi. Zirgu pasta stacijās strādāja uzraugi, kas bija atbildīgi par stacijās notiekošo, viņi valkāja tumši zaļu formu ar Krievijas ģerboni, uz vienas rokas nēsāja pasta radziņu. Ja kādam no ceļotājiem bija pretenzijas par nekārtībām stacijā, tad šis darbinieks varēja saņemt sodu.»

Tā kā zirgu pasta stacija Maltā atradās ļoti izdevīgā vietā, četru ceļu krustojumā, līdzās rosīgam lielceļam, bet

izveidojās jauna apdzīvotā vieta Borovaja. Pie vārda tā tika no krievu valodas vārda *бор* – sils. Drīz vien Borovaja tuvākā un tālākā apkaimē kļuva slavena ar rosīgo un ienesīgo tirgu. Un vēl te uz dzīvi apmetās ne tikai trakta uzturēšanas un zirga stacijas darbinieki, bet arī daudzi prasmiģi meistari – ratnieki, ādu mīcētāji, mucinieki, kurpnieki, galdnieki, kalēji.

Trakta Sanktpēterburga–Varšava un līdz ar to arī zirgu pasta staciju nozīme mazinājās pēc tam, kad tieši paralēli ceļam uzbūvēja un 1862. gadā atklāja dzelzceļa līniju Sanktpēterburga–Varšava. Ceļotāju skaits pa lielceļu krasi samazinājās, jo daudz ērtāk un ātrāk bija braukt ar vilcienu. Zirgu pasta stacija pārtapa par pasta un telegrāfa



staciju, daudzas telpas piemēroja dzīvokļiem.

Maltas zirgu pasta stacijā arī tagad valda rosība. Vienā ēkas daļā darbojas veikals *Forsitija MS*, bet zinātkārākie garāmbraucēji apiet ap stūri un pa centrālajiem vārtiem nonāk pagalmā. Tur ir vislabāk iztēloties, kā te sendienās iegriezās karietes, steigzās zirgkopji un tīru veļu nesa kalpones, kā diližansam nomainīja salūzušu riteni, bet tikmēr izstaiptī kājas izkāpa garā ceļa nomocītie braucēji... Arī tagadējā zirgu pasta stacijas saimniece Sandra Kudle ne reizi vien šādas ainas ir iztēlojusies: «Vienu gadu mums bija gods uzņemt lietuviešu rīkoto starptautisko ekspedīciju – viņi no Krievijas robežas kā sendienās ar zirgu vilktām karietēm ceļoja uz Varšavu. Toreiz te sabrauca daudz cilvēku, notika liels pasākums. Skatījos, kā viņi karietei nomainīja zirgus – jā, skaisti... Bet es nespēju iedomāties, kā tolaik cilvēki izturēja to tālo ceļu Sanktpēterburgas līdz pat Varšavai!»

Toties Sandra zina, ka tas ir – kādreizējo pielūzīto pagalmu

pārvērst krāšņi ziedošā dārzā. «Manai vīramātei te bija iedots dzīvoklis, te arī vīrs uzauga. Kad viņam Maltā piedāvāja darbu, mēs 1986. gadā atrnācām šurp. Kad sākās privatizācija, nolēmām kļūt par ēku saimniekiem. Jau no 60. gadiem te atradās Remontu celtniecības iecirkņa darbnīca. Kad mēs pārņēmām, te viss izskatījās citādi, nu drausmīgi! Tīrījām un tīrījām, un tīrījām. Joprojām, ja gribu kādu jaunu puķi iestādīt, vispirms no zemes ir jāizrok ķieģeļi un akmeņi.»

Saimnieki savu iespēju robežās ļoti rūpējas par īpašumu. «Tā kā ēka ir vietējās nozīmes arhitektūras piemineklis, bez saskaņošanas ar Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes darbiniekiem nedrīkstam neko darīt. *Bišķin* jau tas ierobežo, tomēr esmu lepna, ka mēs gādājam par vietu, kas ir Maltas sākums. Man patīk, ka te notiek pasākumi. Katru gadu kaut ko izdarām, kaut pa mazumiņam pieliekam klāt.

Gluzī kā sendienās, ielikām no jauna izgatavotus vārtus – un uzreiz labāk izskatās. Vārtus gan turam vaļā, tikai uz nakti aizveram. Gandrīz katrās brīvdienās ienāk cilvēki, kam interesē, kas te bijis, jautā pēc muzeja. Cik zinu, stāstu, vienmēr ļauju fotografēt. Visiem jau patīk manas puķes. Kā alkoholiķis iet pēc pudeles, tā es iestādu kārtējo jauno puķi. Šopavasār pie mūra ārpusē hortenzijas iestādīju. Izplaujam arī grāvjus, kaut tie mums nepieder.»

Kad jautāju, ko Sandra darītu, ja būtu daudz naudas, viņa nevilcinoties atbild: «Nomainītu jumtu! Šiferis vietām ir caurs, vīrs jau pielāpīja, cik spēja.» Ivans te galvenais meistars – labojis izdrupušo mūri un krāsojis, viņa rokām tapis visu apjūsmotais pagrabs, no tepat izraktajiem akmeņiem, uz ceļiem rāpojot, veidojis celiņus un darījis daudzus citus uzturēšanas darbus. Saimniece uzteic vietējo muzeju un pašvaldību ar kuru vienmēr sadarbojoties, kad kāds pasākums. Arī tagad, gatavojoties Eiropas kultūras mantojuma dienām, iecerēta programma. Bet par to nedrīkstot stāstīt – tad apmeklētājiem izpalikšot pārsteigums.



Eiropas kultūras mantojuma dienās Lūznavas muiža iesaistās ar īpašu pasākumu – Dzelzceļa vēstures mantojuma glabātāju forumu. Jo jūgendstila pērle Latgalē ir vistiešākajā veidā saistīta ar dzelzceļa tiltu projektēšanu un būvniecību.

Varbūt tāpēc, ka muižas tapšanas pamatā ir mīlestība, tās likteni varam saukt par veiksmes stāstu. Tas, kurš Latgalē pazaudēja sirdi, bija Staņislavs Kerbedzs (1810–1899) – Lietuvā dzimis poļu izcelsmes inženierzinātnes ģēnijs. Darba gaitas viņu atveda uz Latgali, kur inženieris iemīlējās un apprecēja Viļņu muižas īpašnieka meitu Mariju. Apkārtnes savaldzināts, turīgais kungs nopirka īpašumus Riebiņos un Lūznāvā. Taču laika tos sakārtot viņam neatlika, jo visus spēkus paņēma darbs. Spriediet paši – pēc Kerbedza projektiem ir uzbūvēts pirmais metāla tilts pār Lugas upi netālu no Pēterburgas, pirmais paceļamais tilts pāri Ņevai Pēterburgā, tilts pār Vislu Varšavā, metāla dzelzceļa tilti pār Daugavu Daugavpilī un pār Rēzeknes upi Rēzeknē (abi Otrā pasaules karā saspridzināti un uzbūvēti no jauna), kā arī dzelzceļa maģistrāles Pēterburga–Varšava, Maskava–Varšava, Čeljabinska–Vladivostoka, un šo sarakstu varētu vēl turpināt...

Tomēr arī darbu dunā Kerbedzs atcerējās par Lūznavu – uzzīmēja plānu, lai uzceltu izsargāto muižu, bet nepaspēja to īstenot, jo tika aizsaukts mūžībā. Tēva iecerī 1905. gadā nolēma īstenot mantiniece – meita Eugēnija, un

pēc sešiem gadiem muiža bija uzcelta.

Patī saimniece ar vīru ziemas pavadija Itālijā, abi šurp brauca vien vasarās. arī būdams banku akcionārs. Kerberdzi bija dāsni mecenāti – finansiāli atbalstīja bibliotēku, slimnīcu un skolu izveidi Polijā, savukārt Lūznavas muiža kļuva par mākslinieku un mūziķu rezidenci. Vietu, kur tika nodrošināti lieliski apstākļi daiļradei radošām personībām. Diemžēl muižas jēgpilno dzīvi pārtrauca Pirmais pasaules karš – tam sākoties, saimnieki, apdāvinājuši muižas darbiniekus, devās projām un vairs nekad te neatgriezās...

Mainoties varām, muiža gāja no vienām rokām citās – te bijuši cariskās Krievijas, padomju un vācu armijas štābi, kurlmēmo bērnu skola, sovhoztehnikums, pagasta administrācija, pamatskola un bibliotēka. Kad 2009. gadā te beidza pastāvēt pamatskola, Rēzeknes novada pašvaldībai nācās lemt, ko ar muižu darīt tālāk. Mums visiem ir paveicies, ka pašvaldības darbinieki pieņēma drosmīgu un tālredzīgu lēmumu atjaunot Lūznavas muižu kādreizējā krāšņumā.

Lūznāvā nemitīgi *met tiltiņu* uz pagātni, turpinot muižas saimnieku stāstu. Šovasar galvenās ēkas pagrabā notiek intensīvs darbs, iekārtojot pastāvīgu ekspozīciju par Staņislavu Kerbedzu un viņa izgudrojumiem inženierzinātnēs. Muižas pārvaldniece Iveta Balčūne cer, ka turpmāk Lūznavu ekskursiju plānos ierakstīs ne vien ģimenes ar bērniem, jaunieši, bet arī



skolotāji, jo: «Topošā ekspozīcija palīdzēs ieinteresēt un apgūt inženierzinātnes. Tā būs interaktīva un aprīkota ar multivizuālām iespējām, kas ļaus apjaust, kā daudz kas notika kādreiz, un arī mudinās risināt mūsdienīgus uzdevumus. Atnākot uz ekspozīciju, skolotājs varēs kā klasē vadīt stundu fizikā vai matemātikā.»

Savukārt Eiropas kultūras mantojuma dienas Lūznāvā 17. septembrī ievadīs Dzelzceļa vēstures mantojuma glabātāju forums *Jaunākie pētījumi dzelzceļu nozares vēsturē un dzelzceļa mantojuma saglabāšanas tendences Baltijā*. Foruma norisi interesenti varēs vērot klātienē vai tiešsaistē. Bet 18. septembrī Lūznavas muižā ir atvērto durvju diena.

Teksts **GUNTA ŠENBERGA**



Gaujas plosti Baltezera kanālā.



Plosti Daugavā.

Upes – ceļi un krustceļi

Kad vēl nebija ne jaudīgu kravas mašīnu, ne platu un gludu lielceļu, ne taisnu dzelzceļu ar gariem vilcieni sastāviem, kravas no iekšzemes līdz jūrai atnesa upes. Bet ceļiniekus no viena upes krasta uz otru nogādāja pārcelāji.

PLOSTI

Lai nogādātu līdz Rīgai vienu no smagākajām un vērtīgākajām kravām – kokmateriālus –, nevajadzēja ne kuģus, ne liellaivas. Ziemās mežos skanēja zāgu dziesma un tika sagatavoti kokmateriāli – būvbalķi, papirmalka un stutmalka. Zemnieki ar zirgu pajūgiem aizveda kokus līdz krautuvēm upju krastos, kur tie krājās grēdās līdz pavasarim. Tiklīdz upēs bija izgājis ledus, pie tām sāka pulcēties vīri, lai sāktu plostu siešanu un vadītu tos lejup pa straumi. Visvairāk plostu, protams, pludināja Daugavā. Daugavas plostiniecības vēsturē rekordskaitlis tika sasniegts 1911. gadā – 22 121 plosts. Arī Latvijas pirmās brīvvalsts gados Daugavu izmantoja kā nozīmīgāko transporta ceļu, lai no Krievijas un Latgales mežiem pludinātu kokus.

Taču 20. gadsimtā plostu ceļā radās šķēršļi – spēkstaciju dambji, padarot plostu laišanu neiespējamu. Pēc Ķeguma HES uzcelšanas plosts pludināja līdz Jaunjelgavai, bet pavisam šī daudzdaugavas krastos dzīvojošo galvenā nodarbe tika izbeigta līdz ar Pļaviņu HES celtniecību.

Piemīnās akmens Daugavas plostiniekiem Dunavas pagastā atgādina par laikiem, kad Daugava bija maizes devēja gan drīz katrai dunaviešu ģimenei un cienīts un no paaudzes paaudzē pārmantojams bija smagais, bīstamais plostinieka amats. Tā bija īsta vīru daļa – nebaidīties saules svelmi vai aukstos rudens lietus, tumšās naktis uz upes, krāces un akmeņus, viltīgās straumes un atvarus. Plostinieki veica darbu, kur bija vajadzīga drosmē un izveicība, zināšanas un gudrība, jo pat neliela kļūme te varēja maksāt dzīvību. Bija gadi, kad arī Dunavas pagastā pie Daugavas strādāja 400 līdz 450 cilvēku. 1965. gadā Dunavā atradās arī viena no pēdējām kokmateriālu krautuvēm pie Daugavas.

Kokus pludināja arī pa Lielupi, Aivieksti, Ventu un Gauju. No Gaujas 452 kilometriem pludināšanai izmantoti apmēram 330. Sākumā plosts laida līdz Carnikavai un tālāk ar kuģiem pa jūru vilka uz Rīgu – ostu un zāģētavām. Bet pa ceļam tos plūnīja vējš un viļņi, un radās lieli zaudējumi. Interesanti, ka jau 17. gadsimtā kādam gudriniekam bija radusies ideja, ka jārok kanāls no Gaujas uz Daugavu, lai no

Gaujmalas muižam varētu vest uz Rīgu graudus un sivēnus. Taču tikai 200 gadu vēlāk – no 1898. līdz 1903. gadam – realizēja Gaujas–Daugavas kanālu sistēmu: no Gaujas uz Mazo Baltezeru, tad no Mazā Baltezera uz Lielo Baltezeru, no Lielā Baltezera līdz Juglas ietekai Ķīšezerā, un no Ķīšezeras uz Daugavu. Kopš tā laika Vidzemes koki gan plosts, gan vaļēji pa Gauju devās uz Rīgu. Gaujas krastos bija pat 200 krautuvju, bet plostu sezona nebija gara – tikai aprīļa beigās un maija sākumā, kamēr lielās ūdens. Lielā ūdenī ar plostu no Strenčiem līdz Mazajam Baltezeram varēja nokļūt trijās dienās, mazākā ūdenī – piecās sešās. Mazākā ūdenī laida vaļējus balķus. Lai tie neizklistu, ik pa gabalam upē ierīkoja šķērsragatas – ar cemmēm, ķēdēm, trosēm virtenē sasaistītos balķus, kas brīvi peldošos balķus apturēja un atkal savāca kopā.

Visvairāk plostu Gaujā bijis 20. gadsimta divdesmitajos gados, kad pavasarī maksimuma dienās Baltezerā ienākuši pat 150–200 plosti. Pavasarī Gauja bijusi plostu un plostinieku pilna. Koku pludināšana Gaujā turpinājies arī padomju

laikā, līdz pat septiņdesmitajiem gadiem, kad to aizstāja transports pa zemes ceļiem jaudīgās kravas mašīnās.

Mūsdienās entuziasti gan uztur senās plostinieku amata prasmes, Strenčos notiek arī Gaujas plostinieku svētki, taču saimnieciskas nozīmes tam vairs nav.

PĀRCELTUVES

Kur zemes ceļi krustojās ar upēm, mazākajām varēja tikt pāri pa braslu vai tiltu, bet piemēram, pār Daugavu līdz pat Pirmajam pasaules karam Latvijas teritorijā bija tikai trīs dzelzceļa tilti – pie Daugavpils, apmēram desmit kilometru leņķus Krustpils, kur Daugavu šķērsoja Jelgavas–Krustpils dzelzceļš, un Rīgā. Un divi tilti zemes ceļu braucējiem, abi Rīgā, – Zemgales un Pontonu tilti. Brīvās Latvijas gados tiem nāca klāt jauncelti tilti, viens no Daugavpils uz Grīvu, otrs starp Krustpili un Jēkabpili, trešais pa Ķeguma spēkstacijas sprostā dambi. Visās citās vietās dzīvo satiksmi starp abiem krastiem veica pārceltuves.

Pārceltuves ierīkoja tur, kur varēja piekļūt upes krastam un kur bija vieglāk pārvarēt straumi, lai nogādātu otrā krastā ceļotājus un



Plaviņu pārceltuves atklāšana.



Daugavas plostnieki.

kravu. Tāpēc pārceltuves atradās tuvu pie apdzīvotām vietām, satiksmes ceļiem, dzirnavām, kaļķu un ķieģeļu cepliem, krogiem. Pārcēlāji bija vietējie iedzīvotāji, kas pelnīja iztiku ar šo svarīgo amatu pat vairākās paaudzēs. Pārceltuves piederēja dažādiem īpašniekiem – gan privātpersonām, gan pašvaldībām, kuras teritorijā pārceltuve atradās, gan arī uzņēmumiem, piemēram, Krustpils cukurfabrikai. Latvijas Republikā pārceltuvju darbu uzraudzīja Satiksmes ministrijas Valsts ceļu departaments. Pārceltuves renti jeb tās izmantošanas tiesības uz 1–3 gadiem varēja iegūt, piedaloties izsolē, ko rīkoja vietējā pašvaldība. Pārceltuvju darba sezona sākās tūlīt pēc ledus iziešanas Daugavā, parasti aprīlī, un turpinājās līdz vēlam rudenim, kad upe aizsala.

Daugavas pārceltuves darbojās atbilstoši vietējiem noteikumiem, kas paredzēja celt pāri cilvēkus vai nu visu diennakti, vai arī tikai noteiktās stundās, piemēram, no pulksten pieciem rītā līdz desmitiem vakarā. Ziemā pārceltuves izvilka krastā un sagatavoja nākamajai sezonai.

Pārceltuves uzbūve laika gaitā mainījās no vienkārša baļķu plosa ar primitīviem reliņiem (sānu margām), kura vadīšanai izmantoja airus vai garas koka kārtis, līdz sarežģītākām konstrukcijām. Vēlāk pārceltuves platforma tika izgatavota no dēļiem un piestiprināta pie divām laivām, kas turēja pārceltuvi virs ūdens. 20. gadsimtā laivu vietā dažkārt izmantoja pontonus. Šādas pārceltuves darbojās, izmantojot pāri upei nostieptu tauvu, vēlāk arī tērauda trosi. Pārceltuve virzījās no viena krasta uz otru,

diviem vai trim vīriem to velkot ar rokām. Vēlāk konstrukciju uzlaboja, lai pārceltuvi varētu vadīt viens cilvēks, izmantojot upes straumes spēku. 1940. gadā pie Jumpravas ierīkoja pirmo motorizēto pārceltuvi Latvijā, ko virzīja dīzeļmotors.

Kopš 20. gadsimta sākuma uz Daugavas pārceltuvēm sāka izmantot arī nelielus tvaikoņus, kas vilka pārceltuvi no viena upes krasta uz otru kā leģendārais *Gulbis* starp Jēkabpili un Krustpili, kas savienoja pilsētas abpus Daugavai gan pirms, gan pēc Otrā pasaules kara un pat kara laikā, turklāt kļūstos par vietējās preses fejetonu varoni. 1944. gada 1. numurā *Jēkabpils Vēstnesis* tvaikoņa *Gulbis* stūrmanim solīja «pulksteni un kompasu, lai zinātu kad un uz kuru pusi braukt, un kad, un pie kuras saliņas izmest enkuri alus uzņemšanai... Ostas laipu un trepju nokaisīšanai slidenā laikā katrs pasažieris labprātīgi ziedošot trīs sauļas smilšu. Tiem, kas, kuģi gaidot, dabūšot iesnas – kabatas lakatiņus izsniegsot bez punktiem viena palaga lielumā».

Viena no Daugavas daudzajām pārceltuvēm – Plaviņu pārceltuve – atradās iepretim pašreizējam Plaviņu kultūras namam. Pārceltuvi apkalpoja laivinieks Jānis Knauers, kas turpat, namiņā līdzās pārceltuvei, arī dzīvoja. Knaueram piederēja arī vairākas laivas tūristu vizināšanai pa Daugavu. Vislielākā no tām – *Skaidrīte*, nosaukta īpašnieka meitas vārdā, – varēja uzņemt pat 100 pasažieru. Plaviņu–Kokneses posmā Daugava bija tik strauja, ka divās stundās



Daugavas plostnieku piemiņas akmens.

neairējot varēja nobraukt 18 kilometru. Pēc nobrauciena kaivas ar virvi tika vilktas pret straumi atpakaļ uz Plaviņām. To darīja paši laivinieki, jo zirgus šķēršļotā krasta dēļ izmantot nevarēja. Kara laikā laivas tika sadedzinātas, jo kopš padomju okupācijas 1940. gadā netika ne lietotas, ne kārtīgi aprūpētas.

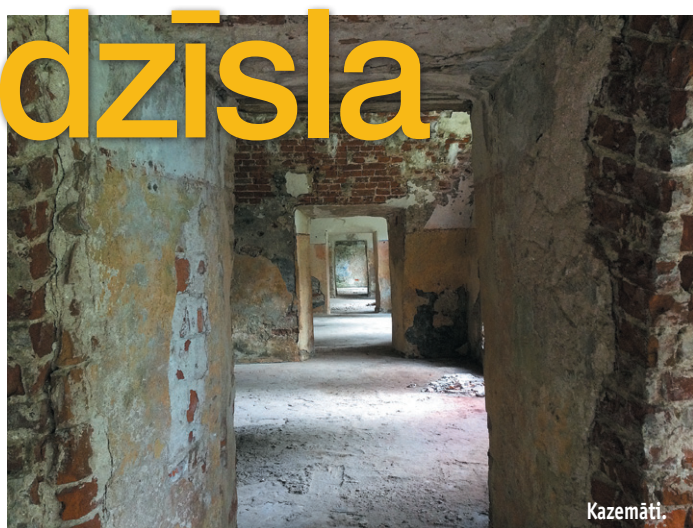
Mūsdienās darbojas vairs tikai trīs pārceltuves: divas uz Daugavas – pie Livāniem un Dignājas – un viena uz Gaujas Līgatnē. Līgatnes pārceltuves liktenis ir mazliet atšķirīgs no pārējām, jo savulaik Līgatnē pār Gauju bijuši pat trīs tilti, kas iznīcināti karā, un pārceltuve ierīkota, lai papīrfabrikas strādnieku tiktu no pārupes uz darbu. Pārējām punktu punktu pielikuši tilti un automašīnas. Taču, ja pie

kādas upes ir *Rāmnieku* mājas vai, piemēram, Rāmkalni, tad esiet droši, kādreiz tuvumā bijusi pārceltuve, citā vārdā prāmis vai vienkārši rāmis.

Savukārt Eiropas kultūras mantojuma dienās 18. septembrī dažādās Latvijas vietās varam mēģināt izjust seno ūdensceļu šarmu. Pulksten 11 pie Plaviņu kultūras nama notiks Plaviņu pārceltuvei un piestātnei veltīts pasākums. Pulksten 13 ieinteresētus klausītājus gaidīs gan Stāstnieku pēcpusdiena Daugavas krastā pie piemiņas akmens Daugavas plostniekiem Dunavas pagastā, gan Līgatnē pie pārceltuves būs sadziedāšanās abos Gaujas krastos, Gaujas plostnieka Māra Anša Mitrevica stāsti un zivju zupa.



Neatraktā zelta dzīsla



Daugavas kreisajā krastā atrodas divi unikāli mantojuma objekti, kas šo teritoriju varētu padarīt par pasaules līmeņa tūrisma pērli, – *Rīgas atslēgas* jeb Daugavgrīvas cietoksnis un *Rīgas spārni* jeb Spilves lidosta.

Nav racionāla izskaidrojuma, kāpēc nu jau trīsdesmit gadu šīs izcilās vietas ir niecinātas, nicinātas, mētātas un pendelētas no viena mazā īpašnieca citam, kamēr vērienīgie plāni izčākstējuši dažādos gaitēnos vai (ne)slēptā politiskā pretstāvē. Ne bijušais cietoksnis, kas aizsācies kā cisterciešu klosteris 13. gadsimtā

Daugavas labajā krastā, ne Spilves lidlauks, kurš sapni lidot sludina jau kopš 1914. gada, šobrīd Latvijas sabiedrībai nav pilnvērtīgi pieejami. Mantojuma speciālisti un vēstures entuziasti novērtē, slavē, jūsmo un vienlaikus nolaiž rokas, jo tik lielām teritorijām ir vajadzīgs saimnieks ar lielo burtu. Kamēr tāda nav, uzvar neizpratne, alkātība, paviršība, sīkas intereses, slinkums, bezatbildība, bailes, skaudība... Viss sīkais un ļaunais, kas drupina lielas idejas. NKMP vienmēr atbalstījusi principu, ka mantojums ir dzīvs tikai tad, kad ir pilnvērtīgi un publiski pieejams, – šajā Daugavas krastā tas vēl nav noticis.

DAUGAVGRĪVAS CIETOKSNIS

1993. GADS: VAI DAUGAVGRĪVAS CIETOKSNĪ BŪS MODERNĀS MĀKSLAS MUZEJS?

«Bolderājas grupa» jeb vietējie entuziasti par savu mantojumu ir cīnījušies kopš deviņdesmito gadu sākuma. 1993. gada laikraksts *Literatūra un Māksla* fiksē 3. augustā notikušo cietokšņa apskati, «ko visai drīz Krievijas bruņotie spēki nodod Latvijas rīcībā». Uz cietokšņa vārtiem kā militārā maršā dodas mākslinieks Oļegs Tillbergs, arhitekta Zaiga Gaile, Mākslinieku savienības priekšsēdētājs Juris Petraškevičs, mākslas

zinātnieks Pēteris Bankovskis, Ziemeļvalstu biroja vadītājs Rihards Berugs un citi. Visiem mirdz acis pat melnbaltā fotogrāfijā. «Apmeklējuma nolūks: dabā izvērtēt iespējas 25 ha lielajā vaļņu ieskaustajā cietoksnī ar laiku ierīkot Baltijas reģiona Modernās mākslas muzeju. Cietokšņa ģeofiziskais novietojums ļauj tā apkārtni izmantot dažādažādiem komercpasākumiem (piestātņu īre jahtklubiem u. tml.), dabas ainava un vēsturiski nozīmīgā arhitektoniskā vide var būt kā nozīmīgs tūrisma un atpūtas centrs. Plašajā teritorijā iespējams izveidot starptautisku mākslinieku radošā darba centru. Līdztekus

Dānijas Luiziānas muzejam un *Suomenlinnai* Somijā Rīgas Daugavgrīvas Modernās mākslas centrs nākotnē var izvērsties par Eiropas mēroga kultūrvietu,» vēsta leģendārā *Literatūra un Māksla*, kas pati drīz aizgāja nebūtībā.

«Bolderājas grupa» cīnījās ilgāk, un nav teju neviena deviņdesmito gadu jaunā mākslinieka, kas nebūtu izbaudījis enerģiski bohēmisko mākslas ielaušanos Bolderājā. Cietokšņa vārti gan bija slēgti, un privātzācības jukas apstākļus tikai sarežģīja. Tie, kas nemainīgi palika savā vietā un ir tur joprojām, ir vietējie entuziasti – Sandra un Vladimirs Jakušonoki. Volodja

ar to pašu zirgasti kā tagad turpmāk redzams gan šajā, gan citu atnācēju ekspedīcijās, kas visi galu galā ar savām iecerēm «aplauzušies». Interesanti, vai laikmetīgās mākslas invāziju apturēja Stefana Batorija vai Pētera Pirmā militārais aizkapa gars, ķeizarienes Elizabetes Dinamindes cietumā ieslodzītā mazgadīgā ķeizara Ivana VI cietusi dvēsele, mācītāja, Bībeles latviskotāja Ernesta Glika noraidījums, Daugavgrīvas strēlnieku pulka kareivju vēstures griežu liktenīgums, padomju torpēdu remontētāju samierināšanās rutīna vai simtiem, tūkstošiem citi, kas cietoksnī kaldinājuši savu likteni – kareivji un

ģenerāļi, strādnieki un inženieri, kalpotāji un garīdznieki, ieslodzītie un viņu uzraugi, dižciltīgie viesi un nelūgtie uzbrucēji, bet mākslai vien augstākā labvēlība nenāca ne uzreiz, ne tūkstošgades mijā.

1999. GADS: KULTŪRAS CIETOKSNIS BOLDERĀJĀ

«Lai arī Daugavgrīvas cietoksnis kopš 1985. gada ir valsts nozīmes arhitektūras piemineklis, patlaban te vērojama daudzām bijušās armijas teritorijām līdzīga aina – ēkas maksimāli atbrīvotas no materiālajām vērtībām, un lielākais saimnieks ir laikapstākļi.» 1999. gada 19. martā laikrakstā *Diena* raksta leva Rupenheite. Raksts definē kārtējo «birokrātijas labirintos uz nenoteiktu laiku noslāpēto projektu». Autore dod vārdu rosīgajiem ideālistiem. «Izmantojot cietokšņa pastāvības principu – enerģijas koncentrēšanu un izstarošanu –, taču mainot tā agresīvo, militāro raksturu, rosināt izmaiņas tuvākā un tālākā apkārtnē,» savu vektoru norāda starptautiskā kultūras kompānija *Kronis un atslēgas*, kas plāno darboties ekoloģijas, vēstures un mākslas virzienos. Viņus atbalsta iespaidīgs daudzums līdzīgi domājošu organizāciju – Senās mūzikas centrs, kas novērtē akustiskās iespējas, Laikmetīgās mākslas centrs, kam te der pilnīgi viss, Sorosa Mākslas centrs, kura direktors Jānis Borgs aicina valsts un citas sabiedriskās organizācijas visādi veicināt projekta *Daugavgrīvas cietoksnis* attīstību, savu atbalstu izsaka Rīgas domes Attīstības departamenta Arhitektūras pārvalde, Latvijas Vēstures un kara muzejs, Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija... Visi, visi, skaļi sludinot un klusi darot, atbalsta, bet realitāte aizribo dīvainu nomnieku un vēlāk tā arī nerealizētu ekonomisko interešu virzienā. «Cietokšņa atraktīvā vide, kurā skatuves iespējas jaušamas vai ik katrā valnī un lieliska akustika atklājas vairākās militāra pielietojuma telpās, rosina eksperimentālu izrāžu ieceres,» arī šis cietokšņa aspekts paliek ilgtermiņā neizmantots. Daļa no ēkām brūk pašas, citas

brucina nomnieki. Biedrība *Bolderājas grupa* buldozeru šādā posta darba brīdī cenšas apturēt. Ezoteriskos mērogos kods *Māksla, teātris, pasākumi* joprojām nerod atsaucību, kamēr arhitektoniski mākslinieciskās izpētes promineses veic vienu pētījumu pēc otra un savu vēsturisko jūsmu iekļauj biezos sējumos. 2000. gadā VKPAI paplašina pieminekļa aizsardzības joslu, taču nākotnes modelēšanai ar vienas iestādes profesionālo degsmi ir par maz.

2005. GADS: JŪRAS VĀRTU GODINĀŠANA

«Daugavgrīvas cietokšņa un Bolderājas novietne pie Daugavas ietekas Baltijas jūrā noteica teritorijas izveidošanu par ietekmīgu faktoru Rīgas tirdzniecībā – gadsimtiem ilgi šeit tika uzraudzīta un kontrolēta visa garām braucošo kuģu satiksme. Ceļu jūrniekiem rādīja Daugavgrīvas bāka, kuru 1582. gadā pavēlēja uzcelt Stefans Batorijs. Pirmsākumus tā atradās tagadējo Vecāķu teritorijā, bet jau 16. gs. beigās to uzcēla pie jaunās Daugavas ietekas. Bāku pārbūvēja un pilnveidoja 1788., 1818., 1857., 1863. un 1921. gadā. Nozīmīga Bolderājas iedzīvotāju daļa bija loči, kuru pienākumos ietilpa sagaidīt kuģus no Daugavgrīvas un pavadīt līdz galvenajai ostai Rīgā. Kopš 1603. gada līdz pat 20. gs. Bolderājā darbojās t. s. ūdens muitnīca, kas iekasēja noteiktus maksājumus par kuģu precēm. Kuģu satiksmes, loču un muitnīcas darbu uzraudzīja kontrolēja Rīgas rātes iecelta amatpersona – ostas kapteinis.

Kuģniecība ievērojami sekmēja miestīņa attīstību. Lielie dziļas iegrimis okeāna kuģi nereti daļu kravas izkrāva Bolderājā un uz Rīgu nosūtīja ar liellaivām. Jau 18. gs. beigās te izveidoja ostu koku iekrašanai, bet 1851. gada 15. janvārī Krievijas valdība atļāva Rīgas biržas komitejai



Vladimirs un Sandra Jakušonoki – Bolderājas un cietokšņa patrioti.



Gadsimtiem ilgi šeit tika uzraudzīta un kontrolēta visa garām braucošo kuģu satiksme.

izbūvēt Daugavgrīvas ziemas ostu un piešķirt nepieciešamo zemes gabalu izkrauto preču uzglabāšanai un apkalpojošo iestāžu celtniecībai. Izveidotais ostas dambja baseins bija 850 m garš un 8,5 m dziļš. 1865. gadā te uzbūvēja slīpdoku, 1898. gadā – peldošo doku kuģiem līdz 2300 tonnu tilpumam. 1866. gadā uzsāka darbu Rīgas biržas kuģu būvētava,» vēsta Valsts arhīva dokumenti, bet arī bez tiem ir skaidrs – Daugavas ieteka jūrā ir pilsētas vārti. Tieši te ir cauri peldējusi Latvijas kuģniecības vēsture, tieši te ir autentiska vide mūsdienīgam jūras muzejam. Jā, arī šāda iecere, profesionāli augstvērtīgi sagatavota, divtūkstošu gadu sākumā ir ieraudzījusi dienas gaismu projekta veidā. To sagatavojuši mantojuma speciālisti un jūrniecības nozares pārstāvji, taču toreizējā Valsts muzeju pārvalde to noraidījusi ar pamatojumu, ka nevienā stratēģijā tads muzejs neesot paredzēts. Tā nu dažādi lielformāta artefakti, ko jūra vēl joprojām izskalo, atpeld līdz cietoksnim, kas strādā bez

papīru virskundzības, un iemājo kādā no pašu rokām attīrītajiem kazemātiem. Jūras muzeja joprojām nav...

BROKASTIS CIETOKSNI

Jā, Jakušonoki ir apkaimju biedrību priekštecī, pionieri un apustuļi vienlaikus. «Bērni izauguši, tagad varam būt pilnas slodzes idioti,» viņi smejas, kamēr es izlaboju «ideālisti». Pēc daudzajām varas un nomnieku maiņām, kad no cietokšņa atteikusies Aizsardzības ministrija, to nav pārņēmusi Rīgas pašvaldība (kā skaļi sludinājusi 1999. gadā), kad melnie arheologi padevušies, jo piesārņotā zeme pārāk *pīkst*, kad hipsteri dažādās mākslas akcijās un festivālos pamatīgajam un cieņu pelnošajam mantojuma objektam vien izskrien cauri, viņi abi ir uz vietas – kopj, sargā, mīl, tīra, atklāj arvien jaunas vērtības un pa mazam fragmentiņam izrāda interesentiem. Oficiāli viņi kā biedrība veic sarga funkciju, bet realitātē ir staigājošs muzejs un vitāli dzīvās vēstures liecinieki. Viņi redz, ka cietoksnis

arī pats sevi sargā. Īpašnieka patvaļa un iestāžu nekoordinēta rīcība pirms gada pielāva, ka Bolderājā no zemes pazūd ēka, kas vecāka par cietoksni – bijušā loču māja (padomju laika jahtklubs) –, taču pagrabi demontāžai nepadodas ar mistisku spēku. «Pēdējo piecu gadu laiku apkaimē ir nonests viss vēsturiskais centrs. Kas nodega, kas sabruka, un visam ir viens saimnieks, kas mērķtiecīgi uzpircis, – tagad Austrālijā dzīvojošs bijušais Bolderājas iedzīvotājs, deviņdesmito gadu avantūrists. Pagājušajā gadā, kad cēlām troksni medijos un policijā, demontāža jau bija sākusies, augša nojaukta, bet, kā traktors gribēja cokolstāvam ķerties klāt, tā vienā mirklī pazuda zem zemes – iegāzās atējas bedrē. Gribas raudāt, bet jāsmejas! Pamati vēl tagad nepadodas nojaušanai. Pirms pāris dienām nogranda sprādziens, strādnieks it kā atradis kara laika lādiņu, kas detonējis. Bet astoņdesmitajos gados pagrabu pārtaisīja, lai glabātu airus, visi kaktiņi bija izlozņāti. No kurienes tur tagad tie spridzekļi? No zemes izlīda? Nē, tur tās trīs meitenes sargā. Jau trīsdesmitajos gados gribēja šo ēku nojaukt, bet atrada trīs meiteņu skeletus. Vēlāk klīda nostāsti, ka visiem, kas mēģina tur nakšņot, sapnī rādās trīs dejojošas kailas meitenes... Ir versija par apsēstu poļu virsnieku, kas nogalinājis arī Turaidas rozi. Te ir tik daudzslāņaina vēsture, ka kāds sargās vienmēr. Ja pašiem nepietiks prāta, palīdzēs tie – no aizsaules,» uz maiņām ironizē Jakušonoki, kas gan paliek veselā saprāta pusē. Cietoksnis vilina dažādus dīvainišus. Vieni nešaubīgi tic – cietoksni varēja uzcelt tikai citplanētieši, citi ir gatavi investēt līdzekļus, bet pirms tam grib ar senajiem mūriem pamedīt tieši piektdienā un 13. datumā, parunāt ar kosmosu, citi vienkārši nāk un «uzsūc enerģiju pie akmeņiem».

ATMIŅU BRUČIS

«Arī pirms mums te bija sargs. Kad «uzraudzīšanas un uzturēšanas līgumu» toreiz vēl Privatizācijas aģentūra (tagad SIA *Publisko aktīvu pārvaldītājs POSSESSOR*) pārslēdza ar

mums, tad iepriekšējais sargs naski tirgojās ar melnajiem arheologiem – par pieciem latiem varēja nākt un rakt, cik gribas! Safotografējām, kā tipi ar metāla meklētājiem rosās stiepj «medījumu», bet nevienu tas neinteresēja. Un paldies armijai, kas bija uzbērusi pusmetru šķembas... Tās traucē, tāpat kā tās kastes ar cilvēku kauliem. Jā, kad padomju armija ap bijušo baznīcu, vēlāko ūdenstorni, rokot atrada apbedījumu rindu, tad kaulus vienkārši sastūma kaudzē. Un tad, kad ilgus gadus saimnieka kāda kundze ar deviņdesmito gadu pseidobankas pieredzi un metodēm, tad viņas vadībā kaulus sabēra kastēs un turpat septiņus gadus glabāja. Plāni viņai bija milzīgi, darba imitācija arī iespaidīga. Beigās, kad viņa cietoksni tomēr pazaudēja, neko paliekošu neizdarot, tad atbrauca pēc matrača un gāzes balona. Kaulus gan atstāja mums, lai turpinām sadzīvot,» bez bēdu nosaka Jakušonoki, kam aizgājēju garu ne mirkli nav traucējuši. «Esam te oficiāli, līgums trešo reizi uz diviem gadiem, bet tomēr tās ir tikai «putna tiesības». Šī vieta ir unikāla vēstures pieredze un bagātība. Tas, ka valstij joprojām nav teritorijas attīstības koncepcijas, ir mulsināji, ja ne noziedzīgi,» secina Jakušonoki, kas šajos trīsdesmit gados pie nenoteiktības ir pieraduši – tādi mēs sevi šobrīd ierakstām vēsturē. Kā pilsēta, kā valsts, kā atmiņas institūcijas.

Eiropas Kultūras mantojuma dienām Daugavgrīvas cietoksnis gatavojas aktīvi – būs izstāde par Bolderājas muītņīcu un loču dzīvi, būs ekskursijas un Jēkaba Nīmaņa muzikālā performance, būs ar mīlestību un zināšanām izrādīts katrs izdzīvojušais vēstures liecinieks. Un gari šādai mantojuma godināšanai palīdz pavisam praktiski – nejausi zem velēnu slāņa atklājies senais bruģa ceļš, kas cietokšņa plānojumā tagad ļauj skatīt pavisam citādi. Ceļš ir stiprs, skaists un izturīgs, ko atliek novēlēt pašam Daugavgrīvas cietoksnim – lai tas kļūst par Mantojumu ar lielo burtu, pareizi koptu un tālredzīgi interpretētu.

SPILVES LIDLAKS UN LIDOSTA

IZMISUMA KLIEDZIENS JAU PIRMS 32 GADIEM

Spilves lidlauka un lidostas galveno sāpi jau 1989. gadā izteikusi Rīgas Kinostudijas filmēšanas grupa žurnālā *Gaismēnas* – tā ir nevēlēšanās atzīt Latvijas un latviešu izcilo aviācijas vēsturi, atgādināt šo tautas identitātes daļu. Padomju laika norietā tam bija politiski iemesli, ko drosmīgi pauž tolaik bijušais, šobrīd jau leģendārais aviators Voldemārs Uplejs. Tolaik viņa vadītā *Latvijas Aviācijas biedrība* ir atjaunota ar mērķi, lai izietu no tās kritiskās situācijas, kāda ir radusies 50 gados.

«Padomju prese pilnīgi noliedz Latvijas aviācijas nozīmi Savienības un pasaules aviācijas attīstībā. Pilnīgi likvidēti visi izdevumi latviešu valodā aviācijas jomā. Nekur pasaulē, izņemot emigrāciju, latvietim nav iespējams apgūt lidošanas specialitāti dzimtajā valodā. Pilnīgi ir iznīcināta lidmašīnu konstruēšana un būvniecība. Līdz 1930. gadam Latvijā bija uzbūvētas 117 lidmašīnas. Pilnīgi iznīcināta apmācību sistēma. Es katru lidotāja vārdu izjūtu kā dvēseles kliedzienu, kā izmisuma kliedzienu – aizmirsti un nenovērtēti! Es pats 28 gadus esmu nostrādājis šajā sistēmā un visu to izjutis uz savas ādas,» liecina enerģiskais un harismātiskais vīrs. Viņam piebalso citi formās un civilajā tērti lidotāji, kas kritizē centralizāciju: «Paša rīcība, paša domas, paša praktiskums nekur netiek pielaists,» un rezumē situāciju tā laika patriotisko cerību garā: «Ar 1940. gadu mums šī sistēma ir bijusi varmācīga, nelikumīga, latvietim uzspiesta. Mēs neesam gājuši pa dabīgas attīstības ceļu, kā tas ir normālā, civilizētā pasaulē. Sākot ar skolēnu un beidzot ar prezidentu, mums pašiem ir jāveido savs aviācijas nākotne.»



1954. gadā celtā *gaisa osta* ir iepriekšējās lidostas mantiniece – vieta ar sabiedrības interesēs neizmanto tu kultūrvēsturisko potenciālu.

Turpmākajos kadros tiek atspoguļota situācija, kad, «spītējot varai, Latvijas aviācijas dārgumi tiek vākti un glabāti pagrabos». Kopā ar domubiedriem tiek šķirstīti seni albumi, skatītas fotogrāfijas un kinohronika. Tiek publicēti Kanādā dzīvojošā pasaulslavenā aviācijas konstruktora Kārļa Irbiša nodoms – viņš, kādreizējais VEF lidmašīnu nozares vadītājs un galvenais konstruktors, pilnvarojis biedrību no padomijas atgūt viņa konstruētos 5 Latvijas lidmašīnu tipus, lai kādā stāvoklī tie arī būtu. Doma par aviācijas muzeju Spilvē jau tolaik tiek idejiski noteikta, jo lidosta ir slēgta un tās liktenis sāp visiem aviācijas ļaudīm.

VISSVĒTĀKĀ VIETA

«Tā ir ārkārtīga nolaidība, ka Spilves lidosta šobrīd ir atbaidoša. Cita vārda nav. Tā ir svēta, vissvētākā vieta. Šeit būtu jākoncentrē ne tikai tās lietas, kas tieši lido pa gaisu, šeit būtu jāizveido arī Latvijas aviācijas vēstures muzejs,»



Monumentālās iekštelpas atgādina tempļi.



Sienas gleznojums – tautu draudzība un lidmašīnas.

trīsdesmit divus gadus nerealizēto nozares un valsts vēsturiskās apziņas kauna traipu izsaka Voldemārs Uplejs. Fonā, it kā no jauna apliecinot un taisnojoties, mijas neatkarīgās Latvijas kinohronikas kadri ar lidaparātu un lidotāju daudzu-

«Tā ir paša Dieva sūtība, ka Latvijas aviācija ir sākusies Spilvē. Tā ir vienīgā vieta mūsu republikā, mūsu mazajā republikā, mūsu pilsētā, kur varētu turpināties darbība Latvijas aviācijas atdzimšanai,» ir pārliecināts Uplejs.

«Tā ir paša Dieva sūtība, ka Latvijas aviācija ir sākusies Spilvē.»

mu, masu svētkiem un aviācijas pielūgsmi. Viss filmētais ir saistīts ar Spilvi, kur «spēcīga un spara pilna veidojas mūsu civilā aviācija». Kinokadri atgādina tautas mīlētos aviācijas svētkus, kas kopš 1920. gada nāciju vieno tikpat spēcīgi kā Dziesmusvētki. «Latvju vienotās aviācijas svētki. Kara ministrs J. Balodis nodod Kara ministrijai tautas dāvētās lidmašīnas. Tērauda putni sargās mūsu zemi,» vēsta 1938. gada hronika.

Tas, ka jaunā lidosta celta 1954. gadā ar «Stalīna baroka» vērienu, nemulsina nedz kinožurnāla veidotājus, nedz lidotājus – iepriekšējā ēka tika sabombardēta kara pirmajās dienās, un jaunai bija jānāk vietā, no cita laika tā nevarēja būt! «Tā jau pēckara gados esam pratuši celt – ar bungām un palmām vēra vārtus atjaunotā Spilve,» ne-daudz ironiski skan aizkadra balss, kas turpinājumā gūst dramātisku nokrāsu: «Bet

Maskava un tai pakļautā provinciālā Rīga arī nonāvēja centrālo lidostu.»

Tālāk vīri nopietni diskutē par jaunatni un tās izglītošanu aviācijas nozarē: «Mums praktiski ir jāizaudzina pilnīgi jauna aviācijas paaudze, jo pašreizējā ir izsista no sliedēm. Nav citas vietas, ar ko šajā ziņā varētu nomainīt Spilvi,» un ar darbīgu optimismu uzskaita dažādas organizācijas, kas varētu vienoties šim cienījamam uzdevumam.

Tiek apspriests arī nacionālais jautājums, jo vismaz Rīgā nozares vadība esot uzspiesti krieviska, taču tas nav galvenais šķērslis. Tiek uzsverta doma, ka, lai veidotu nākotni, ir jāatdod gods

pagātnei: «Pašreiz Latvijas aviācija ir strupceļā, bet no tā, kā zināms, izeja rodama, tikai griežoties atpakaļ. Lai lidotu tālāk!»

Spilves lidostas ēka ar aleju par valsts nozīmes arhitektūras un mākslas pieminekli atzīta 2012. gadā un apliecina Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes interesi par jaunāko laiku izcilām vērtībām. Diemžēl Latvijas aviācijas mantojums kopumā joprojām nav guvis valstisku ievēribu, tāpat kā Rīgas pilsēta nav izmantojusi teritorijas kultūrvēsturisko potenciālu. Vai tiešām negribam lidot tālāk un rīdziniekiem jāsamerinās ar pilsētas vadības provinciālismu?

Teksts **ELVITA RUKA**

Armijas vadība aplūko hidroplānus Liepājas Karostā.

Pirmā pasaules kara laikā Vainodē bāzējās cepelīni.

ZEPPELIN

Vēl Krievijas impērijas laikā Liepājas Karostā atradās Gaisa kuģniecības daļa un bija iepļānots aerodroms pat smagajiem bumbvedējiem *Ilja Muromietis*, bet iecere par istu lidlauku ar lidmašīnu angāriem īstenojās jau neatkarības laikā. Starpkaru periodā Liepāja bija Jūras aviācijas citadele, te būvēja lidmašīnas un slavu kaldināja sporta lidotāji. Otrā pasaules kara laikā Liepājas pievārtē, Grobiņā, atradās vācu armijas lidotāju *Luftwaffe* pulks ar latviešu eskadriļu, bet padomju laikā kurzemnieki bija labākie planieristi – pat pasaules čempioni (Daina Vilne). Slavenais izgriežamais Kalpaka tilts savulaik ievadīja Aerodroma ielu, tā veidoja gan telpisku, gan idejisku asi cauri Karostai, taču šobrīd dabā aviācijas mantojuma vietas var atrast tikai retie zinātnāji.

LIDOJOŠO LAIVU KRASTS

Jūras aviācijas pietātnes jeb mulliņi ar pāļiem saglabājušies tieši aiz Jūras virsnieku nama – spilgtas, mākslinieciski augstvērtīgas impēriskā mantojuma celtnes, kas tagad ir Aizsardzības ministrijas pārziņā un tiek restaurēta par daudziem miljoniem. Nekādas norādes vai informācija par teritorijā ilgstoši saimniekojušo Jūras aviāciju sabiedrībai nav pieejamas.

Taču lidlaivām jeb hidroplāniem aviācijas nozares attīstības sākumā bija liela nozīme! Jau

kopš 1912. gada latviešu lidotājiem bija ievērojama pieredze Krievijas impērijas armijas jūras daļās, tāpēc jau 1919. gadā, uzsākot savas armijas struktūrēšanu, tika izdota pavēle par ūdens aviācijas grupas izveidi arī Latvijā. Praktiskā darbība strauji sākās 1922. gadā, kad bija jūras aviācijas vienība tika izveidota Liepājā, kuras ostā bija visa nepieciešamā infrastruktūra. Hidroplāni te tika izmantoti jau Pirmajā pasaules karā, bet Karostā bija izbūvēta speciāla slīpā pietātne lidlaivu pacelšanai krastā. Te atradās arī divi plaši dzelzsbetona angāri, kurus barbariski izdemolēja 20. gs. 90. gados. Līdz ar to šobrīd nekas neliecina par milzīgu vēsturisko kultūrlāni. Te tika iepirkti un būvēti lidaparāti, bāzējās jūras aviācijas kontingents, kopš 1923. gada regulāri notika grandiozi aviācijas svētki, ciemojās un godu izrādīja valsts augstākās amatpersonas. Pirmā valsts hidroplāna nodošana armijai notika 1924. gadā, kad to uz karakuģa *Virsaitis* svinīgi saņēma Valsts prezidents Jānis Čakste. Ievērojami papildinot tehnisko bāzi, 1926. gadā Jūras aviācijas divizions tika sadalīts divās eskadriļās – Izlūku (jūras) un Iznīcinātāju (sauszemes). Šis process veidoja infrastruktūru, kuras zīmīgākie objekti bija hidroplānu ostas, darbnīcas, angāri. Liepājas Karostas darbnīcās (L.K.O.D.) tika būvētas lidmašīnas. Divizions veica jūras un krasta novērošanu, bāku un ostu fotografēšanu no gaisa,

Dirižabļi un hidroplāni

Kad norauj aizmirstības aizkaru, aviācijas mantojums uzmirdz visā Latvijā. Arī Kurzeme ir gan bijusi izcilu lidotāju dzimtene, gan gājusi militārās un jūras aviācijas avangardā.

ledus apstākļu noskaidrošanu, kā arī aizsardzības funkciju.

VAIŅODES PLAŠUMI

Par Vaiņodes lidlauka atpazīstamību sūdzēties nevar, tikai konteksts ir visai bēdīgs – tas mūsdienu neoficiālajā tūrisma aprītē iegājis kā pamesta PSRS laika militārā bāze ar visām no šā fakta izrietošajām negatīvajām sekām. Postaža, pamestība, neatbildēti jautājumi par sankcionētā vandalisma iemesliem un sekām. Vaiņodes lidlauks izveidojās Pirmā pasaules kara laikā, kad Vācijas armijas vadzībām 1916. gadā te tika uzbūvēts kara skrejceļš un divi 240 m gari angāri – *Walther* un *Walhalla*. Tās bija iespaidīgas būves, pie kā veda bruģēts lielceļš un slīdes. Lidlauks bija savienots ar dzelzceļa līniju Liepāja–Ronni. Kaut arī dirižabļi strauji zaudēja militāro nozīmi, lidlauks bija stratēģiski svarīgs. Tur sāka bāzēties arī iznīcinātāju lidmašīnas.

Pēc kara angārus nojauca, un to konstrukcijas 1924. gadā izmantoja Rīgas Centrāltirgus paviljonu būvei. Brīvvalsts laikā šeit aktīvi darbojās Latvijas *Aeroklubs*. Īpaši attīstījās buru lidošana, gaisā pacēlās *Dūja*, *Zelta vārpa* un *Pārsla* – Latvijā radīti planieri. Pēc bāzu līguma nosacījumiem, 1939. gada beigās to pārņēma PSRS karaspēka kontingents, bet pēc pilnīgas Latvijas okupācijas te bāzējās padomju 31. ātrais bumbvedēju pulks.

Vācu okupācijas laikā Vainodē saimniekoja *Luftwaffe* 4. trieciena eskadriļa.

Vaiņode bija viens no lielākajiem un stratēģiski spēcīgākajiem Aukstā kara lidlaukiem pie PSRS ziemeļrietumu robežas – ar diviem 2500 m gariem betona skrejceļiem un 16 angāriem ar motorizētām tēraudu durvīm. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas teritorija un militārā saimniecība tika atstāta perfektā kārtībā. Nepārdomātas politikas rezultātā 1995.–1997. gadā Vaiņodes lidlauku daļēji nojauca. Šobrīd potenciālais industriālais pieminekļis ir liecība pārejas laika nesaimnieciskumam un postīšanas kultam, bet ar cēriņu uz atdzimšanu.

Tieši ar šādu domu – nepieļaut lidlauka kā mantojuma objekta iznīcināšanu, bet izmantot to sporta aviācijas attīstībai – par lidlauka īpašnieci 2006. gadā kļuva juriste, tagadējā *Latvijas Aerokluba* izpilddirektore Ināra Avotiņa. Viņa kļuva par liecinieci brīdim, kad lidlauku ieguvušie dāņu uzņēmēji atklāja savu nodomu tur būvēt cūku fermas. «To es nespēju paciest, tas būtu splāviens visu lidotāju dvēselē,» atzīst sieviete, kas domabiedriem, Kurzemes patriotiem, Mantojuma dienas iezīmēs Vainodē – dedzīgi, optimistiski un nesalaužami, līdzīgi kā jau gadiem lidlaukā rīko Gaismas svētkus.



European Heritage Days

Eiropas kultūras mantojuma dienas