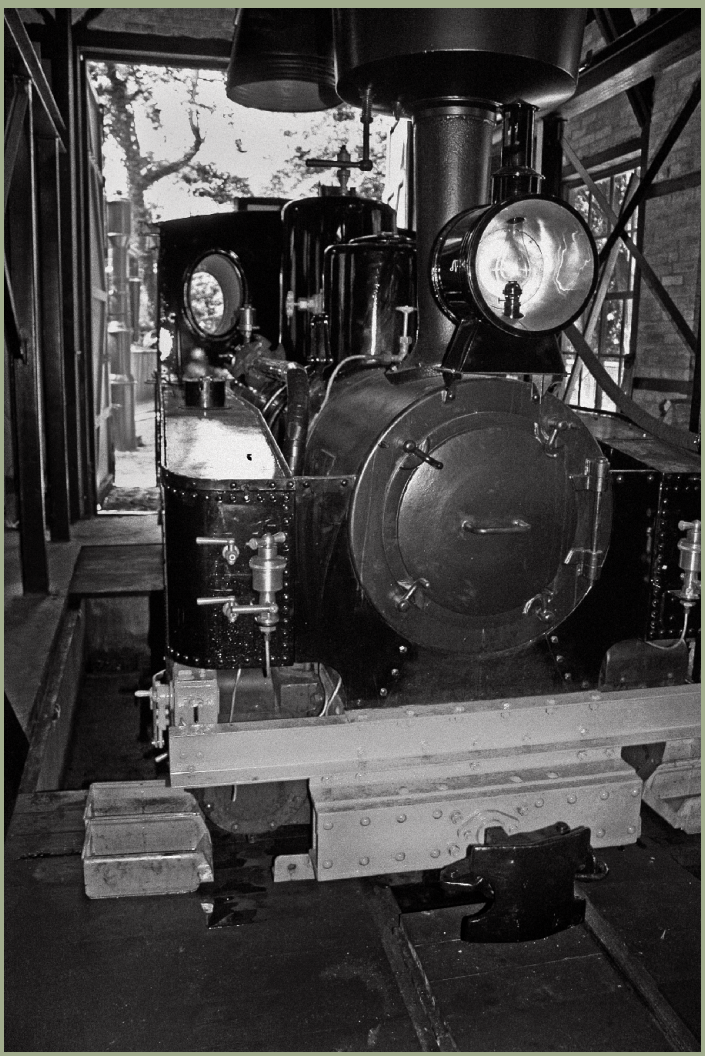
2021

European Heritage Days
Eiropas kultūras mantojuma dienas

NOSAUKUMS/TITLE:

EIROPAS KULTŪRAS MANTOJUMA DIENAS



TĒMA/THEME:

TRANSPORTS

2021

EIROPAS KULTŪRAS
MANTOJUMA DIENAS

SATURA RĀDĪTĀJS

IEVADS 10

KURZEME

MĒRSRAGA BĀKA 14
AKMENS MŪRA TILTS PĀR ABAVU KANDAVĀ 16
KANDAVAS DZELZCEĻA STACIJA 18
LATVIJAS LAUKSAIMNIECĪBAS MUZEJS 20
CEĻU MUZEJS ŠLOKENBEKAS MUIŽĀ 22
MAZBĀNĪŠA LĪNIJA RUCAVA–LIEPĀJA 24
STENDES DZELZCEĻA STACIJA 26
VENTSPILS DZELZCEĻA STACIJA 28
MAZIRBES LAIVU KAPSĒTA 30
PAPLAKAS STACIJA 32
ŠAURSLIEŽU DZELZCEĻA LĪNIJA KULDĪGA–ALSUNGA 34
VENTAS RUMBAS APVEDKANĀLS 36
BIJUSĪ AIRĪTES DZELZCEĻA STACIJA 38
VENTSPILS DOKUPES DOKS 40
BURINIEKA “LE TAGE” VRAKS 42
IESPĒJAMS, SENĀKĀ LATVIJAS OSTA – GROBIŅA 44
VAIŅODES LIDLAUKS 46
LIEPĀJAS DZELZCEĻA MEZGLS 48
HIDROPLĀNU PIESTĀTNES UN ANGĀRU VIETA LIEPĀJAS KAROSTĀ 50
OSKARA KALPAKA IZGRIEŽAMAIS TILTS LIEPĀJĀ 52

RĪGA

RĪGAS ELEKTRISKAIS TRAMVAJS 56
RĪGA–TUKUMS DZELZCEĻA LĪNIJA 58
TORŅAKALNA STACIJA. KOMUNISTISKĀ TERORA UPURU PIEMIŅAS VIETA 60
AUTOTANKU PULKA PIEMINEKLIS 62
LATVIJAS DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJS 64
TORŅAKALNA TRANSPORTA MEZGLS UN TILTI 66
DAUGAVGRĪVAS CIETOKSNIS 68
SPILVES LIDOSTA 70
SPILVES LIDLAUKS 72
LEDLAUZIS “VARMA” 74
RĪGAS AUTOOSTA 76
RĪGAS SENĀS OSTAS VIETA ALBERTA LAUKUMĀ 78
GAISA BALONS “VINNIJS” 80
RĪGAS MOTORMUZEJS 82

TABLE OF CONTENTS

PREFACE 11

KURZEME

MĒRSRAGS LIGHTHOUSE 15
STONE BRIDGE OVER THE RIVER ABAVA IN KANDAVA 17
KANDAVA RAILWAY STATION 19
LATVIAN AGRICULTURE MUSEUM 21
ROAD MUSEUM IN THE ŠLOKENBEKA MANOR 23
NARROW-GAUGE LINE RUCAVA–LIEPĀJA 25
STENDE RAILWAY STATION 27
VENTSPILS RAILWAY STATION 29
BOAT GRAVEYARD IN MAZIRBE 31
PAPLAKA RAILWAY STATION 33
NARROW-GAUGE RAILWAY LINE KULDĪGA–ALSUNGA 35
THE BYPASS CHANNEL OF THE VENTA WATERFALL 37
FORMER AIRĪTES RAILWAY STATION 39
DOCK OF DOKUPE IN VENTSPILS 41
SHIPWRECK OF THE BARQUE ‘LE TAGE’ 43
ALLEGEDLY THE OLDEST PORT IN LATVIA – GROBIŅA 45
VAIŅODE AIRFIELD 47
LIEPĀJA RAILWAY HUB 49
SEAPLANE BERTHS AND HANGAR SITE IN THE LIEPĀJA KAROSTA 51
OSKARS KALPAKS BRIDGE IN LIEPĀJA 53

RĪGA

RĪGA ELECTRIC TRAM 57
THE RĪGA–TUKUMS RAILWAY LINE 59
TORŅAKALNS STATION. MEMORIAL TO THE VICTIMS OF COMMUNIST TERROR 61
MONUMENT TO LATVIAN AUTOTANK REGIMENT 63
LATVIAN RAILWAY HISTORY MUSEUM 65
TORŅAKALNS TRANSPORT HUB AND BRIDGES 67
DAUGAVGRĪVA FORTRESS 69
SPILVE AIRPORT 71
SPILVE AIRFIELD 73
ICEBREAKER “VARMA” 75
RĪGA BUS STATION 77
RĪGA ANCIENT PORT IN THE ALBERTS SQUARE 79
THE HOT AIR BALLON ‘VINNIJS’ 81
RĪGA MOTOR MUSEUM 83

VIDZEME

DZELZCEĻA TILTS PĀR MAZO JUGLU PIE UPESLEJĀM	86
KANGARU STACIJA	88
ĒRGĻU STACIJA	90
VALMIERMUIŽA	92
ŠAURSLIEŽU DZELZCEĻA LĪNIJA AINAŽI–VALMIERA– SMILTENE	94
VALKAS VECĀ DZELZCEĻA STACIJA	96
PRĀMIS PĀR GAUJU LĪGATNĒ	98
IERIĶU DZELZCEĻA STACIJA	100
ŠAURSLIEŽU DZELZCEĻA LĪNIJA GULBENE–ALŪKSNE	102
DZELZCEĻA LĪNIJA GULBENE–ABRENE	104
GULBENES DZELZCEĻA MEZGLS	106
CĒSU DZELZCEĻA STACIJA	108
RUCKAS MUIŽA	110
MĀRCIENAS DZELZCEĻA STACIJA	112
TILTS PĀR VIZLAS UPI VIDAGĀ	114
DZELZAVAS STACIJA UN DEGU PIETURAS PUNKTS	116
JAUNPIEBALGAS DZELZCEĻA TILTS	118
SILA KROGS VECPIEBALGĀ	120
KAZU GRAVAS CEĻŠ	122
STRAUPES ZIRGU PASTA STACIJA	124
GAUJAS PLOSTU CEĻŠ. STRENČI	126
SIGULDAS–KRIMULDAS GAISA TROŠU CEĻŠ	128
SIGULDAS DZELZCEĻA STACIJA	130
OGRES SANATORIJA	132
PĀROGRES STACIJA	134
ĶEIPENES KINOSTACIJA	136
DUBULTU DZELZCEĻA STACIJA	138
ĶEMERU IELU DZELZCEĻŠ	140
TILTS PĀR SALACU STAICELĒ	142
DZELZCEĻA LĪNIJA RĪGA–RŪJIENA UN ALOJAS STACIJA	144
SENAIS DAUGAVAS ŪDENSCEĻŠ – AIZKRAUKLES PILSKALNS	146
PĻAVIŅU PĀRCELTUVE	148
SKRĪVERU STACIJA	150
BALOŽU KŪDRAS MUZEJDZELZCEĻŠ	152

LATGALE

DAUGAVPILS CIETOKSNIS	156
KĀRSAVAS DZELZCEĻA STACIJA	158
LŪZNAVAS MUIŽA	160
MALTAS ZIRGU PASTA STACIJA	162
VINDAVAS–RIBINSKAS DZELZCEĻA LĪNIJA (CIRMA–ZILUPE)	164
LĪKSNAS DZELZCEĻA STACIJA	168
RĪGAS IELA DAUGAVPILĪ	170
NAUJENES DZELZCEĻA STACIJA	172
KRUSTPILS PILS	174
SENAIS JĀTNIEKU CEĻŠ UZ DZIRKAĻU PILSKALNU	176
KRUSTPILS LIDLAUKS	178
PĀRCELTUVE LĪVĀNI–DIGNĀJA	180

VIDZEME

87	RAILWAY BRIDGE OVER THE RIVER MAZĀ JUGLA AT UPESLEJAS
89	KANGARI STATION
91	ĒRGĻI RAILWAY STATION
93	VALMIERMUIŽA
95	NARROW-GAUGE RAILWAY LINE AINAŽI–VALMIERA–SMILTENE
97	THE OLD TRAIN STATION OF VALKA
99	FERRY ACROSS THE RIVER GAUJA IN LĪGATNE
101	IERIĶI RAILWAY STATION
103	NARROW-GAUGE RAILWAY LINE GULBENE–ALŪKSNE
105	RAILWAY LINE GULBENE–ABRENE
107	GULBENE RAILWAY JUNCTION
109	CĒSIS RAILWAY STATION
111	RUCKA MANOR
113	MĀRCIENA RAILWAY STATION
115	BRIDGE ACROSS THE RIVER VIZLA IN VIDAGA
117	DZELZAVA STATION AND DEGU TRAIN STOP
119	JAUNPIEBALGA RAILWAY BRIDGE
121	SILA KROGS (PINEWOOD PUB)
123	THE KAZU GRAVA ROAD
125	STRAUPE HORSE POSTAL STATION
127	THE GAUJA TIMBER RAFTING ROAD. STRENČI
129	SIGULDA–KRIMULDA CABLEWAY
131	SIGULDA RAILWAY STATION
133	OGRE SANATORIUM
135	PĀROGRE STATION
137	CINEMA STATION IN ĶEIPENE
139	DUBULTI RAILWAY STATION
141	ĶEMERI STREET RAILWAY
143	BRIDGE OVER THE RIVER SALACA IN STAICELE
145	RAILWAY LINE RĪGA–RŪJIENA AND ALOJA STATION
147	THE OLD DAUGAVA WATERWAY–AIZKRAUKLE HILLFORT
149	PĻAVIŅAS FERRY
151	SKRĪVERI STATION
153	BALOŽI PEAT MUSEUM RAILWAY

LATGALE

157	THE DAUGAVPILS FORTRESS
159	KĀRSAVA RAILWAY STATION
161	LŪZNAVA MANOR
163	POSTAL STATION OF MALTA
165	WINDAU–RYBINSK RAILWAY LINE (CIRMA–ZILUPE)
169	LĪKSNA RAILWAY STATION
171	RĪGAS STREET IN DAUGAVPILS
173	NAUJENE RAILWAY STATION
175	KRUSTPILS CASTLE
177	ANCIENT RIDERS' ROAD TO THE DZIRKAĻI HILLFORT
179	KRUSTPILS AIRFIELD
181	CROSSING LĪVĀNI–DIGNĀJA

SĒLIJA

GRĪVAS LIDLAUKS PIE DAUGAVPILS 184
ŠAURSLIEŽU DZELZCEĻA MEZGLS VIESĪTĒ 186
MEŽMATERIĀLU PLUDINĀŠANAS BŪVES VIESĪTES MEŽOS 188
BRUĢĒTS LIELCEĻŠ PIE JĒKABPILS 190
HERCOGA JĒKABA KANĀLS ASARĒ 192
DAUGAVAS PLOSTU CEĻŠ 194
EGLAINES DZELZCEĻA STACIJA 196

ZEMGALE

BALDONES ZIRGU TRAMVAJS 200
LATVIJAS DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJS JELGAVĀ 202
TILTIŅŠ PĀR ĢEDULES UPI 204
DOBELES DZELZCEĻA STACIJA 206
VĒSTURISKĀS DZELZCEĻA STACIJAS JELGAVAS NOVADĀ 208

PIEZĪMES 212

SĒLIJA

185 GRĪVA AIRFIELD NEAR DAUGAVPILS
187 NARROW-GAUGE RAILWAY HUB IN VIESĪTE
189 TIMBER FLOATING SYSTEM IN THE FORESTS OF VIESĪTE
191 COBBLESTONE ROAD NEAR JĒKABPILS
193 CHANNEL OF DUKE JACOB IN ASARE
195 DAUGAVA RAFTING ROUTE
197 EGLAINE RAILWAY STATION

ZEMGALE

201 BALDONE HORSE TRAM
203 LATVIAN RAILWAY HISTORY MUSEUM IN JELGAVA
205 BRIDGE OVER THE RIVER ĢEDULE
207 DOBELE RAILWAY STATION
209 HISTORICAL RAILWAY STATIONS IN THE JELGAVA MUNICIPALITY

213 NOTES

IEVADS

PREFACE

JURIS DAMBIS, DR. ARCH.,
NACIONĀLĀS KULTŪRAS MANTOJUMA PĀRVALDES VADĪTĀJS

Pasaules zemju attīstību vairāku tūkstošu gadu garumā vistiešāk raksturo transports. Iespējai pārvietoties un pārvadāt vienmēr ir bijusi izšķiroša nozīme katras vietas ekonomiskajā attīstībā un konkurētspējā. Transports ir satiksmes ceļu, pārvietošanās līdzekļu, kā arī dažādu to darbību nodrošinošu būvju un iekārtu kopums. No senākajiem transporta līdzekļiem un ceļiem līdz mūsdienu sasniegumiem to dažādībā, tehniskajās iespējās, ērtībā un dizainā, infrastruktūras kvalitātē un kvantitātē – piemēri atklāj transporta nozares mērogu un arvien pieaugošās globalizācijas raksturu. Modernajā sabiedrībā pastāv izteikta tendence palielināt kustību un ātrumu.

Pārsteidzošie un dažkārt pat prātam neaptveramie sasniegumi pierāda transporta nozares izšķirošo lomu mūsdienās. Diemžēl transporta attīstība ievieš arī atsevišķas negatīvas tendences, kas saistītas ar vides piesārņojumu, drošību un telpiskās vides pārslodzi, kas būtiski ietekmē cilvēka dzīves kvalitāti ilgtermiņā. Arvien vairāk jūtama vajadzība pēc līdzsvarotas attīstības un plašāk izprastas atbildības pret nākotni. Mūsdienās bieži vērojama kampaņveidīga cīņa, kādu transporta veidu izceļot vai noliedzot. Pārspīlējumi vai sasteigti nekvalitatīvi risinājumi bieži grauj konkrētajā vietā sasniegto. Transporta nozare tās attīstībā ir spējusi piesaistīt izcilākos un apjomīgākos zinātnes sasniegumus, nemitīgus izgudrojumus, spožākos dizaina risinājumus, milzīga apjoma materiālos un finanšu resursus. Mums nepieciešams vairāk mācīties no sasniegtā. Kultūras mantojums mūs māca dzīvot atbildīgi, piešķirot telpiskajai videi kvalitāti, individualitāti, pārdomātu funkcionalitāti, kā arī informatīvu un sajūtās baudāmu vērtību.

Senie ceļi, dzelzceļa līnijas, stacijas, tilti, pārceltuves, ostas un transporta līdzekļi ir kultūras mantojuma nozīmīga daļa, kuras apzināšana, izpēte, saglabāšana un parādīšana sabiedrībai kļūst arvien nozīmīgāka un interesantāka. Latvija ir bagāta ar transporta infrastruktūras vēsturisko mantojumu. Arī vēsturiskie transporta līdzekļi veido nozīmīgu kustamā mantojuma daļu, kas galvenokārt atrodas muzeju un kolekcionāru aprūpē. Mēs varam lepoties ar vēsturiskā transporta objektiem Latvijā, jo transporta fenomens ir nemitīgas attīstības un izmaiņu rādītājs arvien saistītākā globālā sistēmā. Latvijas transporta vēsturiskais mantojums veido daļu no pasaules kultūras mantojuma.

Latvijas valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā nepieciešams iekļaut plašāku transporta nozares objektu klāstu. Tas ir uzdevums kultūras mantojuma sargātājiem, valsts un pašvaldību institūcijām, dažādām sabiedrības interešu grupām un entuziastiem. Unikālu un kultūrvēsturiski vērtīgu objektu atzīšana un izcelšana sabiedrības apziņai jaunā vērtību sistēmā ir gan katras vietas attīstības un ekonomiskās izaugsmes priekšnoteikums, gan arī katras valsts prestiža jautājums. Šīs vērtības apzināšanās stiprina pilsonisko apziņu un atgriež ticību Latvijas nozīmīgo vietu dzīvotspējai. *Eiropas kultūras mantojuma dienas* ir viens no skaistākajiem mantojuma nozares pasākumiem Eiropā, kur ar entuziasmu un aizrautību papildināta interese satiekas gan ar izcilām, gan ikdienišķām kultūras mantojuma vērtībām, atverot durvis jaunas informācijas saņemšanai, iedvesmas, sajūtu un vērtību starojošas noskaņas gūšanai.

JURIS DAMBIS, DR. ARCH.,
HEAD OF THE NATIONAL HERITAGE BOARD OF LATVIA

The development of different parts of the world over several thousand years has been most directly characterized by the progress of transport. The ability to move has always been crucial to the economic development and competitiveness of places and regions. Transport refers to a system of traffic roads, different means of transport, as well as various structures and equipment that ensure their operation. From the oldest vehicles and roads to modern advances in their diversity, technical capabilities, convenience and design, infrastructure quality and quantity – the case studies reveal the scale of the transport sector and the nature of increasing globalization. In modern society, there is a noticeable tendency to increase movement and speed.

The astonishing achievements prove the crucial role of the transport sector today. Unfortunately, the development of transport also introduces certain negative trends related to environmental pollution, safety and congestion of the spatial environment, which significantly affect the quality of human life in the long-term. There is a growing need for balanced development and a broader understanding of responsibility for the future. Nowadays, there are often campaign-like efforts to highlight or deny a mode of transport. Exaggeration or hasty low-quality solutions often undermine the achievements in a given place. Over the course of its development, the transport industry has been able to attract the most outstanding and extensive scientific achievements, continuous inventions, state-of-the-art design solutions, as well as considerable material and financial resources. Cultural heritage teaches us to live responsibly, giving the spatial environment quality, individuality, well-planned functionality, as well as informative and emotional value, and we need to learn more from what has been achieved so far.

Ancient roads, railway lines, stations, bridges, ferries, ports and vehicles are an important part of the cultural heritage. Its identification, exploration, preservation and presentation to the public is becoming increasingly important and interesting. Latvia is rich in the historical heritage of transport infrastructure. Historic vehicles also form an important part of the movable heritage, mainly in the care of museums and collectors. We can be proud of the historical transport objects in Latvia, because the transport phenomenon is an indicator of constant development and change in an increasingly interconnected global system. The historical heritage of Latvian transport forms part of the world's cultural heritage.

It is necessary to include a wider range of the transport sector objects in the list of state protected cultural monuments. This is a task for the guards of cultural heritage, state and municipal institutions, various public interest groups and enthusiasts. Raising public awareness of unique and culturally and historically valuable objects is both a precondition for the development and economic growth in any place, as well as a matter of prestige in any country. Awareness of the value crucial to cultural heritage strengthens civic consciousness and restores faith in the viability of important places in Latvia. The European Heritage Days are one of the most beautiful heritage events in Europe, where enthusiasm meets both outstanding and everyday cultural heritage values, opening the door to new knowledge, inspiration, emotions and value appreciating atmosphere.

KURZEME

01

LOKĀCIJA: TALSU NOVADS,
MĒRSRAGS, BĀKAS IELA 60

TEKSTS: B. MŪRNIECE
FOTO: A. MEIERS

MĒRSRAGA BĀKA

Mērsraga bāka atrodas 1 km no Mērsraga ciemata zemes ragā, Rīgas līča dienvidrietumu daļā. Tā brīdina par akmeņainajiem sēkļiem Mērsraga tuvumā, kuri apdraud kuģošanas drošību.

Bākas torni, optisko sistēmu un gaismas laternu izgatavoja Parīzē, bet Mērsragā nogādāja no Havras caur Tallinu. Bākas uguns – petrolejas lampa, iedegta 1875. gadā. To ievietoja rotējošā gaismas aparātā ar starmetēju lēcām. Gaisma bija saskatāma 12 jūras jūdžu attālumā. Mērsraga bāka bija no sekcijām sastāvoša vertikāla cilindriska metāla caurule ar iekšpusē ierīkotām vītņu kāpnēm. Torņa augstums līdz augšējai galerijai sasniedza 12 m.

Pirmā pasaules kara laikā stipri cietušās bākas rekonstrukciju pabeidza 1922. gadā. Tās rezultātā betonēts bākas torņa cilindriskais korpuss un izveidoti dzelzsbetona balsti. No ārpuses tornis nostiprināts ar astoņām dzelzs ribām un horizontāliem savienojumiem starp tiem. Bākas ārsienas ir apliktas ar kniedētām metāla loksnēm, starpstāvos iebūvēti metāla pārsegumi. Šāds bākas ārējais veidols saglabājies līdz mūsdienām.

20. gs. 20.–30. gados Mērsraga bākas gaisma bija saskatāma 14 jūras jūdžu attālumā. Uguns avots – acetilēna kvēlgaismas rotējošs gaismas aparāts – atradās 21,3 m augstumā. 1953. gadā acetilēngāzes gaismas avotu nomainīja ar elektriskā apgaismojuma kvēlspuldzi.

Pēc neatkarības atjaunošanas Mērsraga bākā veikts remonts, uzstādītas saules baterijas, kā arī ierīkots mūsdienīgs, bet īpaši vēsturiskajām bākām piemērots LED gaismas aprīkojums. Tas ļāvis saglabāt vēsturisko optiku, tradicionālo izskatu un gaismas raksturu.

2005. gadā Mērsraga bāka iekļauta valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā. Tās īpašnieks ir VSIA "Latvijas Jūras administrācija"; bāku apsaimnieko Rīgas brīvostas pārvalde.

Materiāls sagatavots pēc Nacionālās kultūras mantojuma pārvaldes un Latvijas Jūras administrācijas 2012. gadā īstenotā pētījuma "Vēsturiskās bākas Latvijā" materiāliem.

LOCATION: TALSU NOVADS,
MĒRSRAGS, BĀKAS IELA 60

TEXT: B. MŪRNIECE
PHOTO: A. MEIERS

MĒRSRAGS LIGHTHOUSE

The Mērsrags Lighthouse is located 1 km from the Mērsrags village in the promontory, in the southwestern part of the Gulf of Riga. It warns of rocky shoals near Mērsrags, which endanger maritime safety.

The lighthouse tower, optical system and light lantern were made in Paris, and transported from Le Havre via Tallinn to Mērsrags. The light in the lighthouse was ensured by a kerosene lamp, lit in 1875. It was placed in a rotating light apparatus with spotlights. The light was visible for 12 nautical miles. The Mērsrags Lighthouse was a vertical cylindrical metal pipe consisting of sections with a spiral staircase installed inside. The height of the tower to the upper gallery reached 12 m.

The reconstruction of the lighthouse, which suffered badly during World War I, was completed in 1922. As a result, the cylindrical body of the lighthouse tower was concreted and reinforced concrete supports were added. From the outside, the tower is secured with eight iron ribs and horizontal connections between them. The outer walls of the lighthouse are covered with riveted metal sheets and metal floors are built into the mezzanines. This appearance of the lighthouse has survived to the present day.

In the 1920s–1930s the light of the Mērsrags Lighthouse was visible at a distance of 14 nautical miles. The source of the light – an acetylene incandescent rotating light device – was 21.3 m high. In 1953, the acetylene gas light source was replaced by an electric light bulb.

After the restoration of independence, the Mērsrags Lighthouse was repaired, solar panels were set up, as well as modern LED lighting equipment was installed that was especially suitable for historical lighthouses. Thus, the historic optics, traditional look and the features of light have been preserved.

In 2005, the Mērsrags Lighthouse was included in the list of state protected cultural monuments. Its owner is SLLC *Maritime Administration of Latvia* (Latvijas Jūras administrācija). The lighthouse is managed by the Freeport of Riga Authority.

The material is prepared according to the materials of the study Historic Lighthouses in Latvia implemented by the National Heritage Board of Latvia and the Maritime Administration of Latvia in 2012.

LOKĀCIJA: TUKUMA NOVADS, KANDAVA

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: A. BIEDRIŅŠ

AKMENS MŪRA TILTS PĀR ABAVU KANDAVĀ

Otrs lielākais akmens mūra tilts Latvijā[1] šķērso Abavas upi Kandavā, kas bija nozīmīgs transporta ceļu krustpunkts. Tāpēc kopš 17. gs. Abavas šķērsošanai šeit bija ierīkota pārceltuve, bet pirmais tilta projekts ticis izstrādāts 1848. gadā.

Saimnieciskā nepieciešamība pēc pastāvīga tilta pieauga 19. gs. otrajā pusē, un vietējā muižniecība pēc ilgstošas sarakstes ar valsts iestādēm panāca finansējuma piešķiršanu tilta būvniecībai.

Kandavas tilta būvdarbi tika pabeigti 1873. gada būvsezonā, un būvi nodeva lietošanā tā paša gada nogalē. Lai arī plaši tika izmantots lētais zemnieku darbaspēks, tomēr ar valsts naudu vien nepietika, un barons Karls fon Firkss (*Karl von Fircks*), kurš bija viens no būves iniciatoriem, esot līdzfinansējis šo projektu no saviem līdzekļiem.

Tilts konstruktīvi ir četru laidumu akmens mūra arku būve ar masīviem ledlaužiem upes augšteces pusē. Tilta garums ir nepilni 60 m, bet platums 8,5 m.

20. gs. laikā tilts vairākkārt ir ticis remontēts. Plašākie tilta remontdarbi notika 1937.–1938. gadā, kad nostiprināja būves balstu zemūdens daļu, kā arī izveidoja arku apmetumu un šuvojumu. Vienlaikus saveda kārtībā arī braucamo daļu un margas. Līdzšinējo savstarpēji savienoto aizsargstabiņu vietā ierīkoja metāla margas uz 90 cm augstas akmens mūra aizsargsienas. Virs tās tilta vidusdaļā uzmūrēja obeliskus ar piemiņas plāksnēm.

Beidzamo kapitālo remontu 1996.–1997. gadā veicis ceļu būves uzņēmums "M.A.-Taka", kā rezultātā atjaunoja arī laika gaitā zudušās bronzas piemiņas plāksnes.

1. Latvijas lielākais mūra tilts uzbūvēts Kuldīgā 1874. gadā pār Ventas upi.

LOCATION: TUKUMA NOVADS, KANDAVA

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: A. BIEDRIŅŠ

STONE BRIDGE OVER THE RIVER ABAVA IN KANDAVA

The second largest stone bridge in Latvia[1] crosses the River Abava in Kandava, which has been an important intersection of transport routes. Therefore, since the 17th century, a crossing has been used to cross the River Abava, but the first design of a bridge was developed in 1848.

The economic need for a permanent bridge increased in the second half of the 19th century and the local nobility after a lengthy correspondence with the state institutions attracted funding for the construction of the bridge.

Construction work on the Kandava Bridge was completed in the 1873 construction season, and it was put into operation at the end of the same year. Although the cheap peasant labour was widely used, public money alone was not enough, and the baron Karl von Fircks, who was one of the initiators of the building, had co-financed the project from his own funds.

The bridge structure is a four-span stone arch structure with massive ice-breakers on the upper side of the river. The length of the bridge is almost 60 m, and the width is 8.5 m.

During the 20th century, the bridge has been repaired several times. The most extensive repairs of the bridge took place between 1937 and 1938, when the underwater part of the building supports was strengthened, and arch plaster with joining places created. At the same time, the driving part and the railings were put in order. Instead of the existing interconnected protective posts, metal railings were installed on a 90 cm high protective wall of stone. Above it, in the middle part of the bridge, obelisks were made with commemorative plaques.

The last major repairs of the bridge in 1996–1997 was performed by the road construction company *M.A.-Taka*, which led to restoration of bronze memorial plaques lost over time.

1. The largest stone bridge in Latvia was built in Kuldīga in 1874 over the River Venta.

LOKĀCIJA: TUKUMA NOVADS,
KANDAVAS PAGASTS

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: NO IZDEVUMA “NĀKAMĀ PIETURA – MĀJAS”

KANDAVAS DZELZCEĻA STACIJA

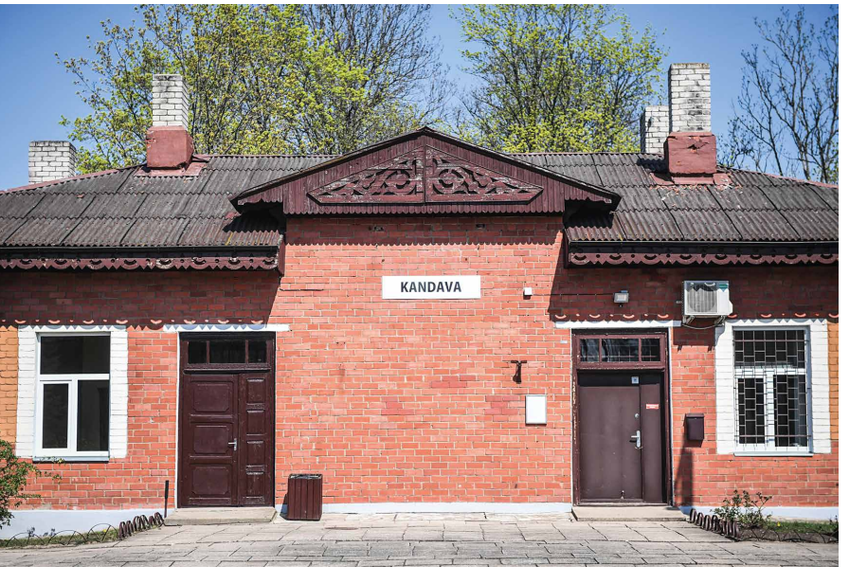
1901.–1904. gadā ekspluatācijā tika nodota Maskavas–Ventspils dzelzceļa maģistrāle. Balstoties uz valsts garantijām, to būvēja privāti investori, īpašu vērību pievēršot ar būvniecību saistīto izdevumu ekonomēšanai, taču ievērojot visus izvirzītos tehniskos nosacījumus. Tā rezultātā dzelzceļa trase projektēta pa iespējami īsāko ceļu, lai sekmētu mazākas izmaksas un iespējami ātrāk sasniegtu Ventspils ostu.

Tas liedza dzelzceļu pievadīt tuvāk tādām pilsētām kā, piemēram, Jaunjelgava, Sabile, Talsi un Kandava. Netika lolotas arī lielas ilūzijas, ka Kandavas iedzīvotāji dzelzceļa pakalpojumus izmantos, jo šī līnija bija galvenokārt paredzēta un joprojām tiek izmantota kravu pārvadājumiem. Tomēr stacijas 20–25 km atstatumā viena no otras tika ierīkotas, lai nodrošinātu vilcienu kustības organizēšanu un to krustošanos. Arī 8 km attālumā no Kandavas centra tika atvērta dzelzceļa stacija ar nosaukumu “Cēre” (*Церенъ*).

Atšķirībā, piemēram, no Stendes stacijas Cēre Pirmā pasaules kara gados netika attīstīta. Arī postījumu nekādu nebija, un tā turpināja eksistēt kā Ventspils–Tukuma dzelzceļa iecirkņa starpstacija. 1921. gadā stacija tika pārdēvēta par Kandavu, dažam labam pasažierim radot maldīgu priekšstatu par tās tuvumu Kandavas pilsētai.

PSRS varas gados primitīvā koka konstrukcijas stacijas ēka ieguva papildu sarkano ķieģeļu apdari. Savukārt pamatīgi būvētais mūra konstrukcijas ūdenstornis zaudēja funkcionalitāti un šobrīd eksistē kā novārtā pamests vides objekts.

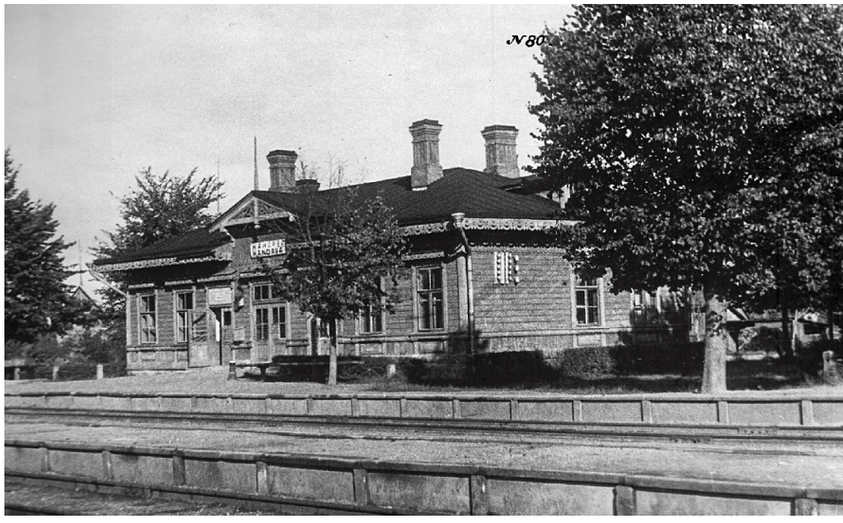
Pasažieru vilcieni 2021. gadā starp Tukumu un Ventspili nekursē, un stacijas darbība tiek nodrošināta attālināti no Rīgas.



LOCATION: TUKUMA NOVADS,
KANDAVAS PAGASTS

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

KANDAVA RAILWAY STATION



In 1901–1904 the Moscow–Ventspils railway mainline was put into operation. On the basis of state guarantees, it was built by private investors, paying particular attention to saving construction-related costs, but following all the technical terms and conditions. As a result, the railway line has been designed along the shortest possible route in order to have lower costs and reach the port of Ventspils in a shorter time span.

This prevented the railway from being closer to such towns and cities as Jaunjelgava, Sabile, Talsi and Kandava. There was also no great illusion that the people of Kandava would use the railway services, as this line was mainly intended and is still used for freight transport. However, stations were made 20–25 km apart from each other to ensure organization of train movement and their intersection. A train station called Cēre (*Церенъ*) was opened 8 km from the centre of Kandava.

Unlike, for example, the Stende station, Cēre was not developed during World War I. There was no damage either, and it continued to exist as an intermediate station of the Ventspils–Tukums railway line. In 1921, the station was renamed Kandava, giving passengers a false impression of its proximity to the town of Kandava.

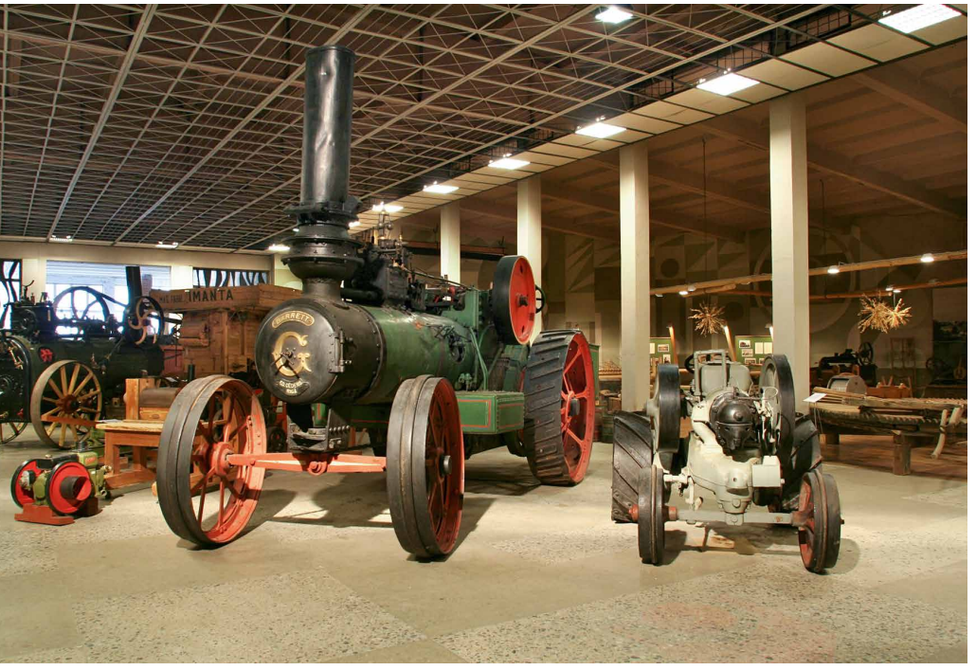
During the USSR period, the primitive wooden station building structure got additional red brick finishing. In turn, the solid stone water tower lost its functionality and now exists as a neglected environmental object.

Passenger trains do not run between Tukums and Ventspils in 2021, and the station is operated remotely from Rīga.

LOKĀCIJA: TALSU NOVADS,
TALSI, CELTNIEKU IELA 12

TEKSTS: A. A. CĪRULE
FOTO: LATVIJAS LAUKSAIMNIECĪBAS
MUZEJA KRĀJUMS

LATVIJAS LAUKSAIMNIECĪBAS MUZEJS



Latvijas Lauksaimniecības muzeja pirmsākumi meklējami 20. gs. 70. gadu sākumā, kad Talsos pēc Lauktehnikas pārvaldnieka Voldemāra Ozoliņa iniciatīvas sāka vākt un glabāt dažāda veida lauksaimniecības un sadzīves tehniku. 1982. gadā durvis vēra izstāžu paviljons, septiņus gadus vēlāk iegūstot arī valsts atzīta muzeja statusu. 2003. gadā, pievienojot Latvijas meliorācijas un zemkopības muzeju, tika izveidots tagadējais Latvijas Lauksaimniecības muzejs, kas ir vienīgais šāda veida muzejs Latvijā.

Šobrīd muzeja krājumu veido vairāk nekā 53000 priekšmetu, tostarp dažādi transportlīdzekļi un tehnikas vienības. Tajā atrodama gan lauksaimniecības tehnika, kā graudu kombains S-4 "Staļinec", angļu uzņēmuma "Garrett" ražotā pašgājēja lokomobile kuļmašīnas vilkšanai un darbināšanai, dažādi traktori, piemēram, "Fordson", Anglijas "Ferguson", Vācijas "Lanz Buldog", gan automašīnas, no kurām viena no slavenākajām ir kravas automašīnu GAZ AA, kas redzama tādās filmās kā "Ilgais ceļš kāpās", "Likteņa līdumnieki" un "Sapņu komanda 1935". Muzejs glabā arī liecības par dzelzceļa vēsturi Kurzemē, jo jau no 20. gs. 80. gadiem devis mājvietu Talsu mazbānītim – šaursliežu dzelzceļa lokomotīvei un vagoniem.

Latvijas Lauksaimniecības muzejs ar plašo un interesanto krājumu, izstādēm un speciālistu darbu paver citādāku, bet ne mazāk interesantu transporta vēstures un attīstības šķautni, aicinot iepazīt un izzināt tā piedāvātos stāstus un kolekcijas par lauksaimniecības attīstību Latvijā.

LOCATION: TALSU NOVADS,
TALSI, CELTNIEKU IELA 12

TEXT: A. A. CĪRULE
PHOTO: LATVIJAS LAUKSAIMNIECĪBAS
MUZEJA KRĀJUMS

LATVIAN AGRICULTURE MUSEUM

The origins of the Latvian Agriculture Museum date back to the early 1970s, when in Talsi, at the initiative of the rural machinery manager Voldemārs Ozoliņš, enthusiasts started to collect different types of agricultural machinery and household equipment. In 1982, an exhibition pavilion was opened, which was granted a status of a state museum seven years later. In 2003, by merging with the Latvian Melioration and Farming Museum, the current Latvian Agriculture Museum was established. This is the only museum of the type in Latvia.

The Museum's collection now consists of more than 53,000 exhibits, including various vehicles and machinery. It contains both agricultural equipment and machines, like grain harvester *S-4 Staļinec*, a self-propelled locomobile for trailing and operating a threshing machine manufactured by the English company *Garrett*, various tractors, e.g., *Fordson*, English *Ferguson*, German *Lanz Buldog*, and vehicles, out of which one of the most famous is the lorry GAZ AA, which has been used in shooting several popular Latvian movies, like *Dream Team 1935*. The Museum also keeps evidence of the railway history in Courland, since it houses the Talsi narrow-gauge train – the locomotive and wagons – as of the 1980s.

The Latvian Agriculture Museum with its vast and interesting collection, exhibitions and the work of specialists offers a different view of the transport history and development, inviting to explore the stories and collections about the development of agriculture in Latvia.

LOKĀCIJA: TUKUMA NOVADS,
SMĀRDES PAGASTS, ŠLOKENBEKA

TEKSTS: S. ZIRNE
FOTO: LATVIJAS CEĻU MUZEJA KRĀJUMS

CEĻU MUZEJS ŠLOKEŃBEKAS MUIŽĀ

Latvijas ceļu muzejs ir viens no vecākajiem ceļu muzejiem Eiropā, dibināts 1976. gadā pēc ceļu nozares speciālista H. Sviķa iniciatīvas ar toreizējā Autotransporta un šoseju ministra E. Slēdes atbalstu. Sākotnēji muzejs atradās Ogrē, bet 2000. gadā tika pārcelts uz Šlokenbekas muižu, kas ir vienīgais saglabājies nocietinātās muižas paraugs Latvijā.

Šlokenbeka pirmo reizi dokumentos minēta 1544. gadā; tā bija Livonijas ordeņa vasaļa nocietināta muiža. Tiek pieņemts, ka pirmos nocietinājumus uzbūvējis Verners fon Butlars (*Werner von Buttlar*) pēc rīdzinieku uzbrukuma Tukuma pilij 1485. gadā. Sākotnēji tā bija plānā četrstūrveida teritorija ar koka saimniecības ēkām, ko ietvēra aizsargmūris. Gadsimtu gaitā vairākkārt mainoties īpašniekiem, muiža pārbūvēta. 17. gs. Šlokenbeka zaudēja militāro nozīmi un tika pielāgota saimnieciskām vajadzībām, nocietinājuma mūrī uzceļot jaunas caurbrauktuves ar vārtu torņiem. 18. gs. tiem uzbūvēja mansarda jumtus, pie aizsardzības mūra uzcēla saimniecības ēkas, 19. gs. uzcēla jaunu dzīvojamo ēku.

Ceļu muzeja ekspozīcija ir izvietota muižas dzīvojamās ēkas zālēs, verandā, Kalna un Lejas ratnīcās. Katrai muzeja zālei ir sava tematika, kas saistīta ar ceļu un tiltu nozari. Dzīvojamajā ēkā ir ekspozīcija par Latvijas ceļu tīkla un ceļu nozares attīstību, Kalna ratnīcā izvietota zirgu iejūgu un ratu kolekcija, zirgu vilces ierīces ceļu darbiem, materiāli par zirgkopību. Lejas ratnīcā novietoti dažādi ceļu būves mehānismi, tostarp arī 1924. gadā izgatavotais firmas "Marshall" tvaika veltnis.

LOCATION: TUKUMA NOVADS,
SMĀRDES PAGASTS, ŠLOKENBEKA

TEXT: S. ZIRNE
PHOTO: LATVIJAS CEĻU MUZEJA KRĀJUMS

ROAD MUSEUM IN THE ŠLOKENBEKA MANOR

The Latvian Road Museum is one of the oldest road museums in Europe, founded in 1976 on the initiative of the road industry specialist H. Sviķis with the support of the then Minister of Road Transport and Highways E. Slēde. Initially, the Museum was located in Ogre, but in 2000 it was moved to the Šlokenbeka Manor, which is the only surviving example of a fortified manor in Latvia.

Šlokenbeka was first mentioned in documents in 1544; it was a fortified vassal manor of the Livonian Order. It is believed that Werner von Buttlar built the first fortifications after the attack of the people of Riga on the Tukums Castle in 1485. Originally, it was a thin quadrangular area with wooden farm buildings enclosed by a defensive wall. Over the centuries, the manor was rebuilt several times. In the 17th century, Šlokenbeka lost its military significance and was adapted to economic needs by building new passageways with gate towers in the fortification wall. In the 18th century, attic roofs were built for them, farm buildings were built next to the defensive wall, and in the 19th century, a new residential building was built.

The exposition of the Road Museum is located in the halls of the manor house, on the veranda, in the Hill Cart House and the Bottom Cart House. Each hall of the Museum has its own theme related to the road and bridge industry. The residential building has an exposition about the development of the Latvian road network and the road industry. A collection of horse harnesses and carriages, horse traction devices for road works, materials about horse-breeding can be seen at the Hill Cart House. Various road construction mechanisms are located in the lower carriage house, including the 1924 steam-roller *Marshall*.

LOKĀCIJA:
DIENVIDKURZEMES NOVADS

TEKSTS: E. LŪSĒNA
FOTO: "SOFIJAS LAIVAS" ARHĪVS

MAZBĀNĪŠA LĪNIJA RUCAVA–LIEPĀJA

(VĪLES TILTS)

Pirmā pasaules kara gados vācu karaspēks kokmateriālu un lauksaimniecības produktu izvešanai daudzviet Kurzemē būvēja vieglas konstrukcijas lauku šaursliežu dzelzceļus. 1916. gadā 600 mm platuma dzelzceļa līniju uzbūvēja no Dubeņiem līdz Dārbeniem (Lietuvā). Pēc kara sliedes uz Dārbeniem neatjaunoja un vilciens kursēja līdz Paurupei (Rucavai). 1925. gadā dzelzceļa līniju pagarināja līdz Liepājai, un tās garums sasniedza 54,1 km. 20. gadsimta 30. gadu sākumā šo dzelzceļa līniju pārbūvēja uz 750 mm platumu. Līdz ar to dzelzceļa līnija Liepāja–Paurupe pārstāja eksistēt kā lauku ceļa platuma dzelzceļš. Braukšana uz Liepāju kļuva ērtāka un ātrāka, agrāko piecu stundu vietā bānītis distanci veica trīs stundās. 1932. gadā atklāja satiksmi pār jauno *Vīles tiltu*, kuru uzbūvēja agrākā koka tilta vietā pār Bārtas upi. Tam bija divi iespaidīgi dzelzsbetona balsti ar trim masīvām tērauda pārsedzēm.

Dzelzceļa kustība turpinājās līdz 1944. gadam, kad tas daļēji tika ieslēgts Kurzemes cietoksnī, bet posmā Slamsti–Rucava to kontrolēja Sarkanā armija. Virsū šaursliežu dzelzceļam uzbūvēja platsliežu dzelzceļu mobilo tālšāvēju lielgabalu transportēšanai, kurus izmantoja Liepājas apšaudēm. Pēc Otrā pasaules kara regulāru kustību pa lielgabalu deformēto posmu vairs neatjaunoja. Juridiski par līnijas galapunktu kļuva Bārtas stacija, bet preču vilcieni (1959. gadā arī pasažieru vilcieni) kursēja līdz Slamstiem, kur bija izvietota kokmateriālu krautuve. Dzelzceļa līniju slēdza 1962. gadā.

LOCATION:
DIENVIDKURZEMES NOVADS

TEXT: E. LŪSĒNA
PHOTO: "SOFIJAS LAIVAS" ARHĪVS

NARROW-GAUGE LINE RUCAVA–LIEPĀJA

(VĪLES BRIDGE)

During World War I in many parts of Kurzeme, German troops built narrow-gauge field railways of light construction for exporting timber and agricultural products. In 1916, a 600 mm gauge railway line was built from Dubeņi to Dārbeni (in Lithuania). After the war, the tracks to Dārbeni were not renovated and the train was running to Paurupe (Rucava). In 1925, the railway line was extended to Liepāja, and its length reached 54.1 km. In the early 1930s, this railway line was rebuilt to a width of 750 mm. Thus, the railway line Liepāja–Paurupe ceased to exist as a rural gauge railway. A trip to Liepāja became more convenient and faster; instead of the former five hours, the train covered the distance within three hours. In 1932, the new Vīles bridge was opened for traffic. The bridge was built instead of the former wooden bridge across the River Bārta. It had two impressive reinforced concrete supports with three massive steel slabs.

Railway traffic continued until 1944, when it was partially included into the Kurzeme fortress but the section Slamsti–Rucava was controlled by the Red Army. Above the narrow-gauge railway, a wide-gauge railway was built for transporting mobile long-range cannons, which were used when attacking Liepāja. After World War II, a regular traffic along the section deformed by the canons was not renewed. Legally, the terminal station of the line was the Bārta station but freight trains (in 1959 – also passenger trains) ran till Slamsti, where there was a timber storage site. The railway line was closed in 1962.

LOKĀCIJA: TALSU NOVADS,
STENDE, STACIJAS IELA 4

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: T. KALNĪTIS

STENDES DZELZCEĻA STACIJA

Stendes dzelzceļa stacija atvērta vispārējai lietošanai 1901. gadā, ekspluatācijā nododot Maskavas–Ventspils dzelzceļa iecirkni starp Tukuma un Ventspils stacijām. Tobrīd stacijā bija izbūvēta vienkārša un neliela koka konstrukcijas ēka un stacija kalpoja galvenokārt vilcienu izmaiņai.

Lielas pārmaiņas stacijā notika 1916. gadā, kad Vācijas militārie dzelzceļnieki sāka būvēt karalauka šaursliežu dzelzceļu Dundagas virzienā. Dzelzceļš ar atzarojumiem uz Ķūļciemu (Engures ezeru) un Roju līdz Mazirbei un Pitragam tika pabeigts 1917. gada pavasarī. Tur tas savienojās ar citu karalauka dzelzceļu, kas tika būvēts uz Mazirbi no Ventspils.

Savukārt Stende starpkaru periodā kļuva par ievērojamu dzelzceļa mezglu, bet pēc Otrā pasaules kara – par galveno 600 mm šaursliežu dzelzceļu ritošā sastāva remonta centru, kas bija sekas šīs stacijas saimniecības vērienīgajai, taču samērā haotiskajai attīstībai. To ietekmēja ne tikai platsliežu stacijas ceļu izvietojums, bet arī 600 mm dzelzceļu lokomotīvju depo neparocīgā atrašanās vieta bijušajā krogus ēkā un paralēli notiekošā pilsētas apbūve.

Par plašo dzelzceļa saimniecību Stendē liecina 1945. gada stacijas shēma, kurā atzīmētas 50 dzelzceļa ēkas, kā arī 16 platsliežu un 37 šaursliežu ceļi.

Jau 1923. gadā kara gados nodedzinātās stacijas ēkas vietā pēc arhitekta Artūra Medlingera projekta Stendē tika uzbūvēta plaša divstāvīga stacijas ēka ar aptuveni 1200 kvadrātmetru lielu lietderīgo iekštelpu platību. Tās bija nepieciešamas gan dzelzceļnieku kabinetu, gan dzīvojamās platības nodrošināšanai.

Šiem pašiem mērķiem stacijas ēka tiek izmantota arī 2021. gadā, tomēr daļa telpu ir tukšas šaursliežu dzelzceļa trūkuma un citu iemeslu dēļ.

LOCATION: TALSU NOVADS,
STENDE, STACIJAS IELA 4

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

STENDE RAILWAY STATION

The Stende railway station was opened for general use in 1901 when the Moscow–Ventspils railway line section between Tukums and Ventspils stations started functioning. At that time, a simple and small wooden building had been built at the station and the station served mainly for the exchange of trains.

Major changes in the station took place in 1916, when German troops began building a narrow-gauge railway for the purposes of warfare in the direction of Dundaga. Railway with branches to Ķūļciems (the Lake Engure) and Roja to Mazirbe and Pitrags was finished in the spring of 1917. There it connected with another military railway, which was built to Mazirbe from Ventspils.

Stende, on the other hand, became a major railway junction during the inter-war period, and after World War II became the main repair centre for the narrow-gauge rolling stock of 600 mm, which was a consequence of the ambitious but rather chaotic development of this station. This was not only influenced by the location of tracks in the wide-gauge railway station, but also the inconvenient location of the 600 mm railway locomotive depot in the former pub building and the parallel urban building.

The extensive railway facility in Stende is evidenced by the station scheme from 1945, which marks 50 railway buildings, as well as 16 wide-gauge and 37 narrow-gauge railroad tracks.

Already in 1923, instead of the station building that burnt down during the war years, a spacious two-storey station building with a useful indoor area of about 1200 square meters was built in Stende according to the design by architect Artūrs Medlingers. The premises were necessary for the provision of both railwaymen's offices and living space.

In 2021, the station building is being used for the same purposes; however, part of the premises is empty due to the lack of the narrow-gauge railway and other reasons.

LOKĀCIJA: VENTSPILS,
DZELZCEĻNIEKU IELA 1

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: T. ALTBERGS

VENTSPILS DZELZCEĻA STACIJA

2021. gadā Ventspils dzelzceļa stacijas ēka svin 120 gadu pastāvēšanas jubileju. Stacija būvēta kā pagaidu galapunkts Maskavas–Ventspils maģistrāles vilcieniem. Jau projektējot šo dzelzceļu, tika iecerēts galastaciju ierīkot tuvāk Ventspils pilsētas centram – pie Lielā laukuma. Šos plānus, kā arī dzelzceļa tilta būvniecību pār Ventu pārtrauca Pirmais pasaules karš.

Tomēr arī kara gados tika realizēta Ventspils dzelzceļa mezgla attīstība, no ostas izbūvējot šaursliežu dzelzceļa līniju līdz Mazirbei. 20. gs. 20. gados šaursliežu dzelzceļa infrastruktūru pārcēla uz Ventspils platsliežu dzelzceļa stacijas rajonu. Arī tvaika lokomotīvju depo piemēroja gan platsliežu, gan šaursliežu lokomotīvju apkalpošanai.

Starpkaru periodā turpināja funkcionēt gan stacijas ūdenstornis, gan citas 20. gs. sākumā dzelzceļa vajadzībām celtās būves. No Ventspils stacijas 1932.–1934. gadā tika izbūvēts vēl viens 600 mm šaursliežu dzelzceļš – savienojošā līnija – līdz Dundagai.

Otrā pasaules kara izskaņā, tā dēvētā Kurzemes cietokšņa (aplenkuma) zonā, Liepājas–Alsungas šaursliežu dzelzceļa iecirknis tika pārbūvēts normālplatumā un pagarināts līdz Ventspilij, tādējādi nodrošinot Ventspils stacijai pamatīga dzelzceļa mezgla funkciju.

Pēc tam, kad 20. gs. 60. gadu sākumā Ventspils osta tika attīstīta un piemērota naftas produktu pārkraušanai, šaursliežu dzelzceļa infrastruktūra Ventspils stacijā tika likvidēta, bet platsliežu dzelzceļi piedzīvoja attīstību līdz pat 21. gs. sākumam.

2013. gadā Ventspils dzelzceļa stacijas pasažieru ēka tika restaurēta, tagad kalpojot galvenokārt administratīvām vajadzībām.

LOCATION: VENTSPILS,
DZELZCEĻNIEKU IELA 1

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

VENTSPILS RAILWAY STATION

In 2021, the Ventspils railway station building is celebrating its 120th anniversary. The station was built as a temporary destination for trains on the Maskava – Ventspils main line. Already when designing this railway, it was planned to make the terminal station closer to the Ventspils City Centre – at the Big Square. These plans, as well as the construction of a railway bridge over the River Venta, were interrupted by World War I.

However, also during the war the development of the Ventspils railway hub was implemented, by constructing a narrow-gauge railway line from the port to Mazirbe. In the 1920s, the narrow-gauge railway infrastructure was moved to the Ventspils wide-gauge railway station district. Depot of steam locomotives was adjusted to servicing both wide-gauge and narrow-gauge locomotives.

During the inter-war period, both the station's water tower and other buildings that were built for the railway needs in the early 20th century, continued functioning. In 1932–1934, from the Ventspils station another narrow-gauge railway of 600 mm was built – the connecting line to Dundaga.

Towards the end of World War II, in the zone of the so-called Courland siege, the Liepāja–Alsunga narrow-gauge railway section was rebuilt into a gauge railway of normal width and extended to Ventspils, thus turning the Ventspils station into a major railway hub.

In the early 1960s, the Ventspils port was developed and adjusted for reloading of oil products. The narrow-gauge railway infrastructure at Ventspils station was liquidated, but the wide-gauge railways were being developed until the early 21st century.

In 2013, the passenger building of the Ventspils railway station was renovated, now serving mainly for administrative needs.

LOKĀCIJA: TALSU NOVADS,
KOLKAS PAGASTS

TEKSTS: S. ZIRNE
FOTO: A. GAIDS

MAZIRBES LAIVU KAPSĒTA

Mazirbe vēstures avotos pirmo reizi minēta 1387. gadā. Tas ir viens no senākajiem lībiešu ciemiem Kurzemes piekrastē. Iedzīvotāju nodarbošanās šeit jau kopš senatnes ir cieši saistīta ar jūru – zvejniecību un jūras transportu.

20. gs. 20.–30. gados Mazirbe izveidojās par nozīmīgu saimnieciskās, sabiedriskās un kultūras dzīves centru. Šeit darbojās tvaika dzirnavas, kokzāģētava, zivju sālītava un žāvētava, ķieģeļu ceplis un zvejnieku kooperatīvs "Zivs". 1923. gadā izveidota lībiešu sabiedriskā organizācija "*Līvu savienība*". 1938.–1939. gadā ar igauņu, somu un ungāru atbalstu uzcelts Lībiešu tautas nams.

Padomju okupācijas laikā Mazirbe atradās īpaši noteiktajā bijušās PSRS rietumu robežas režīma zonā, kas ietvēra Baltijas jūras un Rīgas jūras līča piekrasti. Lībiešu ciemos izvietoja robežsargu posteņus un karaspēka daļas. Kolektivizācijas rezultātā piekrastes zveja un zivju pārstrāde tika koncentrēta lielajos centros – Kolkā, Rojā un Ventspilī. Zvejniecība piekrastes mazajos ciemos tika ierobežota. Daudzām laivām vairs nebija pielietojuma – tās ciemu iedzīvotāji atstāja piejūras kāpās.

Mazirbes laivu kapsēta ir vienīgā piekrastē, kur vēl var aplūkot pamestās laivas. Tā veidojusies 20. gs. 50.–60. gados; pēdējās koka laivas šeit pievienotas 1976. gadā. Līdz Otrajam pasaules karam Mazirbē bijušas 48 laivas. Laivu kapsētā vēl aplūkojami astoņi to vraki, kas ir savdabīga liecība par padomju okupācijas laika traģiskajām sekām lībiešu ciemos.

LOCATION: TALSU NOVADS,
KOLKAS PAGASTS

TEXT: S. ZIRNE
PHOTO: A. GAIDS

BOAT GRAVEYARD IN MAZIRBE

Mazirbe was first mentioned in historical sources in 1387. It is one of the oldest Liv villages on the coast of Kurzeme. The occupation of the inhabitants here has been closely connected with the sea – fishing and maritime transport since ancient times.

In the 1920s–1930s Mazirbe became an important centre of economic, social and cultural life. There was a steam mill, a sawmill, a fish salt house and dryer, a brick-kiln and the fishermen's cooperative Zivs. In 1923, the Liv public organization *Līvu savienība* was established and in 1938–1939 with the support of Estonians, Finns and Hungarians the Liv People's House was built.

During the Soviet occupation, Mazirbe was located in a specially designated area of the western border regime of the former USSR, which included the shores of the Baltic Sea and the Gulf of Riga. Border guard posts and troops were stationed in Liv villages. As a result of collectivization, coastal fishing and fish processing were concentrated in large centres – Kolka, Roja and Ventspils. Fishing in small coastal villages was restricted. Many boats were no longer in use – they were left by the villagers in the seaside dunes.

The boat graveyard in Mazirbe is the only one on the coast where you can still see abandoned boats. It was made in the 1950s–1960s; the last wooden boats were added here in 1976. Until World War II, there were 48 boats in Mazirbe. Now the wrecks of eight fishing boats can be seen at the graveyard, which is a peculiar testimony to the tragic consequences of the Soviet occupation in Liv villages.

LOKĀCIJA: DIENVIDKURZEMES NOVADS, VIRGAS PAGASTS

TEKSTS: A. A. CĪRULE
FOTO: SPORTA BIEDRĪBAS "KANU ATVARS" ARHĪVS

PAPLAKAS STACIJA

Lai uzlabotu Liepājas ostas konkurētspēju pēc dzelzceļa līniju izbūvēm starp Rīgu un Daugavpili, kā arī Sanktpēterburgu un Varšavu, 1869. gadā tika rīkots konkurss dzelzceļa līnijas izbūvei no Liepājas Kauņas virzienā, kas pieslēgtos Sanktpēterburgas–Varšavas līnijas Prūsijas atzaram. Jau pēc diviem gadiem tika atklāta 276 km gara līnija no Liepājas līdz Kaišadores stacijai Lietuvas teritorijā. Būvniecības darbus īstenoja privātā Liepājas dzelzceļa sabiedrība, bet 1891. gadā šis dzelzceļš nokļuva Krievijas Impērijas īpašumā. Sākotnēji Latvijas teritorijā bija izveidotas četras stacijas: Liepāja, Grobiņa, Priekule, Vaiņode, bet laika gaitā staciju un pieturas punktu skaits pieauga.

Paplakas stacija, sākotnēji Pleikes stacija, tika izveidota 1879. gadā ar mērķi nodrošināt dzelzceļa pievadu uz akmeņlauztuvēm Liepājas ostas paplašināšanas darbiem, kā arī ķieģeļu piegādei ēku būvniecībai Liepājā. 1919. gadā tika uzbūvēta vienstāvīga koka stacijas ēka, kas Otrā pasaules kara laikā gāja bojā. 20. gs. 50. gadu sākumā vecās stacijas vietā tika uzbūvēts jauns maza izmēra mūra stacijas ēku komplekss pēc tipveida projekta, kas saglabājies un apskatāms arī mūsdienās. Dzelzceļa līnijas nozīme pēc Otrā pasaules kara samazinājās. 20. gs. 70. un 80. gados Paplakas stacijā piestāja vilcieni, kas kursēja maršrutos Kaļiņingrada–Liepāja, Liepāja–Vaiņode; 20. gs. 90. gados arī Rīga–Mažeiķi–Vaiņode–Liepāja. Pēdējais vilciens Paplakas stacijā pienāca 1998. gada februārī; pēc tam dzelzceļa kustība tika pārtraukta un sliežu ceļš demontēts. Mūsdienās stacijas kompleksā darbojas sporta biedrība "Kanu Atvars".

LOCATION: DIENVIDKURZEMES NOVADS, VIRGAS PAGASTS

TEXT: A. A. CĪRULE
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

PAPLAKA RAILWAY STATION

In order to improve the competitiveness of the Liepāja Port after the construction of railway lines between Rīga and Daugavpils, as well as St. Petersburg and Warsaw, in 1869 a tender was organized for the construction of a railway line from Liepāja to Kaunas in the direction of Prussia. Two years later, a 276 km long line from Liepāja to the Kaišadore station in Lithuania was opened. The construction work was carried out by a private Liepāja railway company, but in 1891 this railway became the property of the Russian Empire. Initially, four stations were established in the territory of Latvia: Liepāja, Grobiņa, Priekule, Vaiņode, but over time, the number of stations and stops increased.

The Paplaka station, originally the Pleike railway station, was established in 1879 with the aim of providing a railway supply to quarries for the expansion of the Liepāja Port, as well as for the supply of bricks for the construction of buildings in Liepāja. In 1919, a one-storey wooden station building was built, which was destroyed during World War II. In the early 1950s, a new small masonry station building complex was built on the site of the old station according to a standard design that has survived and can be seen today. The importance of the railway line declined after World War II. In the 1970s and 1980s, trains running on the routes Kaliningrad–Liepāja, Liepāja–Vaiņode stopped at the Paplaka station; in the 1990s, also Rīga–Mažeiķi–Vaiņode–Liepāja. The last train arrived at the Paplaka station in February 1998; then the railway was stopped and the track was dismantled. Nowadays, the sports complex *Kanu Atvars* operates in the station complex.

LOKĀCIJA:
KULDĪGAS NOVADS

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: A. BIEDRIŅŠ

ŠAURSLIEŽU DZELZCEĻA LĪNIJA KULDĪGA–ALSUNGA

Dzelzceļš uz/caur Kuldīgu ieceru līmenī tika apspriests jau kopš 19. gs. beigām, bet projektu izstrādāja 20. gs. 20. gadu beigās, kad valdība bija akceptējusi Liepājas–Alsungas–Kuldīgas šaursliežu (750 mm) dzelzceļa būvniecību. 1932. gadā atklāja dzelzceļa posmu Liepāja–Alsunga, bet 1935. gadā – tā pagarinājumu līdz Kuldīgai, ar ko noslēdzās 101 km garās Liepājas–Alsungas–Kuldīgas dzelzceļa būvniecība. Papildus uzbūvēja atzarojumu no Kuldīgas stacijas uz sērkociņu fabriku "Vulkāns".

Jaunatklātajā dzelzceļā regulāri kursēja divi preču-pasažieru vilcienu pāri, kuru vilcei izmantoja speciāli šai līnijai Liepājā būvēto motorvagonu.

1944. gadā dzelzceļa posmu no Liepājas līdz Alsungai pārbūvēja par platsliežu dzelzceļu, pagarinot to līdz Ventspilij. Atlikušajā Kuldīgas–Alsungas šaursliežu posmā satiksmi atjaunoja 1945. gadā. Pasažieru pārvadājumi tur turpinājās līdz 1963. gadam, bet kravas pārvadājumi – līdz 1974. gadam.

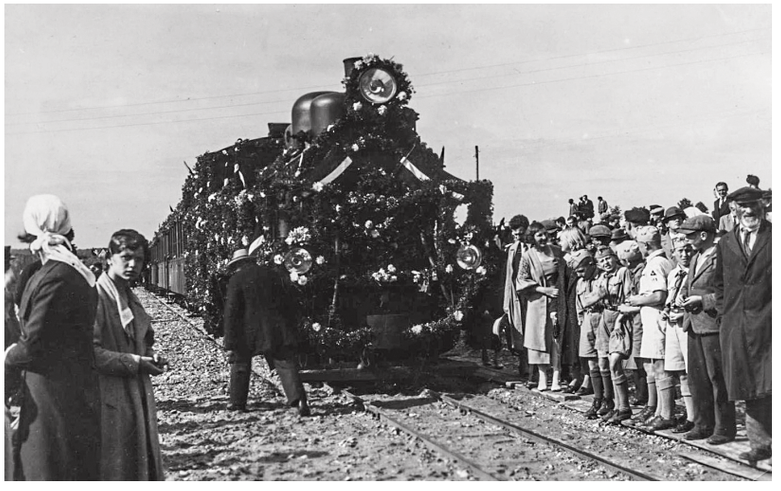
Mūsdienās šī dzelzceļa kultūrvēsturiski nozīmīgākais objekts ir Kuldīgas stacijas pasažieru ēka, kas uzbūvēta 1936. gadā pēc inženiera Jāņa Šarlova projekta. To projektējot, lielu vērību pievērsa telpu racionālai izmantošanai un tādām modernām labierīcībām kā centrālā apkure un ūdensapgāde. Darbinieku ērtībām darba telpas bija savienotas ar stacijas ēkai piebūvēto bagāžas noliktavu, bet pasažieru rīcībā bija plaša uzgaidāmā telpa ar bufeti.

No 20. gs. 60. gadiem līdz 2010. gadam ēkā atradās Kuldīgas autoosta, bet kopš 2011. gada tā ir Kuldīgas muzeja pārziņā.

LOCATION:
KULDĪGAS NOVADS

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: KULDĪGAS MUZEJA KRĀJUMS

NARROW GAUGE RAILWAY LINE KULDĪGA–ALSUNGA



Railway to/through Kuldīga as a concept had been discussed since the late 19th century, yet the design was developed in the late 1920s when the government had approved the construction of the Liepāja–Alsunga–Kuldīga narrow-gauge (750 mm) railway. In 1932, the railway section Liepāja–Alsunga was opened, and in 1935 – its extension to Kuldīga, which ended the construction of the 101 km long Liepāja–Alsunga–Kuldīga railway. In addition, a branch line was built from the Kuldīga station to the matches factory *Vulkāns*.

Two pairs of freight-passenger trains regularly run along the newly opened railway; a motor wagon specially made in Liepāja for this line was used for the traction of these trains.

In 1944, the railway section from Liepāja to Alsunga was rebuilt into a wide-gauge railway, extending it to Ventspils. In the remaining section of the Kuldīga–Alsunga narrow-gauge railway, traffic was renewed in 1945. Passenger transport continued functioning there until 1963 and freight transport – until 1974.

Nowadays the most culturally and historically important object of this railway is the passenger building of the Kuldīga station, which was built in 1936 by the design of engineer Jānis Šarlovs. When designing it, great attention was paid to the rational use of premises and modern facilities such as central heating and water supply. For the convenience of the employees, the working rooms were connected to the luggage warehouse attached to the station building, while passengers had at their disposal a spacious waiting room with a buffet.

From the 1960s until 2010, the building housed the Kuldīga bus station, but since 2011 it has been at the disposal of the Kuldīga Museum.

LOKĀCIJA: KULDĪGAS NOVADS, KULDĪGA

TEKSTS: E. LŪSĒNA
FOTO: E. ORNA

VENTAS RUMBAS APVEDKANĀLS

Ventas ūdensceļš bijis nozīmīgs satiksmes un tirdzniecības ceļš jau 7.–8. gs., kad upes krastos konstatētas liecības par skandināvu ieceļotājiem. Lielākais dabīgais ūdenssšķērslis upē, kas traucēja brīvu kuģošanu, bija Ventas rumba. Jaunākos laikos, lai uzlabotu kuģošanas iespējas Ventā, Kurzemes un Zemgales hercogs Jēkabs (valdīja no 1642.–1682.g.) esot iecerējis uzspridzināt rumbu, bet pēc pirmā izmēģinājuma sprādziena netālās hercoga pils sienās parādījušās plaisas. Pēc neveiksmīgā rumbas spridzināšanas mēģinājuma meklēja citu risinājumu – Ventas labajā krastā sāka apvedkanāla rakšanu. Darbus sāka, taču cieto dolomīta slāņu dēļ kanāla rakšanu nepabeidza.

Pie Ventas rumbas kanāla rakšanas idejas atgriezās 19. gs. sākumā, kad izstrādāja projekta priekšlikumu Baltijas, Baltās, Melnās un Kaspijas jūras baseinu savienošanai, lai izveidotu plašu Krievijas iekšējo ūdensceļu tīklu. 1825. gadā uzsāka Ventas–Nemunas ūdensceļa izveidošanu. Projekta mērķis bija novirzīt pa Nemunu pārvadāto preču kustību no Mēmeles (Klaipēdas) uz Ventspili. Tomēr darbu apjoms un izmaksas bija lielākas par ieguvumu, jo ūdensceļu varētu izmantot tikai nelieli ūdens transporta līdzekļi. Tādēļ 19. gs. 30. gados rakšanas darbus atkal pārtrauca.

Pirmā pasaules kara laikā vācieši kanālu padziļināja un izbūvēja pusloka akmens mūra dambi, lai pasargātu Ventas mūra tilta laidumus no ledus un cauri kanālam plūstošajiem palu ūdeņiem. 1915. gadā viens no tilta laidumiem bija sagrauts, bet kara laikā tam uzbūvēja koka pagaidu konstrukciju.

LOCATION: KULDĪGAS NOVADS, KULDĪGA

TEXT: E. LŪSĒNA
PHOTO: E. ORNA

THE BYPASS CHANNEL OF THE VENTA WATERFALL

The River Venta waterway has been an important traffic and trade route already in the 7th–8th century – pieces of evidence about Scandinavian presence have been found on the banks of the river. The biggest natural water barrier in the river, which hindered free navigation, was the Venta waterfall. In more recent times, to improve navigation opportunities in the Venta, Duke Jacob of Courland and Semigallia (reigned from 1642–1682) had planned to blow up the waterfall, but cracks appeared in the walls of the nearby Duke's castle after the first attempt of blasting. After the unsuccessful attempt to blow up the waterfall, another solution was sought– on the right bank of Venta, digging of a bypass channel began. The work was started, but due to the hard dolomite layers, digging of the channel was not completed.

The idea of digging the bypass channel of the Venta waterfall was revisited again in the early 19th century, when a project proposal was drafted to connect the Baltic, White, Black and Caspian Sea basins to make a wide network of inland waterways in Russia. In 1825, the construction of the Venta–Nemunas waterway started. The idea of the project was to redirect the flow of goods transported along the River Nemunas from the River Mēmele (Klaipēda) to Ventspils. However, the amount and costs of the works were higher than the benefit, as only small water vehicles could use the waterway. Thus, in the 1830s the digging works were stopped again.

During World War I, the Germans deepened the channel and built a semi-circle stone dam. This was done to protect the spans of the Venta stone bridge from ice and the flood waters flowing through the channel. In 1915, one of the spans of the bridge was destroyed, but during the war a temporary wooden structure was built.

LOKĀCIJA: SALDUS NOVADS,
ZIRŅU PAGASTS

TEKSTS: A. ĀBOLTIŅŠ
FOTO: BIEDRĪBAS “AIRĪTES STACIJA” ARHĪVS

BIJUSĪ AIRĪTES DZELZCEĻA STACIJA

Pēc Latvijas valsts izveidošanās radās nepieciešamība nodrošināt neaizsalstošo eksporta ostu – Liepāju – ar dzelzceļa satiksmi. Pēc Pirmā pasaules kara bija saglabājusies Krievijas Impērijas laikā 19. gs. 60.–70. gados būvētā Liepājas–Romnu dzelzceļa līnija, pa kuru varēja nokļūt no Rīgas uz Liepāju, izmantojot dzelzceļa posmu, kas no Reņģes līdz Vaiņodei (caur Mažeiķiem) atradās Lietuvas teritorijā. Mēģinot atrisināt arī Latvijas dzelzceļa lokālās ekonomiskā un sociālā pieprasījuma vajadzības, Latvijas dzelzceļa valde izstrādāja projektu jaunas platsliežu dzelzceļa līnijas izbūvei.

1924. gada decembrī pieņemtais Likums par Liepājas–Jelgavas dzelzceļa būvi noteica dzelzceļa līnijas būvi uz Liepāju no Glūdas caur Dobeli, Saldu un Skrundu. 1925. gada augustā uzsākta dzelzceļa līnijas būve, kas nodota ekspluatācijā 1929. gada septembrī. Turpinot jaunuzbūvētās dzelzceļa līnijas infrastruktūras izbūvi, 1935. gadā uzcelta dzelzceļa stacijas “Airītes” mūra ēka (projekta autors, iespējams, inženieris un arhitekts A. Tramdahs) un stacijas apkalpošanai nepieciešamās saimniecības ēkas. Stacija slēgta 20. gs. 90. gadu sākumā; no 2001. gada stacijas ēka pamesta. 2013. gadā to īpašumā ieguva Stumburu ģimene, kas atjauno stacijas ēku un ir izveidojusi tajā ar Latvijas dzelzceļa vēsturi saistītu ekspozīciju.

Stacijas ēka pilnībā saglabājusi oriģinālo būvapjomu un vēsturisko plānojumu. Tajā saglabājušies būvgaldniecības izstrādājumi, apdares detaļas un interjera apdare. Kopā ar palīgēkām Airītes stacija ir Latvijas dzelzceļa vēstures attīstības liecība lauku ainavā.

LOCATION: SALDUS NOVADS,
ZIRŅU PAGASTS

TEXT: A. ĀBOLTIŅŠ
PHOTO: BIEDRĪBAS “AIRĪTES STACIJA” ARHĪVS

FORMER AIRĪTES RAILWAY STATION

After founding the Latvian State, there was a need to ensure the ice-free export port – Liepāja – with a railway traffic. After World War I, the Liepāja–Romnu railway line that was built during the Russian Empire in the 1860s–1870s had remained. Along this line it was possible to get from Rīga to Liepāja by using a railway section from Reņģe to Vaiņode (via Mažeiķi) in the territory of Lithuania. In an attempt to solve the local economic and social demand needs of Latvian railway, the Board of the Latvian Railway drafted a project to build a new wide-gauge railway line.

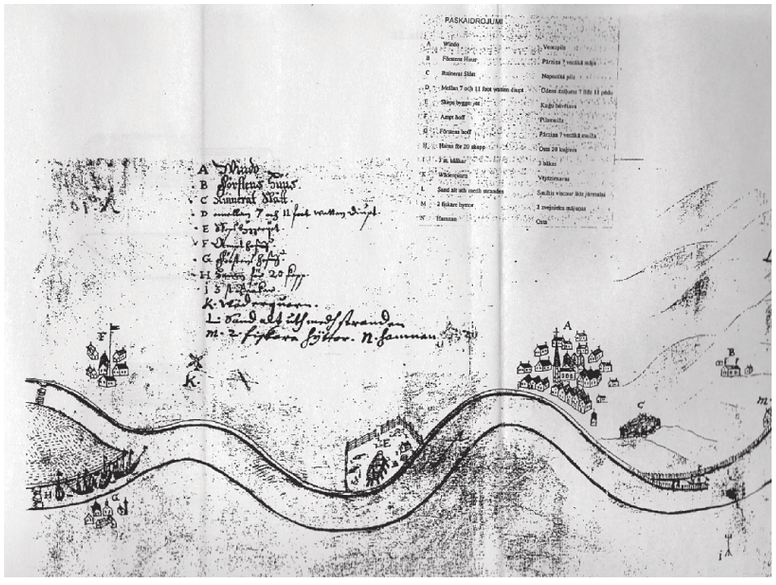
The Law on Construction of Liepāja–Jelgava Railway Line adopted in December, 1924 provided for the construction of a railway line to Liepāja from Glūda via Dobele, Saldus and Skrunda. In August 1925, the building of the railway line was started and it was put into operation in September, 1929. By continuing to build the infrastructure of the newly built railway line, in 1935, the stone building of the railway station ‘Airītes’ (author of the design possibly is the engineer and architect A. Tramdahs) and outbuildings necessary for servicing the station were built. The station was closed down in the early 1990s; since 2001 the station building has been abandoned. In 2013, it was obtained as a property by the Stumburi family who are reconstructing the station building and have arranged an exposition related to the history of Latvian railway.

The station building has fully preserved its original building volume and historical layout. Construction joinery products, finishing elements and interior decoration have been preserved. Together with its auxiliary buildings, the Airītes station is a testimony of the development of the history of Latvian railway in the rural landscape.

LOKĀCIJA: VENTSPILS,
PIE DOKU (PACKULES) KAPIEM

TEKSTS: J. URTĀNS
FOTO: J. URTĀNS

VENTSPILS DOKUPES DOKS



Baltijas jūrā par vienu no noteicošajiem faktoriem 17. gs. vidū kļuva Kurzemes hercogiste. Hercoga Jēkaba merkantilā ievirze noteica uz vietējiem izejmateriāliem balstītas ražošanas attīstīšanu un savu ražojumu pārdošanu un tirdzniecību. Galvenā tāljūras osta, kuģu būves, remonta, ziemošanas un noliktavu vieta bija Ventspils.

Ventspils kuģu būvētava atradusies Ventas kreisajā krastā; citi uzskata, ka būvētava atradusies pretējā krastā pie Dokupes netālu no ietekas Ventā. Šeit līdzās Dokupei atrodas mākslīgs veidojums – rakts dīķis (40 x 15 m) un 3 m augsta zemes mēle, kas norobežo dīķi no upes. Šīs vietas nozīmi skaidro Ventas pietekas Dokupes un līdzās esošās kapsētas nosaukums – Doku kapi; tātad – kuģu remonta vieta. 17. gs. kartē norādīts, ka te ir ostas vieta 20 kuģiem. Citos rakstītos avotos rodamas ziņas, ka Dokupe izmantota arī kuģu ziemošanai.

Arheoloģiskie pētījumi (J. Urtāns, 2000) atklāja, ka zemes mēle ir mākslīgi uzbērta. Dīķa dibenā konstatēja kādu konstrukciju lielākus baļķus un aptēstas kārtiņas. Pļavā starp mēli un upi vairākās kārtās atsedza ar kuģu remontu saistītas liecības.

Ventspilī 17. gs. bija vairāki doki, kuros kuģi, izmantojot zirgu un cilvēku vilcējspēku, tika izvilkti sausumā pa slīpi liktām koka konstrukcijām, tomēr šādas konstrukcijas nav atstājušas liecības reljefā. Dokupes dokam ir bijusi citāda veida konstrukcija: tam ir bijusi izeja uz Dokupi, kas varēja tikt nosprostota. Tāda veida konstrukcija ir vienīgā Latvijā; arī citur kaimiņvalstīs viduslaiku un agro jauno laiku doki ir zināmi ļoti nelielā skaitā.

LOCATION: VENTSPILS,
PIE DOKU (PACKULES) KAPIEM

TEXT: J. URTĀNS
PHOTO: J. URTĀNS

DOCK OF DOKUPE IN VENTSPILS

In the mid-17th century in the Baltic Sea, the Duchy of Courland became a significant player. Duke Jacob's commercial ideas were the basis for development of production of local raw materials and sales and trade of these products. The main high seas port, shipbuilding, repair, wintering and storage site was Ventspils.

The Ventspils shipyard was located on the left bank of the River Venta; some believe that it was located on the opposite bank at the River Dockupe, not far from the mouth of the River Venta. Here, next to the River Dokupe, there is an artificial formation – a dug pond (40 x 15 m) and a 3 m high strip of land that separates the pond from the river. The significance of this place is explained by the name of the feeder of the River Venta – Dokupe – as well as the name of the nearby graveyard – the Doku graveyard (Docks' graveyard); thus etymologically hinting a place of repairing ships. In a map of the 17th century, it is marked as a port for 20 ships. Other written sources state that the River Dokupe was also used for wintering of ships.

Archaeological studies (J. Urtāns, 2000) showed that the strip of land has been made artificially. At the bottom of the pond, bigger logs and rough-cut timber were found. In the meadow between the strip of land and the river, several layers of evidence about ship repairs were found.

In the 17th century in Ventspils, there were several docks in which ships were drawn out of the water by horses and people along sloping wooden structures; however, such structures have not left any marks in the terrain. The Dokupe dock has had a different structure: it has had an outlet to Dokupe that could have been water-locked. This type of a structure is the only one in Latvia; also in neighbouring countries, medieval and early new-age docks are known in very small numbers.

LOKĀCIJA:
DIENVIDKURZEMES NOVADS,
PIEKRASTE PIE ULMALES

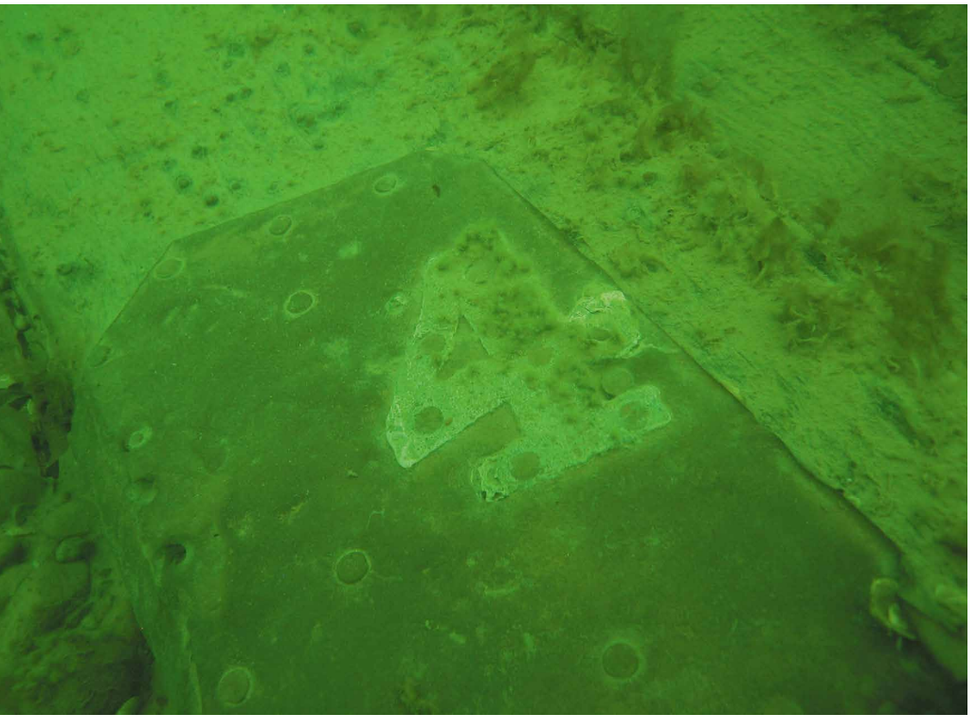
TEKSTS: J. MEINERTS
FOTO: ZEMŪDENS KULTŪRVĒSTURISKĀ MANTOJUMA ASOCIĀCIJA

BURINIEKA "LE TAGE" VRAKS

Franču trīsmastu barka *Le Tage* 1894. gada rudenī bija ceļā no Haiti uz Liepāju (tolaik – Lībavu) ar lielu dārgā un eksotiskā Brazīlijas sarkankoka kravu. Jau gandrīz sasniedzis galamērķi, Liepājas tuvumā burinieks oktobrī iekļuva spēcīgā vētrā un tika tālu novirzīts no plānotā kursa. Vētras mētātajam kuģim parādījās sūce, un vējš to izmeta uz sēkļa iepretim Ulmalei, kur tas sāka strauji pieplūst ar ūdeni. Liepājas un Rīgas ostas izsūtīja kuģim palīgā divus tvaikoņus, bet smagi piekrautā un ar ūdeni pieplūdušā burinieka novilkšana no sēkļa vētras laikā izrādījās neiespējama. Pateicoties glābēju varonīgajam darbam, visa kuģa apkalpe un liela daļa no vērtīgās kravas tika nocelta no *Le Tage* klāja, bet pašu kuģi izglābt neizdevās, un vētra turpmāko dienu laikā to sadragāja.

Le Tage vraku 2008. gadā nejauši atklāja zemūdens medību laikā. Kuģa vraks gan nav saglabājies veselā formā – tas ir salūzis vairākās lielās daļās, kas pa pusei ir pārklātas ar straumju nestajām smiltīm. Tomēr vraks ir īpaši vērtīgs, jo tā daļās un tam apkārt uz jūras dibena guļ takelāžas detaļas, divi lieli enkuri ar ķēdēm un dažādi sadzīves priekšmeti.

Barkas *Le Tage* vraks ir ne tikai vērtīgs Latvijā maz apzinātā zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma objekts, tas liecina arī par tiem plašajiem transporta tīkliem, kas 19. gs. beigās savienoja Eiropu ar tā laika impēriju kolonijām un tika izmantoti eksotisku preču nogādāšanai arī Baltijas jūras reģionā. *Le Tage* stāsts un ik pa laikam krastā izskalotie sarkankoka gabali 2020. gadā iedvesmoja izstādes "Brazilvuds: pirmā daļa" tapšanu Liepājas koncertzālē "Lielais dzintars".



LOCATION:
DIENVIDKURZEMES NOVADS,
PIEKRASTE PIE ULMALES

TEXT: J. MEINERTS
PHOTO: ZEMŪDENS KULTŪRVĒSTURISKĀ MANTOJUMA ASOCIĀCIJA

SHIPWRECK OF THE BARQUE "LE TAGE"

The French three-mast barque *Le Tage* was sailing from Haiti to Liepāja (at that time – Libau) in autumn 1894 with a cargo of expensive Brazilian redwood. The ship was caught in a heavy storm near Liepāja and was blown far off the course. The ship was leaking and was driven on a shoal at Ulmale. It was filling with water when two rescue ships from Rīga and Liepāja arrived and tried to pull the ship off the shoal. The storm and heavily laden ship meant that this was impossible. Thanks to the courageous actions of the rescuers, all of the crew and most of the precious redwood cargo was removed from *Le Tage*. The ship itself could not be saved and was broken by the storm in the following days.

The shipwreck of *Le Tage* was discovered in 2008 by accident when it was spotted by an unsuspecting underwater hunter. The wreck has not survived in an intact form – it is broken up in several large parts that are partially covered in shifting sand. Yet, the wreck is particularly valuable due to the elements of rigging, two anchors with chains and various household objects that can be found on the shipwreck and the seabed around it.

The shipwreck of *Le Tage* is not only a valuable underwater cultural heritage object, it also tells about the far reaching transport networks of the late 19th century that connected Europe with its colonies and were used to transport exotic goods to the Baltic Sea region, too. In 2020 the story of *Le Tage* and the pieces of redwood that were washed ashore from time to time inspired the art exhibition *Brazilwood: Part One* that took place in the Liepāja concert hall *The Great Amber*.

LOKĀCIJA: DIENVIDKURZEMES NOVADS, GROBIŅA

TEKSTS: J. ASARIS
FOTO: J. DAMBIS

IESPĒJAMS, SENĀKĀ LATVIJAS OSTA – GROBIŅA

Lai gan Grobiņas apkārtnē iegūtas vairākas liecības par iespējamu apdzīvotību jau akmens laikmetā, nozīmīga attīstība šajā vietā Ālandes upes krastos saistāma ar dzelzs laikmetu. To, pirmkārt, apliecina Grobiņas Priediena līdzenajā kapulaukā konstatētie ar 5.–8. gs. datējamie kuršu skeletkapi.

Nozīmīgs posms Grobiņas attīstībā sākās 7. gs., kad šeit ieradās lielas ziemeļnieku ļaužu grupas. Neapšaubāmi, ka tas varēja notikt, izmantojot Ālandes upi kā ūdensceļu, pie kura, domājams, netālu no pilskalna, atradās arī pagaidām precīzāk neidentificēta ostas vieta. Pēc hipotētiskiem aprēķiniem šajā vietā no 7.–9. gs. varēja vienlaikus uzturēties 300–500 skandināvu indivīdi.

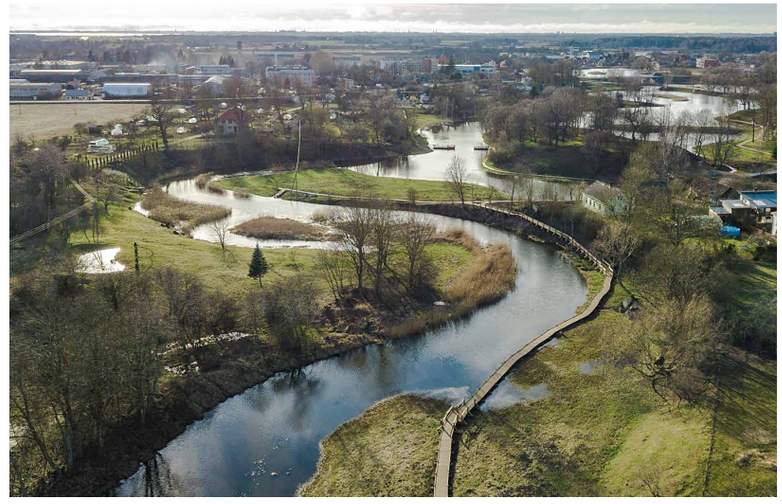
To, ka skandināviem Kurzemes piekraste un upes, kas ved iekšzemē, bija labi zināmas, apliecina gan vēlākie rakstītie avoti, gan arheoloģiskie atradumi. Kurzemes lielākās upes Ventas vārds (*Uitau)* minēts arī t. s. Šonhemas (Gotlande) rūnakmenī.

Kurzemes piekrastes ģeoloģiskā struktūra stipri atšķirās, piemēram, no Gotlandes, kuras klinšainā un izrobotā piekraste sniedza iespēju veidot dabīgi aizsargātas ostu vietas tieši jūras krastā. Kurzemes līdzenā un smilšainā piekraste šādu iespēju liedza, tādēļ, domājams, ka agrākās ostu vietas veidojās lielāko jūrā ietekošo upju krastos dziļāk iekšzemē. Diemžēl līdz šim šādas vietas Kurzemes teritorijā arheoloģiski nav pētītas un balstās uz pieņēmumiem un teorētiskām studijām. Tomēr arī līdzšinējā informācija ļauj izteikt apgalvojumu, ka Kurzemes iespējamās ostas sākotnēji attīstījās nevis jūras krastā vai upju grīvās, bet gan iekšzemē – vairākus kilometrus no jūras. Šis apstāklis kuršu un arī ieceļojušo ziemeļnieku ostu vietas atšķir no pētītajām ostu vietām Gotlandē. Tās līdzinās seno centru ostu vietām Baltijas jūras dienvidu piekrastē (Volina, Kolobržega u. c.) vai Skandināvijas pussalas dienvidu daļā.

LOCATION: DIENVIDKURZEMES NOVADS, GROBIŅA

TEXT: J. ASARIS
PHOTO: NKMP ARHĪVS

ALLEGEDLY THE OLDEST PORT IN LATVIA – GROBIŅA



Although according to the obtained evidence it could be suggested that the territory around Grobiņa could have been populated already in the Stone Age, significant development at this location on the banks of the River Ālande is related to the Iron Age. This is first of all proved by the Curonians' flat-grave burials in the Grobiņa Priediens burial site that dates back to the 5th–8th century.

An important stage in the development of Grobiņa began in the 7th century, when large groups of Northerners arrived. Undoubtedly, this could have happened by using the River Ālande as a waterway, at which – supposedly – not far from the hillfort, there was a port that is not yet precisely identified. According to hypothetical calculations, here in the 7th–9th century 300–500 Scandinavians could stay at the same time.

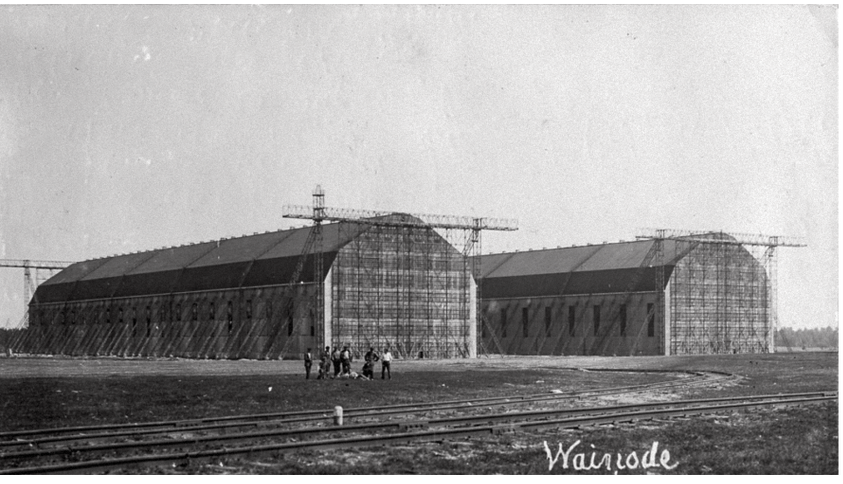
The fact that the coast and rivers of Courland leading inland were well-known to the Scandinavians, is evidenced by both the later written sources and archaeological findings. The name of the largest river of Courland Venta (*Uitau)* is mentioned also in the so-called Sjonhem (Gotland) runestone.

The geological structure of the Courland coast differed greatly from, for instance, Gotland, where the rocky coastline provided an opportunity to create naturally protected port sites directly on the seashore. The flat and sandy coasts of Courland lacked these features, thus, supposedly, the former port sites were formed on the banks of the largest rivers that entered the sea, yet deeper inland. Unfortunately, so far, such locations have not been archaeologically studied in the territory of Courland and these are just assumptions and theoretical studies. However, the information so far also suggests that the potential ports of Courland initially developed not on the seashore or at the river mouths, but inland – several kilometers from the sea. This distinguishes the port sites of Curonians and also Northerners from the port sites in Gotland. They resemble the ports of ancient centers on the southern coast of the Baltic Sea (Volina, Kolobržega etc.) or the southern part of the Scandinavian Peninsula.

LOKĀCIJA: DIENVIDKURZEMES NOVADS, VAIŅODES PAGASTS

TEKSTS: E. RUKA
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

VAIŅODES LIDLAUKS



Vaiņodes lidlauks veidojies Pirmajā pasaules karā, kad Vācijas armijas vajadzībām 1916. gadā te tika uzbūvēts kara lidlauks un divi 240 m gari angāri – *Walther* un *Walhalla*. Tās bija iespaidīgas būves, pie kā veda bruģēts lielceļš un sliedes. 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 Vaiņodē saimniekoja *Luftwaffe* 4. trieciena eskadriļa, bet ilgstošākie teritorijas lietotāji līdz pat 1992. gadam bija PSRS militārie spēki.

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 tērauda durvīm. Pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas teritorija un militārā saimniecība tika atstāta perfektā kārtībā, saglabājot gan vācu laika, gan jo īpaši padomju ēras autentisko substanci – militāro lidlauku ar tehniskajām, saimniecības un dzīvojamām mājām. Nepārdomātas politikas rezultātā 1995.–1997. gadā Vaiņodes lidlauku daļēji nojauca, kas nozīmēja gan sankcionētu viena lidlauka demontāžu, gan visaptverošu vandālismu. Šobrīd potenciālais industriālais piemineklis ir liecība pārejas laika nesaimnieciskumam un postīšanas kultam, bet ar cerību uz atdzimšanu.

LOCATION: DIENVIDKURZEMES NOVADS, VAIŅODES PAGASTS

TEXT: E. RUKA
PHOTO: E. RUKA

VAIŅODE AIRFIELD

The Vaiņode Airfield was built in World War I, when a military airfield and two 240 m long hangars – Walther and Walhalla – were built here for the needs of the German army. These were impressive structures, with a paved highway and rails. The airfield was connected to the railway line Liepāja–Ronni. Although the airships rapidly lost their military significance, the airfield was strategically important. The fighter aircraft began to be based there.

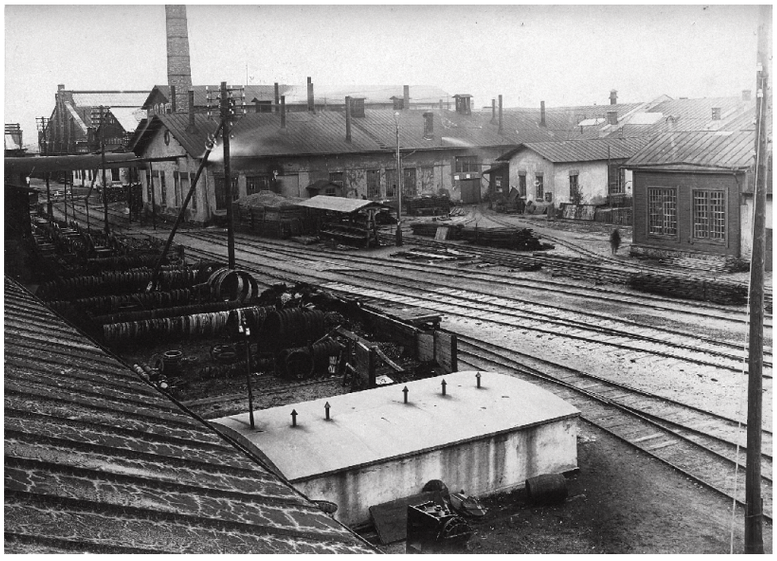
After the war, the hangars were demolished and their constructions were used in 1924 to build the pavilions of the Riga Central Market. During the interwar period, the Aeroclub of Latvia was active here. Especially gliding developed; *Dūja*, *Zelta vārpa* and *Pārsla* – gliders created in Latvia – took to the air. Under the terms of the base agreement, at the end of 1939 airfield was taken over by the USSR troops, but after the complete occupation of Latvia, the 31st Soviet Rapid Bomb regiment was established here. During the German occupation time, the airfield was used by the 4th Assault Squadron of Luftwaffe, but the longest users of the territory until 1992 were the USSR military forces.

Vaiņode was one of the largest and most strategically located Cold War airfields on the northwestern border of the USSR – with two 2,500 m long concrete runways and 16 hangars with motorized steel doors. After the restoration of Latvia's independence, the territory was left in perfect order, preserving the authentic substance of both the German occupation era and, in particular, the Soviet occupation era – a military airfield with technical, farm and residential houses. Because of ill-considered policies, in 1995–1997 the Vaiņode aerodrome was partially demolished, which meant both authorized dismantling of one aerodrome and comprehensive vandalism. Today, the potential industrial monument is a testament to the uneconomical nature of the transition period and the cult of destruction. Yet, there is hope for rebirth.

LOKĀCIJA:
LIEPĀJA

TEKSTS: I. PĒTERSONE
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

LIEPĀJAS DZELZCEĻA MEZGLS



Dzelzceļa vēsture Liepājā sākās ar līnijas Liepāja–Kaišadore atklāšanu 1871. gada 4. septembrī. Tā kā Liepāja ir ostas pilsēta, pasažieru stacijas ēku plānoja vērienīgu. Dzelzceļa atklāšanas brīdī divstāvu mūra celtne ar trim trīsstāvu rizalītiem un eklektikas stila fasādi pēc pilsētas galvenā arhitekta P. M. Berči (*Paul Max Bertschy*) projekta uzbūvēta nomalē. Stacijas ēkā bija viss – no plašām dažādu klašu pasažieru uzgaidāmajām zālēm, bagāžas glabātuves, moderniem sanitārajiem mezgliem līdz smalkam restorānam un dienesta telpām dzelzceļa darbiniekiem. Laika gaitā ēka un stacijas laukums zaudējis lielu daļu greznības, elegances un funkciju. Netālu no stacijas ēkas atradās dzelzceļa remontdarbnīcu kvartāls.

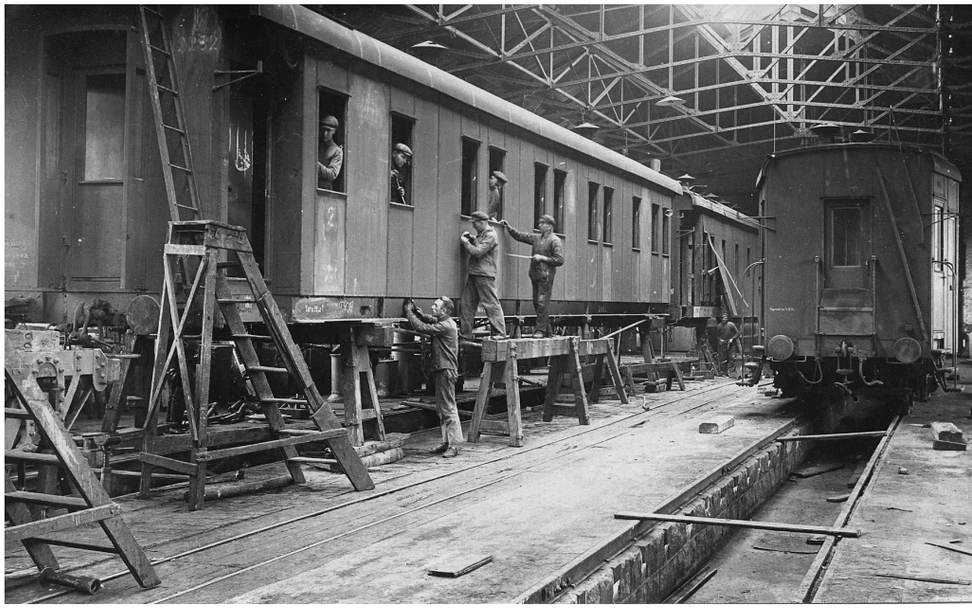
Pilsētā sliežu ceļu tīkls ir sazarots un plešas pilsētas ziemeļu daļā. Izsekot to izbūvei un nojaukšanai nav viegli. 1930. gada sarakstā Liepājā ir norādītas 32 preču iekraušanas un izkraušanas adreses – Vecliepājā, Karostā, Jaunliepājā un Tirdzniecības kanāla ostmalās. Dažādos laikos pilsētas sliežu ceļos bijušas šādas stacijas: Emigrantu jeb Jūras ostas stacija, Karostas un Aizputes dzelzceļa pasažieru un preču stacija.

Liepājas dzelzceļa mezglā saplūda K jeb 1520 mm platuma dzelzceļi no Mažeiķiem, Rīgas un Ventspils. 1000 mm platuma dzelzceļš Liepāju savienoja ar Aizputi. 750 mm līnija veda uz Kuldīgu, un 600 mm bānītis – uz Rucavu. 20. gs. 20.–30. gados no Liepājas caur toreizējo Kēnigsbergu bija īsākais maršruts uz Rietumeiropu pa 1435 mm platuma dzelzceļu.

LOCATION:
LIEPĀJA

TEXT: I. PĒTERSONE
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

LIEPĀJA RAILWAY HUB



The history of railway in Liepāja began with the opening of the Liepāja–Kaišadore line on September 4, 1871. Since Liepāja is a port city, the plans for the passenger station building were ambitious. At the moment of the railway opening, a two-storey stone building with three risalites and an eclectic façade was built on the outskirts according to the city's main architect Paul Max Bertschy's design. The station building had everything – from spacious waiting halls for passengers of different classes, luggage storage, modern bathrooms to a fancy restaurant and service rooms for railway employees. Over time, the building and station square have lost much of their luxury, elegance and functions. A block of railway repair services was located near the station building.

In the city, the track network is branched and extends into the northern part of the city. Tracking their construction and demolition is not easy. The 1930 list in Liepāja shows 32 addresses for loading and unloading goods – in Vecliepāja, Karosta, Jaunliepāja and levees of the Trade Channel. At different times there were the following stations on the city's railway tracks: the Station of Emigrants or the Sea port, the Karosta and the Aizpute railway passenger and freight station.

'K' or 1520 mm gauge railways merged at Liepāja railway junction from Mažeiķi, Rīga and Ventspils. Railway of 1000 mm gauge connected Liepāja to Aizpute. A 750 mm line led to Kuldīga, and the 600 mm train – to Rucava. In the 1920s–1930s the shortest route to Western Europe was by 1435 mm gauge railway from Liepāja through Königsberg.

LOKĀCIJA: LIEPĀJA,
KAROSTA

TEKSTS: E. RUKA
FOTO: E. RUKA

HIDROPLĀNU PIESTĀTNES UN ANGĀRU VIETA LIEPĀJAS KAROSTĀ

Aviācijas nozares attīstības sākumā liela nozīme bija lidlaivām jeb hidroplāniem. Latviešu lidotājiem bija ievērojama pieredze Krievijas Impērijas armijas jūras daļās, tāpēc jau 1919. gadā tika izdota pavēle par ūdens aviācijas grupas izveidi arī Latvijā. Praktiskā darbība strauji sākās 1922. gadā, kad jūras aviācijas vienība tika izveidota Liepājā, kuras ostā bija visa nepieciešamā infrastruktūra – te kopš gadsimta sākuma darbojās gaisa kuģniecības nodaļa. Hidroplāni te tika izmantoti jau Pirmajā pasaules karā, kad Karostā bija izbūvēta speciāla slīpā piestātne lidlaivu pacelšanai krastā. Te atradās arī divi plaši dzelzsbetona angāri, kuri tika barbariski izdemolēti 20. gs. 90. gados. Līdz ar to publiskajā telpā šobrīd nekas neliecina par milzīgu vēsturisko kultūrslāni – jūras aviāciju, kuras ziedu laiki bija Latvijas brīvvalstī. 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 kara kuģa "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, ledus apstākļu noskaidrošanu, kā arī aizsardzības funkciju. Jūras aviācija bija ļoti nozīmīga un jaudīga Jūras spēku un aviācijas sastāvdaļa, bet Liepāja – tās citadele, kuras mantojums mūsdienās ir nepelnīti noniecināts.

LOCATION: LIEPĀJA,
KAROSTA

TEXT: E. RUKA
PHOTO: G. SILAKAKTIŅA
PERSONĪGAIS ARHĪVS

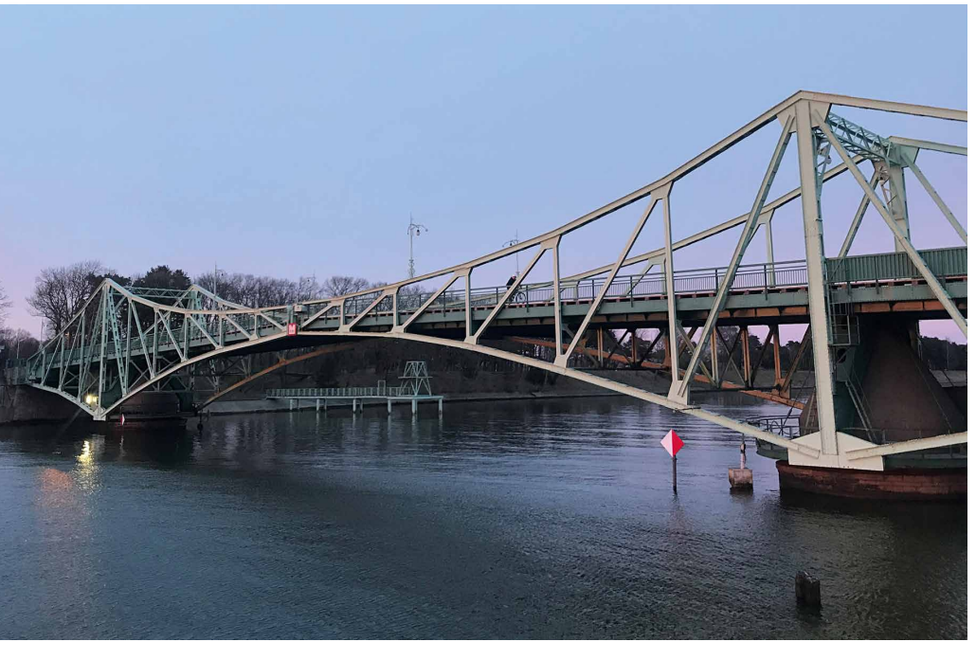
SEAPLANE BERTHS AND HANGAR SITE IN THE LIEPĀJA KAROSTA

At the beginning of the development of the aviation sector, seaplanes played an important role. Latvian aviators had considerable experience in the naval divisions of the Russian Imperial Army, therefore already in 1919, an order was issued on the establishment of a seaplane group also in Latvia. Its practical activity began in 1922, when the maritime aviation unit was established in Liepāja, where the port had all the necessary infrastructure – an aeronautical department was operating there since the beginning of the century. Seaplanes were used here already during World War I, when a special sloping pier for lifting seaplanes to shore was built in Karosta. There were also two spacious reinforced concrete hangars that were barbarically destroyed in the 1990s. Thus, there is currently nothing in the public space, that would remind of the huge historical-cultural layer – sea aviation that experienced its golden age during the first free State of Latvia. Aircrafts were purchased and built here, aviation personnel used it as a base, regular large-scale air shows were organised here starting from 1923, senior state officials were visiting and honouring this site. The first transfer of the national seaplane to the army took place in 1924, when it was solemnly received on board of the war ship *Virsaitis* by the President of the Republic Jānis Čakste. Significantly complementing the technical base, in 1926 the Marine Aviation Division was divided into two squadrons – Intelligence squadron (sea) and Destroyer squadron (land). This process facilitated further development of infrastructure, the most significant objects of which were seaplane ports, workshops, and hangars. In the Liepāja Karosta workshops (L.K.O.D.), airplanes were built. Division carried out the sea and coastal surveillance, made aerial photography of lighthouses and ports, performed monitoring of ice conditions, as well as performed its military function. Maritime aviation was a very important and powerful part of naval forces and aviation, but Liepāja – its citadel, the legacy of which is nowadays underestimated.

LOKĀCIJA: LIEPĀJA,
OSKARA KALPAKA IELA,
KAROSTAS KANĀLS

TEKSTS: E. RUKA
FOTO: E. RUKA

OSKARA KALPAKA IZGRIEŽAMAIS TILTS LIEPĀJĀ



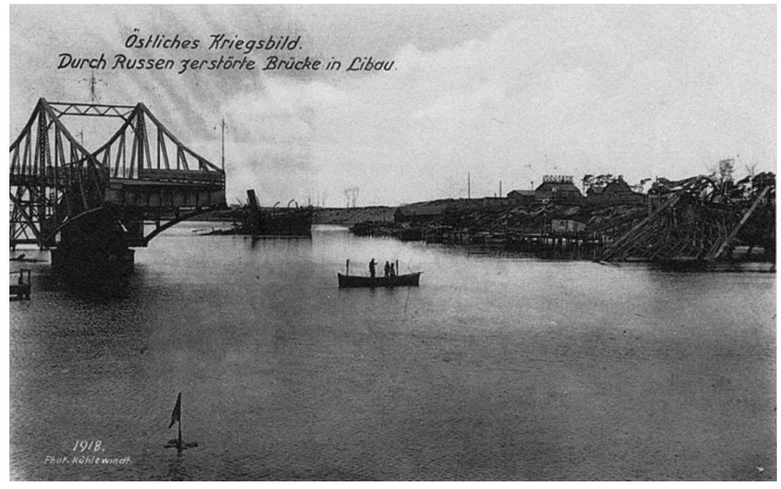
Kopš Karosta atkal ir kļuvusi par brīvi pieejamu pilsētas daļu, izgriežamais tilts vienlīdz noslogoti pilda gan transporta, gan estētisko funkciju. Šis 132,28 m garais un 300 t smagais tilts pār Karostas kanālu atrodas ainaviskā vietā, un tā siluets iezīmē vienu no Liepājas industriālajām vizītkartēm. Līdz 20. gs. sākumam Liepāju un Karostu vienoja tikai tvaika piedziņas prāmis. Lai Aleksandra III osta būtu sasniedzama ērtāk, 1903. gadā tika uzsākta izgriežamā tilta projektēšana, bet jau 1904. gadā uzsākts darbs pēc vācu inženiera Haralda Halla projekta. Tilta metāla konstrukcijas tika izgatavotas Krievijas pilsētā Brjanskā, bet mehānismi un elektromotors – Beļģijā. Tiltu atklāja 1906. gada 19. augustā, un kopš tā laika viens no visvecākajiem Latvijas metāla konstrukciju tiltiem kalpo kā inženiertehniskās domas paraugs. Tas ir veidots no divām identiskām izgriežamām daļām, kuras, kuģiem tuvojoties, tiek pagrieztas par 90 grādiem katra uz savu pusi. Lai gan tilts ir tikai 8,32 m virs ūdens, 1922. gadā ar paša būvēto lidmašīnu "Auseklītis" zem tilta apakšējās arkas izlidoja izcilais latviešu lidotājs Herberts Cukurs.

115 gados tilts pārdzīvojis divus karus un dažādus saimniekus, kas ietekmēja tā ekspluatāciju. Uzspridzināts Pirmajā pasaules karā, spēcīgi cietis Otrajā pasaules karā, vairākas reizes traumēts ar kuģu un tankeru triecieniem, tilts ir ne tikai izdzīvojis, bet abās brīvvalstīs piedzīvojis restaurāciju un neierobežotas kustības atdzimšanu. Ja PSRS laikā Karosta bija slēgta teritorija un kustību pār tiltu visu diennakti kontrolēja sargpostenis, tad šobrīd tā tehnisko perfekciju un estētisko šarmu var novērtēt katrs ceļinieks – peldot, braucot, ejot vai minot pedāļus.

LOCATION: LIEPĀJA,
OSKARA KALPAKA IELA,
KAROSTAS KANĀLS

TEXT: E. RUKA
PHOTO: A. ŠTĀLA
PERSONĪGĀ KOLEKCIJA

OSKARS KALPAKS BRIDGE IN LIEPĀJA



Since Karosta has once again become a freely accessible part of the city, the pivoting swing bridge performs both transport and aesthetic functions. This 132.28 m long and 300 t heavy bridge across the Karostas channel is built in a scenic place, and its silhouette is one of Liepāja's industrial business cards. Up to the early 20th century, Liepāja and Karosta were connected by a steam ferry. In order to make the port of Alexander III better accessible, designing of a pivoting bridge was started in 1903, but already in 1904, the construction work commenced according to the design by German engineer Harold Hall. The metal structures of the bridge were made in the Russian city of Bryansk, while the mechanisms and electric motor – in Belgium. The bridge was opened on August 19, 1906, and since then one of the oldest metal bridges in Latvia serves as an example of engineering thought. The bridge has two identical parts that are turned by 90 degrees – each in its own direction – as the ships approach. Although the bridge is just 8.32 m above the water, in 1922, Latvian aviator Herberts Cukurs, flew under its lower arch with his plane *Auseklītis*.

During its 115 years, the bridge has experienced two wars and different owners that has influenced its use. Although the bridge was blown up during World War I, suffered significantly during World War II, was damaged several times by ships and tankers, it has not only survived but also experienced restoration during both periods of independent states and renewal of unconstrained traffic. During the Soviet period, Karosta was a closed area and movement over the bridge was controlled by a guards' post day and night. Now its technical perfection and aesthetic charm can be appreciated by every traveller – when swimming, driving, walking or pedalling.

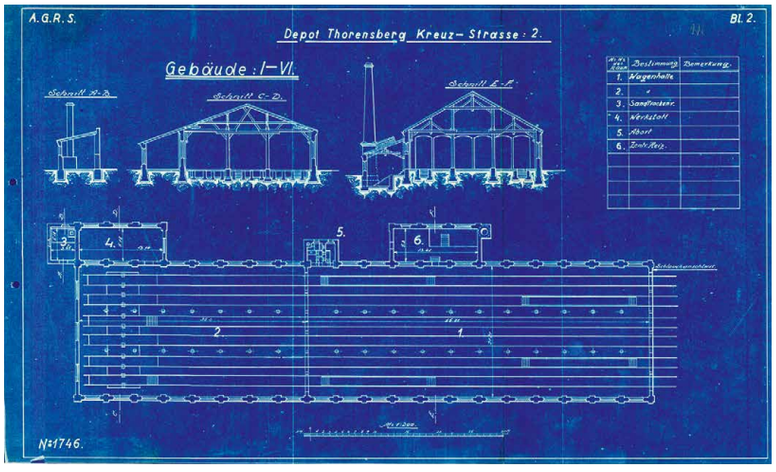
RĪGA

02

LOKĀCIJA: RĪGA,
TIPOGRĀFIJAS IELA 1

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: LVVA

RĪGAS ELEKTRISKAIS TRAMVAJS



1901. gadā tika atklāta Rīgas elektriskā tramvaja satiksme. 20. gs. sākumā projektētais Rīgas tramvaja līniju tīkls, lai gan modernizēts un paplašināts, kopumā ir saglabājies bez lielām izmaiņām.

Tramvaju infrastruktūras galvenās sastāvdaļas ir sliežu ceļi, elektrības apakšstacijas un vagoni. To novietošanai, apkopei un remontam 20. gs. sākumā pēc arhitekta Paula Mandelštama (*Paul Mandelstamm*) projekta uzbūvēja trīs tramvaju depo kompleksus. Depo ēkas bija aprīkotas ar modernām labierīcībām – centrālo apkuri un elektrisko apgaismošanu. Galveno tramvaju depo uzbūvēja 1901. gadā Aleksandra (tagad – Brīvības) ielā. Vienlaikus ar to uzbūvēja arī depo Maskavas (tagad – Latgales) priekšpilsētā.

Trešo depo Pārdaugavas tramvaja līniju apkalpošanai uzbūvēja 1903. gadā Krusta (tagad – Tipogrāfijas) ielā. Tas sastāvēja no vagonu halles, katlu mājas ar dūmeni un dzīvojamās ēkas. Vagonu halle (55,6 x 22,4 m) ar 6 sliežu ceļiem vagonu novietošanai un remontam jau 1905. gadā tika pārbūvēta, lai nodrošinātu automātisko ugunsdzēšanas iekārtu uzstādīšanas prasību. Tai līdzās 1909.–1912. gadā uzbūvēja dīzeļģeneratora spēkstacijas ēku.

Depo ēkas bez būtiskām izmaiņām kalpoja līdz 1995. gada ugunsgrēkam, kad pilnībā nodega vagonu halle un tur novietotie vagoni. Tajā pašā gadā ēku atjaunoja, vienkāršojot jumta konstrukciju.

Kopš 2010. gada kompleksu Tipogrāfijas ielā vairs neizmanto atbilstoši tā sākotnējai funkcijai, tāpēc ir izstrādāts projekts par sabiedriskā transporta muzeja veidošanu depo ēkās.

LOCATION: RĪGA,
TIPOGRĀFIJAS IELA 1

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: A. BIEDRIŅŠ

RĪGA ELECTRIC TRAM

In 1901, the Riga electric tram traffic was opened. The network of Riga tram lines, which was designed at the beginning of the 20th century, although modernised and expanded, has generally remained without major changes.

The main components of tram infrastructure are tracks, electricity substations and wagons. At the beginning of the 20th century, for their parking, maintenance and repair, three tram depot complexes were built according to the design of architect Paul Mandelstamm. Depot buildings were equipped with modern facilities – central heating and electric lighting. The main tram depot was built in 1901 on Aleksandra (now Brīvības) Street. At the same time, a depot was also built in Maskavas (now – Latgales) suburb.

The third depot for servicing Pārdaugava tram lines was built in 1903 on Krusta (now – Tipogrāfijas) Street. It consisted of a wagon hall, a boiler house with a chimney and a residential building. The wagon hall (55.6 x 22.4 m) with 6 tracks for wagon parking and repair was rebuilt already in 1905 to ensure fulfilment of requirements for installation of automatic fire-extinguishing equipment. Next to it, a diesel generator power plant building was built between 1909 and 1912.

Depot buildings served without significant changes until the 1995 fire, when the wagon hall and the wagons parked there burnt down completely. In the same year, the building was renovated by simplifying the roof structure.

Since 2010, the complex on Tipogrāfijas Street is no longer used according to its original function, therefore a project has been developed to create a public transport museum in the depot buildings.

LOKĀCIJA: RĪGA, TAPEŠU IELA 1,
ROSTOKAS IELA 61, ZOLITŪDES IELA 27

TEKSTS: I. MARTA
FOTO: R. MŪRNIEKS

RĪGA–TUKUMS DZELZCEĻA LĪNIJA

(DZELZCEĻA STACIJAS: ZASULAUKS,
DEPO, ZOLITŪDE, IMANTA)

Dzelzceļa līnijas Rīga–Tukums vēsture datējama ar 1872. gadu, kad cariskās Krievijas satiksmes ministrs ierosināja piesaistīt privātus investorus jaunu dzelzceļa līniju izveidē. Līdz ar to sākās pirmais dzelzceļu būvniecības vilnis Latvijā. Rīgas rātskungs Hermanis Aleksandrs Faltins (*Hermann Alexander Faltin*) 1873. gada 8. februārī nodibināja Rīga–Tukums dzelzceļa sabiedrību un 1875. gada 13. maijā sāka būvēt pašu dzelzceļu. Pirmo posmu no Zasulauka līdz Majoriem atklāja 1877. gada 25. jūnijā.

Zasulauka stacija, sākotnēji saukta par *Zasenhof* (Zasa muiža), uzbūvēta jau 1873. gadā līdz ar dzelzceļa līniju Rīga–Bolderāja. Pirmā stacijas ēka bijusi plaša divstāvu koka ēka ar restorānu un atsevišķām atpūtas telpām ķeizariskajai ģimenei un citām prominentām personām. Šādi labiekārtotas stacijas, kas bija pieturas arī starptautisko reisu vilcieniem, sauca par vokzāli. Esošā mūra stacijas ēka būvēta 1912. gadā.

1950. gadā tika izveidots Zasulauka motorvagonu depo, desmit gadus vēlāk atklājot pieturas punktu depo darbinieku apkalpošanai. Tādēļ ilgu laiku pietura ar nosaukumu "Depo Zasulauks" vilcienu sarakstos nemaz neparādījās.

Zolitūdes stacija ir jaunākais pieturas punkts šajā līnijā, atklāts vien 1989. gadā, izbūvējot vienkāršu stacijas ēku ar biļešu kasi. Taču stacija ar nosaukumu "Zolitūde" bijusi jau kopš 1894. gada. Par Zolitūdes staciju dēvēja tagadējo Imantas staciju. Tās senā stacijas ēka pastāvēja līdz 2014. gadam. Tolaik stacijā noritēja aktīva darbība, to izmantoja gan Šampētera, Zolitūdes un Anniņmuižas iedzīvotāji, gan vietējo vasarnīcu atpūtnieki. Tāpat 20. gs. sākumā šajā stacijā pārkrāva lauksaimnieku produkciju.

Imantas stacija ir jaunu pārmaiņu priekšā. *Rail Baltic* projekts paredz, ka tieši šajā vietā tiks veidots jaunās dzelzceļa līnijas pieslēgums.

LOCATION: RĪGA, TAPEŠU IELA 1,
ROSTOKAS IELA 61, ZOLITŪDES IELA 27

TEXT: I. MARTA
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

THE RĪGA–TUKUMS RAILWAY LINE

(RAILWAY STATIONS: ZASULAUKS,
DEPO, ZOLITŪDE, IMANTA)

The history of the railway line Rīga–Tukums dates back to 1872, when the Minister of Transport of Tsarist Russia proposed to attract private investors to create new railway lines. Thus, the first wave of railway construction in Latvia began. On February 8, 1873, Rīga councillor Hermann Alexander Faltin established a Rīga–Tukums railway society and on May 13, 1875 started to build the railway. The first stage from Zasulauks to Majori was opened on June 25, 1877.

The Zasulauks station, initially bearing the name of *Zasenhof* (manor of Zass), was built already in 1873 simultaneously with the railway line Rīga–Bolderāja. The first station building was a spacious two-storey wooden building with a restaurant and separate lounges for the imperial family and other prominent persons. Such equipped stations that were also stops for trains on international routes were called 'vokzal' (*вокза́л* in Russian). The existing stone station building was built in 1912.

In 1950, the Zasulauks power car depot was established, and ten years later a stop for the service of depot workers was opened. Therefore, for a long time a stop called 'Depot Zasulauks' did not appear on the train lists at all.

The Zolitude station is the newest stop on this line, opened only in 1989, when a simple station building with a ticket office was built. However, the station called 'Zolitude' has existed already since 1894. The current Imanta station used to be called the Zolitude station. Its old station building existed until 2014. At that time, the station was active. It was used by residents of Šampēteris, Zolitūde and Anniņmuiža, as well as holidaymakers of local summer cottages. In the early 1900s, farmers' produce was reloaded in this station.

The Imanta station will be facing changes. According to the construction design of *Rail Baltic*, connection of the new railway line will be arranged here.

LOKĀCIJA: RĪGA, ZEMGALES PRIEKŠPILSĒTA, VILKAINES IELA

TEKSTS: A. ĀBOLTIŅŠ
FOTO: I. CĪRULE

TORŅAKALNA STACIJA. KOMŪNISTISKĀ TERORA UPURU PIEMIŅAS VIETA

1941. un 1949. gadā, īstenojot PSRS režīma represīvo politiku pret Latvijas tautu, Torņakalna dzelzceļa stacija un tai piegulošie sliežu ceļi izmantoti, lai izvietotu plānotajās masu terora akcijās nepieciešamo dzelzceļa transportu. No šejienes vilcienu sastāvi (ešeloni) ar represētajām personām tika nosūtīti uz Krievijas attālajiem rajoniem – Sibīriju un Kazahstānu. Kopumā šo represiju rezultātā gāja bojā ieslodzījuma vietās un nomira izsūtījumā vairāk nekā 12 000 Latvijas iedzīvotāju.

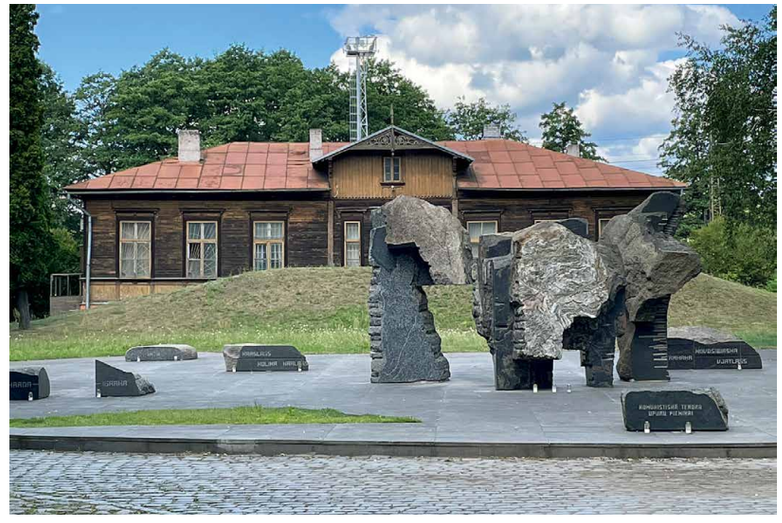
20. gs. 90. gadu sākumā ar piemiņas zīmēm sāka atzīmēt dzelzceļa mezglu stacijas Latvijā, kur komunistiskā režīma masu represiju laikā, līdzīgi kā Torņakalnā, bija izveidoti tā dēvētie "savākšanas punkti", kur represētos no attiecīgā reģiona ieslodzīja sagatavotajos dzelzceļa vagonos. Rīgā vēl ir izveidota piemiņas vieta represētajiem pie Šķirotavas dzelzceļa stacijas.

1990. gadā pie Torņakalna stacijas uzstādīja piemiņas akmeni ar gada skaitli "1941" (tēlnieks O. Feldbergs); 1996. gadā uzstādīts 20. gs. vidū PSRS deportācijām izmantotais preču-lopu vagons; 2001. gadā atklāta piemiņas vieta Vilkaines ielas galā ar pieminekli "Putenī" (tēlnieks P. Jaunzems; arhitekts J. Poga), kas tika veidots kā konkursa darbs piemineklim represētajiem Latvijas iedzīvotājiem. Vēlāk piemiņas vietas teritorijā izvietotas stēlas ar ieslodzījuma un deportāciju vietu nosaukumiem. 2009. gadā atklāta piemiņas plāksne, kurā minēts no Latvijas deportēto iedzīvotāju skaits. 2016.–2018. gadā gar Vilkaines ielas dienvidu malas ietvi apmēram 30 m garā joslā uzstādīti informatīvie stendi. Valsts nozīmes vēsturiska notikuma vietas statuss piešķirts arī 19. gs. 80. gados celtajai Torņakalna dzelzceļa stacijas ēkai, kas atjaunota pēc ugunsgrēka 1994. gadā.

LOCATION: RĪGA, ZEMGALES PRIEKŠPILSĒTA, VILKAINES IELA

TEXT: A. ĀBOLTIŅŠ
PHOTO: I. CĪRULE

TORŅAKALNS STATION. MEMORIAL TO THE VICTIMS OF COMMUNIST TERROR



In 1941 and 1949, by implementing the repressive policy of the USSR regime towards the people of Latvia, the Torņakalns station and its railway tracks were used to deploy rail transport needed for the planned mass terror activities. From here, trainsets (echelons) with repressed persons were sent to remote areas of Russia – Siberia and Kazakhstan. In total, as a result of these repressions, more than 12 000 inhabitants of Latvia died in prisons and in exile.

At the beginning of the 1990s, memorial plaques were unveiled in those railway junction stations in Latvia, where during the mass repressions of the Communist regime, similar to Torņakalns, the so-called 'collection points' were made, and the repressed of the respective region were imprisoned in the prepared rail wagons. In Rīga, another memorial site to the repressed is made at the Šķirotava railway station.

In 1990, next to the Torņakalns station, a memorial stone with a year '1941' (sculptor O. Feldbergs) was installed; in 1996, the freight-cattle wagon which was used for the USSR deportations in the mid-20th century was exhibited; in 2001, a memorial site with a monument 'In the blizzard' (sculptor P. Jaunzems; architect J. Poga) was opened at the end of Vilkaines Street, Rīga. This monument was created as a competition work for the monument to the repressed people of Latvia. Later, columns with the names of places of imprisonment and deportations were placed on the territory of the memorial site. In 2009, a memorial plaque was unveiled that mentions the number of people deported from Latvia. In 2016–2018, information stands were installed along the southern pavement of Vilkaines Street in a lane for about 30 m long. The status of the site of national importance has been assigned also to the Torņakalns railway station building that was built in the 1880s and renewed after a fire in 1994.

LOKĀCIJA: RĪGA, PULKA UN
SLOKAS IELAS KRUSTOJUMĀ

TEKSTS: A. ĀBOLTIŅŠ
FOTO: A. BLUSANOVIČA

AUTOTANKU PULKA PIEMINEKLIS

Latvijas armijas 1. bruņotais divizions kā armijas bruņutehnikas vienība, kurā ietilpa bruņotie automobiļi, bruņotie vilcieni un vēlāk arī tanki, izveidota 1919. gada jūlijā. 1920. gada februārī izveidoja atsevišķu Bruņoto vilcienu divizionu (4 vilcieni), Bruņoto auto divizionu (8 trofeju automobiļi) un Tanku divizionu (5 tanki). 1920. gada augustā, apvienojot armijas tehniskās vienības, izveidoja Auto-tanku divizionu, ko 1926. gadā pārdēvēja par Auto-tanku pulku.

1934. gadā Auto-tanku pulka novietnes teritorijā Rīgā ielikts pamatakmens piemineklim par Latvijas neatkarību kritušajiem 1. bruņotā diviziona karavīriem. Pēc arhitekta V. Vitanda meta veidotais piemineklis atklāts 1939. gadā. Piemineklī (betona lējums, R. Feldbergs) attēlots stilizēts bruņu automobilis, diviziona (pulka) krūšu nozīme, pamatnes sānos – piemiņas plāksnes ar Neatkarības kara gadskaitļiem un 20 kritušo karavīru vārdiem (no tiem 10 apbalvoti ar Lāčplēša kara ordeni).

Piemineklī *Art Deco* formās attēlots Lielbritānijas firmas "Austin" Pirmā pasaules kara laikā ražotais bruņu automobilis, kas bija Krievijas armijas apbruņojumā. Tā bija bruņu automobiļa modifikācija – uz vieglā automobiļa šasijas novietots 3,5–4 mm biezs velmēta tērauda bruņu korpuss ar "torņiem", kuros bija paredzēts izvietot 2 ložmetējus. Maksimālā apkalpe – 4 cilvēki. Domājams, ka piemineklī atveidots bruņu automobilis "Zemgalietis", kurš Latvijas Neatkarības kara laikā piedalījās cīņās pret Bermonta armiju Rīgā un pret Sarkano armiju Latgales frontē.

LOCATION: RĪGA, PULKA UN
SLOKAS IELAS KRUSTOJUMĀ

TEXT: A. ĀBOLTIŅŠ
PHOTO: A. BLUSANOVIČA

MONUMENT TO LATVIAN AUTOTANK REGIMENT

The 1st armoured division of the Latvian Army as a unit of armoured machinery, which contained armoured road vehicles, armoured trains and later also tanks, was established in July, 1919. In February 1920, separate Division of Armoured Trains (4 trains), Division of Armoured Road Vehicles (8 trophy vehicles) and Division of Tanks (5 tanks) were established. In August 1920, by uniting the technical units of the army, an auto-tank division was made, which was renamed an Auto-Tank Regiment in 1926.

In 1934, in the territory of dislocation of the Auto-Tank Regiment in Rīga, a cornerstone was laid to the monument to soldiers of the 1st armoured division who had died for the independence of Latvia. The monument of architect V. Vitands was unveiled in 1939. The monument (concrete cast, R. Feldbergs) depicts a stylized armoured vehicle, division's (regiment's) badge, at the sides of the base – memorial plaques with the years of the War of Independence and the names of 20 soldiers (out of which 10 were awarded the Order of Lāčplēsis).

The Art Deco monument shows an armoured vehicle produced during World War I by a British company *Austin*, which was part of military equipment of the Russian Army. It was a modification of an armoured light vehicle with a 3.5–4 mm thick armoured body of rolled steel with 'towers' for 2 machine guns on a chassis of a light-weight vehicle. Maximum crew – 4 people. It is supposed that the monument shows the armoured vehicle 'Zemgalietis', which during the Latvian War of Independence participated in the battles against Bermondt's Army in Rīga and against the Red Army in the Latgale front.

LOKĀCIJA: RĪGA,
UZVARAS BULVĀRIS 2A

TEKSTS: I. PĒTERSONE
FOTO: A. BIEDRIŅŠ

LATVIJAS DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJS

Dzelzceļš Torņakalnā tika ierīkots 1868. gadā, kad 21. novembrī atklāja toreizējo dzelzceļa līniju Rīga–Mītava (tagad – Jelgava). Latvijas dzelzceļa vēstures muzejs un teritorija līdz pat Akmeņu ielai ir Mītavas dzelzceļa galastacijas, depo un noliktavu vieta – senākais dzelzceļa kvartāls Daugavas kreisajā krastā.

Pēc Bolderājas līnijas uzbūvēšanas, kurā ietilpa arī pirmais pastāvīgais dzelzs tilts pār Daugavu, vilcieni pa uzbērumu no Torņakalna brauca uz staciju "Rīga II". Stacija Akmeņu ielā zaudēja nozīmi, un to pārdēvēja par Torņakalna preču staciju. 20. gs. 50. gados kvartāls kļuva par pilnīgi noslēgtu teritoriju, kuru izmantoja Baltijas dzelzceļa materiāli tehnisko resursu pārvaldes struktūras. Tas bija iecienīts malkas iegādes un metāla nodošanas laukums.

1996. gadā bijušo līnijas Rīga–Mītava dzelzceļa vagonu remontdarbnīcu ēku un 4 sliežu ceļus nodeva Latvijas dzelzceļa vēstures muzejam, kas uzsāka degradētās vides sakopšanu un integrēšanu pilsētvidē. Muzejs ir izveidojis plašu un publiski pieejamu nozares vēstures liecību krātuvi, ekspozīcijas un izglītojošas programmas. Tā krājums aptver dzelzceļu vēsturi Latvijas teritorijā, sākot no 19. gs. vidus. Fotogrāfiju un pastkaršu kolekcijā ir bagātīga informācija par dzelzceļa stacijām, inženiertehniskajām būvēm, dzelzceļnieku darba un sadzīves ainām, lokomotīvēm un vagoniem. Baltijā plašākā "Ritekļu kolekcija" sniedz ieskatu par dzelzceļā izmantoto vilci, tostarp liecinot par vagonbūves tradīciju Latvijā. Pētnieciskajā darbā muzejs lielāko uzmanību pievērš dzelzceļa tehnikas un sociālajai vēsturei.

LOCATION: RĪGA,
UZVARAS BULVĀRIS 2A

TEXT: I. PĒTERSONE
PHOTO: K. GRŪSLIS

LATVIAN RAILWAY HISTORY MUSEUM

The railway in Torņakalns was built in 1868, when on November 21 the railway line Rīga–Mitau (now – Jelgava) was opened. The Latvian Railway History Museum and its territory down to Akmeņu Street, is the location of the Mitau railway line terminal, depot and warehouses – the oldest railway district on the left bank of the River Daugava.

After building the Bolderāja line, which also included the first permanent iron bridge across the River Daugava, the trains run to the station 'Rīga II' along the embankment from the Torņakalns station. The station on Akmeņu Street lost its significance and it was renamed as the Torņakalns freight station. In the 1950s, the district became a fully closed area, which was used by the units of the management of the material technical resources of the Baltic railway. It was a popular timber purchase and metal transfer area.

In 1996, the former railway wagon repair shop building of the line Rīga–Mitau and 4 tracks were handed over to the Latvian Railway History Museum, which started cleaning up and integrating the degraded environment into the urban environment. The Museum has created a vast and publicly accessible repository of historical evidence of the industry, expositions and educational programmes. Its collection covers the history of railways in the territory of Latvia from the mid-19th century. The collection of photographs and postcards contains rich information about railway stations, civil engineering structures, railwaymen's work and household scenes, locomotives and wagons. The largest rolling stock collection in the Baltics provides an insight into the traction used in the railway, including the evidence of the wagon building tradition in Latvia. In its research work, the Museum focuses on railway engineering and social history.

LOKĀCIJA: RĪGA,
TORŅAKALNS

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: A. BIEDRIŅŠ

TORŅAKALNA TRANSPORTA MEZGLS UN TILTI

Torņakalna dzelzceļa stacija ir viena no senākajām Latvijā. Tā izveidota pie 1868. gadā uzbūvētās dzelzceļa līnijas Rīga–Jelgava. Pirmo stacijas pasažieru ēku šeit uzbūvēja ap 1873. gadu (tā nojaukta 2013. gadā), bet 1893. gadā uzbūvēja esošās stacijas ēkas. Plašāki pārbūves darbi tika veikti 1898. gadā, kad purvainās grunts dēļ stacijas ēku nācās pacelt par 1,4 m, kā arī 1937. gadā, kad daļēji pārbūvēja ēku un apzaļumoja teritoriju.

Lielākās izmaiņas Torņakalna stacijas apkārtnē bija saistītas ar 20. gs. sākumā izstrādāto Rīgas dzelzceļa mezgla pārbūves projektu, kurš paredzēja būvēt pārvadus pār dzelzceļu Friča Brīvzemnieka,[1] Torņakalna un Altonavas ielā.

Viaduktus pār dzelzceļu Torņakalna un Altonavas ielā uzbūvēja 1910. gadā, un tie tika veidoti tolaik inovatīvajā betona konstrukcijā. Altonavas ielas viadukta konstruktīvajam risinājumam izvēlējās trīslocīklu dzelzsbetona arku, kuras laidums ir 28,5 m. Savukārt Torņakalna ielas pārvads būvēts dzelzsbetona sijas konstrukcijā, kuras statiskā sistēma ir pieclaidumu rāmis. Abu viaduktu brauktuves sākotnēji bija bruģētas, bet ietves – betonētas.

Darbus veica firma *Wayss und Freytag A.G* inženiera Johana Knolla vadībā.

Abi viadukti kā raksturīgākie agrīno dzelzsbetona būvju paraugi un Torņakalna kultūrvēsturiskās ainavas sastāvdaļa ir vietējās nozīmes piemineklis.

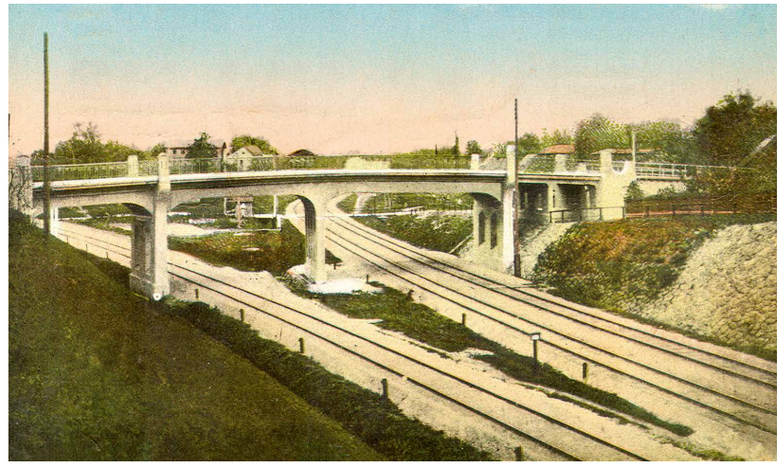
2018. gadā *Rail Baltica* projektā tika veikta Torņakalna stacijas, kā arī viaduktu izpēte un to 3D uzmērīšana.

1. Pārvads pār dzelzceļu jeb viadukts Friča Brīvzemnieka ielā uzbūvēts visai parastā konstrukcijā 1927. gadā, un tam nav kultūrvēsturiskas vērtības.

LOCATION: RĪGA,
TORŅAKALNS

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

TORŅAKALNS TRANSPORT HUB AND BRIDGES



The Torņakalns railway station is one of the oldest stations in Latvia. It was established on the railway line Rīga–Jelgava built in 1868. The first passenger building of the station was built here around 1873 (demolished in 2013), and in 1893 the existing station buildings were built. More extensive reconstruction works were carried out in 1898, when due to the marshy ground the station building had to be raised by 1.4 m, as well as in 1937, when the building was partially rebuilt and the territory was greened.

The biggest changes in the surroundings of Torņakalns station were related to the reconstruction project of the Rīga railway junction developed at the beginning of the 20th century, which intended to build overpasses over the railway on Friča Brīvzemnieka,[1] Torņakalna and Altonavas Streets.

Overpasses over the railway on Torņakalna and Altonavas Streets were built in 1910, and they were created by using the then-innovative concrete structure. For the structural solution of the Altonavas Street overpass, a three-joints reinforced concrete arch with a span of 28.5 m was chosen, whereas the overpass on Torņakalna Street has been built by using a structure of reinforced concrete beam, the statistic system of which is a five-spans frame. The carriageways of both overpasses were originally paved with cobblestones and the pavements concreted.

The work was carried out by the company *Wayss und Freytag A.G* under the direction of engineer Johann Knoll.

Both overpasses as the most characteristic examples of early reinforced concrete structures and a part of Torņakalns cultural and historical landscape are a monument of local importance.

In 2018, a study and 3D survey of the Torņakalns station and the overpasses was carried out within the framework of the *Rail Baltica* project.

1. The overpass of the railway or viaduct on Friča Brīvzemnieka Street has been built by using a fairly ordinary structure in 1927, and it has no cultural and historical value.

LOKĀCIJA: RĪGA,
BIRZES IELA

TEKSTS: A. ĀBOLTIŅŠ
FOTO: NKMP ARHĪVS

DAUGAVGRĪVAS CIETOKSNIS

Daugavas ūdensceļš ar Rīgas ostu bija svarīga tirdzniecības trase Baltijas reģionā. Daugavas ieteka Baltijas jūrā atbilstoši vēsturiskajam laikam tika kontrolēta, lai saglabātu attiecīgu militāru un ekonomisku interešu ievērošanu. Mainoties Daugavas gultnei, savu atrašanās vietu ir mainījušas arī nocietinājumu un navigācijas sistēmas Daugavas grīvas krastos.

Viena no šādām nocietinājumu sistēmām ir Daugavgrīvas cietoksnis, kuru uzbūvēja 17. gs. sākuma zviedru armijas nocietinājumu (Neimindes skansts) vietā pie Daugavas jaunās grīvas. Laikā no 1640. līdz 1680. gadam zviedru inženieru veidotā un modernizētā fortifikācijas būve savas aprises ir saglabājusi līdz mūsdienām. Ziemeļu kara laikā 18. gs. sākumā cietoksnī saimniekoja gan zviedri, gan sakši, bet 1710. gadā tas nonāca topošās Krievijas Impērijas rīcībā. Krievijas Impērijas laikā, mainoties Daugavas gultnei, bija nepieciešams Daugavas grīvā veidot ne tikai fortifikācijas būves (Komētas forts), bet arī hidrotehniskās būves Daugavas straumes regulēšanai (piemēram, Komētforta dambis).

Saglabājot sākotnējo novietni, cietoksni līdz Pirmā pasaules kara sākumam modernizēja un papildināja ar jaunām būvēm. Daugavgrīvas cietokšņa garnizona pārziņā nonāca arī 1912.–1914. gadā izbūvētās krasta artilērijas baterijas abās pusēs Daugavas ietekai. Pats Daugavgrīvas cietoksnis 19. gs. beigās pamazām zaudēja savu militāro nozīmi un praktiski tika izmantots par cietokšņa garnizona mītnes vietu un noliktavām. 1917. gada septembrī Krievijas armija, atkāpjoties no Rīgas, uzspridzināja Daugavgrīvas cietokšņa galvenās fortifikācijas būves.

Tagad Daugavgrīvas cietoksnis ir sava laika celtniecības un arhitektūras piemineklis, kurā atrodamas liecības par cietokšņa vēsturi no 17. gadsimta beigām līdz 20. gadsimta sākumam.

LOCATION: RĪGA,
BIRZES IELA

TEXT: A. ĀBOLTIŅŠ
PHOTO: NKMP ARHĪVS

DAUGAVGRĪVA FORTRESS

The Daugava waterway with the port of Rīga was an important trade route in the Baltic region. The mouth of the River Daugava in the Baltic Sea has always been controlled in order to maintain the relevant military and economic interests. As the Daugava riverbed changed, the fortifications and navigation systems on the banks of the Daugava estuary also changed their location.

One such fortification system is the Daugavgrīva Fortress, which was built instead of the 17th century fortification of the Swedish Army (Neumunde fortress) at the new estuary of the River Daugava. The fortification structure made and modernised by Swedish engineers from 1640 to 1680, has retained its shape until nowadays. During the Northern War at the beginning of the 18th century, both Swedes and Saxons ruled the fortress, but in 1710 it was overtaken by the future Russian Empire. During the Russian Empire, with the changing Daugava riverbed, it was necessary not only to make fortifications in the Daugava estuary (Comet Fortress), but also hydrotechnical structures to regulate the Daugava current (for instance, the Dam of Comet Fortress).

While maintaining the original location, the Fortress was modernised and supplemented with new structures until the beginning of World War I. The garrison of the Daugavgrīva Fortress had at its disposal the costal artillery batteries built on both banks of the Daugava mouth in 1912–1914. At the end of the 19th century, the Daugavgrīva Fortress gradually lost its military significance and was used as a place of settlement and warehouses of the garrison of the Fortress. In September 1917, when Russian troops were withdrawn from Rīga, they blew up the main fortification buildings of the Daugavgrīva Fortress.

The Daugavgrīva Fortress is now a monument of construction and architecture of its time, where one can find evidence of the history of the Fortress from the late 17th century to the early 20th century.

LOKĀCIJA: RĪGA,
DAUGAVGRĪVAS IELA 140

TEKSTS: E. RUKA
FOTO: NKMP ARHĪVS

SPILVES LIDOSTA

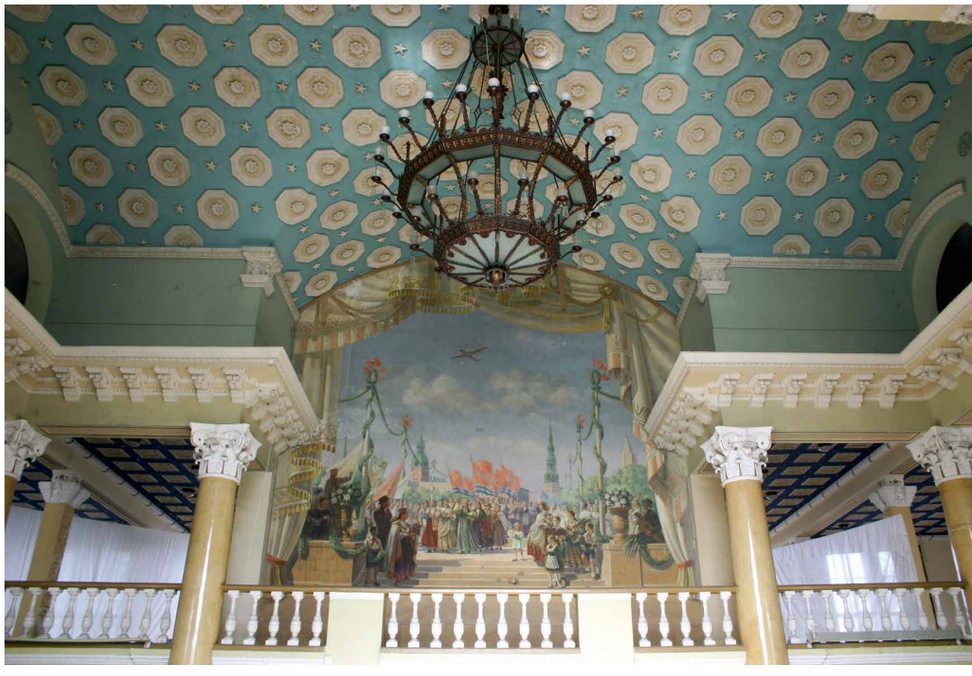
Spilves lidosta ir gaisa templis padomju neoklasicisma stilā – unikāla arhitektūras un mākslas pērle Latvijas aviācijas šūpuļa teritorijā. Lidlauka un tuvējās apkārtnes dominante ar vēsturisko slāņojumu sarežģīto slodzi – Spilves lidosta gaida saprotošu saimnieku un atdzimšanu! Pirmā lidostas ēka šeit uzcelta 1937. gadā un gājusi bojā kara sākumā. Novērtējot vietas stratēģisko nozīmi un teritoriālā plānojuma unikalitāti (lidlauks atrodas pilsētā), pēc kara strauji tika uzsākta lidostas būve. Tā pabeigta 1954. gadā un līdz 1975. gadam bija vienīgā Rīgā. Pateicoties lidlauka vēsturiskajai izcelsmei un padomju laika augstākās raudzes arhitektūrai, Spilve kļuva par iemīļotu vietu gan ceļotājiem, gan mākslinieciem un citiem romantiķiem, kas te guva spēku un iedvesmu. Ēka celta pēc arhitekta S. Vorobjova tipveida projekta un iemieso monumentālu klasicisma bāzi. Padomju laika sākumā tajā tika sublimēti sakrālās arhitektūras principi. Ēka veidota kā templis, kur reliģisko funkciju aizstāj cita pielūgsme – jauna dzīve, laimīga nākotne, lidojums, arī draudzīgā PSRS tautu saime. Bez nodevām politikai iztikt nebija iespējams, bet, pateicoties pēckara uzplaukuma gaisotnei un Latvijas mākslinieku amata prasmei, ēkas interjers tika izveidots ne tikai iespaidīgs, bet arī humāns. Proporciju skaidrība, plānojuma loģika, monumentālie mērogi, dekoratīvās apdares un sienu gleznojumu kvalitāte – tas viss bija tīkams ēkas radīšanas laikā un arī tagad, kad tā atspoguļo attiecīgā laikmeta būvmākslas tendences un ir ļoti rets tik labi saglabājies šādas arhitektūras paraugs. Īpaši mākslinieciski augstvērtīga ir centrālā halle, bet arī viss būvapjoms ir nenovērtēts sava laika dārgums – templis, kas ignorēts un sabiedrības labumam neizmantots, vilina nākamās paaudzes.

LOCATION: RĪGA,
DAUGAVGRĪVAS IELA 140

TEXT: E. RUKA
PHOTO: NKMP ARHĪVS

SPILVE AIRPORT

The Spilve airport is an air temple in the Soviet neoclassical style – a unique pearl of architecture and art in the cradle of Latvian aviation. Dominance of the airfield and the surrounding area with its difficult load of historical layers – the Spilve airport is awaiting for an understanding owner and its revival! The first airport building here was built in 1937 and was destroyed at the beginning of the war. Assessing the strategic importance of the site and the uniqueness of the spatial planning (the airfield is located in the city), after the war the construction of the airport was started. It was completed in 1954 and until 1975 was the only airport in Rīga. Due to the historical origins of the airfield and the highest-level architecture of the Soviet era, Spilve became a favourite place for travellers, artists and other romantics who gained strength and inspiration here. The building is of a standard design of architect S. Vorobjov and embodies a monumental base of Classicism. At the beginning of the Soviet era, the principles of sacred architecture were sublimated in it. The building is designed as a temple, where the religious function is replaced by another worship – a new life, happy future, a flight, as well as a friendly family of peoples of the USSR. It was impossible to circumvent the political motifs, but due to the post-war boom and the skills of Latvian artists, the interior of the building was created not only impressive, but also humane. Clarity of proportions, logics of layout, monumental scale, quality of decorative finishes and wall paintings – all this was pleasing at the time of the creation of the building and also now when it reflects the trends in construction art of the respective era and is a very rare example of such architecture. The central hall is of particular artistic value, but the whole construction is an undervalued treasure of its time – a temple, ignored and unused for the public good, it entices the future generations.



LOKĀCIJA: RĪGA,
DAUGAVGRĪVAS IELA 140

TEKSTS: E.RUKA
FOTO: E. BRŪVEĻA PERSONĪGAIS ARHĪVS

SPILVES LIDLAUKS

Spilves lidlauks uzskatāms par Latvijas aviācijas šūpuli. Tā ir sakrāla vieta šīs nozares vēsturē, kas darbojas kopš Pirmā pasaules kara un pieredzējis varu maiņas un militāras avantūras. Kopš 1920. gada Spilves lidlauks kļuva par Latvijas aviācijas centru. Tā ir Latvijas militārās aviācijas mājvieta, kas 1919. gadā sākās ar trim lidmašīnām no Sarkanās armijas. Spilves lidlauks bija arī vērienīgās Aizsargu aviācijas bāze, "Latvijas Aerokluba" panākumu kalve ar tā izcilajiem sporta sasniegumiem, kā arī topošo pilotu, mehāniķu un konstruktoru apmācību vieta. Kopš 1921. gada te tika uzsākta Latvijas satiksmes aviācija, kas Rīgu savienoja ar vairākām Eiropas pilsētām. Līdz pat Otrā pasaules kara sākumam Spilve bija starptautiski atzīts tranzīta lidlauks, bet par unikālu, tautā ļoti mīlētu un nāciju vienojošu tradīciju kopš 1920. gada kļuva "Spilves aviācijas svētki". Ar iedvesmu un masveidīgumu nācijas mentalitātei tie bija tikpat svarīgi kā Dziesmu svētki. Valstisko nozīmi apliecināja prezidenta un armijas augstāko militārpersonu klātbūtne.

Otrā pasaules kara laikā lidlauks bija stratēģiski svarīgs objekts – gan cietis, gan atjaunots, izmantojot karagūstekņu darbu. Padomju aviācija saņēma perfektu lidlauku ar diviem skrejceļiem, no kuriem viens ir bijis 1650 m garš. PSRS periodā lidlauks tika aktīvi izmantots vissavienības un starptautiskajā aviosatiksmē. Līdz 1975. gadam Spilve bija Rīgas centrālā lidosta. Paralēli lidlauks tika izmantots sporta aviācijā un kā bāze pilotu apmācībai.

Neatkarības laikā nav saņēmis atbilstošu valsts iestāžu uzmanību, tā stāvoklis ievērojami pasliktinājies. 2014. gadā sertificēts vizuālajiem lidojumiem diennakts gaišajā laikā. Gaida atjaunošanu un vēsturiskās nozīmes novērtējumu.

LOCATION: RĪGA,
DAUGAVGRĪVAS IELA 140

TEXT: E. RUKA
PHOTO: E. RUKA

SPILVE AIRFIELD

The Spilve airfield is to be considered the cradle of Latvian aviation. It is a sacred place in the history of the industry, which has been in operation since World War I and has experienced power shifts and military risky ventures. Since 1920, the Spilve airfield was the centre of Latvian aviation. It was the home of Latvian military aviation, which started in 1919 with three aircrafts from the Red Army. The Spilve airport was also the aviation base of the national guard organization, home of *Latvijas Aeroklubs*, which achieved great results in aviation sports, and also the place for training pilots, mechanics and aircraft designers. Since 1921, Latvian passenger aviation started here by connecting Rīga with several European cities. Until the beginning of World War II, Spilve was an internationally recognized transit airport, but since 1920 the Spilve Aviation Festival became a unique tradition that was much loved by the people and united the nation. In terms of attendance, it was as important as the Song Festival to the nation's mentality. The presence of the President and senior military personnel of the army confirmed its national importance.

During World War II, the airport was a strategically important object. It was damaged and later restored by using the work of prisoners of war. The Soviet aviation received a perfect airfield with two runways, one of which was 1650 m long. During the Soviet period, the airport was actively used in air transport. Until 1975, Spilve was the central airport of Rīga. In parallel, the airfield was used in sports aviation and as a base for training pilots.

It has not received appropriate attention of public authorities during the years of Latvia's independence and its condition has deteriorated significantly. Since 2014, the airfield has been certified for visual flights during daytime. The airfield is awaiting its restoration and recognition of its historical significance.

LOKĀCIJA: RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDES KAPTEIŅA DIENESTS

TEKSTS: H. APOGS
FOTO: RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDES ARHĪVS

LEDLAUZIS "VARMA"

Latvijā unikālais objekts – ledlauzis "Varma" – 1968. gadā uzbūvēts Somijā. Līdz 1994. gadam ledlauzis sekmīgi strādājis arktiskajos ūdeņos, pēc tam to par 12 miljoniem latu iegādājās Latvijas Satiksmes ministrija. Ledlauzis aprīkots ar 4 dīzeļdzinējiem, kas nodrošina 10165 kW jaudu. Korpusa garums 86,5 m, platums 21,2 m. Kuģa iegrime 7,38 m; jūras apstākļos tas spēj pārvietoties ar 18 mezglu ātrumu. Ledlauža korpuss izveidots tā, lai salauztu ledu līdz 1,5 m biezumam. Uz tā var izvietot un nodrošināt 70 cilvēkus. Degvielas, dzeramā ūdens un pārtikas krājumi paredzēti līdz 10 dienām nepārtraukta darba režīmā. Rīgas ostas pārvaldes rīcībā ledlauzis ir kopš 1996. gada. Jau pirmajos ledlauža darbības gados Latvija piedzīvoja vairākas smagas ziemas, kad "Varma" pavadīja simtiem kuģu uz Rīgas ostu, kā arī nodrošināja no ledus brīvu kuģošanas ceļu uz Irbes jūras šaurumu.

Uz ledlauža izbūvēts komfortabls salons, kurš pilda gan darba, gan reprezentācijas funkcijas. Kalpojis gan Somijas prezidentam, gan iesaistījies prestižās regatēs kā kuģu parādes komandora jahta. Rīgā uz tā uzņemti *The Tall Ships Races* regates dalībnieki – 2003. un 2013. gadā.

Uz ledlauža viesojušies visi Latvijas prezidenti, augstas ārvalstu amatpersonas un sabiedroto valstu militārie speciālisti. Latvijai svarīgu notikumu reizēs te notikusi iepazīstināšana ar Rīgas brīvostu un Latvija popularizēta kā jūrniecības tradīcijām bagāta valsts. 2018. gadā "Varma" svinēja 50. dzimšanas dienu, taču joprojām pilda tiešos darba pienākumus. Visas kuģa iekārtas un mehānismi ir aprūpēti un uzturēti darba kārtībā diennakts režīmā. Izņemot modernizētās navigācijas iekārtas, pārējie kuģa mehānismi tiek uzturēti un saglabāti atbilstoši kuģa būvētāju sākotnējai komplektācijai. "Varma" kļūst par unikālu peldošu vienību ar muzejiskām vērtībām, jo šādi darba kārtībā esoši kuģi pasaulē ir kļuvuši par retumu.

LOCATION: RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDES KAPTEIŅA DIENESTS

TEXT: H. APOGS
PHOTO: RĪGAS BRĪVOSTAS PĀRVALDES ARHĪVS

ICEBREAKER 'VARMA'

The unique object in Latvia – icebreaker *Varma* – was built in Finland in 1968. Until 1994, the icebreaker successfully operated in Arctic waters, after which she was purchased by the Latvian Ministry of Transport for 12 million lats. The icebreaker is equipped with 4 diesel engines that provide power of 10,165 kW. The body length of the ship is 86.5 m, width – 21.2 m. Her draught is 7.38 m; in the sea conditions she can travel with the speed of 18 knots. The icebreaker's body is designed to break ice that is up to 1.5 m thick. She can accommodate 70 people. Fuel, drinking water and food supplies are provided for up to 10 days in continuous operation. The Port Authority of Rīga has had the icebreaker since 1996. Already in the first years of operation of the icebreaker, Latvia experienced several severe winters, when *Varma* helped hundreds of ships to get into the Port of Rīga, as well as provided an ice-free shipping route to the Irbe Strait.

The icebreaker features comfortable interior for both the crew to work and guests to enjoy representative functions. She has served both the Finish president and also was involved in prestigious regattas as a flagship during the ship parade. In Rīga, she has accommodated participants of the regatta *The Tall Ships Races*– in 2003 and 2013.

All Latvian presidents, senior foreign officials and the military from allied countries have visited the icebreaker. During events important for Latvia, the Freeport of Rīga is being introduced here and Latvia is promoted as a country rich in maritime traditions. In 2018, *Varma* celebrated her 50th birthday, but she is still performing her duties faultlessly. The ship's equipment and machinery are maintained in working order 24 hours a day. With the exception of the upgraded navigation equipment, the other ship's mechanisms are maintained and preserved as originally specified by the shipbuilders. *Varma* is becoming a unique floating object with museum values, since such vessels that are still functioning have become a rarity in the world.

LOKĀCIJA: RĪGA,
PRĀGAS IELA 1

TEKSTS: A. ANCĀNE
FOTO: F. IZRAELSONS, NKMP
LATVIJAS ARHITEKTŪRAS MUZEJS

RĪGAS AUTOOSTA

Rīgas autoostas projektu izstrādāja no 1960. līdz 1962. gadam projektēšanas institūtā "Pilsētprojekts" pēc arhitekta Georga Minca ieceres. 1964. gadā pabeigtā modernisma stila ēka bija arhitekta pirmais nozīmīgākais darbs.

Transporta shēmai bija jāiekļaujas šaurā teritorijā starp pilsētas kanālu un krastmalu. Funkcionālo risinājumu autors atrada, iedvesmojoties no Pjērluidži Nervi (*Pier Luigi Nervi*) projekta Termini dzelzceļa stacijai Romā.

Ēkas siluetu veido vairāki ģeometriski apjomi. Arhitektoniskais akcents ir fasādes veidojums ar ieejas mezglu terminālī – tas sastāv no horizontāli izstiepta apjoma, kura slīpā stiklotā plakne un leņķī novietotā nojume dinamiski kontrastē ar dziļumā piebloķēto administratīvās ēkas monolīto paralēlskaldni. Paplašinot apbūves laukumu starp dzelzceļa uzbērumu uz kanālu, tika izbūvēts īpašs pāļu režģis virs kanāla, kas ļāva iegūt papildu platību kafejnīcas blokam ar galeriju.

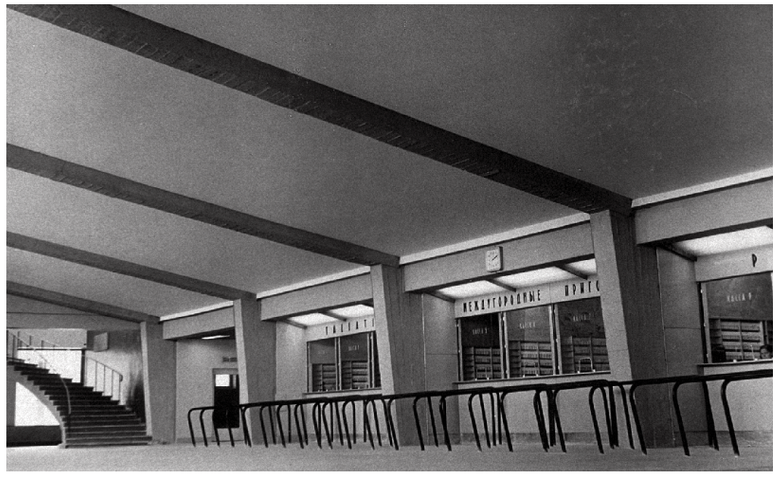
Ēkas plānojums un būvmasu kārtojums balstās funkcionālajā loģikā, uzsverot formu tīrību un monumentaliāti, tās ietērpjot dzelzsbetona un stikla konstrukcijās. Interjera izveidojumā atklātas funkcionālisma virzienam raksturīgās vērtības, veiksmīgi atrisinot telpas un gaismas savstarpējo līdzsvaru. Kasu vestibila un uzgaidāmās telpas izveidē tas atrisināts ar slīpajiem virsgaismas logiem, kā arī monolītajām dzelzsbetona konstrukcijām, kuru eksponēšana tolaik bija avangardiska parādība. Arhitekta rokrakstam piemīt formas skaidrība un harmoniska kopskaņa starp ģeometriskiem apjomiem un fasāžu dalījuma atturīgo ritmiku. Panākts līdzsvars starp formu un funkciju, lietderīgo un estētisko. Inovatīvs bija autobusu stāvvietu risinājums – vieglas viļņveida nojumes ar iekarināmām betona plāksnēm.

Autoostas vēsturiskā ēka ir autentisks funkcionālisma paraugs Rīgas padomju modernisma arhitektūras kopainā. Šis objekts mūsu apziņā kļūst vērtīgāks pēdējo gadu laikā, kad pievērsta īpaša uzmanība modernisma arhitektūras izpētei. Ēkas saglabāšana nākotnei ir šodienas uzdevums jaunāko laiku kultūras mantojuma aizsardzības aspektā.

LOCATION: RĪGA,
PRĀGAS IELA 1

TEXT: A. ANCĀNE
PHOTO: F. IZRAELSONS, NKMP
LATVIJAS ARHITEKTŪRAS MUZEJS

RĪGA BUS STATION



The design of the Rīga Bus Station was developed from 1960 to 1962 at the design institute *Pilsētprojekts* (Urban Design) according to the concept of the architect Georgs Mincs. The modernist building completed in 1964, was the architect's first major work.

The transport scheme had to fit into a narrow area between the city canal and the embankment. The author found the functional solution being inspired by the design of the Termini railway station in Rome by Pier Luigi Nervi.

The silhouette of the building consists of several geometric volumes. The architectural accent is the façade with an entrance into the terminal – it consists of a horizontally stretched volume, its inclined glazed plane and the canopy at an angle contrast dynamically with the monolithic parallelepiped of the administrative building at the depth. For expanding the building area between the railway embankment and the canal, a special pile grid over the canal was built, which allowed to get additional space for the café block with a gallery.

The layout of the building and the arrangement of the building masses are based on functional logic, emphasizing the purity of its shapes and monumental character, dressed in reinforced concrete and glass structures. Values characteristic of Functionalism have been revealed in the interior design, successfully resolving the balance between the space and light. In the arrangement of the lobby and waiting room for ticket offices, it is solved with sloping roof-lights, as well as monolithic reinforced concrete structures, exposing which was an avant-garde phenomenon at the time. The architect's handwriting is characterised by a clarity of shape and a harmonious overall tone between geometric volumes and the restrained rhythm of the façade division. A balance has been struck between the shape and the function, the useful and the aesthetic. The bus parking solution was innovative – lightweight wave-shaped canopies with hanging concrete slabs.

The historic building of the bus station is an authentic example of Functionalism in the overall picture of Soviet modernist architecture in Rīga. This object has become more valuable in recent years, when special attention is being paid to the modernist architecture. Preserving the building for the future is today's challenge in terms of protecting the cultural heritage of recent times.

LOKĀCIJA: RĪGA,
ALBERTA LAUKUMS

TEKSTS: E. LŪSĒNA
FOTO: A. A. CĪRULE

RĪGAS SENĀS OSTAS VIETA ALBERTA LAUKUMĀ

Rīgas pilsēta 13. gs. sākumā izveidojās pussalā starp Daugavu un tajā ietekošo Rīgas (Rīdziņas) upi, 10 km attālumā no jūras. Upei ietekot Daugavā, tagadējā Alberta laukuma rajonā izveidojās paplašinājums – Rīgas ezers. Tas bija ērts un dziļš, no vējiem aizsargāts līcis – izdevīga dabīga osta, kurā varēja pietauvoties kuģi un laivas. 12. gs. otrajā pusē, Baltijas jūrā parādoties lielākiem kuģiem ar dziļāku iegrimi, Daugavas krāces pie Doles salas kļuva par šķērsli kuģošanai uz augšu pa upi. Līdz ar to Rīga kļuva par drošu ostu un tirgus vietu Daugavas lejtecē.

Jau 12. gs. blakus ostai atradās viens no senajiem lībiešu ciemiem. Arheoloģisko izrakumu laikā te atsegti ielu koka klāsti, koka dzīvojamo māju un saimniecības ēku paliekas, liecības par metāla, kaula, koka un dzintara apstrādi, zvejniecību, dravniecību un lopkopību. Starp atradumiem daudz importa priekšmetu no Senās Krievzemes un Rietumeiropas. Pakāpeniski izbūvējot upes krastu stiprinājumus tālāk no sākotnējā upes krasta, tika izveidotas kuģu piestātnes. Upes krastā bija izbūvētas laivu piestātnes ar nelielām kāpnītēm, kas vedušas līdz ūdens virsmai. Īpaši nozīmīgi atradumi ir 1938.–1939. gadā arheoloģiskajos izrakumos atrastie divu kuģu vraki.

14. gs., parādoties lielākiem kuģiem, senā osta pakāpeniski sāka zaudēt sākotnējo nozīmi. Nespēdami iebraukt Rīgas upes grīvā, kuģi piestāja Daugavā. Senā osta saglabāja saimniecisko nozīmi līdz 17. gs. kā Daugavas laivu piestātne.

LOCATION: RĪGA,
ALBERTA LAUKUMS

TEXT: E. LŪSĒNA
PHOTO: A. A. CĪRULE

RIGA ANCIENT PORT IN THE ALBERTS SQUARE

In the early 13th century, the Riga City was established on the peninsula between the River Daugava and its feeder the River Riga (Rīdziņa), 10 km from the sea. In the place, where the river joined the River Daugava (the present Alberts Square), a widening was formed – the Lake Riga. It was a comfortable and deep bay protected from winds – a perfect natural port where ships and boats could be moored. In the second half of the 12th century, when larger ships with a deeper draught started sailing in the Baltic Sea, the rapids of the River Daugava at the Dole Island became an obstacle for shipping upstream the river. Thus, Riga became a safe haven and market place in the downstream of the River Daugava.

Already in the 12th century, next to the port, there was one of the ancient Livonian villages. During archaeological excavations, remnants of wooden streets, wooden dwellings and outbuildings, evidences of metal, bone, wood and amber treatment, fisheries, bee-keeping and animal husbandry were discovered. Among the findings, there are a lot of imported items from Ancient Russia and Western Europe. Ship berths were created by gradually constructing river bank reinforcements away from the original riverbank. On the riverbank, there were built boat berths with small stairs leading to the surface of the water. Two shipwrecks found during archaeological excavations between 1938 and 1939 are of particular importance.

In the 14th century, along with the emergence of larger vessels, the old port gradually began to lose its original significance. Unable to enter the mouth of the River Riga, the ships stopped in the River Daugava. The old port remained economically important until the 17th century as the pier for the River Daugava boats.

LOKĀCIJA: –

TEKSTS: B. MŪRNIECE
FOTO: K. VĒVERE

GAISA BALONS "VINNIJS"

Pirmo karstā gaisa balonu 1783. gadā Parīzē debesīs pacēla brāļi Mongolfjē (*Montgolfier*). 1785. gadā Blankenfeldes muižas bijušo dzimtļaužu dēls, izgudrotājs Ernests Johans Bīnemanis, Jelgavā gaisā palaida paša konstruētus, cilvēka nepilotētus gaisa balonus. No liellopu zarnas apvalka izgatavotais nelielais balons bijis veltījums Kurzemes hercogam Pēterim un viņa sievai Dorotejai.

1804. gadā Rīgā beļģu gaisa kuģotājs Etjēns Gaspārs Robērs (*Étienne-Gaspard Robert*) līdz Pēterbaznīcas torņa smailei palaida izmēģinājuma balonu ar tajā esošu dzīvu gaili, kurš pēc tam ar speciālu izpletni nogādāts uz zemes. Robērs vēlāk lidoja uz Ropažu pusi, atpakaļ Rīgā nokļūdams ar vietējo zemnieku aizdotu zirgu.

1899. gadā ar pašbūvētu balonu virs Rīgas lidojuši Ernests un Margarita Vītoli; lidotājs Kārlis Skaubītis karjeru sāka, 1911. gadā Jēkabpils apkārtnē veicot lidojumus ar gaisa balonu. Latviešu izcelsmes gaisa balonu pilots, Kurzemes guberņā dzimušais Kristaps Zīle, 1935. gadā Krievijā ar balonu pacēlās 16 000 m augstumā stratosfērā.

Tomēr par pirmo īsto Latvijas gaisa balonu lidotāju var uzskatīt Gunāru Dukšti, kurš mūsdienu Latvijas gaisa kuģošanas vēsturi sāka 1992. gada 4. aprīlī, no Doma laukuma Vecrīgā lidojumam paceļot gaisa balonu "Vinnijs".

Balons ar reģistrācijas Nr. YL-001 izgatavots 1991. gadā Krievijā. Tā apvalks izgatavots no ļoti viegla karstumizturīga neilona; balona grozs ir rokām darināts no rotangpalmas klūgām. Grozā uz grīdas atrodas ar lidošanai nepieciešamo propāna gāzi pildīti četri cilindri. Balons paceļas, 3–6 m augstām liesmām sasildot tā apvalkā esošo gaisu. Līdz ar pilotu balona grozā var būt vēl 3 pasažieri.

"Vinniju" šobrīd apsaimnieko sporta klubs "99 gaisa baloni". Tā pilote ir Latvijā pirmā sieviete pilote – Kristīne Vēvere.

LOCATION: –

TEXT: B. MŪRNIECE
PHOTO: K. VĒVERE

THE HOT AIR BALLOON "VINNIJS"

The first hot air balloon was lifted into the sky in Paris in 1783 by the Montgolfier brothers. In 1785, the son of the former serfs of the Blankenfelde Manor, inventor Ernests Johans Bīnemanis, launched self-designed, unmanned balloons in Jelgava. The small balloon made of the bovine intestine casing was a tribute to the Duke of Courland Peter and his wife Dorothea.

In 1804, in Riga, a Belgian airship, Étienne-Gaspard Robert, launched a test balloon with a live rooster to the top of the St. Peter's Tower, which was then taken to the ground by a special parachute. Robert later flew to Ropaži, returning to Rīga with a horse lent by a local farmer.

In 1899, Ernests and Margarita Vītoli flew over Rīga with a self-built balloon; pilot Kārlis Skaubītis began his career in 1911, flying in a balloon in the area around Jēkabpils. Kristaps Zīle, a pilot of balloons of Latvian origin, born in the Courland Province, rose to a height of 16,000 m in the stratosphere in Russia in 1935.

However, the first real Latvian pilot of hot air balloons can be considered Gunārs Dukšts, who started the modern history of Latvian aviation on April 4, 1992, when he lifted a balloon 'Vinnijs' from the Dome Square in Old Riga.

Balloon with registration No YL-001 was made in 1991 in Russia. Its casing is made of very light heat-resistant nylon; the balloon basket is handmade from common rattan wicker. In the basket on the floor there are four cylinders filled with propane gas needed for flying. The balloon rises when 3–6 m high flames heat the air in its casing. There can be three more passengers in the balloon basket with the pilot.

'Vinnijs' is currently managed by the sports club *99 gaisa baloni*. Its pilot is the first female pilot in Latvia – Kristīne Vēvere.

LOKĀCIJA: RĪGA,
SERGEJA EIZENŠTEINA IELA 8

TEKSTS: L. ZANDOVSKIS
FOTO: I. ZNOTIŅŠ

RĪGAS MOTORMUZEJS

Ideja par seno spēkratu muzeju Latvijā sāka virmot jau 20. gs. 70. gados, kad Latvijas Antīko automobiļu kluba entuziasti aizsāka tam laikam nebijušu kustību, rīkojot seno spēkratu salidojumus un rallijus Padomju Savienībā. Pasākumus apmeklēja skatītāju tūkstoši, un cilvēkiem bija liela interese par senajiem spēkratiem.

Arī ideja par spēkratu iekļaušanu kultūrvēsturiskajā mantojumā radās, pateicoties entuziastu aizrautībai. Nostiprinājās doma, ka automobilis ir ne tikai pārvietošanās līdzeklis, bet arī estētiska un vēsturiska vērtība.

Pirmo reizi Rīgas Motormuzejs durvis apmeklētājiem vēra 1989. gadā. Šodien tas ir vienīgais šāda profila muzejs Baltijā un lielākais Austrumeiropā. Tas vienmēr bijis uzticīgs savai misijai – radīt cilvēkos interesi un izpratni par spēkratu vēsturi un tehnikas mantojumu kopumā.

Lai sāktu veidot topošā muzeja krājumu, toreizējā Autosatiksmes ministrija 1984. gadā pārņēma Latvijas Antīko automobiļu kluba kolekciju – 32 spēkratus, tostarp leģendāro 1913. gada ugunsdzēsēju automobili *Ruso-Balt*; 1938. gada iekārojamāko kalnu sacīkšu automobili *Auto Union* jeb "sudraba bultu"; 1939. gada *Ford–Vairogs* V8 un citus vērtīgus automašīnu eksemplārus.

Šodien muzeja krājumā ir 194 automobiļi, 92 motocikli, 9 motorolleri, 26 mopēdi, 22 velosipēdi, 7 piekabes, traktors, zirga rati, seni auto piederumi, darba rīki, Latvijas auto un motosportistu balvas, radio un tālruņu aparāti, kā arī vairāki tūkstoši grāmatu sējumi, iespieddarbi, fotogrāfijas un dokumenti.

Pilnībā atjaunotais un rekonstruētais Rīgas Motormuzejs darbu atsāka 2016. gada 2. jūlijā. Ēkas trijos stāvos izvietotā ekspozīcija veidota kā aizraujošs un interaktīvs stāsts par unikāliem spēkratiem, slavenām personībām un nozīmīgākajiem notikumiem automašīnu vēsturē. Muzejā izvietoti vairāk nekā simts automobiļi un motocikli.

LOCATION: RĪGA,
SERGEJA EIZENŠTEINA IELA 8

TEXT: L. ZANDOVSKIS
PHOTO: I. ZNOTIŅŠ

RĪGA MOTOR MUSEUM

The idea about an ancient vehicle museum in Latvia emerged already in the 1970s, when enthusiasts of the Antique Automobile Club of Latvia started an unprecedented movement, by organizing reunions and rallies of ancient vehicles in the Soviet Union. Thousands of spectators attended the events and people were very interested in the ancient vehicles.

Due to the passion of enthusiasts, vehicles became included in cultural and historical heritage. It was emphasized that a car is not only a means of transportation, but it also has an aesthetic and historical value.

For the first time the Rīga Motor Museum opened its doors to visitors in 1989. Today it is the only museum of this profile in the Baltics and the largest one in Eastern Europe. It has always been faithful to its mission – to create interest and understanding about the history and technical heritage of vehicles.

In order to start building up the collection of the future museum, the then Ministry of Road Traffic took over the collection of the Antique Automobile Club of Latvia in 1984. All together there were 32 vehicles, including the legendary fire truck *Ruso-Balt* of 1913; the most desirable mountain racing car *Auto Union* or the 'silver arrow' of 1938; *Ford–Vairogs V8* of 1939 and other valuable vehicles.

Today, Museum's collection consists of 194 automobiles, 92 motorcycles, 9 scooters, 26 mopeds, 22 bicycles, 7 trailers, a tractor, horse-drawn carriages, old car accessories, tools, Latvian motor and motor racing awards, radio and telephone devices, as well as several thousand books, printed materials, photographs and documents.

The fully renovated and reconstructed Rīga Motor Museum resumed its work on July 2, 2016. The exhibition is designed as a fascinating and interactive story about unique vehicles, famous personalities and major events in the history of cars. More than a hundred cars and motorcycles are exhibited in the Museum on all three floors of the building.

VIDZEME

03

LOKĀCIJA: ROPAŽU NOVADS, UPESLEJAS

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: A. BIEDRIŅŠ

DZELZCEĻA TILTS PĀR MAZO JUGLU PIE UPESLEJĀM

Dzelzceļa tilts par Mazās Juglas upi pie Upeslejām ir viena no 58 inženierbūvēm, kuras tika uzceltas Rīgas–Ērgļu–Madonas–Lubānas dzelzceļa līnijā. Jaunā dzelzceļa posmu Rīga–Ērgļi nodeva lietošanā 1935. gadā, un šis dzelzceļš pastāvēja līdz 2009. gadam, kad no Sauriešiem līdz Ērgļiem demontēja sliežu ceļus.

Tilts pār Mazās Juglas upi, kas bija viena no dārgākajām inženierbūvēm šajā līnijā, pēc konstruktīvā risinājuma ir vienlaiduma dzelzs konstrukcijas siju tilts ar režģotu kopni uz masīviem betona krasta balstiem. Tilta laiduma dzelzs kopnes garums atbilstoši specifikācijai bija 55,2 m un svars – ap 229 tonnām. To izgatavoja un uzstādīja Čehoslovākijas firma *Vitkovicke Železarny.*

Tilta būvniecības darbus pabeidza 1933. gada 9. februārī, kad noslogojot tika veikta konstrukcijas pārbaude. Drīz pēc tam tiltu nodeva lietošanā un dzelzs režģotās kopnes galā piestiprināja čugunā atlietu piemiņas plāksni, kas zudusi 2000. gadu sākumā. 1944. gadā karadarbības laikā tika bojāti tilta balsti un deformēta laiduma dzelzs kopne, ko atjaunoja 1946. gadā.

Pēc vilcienu kustības pārtraukšanas šajā dzelzceļā bija paredzēta arī tilta demontāža, ko 2012. gadā neatbalstīja vietējā pašvaldība. Ņemot vērā tilta praktisko un kultūrvēsturisko nozīmi, tas 2013. gadā tika atzīts par industriālo pieminekli, apstiprinot tā turpmāko izmantošanu gājēju un velobraucēju vajadzībām.

2018. gadā *Rail Baltica* trases nodalījuma joslā tika veikta kultūrvēsturiskā mantojuma, tostarp šī tilta, izpēte un 3D uzmērīšana.

LOCATION: ROPAŽU NOVADS, UPESLEJAS

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

RAILWAY BRIDGE OVER THE RIVER MAZĀ JUGLA AT UPESLEJAS

Railway bridge over the River Mazā Jugla near Upeslejas is one of the 58 engineering structures that were built on the Rīga–Ērgļi–Madona–Lubāna railway line. The new railway section Rīga–Ērgļi was put into operation in 1935 and this railway functioned until 2009, when the railway tracks were removed in the section from Saurieši to Ērgļi.

The bridge over the River Mazā Jugla, which was one of the most expensive engineering structures on this line, is by its construction solution a solid iron structure beam bridge with gridded bus on massive concrete supports on the river banks. The length of the iron bus of the bridge span according to the specification was 55.2 m and the weight – about 229 tons. It was made and installed by a Czechoslovakian company *Vitkovicke Železarny.*

The bridge was completed on February 9, 1933, when a structure test was performed. Shortly after that, the bridge was put into operation and a cast iron memorial plate was attached to the end of the iron-gridded bus. The plate disappeared in the early 2000s. In 1944, the supports of the bridge were damaged during warfare and the iron bus of the span was deformed, which was restored in 1946.

After discontinuation of train traffic services in this railway line, it was also planned to dismantle the bridge, yet this decision was not supported by the local municipality in 2012. Given the practical and cultural and historical importance of the bridge, it was recognized as an industrial monument in 2013, confirming its future use for pedestrians and cyclists.

In 2018, a study and 3D survey of the cultural heritage, including this bridge, was carried out in the route section of *Rail Baltica*.

LOKĀCIJA: ROPAŽU NOVADS, KANGARI

TEKSTS: L. ZEMĪTE
FOTO: ROPAŽU VIDUSSKOLAS MUZEJA ARHĪVS

KANGARU STACIJA

Vēriens, ar kādu Latvijas teritorijā attīstījās pasažieru un kravu dzelzceļa tīkls pēdējās Krievijas Impērijas desmitgadēs un uzreiz pēc Latvijas valsts nodibināšanas, šodien liekas neaptverams un dabā vairs tikai vietām nojaušams. Virkne dzelzceļa līniju ir likvidētas, sliedes demontētas un sliežu ceļi aizauguši, atstājot kādreizējās stacijas ēkas kā mēmas laikmeta liecības šķietamā nekurienē.

Rīgas–Ērgļu dzelzceļa līnija atklāta 1936. gadā kā pirmais posms dzelzceļa trasei, ko vēlāk bija plānots turpināt pāri visai Vidzemei ar gala staciju Kārsavā. 1937. gadā viena pēc otras jaunizbūvētā sliežu ceļa malā – Aconē, Kangaros, Augšciemā, Sidgundā – tika atklātas pamatīgas divstāvu mūra stacijas ēkas – būvapjomā līdzīgas, tomēr atšķirīgas dekoratīvo būvdetaļu elegantā lietojumā. Ēku autors ir tā laika Dzelzceļu virsvaldes arhitekts Voldemārs Ozoliņš (1899–1991), pēc kura projektiem savulaik uzbūvēta 21 dzelzceļa stacijas ēka.

Viegli iztēloties, kā Kangaru stacijas monumentālā mūra ēka, kas kādreizējās sliežu trases vietā šodien slejas nebeidzami gara aizauguša zemes ceļa malā, pēc vienmuļām lauku un mežu ainām piesaistīja vilciena pasažiera uzmanību. Ēkas koptēlā panākta harmonija, monolīto būvapjomu līdzsvarojot ar virkni dekoratīvu detaļu gan ģeometrizētā *Art Deco* stilistikā (smailais frontons ēkas galvenās fasādes centrā ar simetriskām dekoratīvām virsdzegas joslām, ko savulaik papildinājušas dekoratīvas lodes), gan elegantā neorenesanses plastikā (rustiem rotātā arkveida ieeja, aklā arkādes josla slaidā kāpņu telpas apjoma noslēgumā aizmugures fasādē).

LOCATION: ROPAŽU NOVADS, KANGARI

TEXT: L. ZEMĪTE
PHOTO: ROPAŽU NOVADA ARHĪVS

KANGARI STATION

The scope with which the passenger and freight railway network developed in the territory of Latvia during the last decades of the Russian Empire and immediately after founding the State of Latvia, seems impossible today and it is noticeable nowadays only in some places. A number of railway lines have been removed, rails dismantled and the tracks overgrown, leaving former station buildings as speechless evidences of the past seemingly in the middle of nowhere.

The Rīga–Ērgļi railway line was opened in 1936 as the first section of the railway line, which was later planned to be continued across Vidzeme with the final station in Kārsava. In 1937, beside the newly built railway line – in Acone, Kangari, Augšciems, Sidgunda – solid two-storey station buildings of stone were opened. They were rather similar by their construction volume, yet different in the elegant use of the decorative building components. The author of the buildings was the architect of the Railway Board at the time Voldemārs Ozoliņš (1899–1991). Following his design, 21 railway station buildings were built.

It is easy to imagine, how the monumental stone building of the Kangari station attracted the attention of every train passenger after seeing only monotonous scenes of fields and forests through the window. Yet today, instead of the railway line, the station building looms at the side of an endlessly long overgrown rural road. Harmony has been achieved in the overall design of the building by balancing the monolithic construction volume with a series of decorative elements in both the geometric Art Deco style (the pointed pediment in the centre of the main façade of the building with symmetrical decorative bands over the cornices, which were once supplemented by decorative balls), and the elegant Neo-Renaissance plastics (arched entrance decorated with rustications, the blind arcade line at the end of the slender volume of staircase on the rear façade).

LOKĀCIJA: MADONAS NOVADS,
ĒRGĻU PAGASTS, ĒRGĻI, STACIJAS IELA 1

TEKSTS: K. ĀBELE
FOTO: K. ĀBELE

ĒRGĻU STACIJA

Sākotnēji 1935. gadā tika izbūvēta dzelzceļa līnija līdz Suntažiem, kas 1937. gadā pagarināta līdz Ērgļiem. Ieceri līniju pagarināt līdz Madonai un tālāk līdz Kārsavai izjauca Otrais pasaules karš. Ērgļi kļuva par dzelzceļa līnijas galastaciju ar plašu komercdarbību.

Ērgļu stacija ir atklāta 1937. gada 10. decembrī. Sākotnēji stacijai bija izbūvēta pagaidu ēka, kā arī dzīvojamā māja un saimniecības ēkas strādniekiem. Kara laikā stacijas ēku nopostīja, un esošā tipveida mūra ēka ir uzbūvēta 1951. gadā.

20. gs. 90. gados dzelzceļa līnija bija tehniski novecojusi, tāpēc drošības apsvērumu dēļ dažos posmos vilciena braukšanas ātrums tika ierobežots līdz 25 km stundā. Dzelzceļa līnijas atjaunošanai trūka resursu, jo pa to netika pārvadātas tranzīta kravas. 2007. gada 19. jūlijā sacensībā starp vilcienu un riteņbraucējiem ātrākais riteņbraucējs apsteidza vilcienu par 45 minūtēm un 22 sekundēm. No 2007. gada 6. oktobra pasažieru vilcienu satiksme līnijā Rīga–Ērgļi tika pilnībā pārtraukta, savukārt 2009. gadā tika pieņemts lēmums dzelzceļa līniju demontēt. Demontāžu uzsāka tā paša gada rudenī, vispirms noņemot otro sliežu ceļu un pēc tam, pamazām atkāpjoties Rīgas virzienā, noņemot sliedes arī no galvenā ceļa.

Šobrīd stacijā saimnieko Māris Olte, izveidojot to par radošu aktīvā tūrisma centru "Ērgļu stacija". Veikta gan stacijas ēkas, gan saimniecības ēkas atjaunošana. Stacija kļūst par tūrisma un arī gardēžu iecienītu pieturvietu. Arvien tiek paplašināts tūrisma piedāvājums visa gada garumā – ziemā iespējams slēpot, savukārt vasarā doties izbraukumos ar īpašām caurspīdīgām laivām. Šī gada pavasarī pie stacijas izvietotas septiņas labiekārtotas atpūtas mājas-apartamenti, kas iekļaujas luksuss glempinga viesnīcu tīklā "Ragnar glamp".

LOCATION: MADONAS NOVADS,
ĒRGĻU PAGASTS, ĒRGĻI, STACIJAS IELA 1

TEXT: K. ĀBELE
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

ĒRGĻI RAILWAY STATION

In 1935 a railway line to Suntaži was built, which was extended to Ērgļi in 1937. The idea to extend the line to Madona and further to Kārsava was disrupted by World War II. Ērgļi became the terminal station of the railway line with extensive commercial activity.

The station was opened on December 10, 1937. In the beginning, a temporary building was built for the station, as well as a residential house and a farm building for workers. During the war, the station was destroyed, and the existing standard masonry building was built in 1951.

In the 1990s, the railway line was technically obsolete, so for safety reasons the train speed on some of the sections was limited to 25 km/h. The renewal of the railway line lacked resources as no transit freight was transported along it. On July 19, 2007, in a race between a train and a cyclist, the fastest cyclist overtook the train by 45 minutes and 22 seconds. As of October 6, 2007, passenger train traffic on the Rīga–Ērgļi line was completely suspended, while a decision to dismantle the railway line was made in 2009. The dismantling started in the autumn of the same year, first removing the second track and then, gradually retreating in the direction of Riga, removing the rails from the main track as well.

Currently, the station is managed by Māris Olte, who is transforming it into a creative active tourism centre *Ērgļu stacija*. Both the station building and the farm building have been renovated. The station is becoming a popular stop for tourists and gourmands. The tourist offer is constantly expanding throughout the year – in winter it is possible to ski, while in summer you can go on trips with special transparent boats. In the spring of this year, there are seven well-equipped holiday houses-apartments near the station, which are a part of the *Ragnar Glamp* luxury hotel chain.

LOKĀCIJA: VALMIERAS NOVADS,
VALMIERAS PAGASTS

TEKSTS: J. ZILGAVIS
FOTO: VALMIERMUIŽAS
KULTŪRAS BIEDRĪBAS ARHĪVS

VALMIERMUIŽA

(VĒSTURE, CEĻOTĀJI UN SATIKSME)

Valmiermuiža (*Wolmarshof*) tagadējā vietā atradusies jau 17. gs. beigās, par ko liecina O. Lundgrēna 1681. gada sastādītais Valmieras pilsētas, Valmiermuižas un zemnieku zemju plāns. Tajā un arī vēlākajos zemju plānos redzams vēsturiskais ceļu tīkls, kura fragmenti lielā mērā saglabājušies līdz mūsdienām un ir nozīmīga vēsturiska liecība par satiksmes ceļu attīstību Vidzemē. Tie ir aleju fragmenti, kalti granīta ceļmalas stabiņi ar metāla stiprinājumiem, vēsturiskais laukakmeņu ceļu segums.

Valmiermuiža allaž bijusi atvērta ceļiniekiem, kuru gadsimtu gaitā nav bijis mazums. Pilī tiem vienmēr atradās telpas, jo 18. gs. galvenais satiksmes ceļš no Rietumeiropas uz Pēterburgu gāja caur Vidzemi. Tie bija apartamenti dižciltīgām personām, arī Krievijas valdniecei Katrīnai II. Valmiermuižas pilī naktsmieru 1809. gadā baudīja Prūsijas karaliene Luīze (*Luise Auguste Wilhelmine Amalie Herzogin zu Mecklenburg*, 1776–1810). Savās ceļojuma piezīmēs, dodoties no Kēnigsbergas uz Pēterburgu, viņa raksta, ka ieradusies Valmiermuižā grāfa Lēvenšterna īpašumā un "pirmo reizi mūžā man nācās pavadīt nakti zem klajām debesīm". Šis karalienes Luīzes teiktais bija joks, patiesībā karaliene nakšņoja greznos apartamentos, kur guļamistabas griesti bija nokrāsoti zilā tonī, imitējot debesis, bet saule tajās attēlota kā mozaīka no spoguļu gabaliņiem.

Ievērības cienīgs bija muižas saimnieciskais komplekss. Daudzas ēkas no tā saglabājušās līdz mūsdienām. Viens no arhitektoniski vērtīgākajiem elementiem ir klēts (18. gs.) ar lieveņa arkādi, taču ar transporta un satiksmes vēsturi visvairāk ir saistīts lielais laidars, kas izceļas ar īpašu vērienu. Tā trīs korpusi grupēti ap daļēji atvērtu pagalmu, kuru norobežo mūra žogs ar monumentāliem vārtiem. Valmiermuiža ir nozīmīgs kultūrvēsturisks un arhitektūras vēsturē paliekošs objekts, kaut arī daļēji zudusi tā būtiskākā apbūves sastāvdaļa – muižas pils. Taču ne mazāka nozīme tai ir arī kā satiksmes vietai, kurai cauri gadsimtu gaitā vijās lielceļi, pa kuriem brauca gan augstmaņi no Rīgas uz Tērbatu un Pēterburgu, gan vietējie zemnieki uz gadatirgiem vai pie radiem svētku reizēs.

LOCATION: VALMIERAS NOVADS,
VALMIERAS PAGASTS

TEXT: J. ZILGAVIS
PHOTO: VALMIERMUIŽAS
KULTŪRAS BIEDRĪBAS ARHĪVS

VALMIERMUIŽA

(HISTORY, TRAVELLERS AND TRANSPORT)

Valmiermuiža (*Wolmarshof*) was located in its present location already in the late 17th century as it is shown in the plan of Valmiera City, Valmiermuiža and farming lands, drawn up by O. Lundgren in 1681. This and later property plans show the historic road network, fragments of which have largely survived to this day and is an important historical testimony of the development of traffic routes in Vidzeme. These are alley fragments, cut-shaped granite roadside posts with metal fasteners, historic boulder road surface.

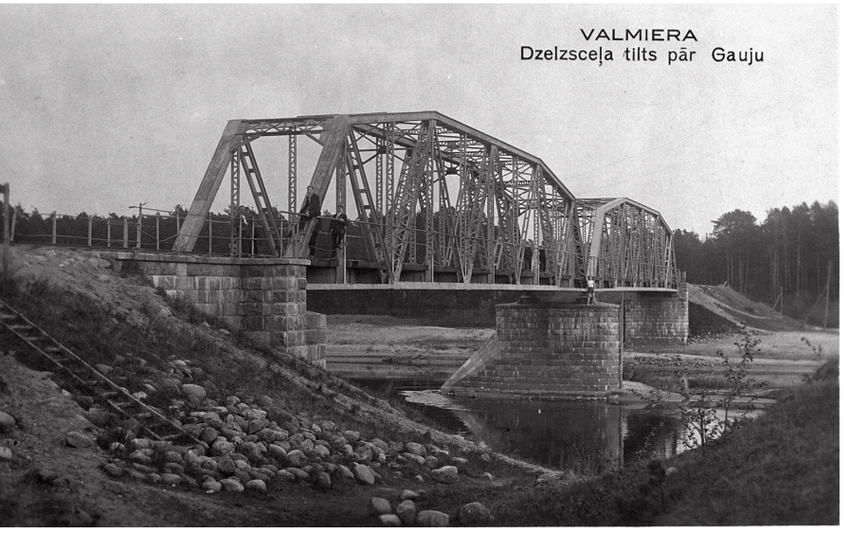
Valmiermuiža had always been open to travellers, the number of which has been quite large over the centuries. In the castle, there was always a place for travellers, since in the 18th century the main traffic route from Western Europe to St. Petersburg was through Vidzeme. These were apartments for noblemen, including the Ruler of Russia Catherine II. In the Valmiermuiža manor house in 1809, Queen Louise of Prussia (Luise Auguste Wilhelmine Amalie Herzogin zu Mecklenburg, 1776–1810) spent a night here. In her travel notes from Königsberg to St. Petersburg, she writes that she arrived in Valmiermuiža owned by Count Levenstern and "for the first time I had to spend the night under the open sky". This was a joke from Queen Louise. In fact, the Queen stayed in a luxurious suite, where the bedroom ceiling was painted blue, imitating the sky, while the sun was depicted in the ceiling as a mosaic of pieces of mirrors.

The Manor's complex was noteworthy. Many buildings have survived to this day. One of the most architecturally valuable elements is the barn (18th century) with a porch arcade; however, the especially big stockyard is mostly related to the history of transport and traffic. Its three blocks are grouped around a semi-open yard, which is enclosed by a masonry fence with monumental gates. Valmiermuiža is an important cultural and historic object with its place in the history of architecture, although its most important component – manor house – has been partially lost. Yet it is important also as a place on the transport route along which noblemen from Riga travelled to Tartu and St. Petersburg, and local farmers to fairs and relatives on festive occasions.

LOKĀCIJA: LIMBAŽU, VALMIERAS, SMILTENES NOVADI

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: LATVIJAS INDUSTRIĀLĀ MANTOJUMA FONDA KOLEKCIJA

ŠAURSLIEŽU DZELZCEĻA LĪNIJA AINAŽI–VALMIERA–SMILTENE



1902. gadā tika apstiprināti Valmieras Šaursliežu pievedceļa sabiedrības statūti. Šo sabiedrību dibināja vietējie muižnieki, lai līdz ar jaunu satiksmes ceļu izveidi attīstītu saražoto lauksaimniecības produktu tirdzniecību, atvieglotu kokmateriālu transportēšanu un dotu iespēju apkārtnes iedzīvotājiem izmantot modernu transporta līdzekli. Dzelzceļa būvniecībā bija ieinteresēti arī Staiceles papīrfabrikas, Kocēnu (Kokmuižas) alus darītavas, kā arī Ainažu ostas īpašnieki. Par jaunās sabiedrības valdes priekšsēdētāju kļuva Vidzemes landrāts Georgs fon Gersdorfs (*Georg von Gersdorff*), kamēr tiek uzskatīts, ka patiesais dzelzceļa projekta autors un darbu vadītājs bijis Smiltenes un vairāku citu muižu īpašnieks, satiksmes ceļu inženieris, kņazs Pauls Līvens (*Paul von Lieven*). 107 verstis garais Ainažu–Valmieras–Smiltenes dzelzceļš ekspluatācijā nodots 1912. gadā.

Pirmā pasaules kara un pirmajos pēckara gados šaursliežu dzelzceļa ekspluatācija atradās militāro un civilo valsts dzelzceļu pārziņā. 1924. gadā Ainažu–Valmieras–Smiltenes dzelzceļa līnija atkal nonāca Valmieras Šaursliežu pievedceļa akciju sabiedrības pārvaldībā. 1940. gadā akciju sabiedrība tika nacionalizēta, bet dzelzceļa ekspluatācija turpinājās dažādu valstu dzelzceļa pārvalžu pakļautībā.

1970. gadā tika slēgts Valmieras–Smiltenes iecirknis. 1977. gadā vilcieni pārstāja kursēt Ainažu–Pāles iecirknī, bet 1979. gadā kustība tika slēgta atlikušajā posmā, kā arī Staiceles atzarojumā.

Līdz mūsdienām labi saglabājies iespaidīgais dzelzceļa tilts pār Gauju Valmierā. Joprojām izmantojams ir tilts pār Salacu, kā arī atsevišķi tilti un caurtekas, kas piemēroti velotūrisma vajadzībām. Dažādu īpašnieku pārziņā atrodas oriģinālās Ainažu, Ārciema, Zilākalna, Kocēnu un Jāņuparka staciju ēkas.

LOCATION: LIMBAŽU, VALMIERAS, SMILTENES NOVADI

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: LATVIJAS INDUSTRIĀLĀ MANTOJUMA FONDA KOLEKCIJA

NARROW-GAUGE RAILWAY LINE AINAŽI–VALMIERA–SMILTENE

In 1902, articles of association of the Valmiera Narrow-Gauge Railway Access Company were approved. The Company was established by local landlords, in order to develop trade in agricultural products alongside with building of new roads, as well as to ease transporting of timber and provide the locals with an opportunity to use modern passenger service. The owners of the Staicele paper mill, Kocēni (Kokmuiža) brewery, as well as Ainaži port were also interested in the construction of the railway. Georg von Gersdorff, the Vidzeme landrat, became the Chairman of the Board of the new company, while it is believed that the true author and manager of the railway project was the owner of Smiltene and several other manors, road engineer, grand duke Paul von Lieven. The 107 versts long Ainaži–Valmiera–Smiltene railway was put into operation in 1912.

During World War I and the first post-war years, the operation of the narrow-gauge railway was under the control of military and civilian state railways. In 1924, the Valmiera Narrow-Gauge Railway Access Company took over the Ainaži–Valmiera–Smiltene railway line again. In 1940, the stock company was nationalised while the use of railway continued under the rule of different railway administrations of different countries.

In 1970, the Valmiera–Smiltene section was closed for traffic. In 1977, train traffic was closed in the Ainaži–Pāle section but in 1979 – in the remaining section, also the Staicele line.

The impressive railway bridge over the River Gauja in Valmiera has been well preserved up to this day. The bridge over the River Salaca is still usable, as well as some bridges and culverts that are suitable for cycling purposes. The original buildings of the Ainaži, Ārciems, Zilaiskalns, Kocēni and Jāņuparks stations are owned by different owners.

LOKĀCIJA: VALKAS NOVADS,
VALKA, PORUKA IELA 4

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

VALKAS VECĀ DZELZCEĻA STACIJA

Valkas staciju, kas bija Pļaviņu–Gulbenes–Valkas šaursliežu dzelzceļa galastacija, nodeva lietošanā 1903. gadā. Tā bija būvēta pēc līdzīga projekta kā staciju ēkas Vecgulbenē un Alūksnē. Staciju Valkā uzbūvēja līdzās otras privātās sabiedrības Valkas–Pērnavas šaursliežu dzelzceļam, un tā atradās trīs verstu attālumā no šīs līnijas galapunkta pie Rīgas–Pleskavas platsliežu dzelzceļa Valkas (tagadējās Valgas) stacijas. Tādējādi izveidojās divas stacijas – Walk I (tagadējā Valga) un jaunbūvētā šaursliežu stacija Walk II, kuras vienā pusē pienāca vilcieni no Pērnavas, bet otrā pusē no Gulbenes, nodrošinot abu šaursliežu dzelzceļu savienojumu ar Rīgas–Pleskavas platsliežu līniju.

Pēc neatkarīgu Baltijas valstu izveidošanās, nosakot valsts robežu starp Latviju un Igauniju, šaursliežu dzelzceļa posms un stacija Walk I nonāca kaimiņvalsts teritorijā. Tālab tika mainīta arī vilcienu kustības organizācija Valkas stacijā. Pie Valkas šaursliežu stacijas tika pievilkts arī platsliežu dzelzceļš, un šeit izveidota Rīgas–Valkas līnijas galastacija, kas vienlaikus bija arī Latvijas robežstacija. Tālab 1927. gadā Valkas stacijas pasažieru ēku pārbūvēja platsliežu dzelzceļa un valsts robežstacijas vajadzībām.

Pēc Otrā pasaules kara izpostīto dzelzceļa mezglu Valkā neatjaunoja, bet tā funkcijas pārcēla uz paplašināto Valgas dzelzceļa mezglu Igaunijas teritorijā.

Līdzās vecajai Valkas stacijai joprojām ir saglabājies platsliežu ceļš uz Valgas staciju, ko izmanto, lai vizinātos ar drezīnām.

LOCATION: VALKAS NOVADS,
VALKA, PORUKA IELA 4

TEXT: A. BIEDRIŅŠ,
PHOTO: A. BIEDRIŅŠ,

THE OLD TRAIN STATION OF VALKA

The Valka station, which was the terminal station of the Pļaviņas–Gulbene–Valka narrow-gauge railway line, was put into operation in 1903. It was built according to a similar project as the station buildings in Vecgulbene and Alūksne. The station in Valka was built next to the narrow-gauge railway Valka–Pärnu which belonged to another private company. The station was three versts away from the final station of this line, at the Valka (currently – Valga) station of the Rīga–Pskov wide-gauge railway. This created two stations – Walk I (currently – Valga) and the newly-built narrow-gauge station Walk II, at the one side of which trains from Pärnu arrived, but on the other side – from Gulbene, ensuring connection of both narrow-gauge railways to the Rīga–Pskov wide-gauge railway line.

After founding independent Baltic States, when determining the state border between Latvia and Estonia, the narrow-gauge railway section and Walk I station turned out to be in the territory of the neighbour state. Due to this reason, the organization of train traffic at the Valka station was also changed. A wide-gauge railway was extended to the narrow-gauge railway station of Valka, and the Rīga–Valka line terminal station was established there, which was also a border station of Latvia. Therefore, in 1927, the passenger terminal of the Valka station was rebuilt for the needs of the wide-gauge railway and border crossing.

The destroyed railway junction in Valka was not renewed after World War II, but its functions were transferred to the extended Valga railway junction in the territory of Estonia.

Next to the old Valka station there is still a wide-gauge railway to the Valga station, which is used for rail pedal cars.

LOKĀCIJA: CĒSU NOVADS,
LĪGATNES PAGASTS, GAUJAS IELA

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: A. BIEDRIŅŠ

PRĀMIS PĀR GAUJU LĪGATNĒ

Pārceltuves jeb prāmju satiksme pār Gauju vēstures avotos minēta jau vidus-laikos. Zināms, ka 17. gs. pār Gauju bijušas deviņas pārceltuves, bet daļa no tām, tostarp Siguldas un Līgatnes pārceltuves, darbojušās arī 20. gs. pirmajā pusē.

Esošā Līgatnes pārceltuve ar prāmi ierīkota pēc Otrā pasaules kara, kad tika izpostīts tuvumā esošais tilts pār Gauju. Pārceltuvi šeit senākās pārceltuves vietā ierīkoja Līgatnes papīrfabrikas vadība, lai fabrikas strādnieki no Pārgaujas varētu ērtāk nokļūt darbavietā.

Mūsdienās Latvijas teritorijā regulāri darbojas trīs pārceltuves – divas pār Daugavu Līvānu apkārtnē un viena pār Gauju Līgatnē.

Pārceltuves prāmis Līgatnē pār Gauju konstruktīvi ir nedaudz atšķirīgs no Līvānu apkārtnes prāmjiem. Līgatnes prāmis būvēts uz divām paralēli novietotām tērauda laivām, kas savstarpēji savienotas ar platformu, virs kuras izveidots dēļu klājs. Līgatnes pārceltuves konstrukcijas "mugurkauls" ir trose, kas stiepjas pāri Gaujai, un abās upes pusēs zemē iestiprināti betona/koka konstrukcijas enkuri, kas šo trosi un prāmi notur vietā. Pāri upei nostieptā trose, kas slīd pa diviem vertikāliem skrituļiem, dod iespēju prāmim pārvietoties no viena krasta uz otru, galvenokārt izmantojot tikai straumes spēku. Tas prasa no prāmja vadītāja iemaņas šo peldlīdzekli pareizi ievadīt upes straumē.

Kā apgalvo apsaimniekotājs, Līgatnes pārceltuves prāmis esot vienīgais šādas konstrukcijas transportlīdzeklis Baltijas valstīs.

LOCATION: CĒSU NOVADS,
LĪGATNES PAGASTS, GAUJAS IELA

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: A. BIEDRIŅŠ

FERRY ACROSS THE RIVER GAUJA IN LĪGATNE

Ferry connections over the River Gauja were mentioned in historical sources already in the Middle Ages. It is known that in the 17th century, there were nine ferries over the River Gauja, but some of them, including the Sigulda and Līgatne ferries, functioned in the 20th century as well.

The existing Līgatne ferry was built after World War II, when the nearby bridge over the River Gauja was destroyed. The ferry was arranged by the management of the Līgatne Paper Mill to replace the old ferry, so that the factory workers from Pārgauja could get to their workplace more easily.

Nowadays there are three regular ferry transfers in the territory of Latvia – two over the River Daugava in the vicinity of Līvāni and one over the River Gauja in Līgatne.

The ferry across the River Gauja in Līgatne is constructively different from the ferries near Līvāni. The Līgatne ferry is built on two parallel steel boats interconnected by a platform above which a board deck is made. The structural 'backbone' of the Līgatne ferry is a cable that is stretched across the River Gauja, and concrete/wooden anchors mounted in the ground on both sides of the river, that keep the cable and ferry in place. The cable stretched across the river slides along two vertical rollers, thus allowing the ferry to move from one side of the river to another, by using mainly just the force of the current. This requires the ferry driver's skills to steer this watercraft correctly into the river stream.

According to the managing authority, the Līgatne ferry is the only vehicle of this construction type in the Baltic States.

LOKĀCIJA: CĒSU NOVADS,
DRABEŠU PAGASTS, IERIĶI

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: LATVIJAS INDUSTRIĀLĀ MANTOJUMA FONDA KOLEKCIJA

IERIĶU DZELZCEĻA STACIJA

Ieriķu dzelzceļa stacijas ierīkošana Rīgas–Pleskavas dzelzceļa 72. verstī ir saistīta gan ar nepieciešamību izveidot vilcienu izmaiņas punktu, gan Ieriķu (Ramockas) muižas tuvumu. Taču tā nav saistīta ar tām funkcijām, kādas stacija galvenokārt pildīja, sākot no 1917. gada līdz pat 20. gs. 90. gadiem.

Proti, šajā laika periodā Ieriķi bija ļoti nozīmīgs dzelzceļa mezgls, jo 1917. gada augustā ekspluatācijā tika nodots Ieriķu–Gulbenes dzelzceļš. Neilgu laiku tas kalpoja būves ierosinātājiem – cariskās Krievijas militāristiem, tad Vācijas armijas vajadzībām, bet Latvijas Neatkarības kara laikā šis dzelzceļš bija ļoti nozīmīgs Nacionālajiem bruņotajiem spēkiem.

Īpaša rosība Ieriķu dzelzceļa stacijā sākās Otrā pasaules kara gados, kad te tika ierīkots lokomotīvju depo. Tā infrastruktūra turpināja kalpot arī padomju varai, pēc kara slēgtā depo teritorijā ierīkojot militāri stratēģisku tvaika lokomotīvju uzglabāšanas novietni.

Sākotnēji Ieriķos uzbūvētā nelielā koka konstrukcijas stacijas ēka 20. gadsimta 20.–30. gadu mijā tika krietni pārbūvēta, to paplašinot un piemērojot arī vilcienu konduktoru brigāžu atpūtas vajadzībām. Savukārt 1944. gada augustā ēka tika pilnībā nopostīta.

1950. gadā Ieriķos tika uzbūvēta jauna mūra konstrukcijas stacijas ēka 50 pasažieru apkalpošanas vajadzībām. Tā būvēta pēc padomju arhitekta Nikolaja Šelomova tipveida dzelzceļa stacijas projekta, kas izstrādāts Maskavas–Ļeņingradas dzelzceļa maģistrāles vajadzībām.

Šobrīd ēka vairs nekalpo ne pasažieru, ne dzelzceļa tehniskajām vajadzībām un atrodas pašvaldības īpašumā.

LOCATION: CĒSU NOVADS,
DRABEŠU PAGASTS, IERIĶI

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: T. KALNĪTIS

IERIĶI RAILWAY STATION

The construction of the Ieriķi railway station in the 72nd verst of the Rīga–Pskov railway line is related to both – the necessity to make a train exchange point and the vicinity of Ieriķi (Ramockas) manor. However, it is not related to the functions that the station mainly performed from 1917 until the end of the 1990s.

During this time Ieriķi was a very important railway junction, since in August 1917 the Ieriķi–Gulbene railway was put into operation. For a short time, it served for the needs of the initiator of the construction – the militarists of Tsarist Russia, afterwards – the needs of the German Army, but during the Latvian War of Independence this railway was very important for the National Armed Forces.

Special activity at the Ieriķi railway station began during World War II, when a locomotive depot was established here. Its infrastructure continued to serve also the Soviets – after the war, a military strategic steam locomotives parking facility was established in a closed depot territory.

The small wooden building of the Ieriķi station was considerably rebuilt at the turn of the 1920s and 1930s; it was expanded and adjusted to the resting needs of train conductors' brigades. In August 1944, the building was completely destroyed.

In 1950, a new stone structure station building was built in Ieriķi for servicing 50 passengers. It was built according to the model design of the railway station by the Soviet architect Nikolai Shelomov – such a station design was used for the needs of the Moscow–Leningrad main railway.

Currently, the building no longer serves either passenger or technical needs of the railway and is owned by the municipality.

LOKĀCIJA: GULBENES NOVADS,
ALŪKSNES NOVADS

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: A. BIEDRIŅŠ

ŠAURSLIEŽU DZELZCEĻA LĪNIJA GULBENE–ALŪKŠNE

1899. gadā "Vidzemes pievedceļu sabiedrība" uzsāka 210 km garā Stukmaņu (Pļaviņu)–Valkas šaursliežu dzelzceļa būvniecību. Dzelzceļu atklāja 1903. gada 15. augustā. Tas tika izmantots vietējiem kravu un pasažieru pārvadājumiem plašā apkārtnē, jo Valkā tas savienojās ar tāda paša platuma Valkas–Pērnavas dzelzceļa līniju.

Pirmā pasaules kara laikā posmu Stukmaņi–Gulbene krievu armija pārbūvēja par platsliežu dzelzceļu. Starpkaru periodā Vecgulbenes–Valkas šaursliežu dzelzceļš bija Latvijas valsts īpašumā, un šajā laikā tika uzbūvēta Umernieku stacija, kā arī šaursliežu ceļš pievilkts pie Gulbenes platsliežu stacijas.

Pēc Otrā pasaules kara Latvijas dzelzceļus iekļāva vienotā PSRS dzelzceļu sistēmā, kuras ietvaros notika arī Vidzemes šaursliežu dzelzceļu atjaunošana. Jau 1945. gadā atjaunoja vilcienu kustību Gulbenes–Apes posmā un tālāk Igaunijas teritorijā.

20. gs. 70. gados, strauji samazinoties šaursliežu dzelzceļu nozīmei, tika pamazām likvidēti atsevišķi dzelzceļa posmi, vilcienu kustībai saglabājoties tikai Gulbenes–Alūksnes posmā, kur joprojām tiek veikti regulāri pasažieru pārvadājumi.

Gulbenes–Alūksnes dzelzceļš ir valsts nozīmes piemineklis, kas piesaista tūristu interesi ar vēsturisko ritošo sastāvu, kā arī kultūrvēsturisko vidi un šeit organizētajiem izklaides pasākumiem.

Projektā *Green Railways* (Zaļie dzelzceļi) Gulbenes–Alūksnes bānītis tiek pozicionēts kā vienīgais vēl funkcionējošais šaursliežu dzelzceļš un savienojošais posms Latvijas–Igaunijas "Zaļo dzelzceļu" maršrutā.

LOCATION: GULBENES NOVADS,
ALŪKSNES NOVADS

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: A. BIEDRIŅŠ

NARROW-GAUGE RAILWAY LINE GULBENE–ALŪKSNE

In 1899, Vidzeme Access Roads Company (*Vidzemes Pievedceļu sabiedrība*) started the construction of the 210 km long Stukmaņi (Pļaviņas)–Valka narrow-gauge railway line. The line was opened on August 15, 1903. It was used for local freight and passenger transport in a wide area, as in Valka it connected to the Valka–Pärnu railway line of the same width.

During World War I, the Russian Army rebuilt the Stukmaņi–Gulbene section into a wide-gauge railway. During the inter-war period the Vecgulbene–Valka narrow-gauge railway was owned by the Latvian State, and during this time the Umernieki station was built, as well as narrow-gauge rails were connected to the Gulbene wide-gauge railway station.

After World War II, Latvian railways were included in a unified railway system of the USSR, within the framework of which the restoration of the Vidzeme narrow-gauge railways also took place. Already in 1945, train traffic was renewed in the Gulbene–Ape section and further into the territory of Estonia.

In 1970, when the role of the narrow-gauge railways rapidly declined, some sections of the railway were gradually abandoned, and the train traffic remained only in the Gulbene–Alūksne section where regular passenger services are still provided.

The Gulbene–Alūksne railway is a monument of national importance, it attracts tourist interest with its historic rolling stock, as well as the cultural and historical environment and entertaining events organized here.

In the project *Green Railways,* the Gulbene–Alūksne train is positioned as the only functioning narrow-gauge railway and the connecting section on the Latvian–Estonian route of *Green Railways*.

LOKĀCIJA: GULBENES NOVADS,
BALVU NOVADS

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: A. BIEDRIŅŠ

DZELZCEĻA LĪNIJA GULBENE–ABRENE[1]

Pirmā pasaules kara laikā Vidzemē uzbūvēja vairākus platsliežu dzelzceļus, kuri savienojās ar maģistrālajiem Krievijas dzelzceļiem. Tajā skaitā par platsliežu dzelzceļu pārbūvēja Pļaviņu–Gulbenes šaursliežu posmu un uzbūvēja Ieriķu–Gulbenes dzelzceļu un tā pagarinājumu līdz Sitai. Tur šis dzelzceļš savienojās ar 1902. gadā būvēto Sitas–Pitalovas līniju, kas bija Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļa atzarojums.

20. gs. 20.–30. gados Gulbenes–Abrenes dzelzceļš kļuva par nozīmīgu Latvijas dzelzceļu tīkla sastāvdaļu, savienojot to ar Krievijas dzelzceļu tīklu Abrenes stacijā. Gulbenes–Abrenes 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 Žīguros. Šī līnija tika intensīvi izmantota arī pēc Otrā pasaules kara, taču pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas tā zaudēja saimniecisko nozīmi.

20. gs. 90. gadu sākumā Rīgas–Pitalovas pasažieru vilcieni kursēja līdz Vecumu stacijai, bet 1993. gadā pasažieru vilcienu kustība tika pārtraukta. 2001. gadā pārvadājumus pārtrauca pilnībā, un vēlāk demontēja arī sliežu ceļus.

Gulbenes–Abrenes dzelzceļa uzbērums ir labi saglabājies un kalpo par vietējo ceļu, kura infrastruktūra tiek pielāgota nemotorizētā transporta vajadzībām.

1. Pitalova, kas pēc 1920. gada miera līguma tika iekļauta Latvijas teritorijā, 1921. gadā tika pārdēvēta par Jaunlatgali, bet 1938. gadā – par Abreni. Pēc Otrā pasaules kara Abrenes apriņķi iekļāva Krievijas teritorijā, un 1963. gadā Abrenes stacija atkal kļuva par Pitalovas staciju.

LOCATION: GULBENES NOVADS,
BALVU NOVADS

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: A. BIEDRIŅŠ

RAILWAY LINE GULBENE–ABRENE[1]

During World War I, several wide-gauge railways were built in Vidzeme, which were connected with the main Russian railways. The Pļaviņas–Gulbene narrow-gauge section was rebuilt into a wide-gauge railway and the railway Ieriķi–Gulbene with its extension to Sita was built among others. There, this railway connected with the Sita–Pytalovo line, built in 1902, which was a branch line of the St. Petersburg–Warsaw railway.

In the 1920s–1930s, the Gulbene–Abrene railway became an important part of the Latvian railway network by connecting it to the Russian railway network at the Abrene station. The Gulbene–Abrene line was also used for the international train traffic to Leningrad (St. Peterburg). Passenger trains to Leningrad from Rīga along the Ieriķi–Gulbene–Abrene line started to run in 1924, which turned the Gulbene station into an important railway traffic hub.

Several station buildings were built on the Gulbene–Abrene line, among others in 1928 – a passenger building in Žīguri. This line was intensively used after World War II, too; however, after the restoration of Latvia's independence, it lost its economic importance.

At the beginning of the 1990s, the Rīga–Pytalovo passenger trains run to the Vecumu station but in 1993 the passenger train traffic was discontinued. In 2001, transporting was interrupted completely and subsequently the tracks were also dismantled.

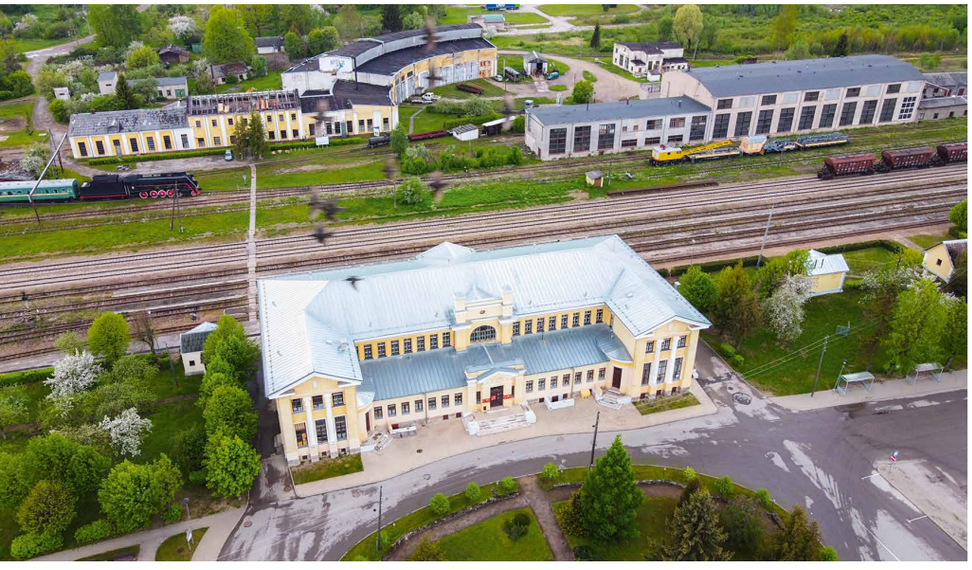
The Gulbene–Abrene railway embankment is well preserved and serves as a local road, the infrastructure of which is adapted to the needs of non-motorised transport.

1. Pytalovo, which after the 1920 peace treaty was incorporated in the territory of Latvia, in 1921 was renamed as Jaunlatgale, but in 1938 – as Abrene. After World War II, the district of Abrene was incorporated in the territory of Russia, and in 1963 the Abrene station became the Pytalovo station again.

LOKĀCIJA: GULBENES NOVADS, GULBENE, VIESTURA IELA, DZELZCEĻA IELA

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: M. TAUBE

GULBENES DZELZCEĻA MEZGLS



20. gs. sākumā Pļaviņu–Valkas šaursliežu dzelzceļa viduspunktā uzbūvēja Vecgulbenes dzelzceļa staciju un remonta darbnīcu ēkas, kuras izmantoja 1903. gadā atklātā Pļaviņu–Valkas šaursliežu dzelzceļa apkalpošanai.

Pirmā pasaules kara laikā uz Gulbeni no Ieriķiem un posmā Pļaviņas–Gulbene izbūvēja platsliežu dzelzceļu. Tālab Gulbenes dzelzceļa mezglu 20. gs. 20.–30. gados pārbūvēja 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 Viesturu ielā uzbūvēja dzīvojamo un saimniecības ēku kompleksu – sešas dzelzceļa ierēdņu kolonijas ēkas.

Starpkaru periodā, attīstoties dzelzceļu satiksmei, Gulbene kļuva par vienu no nozīmīgākajiem šaursliežu/platsliežu dzelzceļa mezgliem valstī. 1926. gadā pēc arhitekta Pētera Federa (*Пётр Александрович Фе́ддерс*) projekta uzbūvēja jauno Gulbenes dzelzceļa stacijas pasažieru ēku, bet 1940.–1941. gadā – jaunu iespaidīga izmēra vēdekļveida platsliežu lokomotīvju depo, kurš tolaik bija modernākais depo komplekss Latvijā.

1944. gadā karadarbības rezultātā jauno lokomotīvju depo ēku līdz ar citām Gulbenes dzelzceļa mezgla ēkām daļēji nopostīja, bet pēc kara 1945.–1946. gadā tās atjaunoja nepilnā apjomā.

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.

LOCATION: GULBENES NOVADS, GULBENE, VIESTURA IELA, DZELZCEĻA IELA

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: A. BIEDRIŅŠ

GULBENE RAILWAY JUNCTION

At the beginning of the 20th century, in the middle of the Pļaviņas–Valka narrow-gauge railway, the Vecgulbene railway station as well as repair shop buildings were built. They were used for servicing the Pļaviņas–Valka narrow-gauge railway opened in 1903.

During World War I, a wide-gauge railway was built from Ieriķi to Gulbene in the section Pļaviņas–Gulbene. Thus, the Gulbene railway junction in the 1920s–1930s was rebuilt for servicing both – the narrow-gauge and wide-gauge trains.

As the number of employees at the railway junction increased, it was necessary to address the issue of apartments for staff; therefore in 1921, according to the design of architect Pauls Kundziņš, a complex of residential and outbuildings was developed next to the railway on Viesturu Street – six buildings for a colony of railway officials.

During the inter-war period, with the development of railway traffic, Gulbene became one of the most important narrow and wide-gauge railway junctions in the country. In 1926, the new passenger building of the Gulbene railway station was built according to the design of the architect Pēteris Feders (*Пётр Александрович Фе́ддерс*), but in 1940–1941, a new impressive-size fan-shaped depot for wide-gauge locomotives which was the most modern depot complex in Latvia at the time.

In 1944, as a result of warfare, the new locomotive depot building, along with other buildings of the Gulbene railway junction were partially destroyed, but after the war, in 1945–1946, they were reconstructed only partially.

The Gulbene railway junction is one the most characteristic railway transport sites of the first half of the 20th century, which is being used not only for transport, but also for tourism and educational purposes.

LOKĀCIJA: CĒSU NOVADS,
CĒSIS, STACIJAS LAUKUMS 1

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: LATVIJAS INDUSTRIĀLĀ MANTOJUMA FONDA KOLEKCIJA

CĒSU DZELZCEĻA STACIJA

Lai gan Cēsis jau sākotnēji uzskatāma par ļoti nozīmīgu 1889. gadā atklātā Rīgas–Pleskavas dzelzceļa staciju, tās pasažieru ēka sākotnēji bija visai primitīva koka konstrukcijas celtne. Tomēr pateicīgā izvietojuma dēļ var uzskatīt, ka stacija atrodas pilsētas centrā – pasažieru plūsma tajā bija ļoti ievērojama. Tā, piemēram, 1924.–1925. budžeta gadā Cēsīs vilcienā iekāpuši gandrīz 126 tūkstoši pasažieru, kas, salīdzinot ar pasažieru apgrozību citās Latvijas dzelzceļu stacijās, ir ievērojams skaits un atpaliek vien no iekāpušo pasažieru skaita atsevišķās Tukuma (Jūrmalas) virziena stacijās Rīgā, Jelgavā, Liepājā un Daugavpilī.

Tomēr, neskatoties uz to, nelielā pasažieru stacijas ēka turpināja pildīt funkcijas līdz 1941. gada jūlijam, kad to atkāpjoties nodedzināja sarkanarmieši. Savukārt Otrā pasaules kara gados atjaunoto ēku 1944. augustā nopostīja Vācijas armija.

1946. gadā Cēsīs sāka būvēt jaunu stacijas ēku, un tā tika pabeigta 1947. gadā. Ēka celta pēc individuāla projekta, un tai raksturīgi staļinisma laika arhitektūras elementi, piemēram, kolonādes. Līdzīga dizaina staciju ēkas uzceltas Ogrē (1947) un Siguldā (1951). Lai gan ēku arhitekti nav zināmi, pieejamā informācija liecina, ka to projekti tapuši PSRS Satiksmes ceļu ministrijas "Ļentransprojekt" institūtā.

2014.–2015. gadā Cēsu stacijas ēka tika kapitāli izremontēta un piemērota kā vilcienu, tā autobusu pasažieru apkalpošanas vajadzībām. Stacijas telpās atvērta pasta nodaļa un labiekārtotas tirdzniecības telpas. Stacijā ierīkota mūsdienīga vilcienu pasažieru apkalpošanas infrastruktūra, tostarp jaunā standarta augstuma (550 mm) pasažieru platformas.

LOCATION: CĒSU NOVADS,
CĒSIS, STACIJAS LAUKUMS 1

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: T. KALNĪTIS

CĒSIS RAILWAY STATION

Although Cēsis initially was considered a very important railway station of the Rīga–Pskov railway opened in 1889, its passenger building was initially a rather primitive wooden building. However, due to the perfect location, it can be said that the station is located in the town centre – the passenger flow there was very significant. For instance, in the 1924–1925 budgetary year, almost 126,000 passengers boarded the train in Cēsis, which, compared to the passenger turnover in other stations of Latvian railway is a significant number and lags behind only the number of passengers that boarded trains in some stations of Tukums (Jūrmala) direction, Rīga, Jelgava, Liepāja and Daugavpils.

However, despite this, the small building of the passenger station continued to perform its functions until July 1941, when it was burnt down by the withdrawing Red Army. The building was renovated during World War II, and in August 1944 it was destroyed by the German Army.

In 1946, the construction of a new station building in Cēsis was started. It was finished in 1947. The building has been built according to an individual project and it has elements characteristic for Stalinist architecture, such as colonnades. Station buildings of similar design were built in Ogre (1947) and Sigulda (1951). Although the architects of the buildings are unknown, the available information indicates that their designs were created in the Institute *Lentransprojekt* at the Ministry of Transport of the USSR.

In 2014–2015, the Cēsis station building underwent repair works and was adjusted to servicing the needs of both – train and bus passengers. Post office and commercial premises are opened in the premises of the station. The station has a modern train passenger service infrastructure, including passenger platforms of the new standard height (550 mm).

LOKĀCIJA: CĒSU NOVADS,
CĒSIS, PIEBALGAS IELA 19

TEKSTS: J. ZILGALVIS
FOTO: RUCKAS MĀKSLAS
FONDA ARHĪVS

RUCKAS MUIŽA

Ruckas muižas (*Rutzky*) apbūve kopā ar parku ir valsts aizsargājams kultūras piemineklis. Muiža pirmo reizi rakstītos avotos minēta 1577. gadā. Līdz mūsdienām saglabājušās ēkas attiecināmas uz 18. gs., kaut gan laika gaitā tās ir pārbūvētas. Pirmā pasaules kara gados muižas ēkās atradās Krievijas armijas lazarete. 1919. gadā muižas apbūve nonāca Latvijas valsts īpašumā, un 1925. gadā tajās tika izvietots Latvijas dzelzceļa 3. iecirknis, bet vēlāk – dzelzceļnieku bērnu sanatorija. Pēc Otrā pasaules kara līdz pat 2005. gadam muižā atradās tuberkulozes sanatorija. Pāris gadus vēlāk, kad galvenā ēka nonāca Cēsu pašvaldības īpašumā, to rekonstruējot, tika izveidots Ruckas mākslas rezidenču centrs. 2016. gada nogalē dzīvojamā ēkā izcēlās ugunsgrēks. Visai drīz tika uzsākti ēkas restaurācijas darbi, būvprojektu izstrādājot birojam "Arhitektoniskās izpētes grupa". Rezidenču centrs aktīvi turpina darbību arī šobrīd kādreizējā dzelzceļa iecirkņa ēkā.

Jāpiebilst, ka būtiskas izmaiņas Cēsu pilsētas attīstībā sākās tieši dzelzceļa laikmetā. 1889. gadā tika atklāta vilcienu satiksme līnijā Rīga–Valka–Pleskava ar staciju Cēsīs. 20. gs. sākumā tas sekmēja pilsētas attīstību, pieauga iedzīvotāju skaits, radās jaunas darba vietas.

LOCATION: CĒSU NOVADS,
CĒSIS, PIEBALGAS IELA 19

TEXT: J. ZILGALVIS
PHOTO: RUCKAS MĀKSLAS
FONDA ARHĪVS

RUCKA MANOR

Buildings of the Rucka (*Rutzky*) Manor along with the park are defined as a state protected cultural monument. The Manor was first mentioned in written sources in 1577. The buildings preserved up to this day date back to the 18th century, although they have been rebuilt over time. During World War I, an infirmary of the Russian Army was located in the buildings of the Manor. In 1919, the buildings of the Manor became the property of the Latvian State, and in 1925 the 3rd district of Latvian Railway Company was located there, but later – a sanatorium for railwaymen's children. After World War II until 2005, a tuberculosis sanatorium was housed in the Manor. A couple of years later, when the main building became the property of the Cēsis Municipality, it was reconstructed and the Rucka Artist Residency was established there. At the end of 2016, a fire broke out in the residential building. Restoration works on the building were started soon after the fire; the construction design was elaborated by the *Arhitektoniskās izpētes grupa*. In the former railway district building, the Artist Residency continues operating.

It should be mentioned that significant changes in the development of the Cēsis Town began with the development of the railway era. In 1889, railway traffic was ensured in the line Rīga–Valka–Pskov with a station in Cēsis. In the early 20th century, this promoted the development of the town, increasing the number of inhabitants and providing employment opportunities.

LOKĀCIJA: MADONAS NOVADS, MĀRCIENA

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: T. KALNĪTIS

MĀRCIENAS DZELZCEĻA STACIJA

Mārcienas dzelzceļa stacijas vēsture sākās 1898. gadā, kad tika nodibināta Vidzemes Pievedceļu sabiedrība. 1899. gadā tā saņēma Krievijas cara piekrišanu šaursliežu dzelzceļa būvei starp Pļaviņām (Rīgas–Orlas dzelzceļa Štokmanshofas staciju) un Valku.

Mārciena kļuva par vienu no jaunās dzelzceļa līnijas starpstacijām. Vidzemes Pievedceļu sabiedrības gada pārskati dzelzceļa būvniecības periodā liecina, ka starp sabiedrību, kuru bija dibinājuši vietējie muižnieki, un kādu P. Bergu pastāvējusi papildu vienošanās par Mārcienas staciju. Šim mērķim P. Bergs atvēlējis 8050 rubļu. Nav gan zināms, vai tieši tamdēļ Mārcienas stacijas ēka bijusi mazliet plašāka nekā citas jaunā dzelzceļa koka konstrukcijas ēkas (tomēr ne tik pamatīga kā divstāvu mūra stacijas ēka Jaungulbenē, kurai līdzīgu naudas summu atvēlējis muižkungs Pauls fon Tranzē-Rozeneks (*Paul Gustav Viktor von Transehe-Roseneck*)), vai arī tam bijusi kāda saistība ar stacijas novietojumu.

1916. gadā šaursliežu dzelzceļa Pļaviņu–Gulbenes iecirknis pārbūvēts par platsliežu dzelzceļu, un Mārcienas dzelzceļa stacija pēc kara iekļauta vienotajā Latvijas dzelzceļu tīklā. Starpkaru periodā stacijā atvērta bufete; relatīvi nemainīgs gadu griezumā stacijā bijis pasažieru (aptuveni 32 tūkstoši) un kravu (aptuveni 9 tūkstoši tonnu) apgrozījums.

Pēc Otrā pasaules kara stacija ieguvusi papildu militāru nozīmi, jo no tās izbūvēts atzarojums uz bezpilota lidaparātu bāzi. Savukārt pati stacijas ēka apmūrēta ar ķieģeļiem, radot maldīgu priekšstatu par tās konstrukciju. Stacijas teritorijā saglabājušās vēl dažas vēsturiskas koka ēkas, kamēr mūra ūdenstornis iznīcināts Otrā pasaules kara gados.

LOCATION: MADONAS NOVADS, MĀRCIENA

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: LATVIJAS INDUSTRIĀLĀ MANTOJUMA FONDA KOLEKCIJA

MĀRCIENA RAILWAY STATION

The history of the Mārciena railway station started in 1898, when Vidzeme Access Roads Company (*Vidzemes Pievedceļu sabiedrība*) was established. In 1899, it received the consent of the Russian tsar for the construction of a narrow-gauge railway between Pļaviņas (Štokmanshofa station of the Rīga–Orla railway) and Valka.

Mārciena became one of the intermediate stations of the new railway line. The annual reports of Vidzeme Access Roads Company during the railway construction period show that there was an additional agreement between the company founded by the local landlords and some P. Bergs on the Mārciena station. For this purpose, P. Bergs allocated 8050 roubles. It is not known whether this is the reason why the Mārciena station building was slightly more spacious than other wooden structure buildings of the new railway (however, not as solid as the two-storey stone station building in Jaungulbene, to which a similar amount of money was allocated by landlord Paul Gustav Viktor von Transehe-Roseneck), or it had something to do with the location of the station.

In 1916, the section of the narrow-gauge railway line Pļaviņas–Gulbene was rebuilt into a broad-gauge railway line, and after war the Mārciena railway station was included into the unified Latvian railway network. In the inter-war period, a buffet was opened in the station; over the years, the turnover of passengers (approximately 32 thousand) and freight (approximately 9 thousand tons) remained relatively constant.

After World War II, the station gained additional military importance, because a branch track line was built to the nearby unmanned aircraft base. Moreover, new brick perimeter walls were constructed around the station building, creating a false impression of its construction method. A few more historic wooden buildings have survived in the territory of the station, while the stone water tower has been destroyed during World War II.

LOKĀCIJA: SMILTENES NOVADS,
VIREŠU PAGASTS, VIDAGA

TEKSTS: S. DUNDURE
FOTO: S. DUNDURE

TILTS PĀR VIZLAS UPI VIDAGĀ

Latvija ir dabiskajām ūdenstecēm – upēm, strautiem un avotiem – bagāta zeme. Izsenis cilvēkam bijusi vajadzība nokļūt otrā krastā, lai sasniegtu iecerēto mērķi vai atgrieztos mājās. Tādēļ nācās domāt par laipām un tiltiem. Varam vien iztēloties, kā tika pārvarēti dabiskie ūdens šķēršļi senatnē, taču līdz pat 18. gs. Latvijā tiltu būvniecībā galvenokārt izmantots koks. Tas ir materiāls, kas ir viegli pieejams un samērā lēts. Tomēr, salīdzinot ar akmeni, koka kā būvmateriāla kalpošanas laiks ir ievērojami īsāks. Tādēļ līdz mūsdienām vairāk ir saglabājušies vēsturiskie mūra tilti. Jāņem vērā aspekts, ka jebkurš tilts ir arī stratēģiska būve, tāpēc to lielā mērā apdraud arī kari un nemieri. Tomēr, neskatoties uz to, Latvijā saglabājušies daudzi vēsturiskie tilti, kas ir liecības par tā laika inženierbūves mākslu.

Vidzemes ziemeļaustrumos savus ūdeņus uz Gauju nes 26 km garā kreisā krasta pieteka Vizla, kas lejpus Vidagai ietek Gaujā. Šī ir ļoti gleznaina vieta, un savu šarmu tai piešķir ap 1860. gadu (dažos avotos tilta būvniecība datēta ar 1834. gadu) būvētais arkveida tilts pār Vizlu. To uzskata par vienu no vecākajiem dolomīta tiltiem Latvijā. Tilta velve būvēta no dolomīta, bet paša tilta būvniecībai izmantoti arī laukakmeņi. Satiksmes vajadzībām tilts izmantots līdz 2001. gadam, kad veikta autoceļa Velēna–Vireši rekonstrukcija un, iztaisnojot ceļu, blakus izbūvēts jauns tilts. Mūsdienās tilts vairāk kalpo kā tūristu iecienīts apskates objekts. No tā sākas Vizlas dabas taka, kas ļauj iepazīt Vizlas upi līdz ietekai Gaujā īpaši aizsargājamā dabas teritorijā "Ziemeļgauja". Apmeklējot taku, skatāms Vizlas dolomīta atsegums un Vizlas dižakmens.

LOCATION: SMILTENES NOVADS,
VIREŠU PAGASTS, VIDAGA

TEXT: S. DUNDURE
PHOTO: APES KULTŪRAS UN
TŪRISMA CENTRA ARHĪVS

BRIDGE ACROSS THE RIVER VIZLA IN VIDAGA

Latvia is a land rich in natural watercourses – rivers, streams and springs. Over the course of time, a man has always had a need to get to the other shore in order to reach the intended destination or to return home. Thus, walkways and bridges had to be built. We can only imagine how natural water obstacles were overcome in older times, however up to the 18th century, timber was used as the main construction material for bridges in Latvia. It is a material that is easily accessible and relatively inexpensive. However, compared to stone, the service life of wood as a building material is significantly shorter. Therefore, historical stone bridges have survived more to this day. It should be taken into account that any bridge is also a strategic object, thus it is also greatly affected by warfare and uprising. However, despite this, many historical bridges have survived in Latvia, which are evidence of the art of engineering construction of the time.

In the northeast of Vidzeme, the 26 km long left bank tributary Vizla, which runs downstream of Vidaga into the River Gauja, carries its waters to the Gauja. This is a very picturesque place, and its charm is given to it by the arched bridge over the River Vizla built around 1860 (in some sources, the construction of the bridge dates back to 1834). It is considered to be one of the oldest dolomite bridges in Latvia. The bridge vault was built of dolomite, but boulders were also used for the construction of the bridge itself. The bridge was used for traffic purposes until 2001, when a reconstruction was made of the motorway Velēna–Vireši and by straightening the road, a new bridge was built across the river. Nowadays the bridge serves as a popular tourist attraction. Here is the beginning of the Vizla Nature Trail, which allows to get to know the River Vizla to the mouth of the River Gauja in the special area of conservation "Ziemeļgauja". When visiting the trail, one can see the dolomite detrition of Vizla and the great Vizla stone.

LOKĀCIJA: MADONAS NOVADS,
DZELZAVAS PAGASTS

TEKSTS: A. A. CĪRULE
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

DZELZAVAS STACIJA UN DEGU PIETURAS PUNKTS

Dzelzavas stacijas un Degu pieturas punkta izveide saistāma ar dzelzceļa līnijas Pļaviņas–Valka izbūvi. 19. gs. nogalē tika apstiprināta dzelzceļa atzara Pļaviņas (agrāk Stukmaņi)–Valka būvniecība. Pļaviņu stacija bija izveidota jau līdz ar Rīga–Daugavpils līnijas pabeigšanu 1861. gadā, bet, lai ar dzelzceļu savienotu arī Vidzemes austrumu apdzīvotās vietas un nodrošinātu kravu pārvadājumus, 1899. gadā Vidzemes pievedceļu sabiedrība uzsāka šaursliežu dzelzceļa izbūvi 210 km garumā, kas tika atklāta 1903. gadā. Pirmā pasaules kara laikā militāru vajadzību dēļ līnija tika sadalīta divās daļās, Pļaviņu–Gulbenes posmu pārveidojot par platsliežu, bet Gulbenes–Valkas posmam turpinot kalpot kā šaursliežu dzelzceļam. 20. gs. 70. gados tika slēgti posmi no Apes līdz valsts robežai kā arī līdz Alūksnei, tādējādi izveidojās mūsdienās esošās līnijas: platsliežu (Rīga)–Pļaviņas–Gulbene un šaursliežu Gulbene–Alūksne.

Dzelzavas stacija tika izveidota virzienā no Pļaviņām starp Cesvaines un Jaungulbenes stacijām līdz ar dzelzceļa izbūvi 20. gs. sākumā kā vienstāvīga koka ēka, kas līdz mūsdienām nav saglabājusies. Degu pieturas punkts pasažieru, bagāžas un sīksūtījumu preču satiksmei tika atklāts 1931. gadā 7,3 km attālumā no Dzelzavas stacijas un 6,7 km attālumā no nākamās pieturas Jaungulbenē. Pieturas punkts tika izmantots 70 gadus, līdz 2001. gadā tas tika slēgts. Arī Dzelzavas stacija šobrīd vairs netiek izmantota, par tuvāko dzelzceļa staciju maršrutā Rīga–Gulbene kalpojot Cesvainei. Tomēr Dzelzavas vēsturē stacija un pieturas punkts paliek kā nozīmīgs attīstību veicinošs faktors un vietas identitātes zīme.

LOCATION: MADONAS NOVADS,
DZELZAVAS PAGASTS

TEXT: A. A. CĪRULE
PHOTO: DZELZAVAS KULTŪRAS NAMA ARHĪVS

DZELZAVA STATION AND DEGU TRAIN STOP

The beginning of the Dzelzava station and the Degu train stop is related to the construction of the railway line Pļaviņas–Valka. At the end of the 19th century, the construction of the railway branch Pļaviņas (formerly Stukmaņi)–Valka was approved. The Pļaviņas station was already made with the completion of the Rīga–Daugavpils railway line in 1861, but in order to connect the eastern populated areas of Vidzeme with the railway and to ensure freight transport, in 1899, Vidzeme Access Roads Company (*Vidzemes Pievedceļu sabiedrība*) started the construction of the 210 km long Stukmaņi (Pļaviņas)–Valka narrow-gauge railway line, which was opened in 1903. During World War I, for the needs of militarists, the line was divided into parts. The Pļaviņas–Gulbene section was rebuilt into a wide-gauge railway, while the Gulbene–Valka section continued to serve as a narrow-gauge railway line. In the 1970s, railway sections were closed from Ape to the state border and also to Alūksne, thus leaving the lines existing also today: the wide-gauge railway line (Rīga)–Pļaviņas–Gulbene and the narrow-gauge railway line Gulbene–Alūksne.

The Dzelzava station was made in the direction from Pļaviņas between Cesvaine and Jaungulbene stations simultaneously with the construction of a railway line in the beginning of the 20th century as a one-storey wooden building that has not been preserved to this day. The Degu train stop for passenger, baggage and small-size freight transport was opened in 1931. It was located 7.3 km from the Dzelzava station and 6.7 km from the next stop in Jaungulbene. The train stop was used for 70 years, until it was closed in 2001. Also, the Dzelzava station is not being used anymore; the closest railway station on the route Rīga–Gulbene is Cesvaine. However, in the history of Dzelzava, the station and the train stop are significant as facilitators of development and landmarks shaping the identity of the place.

LOKĀCIJA: CĒSU NOVADS,
JAUNPIEBALGAS PAGASTS,
JAUNPIEBALGA

TEKSTS: E. RUKA
FOTO: JAUNPIEBALGAS
NOVADPĒTNIECĪBAS MUZEJA KRĀJUMS

JAUNPIEBALGAS DZELZCEĻA TILTS

Jaunpiebalgas dzelzceļa tilts, kas izgatavots no metāla, joprojām dabā iezīmē kādreiz aktīvo Piebalgas dzelzceļa dzīvi. Tās vēsture saistīta ar 1915. gadā uzsākto dzelzceļa līnijas Rīga–Gulbene izbūvi. 1917. gada pavasarī sāka būvēt dzelzceļa tiltu pāri Gaujai, taču tilts nodega. 1918. gada oktobrī atklāja atjaunoto tiltu; šoreiz tilts iebruka. 1919. gadā sākās tilta būvniecība, un to atklāja 1920. gadā. Stacijas ēku nosauca par "Piebalgu", un sākās straujš šī transporta līdzekļa uzplaukums. Dzelzceļa virsvalde dzelzceļa tiltu pārbūvēja par metāla skaistuli, ko 1944. gada rudenī bēgošie vācu okupanti pārvērta lūžņos. Tajā pašā gadā sapieri montēja gatavas koka konstrukcijas pāri Gaujai un atjaunoja dzelzceļa satiksmi ar Rīgu galvenokārt militāram un saimnieciskam transportam. Sapieru celtais koka tilts, kalpodams arī vēl pēc kara, savu uzdevumu bija izpildījis. Baltijas dzelzceļa pārvalde nolēma uzbūvēt dzelzs tiltu pēc iepriekšēja projekta, kurš kļuva jau par ceturto priekšgājēju virknē. Lai nepārtrauktu tik svarīgo dzelzceļa satiksmi, mainīja ceļa trasi, ierīkojot tilta augšpusē jaunu uzbērumu un sliežu ceļu. Tilts celts 20. gs. 50. gadu vidū. Aktīvi izmantots līdz 2000. gadam, kas zīmīgs ar dzelzceļa satiksmes Rīga–Pitalova likvidēšanu. Vilcieni nekursē, bet dzelzceļa metāla tilts stāv vēl šodien!

Novadam ir svarīga dzelzceļa līnijas un tās tilta vēsture un nozīmīgums mūsdienās, jo tas kalpo kā neatņemama *Greenways* projektu sastāvdaļa, nodrošinot drošu pārvietošanos pār to gan gājējiem, gan velobraucējiem.

Zaļo dzelzceļu maršruti jeb maršruti, kas iet pa kādreizējām dzelzceļa līnijām, kļūst arvien populārāki, līdz ar to ir uzstādīts mērķis stacijas teritoriju izveidot kā kultūrvēsturiskā mantojuma objektu, kurā ir informatīvais stends ar fotogrāfijām, kurš sniegs ne tikai stacijas, bet arī sešu tiltu būvniecības vēsturisko gaitu līkloču izklāstu.

LOCATION: CĒSU NOVADS,
JAUNPIEBALGAS PAGASTS,
JAUNPIEBALGA

TEXT: E. RUKA
PHOTO: JAUNPIEBALGAS
NOVADPĒTNIECĪBAS MUZEJA KRĀJUMS

JAUNPIEBALGA RAILWAY BRIDGE

The Jaunpiebalga railway bridge, made of metal, still marks the once active railway life of Piebalga. Its history is related to the construction of the Rīga–Gulbene railway line, which was open for use in 1915. In the spring of 1917, the railway bridge across the River Gauja was built, but the bridge burned down. In October 1918, the reconstructed bridge was opened; this time the bridge collapsed. In 1919, construction of the bridge began and it was opened in 1920. The station building was named *Piebalga*, and a rapid boom of railway began. The Railway Board rebuilt the railway bridge into a metal beauty, which the fleeing German army had turned into scrap in the autumn of 1944. In the same year, military engineers assembled ready-made wooden structures across the River Gauja and restored railway traffic with Rīga – mainly for military and cargo transport. The wooden bridge built served even after the war, and had fulfilled its task. The Baltic Railway Authority decided to build an iron bridge according to a previous project, which became the fourth in a series. In order not to interrupt the so important rail traffic, the track was changed by making a new embankment and tracks upstream of the existing bridge. The bridge was built in the mid-1950s. It was actively used until 2000, which marks the closure of the Rīga–Pitalova railway line. Trains are not running, but the railway metal bridge is still standing today!

The history and significance of the railway line and its bridge is important for the region today, since it serves as an integral part of the *Greenways* projects, ensuring safe crossing along it for both pedestrians and cyclists.

The green railway routes (routes along the former railway lines) are becoming increasingly popular. Thus, there is an aim to make the territory of the station into an object of cultural and historical heritage, with an informative stand containing photos that tell not only the history of the station but also the history of construction of all the six bridges.

LOKĀCIJA: CĒSU NOVADS,
VECPIEBALGAS PAGASTS

TEKSTS: J. ZILGALVIS
FOTO: V. PEĻŅA

SILA KROGS VECPIEBALGĀ

17. un 18. gs. lauku krogi pārsvarā bija koka celtnes, taču 19. gs. otrajā pusē – mūra. Pie šādām būvēm pieder arī Sila krogs, kurš celts 1853. gadā un atrodas vecā Rīgas–Alūksnes un Cēsu–Vecpiebalgas ceļu krustojumā netālu no brāļu Kaudzīšu dzimtajām mājām "Mādari". Sila krogs ir iespaidīgi gara laukakmeņu mūra ēka, segta ar stāvu divslīpju jumtu, kura gali daļēji nošļaupti. Fasāžu arhitektūra ir samērā vienkārša – atbilstoša ēkas funkcijai. Jumta dzega veidota no profilētiem sarkanajiem ķieģeļiem; tāds pats materiāls izmantots ailu pārsedzēm. Ēkas vidusdaļā atradās kroga telpas ar milzīgu apvalkdūmeni centrā. Vecpiebalgas pusē izvietojās zemnieku stadula, pretējā pusē – tā dēvētā kungu stadula. Krogs līdz mūsdienām saglabājis vēsturisko plānojumu, kas ir viens no izplatītākajiem vēsturisko krogu tipiem Vidzemē. Ēka joprojām ir būtiska apkārtējās ainavas sastāvdaļa, kas arī laika gaitā nav būtiski mainījusies.

Sila krogs ir liecība transporta attīstībai 19. gadsimtā, jo kopš Livonijas laikiem atradās stratēģiski svarīgu lielceļu krustojumā. Tajā, tāpat kā citos krogos, norisinājās ne tikai degvīna un alus dzeršana – krogs bija arī sabiedriska celtne laukos, kurā tika pārrunāti ikdienišķi notikumi, svinēti svētki, norisinājās sapulces. Krogā no tālākiem ceļiniekiem varēja uzzināt jaunākos notikumus tuvā un tālākā apkārtnē.

LOCATION: CĒSU NOVADS,
VECPIEBALGAS PAGASTS

TEXT: J. ZILGALVIS
PHOTO: V. PEĻŅA

SILA KROGS (PINEWOOD PUB)

In the 17th and 18th centuries, rural pubs were mostly timber buildings, but in the second part of the 19th century – stone buildings. One of such buildings is also Sila krogs (Pinewood Pub) which was built in 1853 and is located in the crossroads of the old Rīga–Alūksne and Cēsis–Vecpiebalga roads, not far from the family house *Mādari* of the writers-brothers Kaudzītes. Sila krogs is an impressive long boulder masonry building, covered with a steep double-sided roof, with partially chamfered ends. The façade architecture is relatively simple – appropriate to the function of the building. The roof ledge is made of profiled red bricks; the same material is used for lintels of openings. In the middle of the building there were pub facilities with a huge mantel chimney in the centre. At the side of Vecpiebalga, there was a stable for peasants, on the opposite side – the so-called noblemen's stable. The pub has retained its historic arrangement to the present day, and it is one of the most common types of historic pubs in Vidzeme. The building remains an essential part of the surrounding landscape, which has not changed significantly over time.

Sila krogs is a testimony about the transport development in the 19th century because it is located on the crossroads of strategically important roads since the Livonian times. In it, as in other pubs, not only drinking vodka and beer took place – the pub was also a public building in the countryside, where everyday events were discussed, celebrations were celebrated, meetings were held. In the pub, one could find out about the latest news within closer and more distant reach.

LOKĀCIJA: CĒSU NOVADS,
PRIEKUĻU PAGASTS

TEKSTS: J. MEINERTS
FOTO: LĢIA LIDAR SKENĒŠANAS
DATU VIZUALIZĀCIJA, J. MEINERTS

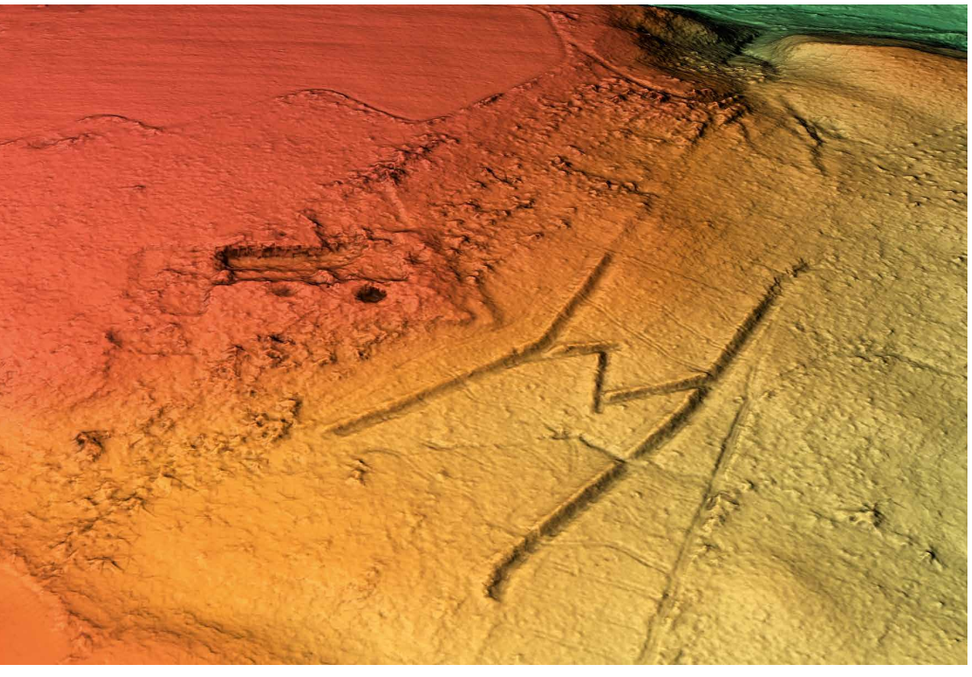
KAZU GRAVAS CEĻŠ

(ZVIEDRU CEĻŠ)

Kazu gravas ceļš ir agro jauno laiku ceļa vieta netālu no Cēsīm pie tūristu iecienītajiem un ainaviskajiem Kazu gravas Septiņavotu ūdenskritumiem. Pati Kazu grava ir aptuveni 2 km gara un 300 m plata ieleja ar stāvām malām, pa kuras purvaino leju plūst nelielā Triečupīte. Gravas nogāzēs atsedzas dolomīta un kaļķakmens slāņi, kas izsenis izmantoti kā akmeņlauztuves celtniecības materiālu ieguvei.

Kazu gravas ceļš, saukts arī par Zviedru ceļu, ir neliels posms no senās ceļa trases, kas savieno Cēsis ar Valmieru pa Gaujas kreiso krastu. Agrākās pašlaik apzinātās ziņas par Kazu gravas ceļu sniedz 1681.–1683. gadā Zviedru lielā Vidzemes kadastra ietvaros tapusī Cēsu apkārtnes karte. Savukārt jau 19. gs. sākumā, satiksmei pārvirzoties pa jaunu trasi, šis ceļš vairs nav ticis intensīvi izmantots. Šī iemesla dēļ vairāk nekā kilometra garumā izsekojamais ceļa posms pie Kazu gravas nav pārveidots vēlākos gadsimtos un saglabājis seno veidolu.

Ceļš sākotnēji ved lejup pa nogāzi gravā no dienvidu puses, tad šķērso Triečupīti pār mūsdienās sagrauta tilta vietu un mākslīgiem uzbērumiem un tad pa dziļi iegrauzušos ieplaku kāpj Kazu gravas ziemeļu nogāzē. Tālāk ceļš turpinās pa līdzenu mežu, bet tieši blakus tam atrodas iespaidīgs jauno laiku skanstveida nocietinājums. Tas sastāv no grāvjiem, valņiem un plašam bastionam līdzīga zemes izvirzījuma. Šis ir lielākais Latvijā zināmais šāda veida lauka nocietinājums, un tas visticamāk saistāms ar 16. un 17. gs. kaujām Cēsu pievārtē.

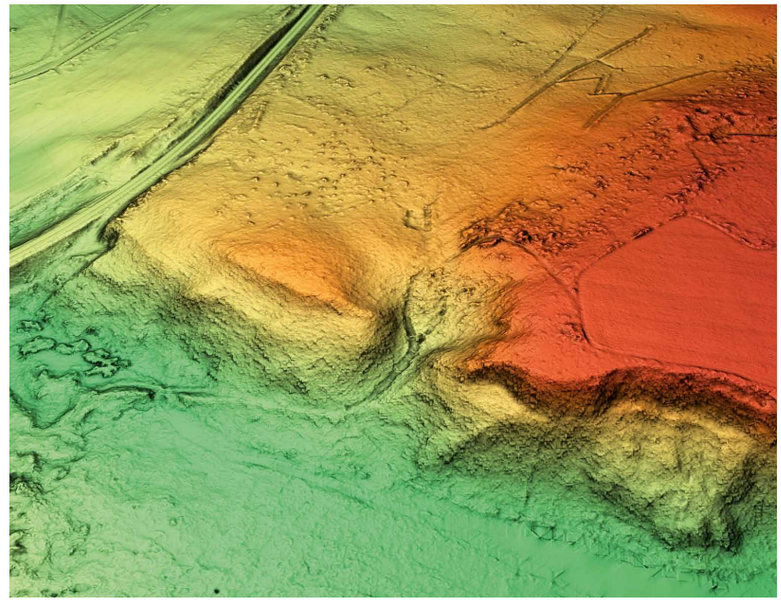


LOCATION: CĒSU NOVADS,
PRIEKUĻU PAGASTS

TEXT: J. MEINERTS
PHOTO: LĢIA LIDAR SKENĒŠANAS
DATU VIZUALIZĀCIJA, J. MEINERTS

THE KAZU GRAVA ROAD

(SWEDISH ROAD)



The Kazu Grava (in English – goat gorge) Road is a length of an early modern age road located in the vicinity of Cēsis near the well-known Seven Spring waterfall of the Kazu grava. The gorge itself is 2 km long and 300 m wide, steep-walled on either side and with the small stream Triečupīte flowing at its swampy bottom. Both dolomite and limestone are exposed on the sides of the gorge and they have been used as a quarry for building materials.

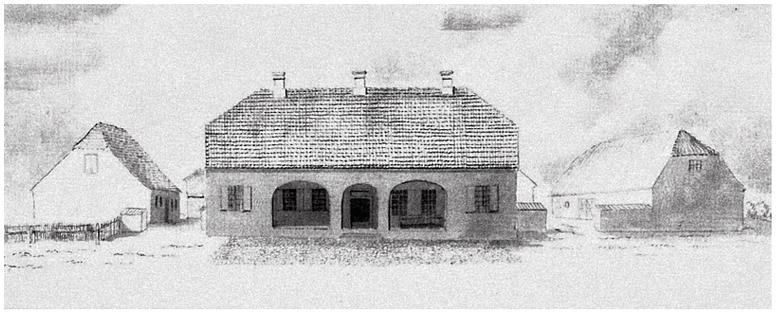
The Kazu Grava Road (also called the Swedish Road) is a small part of an ancient route that connects the towns of Cēsis and Valmiera on the left bank of the River Gauja. The oldest known depiction of the road is from the 1681–1683 Swedish map of the Cēsis vicinity made during the Great Cadastre of Livland. But at the beginning of the 19th century this part of the road had already fallen in disuse and a new route had developed somewhat west. Due to this reason, part of the road at the Kazu grava was not altered in the 19th and 20th centuries and has retained its historical form.

The road first leads downwards the slope into the gorge from the south, then crosses the stream of the Triečupīte over a now ruined bridge and artificial embankments and climbs up the northern slope of the gorge by a deep-cut ravine. The road continues north through the forest and by its side a massive field fortification from the same era can be found. It is made up of ditches, ramparts and a large bastion shaped protrusion and is the largest known field fortification of its kind in Latvia. The fortification is most likely connected to the battles that took place in the vicinity of Cēsis during the 16th and 17th centuries.

LOKĀCIJA: CĒSU NOVADS,
STRAUPES PAGASTS

TEKSTS: I. LIEKNIŅA
FOTO: G. ĀBOLTIŅA-ĀBOLIŅA
PERSONĪGAIS ARHĪVS

STRAUPES ZIRGU PASTA STACIJA



Straupes zirgu pasta stacija bija viena no astoņām pasta stacijām, kas 18. gs. sākumā Vidzemes latviskajā daļā tika iekārtotas pie Rīgas–Tartu–Pēterburgas ceļa. 18.–19. gadsimtu mijā koka apbūvi nomainīja mūra ēkas. Pie ceļa novietota pasta galvenā –dzīvojamā māja, kuras fasādi rotā vaļēja arkāde. Ēkā atradās pasta komisāra darba telpas un dzīvoklis. Aiz tās, veidojot daļēji noslēgtu pagalmu, izvietotas šādas ēkas: kalpotāju dzīvojamā māja "ērberģis", klēts ar ratnīcu, vecais un jaunais zirgu stallis, šķūnis un pagrabs, bet ceļa otrā pusē smēde. Vēl kompleksā bijušas divas pirtis – pasažieriem un apkalpojošam personālam. 1863. gadā, izbūvējot Rīgas–Pleskavas šoseju, zirgu pasta funkcijas sašaurinājās. Kad 1887. gadā Cēsu–Limbažu pasta maģistrāli novadīja caur Rozbeķiem, stacija beidza funkcionēt.

Straupes zirgu pasta stacijas apbūves struktūra un plānojums lielā mērā ir saglabājies. Lielākā daļa ēku saglabājušas vēsturiskos būvapjomus, kā arī oriģinālās būvkonstrukcijas. Atsegts saglabājies unikāls bruģa segums. Daļēji bojā gājušo ēku drupas iezīmē vēsturiskās apbūves vietas. Kopumā tas ir viens no retajiem šāda veida apbūves ansambļiem, kas saglabājies tik pilnīgi.

Ilgu laiku vairums ēku bija avārijas stāvoklī. 2014. gadā ēku kompleksu iegādājās uzņēmums "Brasla", kas pamazām veic tā atjaunošanas darbus. Patlaban bijušajā zirgu pasta stacijā tiek organizēts Straupes lauku labumu tirdziņš un to izmanto izstādēm, koncertiem, semināriem un citiem publiskiem pasākumiem.

LOCATION: CĒSU NOVADS,
STRAUPES PAGASTS

TEXT: I. LIEKNIŅA
PHOTO: G. ĀBOLTIŅA-ĀBOLIŅA
PERSONĪGAIS ARHĪVS

STRAUPE HORSE POSTAL STATION

The Straupe postal station is one of the eight postal stations, which were built at the beginning of the 18th century in the Latvian part of Vidzeme along the Rīga–Tartu–Peterburg road. At the turn of the 18th and 19th centuries, wooden buildings were replaced by stone buildings. The main building of the postal station – the living house was located at the roadside. Its façade was adorned by an open arcade. The postmaster's office and apartment were located in this building. Behind it, creating a partially enclosed courtyard, the following buildings were located: a living house for servants, a barn with a cart-house, the old and new horse stables, a shed and a cellar, and on the other side of the road – a blacksmith's workshop. In 1863, when the Rīga–Pskov highway was built, the functions of the horse postal delivery system became less important. In 1887, when the Cēsis–Limbaži main postal route was directed via Rozbeķi, the station discontinued to function.

To a large extent, the building structure and arrangement of the Straupe horse postal station has survived to this day. Majority of buildings have retained their historic spatial volume and also the original structure. A unique pavement has remained uncovered. Ruins of partially damaged buildings mark their historical location. In general, it is one of the few building complexes of this kind that has survived so well.

For a long time, most of the buildings were in a state of emergency. In 2014, the complex of buildings was purchased by the company *Brasla*, which is gradually renovating the site. Nowadays, in the former horse postal station, the Straupe Farmers' Market is organised and it is used for exhibitions, concerts, seminars and other public events as well.

LOKĀCIJA: VALMIERAS NOVADS, STRENČI

TEKSTS: S. ZIRNE
FOTO: A. RATNIECE

GAUJAS PLOSTU CEĻŠ. STRENČI

Gaujas upe kā nozīmīgs ūdensceļš kokmateriālu transportēšanai izmantota no 19. gs. vidus līdz 20. gs. 60. gadu beigām. Kokmateriāli no Vidzemes mežiem tika sasieti plostos un, izmantojot upes straumi, plosta vadītāja jeb korņika vadībā nogādāti līdz Rīgai. Dārgākais un bīstamākais posms sākotnēji bija starp Gaujas un Daugavas grīvu, kur koki bija jāpludina vai jāved ar kuģi pa jūru, tādēļ 1899. gadā tika uzsākta Gaujas–Daugavas ūdensceļa izbūve. 1903. gadā atklāja izbūvēto kanālu sistēmu caur Mazo Baltezeru, kas veicināja strauju plostniecības attīstību Gaujas upē. Sezonas laikā Gaujā pludināja vairāk nekā 100 000 kubikmetrus kokmateriālu. Gaujas plosti bija 8,5 m plati, to garums nedrīkstēja pārsniegt 95 m. Korņiku vadībā plosti tika izvadīti pa upes līkumiem, pāri krācēm, gar klintīm.

Pēc Otrā pasaules kara plostus pakāpeniski nomainīja vaļējā kokmateriālu pludināšana, kas ekonomiski bija izdevīgāka. Laika gaitā, mainoties kokmateriālu transportēšanas veidiem, koku pludināšanu pa Gauju pārtrauca.

Gaujas plostnieku galvaspilsēta ir Strenči, kam ir arī starptautiskās plostnieku pilsētas statuss. Lai saglabātu plostnieku amata prasmes un popularizētu plosta siešanas tradīciju, katru gadu maija trešajā sestdienā Strenčos notiek Gaujas plostnieku svētki, ko rīko biedrība "Gaujas plostnieki". Svētki sākas dažas dienas iepriekš, kad pie Spicu tilta tiek siets plosts, ko pēc tam pludina pa Gauju, līdz sestdienas rītā tas tiek "noarts" Gaujas krastā Strenčos. Gaujas plostnieku amata prasmes 2018. gadā iekļautas Latvijas Nacionālā nemateriālā kultūras mantojuma sarakstā.

LOCATION: VALMIERAS NOVADS, STRENČI

TEXT: S. ZIRNE
PHOTO: A. RATNIECE

THE GAUJA TIMBER RAFTING ROAD. STRENČI

The River Gauja was used as an important waterway for timber transportation from the mid-19th century to the end of the 1960s. Timber from Vidzeme forests was tied in rafts and, using the river stream, transported to Rīga under the guidance of the raft master or the so-called 'kornik'. The most expensive and dangerous section was initially between the mouth of the River Gauja and the River Daugava, where timber had to be floated or transported by sea, so in 1899 the construction of the Gauja–Daugava waterway was started. In 1903, a system of canals was built through the Lake Mazais Baltezers, which facilitated rapid development of rafting on the River Gauja. During the season, more than 100,000 cubic meters of timber were floated along the River Gauja. The Gauja rafts were 8.5 m wide; their length could not exceed 95 m. Under the leadership of the 'korniks', rafts were led along the bends of the river, across the rapids and along the cliffs.

After World War II, rafts were gradually replaced by open timber rafting, which was more economically viable. Over time, as the modes of timber transportation changed, the floating of timber along the River Gauja was stopped.

The capital of Gauja raftsmen is Strenči, which also has the status of an International Timber Rafting City. In order to preserve the skills of raftsmen and to popularize the tradition of raft tying, every year on the third Saturday of May in Strenči the Gauja Raftsmen Festival is organized by the association *Gaujas plostnieki*. The festival begins a few days in advance, when a raft is tied to the Spicu bridge, which is then floated along the River Gauja, until on Saturday morning it is berthed on the bank of Gauja in Strenči. In 2018, the skills of Gauja raftsmen were included in the Latvian National List of Intangible Cultural Heritage.

LOKĀCIJA: SIGULDAS NOVADS,
SIGULDA, J. PORUKA IELA 14,
KRIMULDAS IELA 3

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: A. BIEDRIŅŠ

SIGULDAS–KRIMULDAS GAISA TROŠU CEĻŠ

Piekares gaisa pasažieru trošu ceļu 43 m augstumā pār Gaujas senleju ar 22-vietīgu vagoniņu, kas tiek saukts arī par gaisa tramvaju, atklāja 1969. gada 3. janvārī.

Pēc sākotnējās tehniskās specifikācijas 13 tonnas smagās nesošās troses garums bija 1060 m un diametrs 45 mm. Trošu ceļa vagoniņa kustības ātrums bija līdz 6,5 m/s, un tā kustību nodrošināja 55 kW elektromotors. Paralēli tam bija arī iekšdedzes dzinējs un ar roku darbināms mehānisms, lai ārkārtas gadījumā vagoniņu varētu aizvilkt uz galapunktu.

Trošu ceļu un staciju ēkas Siguldā un Krimuldā būvēja vietējā Remonta un celtniecības pārvalde inženiera Voldemāra Meļķa vadībā pēc Gruzijā izstrādāta projekta un ar šīs valsts speciālistu līdzdalību. Savukārt vagoniņu izgatavoja Rīgas Tramvaju un trolejbusu pārvaldes darbnīcās.

Gadu gaitā trošu ceļš un pats vagoniņš vairākkārt ir modernizēts, atjaunojot arī stacijas un ierīkojot automātisko vadības sistēmu.

Mūsdienās gaisa trošu ceļa vagoniņš, kura ietilpība samazināta līdz 15 pasažieriem, kursē pēc noteikta kustības saraksta un kilometru garo maršrutu Sigulda–Krimulda virs Gaujas senlejas veic 7 minūtēs.

Siguldas–Krimuldas gaisa trošu ceļš, kas sākotnēji bija iecerēts kā vietējais sabiedriskais transports, tagad ir kļuvis par vienu no Gaujas Nacionālā parka iecienītākajām tūristu atrakcijām. Tūrisma piedāvājumā trošu ceļa vagoniņš tiek pozicionēts kā senākais šāda veida transporta līdzeklis Baltijas valstīs.

LOCATION: SIGULDAS NOVADS,
SIGULDA, J. PORUKA IELA 14,
KRIMULDAS IELA 3

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: A. BIEDRIŅŠ

SIGULDA–KRIMULDA CABLEWAY

The suspension passenger cableway at a height of 43 m over the ancient valley of the River Gauja with a 22-seater cable car, also called a sky tram, was opened on January 3, 1969.

According to the initial technical specification, the length of the 13-ton support cable was 1060 m and the diameter – 45 mm. The cable car had a speed of up to 6.5 m/s and was operated by a 55-kW electric motor. In parallel, there was also an internal combustion engine and a hand-operated mechanism to pull the cable car to its destination in an emergency situation.

The cableway and station buildings in Sigulda and Krimulda were built by the local Repair and Construction Administration under the leadership of engineer Voldemārs Meļķis in line with a project developed in Georgia and with the participation of Georgian specialists. In turn, the cable car was manufactured in the workshops of the Rīga Tram and Trolleybus Administration.

Over the years, the cableway and the cable car itself have been upgraded several times, also restoring stations and installing an automated control system.

Nowadays, the cable car, the capacity of which is reduced to 15 passengers, travels according to a certain timetable. The kilometre-long route Sigulda–Krimulda over the ancient valley of the River Gauja is covered within 7 minutes.

The Sigulda–Krimulda cableway, which originally was intended as a local public transport, has now become one of the Gauja National Park's most popular tourist attractions. In the tourism industry, the cable car is positioned as the oldest vehicle of its kind in the Baltic States.

LOKĀCIJA: SIGULDAS NOVADS, SIGULDA

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

SIGULDAS DZELZCEĻA STACIJA

Siguldas dzelzceļa stacija tika atklāta 1889. gadā, ekspluatācijā nododot 306 kilometrus garo dzelzceļa līniju Rīga–Pleskava. Lai gan tā būvēta galvenokārt militāri stratēģiskām vajadzībām, dzelzceļa trase ir labi pārdomāta, lai tā kalpotu arī saimnieciskām vajadzībām un aptvertu pēc iespējas plašas apdzīvotas teritorijas. Lielu ietekmi uz jaunbūvējamo dzelzceļa līniju atstājusi arī Gauja, kā arī tās senleja un reljefs kopumā.

Stacijas ierīkošanai netālu no Siguldas pilsmuižas, domājams, bijis vēl kāds papildu stimuls. Arī pirmā (Segevoldes) stacijas ēka, atšķirībā no daudzām citām dzelzceļa līnijas Rīga–Pleskava ēkām, ir plaša un dekoratīviem kokgriezumiem rotāta koka konstrukcijas celtne.

Iespējams, ugunsnedrošā izpildījuma dēļ stacijas ēka Pirmā pasaules kara gados nodegusi. Tās vietā uzcelta pagaidu koka ēka, kura 1925. gadā aizstāta ar izteiksmīgu arhitekta Pētera Federa (*Пётр Александрович Фе́ддерс*) projektētu mūra ēku. Diemžēl arī šī ēka (1944. gadā) zudusi.

Izvēloties piemērotāko ēkas projektu nākamajai vilcienu pasažieru apkalpošanas ēkai Siguldā, par pamatu tika ņemta Cēsu stacijas celtne, kas ekspluatācijā tika nodota kā viena no pirmajām pēc Otrā pasaules kara celtajām stacijas ēkām 1947. gadā. Siguldā to pabeidza būvēt 1951. gadā un līdzīgi 1925. gada celtnei ekspluatācijā nodeva 29. decembrī.

Siguldā stacijas ēka ir padevusies vēl varenāka nekā Cēsīs un spilgti izgaismo staļinisma arhitektūrā valdošās tendences. Mūsdienās ļoti iepriecinoša ir šīs ēkas funkcionalitāte, jo tā kalpo ne tikai vilcienu, bet arī autobusu pasažieriem; stacijā izvietotas tirdzniecības telpas, tūrisma informācijas centrs un pašvaldības policijas birojs.

LOCATION: SIGULDAS NOVADS, SIGULDA

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: T. KALNĪTIS

SIGULDA RAILWAY STATION

The Sigulda Railway Station was opened in 1889 when bringing into service the 306 kilometres long railway line Rīga–Pskov. Although it was built primarily for military strategic purposes, the railway route is well designed to serve economic needs and cover as large populated area as possible. The River Gauja with its valley and terrain in general, has also had a major impact on the route of the railway line to be built.

Supposedly, there has been an additional incentive for the construction of the station near the Sigulda Castle. Also, the first (Segevolde) station building, unlike many other station buildings of the Rīga–Pskov railway line, is a spacious wooden structure building adorned with decorative carvings.

Perhaps, due to the flammable structure, the station building burnt down during World War I. In its place, a temporary wooden building was built, which in 1925 was replaced by an expressive stone building designed by an architect Peter Feder (*Пётр Александрович Фе́ддерс*). Unfortunately, this building also perished in 1944.

When choosing the most suitable design for the next train passenger servicing building in Sigulda, the building of the Cēsis station was taken as an example, which was put into operation as one of the first post-World War II station buildings in 1947. In Sigulda, the station building was completed in 1951 and similarly to the building of the 1925, it was put into operation on December 29.

Nowadays, the functionality of this building is very pleasing, as it serves not only train but also bus passengers; the station houses commercial premises, a tourism information centre and a municipal police office.

LOKĀCIJA: OGRES NOVADS, OGRE,
GAISMAS PROSPEKTS 2/6

TEKSTS: I. BULA
FOTO: I. BULA

OGRES SANATORIJA

20. gs. sākumā aizvien izplatītākas kļuva sanatorijas un dziedinātavas, kas sniedza veselību un spirdzinājumu ne tikai miesai, bet arī piepildījumu dvēselei. Ārstniecības iestāžu veidošanās un attīstība nebija iespējama bez dzelzceļa tīkla u. c. ceļu būvniecības paplašināšanās.

Dzelzceļa posmu Rīga–Dinaburga atklāja 1861. gadā. Viena no pieturvietām gleznainā vietā bija Ogres stacija Ogres novada centrā. Par pirmajām sanatorijām Ogrē ziņas saglabājušās no 20. gs. otrās desmitgades, kad 1911. gada 15. janvārī tika atvērta sanatorija hroniskiem slimniekiem. Ārstniecības iestāžu darbību Latvijā īslaicīgi ierobežoja Pirmais pasaules karš (1914–1918), tomēr Latvijas pirmās brīvvalsts laikā tās ar jaunu sparu atjaunoja darbošanos veselības atgūšanas jomā.

Ogres sanatoriju pēc Rīgas Centrālās kopējās slimokases pasūtījuma arhitekts Konstantīns Pēkšēns (1859–1928) projektēja 1926. gadā. Tā paša gada jūlijā sākās Rīgas trūcīgo bērnu atpūtas nama "Mālkalne" būvniecība Ogrē. Veranda galvenajā fasādē padara gaisīgāku arhitektūras apjoma simetriju un barokālā mansarda smagnējumu. Tās ažūrais logu stiklojums raisa ampīra laika oranžērijas iespaidu. Pagalma fasādes arhitektūrā vērojama K. Pēkšēna daiļradei raksturīga iezīme – akcentēts centrālais rizalīts ar nacionālā romantisma ornamentiem. Arhitektūras elementi, kā, piemēram, terase virs verandas, veidoti atbilstoši ēkas funkcionālajai nozīmei.

2020. gadā Ogres sanatorijā veikti apjomīgi atjaunošanas darbi – jumta seguma, tā detaļu un cokola atjaunošana, kā arī pirmā stāva telpu vienkāršotas atjaunošanas darbi, tostarp kāpņu telpas un kāpņu halles remonts, diagonālā pacēlāja uzstādīšana cilvēkiem ar kustību traucējumiem u. c. 2021. gadā atjaunots ēkas vestibils.

LOCATION: OGRES NOVADS, OGRE,
GAISMAS PROSPEKTS 2/6

TEXT: I. BULA
PHOTO: I. BULA

OGRE SANATORIUM

In the early 20th century, sanatoriums and health resorts became increasingly popular, providing health and refreshment not only to one's body but also to one's soul. Construction and development of health resorts was made possible as the railway network and road networks expanded.

Railway section Rīga–Dinaburga was opened in 1861. One of the stops in a picturesque location was the Ogre station in the centre of the Ogre municipality. Information about the first sanatoriums in Ogre dates back to the second decade of the 20th century, when on January 15, 1911, a sanatorium was opened. The activities of health resorts in Latvia were temporarily restricted by World War I (1914–1918); however, after the war, they commenced their work in the field of health recovery afresh.

The Ogre sanatorium at the order of the Rīga Central Sickness Fund was designed by architect Konstantīns Pēkšēns (1859–1928) in 1926. In July of the same year in Ogre, construction of a holiday house Mālkalne for poor children from Rīga began. The veranda in the main façade makes the symmetry of architectural volume and baroque attic airier. Its open window glazing gives the impression of an orangery of the Empire style. The façade architecture on the courtyard side is characteristic of K. Pēkšēns' creative work – accentuated central risalite with ornaments of National Romanticism. Architectural elements, such as the terrace above the veranda, are designed according to the functional importance of the building.

In 2020, extensive renovation works were carried out at the Ogre sanatorium – restoration of roofing, its parts and plinth, as well as simplified renovation works for the ground floor facilities, including the stairwell and staircase hall repairs, installation of a diagonal lift for people with reduced mobility, etc. In 2021, the lobby of the building was renovated.

LOKĀCIJA: OGRE,
VIESTURA ALEJA 1A

TEKSTS: I. BULA
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

PĀROGRES STACIJA

Pēc politiskajām kolīzijām 20. gs. sākumā Latvijā, stabilizējot sociālekonomisko situāciju, uzmanība tika vērsta uz transporta ceļu, tostarp dzelzceļa līniju, atjaunošanu un izveidi. Lai gan šobrīd daudzi no tiem vairs nepilda sākotnējo funkciju un ir demontēti, liecības par pagājušā laikmeta varenību ir saglabājušās. Tāda ir Rīga–Daugavpils dzelzceļa līnija, kuras veidošanas ieceres datējamas ar 1847. gadu. 1853. gadā tika nodibināta Rīgas–Dinaburgas Dzelzceļa sabiedrība, bet 1858. gada 8. maijā Vidzemes ģenerālgubernators kņazs Suvorovs uzsāka būvdarbus.

Viens no Rīga–Daugavpils posma šķietami necilākajiem, bet izturīgākajiem pieturas punktiem bija Pārogres stacija. Tās ēku uzbūvēja no ziedotiem būvmateriāliem, Pārogres Labierīcības biedrībai organizējot talku. To atklāja 1931. gadā. Perona būvniecību finansēja Dzelzceļu virsvalde.

Stacijas ēkas arhitekts ir Voldemārs Ozoliņš (1899–1991), kurš no 1925. līdz 1945. gadam strādājis un projektējis Dzelzceļu virsvaldes uzdevumā 21 dzelzceļa stacijas ēku, tostarp Vaivaros, Jaundubultos (sākotnējo koka ēku), Kaletos, Brakšķos, Plocē, Augšciemā, Lilastē, u.c. Vienkāršais un stacijas ēkas funkcijai piemērotais apjoms ir viens no pirmajiem koka staciju ēku prototipiem Ozoliņa profesionālajā darbībā. Mūsdienās Pārogres stacija ir viena no nedaudzajām 20. gs. 30. gados veidotajām stacijas ēkām, kas saglabājusi tās sākotnējo arhitektonisko veidolu un aizvien pilda sākotnējo funkciju. Pašvaldība rūpējas par to, lai regulāri tiktu veikti ēkas uzturēšanas darbi, nodrošinot tās saglabāšanu.

LOCATION: OGRE,
VIESTURA ALEJA 1A

TEXT: I. BULA
PHOTO: I. BULA

PĀROGRE STATION

After the political conflicts in the early 20th century in Latvia, when the socio-economic situation stabilized, the attention was paid to restoration and building of transport routes, including railway lines. Although many of them are now no longer fulfilling their original function and have been dismantled, the evidence of the grandeur of the past era has survived. One of these is the Rīga–Daugavpils railway line, with first ideas about the line dating back to 1847. In 1853, the Rīga–Dinaburg Railway Society was established, while on May 8, 1858 Governor General of Livland (Vidzeme), Grand Duke Suvorov started construction works.

One of the seemingly most humble but durable stops of the Rīga–Daugavpils section was the Pārogre station. Its building was built from donated building materials, when the Pārogre Area Planning Society organized collective works. It was opened in 1931. The construction of the platform was financed by the Railway Board.

The architect of the station building is Voldemārs Ozoliņš (1899–1991), who from 1925 to 1945 designed 21 railway station buildings on behalf of the Railway Board, including the ones in Vaivari, Jaundubulti (initial wooden building), Kaleti, Brakšķi, Ploce, Augšciems, Lilaste, etc. The simple building suitable for the function of the station is one of the first prototypes of wooden station buildings in V. Ozoliņš's oeuvre. Nowadays, the Pārogre station is one of the few station buildings built in the 1930s, which has retained its original architectural shape and continues to fulfil its original function. The municipality ensures that regular maintenance works are carried to ensure the preservation of the building.

LOKĀCIJA: OGRES NOVADS,
ĶEIPENES PAGASTS

TEKSTS: I. BULA
FOTO: I. BULA

ĶEIPENES KIŅOSTACIJA

Latvijas industriālā mantojuma attīstība starpkaru periodā (1918–1940), ņemot vērā Pirmā pasaules kara laikā nodarītos zaudējumus (darbaspēka resursa zaudējumi, izpostīti dzelzceļi, rūpniecības un tirdzniecības flotes evakuācija Krievijā), noritēja diezgan strauji. Divdesmit gadu laikā Latvija kļuva par lauksaimniecības preču eksporta un tranzīta valsti Eiropas preču tirdzniecības tīklā. Tas veicināja arī jaunu dzelzceļa līniju izbūvi.

Viens no jaunatklātajiem dzelzceļa posmiem komercdarbībai 1937. gada 24. novembrī bija Rīgas–Ērgļu līnija no Suntažiem līdz Ērgļiem. 1937. gada 10. decembrī šajā dzelzceļa posmā atklāja pieturvietu "Ķeipene" 27,8 km attālumā līdz Ērgļiem. Otrais pasaules karš sliežu ceļam un staciju ēkām nodarīja postījumus. Vilcienu satiksmi posmā Rīga–Ķeipene atjaunoja vien 1951. gadā.

Stacijas ēka tāda, kādu šodien to var redzēt, celta 20. gs. 50. gados padomju neoklasicisma stilā. Viena stāva tipveida stacijas ēkas apjoms apvieno funkcionalitāti un arhitektoniski vienkāršu, tomēr pārdomātu veidolu, kas harmoniski iekļaujas stilistiski līdzīgā šī dzelzceļa līnijas posma staciju kopējā ansamblī.

2019. gadā Ķeipenes dzelzceļa stacija un tās apkārtne atdzima kinorežisora un kinofestivāla "Arsenāls" dibinātāja Augusta Sukuta (1947–2017) sirreālistisku kinovīziju koncepta ietvaros. Stacijas ēkai, kuru ieskauj vides instalācijas un kino pasaules objekti, piešķīra svarīgu funkciju – Sergeja Eizenšteina komunikāciju centrs. Zem kinokadru tuneļa saglabātas arī vēsturiskās sliedes no kādreizējās dzelzceļa līnijas Rīga–Ērgļi.

LOCATION: OGRES NOVADS,
ĶEIPENES PAGASTS

TEXT: I. BULA
PHOTO: I. BULA

CINEMA STATION IN ĶEIPENE

The development of Latvia's industrial heritage in the interwar period (1918–1940), taking into account the losses caused during World War I (loss of labour resources, damaged railways, evacuation of the industrial and merchant fleet to Russia), proceeded quite rapidly. Within twenty years, Latvia became an export and transit country for agricultural goods in the European commodity trade network. It also facilitated the construction of new railway lines.

One of the newly opened railway sections for commercial activities on November 24, 1937 was the Rīga–Ērgļi line from Suntaži to Ērgļi. On December 10, 1937, the Ķeipene stop was opened in this railway section 27.8 km away from Ērgļi. World War II caused damage to the railways and station buildings. Train traffic on the Rīga–Ķeipene section was resumed only in 1951.

The station building, as it can be seen today, was built in the 1950s, in the style of Soviet neoclassicism. The size of a one-storey standard station building combines functionality and an architecturally simple, yet well-thought-out appearance, which harmoniously fits into the stylistically similar overall ensemble of stations on this section of the railway line.

In 2019, the Ķeipene railway station and its surroundings were reborn within the concept of surrealistic cinematic visions of Augusts Sukuts (1947–2017), film director and founder of the Arsenāls Film Festival. The station building, surrounded by environmental installations and cinema objects, was given an important function – the Sergei Eisenstein Communication Centre. Historical rails from the former Rīga–Ērgļi railway line have also been preserved under the cinema tunnel.

LOKĀCIJA: JŪRMALA,
ZIGFRĪDA MEIEROVICA PROSPEKTS 4

TEKSTS: R. PĒTERSONS
FOTO: A. VEIGURS

DUBULTU DZELZCEĻA STACIJA

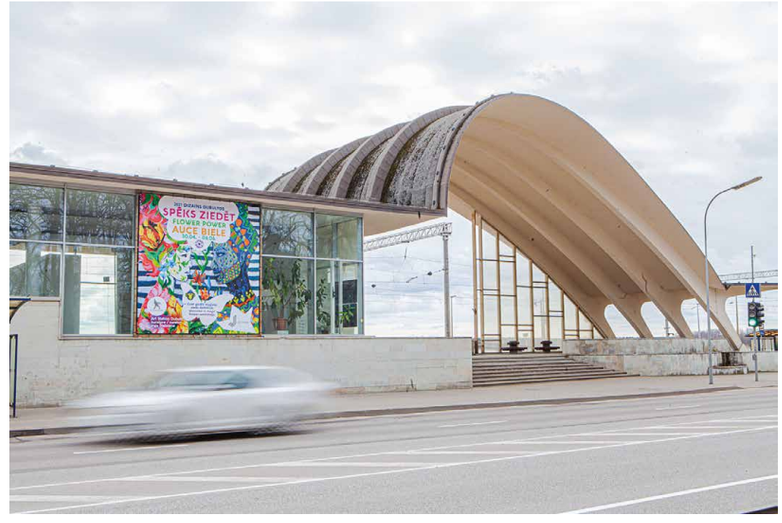
Dzelzceļš no Rīgas līdz Dubultiem tika uzbūvēts 1877. gadā, kad uzcēla pirmo stacijas ēku. Divstāvu koka būve bija viena no lielākajām visā Rīga–Tukums dzelzceļa posmā. Staciju nojauca 20. gs. 70. gadu vidū, un tās vietā uzcēla šobrīd esošo ēku. Jūrmalas pilsēta, kas dibināta 1959. gadā, bija viens no Padomju Savienībā izslavētajiem kūrortiem, un Dubulti bija plānoti kā pilsētas sabiedriski politiskais centrs, tāpēc jaunās stacijas būvniecībai atļāvās izmantot individuālu, nevis tipveida projektu. 1977. gadā dzelzceļa ēku atklāja, un tajā pašā gadā otrpus ielai svētku demonstrāciju laukumā uzslēja ap 9 m augsto Ļeņina pieminekli. Tā ir viena no lielākajām un arhitektūras ziņā oriģinālākajām padomju laika dzelzceļa stacijām Latvijā. Projekta autors ir Ļeņingradas Dzelzceļa institūta arhitekts Igors Javeins (1903–1980). Stacijas stikla un betona arhitektūrā dominē augsta, no tālienes ieraugāma un vizuāli iespaidīga, betonā lieta plastiska konstrukcija, raisot asociācijas ar jūras vilni. Tā domāta kā pasažieru nojume. Konstrukcija ir savienota ar stiklotu taisnstūrveida apjomu, izgaismojot pirmā stāva biļešu kases, plašu uzgaidāmo telpu un restorānu otrajā stāvā, no kura paveras skaists skats uz iespaidīgo Lielupes Dubultu–Majoru loku, upei pienākot pie Rīgas jūras līča pludmales nepilnu 350 m attālumā.

Jauno tehnoloģiju iespaidā staciju plašās telpas Jūrmalā un citviet Latvijā vairs nav nepieciešamas. Tiek meklētas jaunas izmantošanas iespējas, un 2015. gadā daļā ēkas tika iekārtota Mākslas stacija "Dubulti", kuras vadītāja ir mākslas zinātniece Inga Šteimane. Izstāžu zāles ir abos stāvos, un tās ir brīvi pieejamas. 2014. gadā Latvijas pārstāvniecība Venēcijas arhitektūras biennālē projektā "Unwritten" (Neuzrakstītais) iepazīstināja publiku ar padomju modernisma arhitektūras labākajiem paraugiem, un Dubultu dzelzceļa stacija bija to vidū.

LOCATION: JŪRMALA,
ZIGFRĪDA MEIEROVICA PROSPEKTS 4

TEXT: R. PĒTERSONS
PHOTO: A. VEIGURS

DUBULTI RAILWAY STATION



The railway from Rīga to Dubulti was established in 1877, when the first station building was constructed. The two-storey wooden building was one of the largest in the entire Rīga–Tukums railway section but it was demolished in the 20th century. In the mid-1970s, the current building was built in its place. The city of Jūrmala, founded in 1959, was one of the most famous resorts in the Soviet Union, and Dubulti was planned as the city's social and political centre, so the construction of the new station allowed to use an individual rather than a standard project. In 1977, the railway station was opened, and in the same year, a 9 m high monument to Lenin was erected across the street from the festive demonstration square. It is one of the largest and most architecturally original Soviet-era railway stations in Latvia. The author of the project is Igor Yavein (1903–1980), an architect at the Leningrad Railway Institute. The glass and concrete architecture of the station is dominated by a high and visually impressive concrete-cast plastic structure, visible from a distance and evoking associations with the sea wave. It is intended as a passenger hall. The structure is connected with a glazed rectangular volume, illuminating the first floor ticket office, spacious waiting room and restaurant on the second floor, which offers a beautiful view of the impressive River Lielupe and the Dubulti–Majori circle. The river arrives at the Gulf of Riga beach less than 350 m away.

Due to new technologies, the spacious premises of the stations in Jūrmala and elsewhere in Latvia are no longer necessary. New possibilities of use are being sought, and in 2015 a part of the building was equipped with the Art Station Dubulti, headed by art historian Inga Šteimane. The exhibition halls are on both floors and are freely accessible. In 2014, the Latvian Representation at the Venice Architecture Biennale in the project 'Unwritten' introduced the audience to the best examples of Soviet modernist architecture and the Dubulti railway station was among them.

LOKĀCIJA: JŪRMALA, ĶEMERI

TEKSTS: R. PĒTERSONS
FOTO: ĶEMERU NACIONĀLĀ PARKA ARHĪVS

ĶEMERU IELU DZELZCEĻŠ

(TRAMVAJS)

Ķemeri kā valsts balneoloģiskais kūrorts oficiāli tika nodibināts 1838. gadā. Pēc Ķemeru kūrorta pārvaldes reformas 1891. gadā un līdz pat Pirmajam pasaules karam tas piedzīvoja ziedu laikus. Viens no galvenajiem apkārtnes labiekārtošanas darbu uzdevumiem bija palīdzēt kūrorta pacientiem no ārstniecības procedūrām brīvajā laikā pārvarēt 7 verstis (7,5 km) garo ceļu līdz pludmalei Rīgas jūras līča krastā. Kūrorta galvenā ārsta, izcilā balneologa Aleksandra Lozinska (1868–1961), vadībā ap 1910. gadu sākās ielu dzelzceļa (elektriskā tramvaja) ierīkošanas darbi, lai varētu ērti sasniegt pludmali. Darbus kavēja ceļa izbūve purvainajā apvidū. 1912. gada 3. jūnijā satiksme tika atklāta.

Tramvaja līnija savienoja Ķemeru dzelzceļa staciju ar Jaunķemeriem jūras krastā, kur izbūvēja īpašu paviljonu. Pa ceļam tramvajam bija vairākas pieturas, un pie segtajiem motorvagoniem labā laikā mēdza piekabināt arī vaļējās platformas. Līdz Pirmajam pasaules karam darbojās trīs rūpnīcā "Fenikss" (vēlāk "Vairogs", Rīgas vagonu rūpnīca) izgatavoti tramvaja vagoni ar atsevišķu nodalījumu smēķētājiem. Elektrību ražoja 150 zirgspēku lokomobīlis. Ceļš no Ķemeru stacijas līdz Jaunķemeriem ilga 25 minūtes, biļetes cena – 10 kapeikas. Ceļā bija vietas, kur varēja veikt pretimbraucošo vagonu maiņu. Jaunķemeros joprojām ir redzama ar kaltiem akmens stabiņiem norobežotā tramvaja apgriešanās vieta. Uzlabotās satiksmes dēļ strauji sāka attīstīties Jaunķemeru vasarnīcu ciemats. Sākoties Pirmajam pasaules karam, visas iekārtas un vagoni tika evakuēti uz Krievijas iekšzemi. Kūrorta saimniecību kara laikā izpostīja. Starpkaru periodā Ķemeru ielu dzelzceļa darbību epizodiski atjaunoja, taču vagonus darbināja ar iekšdedzes (petrolejas, dīzeļdegvielas) dzinējiem. 1933. gadā uzbūvēja šoseju, kā rezultātā līdz jūrai varēja ērti aizbraukt ar privāto vai sabiedrisko transportu. Ķemeru tramvaja vēsture bija beigusies.

LOCATION: JŪRMALA, ĶEMERI

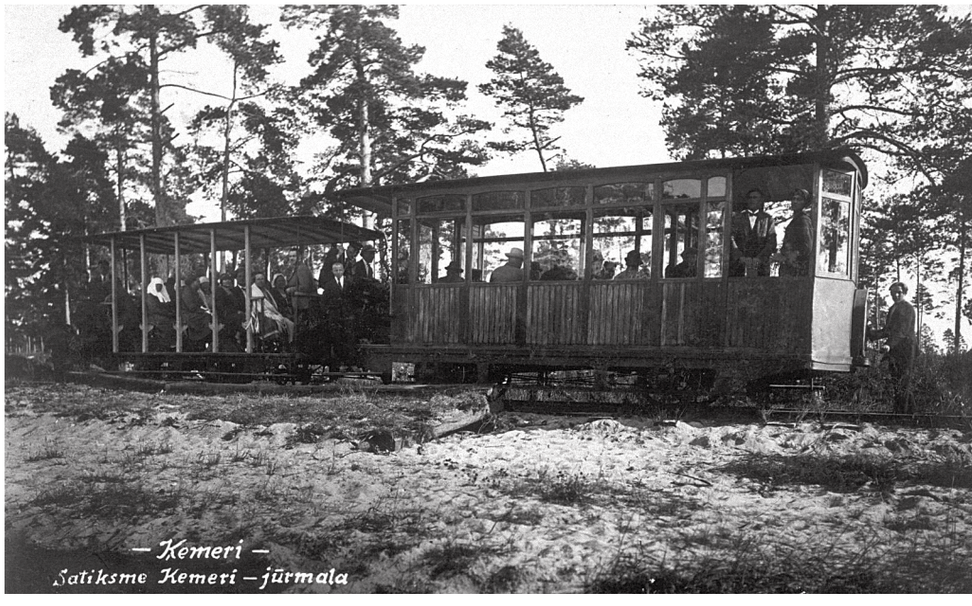
TEXT: R. PĒTERSONS
PHOTO: ĶEMERU NACIONĀLĀ PARKA ARHĪVS

ĶEMERI STREET RAILWAY

(TRAM)

Ķemeri as a state balneological resort was officially founded in 1838. After the reform of the Ķemeri resort administration in 1891 and until World War I, the resort experienced its zenith. One of the main tasks when improving the surroundings, was to help the resort patients to overcome the 7 versts (7.5 km) long distance to the beach on the shores of the Gulf of Riga in their spare time. Under the guidance of the chief physician of the resort, the distinguished balneologist Aleksandrs Lozinskis (1868–1961), around 1910 construction of the street railway (electric tram) commenced with an aim to make it easy to reach the beach. The works were delayed because the construction of the road had to be performed in a swampy area. On June 3, 1912, the line was opened.

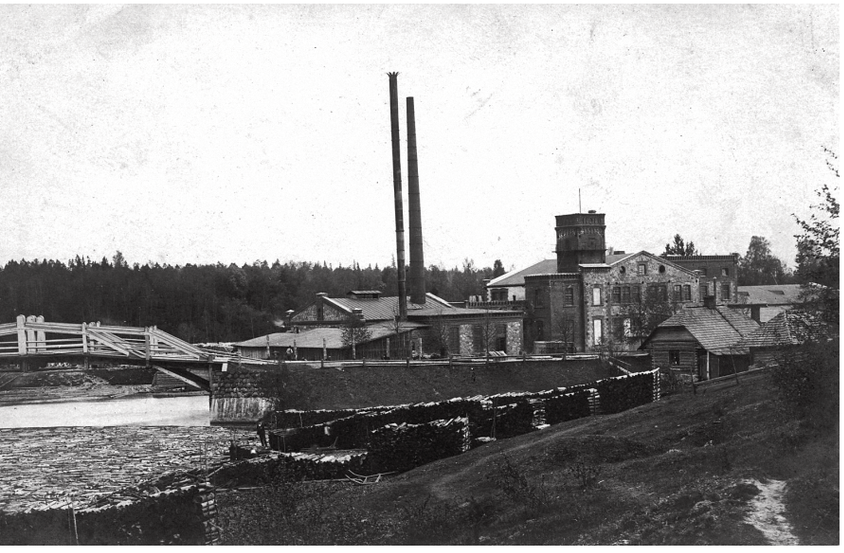
The tramline connected the Ķemeri railway station with Jaunķemeri on the seashore, where a special pavilion was built. The tram had several stops on its way, and open platforms used to be coupled to the covered motor cars in good weather. Until World War I, three tramcars manufactured at the factory *Fenikss* (later *Vairogs*, *Rīgas vagonu rūpnīca*) were used with a separate compartment for smokers. Electricity was produced by a 150-horsepower locomobile. The trip from the Ķemeri station to Jaunķemeri lasted for 25 minutes, the ticket price was 10 kopeykas. There were places on the way where the exchange with the meeting tramcars was enabled. In Jaunķemeri, one can still see the tram's turning point enclosed by cut stone posts. Due to the improved traffic, the village of the Jaunķemeri summer cottages began to develop rapidly. When World War I started, all equipment and tramcars were evacuated to the Russian hinterland. The resort was destroyed during the war. In the inter-war period, the operation of the Ķemeri street railway was renewed episodically, yet, the tramcars were powered by internal combustion (kerosene, diesel) engines. In 1933, a highway was built, which made it easy to reach the sea by private or public transport. The history of the Ķemeri tramline was over.



LOKĀCIJA: LIMBAŽU NOVADS, STAICELE

TEKSTS: I. MARTA
FOTO: STAICELES LĪBIEŠU MUZEJA “PIVĀLIND” KRĀJUMS

TILTS PĀR SALACU STAICELĒ



Līdz ar pirmā tilta izbūvi pār Salacas upi 19. gs. beigās sākās arī Staiceles pilsētas vēsture. Līdz tam laikam Staiceles vietā atradās tikai krogs, stallis un pārceltuve pār upi. 1846. gadā krogu un pārceltuves mājiņu apvienoja Stazeles pusmuižā. Lai vieglāka piekļūšana pusmuižai, 1885. gadā Rozēnu un Unguru muižu īpašnieki nolēma uzcelt tiltu blakus pārceltuvei. 1887. gadā tika pabeigts koka tilts uz mūra pamatiem. Tā kā tilta koka konstrukcijas bija apsistas ar zaļi krāsotu skārdu, to dēvēja par “Zaļo tiltu”.

Desmit gadus vēlāk Staicelē uzsāka papīra un kartona fabrikas būvniecību, līdz ar to blakus “Zaļajam tiltam” tika uzbūvēts vēl viens tilts fabrikas vajadzībām. 1913. gadā pāri šim tiltam izbūvēja šaursliežu dzelzceļa atzaru, pa kuru vagonetes ar saražoto produkciju vilka zirgi no fabrikas līdz Pāles stacijai.

20. gs. 20. gados “Zaļā tilta” koka pārsegumi jau bija divreiz atjaunoti. Otrā pasaules kara laikā 1944. gadā tiltu uzspridzināja. Taču jau pēc gada, izmantojot vācu karagūstekņu darbaspēku, uz vecā tilta mūra balstiem izveidoja 30 m garu tiltu ar “Howe” tipa kopni. Tilts sanācis nedaudz šķībs, tādēļ tas tika iesaukts par “Melno šķību tiltu”. Šis tilts kalpoja līdz sabrukšanai 1968. gadā. Taču to neatjaunoja par autotransporta tiltu, jo 1962. gadā, izveidojot apvedceļu ap Staiceli nepilnu kilometru tālāk, tika uzbūvēts vēl viens jauns tilts pār Salacu. Dažus gadus vēlāk, izmantojot vēl aizvien labā stāvoklī esošos “Zaļā tilta” mūra balstus, šajā vietā tika uzcelts vienkāršs trošu tilts gājējiem. Pēdējoreiz atjaunots 2018. gadā, tas kalpo vēl aizvien.

LOCATION: LIMBAŽU NOVADS, STAICELE

TEXT: I. MARTA
PHOTO: STAICELES LĪBIEŠU MUZEJA “PIVĀLIND” KRĀJUMS

BRIDGE OVER THE RIVER SALACA IN STAICELE

With the construction of the first bridge over the River Salaca at the end of the 19th century, the history of the Staicele town began. Until then, instead of Staicele, there was only a pub, a stable and a ferry over the river. In 1846, the pub and the ferry house were merged into the Stazele semi-manor. In 1885, the owners of Rozēni and Unguru manors decided to build a bridge next to the ferry to make the access to the semi-manor easier. In 1887, a wooden bridge on stone foundation was completed. Since the wooden structures of the bridge were covered with green painted tin, it was called the ‘Green Bridge’.

Ten years later, the construction of a paper and cardboard factory was started in Staicele, so another bridge for the factory was built next to the “Green Bridge”. In 1913, across this bridge, a narrow-track railway branch was built, along which trolleys with the readymade products were dragged by horses from the factory to the Pāle station.

In the 1920s, wooden slabs of the “Green Bridge” had already been restored twice. During World War II in 1944, the bridge was blown up. However, a year later, using the labour of German prisoners of war, a 30 m long bridge with a “Howe” type bus was created on the pillars of the brick supports of the old bridge. The bridge was slightly tilted so it was nicknamed as the “Black Tilted Bridge”. This bridge served until it collapsed in 1968. However, it was not renewed as a road bridge, because in 1962 another new bridge over the River Salaca was built by creating a bypass around Staicele less than a kilometre away. A few years later, by using the still good-conditioned stone foundations of the “Green Bridge”, a simple cable bridge for pedestrians was erected in this place. Last time renovated in 2018, it still serves its purpose.

LOKĀCIJA: LIMBAŽU NOVADS,
ALOJA, RĪGAS IELA 5

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

DZELZCEĻA LĪNIJA RĪGA–RŪJIENA UN ALOJAS STACIJA

1930. gada likums par dzelzceļa līnijas Rīga–Rūjiena būvniecību noteica, ka sākotnēji paredzētā šaursliežu dzelzceļa vietā jābūvē platsliežu dzelzceļš no esošās Mangaļu stacijas gar Vidzemes jūrmalu caur Limbažiem un Mazsalacu uz Rūjienu.

1934. gadā sākās sliežu ceļu, tiltu un ēku būvniecība. Pirmās staciju ēkas, piemēram, Vecāķos, Carnikavā un Saulkrastos, būvēja no lietotiem kokmateriāliem. Savukārt 20. gs. 30. gadu beigās būvētās staciju ēkas Lilastē, Limbažos un Puikulē ir celtas no ķieģeļiem.

Satiksmi dzelzceļa līnijā atklāja pa posmiem, un 1937. gada 4. decembrī dzelzceļa līniju Rīga–Rūjiena dzelzceļu nodeva lietošanā visā 140 km garajā līnijā.

Alojas staciju komercdarbībai atvēra 1936. gadā. Tur stacijas ēkas vajadzībām bija uzstādīts dzelzceļa vagons. Stacijas pasažieru ēku, kas saglabājusies līdz mūsdienām, uzcēla tikai pēc satiksmes atjaunošanas 1958. gadā.

Otrā pasaules kara laikā dzelzceļa līniju Rīga–Rūjiena gandrīz pilnībā nopostīja. To atjaunoja pa posmiem – 1948. gadā līdz Carnikavai un 1958. gadā līdz Alojai, vienlaikus aprīkojot ar elektrību posmu līdz Saulkrastiem. 1981. gadā dzelzceļa līniju Rīga–Rūjiena pagarināja Igaunijas teritorijā, atklājot dzelzceļa satiksmi caur Pērnavu uz Tallinu.

1996. gadā dzelzceļa posmu Skulte–Aloja–Ipiķi slēdza satiksmei, bet 1999. gadā šī dzelzceļa infrastruktūru nodeva pašvaldībām, kuras pēc neveiksmīgiem mēģinājumiem atjaunot kustību sliežu ceļus demontēja. Dzelzceļa trase, sākot no Skultes, tiek izmantota velosipēdistu un gājēju vajadzībām.

LOCATION: LIMBAŽU NOVADS,
ALOJA, RĪGAS IELA 5

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: A. BIEDRIŅŠ

RAILWAY LINE RĪGA–RŪJIENA AND ALOJA STATION

The Law of 1930 on the construction of the railway line Rīga–Rūjiena stipulated that instead of the initially planned narrow-gauge railway, a broad-gauge railway should be built from the existing Mangaļi station along the Vidzeme seaside through Limbaži and Mazsalaca to Rūjiena.

In 1934, construction of tracks, bridges and buildings began. The first station buildings, for example, in Vecāķi, Carnikava and Saulkrasti, were built from second-hand timber. Whereas station buildings in Lilaste, Limbaži and Puikule, built at the end of the 1930s, are made of bricks.

Traffic on the railway line was opened gradually by sections, and on December 4, 1937 the Rīga–Rūjiena railway line was put into operation along the entire 140 km line.

The Aloja station for commercial activities was opened in 1936. A railway wagon served the purposes of a station building. The station building for serving passengers, which has survived to this day, was built only after the restoration of traffic in 1958.

During World War II, the Rīga–Rūjiena railway line was almost completely destroyed. It was restored in stages – in 1948 to Carnikava and in 1958 to Aloja, simultaneously equipping the section to Saulkrasti with electricity. In 1981, the Rīga–Rūjiena railway line was extended in the territory of Estonia, opening a railway traffic via Pärnu to Tallinn.

In 1996, the Skulte–Aloja–Ipiķi railway section was closed to traffic, but in 1999 this railway infrastructure was transferred to municipalities, which, after unsuccessful attempts to restore the traffic, dismantled the tracks. Railway tracks, starting from Skulte, are used for the needs of cyclists and pedestrians.

LOKĀCIJA:
AIZKRAUKLES NOVADS

TEKSTS: E. LŪSĒNA
FOTO: E. ŠULCS

SENAIS DAUGAVAS ŪDENSCEĻŠ – AIZKRAUKLES PILSKALNS

Daugavas ūdensceļš bija viens no nozīmīgākajiem tirdzniecības un satiksmes ceļiem Austrumeiropā jau kopš akmens laikmeta, jo Daugavas augštece atradās tuvu citiem ūdens ceļiem, pa kuriem varēja nokļūt Kaspijas jūrā, Melnajā jūrā u.c., bet daudzās nelielās upītes nodrošināja iespēju viegli pārvietoties no viena ceļa uz citu. 9.–10. gs. palielinājās skandināvu un senkrievu aktivitātes Daugavas krastos, par ko liecina gan ar tirdzniecību saistītu priekšmetu atradumi, gan jaunu dzīvesvietu rašanās. Šajā laikā pie Daugavas izveidojās spēcīgi un labi nocietināti centri, kā Daugmale, Aizkraukle, Koknese, Sēlpils, Jersika u.c. Situācija strauji mainījās 12.–13. gs. mijā, kad Daugavas lejtecē ieradās vācu tirgotāji un garīdznieki, kuri pakāpeniski nostiprināja savu varu Latvijas teritorijā.

Viens no nozīmīgākajiem centriem pie Daugavas bija Aizkraukles pilskalns ar priekšpili un ap 3 ha plašu senpilsētu. Pilskalns izveidots stratēģiski izdevīgā vietā Daugavas labajā stāvajā krastā, kur to no austrumiem un rietumiem norobežo dziļas gravas. Papildus dabiskajiem šķēršļiem pilskalna nogāžu augšdaļā izveidotas divas terases, bet pilskalna galveno plakuma daļu no priekšpils atdala liels grāvis, kas bijis arī ceļš uz pilskalnu un priekšpili. Starp pilskalnu un Daugavu atrodas senpilsēta, kur ir arī mūra baznīcas vieta (13.–17. gs.) un kapsēta.

Arheoloģiskajos izrakumos (V. Urtāns, 1971–1976) atklātas gan dzīvojamās, gan saimniecības ēkas, krāsnis un pavardu vietas u.c. Aizkraukle vairākkārt minēta 13. gs. rakstītajos avotos; krustneši koka pili nodedzināja 1205. gadā.

LOCATION:
AIZKRAUKLES NOVADS

TEXT: E. LŪSĒNA
PHOTO: E. ŠULCS

THE OLD DAUGAVA WATERWAY – AIZKRAUKLE HILLFORT

The Daugava waterway has been one of the most important trade and traffic routes in Eastern Europe since the Stone Age. Because the upper River Daugava was close to other water routes, it was possible to reach the Caspian Sea, the Black Sea, etc., while the many small streams made it easy to move from one waterway to another. In the 9th–10th century, the activities of Scandinavians and Ancient Russians increased on the banks of the River Daugava. This is evidenced by findings of trade-related objects and emergence of new inhabited areas. During this time, strong and well-fortified centres were formed near the River Daugava – Daugmale, Aizkraukle, Koknese, Sēlpils, Jersika etc. The situation changed rapidly at the turn of the 12th–13th centuries, when German merchants and clergymen arrived downstream of the River Daugava, and gradually strengthened their power in the territory of Latvia.

One of the most important centres on the banks of the Daugava was the Aizkraukle hillfort with a forecastle and a 3 ha wide settlement area. The hillfort was made in a strategically convenient location on the right bank of the River Daugava, where it was bordered from the East and West by deep gullies. In addition to natural obstacles, two terraces were created at the top of the hillfort slopes, while the main part of the plateau of the hillfort was separated from the forecastle by a large moat which was a road to the hillfort and the forecastle. Between the hillfort and the Daugava, there was the settlement area with a stone church (13th–17th century) and a graveyard.

During the archaeological excavations (V. Urtāns, 1971–1976) both residential and outbuildings, stoves and places of open fire have been discovered. Aizkraukle has been mentioned for several times in the written sources from the 13th century; Crusaders burned down the wooden castle in 1205.

LOKĀCIJA: AIZKRAUKLES NOVADS,
PĻAVIŅAS, IEPRETIM DAUGAVAS IELAI 49

TEKSTS: A. ŠINKARJUKA
FOTO: JĒKABPILS MUZEJA KRĀJUMS

PĻAVIŅU PĀRCELTUVE

Daugavas upe Latvijas kultūras vēsturē ir svarīga. Gadsimtu gaitā tā kalpojusi gan kā jaunu ideju un preču ceļš, gan kā robeža, kas sadalīja Latvijas teritoriju vairākās daļās. Lai pārvarētu robežu, Daugavā darbojās daudzas pārceltuves. Pļaviņu pārceltuve, kas atradās iepretī tagadējam Pļaviņu kultūras namam, bija viena no lielākajām un labi pazīstamām pārceltuvēm plašā apkārtnē. Nav precīzu ziņu par pārceltuves darbības sākumu, bet droši zināms, ka tā beigusi darboties līdz ar Pļaviņu HES izbūvi 20. gs. 60. gados.

Pārceltuves nozīmību veicināja tās stratēģiskā atrašanās vieta. Pļaviņas izveidojušās vairāku ceļu krustpunktā, kā arī vairāku robežu sadures punktā. Pie Pļaviņām Daugavā ietek viena no tās lielākajām pietekām – Aiviekste, ienesot Daugavā plostus un liellaivas no plašiem Vidzemes un Latgales apgabaliem. Tāpat arī Pļaviņas vēsturiski atradušās uz triju valstu robežas. Daugava un Aiviekste veidoja robežu starp Zviedriju (Zviedru Vidzemi), Poliju (Poļu Vidzemi jeb Inflantiju) un Kurzemes un Zemgales hercogisti. Sākot ar 19. gs., visa Latvijas teritorija atradās Krievijas Impērijas kontrolē, tomēr pie Pļaviņām joprojām atradās svarīgs iekšējo robežu krustpunkts, krustojoties Vidzemes, Vitebskas un Kurzemes guberņām. Katras guberņas nedaudz atšķirīgais sociālais un ekonomiskais attīstības līmenis veicināja iekšējo migrāciju un vajadzību ērti šķērsot Daugavu.

Lai gan mūsdienās abi Daugavas krasti atrodas neatkarīgas Latvijas Republikas teritorijā, Daugava un Aiviekste joprojām kalpo kā robeža, kas atdala Latvijas kultūrvēsturiskos novadus: Vidzemi no Latgales un Vidzemi no Augšzemes (Sēlijas).

LOCATION: AIZKRAUKLES NOVADS,
PĻAVIŅAS, IEPRETIM DAUGAVAS IELAI 49

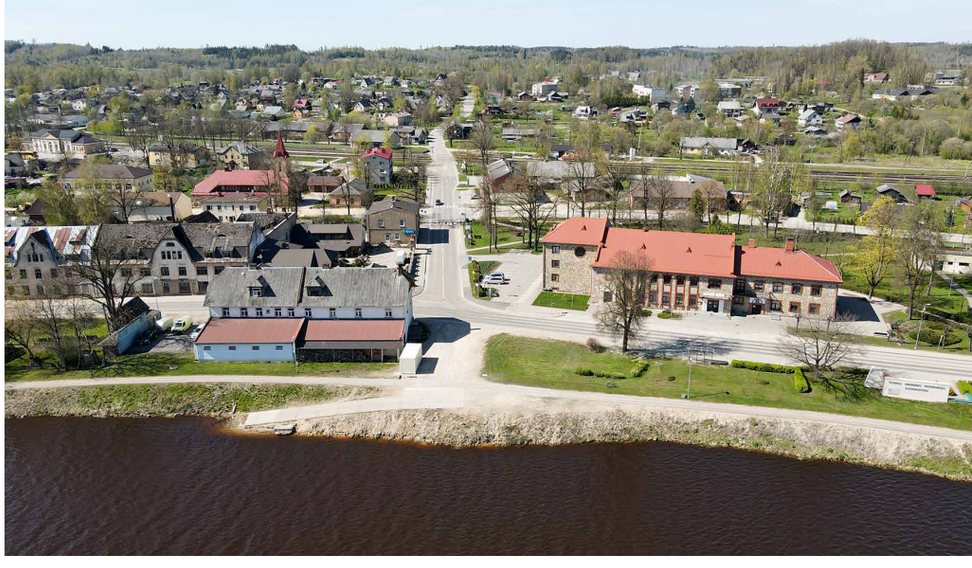
TEXT: A. ŠINKARJUKA
PHOTO: M. ZEPS

PĻAVIŅAS FERRY

The River Daugava has always been important in the cultural history of Latvia. Over the centuries, it has served both as a route for new ideas and goods and as a border that divided the territory of Latvia into several parts. In order to overcome the border, there were many ferries on the River Daugava. The Pļaviņas ferry, which was located opposite to the present Pļaviņas culture house, was one of the largest and well-known ferries at the time. There is no precise information as to when the ferry started to operate, but it is certain that it stopped operation when the Pļaviņas hydro-electric station was built in the 1960s.

The importance of the ferry was facilitated by its strategic location. Pļaviņas is built at the intersection of several roads, as well as at the point where several borders meet. At Pļaviņas, one of the largest feeders – Aiviekste – flows into the River Daugava, by bringing rafts and barges from wide areas of Livonia and Latgallia into the River Daugava. Historically, Pļaviņas has been on the border of three countries. The River Daugava and the River Aiviekste functioned as a border between Sweden (Swedish Livonia), Poland (Polish Livonia or Inflantia) and the Duchy of Courland and Semigallia. Starting with the 19th century, the whole territory of Latvia was under the control of the Russian Empire; however, there was still an important intersection of internal borders at Pļaviņas – the border of Livonian, Vitebsk and Courland Provinces. The slightly different social and economic development level of each province facilitated internal migration and the need to cross the River Daugava comfortably.

Although nowadays both banks of the River Daugava are located in the territory of the independent Republic of Latvia, the River Daugava and the River Aiviekste still serve as a border separating the cultural and historical regions of Latvia: Vidzeme (Livland) from Latgale (Latgallia) and Vidzeme (Livland) from Augšzeme (Sēlija).



LOKĀCIJA: AIZKRAUKLES NOVADS, SKRĪVERU PAGASTS, SKRĪVERI

TEKSTS: D. VANCĀNE-VIĻUMA
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

SKRĪVERU STACIJA

1861. gada 12. septembrī tika atklāta dzelzceļa līnija Rīga–Dinaburga, izveidojot arī staciju Skrīveros, tolaik Remershofā. Lai nodrošinātu pasažieru un preču plūsmu, tika izbūvēta stacijas ēka, pasažieru nojume, divi peroni, dzīvojamā ēka, preču šķūnis, lokomotīvju šķūnis (depo), ūdenstornis, kas aprīkots ar tvaika pumpi, plašs sliežu ceļu tīkls. Pie stacijas atradās spīķeri, lai uzglabātu preces, kuras vēlāk varēja vest ar ormaņiem uz Jaunjelgavu. Būvniecības darbi bija sarežģīti, jo dzelzceļu ierīkoja mežainā vietā, kur pāri upītēm bija jāierīko caurtekas. Dzelzceļa pārbrauktuvi, pie kuras atradās sarga mājiņa, un strādniekus romānā "Zaļā zeme" aprakstījis skrīvernieks Andrejs Upīts. Ūdeni dzelzceļa vajadzībām padeva no Daugavas ar jaudīgu sūkņu palīdzību. Ap rosīgo staciju pamazām sāka veidoties arī apdzīvota vieta. Pirmā pasaules kara laikā stacija gāja bojā, bet otro Skrīveru staciju, kuras arhitekts bija J. Neija, pabeidza 1923. gadā. Jaunā stacija bija gaiša un moderna divstāvu ēka, pie kuras tika uzstādīta tēlnieces Aleksandras Briedes veidota strūklaka. Arī otro staciju iznīcināja karš. 1951. gadā atklāja Skrīveru staciju, kura aplūkojama šobrīd.

Mūsdienās veikts Skrīveru dzelzceļa stacijas remonts, kā rezultātā tā ir kļuvusi patīkamāka un gaišāka. Sliežu ceļu un peronu renovācija ir veicinājusi pasažieru ērtāku pārvietošanos un vilcienu sagaidīšanu. Aiz stacijas ir labiekārtots stāvlaukums, kur novietot automašīnas, lai tālāk ikdienas gaitās uz Ogri, Salaspili vai Rīgu ar vilcienu varētu doties gan Skrīveru, gan apkārtnes iedzīvotāji.

LOCATION: AIZKRAUKLES NOVADS, SKRĪVERU PAGASTS, SKRĪVERI

TEXT: D. VANCĀNE-VIĻUMA
PHOTO: D. VANCĀNE-VIĻUMA

SKRĪVERI STATION

On September 12, 1861, the railway line Rīga–Dinaburg was opened, and a station was built in Skrīveri, then called Remershoff. To ensure the flow of passengers and goods, a station building, a passenger waiting shelter, two platforms, a residential building, a shed for goods, a locomotive shed (depot), a water tower equipped with a steam pump, and a wide network of tracks were built. At the station there were warehouses, in which goods were stored for horse-driven transportation to Jaunjelgava. The construction works were complicated because the railway was built in a wooded area where culverts had to be made across small rivers. The level crossing at which the guardhouse and workers were located has been described by the writer Andrejs Upīts in his novel *The Green Land*. Water for railway needs was pumped from the River Daugava with the help of powerful pumps. A settlement gradually began to form around the busy station. During World War I, the station was destroyed, but the second Skrīveri station, the architect of which was J. Neija, was finished in 1923. The new station was a bright and modern two-storey building, next to which a fountain designed by the sculptor Aleksandra Briede was made. Unfortunately, the second station was also destroyed in war. In 1951, the current Skrīveri station was opened.

Nowadays the Skrīveri railway station has been renovated and has become more comfortable and enjoyable. The renovation of tracks and platforms has made it more convenient for passengers while waiting for trains. Behind the station, there is a parking lot where to park cars, so that the inhabitants of both Skrīveri and the surrounding area can commute by train to Ogre, Salaspils or Rīga.

LOKĀCIJA: ĶEKAVAS NOVADS, BALOŽI

TEKSTS: M. DEĻIKATNAJA-BUŠA
FOTO: BIEDRĪBAS "BĀNĪŠA DRAUGU KLUBS" ARHĪVS

BALOŽU KŪDRAS MUZEJDZELZCEĻŠ

Pavisam tuvu galvaspilsētas kņadai caur bērzu aleju un mūžseno Medema purvu stiepjas kūdras bāniša sliedes. Baložu kūdras muzejdzelzceļš ir biedrības "Bāniša Draugu klubs" brīvprātīgo lolots un uzturēts objekts, kas kļuvis ne tikai par dzelzceļa vēstures, bet arī par kūdras fabrikas un Baložu pilsētas vēstures vēstnesi.

Pati Baložu kūdras fabrika dibināta 1945. gadā. Plašs šaursliežu dzelzceļa (750 mm platuma) tīkls izbūvēts, sākot ar 1948. gadu. Tā garums sasniedza pat 28 km, ieskaitot atzarojumu līdz Ziepniekkalnam, uz Baložu staciju, kā arī līdz Ēbeļmuižas purvam. Līdz mūsdienām saglabājušies vien 2,5 km, un dzelzceļš pārtrauca funkcionēt 2011. gada nogalē.

Kopš 2013. gada entuziasti uzsāka realizēt jaunu un ambiciozu ideju – izveidot brīvprātīgo uzturētu kūdras muzejdzelzceļu Baložos. Biedrība apvieno cilvēkus dažādās vecuma kategorijās neatkarīgi no prasmēm, dzimuma vai sociālā statusa. Sanākot uz talkām 1–2 reizes mēnesī, muzejdzelzceļš top lēnām, taču pamatīgi, un jau tagad var lepoties ar virkni unikālu eksponātu, piemēram, pilnībā restaurētu un autentisku kūdras dzelzceļa ēdnīcas vagonu.

Regulāras ekskursijas notiek kopš 2018. gada, taču tikai reizi mēnesī vasaras sezonā. Kamēr ekskursiju skaits ir ierobežots un pasākumu norisi ietekmē COVID-19 pandēmija, aicinām izbaudīt mierpilnas pastaigas dabā gar Baložu kūdras bāniša sliedēm pa skaistu bērzu birzi un piedalīties entuziastu rīkotajās talkās.

LOCATION: ĶEKAVAS NOVADS, BALOŽI

TEXT: M. DEĻIKATNAJA-BUŠA
PHOTO: BIEDRĪBAS "BĀNĪŠA DRAUGU KLUBS" ARHĪVS

BALOŽI PEAT MUSEUM RAILWAY

Very close to the bustle and hustle of the capital, peat train rails stretch through the birch alley and the age-old Medema marsh. The Baloži Peat Museum railway is an object, cherished and maintained by the volunteers' association *Bāniša Draugu klubs* (Club of the little train's friends). The object has become not only an ambassador of railway history, but also of the history of the peat factory and the Baloži town.

The Baloži Peat Factory was established in 1945. A wide network of narrow-gauge railway (750 mm gauge) was first built in 1948. The length of it reached even 28 km, including the branch line to Ziepniekkalns, to the Baloži station, and also to the Ēbeļmuiža marsh. Only 2.5 km have survived to this day, and the railway ceased to function at the end of 2011.

Since 2013, enthusiasts have started to implement a new and ambitious idea – to create a volunteer-maintained peat museum railway in Baloži. The association brings together people of different age categories regardless of their skills, gender or social status. By coming together 1–2 times a month, the museum railway is renewed slowly but thoroughly, and can already be proud of a number of unique exhibits, such as a fully restored and authentic peat railway canteen wagon.

Regular tours have been held since 2018, but only once a month during the summer season. As long as the number of excursions is not limited and socializing is not affected by the COVID-19 pandemic, we invite you to enjoy peaceful nature walks along the Baloži peat railway tracks through a beautiful birch alley and to participate in the clean-up activities organized by the enthusiasts.

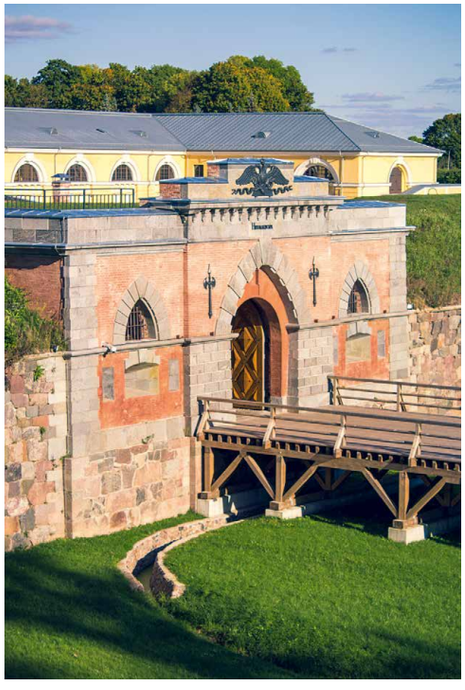
LATGALE

04

LOKĀCIJA: DAUGAVPILS,
DAUGAVPILS CIETOKSNIS

TEKSTS: S. ZIRNE
FOTO: A. KOČMARJOVA

DAUGAVPILS CIETOKSNIS



Daugava ir viens no nozīmīgākajiem ūdensceļiem Baltijas reģionā, kura kontrolei un aizsardzībai vēsturiski vienmēr ir pievērsta liela uzmanība. Napoleona karu laikā 1810. gadā Krievijas imperators Aleksandrs I pavēlēja uzcelt jaunu cietoksni Dinaburgā, lai nostiprinātu Krievijas Impērijas rietumu robežu un Daugavas upes aizsardzības līniju pret gaidāmo iebrukumu. Cietokšņa celtniecības plānu izstrādāja J. Hekelis. Būvdarbos izmantoja armijas daļas un iesaistīja apkārtnes iedzīvotājus – kopumā ap 12 000 vīru, kas nepārtraukti strādāja divās maiņās.

Celtniecības darbi ar nelieliem pārtraukumiem turpinājās līdz 19. gs. 70. gadiem. Līdz Pirmajam pasaules karam cietoksnī uzturējās Krievijas Impērijas armijas garnizoni. 1920. gadā cietoksnī izvietojās Latvijas armijas pulki, bet 1940. gadā – Sarkanās armijas vienības. Otrā pasaules kara laikā tilta nocietinājumā bija ierīkots ebreju geto, cietokšņa teritorijā atradās arī padomju karagūstekņu nometne. Padomju okupācijas laikā cietokšņa teritorijā darbojās Daugavpils Kara aviācijas inženieru skola.

Daugavpils cietokšņa kopējā platība ir vairāk nekā 150 ha. Tas ir bastionu tipa cietoksnis, kas sastāv no galvenā cietokšņa ar ampīra un klasicisma apbūvi un attīstītu aizsardzības sistēmu Daugavas labajā krastā, kā arī no priekštilta nocietinājuma Daugavas kreisajā krastā, kas bija izbūvēts tilta un pārceltuvju aizsardzībai, veidojot autonomu aizsardzības sistēmu.

Mūsdienās cietokšņa teritorijā darbojas Kultūras un informācijas centrs, cietokšņa pārvalde, izvietots Daugavpils Marka Rotko mākslas centrs. 2018. gadā Daugavpils cietokšņa reģenerācijas projekts saņēma Eiropas Padomes Ainavu balvu.

LOCATION: DAUGAVPILS,
DAUGAVPILS CIETOKSNIS

TEXT: S. ZIRNE
PHOTO: DCKIC ARHĪVS

THE DAUGAVPILS FORTRESS

The River Daugava is one of the most important waterways in the Baltic region, the control and protection of which has historically always received a lot of attention. During the Napoleonic Wars in 1810, Alexander I, Emperor of Russia, ordered the construction of a new fortress in Dinaburg to strengthen the western border of the Russian Empire and the defensive line of the River Daugava against the impending invasion. J. Hekelis developed the construction plan of the fortress. Army units were engaged in the construction work and the residents of the area were involved – about 12,000 men, who worked continuously in two shifts.

Construction work with small breaks continued until the 1870s. Until World War I, the garrison of the Imperial Russian Army remained in the fortress. In 1920, Latvian Army regiments were stationed in the fortress, but in 1940 – the Red Army units. During World War II, a Jewish ghetto was established in the fortification of the bridge, and a camp for Soviet prisoners of war was located in the territory of the Fortress. During the Soviet occupation, the Daugavpils School of Military Aviation Engineers operated in the territory of the Fortress.

The total area of the Daugavpils Fortress is more than 150 hectares. It is a bastion-type fortress, consisting of a main fortress with buildings in the Empire and Classicism style and a developed defence system on the right bank of the River Daugava, as well as a fortification on the left bank of Daugava, which was built to protect the bridge and ferries, creating an autonomous system of protection.

Today, the Culture and Information Centre, the Fortress Administration, and the Daugavpils Mark Rothko Art Centre are located in the territory of the Fortress. In 2018, the Daugavpils Fortress Regeneration Project received the Landscape Award of the Council of Europe.

LOKĀCIJA: LUDZAS NOVADS,
MALNAVAS PAGASTS, BOZOVA

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: D. GRODZS

KĀRSAVAS DZELZCEĻA STACIJA

Pirmā Kārsavas jeb Korsovkas dzelzceļa stacijas tipveida koka konstrukcijas pasažieru ēka atvērta 1860. gadā līdz ar Sanktpēterburgas–Varšavas maģistrāles Ostrovas–Daugavpils dzelzceļa iecirkņa nodošanu ekspluatācijā. Papildus šai ēkai, mūra lokomotīvju depo un vēl dažām dzīvojamajām un palīgēkām šajā nozīmīgajā 2. klases stacijā bija uzbūvēta arī iespaidīga bufetes ēka.

Kārsavas stacija sākotnēji bija nozīmīga, jo tā atradās tvaika lokomotīvju apkalpojošo iecirkņu saskares punktā. To ietekmēja arī vēl vairāki tehniski un tehnoloģiski faktori. Mazāka loma bija tuvējai apdzīvotajai vietai, kas mūsdienās ir Kārsavas pilsēta.

Apmēram 1000 kvadrātmetru plašā Kārsavas stacijas mūra ēka, kuru projektējis arhitekts Nikolajs Visockis, celta 1873.–1874. gadā. Projekts tika īstenots tā iemesla dēļ, ka 1869. gadā nodegusi stacijas bufete. Tās atjaunošana atzīta par nelietderīgu, bet koka stacijas ēka – par mazu un likvidējamu.

Kārsavas stacijas nozīmība samazinājās pēc Pirmā pasaules kara līdz ar visa Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļa sadrumstalošanos un sadalīšanu starp Krieviju, Latviju, Lietuvu, Baltkrieviju un Poliju. Tad arī depo ēka nodota Nacionālo bruņoto spēku rīcībā un tur ierīkotas karavīru kopmītnes.

Pēc Otrā pasaules kara Kārsavas stacija daļēji atguva stratēģisko nozīmību, jo tika atjaunota vienota dzelzceļa maģistrāle starp Ļeņingradu un Viļņu ar turpinājumu līdz valsts robežai pie Grodņas.

1991. gadā Kārsava kļuva par Latvijas Republikas un Krievijas Federācijas robežstaciju – svarīgu starptautisko vilcienu apmaiņas punktu.

Ap staciju laika gaitā izveidotajam Bozovas ciemam ar tā vēsturiskajām ēkām ir labas perspektīvas industriālā mantojuma tūrisma kontekstā.

LOCATION: LUDZAS NOVADS,
MALNAVAS PAGASTS, BOZOVA

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

KĀRSAVA RAILWAY STATION

The first passenger station building of the Kārsava or Korsovka railway– a standard model wooden structure – was opened in 1860 together with putting into operation the St. Petersburg–Warsaw railway line's section Ostrova–Daugavpils. In addition to this building, a stone depot for locomotives and a few more residential and auxiliary buildings, an impressive buffet building was also built in this important 2nd class station.

The Kārsava station was initially important as it was at the intersection point of the steam locomotive servicing sections. It was also influenced by a number of other technical and technological factors. A somewhat lesser role was played by the nearest inhabited area that today is the city of Kārsava.

About 1000 square metre large stone building of the Kārsava station designed by architect Nikolajs Visockis was built between 1873 and 1874. The design was implemented because in 1869 the station buffet had burned down. Its renovation was found to be useless, while the wooden station building – too small and to be demolished.

The importance of the Kārsava station diminished after World War I simultaneously with fragmentation and division of the entire St. Petersburg–Warsaw railway line between Russia, Latvia, Lithuania, Belarus and Poland. Then the depot building was put at the disposal of the National Armed Forces and dormitories of soldiers were arranged there.

After World War II, the Kārsava station partially regained its strategic importance, as a single railway line between Leningrad and Vilnius was restored with a continuation to the state border near Grodna.

In 1991, Kārsava became a border station between the Republic of Latvia and Russian Federation – an important point for exchange of international trains.

The village of Bozova, established around the station over time, with its historic buildings, has good prospects in the context of industrial heritage tourism.

LOKĀCIJA: RĒZEKNES NOVADS,
LŪZNAVAS PAGASTS

TEKSTS: J. ZILGALVIS
FOTO: LŪZNAVAS MUIŽAS ARHĪVS

LŪZNAVAS MUIŽA

Lūznavas muiža ir cieši saistīta ar dzelzceļu attīstību un tiltu būvi. 19. gs. otrajā pusē šis īpašums piederēja tiltu būves speciālistam, poļu izcelsmes inženierim, Pēterburgas Zinātņu akadēmijas korespondētājloceklim un goda akadēmiķim, Satiksmes ceļu inženieru korpusa institūta profesoram, Pēterburgas–Varšavas dzelzceļa izbūves biroja direktora vietniekam Staņislavam Kerbedzam (*Kierbedz*, 1810–1899), kurš Lūznavas muižu nopirka 19. gs. 70. gados.

No 1905. gada līdz 1911. gadam Lūznavas muižā tika celta jauna un savam laikam moderna mūra ēka, kas vairāk atgādināja savrupmāju, nekā muižas pili vai kungu māju. Tās apjoma telpiskās kompozīcijas pamatā ir savdabīga daudzfunkcionāla asimetriska struktūra, kas veidojusies, vienā būvķermenī apvienojot dažādas nozīmes telpu grupas. Katrai no šīm grupām ir atsevišķa ieeja un cieša sakarība ar ārējo apjoma formu. Atbilstoši jūgendstila būtībai pils arhitektoniskais veidols tiecas atspoguļot iekšējo plānojuma struktūru. Arī fasāžu arhitektūrā jūtama jūgendstila ietekme.

Uz pastāvīgu dzīvi muižā S. Kerbedzs neapmetās, jo dienesta pienākumi viņu saistīja ar Pēterburgu. Lūznavai lielāku uzmanību veltīja viņa meita Jevgēnija Kerbedza (1855–1946) – Polijā plaši pazīstama mecenāte un sabiedriskā darbiniece. Kungu mājā tika iekārtotas darba un atpūtas telpas māksliniekiem, literātiem un mūziķiem. Līdzīgu ieceri J. Kerbedza īstenoja arī Riebiņu muižas kungu mājā. Pateicoties muižas īpašnieku personīgajām interesēm un iespējām sekot jaunākajiem arhitektūras un mākslas attīstības virzieniem un tos iemiesot dzīvē – būvniecībā, lietišķajā mākslā, parku un dārzu izveidē, Lūznavas muiža kļuva par nozīmīgu kultūras centru Latgalē, vietā, kas idejiski un kultūrvēsturiski savienoja Pēterburgu ar Varšavu.

Lūznavas muižas saimnieki arī šodien apzinās notikumiem bagāto kultūrvēsturi. 2011.–2014. gadā norisinājās kungu mājas rekonstrukcija un restaurācija (arh. I. Caunīte). No 2015. gada muiža ir atvērta apmeklētājiem kā starptautisks mākslas, mūzikas un vides izglītības centrs.

LOCATION: RĒZEKNES NOVADS,
LŪZNAVAS PAGASTS

TEXT: J. ZILGALVIS
PHOTO: LŪZNAVAS MUIŽAS ARHĪVS

LŪZNAVA MANOR

The Lūznava Manor is closely related to the railway development and construction of bridges. In the 2nd part of the 19th century, this estate was owned by a bridge building expert, a railway construction engineer of Polish origin, professor and member of the Academy of Sciences in St. Petersburg, professor of the Engineers Corps at the Institute of Transport Roads, Deputy Director of the Railway Construction Bureau of St. Petersburg–Warsaw railway line Stanislav Kerbedz (1810–1899), who bought the Lūznava Manor in the 1870s.

From 1905 to 1911 in the Lūznava Manor, a new and modern stone building was erected resembling a mansion, not a manor house. The spatial composition of its volume is based on a peculiar multifunctional asymmetrical structure, formed by combining different groups of premises of different significance into a single volume. Each of these groups has a separate entrance and close relationship to the shape of the outer volume. Following the principles of Art Nouveau, architectural shape of the manor house tends to reflect the internal layout structure. The Art Nouveau influence is also felt in the façade architecture.

Kerbedz did not settle permanently in the Manor, because his duties tied him with St. Petersburg. Lūznava was given more attention by his daughter Eugenia Kerbedz (1855–1946) – a well-known patron and community activist in Poland. Work and rest rooms for artists, literates and musicians were arranged in the Manor. A similar idea was implemented by Eugenia Kerbedz in the Riebini Manor. Due to the personal interests of the owners of the Manor and the possibilities to follow the latest developments of architecture and art in terms of construction, applied arts, arrangement of parks and gardens and to embody them in life, the Lūznava Manor became a significant culture centre of Latgale, a place that ideologically, culturally and historically connected St. Petersburg and Warsaw.

The owners of the Lūznava Manor are aware of the eventful cultural history of the Manor also today. In 2011–2014, reconstruction and renovation works took place (architect I. Caunīte). As of 2015, the Lūznava Manor has been opened to visitors as an international art, music and environmental education centre.

LOKĀCIJA: RĒZEKNES NOVADS,
MALTAS PAGASTS, MALTA,
1. MAIJA IELA 44

TEKSTS: A. A. CĪRULE
FOTO: MALTAS VĒSTURES
MUZEJA KRĀJUMS

MALTAS ZIRGU PASTA STACIJA

Malta, kādreizējā Borovaja, ir nozīmīgs piemērs transporta infrastruktūras izveides ietekmei uz vietas attīstību. Tam par pamatu kalpoja Krievijas cara Nikolaja I lēmums izveidot starptautiskas nozīmes lielceļu – Sanktpēterburgas–Varšavas traktu. 19. gs. pirmajā pusē aizvien vairāk pieaugot sūtījumu un ceļotāju skaitam, grandiozais projekts, kas veda no Krievijas Impērijas uz Eiropu apmēram 1250 km garumā, atviegloja un pilnveidoja pasta, cilvēku un preču plūsmu. Izveidojot ceļu 19. gs. 30. gados, ap to izveidojās apkārtējā infrastruktūra, tostarp līdz mūsdienām saglabājusies Maltas zirgu pasta stacija, kas tika uzbūvēta 1836. gadā.

Zirgu pasta staciju pamatfunkcijas saistāmas ar pieturas punktu ceļā, kur iespējama zirgu maiņa, pasta un ēdināšanas pakalpojumi, īsas uzkavēšanās vai nakšņošanas iespējas. Trakta garumā pasta stacijas tika veidotas ik pēc zināma attāluma, ņemot vērā apdzīvotās vietas, ceļus un ģeogrāfiskos apstākļus, lai nodrošinātu nepieciešamo pakalpojumu regularitāti.

Maltas zirgu pasta stacija tika veidota pēc tipveida projekta klasicisma stilā no diviem korpusiem, kurus savieno mūra žogs ar diviem vārtiem. Ēku komplekss uzskatāms par senāko mūra celtni Maltā, un šobrīd tas ir vietējas nozīmes arhitektūras piemineklis. 19. gs. otrā puse nesa izaicinājumu zirgu pasta stacijām, jo strauji auga dzelzceļa transporta nozīme. Paralēli lielceļam izveidoja dzelzceļa līniju Sanktpēterburga–Varšava, un pasažieru un pasta sūtījumu skaits pa lielceļu saruka. Tomēr Maltas atrašanās vieta pie nozīmīgiem ceļiem un dzelzceļa līnijas ļāva zirgu pasta stacijai arī turpmāk attīstīties un veiksmīgi pastāvēt, kalpojot par būtisku vēstures un vietas identitātes enkuru.

LOCATION: RĒZEKNES NOVADS,
MALTAS PAGASTS, MALTA,
1. MAIJA IELA 44

TEXT: A. A. CĪRULE
PHOTO: MALTAS VĒSTURES
MUZEJA KRĀJUMS

POSTAL STATION OF MALTA

Malta, formerly Borovaya, is an important example of the impact of the progress of transport infrastructure on local development. This was based on the decision of Tsar Nicholas I of Russia to create an international highway – the St. Petersburg–Warsaw tract. As the number of goods and travellers increased in the first half of the 19th century, the grandiose project, which led from the Russian Empire to Europe for about 1,250 km, facilitated and improved the flow of mail, people and goods. With the construction of the road in the 1830s, the surrounding infrastructure developed around it, including the surviving Horse Post Station, which was built in 1836.

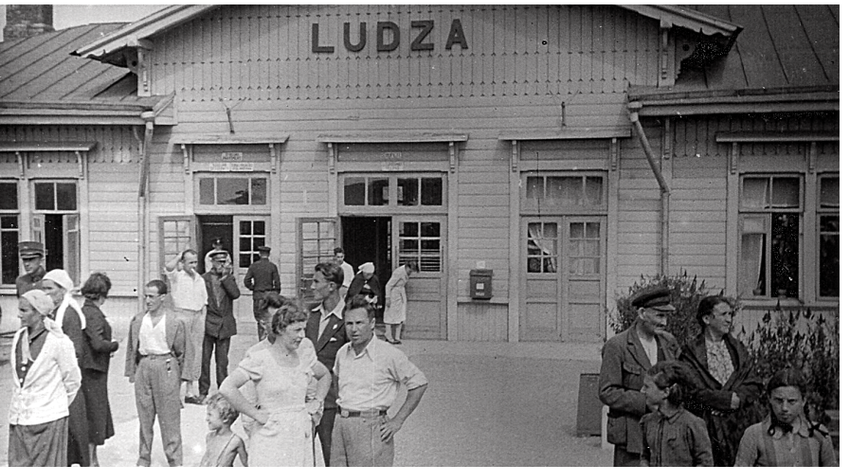
The basic functions of horse post stations are related to a stopping point on the way, where it is possible to change horses, use postal and catering services, briefly stay or have an accommodation. Along the route, post offices were built at a certain distance, taking into account settlements, roads and geographical conditions, to ensure the regularity of the necessary services.

The Horse Post Station in Malta was built according to a standard design in the Classicist style from two buildings connected by a stone fence with two gates. The complex is considered to be the oldest stone building in Malta and is now an architectural monument of local significance. The second half of the 19th century posed a challenge to horse post stations as the importance of rail transport grew rapidly. In parallel with the highway, the St. Petersburg–Warsaw railway line was established, and the number of passengers and mail on the highway decreased. However, Malta's location on major roads and railway lines has allowed the Horse Post Station to continue to develop and thrive, serving as an important anchor for history and local identity.

LOKĀCIJA:
LUDZAS NOVADS

TEKSTS: A. A. CĪRULE
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

VINDAVAS–RIBINSKAS DZELZCEĻA LĪNIJA (CIRMA–ZILUPE)



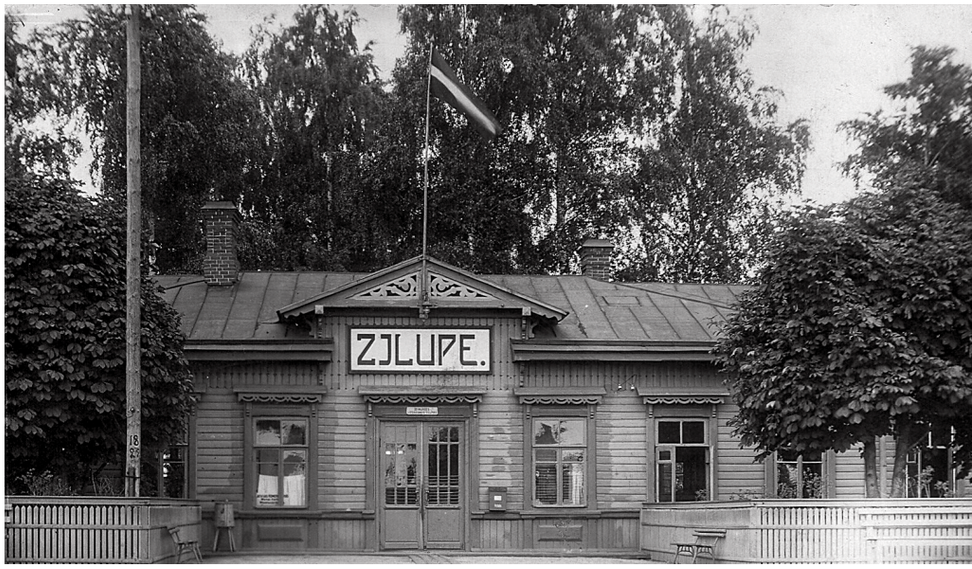
Mūsdienās funkcionējošā dzelzceļa līnijas posma Cirma–Zilupe (~ 43 km) pirmsākumi saistāmi ar aktīvo dzelzceļa attīstību 19. gs. otrajā pusē un līnijas Vindava–Ribinska jeb Ventspils–Maskava izveidi 20. gs. sākumā. Idejas par dzelzceļa nepieciešamību, kas savienotu vienu no Baltijas jūras neaizsalstošajām ostas pilsētām ar Iekškrieviju, vietējo tirgotāju vidū parādījās jau 19. gs. 70. gados, tomēr līdz reāliem dzelzceļa būvniecības darbiem bija vēl jāgaida. Tas saistāms ar ekonomiskajām problēmām gan Krievijas Impērijā, gan pasaules tirgos. Tikai 1897. gadā privātā Ribinskas Dzelzceļa sabiedrība saņēma atļauju Maskavas–Ventspils līnijas trasēšanai. Jau gadu vēlāk tika uzsākti būvdarbi Maskava–Krustpils un Tukums–Ventspils iecirkņos, raisot diskusijas par labāko maršrutu iecirknī Krustpils–Tukums. Līnijas izbūve caur Olaini bija ekonomiski neizdevīga, savukārt caur Rīgu tā nebija iespējama, valstij atsakoties privātajai sabiedrībai nodot ekspluatācijā ar Rīgu saistītās līnijas, tāpēc tika rasts risinājums līniju novirzīt caur Jelgavu. Pilnībā visu līniju regulārai vilcienu kustībai nodeva lietošanā 1904. gadā. Kopš tās izveides līdz pat mūsdienām, mainoties kā varām, tā arī robežām, tā ir kalpojusi par būtisku kravas un pasažieru pārvadājumu artēriju un nav zaudējusi nozīmi kopējā satiksmes infrastruktūras attīstībā.

1901. gadā iecirknī Maskava–Krustpils tika atklāta Zilupes stacija, sākotnēji "Rozenovskaja", jo tika būvēta uz baronam Rozenam piederošas zemes. Dzelzceļa stacijas kompleksa izveide un aktīvā rosība veicināja apdzīvotas vietas rašanos. Pēc Latvijas neatkarības pasludināšanas Zilupe kļuva par robežstaciju ar Padomju Krieviju, un tās nozīme aizvien pieauga, 1931. gadā iegūstot arī pilsētas

LOCATION:
LUDZAS NOVADS

TEXT: A. A. CĪRULE
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

WINDAU–RYBINSK RAILWAY LINE (CIRMA–ZILUPE)

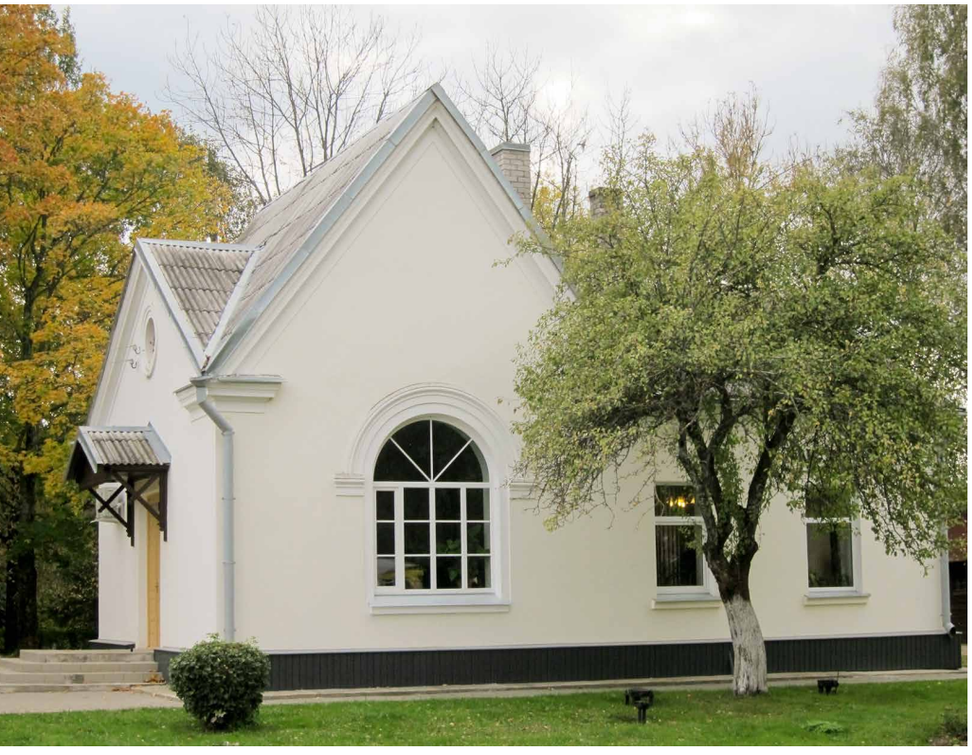


The beginnings of the railway line section Cirma–Zilupe (~ 43 km), which is still functioning nowadays, are related to the active development of railway in the second part of the 19th century and the establishment of the line Windau–Rybinsk or Ventspils–Moscow in the early 20th century. Ideas about the need to have a railway that would link one of the Baltic Sea's non-freezing port cities to Inner Russia emerged among local traders as early as in the 1870s; however, actual railway construction work still had to wait. This is due to economic problems both in the Russian Empire and in global markets. Only in 1897, the private Rybinsk Railway Company received a permit for the tracking of the Moscow–Ventspils line. Already a year later, construction works were started in the Moscow–Krustpils and Tukums–Ventspils sections, giving rise to discussions about the best route in the section Krustpils–Tukums. The construction of the line through Olaine was economically unprofitable, but via Rīga it was not possible, since the state refused to allow to use the lines related to Rīga by a private company, therefore a solution was found by constructing the line through Jelgava. The entire line was put into operation for regular train traffic in 1904. Since its creation to this day, with changes in both power and borders, it has served as an essential artery for freight and passenger transport and has not lost its relevance in the overall development of traffic infrastructure.

In 1901, in the section Moscow–Krustpils, the Zilupe station was opened which initially was named 'Rozenovskaja', because it was built on the land owned by Baron Rosen. The establishment of the railway station complex and its

LOKĀCIJA:
LUDZAS NOVADS

TEKSTS: A. A. CĪRULE
FOTO: J. VILNIŅŠ



statusu. Zilupes stacija sākotnēji bija vienstāva koka ēka, kas Otrā pasaules kara laikā tika nopostīta; tagadējā stacija būvēta pēc kara. Otra stacija, kas posmā Cirma–Zilupe izveidota līdz ar tā atklāšanu, ir Ludza jeb sākotnēji "Ļucina". Arī šajā stacijā atradās vienstāva koka ēka, kas Otrā pasaules kara laikā tika sagrauta, bet šobrīd izmantotā mūra stacijas ēka atklāta 1946. gadā. 1901. gadā tika izveidots arī Pikovas izmaiņas punkts, kas 1921. gadā pārdēvēts par Nerzu, 1952. gadā iegūstot jaunu tam laikam tipveida mūra stacijas ēku. Neskaitot divas lielākās un nozīmīgākas stacijas Zilupi un Ludzu, kopš dzelzceļa līnijas izbūves 20. gs. sākumā ir pastāvējuši arī citi pieturas punkti, kuru izveide saistāma ar starpkaru periodu. Šajā laikā tika izveidoti seši jauni pieturas punkti: 1926. gadā tika atklāts pieturas punkts Sarkane (no 1934. gada – Cirma), 1928. gadā Pirmā pasaules kara laikā izveidotās stacijas "Otschy" vietā tika atklāts pieturas punkts Pumpuri (no 1934. gada – Istalsna), tajā pašā gadā tika izveidoti arī Ozolkalnu (kopš 20. gs. 90. gadiem – Gertāni) un Briģu pieturas punkti. Savukārt 1935. gadā atvēra pieturas punktu Zvirgzdene, bet 1937. gadā – Isnaudu. Pēdējo divu minēto pieturas punktu kalpošanas laiks nebija ilgs, kopš 1948. gada tie kartēs vairs netika atzīmēti. Mūsdienās vēl aizvien ikdienas ceļotājiem maršrutā Rīga–Zilupe kalpo Cirmas, Ludzas, Istalsnas, Nerzas, Briģu un Zilupes stacijas, kas atgādina par dzelzceļa lomu reģiona attīstībā un tā iespējām būt par videi un cilvēkiem draudzīgu transporta veidu tagad un nākotnē.

LOCATION:
LUDZAS NOVADS

TEXT: A. A. CĪRULE
PHOTO: J. VILNIŅŠ

activities contributed to the creation of an inhabited area. After the declaration of independence of Latvia, Zilupe became a border station with Soviet Russia, and its importance increased. In 1931, Zilupe was granted the status of a town. The Zilupe station was originally a one-storey wooden building that was destroyed during World War II; the present station was built after the war. Another station, which was established in the Cirma–Zilupe section with its opening, is Ludza or initially named 'Ļucina'. Also in this station, there was a one-storey wooden building, which was destroyed during World War II, but the stone station building which is used nowadays was opened in 1946. In 1901, the Pikova train exchange point was created, which was renamed as Nerza in 1921, but in 1952 it acquired a new station building of stone. Apart from the two largest and most important stations Zilupe and Ludza, since the construction of the railway line in the beginning of the 20th century, there are other train stops that were built in the interwar period. During this time, six new train stops were made: in 1926 a train stop Sarkane (since 1934 – Cirma) was opened, in 1928, instead of the 'Otschy' station that was made during World War I, a train stop Pumpuri (since 1934 – Istalsna) was opened. In the same year train stops Ozolkalni (since the 1990s – Gertāni) and Briģi were made. In 1935, a train stop Zvirgzdene was opened, while in 1937 – Isnauda. The latter two did not last long, since 1948 they were not marked in the maps anymore. Nowadays, daily commuters on the Rīga–Zilupe route are still served by the Cirma, Ludza, Istalsna, Nerza, Briģi and Zilupe stations that remind about the role of the railway in the development of this region and its possibilities to be an environmentally and human-friendly mode of transport now and in the future.

LOKĀCIJA: AUGŠDAUGAVAS NOVADS,
LĪKSNAS PAGASTS, KĻOCKI

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

LĪKSNAS DZELZCEĻA STACIJA

Līksnas dzelzceļa stacijas ēka ir viena no nedaudzajām 1861. gadā atklātā Rīgas–Dinaburgas dzelzceļa stacijas ēkām, kas saglabājušās līdz mūsdienām. Papildu pievienoto vērtību tai piešķir iespaidīgs mūra preču šķūnis (*товарный сарай*) jeb noliktava, kas atrodas sliežu ceļu pretējā pusē. Tā ir vienīgā šāda tipa būve, kas saglabājusies no Rīgas–Daugavpils dzelzceļa pirmsākumiem.

Abas celtnes gan nedaudz mainījušas sākotnējo veidolu. Stacijas ēkas abiem spārniem vēl 19. gs. piebūvēts otrais stāvs, kamēr preču noliktavai mūsdienās palikusi tikai viena iebrauktuve – vārti ritošā sastāva padošanai noliktavas iekšpusē.

Gan stacijas ēka, gan noliktava joprojām tiek izmantota saskaņā ar sākotnējiem uzbūves mērķiem, lai gan funkcijas laika gaitā ir transformējušās. 2021. gadā stacijā vairs nav nepieciešama pastāvīga dežuranta (stacijas priekšnieka) klātbūtne un dienesta telpās izvietots vien dators, ar kura starpniecību var tikt vadīta vilcienu kustība ārkārtas situācijās.

Savukārt preču noliktava tagad kalpo VAS "Latvijas dzelzceļš" Sliežu ceļu pārvaldes Daugavpils ekspluatācijas daļas materiālu glabāšanai. Savulaik tā kalpojusi dažādu pa dzelzceļu sūtāmu kravu uzglabāšanai. Pieejamā informācija liecina, ka viena no šādām kravām, kas no Līksnas stacijas sūtīta pa Rīgas–Orlas dzelzceļa pārvaldes pārziņā esošajiem sliežu ceļiem, bijis Līksnas alus darītavā brūvētais alus. Zināms arī, ka Līksnas grāfam I. G. Plāteram-Zībergam (*I. G. Plater-Sieberg*) piederējis 1907. gadā Krievu-Baltijas vagonu fabrikā Rīgā speciāli būvēts kravas vagons alus mucu pārvadāšanai konstantā temperatūrā.

LOCATION: AUGŠDAUGAVAS NOVADS,
LĪKSNAS PAGASTS, KĻOCKI

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: T. KALNĪTIS

LĪKSNA RAILWAY STATION

The building of the Līksna railway station is one of the few station buildings of the Rīga–Dinaburg railway, opened in 1861, that have survived to this day. Its value added is an impressive masonry barn (*товарный сарай*) or a warehouse that is located on the other side of the railway tracks. It is the only building of this type that has survived from the beginnings of the Rīga–Daugavpils railway. Both buildings have slightly changed their original shape. In the 19th century, the second floor was built to both wings of the station building, while the goods warehouse nowadays has only one entrance – the gate for feeding the rolling stock inside the storehouse.

Both the station building and the warehouse are still used for their original purpose, although the functions have transformed over time. In 2021, the station no longer requires the constant presence of a duty officer (station manager) and only a computer is located in the service premises to control the train traffic in emergency situations.

The warehouse now serves as a storage place for materials of the Daugavpils Exploitation District of SJSC *Latvijas dzelzceļš*. For some time, it served as a storage place of various freights sent by rail. The available information indicates that one of such cargoes sent from the Līksna station along the tracks under the responsibility of the Rīga–Orla Railway Authority was beer brewed at the Līksna brewery. It is also known that the count of Līksna I. G. Plater-Sieberg owned a special freight wagon built in 1907 in the Russian-Baltics wagon factory in Rīga for transporting beer barrels at a constant temperature.

LOKĀCIJA: DAUGAVPILS,
RĪGAS IELA

TEKSTS: A. A. CĪRULE
FOTO: J. DUNAISKIS

RĪGAS IELA DAUGAVPILĪ

Rīgas iela Daugavpilī savus tagadējos vaibstus sākusi iegūt 19. gs., kad notika strauja Daugavpils pilsētas attīstība. Tā ir aktīvs transporta ceļš, pa kuru pārvietojas gan kājāmgājēji, gan velosipēdisti un automobiļi. To šķērso arī tramvajs, kura pirmsākumi Daugavpilī datējami, sākot ar 1946. gadu. Rīgas iela ir bijusi arī kā savienojošs elements, vedot no senā ūdens ceļa Daugavas līdz Daugavpils dzelzceļa stacijai, kas celta 1951. gadā, glabājot arī liecības par Daugavpili kā nozīmīgu dzelzceļa transporta mezglu jau kopš 19. gs. vidus.

Iela ir daļa no Daugavpils vēsturiskā centra, kas ir valsts nozīmes pilsētbūvniecības piemineklis. Tā ietver atsevišķus izcilus arhitektūras paraugus un vēstures lieciniekus. Ielas garumā aplūkojami piemēri no Latgali raksturojošās sarkano ķieģeļu arhitektūras, jūgendstila krāšņums Daugavpils Novadpētniecības un mākslas muzeja ēkā, kā arī visdažādāko funkciju sabiedrībai nozīmīgas celtnes, piemēram, Sv. Pētera Ķēdēs Romas katoļu baznīca, Vienības nams, senais ugunsdzēsēju depo un viesnīca "Park Hotel Latgola".

Rīgas iela kā viena no pirmajām Latvijā jau 20. gs. 70. gados tika vairāk nekā puskilometra garumā pārveidota par gājēju ielu. Savukārt 2009. gadā tika pabeigti tās rekonstrukcijas darbi, izveidojot ērtu un pievilcīgu vidi gan vietējiem iedzīvotājiem, gan pilsētas viesiem. Cik dažāda ir Daugavpils, tikpat dažāda ir arī Rīgas iela, kalpojot par spēcīgu pilsētas dzīvības artēriju, kur savienojas tās vēsture, tagadne un ceļš uz mūsdienīgu un pārdomātu rītdienu.

LOCATION: DAUGAVPILS,
RĪGAS IELA

TEXT: A. A. CĪRULE
PHOTO: DNMM KRĀJUMS

RĪGAS STREET IN DAUGAVPILS

Rīgas Street in Daugavpils started to acquire its current unique look in the 19th century, when a rapid development of the Daugavpils city took place. It is an active transport route for pedestrians, cyclists and motor vehicles. It is also crossed by a tram, the origins of which date back to 1946. Rīgas Street has also been a connecting element, leading from the ancient waterway – the River Daugava – to the Daugavpils Railway Station, built in 1951, also keeping evidence of Daugavpils as an important railway transport junction since the mid-19th century.

The street is a part of the Daugavpils historical centre, which is an urban planning monument of national importance. It contains some outstanding architectural samples and historical witnesses. Along the street one can see examples from the red brick architecture characterising Latgale, the splendour of Art Nouveau in the building of the Daugavpils Regional and Art Museum, as well as public buildings of major importance, for instance, St. Peter in Chains Roman Catholic Church, Unity House, the old fire station and hotel *Park Hotel Latgola*.

A more than a half a kilometre long section of Rīgas Street was transformed into a pedestrian street as one of the first such streets in Latvia already in the 1970s. In 2009, its reconstruction works were completed, creating a convenient and attractive environment for both locals and visitors to the city. Rīgas Street, similarly to the city of Daugavpils, is very diverse, it serves as a powerful artery of urban life, where its history, present and path to a modern and thoughtful tomorrow connect.

LOKĀCIJA: AUGŠDAUGAVAS
NOVADS,NAUJENES PAGASTS

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: T. KALNĪTIS

NAUJENES DZELZCEĻA STACIJA

Naujenes dzelzceļa stacijas ēka ir vienīgā šāda statusa celtne, kas saglabājusies no 1866. gadā atklātā Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa Latvijas teritorijā, kā arī vienīgā no visām šī dzelzceļa ēkām, kura nav mainījusi ārējo veidolu un sarkano ķieģeļu dekoratīvo apdari. Arī Naujenes stacijas ēkas pasažieru uzgaidāmā zāle laika gaitā ir maz skarta.

Ir pamats uzskatīt, ka Dinaburgas–Vitebskas dzelzceļa staciju projektu izstrādē ir piedalījies šīs dzelzceļa sabiedrības būves biroja darbinieks Pauls Makss Berčī (*Paul Max Bertschy*), kurš Latvijas kontekstā plašāk ir pazīstams saistībā ar Liepājas pilsētas arhitektūru.

Jebkurā gadījumā Daugavpils–Vitebskas dzelzceļa staciju būvju arhitektūrā pamanāma vizuāla līdzība ar 19. gs. Vācijā būvētām staciju ēkām. Iespējams, ka sava loma bijusi arī baltvāciešu ietekmei, jo zināms, piemēram, ka viens no Dinaburgas–Vitebskas dzelzceļa direktoriem bijis Vidzemes vicegubernators Jūlijs fon Kube (*Julih von Cube*); liela ietekme uz šo dzelzceļu sākotnēji bija arī Rīgas–Dinaburgas dzelzceļa sabiedrībai.

Sākotnējais Naujenes stacijas nosaukums bijis Juzefova (*Юзефово*), bet 1920. gadā tā nodēvēta par Jezupovu, kamēr 1925. gadā pārdēvēta par Naujeni. Kad stacija atradusies Vācijas jurisdikcijā, tās nosaukums bijis *Joseffowo* (Pirmajā pasaules karā) un *Naujen* (Otrajā pasaules karā).

Mūsdienās Naujenes stacija kalpo kā vilcienu izmaiņas punkts, kura darbība ikdienā tiek kontrolēta attālināti. Stacijas pirmā stāva telpās izvietotas dažādas ar vilcienu kustības vadību saistītas iekārtas, kamēr otrais stāvs atvēlēts dzīvokļiem.

LOCATION: AUGŠDAUGAVAS
NOVADS,NAUJENES PAGASTS

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

NAUJENE RAILWAY STATION

The Naujene railway station building is the only building of such a status that has survived from the Daugavpils–Vitebsk railway opened in 1866 in the territory of Latvia, as well as the only one of all the buildings of this railway that has not changed the external appearance and decorative red-brick finishing. The passenger waiting hall of the Naujene station building has also been little affected over time.

There is a reason to believe that Paul Max Bertschy, an employee of the construction bureau of this railway company, has participated in the development of the designs of the Dinaburg–Vitebsk railway stations. In the Latvian context, P. M. Bertschy is more widely known in relation to the architecture of the city of Liepāja.

In any case, there is a visual similarity between the architecture of the Daugavpils–Vitebsk railway station buildings and the station buildings built in Germany in the 19th century. It is possible that the influence of the Baltic Germans has also played a role, because one of the directors of the Dinaburg–Vitebsk railway Julih von Cube is known to have been a vice-governor of Vidzeme; the Rīga–Dinaburg railway company also had a significant impact on this railway at the very beginning.

The original name of the Naujene station was Juzefova (in Russian – *Юзефово*), but in 1920 it was renamed into Jezupova, while in 1925 – into Naujene. Once under German jurisdiction, the station was named Joseffowo (during World War I) and Naujen (during World War II).

Nowadays, the Naujene station serves as a point of exchange for trains, and its daily activities are controlled remotely. Various facilities related to train control are located in the premises of the ground floor of the station, while on the second floor there are apartments.

LOKĀCIJA: JĒKABPILS,
RĪGAS IELA 216B

TEKSTS: K. RIEKSTIŅA
FOTO: K. SILIŅŠ

KRUSTPILS PILS

Kopš 13. gadsimta Krustpils pils uzticīgi pārrauga Daugavas krastus Jēkabpilī.

Vēl pirms pils tapšanas te bijusi sena krustojuma vieta, kurā zemes ceļš šķērsoja straujo ūdens ceļu. Ceļotāji ar pajūgiem te varēja pārvarēt diezgan plato un citviet dziļo Daugavu.

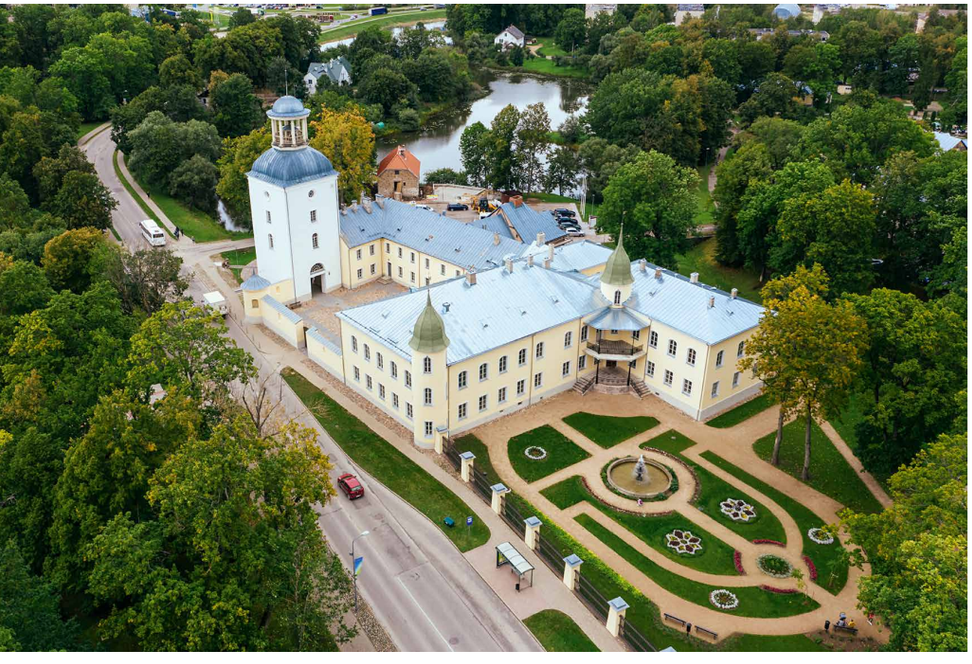
Krustpils pili 1237. gadā licis uzbūvēt Rīgas arhibīskaps Nikolajs de Magdeburgs (*Nikolaus de Magdeburg*) kā nocietinājumu ceļā no Rīgas uz Daugavpili. No 16. gs. beigām līdz 20. gs. sākumam Krustpils pilī saimniekoja baronu fon Korfu (*von Korff*) dzimta. Pēc Pirmā pasaules kara pilī mitinājās Latgales artilērijas pulks. Padomju laikos pili nodeva PSRS armijas rīcībā.

Kopš 1996. gada Krustpils pilī atrodas Jēkabpils Vēstures muzejs.

2020. gadā muzejā iekārtota jauna pastāvīga ekspozīcija par Jēkabpils pilsētas vēsturi. Vienā no ekspozīcijas telpām atrodas gaisa balons, kurā iekāpjot var pacelties līdz pils griestiem un iztēloties, kā savus lidojumus veica Kārlis Skaubītis – pirmais latvietis gaisa balonu lidotājs. Ekspozīcijā iespējams iesēsties rallijkrosa braucēja, 2014. gada FIA Pasaules rallijkrosa čempionāta 3. vietas ieguvēja, Reiņa Nitiša auto sēdeklī.

Blakus Krustpils pilij atjaunotajā bijušajā muižas klētī atrodas apmeklētāju apkalpošanas centrs. Tā cokolstāvā iekārtota ekspozīcija par ceļošanas tradīcijām Jēkabpilī, kā arī transportlīdzekļu daudzveidību Jēkabpilī senatnē un tagad – plosti, laivas, dzelzceļš, autotransports.

Krustpils pils vārtu torņa rūmē eksponēti enkuri, kas izcelti no Daugavas Jēkabpils tuvumā.



LOCATION: JĒKABPILS,
RĪGAS IELA 216B

TEXT: K. RIEKSTIŅA
PHOTO: JĒKABPILS VĒSTURES MUZEJA KRĀJUMS

KRUSTPILS CASTLE

Since the 13th century, the Krustpils Castle has been overlooking the banks of the River Daugava in Jēkabpils.

Even before the Castle was built, there was an ancient crossroads where the land route crossed the rapids. Here, travellers with horse-drawn carriages could cross the rather wide and, elsewhere deep, Daugava.

The Krustpils Castle was built in 1237 by Rīga Archbishop Nikolaus de Magdeburg as a fortification on the way from Rīga to Daugavpils. From the end of the 16th century until the beginning of the 20th century, the Krustpils Castle was home for baron von Korff family. After World War I, it was home to the Latgale artillery regiment. In the Soviet period, the Castle was at the disposal of the USSR army.

Since 1996, the Krustpils castle has been home to the Jēkabpils History Museum.

Since 2020, the Museum has had a new permanent exhibition on the history of Jēkabpils city. In one of the exposition rooms, there is a hot air balloon, with which one can rise to the ceiling of the castle and imagine how his flights were performed by Kārlis Skaubītis – the first Latvian balloon flier. In the exposition, visitors can try a car seat of Reinis Nitišs – a rallycross driver, the 3rd place winner of the FIA World Rallycross Championship in 2014.

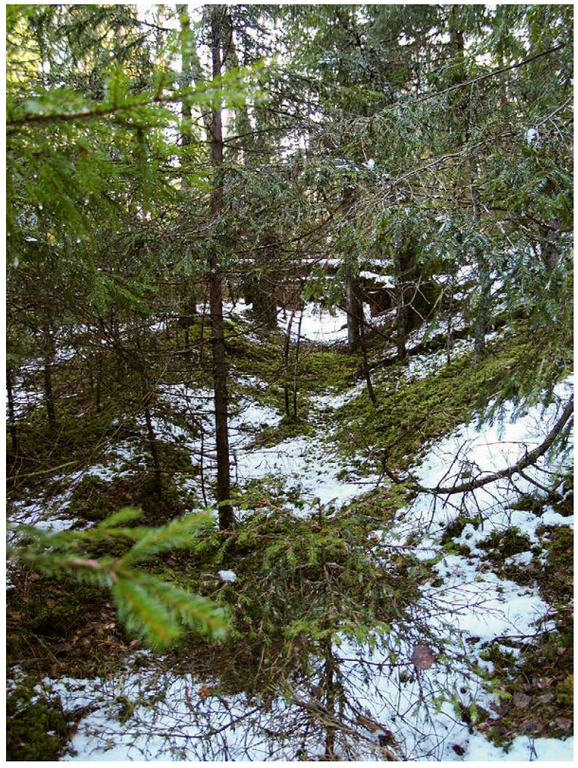
Next to the Krustpils Castle, in the renovated former barn of the manor, there is a visitor centre. In the basement there is an exposition on travel traditions in Jēkabpils, as well as on the diversity of vehicles in Jēkabpils in old times and nowadays – rafts, boats, railway, and the road transport.

In the gateway of the Krustpils Castle, anchors taken out of the River Daugava near Jēkabpils have been exhibited.

LOKĀCIJA: JĒKABPILS NOVADS,
KŪKU PAGASTS

TEKSTS: J. URTĀNS
FOTO: J. URTĀNS

SENAIS JĀTNIEKU CEĻŠ UZ DZIRKAĻU PILSKALNU



Ap 2. g. t. p. m. ē. Latvijas teritorijā sāka izmantot zirgu kā transporta iespēju nodrošinātāju. Zirga vilktu ratu riteņu un ragavu slieču platums ir apmēram četras pēdas jeb ap 1,2 m. Ja ilgstoši brauc pa vienu trajektoriju, tad ceļš iegraužas reljefā; ceļa apakšējā daļa izveidosies atbilstoša ratu vai ragavu platumam. Ja ceļu jeb taku biežāk izmanto jātnieki, tad iegrauzuma platums atbildīs zirga ķermeņa platumam, kas ir apmēram 0,5 m vai nedaudz vairāk. Jātnieku ceļu, ko var saukt arī par gropes vai renes ceļu, griezums ir vairāk trīsstūrveidīgs, ratu un ragavu ceļu – plakanisks. Senie ceļi saglabājušies tādās vietās, nereti reljefa lauzumu vietās, kur vēlākos laikos tie nav pārveidoti.

Jāšana vienmēr bija raksturīga sabiedrībā labi situētam cilvēkam, jo zemniekam nebija iespējams uzturēt ikdienas darbā praktiski neizmantojamo jājamo zirgu. Tātad arī jātnieku ceļi varēja veidoties tikai tādos apstākļos, kad bija daudz cilvēku, kas ilgstoši izmantoja jājamos zirgus.

Viens šāda jātnieku ceļa pārdesmit metrus garš fragments konstatēts pie Dzirkaļu pilskalna, kas, spriežot pēc arheoloģisko izrakumu rezultātiem (J. Urtāns, 2014), apdzīvots sākot no laika pirms mūsu ēras līdz m. ē. 2. g. t. sākumam. Ļoti iespējams, ka jātnieku ceļš paralēli ratu un ragavu ceļam virzienā uz Dzirkaļu pilskalnu radies jau pilskalna pils pastāvēšanas laikā, kad sabiedrības augstāko slāņu vīrieši pārvietojās jāšus.

LOCATION: JĒKABPILS NOVADS,
KŪKU PAGASTS

TEXT: J. URTĀNS
PHOTO: J. URTĀNS

ANCIENT RIDERS' ROAD TO THE DZIRKAĻI HILLFORT

Around the 2nd millennium BC, in the territory of Latvia, people started to use the horse as a means of transportation. The track width of the wheels of a horse-drawn carriage and of sledges of a horse-drawn sleigh is about four feet, or about 1.2 m. If it is being driven on the same trajectory for a long time, the road leaves imprints into the terrain; the bottom part of the road will take the width corresponding to the width of the carriage or sleigh. If the road or the path is mostly used by riders, the width of the path will correspond to the width of the horse's body, which is approximately 0.5 m or slightly more. The cross-section of a riders' path, which can also be called a groove path, is more a triangular, while that of carriages and sleighs – flat. Ancient roads have survived mostly in places of terrain fractures, where in more recent times they have not been modified.

Riding has always been typical for a well-off person, since it was not possible for a peasant to keep a riding horse, which was of no use in their daily work. Thus, the paths of riders could originate only in conditions where there were many people who used riding horses for a long time.

One fragment of such a riders' path of fifty meters has been found near the Dzirkaļi Hillfort, which according to the results of archaeological excavations (J. Urtāns, 2014), was inhabited starting from the pre-BC times until the beginning of the 2nd millennium AD. It is very likely that the riders' path originated in parallel with the path of carriages and sleighs towards the Dzirkaļi Hillfort already during the existence of the hillfort castle, when men of the highest classes of society travelled on a horseback.

LOKĀCIJA: JĒKABPILS NOVADS,
KRUSTPILS PAGASTS

TEKSTS: E. RUKA
FOTO: E.ZEPS

KRUSTPILS LIDLAUKS

Krustpils lidlauka nozīmīgums Latvijas aviācijas vēsturē ierakstīts ar izcilā un varas griežos godprātīgā lidotāja, lidmašīnu konstruktora, gaisa balonu pilota Kārļa Skaubīša (1889–1929) vārdu un lidlauku, kas darbojas jau vairāk kā 100 gadus. Pirmā pasaules kara laikā to uzbūvēja Krievijas militārie spēki, vēlāk piederība mainījās līdzi kara un politiskajai situācijai. Latvijas pirmās brīvvalsts laikā lidlauks tika paplašināts, tajā atradās divi lidmašīnu angāri un lidotāju dzīvojamās ēkas. Lidlauks tolaik funkcionēja kā Latvijas Aviācijas pulka kara aviācijas aerodroms – 1927. gadā uz Krustpili tika pārcelta tālās izlūkošanas eskadriļa. 1935. gadā lidlauka teritorijā tika uzcelts jauns dzelzsbetona angārs un divstāvu kazarmas.

Ievērojamākais tautas aviācijas uzplaukums saistās ar Latvijas Aerokluba darbību. Kopš reģionālās nodaļas dibināšanas 1935. gadā notika mērķtiecīga jaunatnes iesaistīšana aviācijā, organizējot bezmaksas lidmodeļu sporta un buru lidošanas nodarbības. Skolās un mazpulku organizācijās Aeroklubs dibināja aviācijas pulciņus, notika lidmodeļu sacīkstes un piedalīšanās aviācijas svētkos. Vēlāk bija iespēja kļūt par sporta lidotāju, mācoties lidot ar Aerokluba motoru lidmašīnām.

Katru gadu tika organizēti vērienīgi lidotāju sarīkojumi ar Latvijas Nacionālās operas māksliniekiem un grandiozi aviācijas svētki – populāri un plaši apmeklēti. Programmā bija grupas un individuālie lidojumi, gaisa kaujas, bumbvedēju uzbrukumu imitācija, lēcieni ar izpletņiem u. c. Noslēgumā – lidotāju un apmeklētāju kopīga balle. 1937. gadā te tika uzbūvēts jauns lidaparāts, kam pulkvedis J. Balodis deva nosaukumu “Krustpilietis”.

PSRS laikā – militārais lidlauks; šobrīd 250 ha teritorijā top industriālais parks.

LOCATION: JĒKABPILS NOVADS,
KRUSTPILS PAGASTS

TEXT: E. RUKA
PHOTO: E. ZEPS

KRUSTPILS AIRFIELD

The importance of the Krustpils airfield in the history of Latvian aviation is recorded under the name of an outstanding aviator, aircraft designer, air-balloon pilot Kārlis Skaubītis (1889–1929) and the airfield that has been in operation for more than 100 years. During World War I, it was built by Russian military forces. Later the ownership changed due to warfare and political situation. As Latvia gained independence, the airfield was expanded; it had two airplane hangars and residential buildings of aviators. At that time the airfield functioned as a base for the Latvian aviation regiment – in 1927, the distant intelligence squadron was relocated to Krustpils. In 1935, in the territory of the airfield a new reinforced concrete hangar and two-storey barracks were built.

The most notable popular aviation boom is related to the operation of the Latvian Aeroclub. Since the establishment of the regional group in 1935, young people were targeted to achieve their engagement in aviation by organizing free aircraft model sports and gliding lessons. In schools and scout organizations, the Aeroclub organized aviation interest groups. There were aircraft model races and participation in aviation festivals. Later there was a chance to learn to fly the Aeroclub’s motor planes and to become a sports pilot.

Every year, large and popular aviation events with artists of the Latvian National Opera and a grand aviation festival were organized. The programme included group- and individual flights, simulated air combat, imitation of bomber attacks, jumps with parachutes, etc. In conclusion – a joint ball with participation of aviators and visitors was organised. In 1937, a new aircraft was built here. It was named *Krustpilietis* (resident of Krustpils) by the colonel J. Balodis.

During the Soviet period it was a military airfield; currently – an industrial park is being built in the area of 250 ha.

LOKĀCIJA: LĪVĀNU NOVADS,
LĪVĀNI, ZEMGALES IELA

TEKSTS: A. BIEDRIŅŠ
FOTO: I. ZAĻMEŽS

PĀRCELTUVE LĪVĀNI–DIGNĀJA

Pārceltuves pār Daugavu – Līvāni–Dignāja Līvānu pilsētā un Stūrišķi–Dunava Jersikas pagastā – tika atjaunotas 20. gs. 90. gados un ir vienīgās no iepriekšējo gadsimtu pārceltuvēm pār Daugavu.

Pārceltuve Līvānos atrodas Zemgales ielā un starpkaru periodā bija pazīstama kā Zinkeviča pārceltuve, kura līdz ar Līvānu Vandena pārceltuvi iezīmēta 1925. gada pilsētas kartē.

Starpkaru periodā pārceltuves bija Šoseju un zemesceļu departamenta pārziņā, bet apsaimniekošanu nodrošināja privātie uzņēmēji, kuriem departaments pārceltuves izdeva vairāksolīšanā par fiksētu gada maksu. Līvānu pārceltuves nomnieks bija Zinkevičs. Pēc Zemgales ielas rekonstrukcijas 20. gs. 30. gadu beigās Zinkeviča apsaimniekotā pārceltuve Līvānos kļuva par nozīmīgāko un finansiāli ienesīgāko.

Iepriekšējos gadsimtos pārceltuvju prāmjus būvēja kā baļķu plostus vai kā savstarpēji savienotas laivas ar dēļu platformu uz tām. Pārcēlājs prāmi pārvietoja ar upei pāri nostieptas troses palīdzību, kura slīdēja pa skrituļiem. Līdzīgā veidā darbojas arī mūsdienu Līvānu un Dunavas pārceltuves prāmis. Abi prāmji izgatavoti 20. gs. 90. gadu sākumā no pārvietojamā armijas tilta dzelzs pontoniem.

Abas pārceltuves savieno Daugavas krastus un nodrošina taisnāko ceļu no Latgales uz Zemgali, jo tuvākais tilts pār Daugavu atrodas Jēkabpilī. Tādējādi prāmis arī mūsdienās ir nozīmīgs transportlīdzeklis abu upes krastu iedzīvotājiem.

Pārceltuves kā raksturīgas transporta vēstures liecības Latvijā saglabājušās tikai trīs – divas pār Daugavu un viena pār Gauju Līgatnē.

LOCATION: LĪVĀNU NOVADS,
LĪVĀNI, ZEMGALES IELA

TEXT: A. BIEDRIŅŠ
PHOTO: I. ZAĻMEŽS

CROSSING LĪVĀNI–DIGNĀJA

Crossings across the River Daugava – the Līvāni–Dignāja in the Līvāni town and the Stūrišķi–Dunava in Jersika parish – were relaunched in the 1990s and are the only ones representing the crossings of the previous centuries across the River Daugava.

The crossing in Līvāni is located at Zemgales Street and during the inter-war period was known as the Zinkevičs' crossing, which was marked in the town map of 1925 together with the Līvāni Vandens' crossing.

During the inter-war period, the crossings were under the responsibility of the Department of Highways and Roads, while private entrepreneurs ensured their operation. The Department rented the crossings in a tender process for a fixed annual fee. The lessee of the Līvāni crossing was Zinkevičs. After the reconstruction of Zemgales Street at the end of the 1930s, the Zinkevičs' crossing in Līvāni became the most significant and financially – most profitable.

In the previous centuries, crossings in rivers were built as log rafts or as interconnected boats with a board platform on them. The person on duty moved this kinds of a ferry with the help of a cable stretched across the river, which glided along the rollers. Similarly, the modern ferries in Līvāni and Dunava are being operated. Both ferries were made in the early 1990s from the iron pontoons of a mobile army bridge.

The two crossings connect the banks of the River Daugava and provide the most direct route from Latgale to Zemgale, since the closest bridge over the River Daugava is located in Jēkabpils. Thus, the ferry nowadays, too, is an important means of transportation for the inhabitants of both river banks.

In Latvia, only three crossings as a characteristic evidence of transport history have survived – two over the River Daugava and one over the River Gauja in Līgatne.

SĒLIJA

05

LOKĀCIJA: AUGŠDAUGAVAS
NOVADS, KALKŪNES PAGASTS

TEKSTS: E. RUKA
FOTO: D.I.S.K. ARHĪVS

GRĪVAS LIDLAUKS PIE DAUGAVPILS

Aviācijas aizsākumi Daugavpilī meklējami 20. gs. sākumā, kad pilsētas apkaimē atradās trīs militārie lidlauki – Līksnas, Grīvas un Lielais Daugavpils. Grīvas lidlauku Daugavas kreisajā krastā Pirmā pasaules kara laikā izveidoja vācu armija, un tam bija ievērojama loma militārajā darbībā. Tas joprojām darbojas Daugavpils novada Kalkūnes pagastā – 4 km no Daugavpils centra pie bijušās Randenes pusmuižas. Lidlaukam ir viens 830 m garš un 90 m plats zāles seguma skrejceļš.

Tagadējā lidlauka teritorija lidmašīnu pacelšanās un nolaišanās vajadzībām izmantota bez pārtraukuma jau vairāk nekā 100 gadus. Latvijas pirmās brīvvalsts laikā Daugavpils bija Latgales aviācijas centrs. Te, Daugavpils cietoksnī, bāzējās armijas daļas, notika Aviācijas svētki, tika uzbūvētas lidmašīnas "Kaija" un "Vanags", kas veica nervus kutinošus aviācijas paraugdemonstrējumus visos nozīmīgajos pasākumos, tostarp unikālā Vienības nama stūrakmens likšanā 1936. gada 15. maijā. Otrā pasaules kara laikā te bāzējās vācu *Luftwaffe*, bet pēc 1944. gada – Sarkanā armija. Pēc kara lidlauks piederēja DOSAAF avioklubam, kura laikā tika sasniegti ievērojami sportiskie rezultāti PSRS mērogā. Īpaši panākumi tika gūti izpletņlēkšanā. Pēc Latvijas neatkarības atgūšanas lidlauks bija Nacionālo bruņoto spēku pārvaldībā, bet 2011. gadā nodots Daugavpils novada pašvaldībai.

Šodien lidlauku regulāri izmanto paraplanieristi un izpletņlēcēji, tiek rīkoti aviācijas svētki, tas ir nozīmīgs reģiona mēroga publisko aktivitāšu organizēšanas centrs, kur katru gadu no aprīļa līdz oktobrim brīvdienās un svētku dienās notiek lēcieni ar izpletņiem no lidmašīnas AN-2 (augstums ~ 3000 m) un treniņu lidojumi ar lidmašīnu JAK-18T. Sporta klubs piedāvā arī tūrisma produktu – uz Daugavpils vēsturisko šarmu palūkoties no augšas lidojumā virs senās pilsētas.

LOCATION: AUGŠDAUGAVAS
NOVADS, KALKŪNES PAGASTS

TEXT: E. RUKA
PHOTO: D.I.S.K. ARHĪVS

GRĪVA AIRFIELD NEAR DAUGAVPILS

The beginnings of aviation in Daugavpils date back to the early 20th century when there were three military airfiels – Līksna, Grīva and Daugavpils Main. The Grīva airfield – on the left bank of the River Daugava – was built during World War I by German army, and played a significant role in military activities. It is still used in the Kalkūne rural territory of the Daugavpils municipality – 4 km from the centre of Daugavpils at the former Randene semi-manor. The airfield has one 830 m long and 90 m wide grass runway.

The current territory of the airfield has been used without interruption for take-off and landing for more than 100 years. During the interwar period of Latvia, Daugavpils was the aviation centre of Latgale. Here, in the Daugavpils Fortress, was the base of the army, aviation festivals were organized, aircraft *Kaija* and *Vanags* were built which performed exciting aerobatics at all major events, including at the event laying the cornerstone of the unique Unity House on May 15, 1936. During World War II, the German Luftwaffe was based here, but after 1944 – the Red Army. After the war, the airfield belonged to the DOSAAF aviation club, during which significant sports results were achieved at the level of the USSR. Particularly good results were achieved in skydiving. After regaining independence of Latvia, the airfield was under the management of the National Armed Forces, but in 2011 it was taken over by the Daugavpils municipality.

Today, the airfield is regularly used by paragliders and parachutists, aviation festivals are held here. It is an important centre for regional public activities, where there are jumps with parachutes from plane AN-2 (height ~ 3000 m) every year from April to October on weekends and holidays, as well as training flights on the aircraft JAK-18T. The sports club also offers a tourist attraction – to look at the historical charm of Daugavpils from the bird's eye view providing flights over the city.

LOKĀCIJA: JĒKABPILS NOVADS, VIESĪTE

TEKSTS: A. ĀBOLTIŅŠ
FOTO: M. PUTNIŅA

ŠAURSLIEŽU DZELZCEĻA MEZGLS VIESĪTĒ

Šaursliežu dzelzceļa mezgls Viesītē, izmantojot Pirmā pasaules kara laikā būvētās frontes apgādes dzelzceļa līnijas, izveidojās ap Viesītes staciju (arī Āži – līdz 1921. gadam; Eķengrāve – līdz 1927. gadam) un bija lielākais lauku dzelzceļa mezgls Latvijā ar 52 pārmijām. Pēc 1919. gada uzceltas un saglabājušās ēkas ar zināmām arhitektoniskām vērtībām: dzīvojamā ēka ar medpunktu – ambulance (1925/1926), lokomotīvju depo (1927/1928), lokomotīvju brigāžu atpūtas ēka, kas pēc 1944. gada kalpoja par stacijas ēku (1928/1929), vagonu depo (1933/1934), preču noliktava (1935/1936), depo dežurantu ēka (1952/1953), depo dušu ēka (1953/1954), depo kantora ēka (1954/1955), bufete (1958/1959), degvielas noliktava (iespējams, 1916–1919), noliktava-klētiņa, sarga mājiņa (iespējams 20. gs. 30. gadi). Saglabāts arī 600 mm platuma sliežu ceļa fragments gar P. Stradiņa ielu, kā arī ūdens ņemšanas kolonna (hidrokolonna). Kā lauku dzelzceļa mezgls izmantots līdz 1972. gadam.

2006.–2009. gadā īstenots šaursliežu dzelzceļa kompleksa rekonstrukcijas projekts "Mazā bānīša parks", un Viesītes novada muzeja "Sēlija" ekspozīcijā iekļauti arī ritošās daļas transporta līdzekļi (lokomotīve, vagoni, drezīna) un dzelzceļa aprīkojuma priekšmeti. Šaursliežu dzelzceļa mezgls Viesītē ir uzskatāma liecība par dzelzceļa transporta un teritorijas infrastruktūras attīstību Latvijā un Baltijā. Saglabājusies 20. gs. pirmās puses šaursliežu dzelzceļa mezgla struktūras oriģinālā substance un būves.

LOCATION: JĒKABPILS NOVADS, VIESĪTE

TEXT: A. ĀBOLTIŅŠ
PHOTO: M. PUTNIŅA

NARROW-GAUGE RAILWAY HUB IN VIESĪTE

In Viesīte, by joining frontline supply railway lines built during World War I, a narrow-gauge railway hub was built around the Viesīte station (also Āži – until 1921; Eķengrāve – until 1927) and it was the largest rural railway hub in Latvia with 52 switches. After 1919, buildings with some architectural value were built and have been preserved: a living house with an aid station – out-patient clinics (1925/1926), locomotive depot (1927/1928), recreation building for locomotive brigades, which after 1944 served as the station building (1928/1929), wagon depot (1933/1934), goods warehouse (1935/1936), depot building for persons on duty (1952/1953), shower building of the depot (1953/1954), office building of the depot (1954/1955), buffet (1958/1959), fuel warehouse (possibly, 1916–1919), warehouse-barn, guard house (possibly the 1930s). A fragment of 600 mm gauge track along P. Stradiņa Street has also been preserved, including a water extraction column (hydrocolumn). Used as a rural railway hub until 1972.

In 2006–2009, a reconstruction project of narrow-gauge railway complex *Small Train's Park* (Mazā bānīša parks) has been implemented and the exposition of the Viesīte municipality museum *Sēlija* included also vehicles of the rolling stock (locomotive, wagons, a trolley) and objects of railway equipment. The narrow-gauge railway hub in Viesīte can be seen as evidence to the development of railway transport and territory infrastructure in Latvia and the Baltics. The original substance and buildings of the narrow-gauge railway hub structure from the first half of the 1900s have been preserved.

LOKĀCIJA: JĒKABPILS NOVADS,
KALNA PAGASTS, VIESĪTES PAGASTS

TEKSTS: J. URTĀNS
FOTO: J. URTĀNS

MEŽMATERIĀLU PLUDINĀŠANAS BŪVES VIESĪTES MEŽOS

Mežmateriālu pludināšanai mežos uz dienvidiem no Viesītes ir veidota blīva grāvju sistēma. Maģistrālais kanāls ir vairāk nekā 14 km garais Biržupes grāvis, kas beidzas Podvāzes upītē. Tā pie Biržiem ietek Ziemeļsusējā, kas savukārt ir Daugavas pieteka. Vietām pie ietekas Biržupes grāvī meža grāvju galos ir saglabājušies dzelzsbetona aizsprosti ar gropēm koka aizvaru ievietošanai.

Uz Biržupes grāvja izveidoti divi lieli slēgumi ūdens uzkrāšanai. Pirmais slēgums atrodas pie Misupes mājām Kalna pagastā. Ūdeni uzkrāja augšpus trīs metrus augstam betona aizsprostam, kurā vēl palikušas rievas koka aizvaru ievietošanai un dzelzs mehānismu paliekas to pacelšanai. Lejpus aizsprostam ir betona rene. Vairāk nekā 100 m uz augšu no šī aizsprosta ir no lieliem šķeltiem akmeņiem mūrēts otrs aizsprosts. Arī tajā ir rievas aizvara ievietošanai. Grāvis starp aizsprostiem ir platāks, iespējams, lai nodrošinātu lielāku ūdens apjoma uzkrāšanu.

Otrs tāda paša veida slēgums atrodas ap 4 km uz augšu Viesītes pagastā. Tas veidots līdzīgi un ir saglabājies nedaudz labāk. Te var redzēt, ka renes dibens, izmantojot dzelzs švellerus, ir bijis betonēts.

No šķeltiem akmeņiem būvētie dambji vairāk atbilstu 19. gs. būvniecības paņēmieniem, bet dzelzsbetona konstrukcijas – 20. gs. pirmajai pusei.

Mazās upītes un kanālus aktīvi izmantoja koku pludināšanai 19. gs.–20.gs. pirmajā pusē; pludināšana beidzās 20. gs. 60. gados. Ticami, ka Viesītes meži jau kopš 17. gs. apgādāja ar kokmateriāliem Biržu manufaktūras pie Ziemeļsusējas.

LOCATION: JĒKABPILS NOVADS,
KALNA PAGASTS, VIESĪTES PAGASTS

TEXT: J. URTĀNS
PHOTO: J. URTĀNS

TIMBER FLOATING SYSTEM IN THE FORESTS OF VIESĪTE

A dense system of ditches has been developed for floating timber in the forests of Viesīte. The main channel is the Biržupe ditch, which is more than 14 km long and ends in the River Podvāze. At Birži, it flows into Ziemeļsusēja, which is a feeder of the River Daugava. In some places of connections to the Biržupe ditch, at the ends of the forest ditches, reinforced concrete dams with grooves for inserting wooden shutters have survived.

Two large locks for water storage have been created on the Biržupe ditch. The first of these structures is at the Misupes farmstead in the Kalna parish. Water was accumulated upstream of a three-metre-high concrete dam, in which grooves for inserting wooden shutters and remnants of iron mechanisms for lifting them are still visible. Downstream of the dam, there is a concrete channel. More than 100 m upstream from this dam, there is a second dam made of large cut stones. It also has grooves for inserting shutters. The ditch between the dams is wider, possibly to ensure greater accumulation of water.

The second structure of the same type is located about 4 km upstream in the Viesīte parish. Its design is similar and it is in a better shape. Here one can see that the bottom of the channel consists of steel-reinforced concrete.

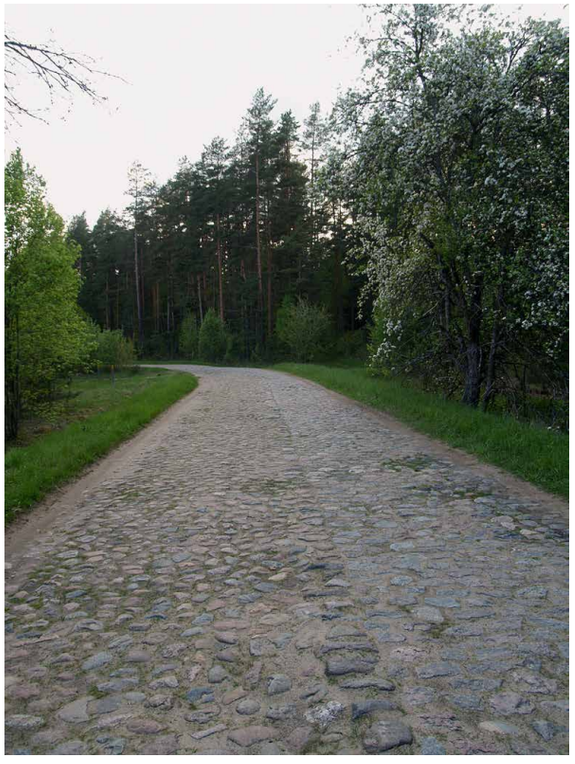
Dams built of cut stones would be more in line with the 19th century construction techniques, while the reinforced concrete structures rather represent the first half of the 20th century.

Small rivers and channels were actively used for floating timber in the late 19th century and early 20th century; floating ended in the 1960s. It is probable, that the forests in Viesīte since the 17th century have provided timber to the Birži manufacture at the River Ziemeļsusēja.

LOKĀCIJA: JĒKABPILS NOVADS,
SALAS PAGASTS

TEKSTS: J. URTĀNS
FOTO: J. URTĀNS

BRUĢĒTS LIELCEĻŠ PIE JĒKABPILS



Mežā uz austrumiem no Jēkabpils starp Muceniekiem un Klāvāniem atrodas ap 1,4 km garš ar laukakmeņu bruģi klāts lielceļš, ko uzskata par seno Jēkabpils–Jaunjelgavas lielceļa fragmentu. Pie Klāvāniem dažu desmitu metru garumā seno bruģi klāj grants un bruģējums tur nav pilnībā saskatāms. Bruģētā ceļa posms sākas pie Pelītes upes, kur netālu no bruģētā ceļa trases ir no kaltiem laukakmeņiem būvēts mūsdienās vairs neizmantotais Pelītes tilts, kuru atsedza 2016. gadā, būvējot jauno Pelītes tiltu. Lielceļa bruģim izmantoti galvas lieluma nekalti laukakmeņi, tos ceļa klājumā prasmīgi un rūpīgi iestrādājot tā, ka uz augšu ir vērstas akmeņu plakaniskās puses. Ceļa vidusdaļā no nedaudz lielākiem laukakmeņiem ir veidota iezīmējoša akmeņu josla. Bruģa segtās ceļa daļas platums ir apmēram pieci metri. Ceļš veidots uz uzbēruma, tam abās pusēs ir rakti grāvji. Jaunākos laikos bruģējums ir labots.

Par ceļa rašanos nav daudz liecību. Literatūrā var atrast norādes, ka ceļš būvēts 1820. gadā kā lielceļš starp Jēkabpili un Jaunjelgavu. Vairāk zināmi nostāsti, kā ceļa bruģētāji apkrāpuši pasūtītājus un visa ceļa garuma vietā bruģis ieklāts tikai pie pašas Jēkabpils un Jaunjelgavas. Pasūtītāji labi uzcienāti, aizmidzināti un uz otru ceļa galu, kur atkal bijis bruģis, aizvesti pa nebruģētu ceļu.

LOCATION: JĒKABPILS NOVADS,
SALAS PAGASTS

TEXT: J. URTĀNS
PHOTO: J. URTĀNS

COBBLESTONE ROAD NEAR JĒKABPILS

In the forest, on the East from Jēkabpils between Mucenieki and Klāvāni, there is a cobblestone road of about 1.4 km. It is considered to be an ancient fragment of the Jēkabpils–Jaunjelgava road. At Klāvāni, the ancient road is covered with gravel for a few meters and the cobblestones are not fully visible. The section of the cobblestone road starts at the River Pelīte, where the nowadays unused Pelīte bridge is built of split boulders near the cobblestone road. The bridge was uncovered in 2016, when building the new Pelīte bridge. Head-sized natural boulders have been used for the road pavement, skilfully and carefully incorporating them into the pavement in such a way that the flat sides of the boulders are facing upwards. In the middle of the road, a marking line of stones is formed from slightly larger boulders. The width of the part of the road covered with pavement is about 5 m. The road is built on the embankment, it has ditches on both sides. In recent times, the pavement has been fixed.

There is little evidence about the origin of the road. In the sources, one can find indications that the road was built in 1820 as a road of major importance between Jēkabpils and Jaunjelgava. Stories are told that cobblers cheated the contracting authorities and the pavement was laid only in Jēkabpils and Jaunjelgava, not in the entire length of the road. After lunch, the contracting authorities fell asleep and did not notice that they were taken along the unpaved part of the road.

LOKĀCIJA: JĒKABPILS NOVADS,
ASARES PAGASTS

TEKSTS: J. URTĀNS
FOTO: J. URTĀNS

HERCOGA JĒKABA KANĀLS ASARĒ

Hercoga Jēkaba iecere 17. gs. vidū paredzēja dublēt Daugavas ūdensceļu, savienojot Daugavu ar Lielupi un, apejot Rīgu un izvairoties no nodevu maksāšanas, novadot preces uz Kurzemi. Ap 400 km garajam ūdensceļam vajadzētu sākties pie Dunavas, kur Daugavā ietek Eglona. Tālāk Eglonu ar kanālu pāri ūdenssšķirtnei bija plānots savienot ar Dienvidsusējas pieteku Vilkupi. Tad tirdzniecības ceļš vestu pa Mēmeli un Lielupi līdz Slokai un Vecslocenes upītei, pa kuru nonāktu Kaņiera ezerā. Lai savienotu Kaņieri ar Rīgas jūras līci, būtu jāizbūvē kanāls ar slūžām. Pēc Kaņiera kanāla izbraukšanas laivas nonāktu jūrā un varētu doties uz tuvākām hercogistes jūras ostām, kur preces tiktu pārkrautas lielajos tirdzniecības kuģos.

1667. gadā tika uzsākti Eglonas–Vilkupes kanāla rakšanas darbi. Augustā un septembrī 400 vīri rakuši četras nedēļas, un izraktā grāvja platums bija vairāk nekā 3 m. Rakšanas darbus 1668. gada ziemā turpināja 200 vīri, un grāvis pie Dienvidsusējas upes tolaik jau bija 3 asis plats un 2 pēdas dziļš. Kanāls, norokot apmēram pēdu biezu velēnas kārtu, bija iezīmēts visā tā garumā. Pie pašas Eglonas grāvī bija atstāta tikai kvadrātpēdu liela ūdenstece, bet ūdens kanāla notekā uz Dienvidsusēju bija tikai pēdu dziļš.

Daugavas un Lielupes baseinu savienošanas darbi nevedās, jo nebija ņemta vērā augstumu starpība un ūdens pietiekamība, tāpēc hercogs Jēkabs 1668. gada vasarā atteicās no šo darbu turpināšanas. Mūsdienās starp Eglonu un Vilkupi raktā kanāla paliekas saglabājušās apmēram 500 m garumā.

LOCATION: JĒKABPILS NOVADS,
ASARES PAGASTS

TEXT: J. URTĀNS
PHOTO: J. URTĀNS

CHANNEL OF DUKE JACOB IN ASARE

In the mid-17th century, the plan of Duke Jacob was to duplicate the Daugava waterway by uniting the River Daugava with the River Lielupe and bypassing Rīga in order to avoid paying fees when transporting goods to Courland. The approximately 400 km long waterway had to start at Dunava, where the feeder Eglona meets the River Daugava. Then it was planned to connect Eglona with Vilkupe – the feeder of the River Dienvidsusēja – via a channel across the watershed. Then the trade route would go along the River Mēmele and the River Lielupe up to Sloka and the River Vecslocene, along which it would go into the Lake Kaņieris. To connect the Lake Kaņieris with the Gulf of Riga, a channel with locks had to be built. After passing through the Kaņieris channel, the boats would be in the sea and could go to the closest seaport of the Dutchy where the goods would be reloaded into larger trade ships.

In 1667, the digging of the Eglona–Vilkupe channel started. In August and September, 400 men were digging and the width of the ditch was more than 3 m. During the winter of 1668, the digging was continued by 200 men and the ditch at the River Dienvidsusēja was 3 sazhens wide and 2 feet deep. The channel was marked in all its length by removing approximately a foot thick layer of turf. At the very Eglona, in the ditch only a square foot large watercourse was left while the water in the channel's outlet to Dienvidsusēja was only one foot deep.

The connection of the Daugava and Lielupe basins was not successful since the difference of elevation and sufficiency of water were not taken into account, thus in the summer of 1668 Duke Jacob refused to continue the works. Nowadays the remnants of the channel dug between Eglona and Vilkupe have remained in the length of approximately 500 m.

LOKĀCIJA: -

TEKSTS: S. ZIRNE
FOTO: AUTORS NEZINĀMS

DAUGAVAS PLOSTU CEĻŠ

Latvijas upju straumes jau no 16. gs. tika izmantotas kā ekonomiski izdevīgs koku transportēšanas veids. Pa Daugavu uz Rīgu ar plostiem pludināja baļķus, mastu kokus, brusas, stutmalku un papīrmalku. Visintensīvākā kokmateriālu pludināšana bija 19.–20. gs. sākumā, kad ar to nodarbojās privātie uzņēmumi. Tika rīkotas izsoles par kokmateriālu nogādāšanu nepieciešamajā vietā, sadalīts ikgadējais darba apjoms.

Plostus sēja pie Daugavas un tās pietekām ierīkotās krautuvēs. 20. gs. 30. gados abos Daugavas krastos no Piedrujas līdz Ikšķilei darbojās 44 kokmateriālu krautuves. No tām baļķus pa vienam sagrūda ūdenī, pēc tam ar ķekšiem salika vajadzīgajā rindā un sasēja. Daugavas plosti sastāvēja no 6–8 posmiem jeb plenicām. Vienas plenicas garums bija 12–15 m, tādējādi plosta garums varēja sasniegt pat 70 m. Tos pludināja karavānās pa 10–15 plostiem vienā reizē.

Viena Daugavas plosta vadīšanai parasti vajadzēja 3–4 cilvēkus. Plostu vadīja korņiks, kas pakaļgalā to stūrēja un deva komandas pārējiem plostniekiem-malačiem. Korņiki labi pārzināja Daugavas straumes, krāces, sēkļus un spēja prasmīgi izvadīt plostus pa upi.

Daugavas plostnieku centrs vairākus gadsimtus bija Krustpils un tā apkārtne. Daļa no krustpiliešu un jēkabpiliešu plostniekiem pie robežas pārņēma no Daugavas augšteces nākošos Krievijas plostus un vadīja tos līdz Rīgai, otri specializējās tikai plostu izvadīšanā cauri bīstamajām krācēm līdz Jēkabpilij. Krustpils apkārtnē vēl 20. gs. 20.–30. gados malaču pienākumus pildīja arī sievietes.

20. gs. 60. gados, attīstoties autotransportam un mežizstrādes tehnikai, plostniecība kā koku transportēšanas veids pamazām beidza pastāvēt.

LOCATION: -

TEXT: S. ZIRNE
PHOTO: D. ORMANIS

DAUGAVA RAFTING ROUTE

Latvian rivers have been used as a cost-effective way to transport timber already since the 16th century. Logs, mast trees, mine timber and pulpwood were floated with rafts along the River Daugava to Rīga. The most intensive timber floating was at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century when it was done by private companies. Auctions were held for delivering timber to the required place; the annual work volume was divided.

Rafts were made in the loading places at the River Daugava and its tributaries. In the 1930s, on the both banks of Daugava from Piedruja to Ikšķile there were 44 timber loading places. Logs were pushed into the water one by one and then by help of crooks they were organised in the necessary line and bound together. The Daugava rafts consisted of 6–8 sections. The length of one section was 12–15 m, thus the length of a raft could reach even 70 m. They were floated in caravans by 10–15 rafts at a time.

3–4 people were needed for managing one raft. The raft was led by a master which was steering it at the rear end and commanded other raftsmen. Masters knew currents, rapids and sandbanks of Daugava very well and were able to guide the raft along the river.

For several centuries, the centre for Daugava raftsmen was Krustpils and its surroundings. Some raftsmen from Krustpils and Jēkabpils took over rafts coming from Russia – they received them at the border and guided to Rīga; others were specialized in guiding the rafts through the dangerous rapids near Jēkabpils. In the vicinity of Krustpils in the 1930s, the duties of raftsmen were undertaken by women as well.

In the 1960s, when road transport and forestry machinery developed, floating as a way of transporting timber gradually ceased to exist.

LOKĀCIJA: AUGŠDAUGAVAS
NOVADS, EGLAINES PAGASTS

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

EGLAINES DZELZCEĻA STACIJA

Lai gan mūsdienās Eglaines dzelzceļa stacija joprojām tiek izmantota kravas vilcienu kustības nodrošināšanai starp Daugavpils (Grīvas) un Radviliškų dzelzceļa stacijām, galvenā uzmanība vēsturiskajā kontekstā ir vēršama uz Pirmā pasaules kara gadiem, kad Eglainē (tolaik – Jelovkā) tika ierīkota plaša pārkraušanas stacija starp Eiropas standarta platuma (1435 mm) un karalauka (600 mm) šaursliežu dzelzceļiem.

Tādējādi 1916.–1917. gadā Eglaine kļuva par galastaciju tiem vilcieniem, kas nodrošināja militāro apgādi virknei Vācijas armijas struktūrvienību frontes tiešā tuvumā. Šodien maz kas liecina par sarežģīto sliežu ceļu infrastruktūru un neskaitāmajām ēkām. Tomēr tuvējā apkārtnē vēl šaursliežu dzelzceļu pēdas ir saglabājušās.

Karalauka dzelzceļa Jelovkas stacija tika ierīkota nedaudz atstatu no platsliežu dzelzceļa stacijas. Tā bija viena no apjoma ziņā lielākajām visā Vācijas armijas Austrumu frontē. Te tika nodrošināts gan dažāda tipa ritošā sastāva remonts, gan vilcienu kustības organizēšana pa tādām karalauka dzelzceļa tvaika vilces līnijām kā Eglaine–Visagina (Čornij Brod) un Eglaine–Bebrene. Jelovkā apkalpoja arī ritošo sastāvu zirgu un motorlokomotīvju vilces dzelzceļiem, kas no Eglaines bija izbūvēti gar fronti Ilūkstes apkaimē.

Pēc kara šie šaursliežu dzelzceļi tika likvidēti, bet nodedzinātās koka konstrukcijas stacijas ēkas vietā pēc arhitekta Aleksandra Birzenieka projekta 1927. gadā Eglainē tika uzbūvēta jauna un plaša platsliežu dzelzceļa stacijas ēka. Savukārt pati stacija bija kļuvusi par robežstaciju starp jaunajām Latvijas un Lietuvas valstīm.

LOCATION: AUGŠDAUGAVAS
NOVADS, EGLAINES PAGASTS

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: T. KALNĪTIS

EGLAINE RAILWAY STATION

Although nowadays the Eglaine railway station is still used to ensure the freight train traffic between the Daugavpils (Grīva) and Radviliski railway stations, the main attention in the historical context has to be paid to the years of World War I, when a large reloading station was arranged in Eglaine (then – Jelovka) between the European (1435 mm) and military or warfare (600 mm) narrow-gauge railways.

Thus in 1916–1917, Eglaine became a terminal station for those trains that provided military supplies to a range of German army units in the close vicinity of the front line. Today, there is little evidence of the complex track infrastructure and the countless buildings. However, traces of narrow-gauge railways have remained in the surrounding area.

The Jelovka station of the warfare railway was arranged slightly apart from the station of the broad-gauge railway. It was one of the largest stations of the German army in the Eastern front. Both the repair of different types of rolling stock and the organisation of train traffic were ensured here – along the steam traction warfare lines Eglaine–Visagina (Čornij Brod) and Eglaine–Bebrene. In Jelovka, the rolling stock of horse traction and motor-locomotives was serviced. These lines were built from Eglaine along the front line in Ilūkste vicinity.

After the war, these narrow-gauge railway tracks were dismantled, but in 1927, a new and spacious station building of a wide-gauge railway was built in Eglaine on the site of the burnt wooden station building, following the design of architect Aleksandrs Birzenieks. The station itself had become a border station between the newly founded states of Latvia and Lithuania.

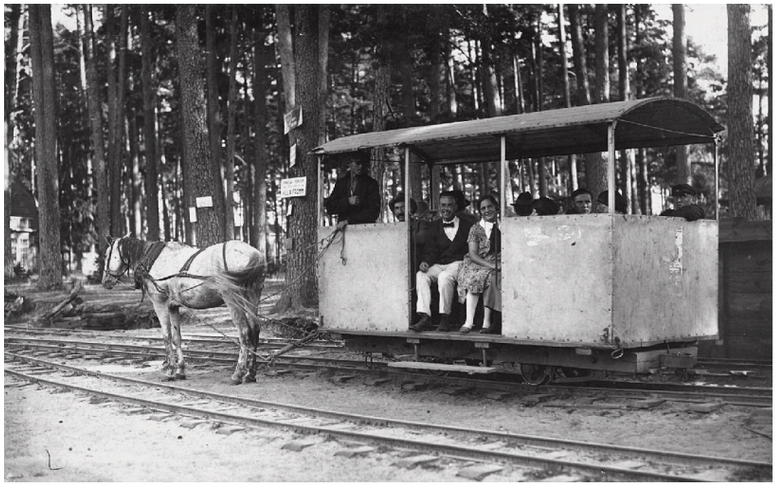
ZEMGALE

06

LOKĀCIJA: ĶEKAVAS NOVADS,
BALDONE, DAUGAVAS IELA 18

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: LATVIJAS INDUSTRIĀLĀ
MANTOJUMA FONDA KOLEKCIJA

BALDONES ZIRGU TRAMVAJS



Pirmā pasaules kara gados Vācijas militārie dzelzceļnieki Daugavas kreisajā krastā izbūvēja saliekamus pagaidu dzelzceļus karadarbības vajadzībām vairāk nekā 1000 km garumā. Daļa no tiem bija atvieglota tipa miniatūri sliežu ceļi, kas paredzēti zirgu vilcei un dažu vagoniņu vai vagonešu pārvietošanai īsā attālumā līdz frontes priekšējām pozīcijām. Pēc kara vāciešu pamestās sliedītes parasti turpināja kalpot mežizstrādes vajadzībām vai arī tika izvazātas, tās izmantojot ailu nostiprināšanai jaunbūvēs vai citām saimnieciskām vajadzībām.

Kā izņēmums minamas atsevišķas dzelzceļa līnijas Baldones apkārtnē, kuras daļēji tika transformētas un pielāgotas Baldones kūrorta viesu vajadzībām. Tādējādi 20. gs. 20. gadu pirmajā pusē (iespējams, jau 1921. gadā) tika uzsākti pasažieru pārvadājumi ar zirgu tramvaju jeb trulīti, kā to mīļi dēvēja atpūtnieki un vietējie iedzīvotāji, no Baldones kūrorta līdz "Vēveru" mājām Daugavas kreisajā krastā.

Uz Daugavas labo krastu kūrorta viesi nokļuva ar pārceltuvi, kur brauciens pa mazo dzelzceļu varēja turpināties, jo Vācijas armija pēc 1917. gada sekmīgās Rīgas ofensīvas šaursliežu dzelzceļu bija ierīkojusi arī no Daugavas labā krasta līdz Ikšķiles dzelzceļa stacijai.

Pārvadājumi notika galvenokārt ar zirgu vilces palīdzību. Visbiežāk senos foto-attēlos redzams, ka zirgs velk vienu ar sēdvietām aprīkotu vagoniņu. Zināms, ka Baldones sēravotu iestāde iznomājusi no Latvijas valsts dzelzceļiem arī tvaika lokomotīvi. Savukārt laikrakstā "Jaunā Nedēļa" 1927. gadā bija publicēta informācija, ka no Baldones uz Ikšķiles dzelzceļa staciju 3–4 reizes dienā kursē motortramvajs.

Pasažieru pārvadājumi pa šaursliežu dzelzceļu tika nodrošināti līdz 1940. gadam.

LOCATION: ĶEKAVAS NOVADS,
BALDONE, DAUGAVAS IELA 18

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: T. ALTBERGA ARHĪVS

BALDONE HORSE TRAM

During World War I, on the left bank of the River Daugava, the German military railwaymen built prefabricated temporary railways of more than 1000 km for the warfare needs. A part of them were light-type miniature tracks, meant for the horse traction and moving of different small wagons or trolleys over a short distance to the frontline positions. After the war, the tracks abandoned by Germans usually continued to serve for logging purposes or were removed and used for construction or other household needs.

As an exception, one can mention some railway lines in the vicinity of Baldone, which were partially transformed and adjusted to the needs of guests of the Baldone resort. Thus, at the first half of the 1920s (possibly, already in 1921), passenger transportation was started by the horse tram from the Baldone resort to the Vēveri farmstead on the left bank of the River Daugava.

Guests of the resort reached the right bank of the River Daugava by a ferry, and the trip along the small railway could continue since the German army, after the successful offensive of Rīga in 1917, had arranged the narrow-gauge railway also from the right bank of Daugava to the Ikšķile railway station.

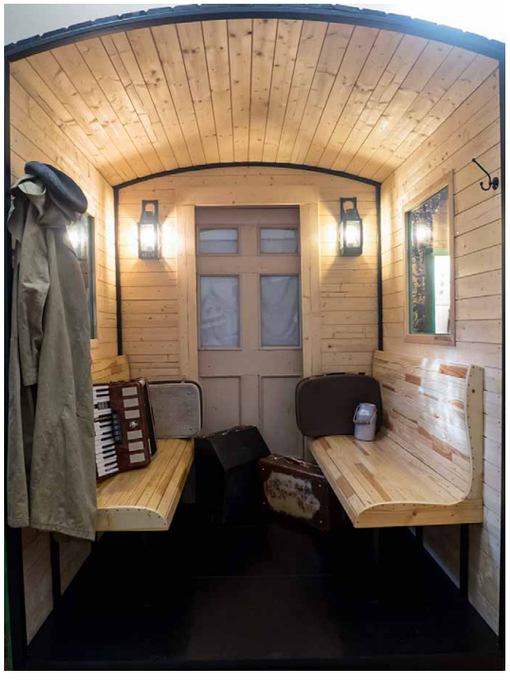
The transportation took place mainly with the help of the horse tram. Most often in old photos one can see that the horse pulls one car equipped with seats. It is known that the Baldone sulphur springs resort had rented a steam locomotive from Latvian state railways. The newspaper *Jaunā Nedēļa* (The New Week) in 1927 published information that a motor tram run from Baldone to the Ikšķile railway station 3–4 times a day.

Passenger transport along the narrow-gauge railway was provided until 1940.

LOKĀCIJA: JELGAVA,
STACIJAS IELA 3

TEKSTS: I. FREIBERGA
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

LATVIJAS DZELZCEĻA VĒSTURES MUZEJS JELGAVĀ



Dzīvojamo ēku būvniecība darbiniekiem Jelgavā sākās līdz ar Rīgas–Mītavas un Maskavas–Vindavas–Ribinskas dzelzceļu darbību, bet īpašu vērienu piedzīvoja padomju okupācijas laikā.

Ap 19.–20. gs. miju būvētā dzelzceļnieku dzīvojamā māja Stacijas ielā 3 ir viens no senākajiem dzelzceļa civilbūvju objektiem Jelgavā. Ēkā mājas raduši dažādi cilvēki, tostarp Jelgavas stacijas priekšnieks J. Janītis, kurš 20. gs. 30. gados ēkā ne vien dzīvojis, bet noturējis arī kora mēģinājumus dzelzceļnieku bērniem. Dienesta dzīvokļi tika piešķirti lietošanā ilgtermiņā; namā varēja izmitināt 4 ģimenes, katrai no tām nodrošinot atsevišķu ieeju. Padomju laikā līdzās dzīvokļiem namā ierīkota dzelzceļa zobārstniecība.

1984. gadā namā parādījās rosība – sāka darboties Jelgavas Jauno dzelzceļnieku klubs, kurā jaunieši iepazina profesijas smalkumus, ar entuziasmu veidojot un vadot dzelzceļa maketu.

1994. gada augustā namā durvis vēra Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja ekspozīcija. Par tās pamatu kļuva 1982. gada 24. decembrī Jelgavas dzelzceļnieku kluba telpās atklātais Baltijas dzelzceļa Jelgavas nodaļas darba un kaujas slavas muzejs, kuru sabiedriskā kārtā izveidoja paši dzelzceļnieki. Muzejs iepazīstināja ar Jelgavas dzelzceļa mezgla vēsturi un kustības vadību. Vismaz pirmos 20 muzeja darba gadus šo uzdevumu veica paši dzelzceļnieki un dzelzceļa bijušie darbinieki, iepazīstinot ar amata rīkiem, signālierīcēm un dzelzceļnieku dzīvesstāstiem visus interesentus, īpaši pievēršoties skolēniem.

LOCATION: JELGAVA,
STACIJAS IELA 3

TEXT: I. FREIBERGA
PHOTO: LDZVM KRĀJUMS

LATVIAN RAILWAY HISTORY MUSEUM IN JELGAVA

Construction of residential buildings for employees in Jelgava began with the operation of the Rīga–Mitau and Moscow–Vindau–Ribinsk railways, but were especially facilitated during the Soviet occupation.

The residential house of railwaymen built around the turn of the 19th and 20th centuries, at 3 Stacijas Street, is one of the oldest railway civil buildings in Jelgava. Various people have lived in this house, including the Jelgava station manager J. Janītis, who in the 1930s not only lived in this building but also held choir rehearsals for the children of railwaymen. Service apartments were allocated for long-term use; 4 families could be accommodated in the building; each had a flat with a separate entrance. During the Soviet times, railway dentistry had premises next to the apartments in the building.

In 1984, more activities were carried out in the building – the Jelgava Young Railwaymen's Club started operating, where young people got acquainted with the subtleties of the profession, enthusiastically creating and conducting a railway model.

In August 1994, an exhibition of the Latvian Railway History Museum opened its doors in the building. It was made on the basis of the Museum of Work and Battle Glory of the Jelgava Branch of the Baltic Railway that was opened in the premises of the Jelgava Railwaymen's Club on December 24, 1982 and made by railwaymen themselves. The Museum presented the history and traffic management of the Jelgava railway junction. For at least the first 20 years of the Museum's work, this task was carried out by the railwaymen themselves and former employees of the railway, presenting the tools, warning devices and railwaymen's life stories to all interested parties, with a particular focus on school children.

LOKĀCIJA: BAUSKAS NOVADS,
IECAVA, UPES IELA

TEKSTS: I. BRAMANE
FOTO: A. KĻAVENIECE

TILTIŅŠ PĀR ĢEDULES UPI

Iecavas muižas kompleksā saglabājies 1908. gadā celtais pils bibliotēkas korpuss, 18. gs. otrās puses klēts (sākotnēji būvēta kā brūzis) ar vējrādītāju jumtgalē, 19. gs. beigās celtie staļļi, trīs parka vārtu sargu namiņi pie iebraucamajiem ceļiem parkā, veļas māja, tiltiņš pār Ģedules upīti (Iecavas upes pieteka).

Mūra tiltiņš – vietējas nozīmes arhitektūras piemineklis – ir grāfa Pālena muižas 16,6 ha lielā un skaistā angļu stila parka ainaviskais elements. Tas atrodas parka malā, savulaik kalpojis kā ieeja parkā. Blakus tam atradās parka sarga namiņš. Tiltiņš mūrēts aptuveni 19. gs. otrajā pusē no laukakmeņiem un gludi kaltiem granīta kvaderiem. Latvijā masveida mūra tiltu būvniecība sākās 18.–19. gs. Mūra tiltus galvenokārt būvēja pilsētās, kā arī tā laika saimnieciskajos un garīgajos centros – muižās. Uzbūvēto tiltu brauktuves bija šauras, to platums atbilda toreizējās satiksmes intensitātei un galvenajām slodzēm, t. i., gājējiem un pajūgiem. Nelielais arkveida tiltiņš Iecavas parkā ir maza, bet būtiska Iecavas vēstures daļa, kas veiksmīgi kalpojis sabiedrībai no tā uzcelšanas brīža.

2018. gadā tiltiņš tika restaurēts un ieguva 3. vietu valsts nozīmes konkursa "Gada labākā būve Latvijā 2018" nominācijā "Inženierbūves".

Tiltiņš gan tiešā, gan pārnestā nozīmē ir vienojošais tilts, kas vieno 19. gadsimtā Iecavā dzīvojošo sabiedrību ar mūsdienu Iecavas sabiedrību, kā arī sabiedrību, kas turpmāk dzīvos šajā apkaimē. Iecavas pašvaldība novērtē, saglabā un atjauno fon der Pālenu (*von der Pahlen*) dzimtas mantojumu, un pilsētas attīstība notiek kā turpinājums Pētera fon der Pālena iesāktajam attīstības virzienam – veidot Iecavu kā progresīvu, modernu un labklājībā balstītu Eiropas pilsētu.

LOCATION: BAUSKAS NOVADS,
IECAVA, UPES IELA

TEXT: I. BRAMANE
PHOTO: M. PUTNIŅA

BRIDGE OVER THE RIVER ĢEDULE

The Iecava Manor complex has the castle library building built in 1908, a barn from the second half of the 18th century (originally built as a brewery) with a weather vane at the roof end, stables built at the end of the 19th century, three park gate houses at the entrances to the park, a laundry house and a bridge over the River Ģedule (tributary of the River Iecava).

The stone bridge – an architectural monument of local significance – is a landscape element of the 16.6 hectare, beautiful English-style park of Count Pahlen's Manor. It is located on the very edge of the park and once served as an entrance to the park. The park guard's house was located next to it. The bridge was built around the second half of the 19th century from boulders and smoothly carved granite squares. In Latvia, the construction of masonry bridges began in the 18th– 19th century. Stone bridges were mainly built in cities, as well as in the manors – economic and spiritual centres of that time. The carriageways of the built bridges were narrow; their width corresponded to the intensity of traffic at that time and the main loads, that is, pedestrians and carts. The arched bridge in the Iecava Park is a small but important part of the city's history, which has successfully served general public since its construction.

In 2018, the bridge was restored and won the 3rd place in the national competition *The Best Building in Latvia in 2018* in the nomination *The Engineering Structure*.

The bridge, both literally and figuratively, is the symbol that unites the society living in Iecava in the 19th century with the modern society of the city, as well as the society that will live in this area in the future. The municipality appreciates, preserves and restores the heritage of the Pahlen family, and the development of the city is a continuation of the development process started by Peter von der Pahlen – with an ambition to create Iecava as a progressive, modern and prosperous European city.

LOKĀCIJA: DOBELES NOVADS,
DOBELE, STACIJAS IELA 2

TEKSTS: T. ALTBERGS
FOTO: LDZVM KRĀJUMS

DOBELES DZELZCEĻA STACIJA

Dobeles dzelzceļa stacijas ēka celta 1928. gadā pēc arhitekta Pētera Federa (*Пётр Александрович Фе́ддерс)* projekta. Šīs ēkas būvniecība, kā arī stacijas atvēršana jau gadu iepriekš bija saistīta ar Liepājas–Glūdas dzelzceļa būvniecību. Šī dzelzceļa stratēģisko nozīmi grūti pārvērtēt, jo, nodibinoties Latvijas un Lietuvas valstīm, Liepāja dzelzceļa kontekstā bija nonākusi izolācijā. Satiksme ar Liepāju faktiski bija atkarīga no Lietuvas, jo vienīgais vilciena maršruts Liepāju ar pārējo Latvijas teritoriju savienoja caur Mažeiķiem.

Lai gan starp abām valstīm pastāvēja draudzīgas attiecības, neatkarība transporta jautājumos bija akūta nepieciešamība, kas vēlāk pierādījās arī praksē, lietuviešiem uz laiku bloķējot brīvu pieeju savai dzelzceļa sistēmai, aizbildinoties ar nerentabilitāti.

Vilcienu kustība visā Liepājas–Glūdas dzelzceļa līnijas garumā tika atklāta 1929. gadā, un kopš tā laika Dobeles dzelzceļa stacija ir piedzīvojusi visai nelielas izmaiņas. Stacijas kompleksu joprojām papildina arī līnijas kustības atklāšanas gadā ekspluatācijā nodotais ūdenstornis un vēl daži vēsturiski elementi, kā, piemēram, dekoratīvs nožogojums ar labi saskatāmu monogrammu “LD” (Latvijas dzelzceļi).

PSRS varas gados paplašināts ir Dobeles dzelzceļa stacijas sliežu ceļu izvērsums, kam, iespējams, par pamatu kalpoja militārās vajadzības. Papildus tam 20. gs. 70.–80. gados Dobeles stacijā tika organizēta sezonāla cukurbiešu vākšana, nosūtot tās pārstrādei uz cukurfabrikām. 2021. gadā šo infrastruktūru galvenokārt izmanto uzņēmums “Dobeles dzirnavnieks”.

Paralēli Liepājas virziena kravas vilcieniem 2021. gadā reizi dienā starp Dobeli un Rīgu kursē arī pasažieru dīzeļvilciens.

LOCATION: DOBELES NOVADS,
DOBELE, STACIJAS IELA 2

TEXT: T. ALTBERGS
PHOTO: M. PUTNIŅA

DOBELE RAILWAY STATION

The Dobele railway station building was built in 1928 according to the design developed by architect Peter Feder (*Пётр Александрович Фе́ддерс*). The construction of this building, as well as the opening of the station a year earlier, was related to the construction of the Liepāja–Glūda railway. The strategic importance of this railway is difficult to overestimate, because when the countries of Latvia and Lithuania were founded, Liepāja had fallen into isolation without a proper railway line. Traffic with Liepāja was actually dependent on Lithuania, because the only train route that connected Liepāja with the rest of Latvia was through Mažeiķi.

Although there were friendly relations between the two countries, independence in transport matters was an acute necessity. This later proved also in practice, when Lithuanians temporarily blocked a free access to their railway system, justifying themselves with unprofitableness.

Train traffic along the entire Liepāja–Glūda railway line was opened in 1929, and since then the Dobele railway station has experienced rather minor changes. The complex of the station is still complemented by the water tower put into operation in the opening year of the railway line and some other historical elements, such as a decorative fence with a clearly visible monogram ‘LD’ (*Latvijas dzelzceļi* – Latvian Railways).

During the Soviet period, the tracks in the Dobele railway station have been expanded, possibly, due to the needs of military transport. In addition to this, in the 1970s and 1980s, in the Dobele station, a seasonal collection of sugar beets for sending for processing to sugar refineries was organized. In 2021, this infrastructure is mainly used by the company *Dobeles dzirnavnieks*.

In 2021, in parallel with the Liepāja direction freight trains, a passenger diesel train runs once a day between Dobele and Rīga.

LOKĀCIJA:
JELGAVAS NOVADS

TEKSTS: T. ŠĶERBERGA
FOTO: E. POGOŽEĻSKIS

VĒSTURISKĀS DZELZCEĻA STACIJAS JELGAVAS NOVADĀ

Jelgava un Jelgavas apkārtne visos laikos bijusi nozīmīgs transporta, tostarp dzelzceļa, mezgls. To noteica tās izdevīgais ģeogrāfiskais izvietojums, saimnieciski attīstītās teritorijas un apdzīvotība. Mūsdienās pasažieru pārvadājumi notiek tikai Jelgava–Rīga un Rīga–Liepāja līnijās, tomēr vēsturiski dzelzceļa tīkls ir bijis daudz plašāks. Par aktīvo dzelzceļa vēsturi liecina saglabājušās stacijas.

Līvbērzes stacijā, kas atradās dzelzceļa līnijā Ventspils–Zilupe (Vindava–Ribinska) un tika atvērta 1904. gadā pie netālās P. Firksa muižas, ir saglabājusies vēsturiskā koka stacijas ēka un apbūve. Savukārt starp Līvbērzes staciju un Jelgavu līnijā Jelgava–Tukums 1931. gadā tika atklāts pieturas punkts "Brakšķi", kurā 1937. gadā, klātesot valsts prezidentam Kārlim Ulmanim, tika atvērta moderna, arhitekta V. Ozoliņa projektēta, stacijas ēka, kurai būtisks akcents bija sienas cilnis ar sējēja tēlu. Mūsdienās stacija tiek izmantota kā dzīvojamā ēka.

Vēl viena nozīmīga dzelzceļa līnija, kas šķērsoja novadu, bija Jelgava–Mažeiķi, ar kuras izbūvi 1873. gadā, lai veidotu savienojumu ar Liepāju un tās ostu, saistāma arī Glūdas, sākotnēji Faļcgrāfenes jeb Flacgrāves, stacijas vēsture. 1881. gadā tika izbūvēta pirmā pasažieru platforma un sāka pieturēt pasažieru vilcieni. Tuvākajā laikā tika uzbūvēta arī stacijas ēka. Stacijas uzplaukums saistāms ar starpkaru periodu, kad tika meklēti risinājumi pārvadājumiem uz Liepāju tikai caur Latvijas teritoriju, nevis Lietuvā ietilpstošajiem Mažeiķiem. Par labāko vietu ar izdevīgiem savienojumiem ar citām līnijām, kur veidot jauno maršrutu,

LOCATION:
JELGAVAS NOVADS

TEXT: T. ŠĶERBERGA
PHOTO: E. POGOŽEĻSKIS

HISTORICAL RAILWAY STATIONS IN THE JELGAVA MUNICIPALITY

Jelgava and its vicinity have always been a significant transport hub, also a railway hub. This is due to its favourable geographical location, economically developed areas and population. Nowadays passenger transport takes place only on the Jelgava–Rīga and Rīga-Liepāja lines, however, historically the railway network was much wider. The dynamic railway history is noticeable in the surviving station buildings.

In the Līvbērze station, which was on the railway line Ventspils–Zilupe (Vindava–Ribinska) and was opened in 1904 at the nearby manor of P. Fircks, the historical wooden station building and buildings have survived. In 1931, a stop called Brakšķi was opened between the Līvberze station and Jelgava on the Jelgava–Tukums line; here, in 1937, in the presence of the President of Latvia Kārlis Ulmanis, a modern station building designed by architect V. Ozoliņš was opened. An essential accent of the building was a decorative moulding on the wall depicting a sower. Nowadays the station is used as a residential building.

Another important railway line that crossed the region was Jelgava–Mažeiķi, the construction of which in 1873 created a connection with Liepāja and its port, is behind the history of the Glūda station – initially called the Faļcgrāfene or Flacgrāve station. In 1881, the first passenger platform was built and passenger trains began to stop here. The station building was also erected soon afterwards. The peak of activity of the station is related to the inter-war period, when solutions were sought for transportation routes to Liepāja only through the territory of Latvia, instead of Mažeiķi in the territory of Lithuania. Glūda was chosen as the

LOKĀCIJA:
JELGAVAS NOVADS

TEKSTS: T. ŠĶERBERGA
FOTO: E. POGOŽEĻSKIS

tika izvēlēta Glūda, un 1925. gadā tika uzsākta dzelzceļa līnijas trasēšana un izbūve no Glūdas caur Saldu un Skrundu uz Liepāju. Visa līnija Glūda–Liepāja tika atklāta 1929. gadā. Pēc Otrā pasaules kara un vēlākos gados caur staciju kursēja pasažieru vilcieni no Rīgas uz Liepāju, Mažeiķiem, Klaipēdu, Kaļiņingradu, bet mūsdienās pasažieru vilcieni vairs nepietur. Stacijas ēka joprojām ir saglabājusies, tomēr tā tiek izmantota kā dzīvojamā ēka.

Vēl viena būtiska dzelzceļa līnija Jelgavas novadā ir Jelgava–Meitene. Pirmā pasaules kara laikā, kad radās nepieciešamība pēc papildu dzelzceļa savienojuma starp Vāciju un iekarotajām austrumu teritorijām, tika pieņemts lēmums izbūvēt dzelzceļa līniju no Vācijas uz Jelgavu caur Šauļiem. Viena no stacijām, kas tika izveidota līdz ar līnijas izbūvi 1916. gadā, bija Vecplatones stacija (kopš 1925. gada Platones stacija). Pēc neatkarības atgūšanas 1992. gadā staciju pārvērta par pieturas punktu, bet kopš 1995. gada, kad tika slēgts maršruts Rīga–Jelgava–Meitene, pasažieru vilcieni šeit vairs nepietur. Pasažieru pārvadājumiem mūsdienās vairs neizmanto arī līnijas galastaciju "Meitene". Stacijas nosaukums aizgūts no Meitu kroga, kas te atradās pirms Pirmā pasaules kara. Sākotnējās koka stacijas vietā pēc Latvijas valsts izveides tika nolemts būvēt jaunu reprezentablāku ēku, kas kalpoja arī kā robežstacija ar Lietuvu. Jaunā stacija tika atklāta 1923. gadā pēc arhitekta J. Neijas projekta. Vēlākajos gados turpinājās stacijas kompleksa izbūve un pilnveidošana. Otrā pasaules kara laikā stacija tika daļēji sagrauta un 1950. gadā nepilnā apjomā atjaunota. Laika gaitā stacija uzņēma ceļotājus gan maršrutos no Rietumeiropas, gan Austrumeiropas, kā arī līdz 20. gs. 60. gadu sākumam pasažierus šaursliežu dzelzceļa līnijā Eleja–Bauska.

LOCATION:
JELGAVAS NOVADS

TEXT: T. ŠĶERBERGA
PHOTO: E. POGOŽEĻSKIS

best place with advantageous connections to other lines to build the new route, and in 1925 the tracking and construction of the railway line was started from Glūda via Saldus and Skrunda to Liepāja. The line Glūda–Liepāja was opened in 1929. After World War II and in later years passenger trains ran through the station from Rīga to Liepāja, Mažeiķi, Klaipēda, Kaliningrad, but nowadays passenger trains do not stop here anymore. The station building has survived; however, it is used for residential purposes.

Another important railway line in the Jelgava municipality is Jelgava–Meitene. During World War I, when there was a need for an additional rail link between Germany and the conquered eastern territories, the decision was made to build a railway line from Germany to Jelgava via Šiauliai. One of the stations that was created with the construction of the line in 1916 was the Vecplatone station (since 1925 – the Platone station). After regaining independence, in 1992, the station was turned into a stop, but since 1995 when the route Rīga–Jelgava–Meitene was closed, passenger trains have not been stopping here anymore. Nowadays, Meitene, which is the terminal station of the line, is not used for passenger transportation. The name of the station is borrowed from the Meitu pub, which was located here before World War I. After the establishment of the Latvian State, it was decided to build a new more representative building instead of the original wooden station, which also served as a border station with Lithuania. The new station was built according to the design of architect J. Neija and opened in 1923. In later years, construction and improvement of the station complex continued. During World War II, the station was partially destroyed and partially reconstructed in 1950. Over time, the station served travellers from Western and Eastern Europe, and also passengers of the narrow-gauge railway line Eleja–Bauska, in operation until the early 1960s.

PIEZĪMES

NOTES

PIEZĪMES

NOTES

Vāka foto / Cover photo:
JURIS DAMBIS

Dizains / Graphic design:
DANIELA TREIJA

Bilžu apstrāde / Desktop publisher:
UNA GRANTS

Iespiests / Printing:
SIA APGĀDS MANTOJUMS

Tulkojums / Translation:
SIA SERRES

Teksta korektūra / Proofreading:
LAINE KRISTBERGA

Eiropas kultūras mantojuma dienu
nacionālā koordinatore Latvijā / The European Heritage Days
National Coordinator for Latvia:
ANNA ANITA CĪRULE

Nacionālā kultūras mantojuma pārvalde, 2021
ISBN: 978-9934-8869-8-0

Nacionālā kultūras
mantojuma pārvalde

European Heritage Days
Eiropas kultūras
mantojuma dienas

GADS/YEAR:

2021