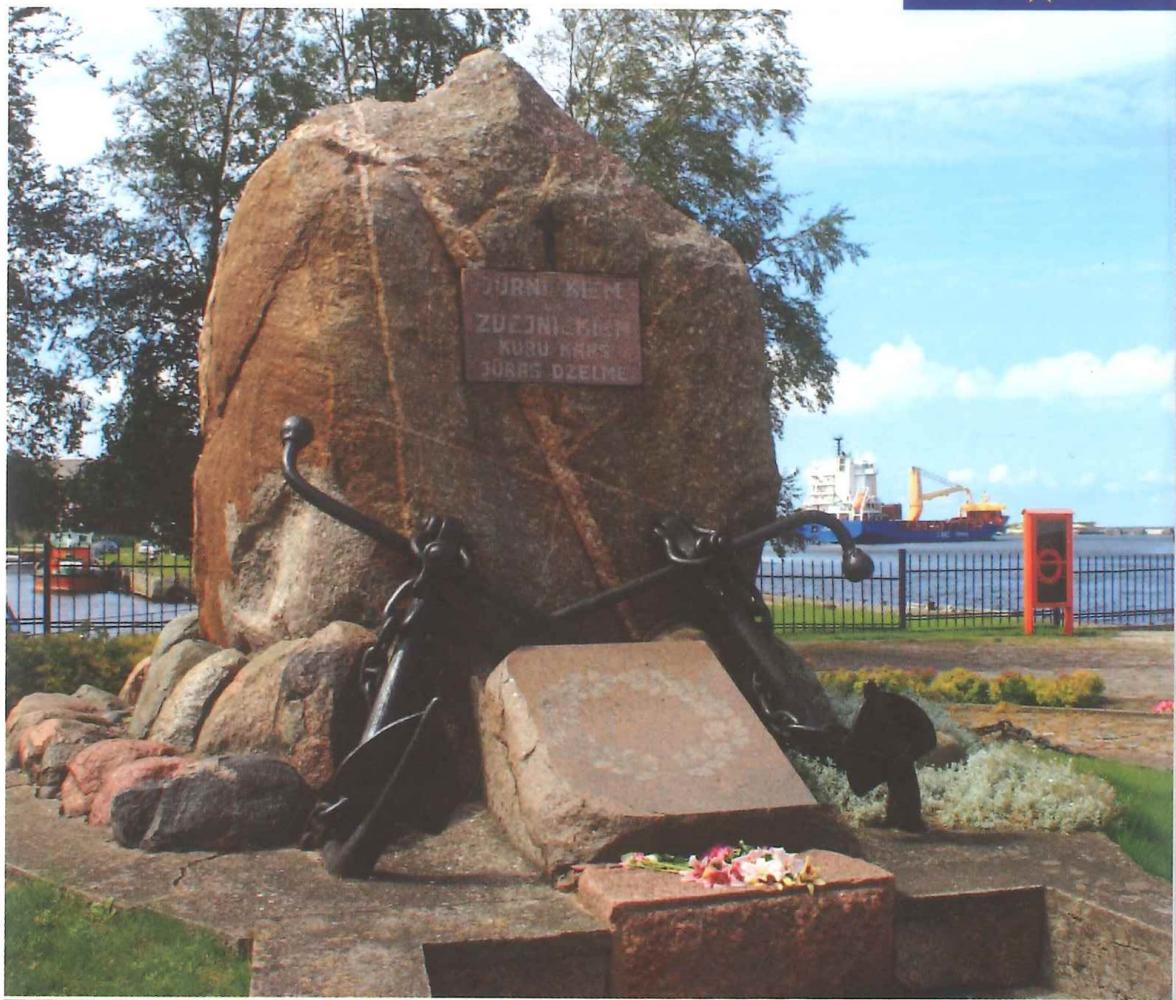
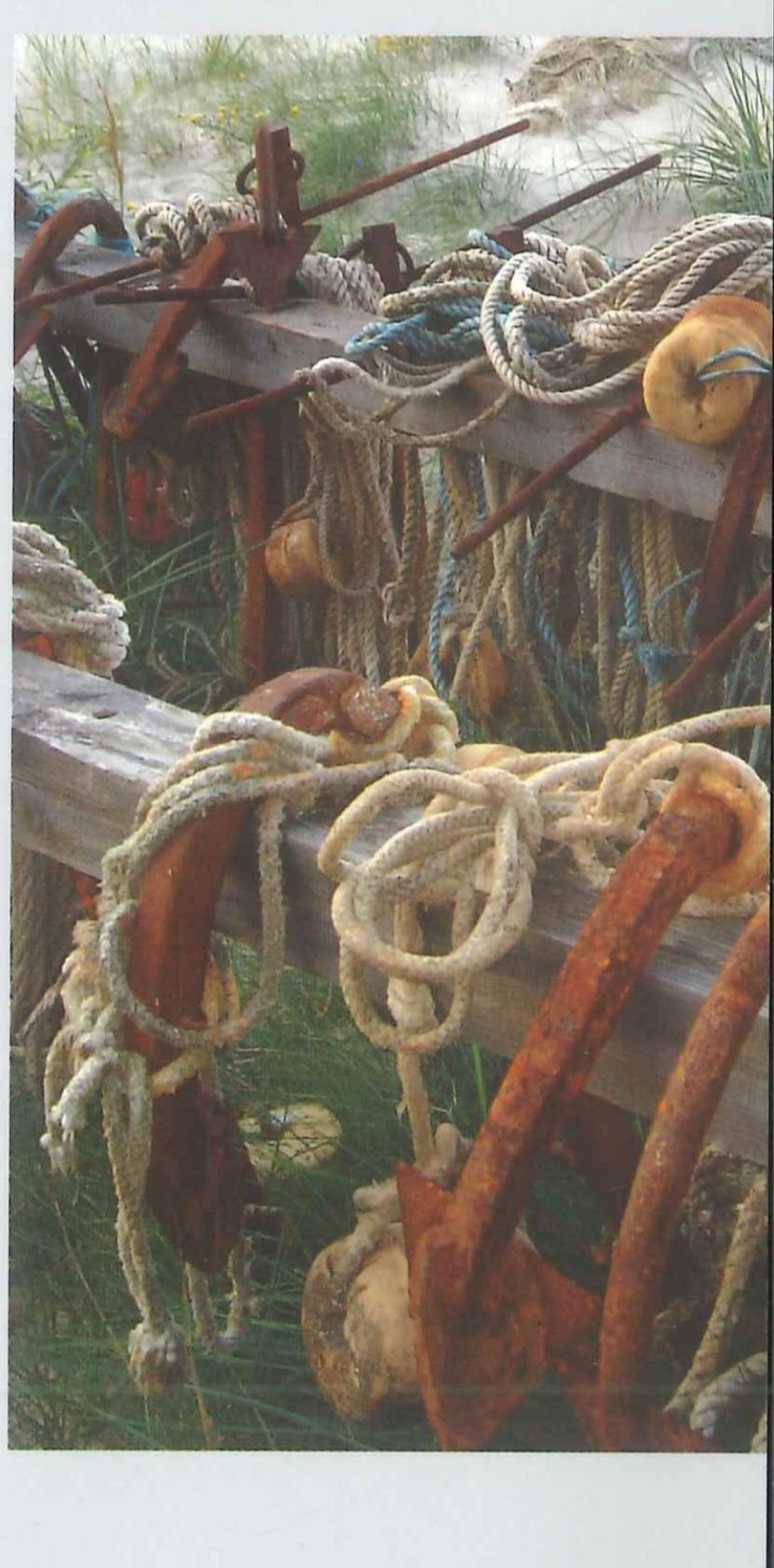


EIROPAS KULTŪRAS MANTOJUMA DIENAS 2012



BALTIJAS JŪRAS PIEKRastes UN IEKŠĒJO ŪDENŲ KULTŪRAS MANTOJUMS





**BALTIJAS JŪRAS
PIEKRASTES UN
IEKŠĒJO ŪDENĮ
KULTŪRAS
MANTOJUMS**

EIROPAS KULTŪRAS MANTOJUMA DIENAS 2012

BALTIJAS JŪRAS PIEKRASTES UN IEKŠĒJO ŪDEŅU KULTŪRAS MANTOJUMS



VALSTS
KULTŪRAS
PIEMINEKĻU
AIZSARDZĪBAS
INSPEKCIJA

Teksta autori:

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija (J. Dambis, S. Dundure, B. Ekere, D. Kibilda, A. Lase, J. Mikuļska, V. Platpīre, A. Šenroks, D. Toc-Macāne, Zemgales reģionālā nodaļa, S. Zirne); I. Baumane; J. Jākobsone; I. Kārkliņa; D. Lasmane; J. Lubiņa; U. Sedleniece; K. Skrīvere; G. Zemītis.

Fotogrāfijas:

G. Binde, Jūrmalas pilsētas muzejs, Kuldīgas novada pašvaldības arhīvs, Latvijas Etnogrāfiskais brīvdabas muzejs, no A. Macānes arhīva, I. Kārkliņa, V. Masļakova, A. Meiers, R. Mūrnieks, A. Pūliņa, Talsu novada muzejs (S. Priede), Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija (J. Dambis, K. Geile, J. T. Urtāns un reģionālo nodaļu inspektori).

Izdevuma sagatavošanā izmantoti VKPAI Pieminekļu dokumentācijas centra, Latvijas Jūras administrācijas veiktā pētījuma „Vēsturiskās bākas Latvijā”, Latvijas Vēstures institūta u.c. materiāli.

Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija izsaka pateicību visiem, kas palīdzēja un piedalījās izdevuma tapšanā.

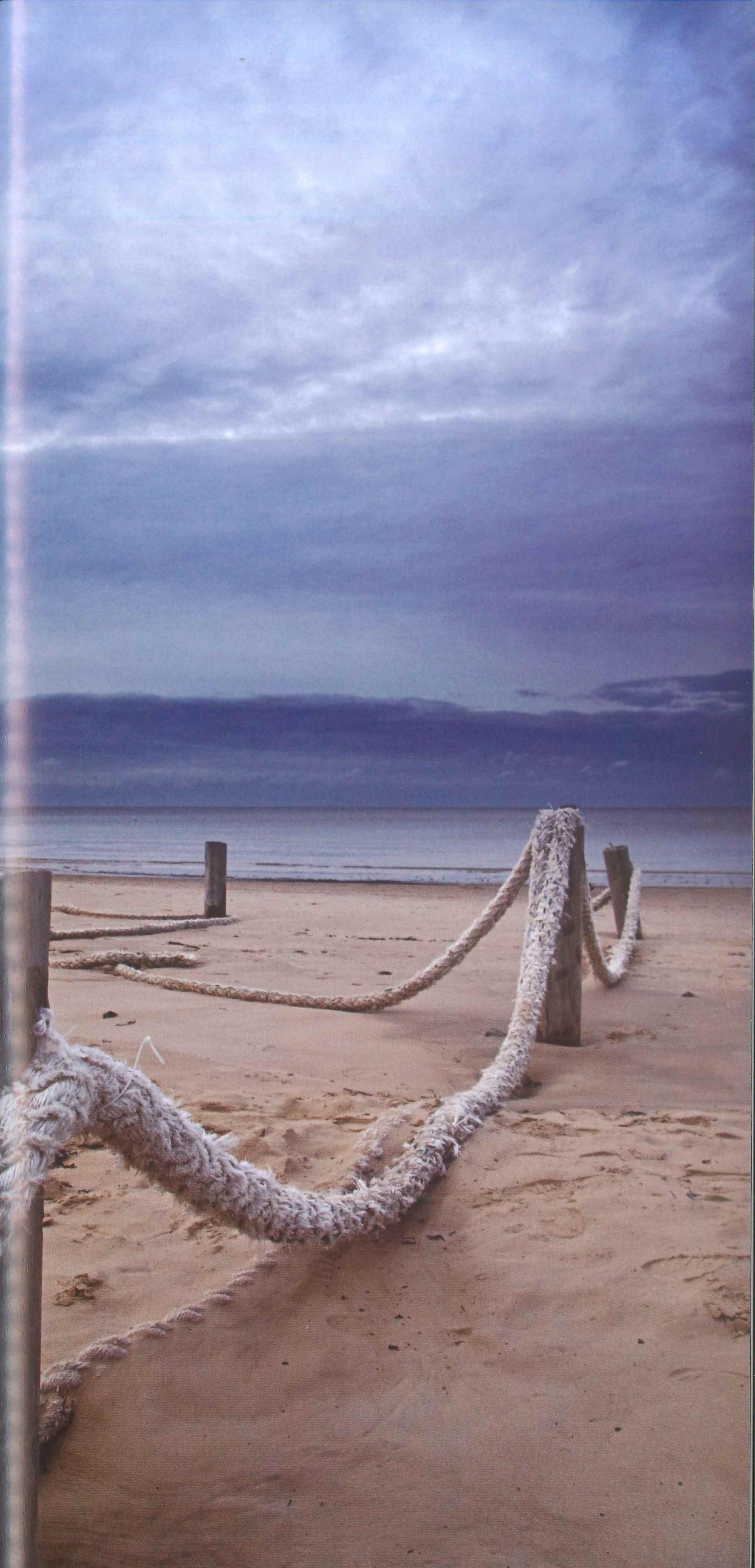
Dizains: Egils Neihofers

Teksts angļu valodā: SIA „SERRES”

Iespiests: Apgāds MANTOJUMS

Projekta vadība: Kristīne Geile

ISBN: 978-9984-49-619-1



EIROPAS KULTŪRAS MANTOJUMA DIENAS 2012

„BALTIJAS JŪRAS PIEKRastes UN IEKŠĒJO ŪDEŅU KULTŪRAS MANTOJUMS”

OBJEKTU SARAKSTS

KURZEME

Liepājas kanāli	10
Ovišu bāka	12
Jūras piekrastes mantojums Jūrkalnē	13
Vilkumuižas ezera senkapi Talsos	14
Miķelbāka	15
Vikingu laika senvietas pie Ālandes upes	16
Užavas bāka	18
Šlīteres bāka	19
Steķi Dundagas novadā – piestātne laivām un atmiņām	20
Papes bāka	22
Piejūras brīvdabas muzejs un enkuru taka Ventspilī	23
Kuldīgas tilti	24
Loču tornis Ventspilī	26
Mūra tilts pār Imulu	27

VIDZEME

Līgatnes pārceltuve un tiltiņi	28
Mūra (loka) tilts pār Kujas upi	29
Āraišu ezerpils	30
Pilssala Alūksnes ezerā	32

LATGALĒ

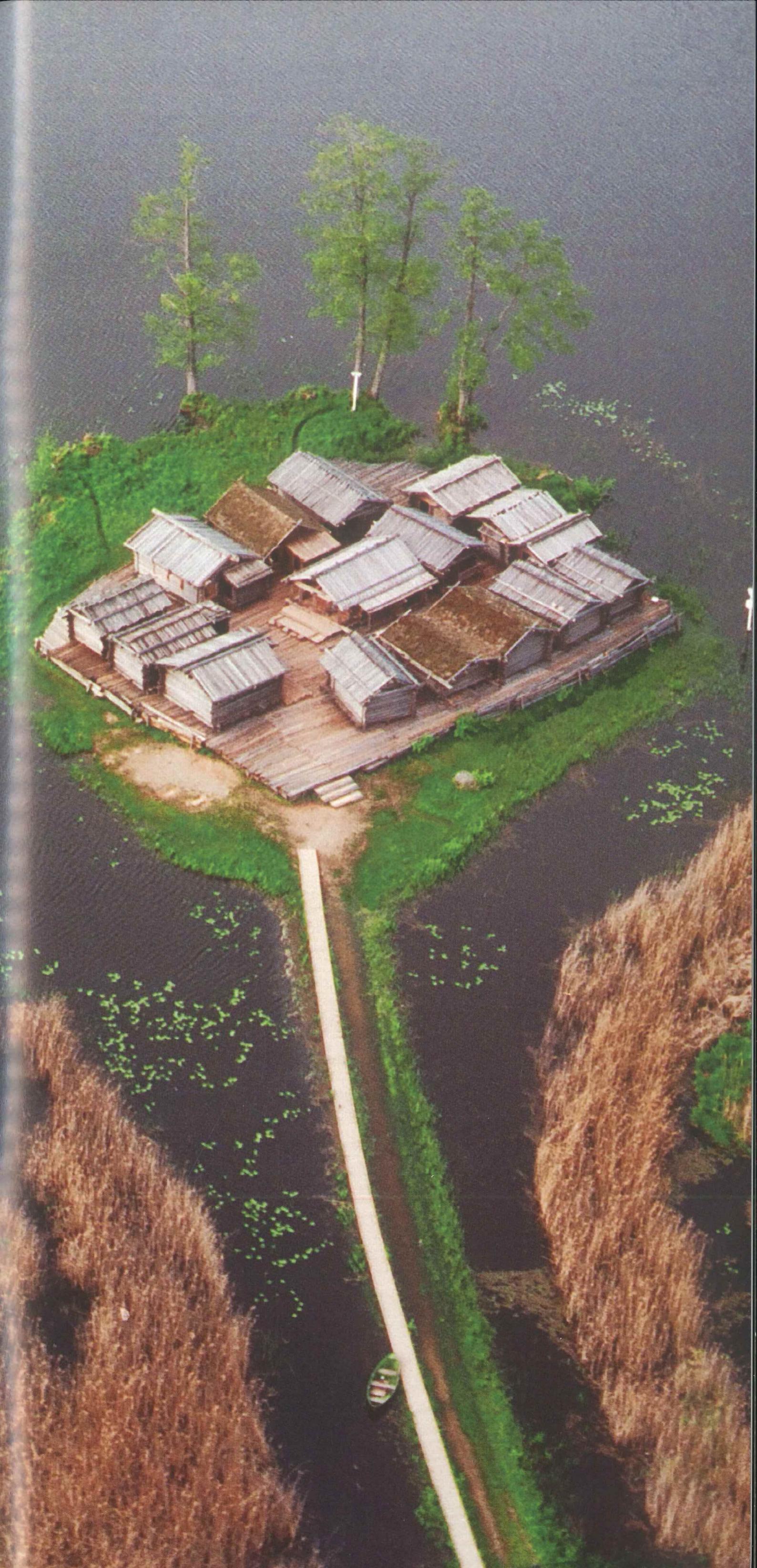
Dabas parks „Daugavas loki” un Slutišķu sādža	33
Daugavpils cietoksnis ar priekštilta nocietinājumu	34
Ičas apmetne	35
Zvejnieku ciems „Īdeņa”	36

RĪGA UN RĪGAS REGIONS

Jūrmalas brīvdabas muzejs	37
Latvijas zvejnieku dzīves liecības Latvijas Etnogrāfiskajā brīvdabas muzejā	38
Daugavas muzejs	40
Daugmales pilskalns ar senpilsētu un senkapi	41

ZEMGALE

Jaunjelgavas pilsētas vēsturiskais centrs	42
Sēlpils pilskalns un viduslaiku pils	43
Mežotnes pilskalns ar senpilsētu	44



BALTIJAS JŪRAS PIEKRastes UN IEKŠEJO ŪDENU KULTŪRAS MANTOJUMS

Kultūras mantojums ir viens no cilvēka dzīves kvalitāti veidojošiem faktoriem. Cilvēka dzīves kvalitātes jēdziens bieži tiek vienkāršots, pat diskutējot par vērtību prioritātēm mūsu valsts attīstībai ilgtermiņā, bet jēdziens plašākā izpratnē nozīmē apstākļu kopumu, kas pretēji elementārai eksistencei, nodrošina individuālu kā cilvēciskas būtnes personības attīstību laikā un telpā, ietverot brīvību, identitāti, kultūru, radošumu, zināšanas, vides ekoloģiskos, funkcionālos un estētiskos aspektus, drošību, kā arī materiālo labklājību. Cilvēcei attīstoties, kultūras mantojuma nozīme arvien pieaug – tas ir identitātes, personīgās un kolektīvās atmiņas nesējs, radošuma avots, ekonomiska vērtība, nodarbinātības risinātājs, veiksmīgs starpnacionālo attiecību un integrācijas instruments, praktiski lietojams resurss un tas klūst par starptautiskās konkurences un atpazistamības spēcīgu instrumentu. Kultūras mantojuma saglabāšana ir katra individuālā un visas sabiedrības pagātnes sasniegumu cienīšana un iedvesmas gūšana radošumam, kas ir pamatā nākotnes attīstībai.

Apzinoties, cik liela vēsturiskā nozīme Eiropas attīstības gaitā ir bijusi jūras un iekšējiem ūdensceļiem kultūrā, kā arī iedzivotāju saskarsmē ar pārējo pasauli, Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcija par 2012.gada Eiropas kultūras mantojuma dienu tēmu ir izvēlējusies „Baltijas jūras piekrastes un iekšējo ūdeņu kultūras mantojums”.

Cilvēks jau no senatnes savu dzīves vietu ir izvēlējies ūdens tuvumā. Bez ūdens nav iespējama dzīvības pastāvēšana. Jūras krasta līnijas kopgarums Latvijā ir 496 km. Latvijā no kopējās teritorijas ūdens klāj 2340 km² lielu platību. Latvija ir bagāta ar vairāk kā 12000 upēm un 2256 ezeriem, kuru virsma pārsniedz vienu hektāru un to kopplatība veido aptuveni 1000 km². Lielākā daļa no 472 Latvijā šobrīd zināmajiem pilskalniem ir izvietoti tiešā ūdens tuvumā. Daudzu Latvijas ciemu un pilsētu vēsturiskā izaugsme saistīta ar ūdens izmantošanu. Uz Latvijas upēm kādreiz ir bijušas uzbūvētas 700 ūdensdzirnavas. Upes un ezeri ir senas transporta maģistrāles, kas Latviju saistīja ar tuvām un tālām zemēm. Kamēr zemi nepārklāja ceļu tīkls, kuñošana pa ūdeņiem bija ērtākais pārvietošanās un kravu pārvadāšanas veids.

Ievērojama Latvijas kultūras mantojuma daļa ir saistīta ar ūdeni. Ūdens glabā arī pietiekami daudz vēl šobrīd neatklātu vēsturisku liecību un vērtību. Ar kuñošanu un zvejniecību saistītas vēsturiskas materiālas liecības, ar ūdeni kā enerģijas avota izmantošanu saistītas senas iekārtas un būves, ūdeni ierobežojošas un krasta līniju nostiprinošas vērtīgas būves, mākslīgi veidotas funkcionāli vai ainaviski nozīmīgas ūdenstilpes, ūdeni šķērsojošas vēsturiskas transporta būves ir tie objekti, kuriem šā gada Eiropas kultūras mantojuma dienās tiek pievērsta īpaša uzmanība.

Juris Dambis
Dr. arch.
Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas vadītājs



THE HERITAGE OF THE BALTIC SEA COASTLINE AND INLAND WATERS

Cultural heritage is one of the most important factors in the quality of life which people enjoy. It also represents identity in terms of time and space. Preservation of cultural heritage means that the achievements of individuals and societies in the past are respected and seen as inspirations for new creativity that is the foundation for development in the future.

The development of Europe has involved the historical importance of the sea and internal waterways in terms of culture and the ability of people to contact the rest of the world. An understanding of this fact has led the State Inspection for Heritage Protection to choose the heritage of the Baltic Sea coastline and inland waters as the subject for European Heritage Days in 2012.

Since antiquity, people have chosen to live near the water, without which life is not possible. Latvia's coastline stretches for a distance of 496 km, and internal bodies of water cover 2,340 km² in the country. Latvia is rich with 2,256 lakes which are larger than one hectare. They cover approximately 1,000 km² of territory, and the country also has more than 12,000 rivers. Most of the 472 castle hills that are known in Latvia at this time are close to bodies of water. The historical development of many villages and cities in the country has related to the use of waterways. At one time Latvia's rivers powered 700 watermills, and rivers and lakes were once major transportation routes to link Latvia to countries near and far. Before a network of roads was installed, waterways provided the most convenient method for travel and for the transportation of cargoes.

Much of Latvia's cultural heritage has to do with water. Bodies of water, moreover, preserve substantial amounts of historical evidence and values that have not yet been discovered. The objects which will be the focus of particular attention during this year's European Heritage Days will include material and historical evidence related to shipping and fishing, ancient equipment and structures used to utilise water as a source of energy, valuable structures meant to limit waterways and to reinforce coastlines, artificial bodies of water that are of functional or landscape importance, as well as historical transport structures used to cross bodies of water.

Juris Dambis
Dr. arch.
Head of State Inspection for Heritage Protection





Liepājas kanāli

Liepāja

Karostas kanāls

Karosta kā patstāvīga pilsētvide neaizsalstošās Liepājas ostas tuvumā izbūvēta 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā. Kā nozīmīga Karostas hidrotehniska būve, kas savieno ostu ar atsevišķām tās infrastruktūras daļām, tai skaitā arī karakuģiem paredzēto stāvvietu, izveidots Karostas kanāls.

Krievijas Impērijas sastāvā Liepāja jau bija pazīstama ar savu neaizsalstošo tirdzniecības ostu un likumsakarigi, šis fakts, kā arī robežas tuvums bija noteicošais, izvēloties vietu Karostai – Krievijas Impērijas Baltijas Jūras kara flotes atbalsta bāzei. Karostas kanāls bija viena no pirmajām būvēm visā Karostas kompleksā. To projektēja civilinženieri S. Redko, Fr. Edelheims, P. Boreiša, S. Maksimovičs, V. Veselovs. 1894. g. uzsākto celtniecību vadīja inženierpulkvedis I. Mak - Donalds ar vietnieku I. Korsakeviču. Kanāla rakšanas darbos izmantoja peldošos zemessmēlējus, 1901. gadā tas bija pabeigts un uzņēma pirmos kuģus. Kanāla kopējais garums ir 3,5 km, platumis no 150 – 250 m, bet dziļums ap 9 m. Tas būvēts, lai uzņemtu un izvietotu tā laika Baltijas jūras floti. Kanālu no abām pusēm pasargā vairāku simtu metru garie Z un D moli.

Kanāla viens atzars veidots kā kuģu un zemūdeņu baseins, tur atrodas kuģu remontu rūpnīca (tagadējā "Tosmare") ar vienu peldošo un diviem sausajiem dokiem, kas ir vieni no lielākajiem Baltijā. Karostas kanālā padomju laikā izveidoja zemūdeņu bāzi, kurā bija vietas 50 zemūdenēm. Kanāla galā pie kuģu remonta rūpnīcas vēl šodien var apskatit bijušo atomzemūdeņu angāru.

Pāri Karostas kanālam tika izbūvēta unikāla inženiertehniska būve – Karostas tilts, kas ir vienīgais izgriežamais metāla konstrukciju tilts Latvijā. Tilts projektēts pēc franču inženiera G. Eifela skices, tilta metāla konstrukcijas izgatavotas Branskā, izgriežamie mehānismi un elektromotors Belģijā, un atklāts 1906. gadā. Pirmā pasaules kara laikā tiltu saspridzināja, bet pēc kara tas tika atjaunots. Latvijas pirmās brīvvalsts laikā zem tilta apakšējās arkas izlidoja slavenais latviešu lidotājs H. Cukurs. Padomju laikos pāri tiltam uz Karstu varēja noklūt tikai ar specialām atļaujām un tikai dažas stundas diennakti, pārējo laiku tilts stāvēja atvērts karakuģu satiksmei. 2006. gada vasarā tilta ziemeļu balstam uzskrēja un to sadragāja zem Gruzijas karoga peldošais tankeris "Anna". Tiltu atjaunoja, un tas darbojas kopš 2009. gada 28. augusta.

Cietokšņa kanāls

Cietokšņa kanāls (zināms arī kā Melnupīte) ir daļa no 19. gs. būvētās Liepājas fortifikāciju sistēmas. Tas savieno Tosmares un Liepājas ezerus ar Ālandes upi un Baltijas jūru. Liepājas cietoksnis un forti ir plaša nocietinājumu sistēma, ko izbūvēja laikā no 1894. līdz 1908. gadam pēc Krievijas cara Aleksandra III rīkojuma inženieris ģenerālmajors I. Mak - Donalds. Kanāls izbūvēts daļēji pa bijušās Tosmares ezera notecei Melnupītes gultni. Tā krastos izvietotas visas Liepājas nocietinājumu sauszemes fortifikācijas sistēmas daļas: Ziemeļu forti, Redans, Vidusforta kreisās puses Lunete, Vidusforts, un Austrumu forts, Dienvidu forts. 19. gs. beigās daļa Cietokšņa kanāla bija kuģojama. Interesants fakts par Karostas nocietinājumiem – lai arī to būves un plānojumi ir pamatīgi un grandiozi, tie nekad nav pildījuši Krievijas impērijas aizsardzības funkciju.

Tirdzniecības kanāls

Tirdzniecības kanāls ir Liepājas ezeru un Baltijas jūru savienojošs kanāls Liepājas pilsētas teritorijā. Vēsturiski saistīts ar Līvas ostu, no kurās laika gaitā arī izveidojies mūsdienās pazīstamais Liepājas tirdz-



niecības kanāls. Pirmās rakstiskās ziņas par Līvas ostu parādās 1263. gadā, kad tā pieminēta kā bīskapa īpašums. Osta atradusies Līvas upes lejtecē, kas jūrā ietecējusi tagadējo Ziemelū kapu rajonā (vēlāk upe vai rākkārt mainījusi savu grīvu un pēdējā Līvas ostas atrašanās vieta bijusi starp tagadējo Vītola un Ausekļa ielu). Līvas upei aizsērējot, ap 1640. gadu Liepāja palika bez ostas.

1648. gadā hercogs Jēkabs veica vietas apskati ostas izbūvei. Ostas izbūves projektu 1697.gada augustā apstiprināja Polijas karalis Sigismunds Augusts, bet par tās izbūves sākumu uzskata 1697. gada 1. oktobri un jau 3. oktobrī krastā iedzina pirmo pāli (tagadējā Tirdzniecības kanāla rajonā). Tirdzniecības kanāls izrakts no 1697. līdz 1703. gadam 1,9 km garumā, jo dabīgā ezera notece tika pieskalota ar smiltīm. 1703. gadā, noslēdzoties būvdarbu pirmajam posmam, Liepājas ezers tika savienots ar jūru (vietām kanāls iet pa vecās Līvas upes gultni – sākotnējais kanāla dziļums bija 2,8 - 3,2 m, bet tā garums 1800 m). Vēlākos gados, ar ostas izbūvi uz jūras pusī (Ziemas osta) un atzara izbūvi gar Attekas salu, kanāla kopējais garums pieaudzis līdz 3 km. Kanālu šķērso divi tilti – tuvāk jūrai tramvaja, tuvāk ezeram – bij. dzelzceļa tilts. Kanāls posmā no tramvaja tilta līdz jūrai kalpo kā osta.

1700. gadā Liepājas ostā ienāca aptuveni 100 kuģi. 1737. gadā izbūvēti arī moli, kas ievērojami uzlaboja ostas infrastruktūru – 1780. gadā ostā ienāca jau 280 kuģi. No Liepājas eksportēja labību, kokmateriālus, ādas un citas lauksaimniecības preces, bet importēja sāli, sīļķes, celtniecības materiālus, audumus, metāлизstrādājumus un citas preces.

1858. gadā pēc valdibas rikojuma izstrādāts ostas paplašināšanas un rekonstrukcijas plāns, kura realizācija sākās 1861. gadā: pagarināja molus, ostas kanāla malās izbūvēja krastmalas un kuģu ceļa dziļums sasniedza 6,4 m. 1868. gadā uzcēla Liepājas ostas bāku ostas Dienvidu krastā, pie zvejnieku ostas. Bāka ir ražota A. Meinharda rūpniecīcā Liepājā, koniskas formas, izgatavota no čuguna (bākas lukturis vests no Lielbritānijas, no brāļu Čansu rūpniecīcas). Augstums ir 31,4 m virs jūras līmeņa; bet krāsojums ir ar horizontālām sarkanām un baltām joslām.

No 1896. gada līdz 1900. gadam vidēji gadā ostu apmeklēja 2 010 kuģi. 19./20.gs. mijā Liepājas osta ieņēma trešo vietu Baltijā tūlit aiz Pēterburgas un Rīgas ostām. No 1871. gada līdz 1914. gadam tirdzniecības apgrozījums ostā bija pieaudzis 50 reizes. Galvenās eksportpreces bija tradicionālās: labība, kokmateriāli un dažādi lauksaimniecības produkti. Bez kravas apgrozības, Liepājas ostai kopš 1906. gada bija pasažieru kuģu satiksme ar Nujorku un Halifaksu. 20. gs. sākumā Liepājas osta kļuva par ievērojamu Austrumeiropas emigrantu izcelošanas punktu (līdz karam caur to vidēji gadā emigrēja aptuveni 40 000 cilvēku).

1939. gada 5. oktobrī Latvija parakstīja bāzu līgumu ar PSRS un 1939. gada 23. oktobrī Liepājā ienāca PSRS karaspēka daļas – Liepājas ostā iebrauca PSRS kara flotes eskadriļa, kas turpmāk tur bāzējās. Otrajā pasaules karā osta cieta maz, un jau 1946. gadā tajā ienāca 207 kuģi un tika apstrādāti 434 600 t kravu. 1951. gadā Liepājas osta kā tirdzniecības osta tika slēgta. Turpmāk to izmantoja militārām vajadzībām un arī kā zvejas ostu. 1956. gada beigās nelielā ostas daļā (Ziemas osta un daļā Brivostas) tika atjaunota tirdzniecības ostas darbība ar tiesībām ienākt tikai padomju kuģiem. 1967. gadā osta kļuva par PSRS militāro objektu - tika noslēgta no ārpasaules un ietilpa civilpersonām "aizliegtajā zonā". 1991. gadā pēc Latvijas valstiskās neatkarības atgūšanas Liepājas ostā tika izveidota civilā administrācija – Liepājas ostas pārvalde. 1992. gada 1. janvārī Liepājas ostā ienāca arī pirmais ārvalstu tirdzniecības kuģis zem Polijas karoga. 1997. gadā ar Latvijas Saeimas likumu tika izveidota Liepājas speciālā ekonomiskā zona, kas nozīmēja arī ostas modernizēšanu - tajā pašā gadā tika pabeigta Dienvidu mola rekonstrukcija.

(aut. K. Skrīvere)



Ovišu bāka

Ventspils nov., Tārgales pag.

Ovišu bāka atrodas Baltijas jūras Kurzemes piekrastē, Ovišu zemes ragā. Iepriekšējais nosaukums – Liseres jeb Luserortas zemes rags – pastāvēja līdz 1917. gadam. Zviedru valodā *lysa* nozīmē degt, *ort*-vieta, rags, jo zināms, ka jau 11. gs. šeit, zemes ragā, dedzināti ugunskuri vai darvas mucas kā orientācijas zimes. Ovišu bāka apzīmē tāda paša nosaukuma sēklus piekrastē un norāda jūras krasta virziena maiņu. Bākas celtniecība sākās 1809. gadā, bet 1812. gada karš pret Napoleona karaspēku to pārtrauca. Celtniecības darbi uzsākti un arī pabeigti 1814. gadā, līdz ar to Ovišu bākas tornis ir Latvijas vecākā bāka, kurā signāluguns funkcionē vēl šobaltdien. Tā uzcelta kā plats, konusveida tornis, masīva mūra cilindra veidā. Bāka uzbūvēta uz koka pāliem, mūrēta no sarkanajiem ķieģeļiem un atsevišķiem laukakmeņiem. Bākas tornis atrodas 360 m no krasta līnijas. Ovišu bākas diametrs ir 11,5 m, tā pēc konstrukcijas ir dubultcilindrs, jo akmeņu mūra iekšpusē ir otrs tornis ar diametru 3,5 metri. Abiem šiem torņiem ir viena kopēja vertikāla ass. Šāda veida dubultcilindru bākas 18. - 19. gs. Eiropā izmantoja arī kā aizsardzības būves ienaidnieka uzbrukuma gadījumā. Bākas tornis sasniedza 5 stāvu jeb 37 m augstumu (ar laternu). 19. gs. bākas darbību nodrošināja 19 cilvēku apkalpe. Līdz 1905. bākas uzraugi brauca no Ventspils, pēc tam dzīvoja pastāvīgi bākas palīgēkās. Vēlāk to skaits samazinājās līdz pieciem cilvēkiem.

Līdz 1900. gadam Ovišu bākā veikti vairāki kapitālie remonti. 1904. gadā pabeidza koka dzīvojamās mājas būvi bākas apkalpojošajam personālam, to 20. gs. 20. gados izmantoja arī kā dzelzceļa staciju pie šaursliežu dzelzceļa līnijas.

No bākas darbības pirmsākumiem līdz 1860. gadam tās signāluguns avots bija 20 eļļas lampas. Tās bija uzstādītas uz atsevišķa postamenta, kurš griezās ar mehānisma palīdzību. 1860. gadā notika jauna *Soter* firmas (Francija) dioptriskā gaismas aparāta ar starmetēju lēcām uzstādišana. No 1888. gada apgaismošanā sāka izmantot arī petroleju. Bākas gaismas iekārta deva pastāvīgu baltu uguni. Šajā laikā bākas laternas diameter bija 3,5 m un augstums – 6 m. Pirmā pasaules kara laikā gaismas iekārta evakuēta uz Krievijas iekšzemes rajoniem, pats bākas tornis kara laikā necieta. Vācu okupācijas iestādes uzstādīja acetilēngāzes gaismas aparātu ar četrām 250 mm starmetēju lēcām. Viena no tām aizklāta, lai iegūtu trīszibšķu uguni. Gaismas aparātu darbināja ar pulksteņa mehānismu, un tas funkcionēja līdz pat 1961. gadam, kad acetilēngāzes degli nomainīja ar elektriskās strāvas lampām. Vienīgi 1919. gadā uz neilgu laiku bākas ugunis nodzēsa bolševiku varas pārstāvji.

1928. gadā Ovišu bāka raidīja baltu un sarkanu grupu zibšņu gaismu 16 jūras jūdzēs tālu. 20. gs. 20. - 30. gados bāku nokrāsoja baltā krāsā, pie tās bija glābšanas stacija un vētras brīdinājumu signālstacija. Arī 2. pasaules kara laikā bākas tornis netika bojāts, vienīgi lodes bija cauršāvušas gaismas telpas pamatni. 1952. gadā pašu bākas torni sāka apgaismot ar elektriskajām lampām. 1960. gadā uzstādīja nautofonu un radiobāku – atbildētaju. 20. gs. 70. gados bākas gaismas redzamība sasniedza 18 jūras jūdzēs. Tā bija kā garu baltu zibšņu uguns ar periodu 7,5 sek. (zibsnis 3,0 sek., tumsa 4,5 sek.).

Ovišu bākā ar Ventspils brīvostas palīdzību izveidota neliela eksposīcija par Latvijas bāku vēsturi, tā iekļauta Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā.

(Sagatavots pēc Latvijas Jūras administrācijas veiktā pētījuma "Vēsturiskās bākas Latvijā" materiāliem).



Jūras piekrastes mantojums Jūrkalnē

Ventspils nov., Jūrkalnes pag.

Jūrkalnes (līdz 1925. gadam – *Feliksberga* jeb *Laimīgais kalns*) un tās apkārtnes kultūrvēsturiskais mantojums saistāms ar vēstures vissenākajiem laika posmiem, kad veidojās Baltijas jūra. Pēcledus laikmetā, tagadējā Sārnates purva vietā esošā ūdens baseina līmenis kritās un teritorija turpmāk attīstījās kā sekls piekrastes ezers. Vienā no Baltijas jūras attīstības stadijām – Litorīnas jūras laikā (pirms 7500 - 4500 gadiem) šeit izveidojās lagūna, kas ar smilšu strēli bija atdalīta no jūras. Pakāpeniski ūdens līmenim krītoties, radās ezers, kas vēlāk sadalījās vairākos mazos ezeros, kuri laika gaitā aizauga. Mainoties klimatam, veidojoties bāgātīgiem dabas resursiem un labvēlīgajiem dzīves apstākļiem, šo teritoriju sāka apdzīvot cilvēki. Nozīmīgas liecības par to glabā Jūrkalnes apkārtnē zināmās akmens laikmeta apmetnes, no kurām arheoloģiski plašāk pētītā ir Sārnates apmetne, apdzīvota vidējā neolītā (3400.- 2300.g.pr. Kr.). Arheoloģisko izpēti Sārnates apmetnē veica arheologi E. Šturms 1938. - 1940.g.un L. Vankina 1953. - 1959. gadā. Pateicoties apmetnes izvietojumam Baltijas senās jūras lagūnas piekrastē, kas tagad ir Sārnates purvs, tika iegūtas Eiropas mērogā unikālas un ļoti retas liecības – atklātas vairāk kā 40 seno mītņu paliekas un labi saglabājušies akmens laikmeta koka priekšmeti – darba rīki, iedzīves priekšmeti u.c.

Jūrkalnes apkārtnes arheoloģiskās vietas liecīna par tās nepārtrauktu apdzīvotību dažādos laika posmos. Jūrkalnē esošie Drēbnieku senkapi, kuros arheoloģisko izpēti 2008. gadā veicis arheologs, Dr.hist. A.Vijups , snieguši papildus liecības par 15./16. - 18. gs. šīs suitu apdzīvotās teritorijas iedzīvotāju materiālo un garīgo kultūru.

Jūrkalne ir viena no tām vietām Baltijas jūras piekrastē, kur tika būvēti burinieki un, laikā kad notika jūrniecības izglītības reforma, 1871. gadā dibināta jūrskola. Kādreizējā Feliksbergas jūrskola darbojās Pilsberģes muižā un tur varēja iegūt tālbraucēja stūrmaņa vai kabolāžas (tuvbraucēja) stūrmaņa diplomu. Pēc 1927. gada Kuģniecības gadagrāmatas datiem 26 pastāvēšanas gados Feliksbergas jūrskolā mācījušies 309 audzēknji, no kuriem 7 nokārtojuši tālbraucēja stūrmaņa, bet 55 – kabolāžas stūrmaņa eksāmenu.¹ Jūrskolu slēdza 1902. gadā, savukārt pirmā pasaules kara laikā tās ēka gāja bojā. 1989. gadā bijušās jūrskolas vietā pēc tēlnieka G. Burvja projekta atklāts piemiņas ansamblis – stilizēta ozolkoka laiva un divi koka stabī ar tajos iegrieztām senām zvejnieku īpašumu zīmēm.

Otrā pasaules kara noslēguma posmā – laikā no 1944. - 1945. gadam Jūrkalnes piekraste izveidojās par vietu, no kurienes Latvijas iedzīvotāji, baidīdamies no atkārtotas PSRS okupācijas un nevēlēdamies evakuēties uz Vāciju, centās izmantot vienīgo iespējamo – jūras ceļu, lai nokļūtu neitrālajā Zviedrijā. Bēglu laivu ceļamērķis bija Latvijai vistuvākā Zviedrijas teritorijas daļa – Gotlandes sala, un braucieni visbiežāk sākās Kurzemes rietumu krastā (no Jūrkalnes līdz Gotlandes salai gaisa līnijā ir 90 jūras jūdzes jeb aptuveni 170 km). Braucieni bija bīstami, sarežģīti un tika veikti tam nepiemērotās laivās. Šo traģisko notikumu atcerei Jūrkalnē uzstādita tēlnieka G.Burvja veidotā Piemiņas zīme latviešu bēgliem uz Zviedriju 1944. - 1945. gadam. Autors to realizējis kā latviešu bēglu piemiņu simbolizējošu ceribu buru. Piemiņas zīme tapusi pēc Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekcijas iniciatīvas sadarbībā ar Jūrkalnes pagasta padomi. Projekta īstenošanu ar valsts prezidentes Vairas Viķes - Freibergas atbalstu finansēja Valsts Kultūrapkapitāla fonds.

Jūras piekrastē pie Jūrkalnes līdzšinējie aerālie pētījumi uzrādijuši liecības par nogrimušiem kuģu vrakiem – zemūdens kultūras mantojumu, kuru izpēti sadarbībā ar Valsts kultūras pieminekļu aizsardzības inspekciju 2012. gadā uzsākusi Zemūdens kultūrvēsturiskā mantojuma asociācija.

(aut. S. Zirne)

¹ Pēc Ventspils muzeja arhīva materiāliem.



Vilkumuižas ezera senkapi

Talsu nov., Talsi

Vilkumuižas ezers ir 800 m garš, 200 m plats, lielākais dzīlums – 13 m, tas ir ievērojams kuršu senlietu glabātājs, vēl 19. gs. bija savienots ar Talsu ezeru, no ezera ziemeļu gala iztek Dzelzupe.

Vilkumuižas ezera senkapi Talsos ir viens no interesantākajiem kuršu arheoloģiskajiem pieminekļiem, kas uzlūkojams par Talsu pilskalnam atbilstošu apbedijuma vietu – saskaņā ar kuršu tradīcijām, ugunskapu atliekas ir nogremdētas ezerā. Ezera austrumu krastā, tagadējās Ezera ielas rajonā, 11. - 14. gs. atradusies kuršu kulta vieta mirušo sadedzināšanai. Tos pārvērta pelnos kopā ar ieročiem, rotaslietām un darbarīkiem, un atliekas nogremdēja ezerā.

Pirmie nejaušie atradumi šeit konstatēti 1928. gadā, kad kāds talsnieiks ar garā kātā iestiprinātu grābekli ālinājī meklējot pazudušo žibuli, no ezera izvilka ne tikai to, bet arī vairākas senlietas.

1934. gada vasarā pirmos zinātniskos pētījumus veica arheologa E. Šturma vadībā. Ieguva vairāk kā 1000 senlietas, kas būtiski papildināja tajā laikā ne visai pilnīgo priekšstatu par kuršu kultūru vēlā dzelzs laikmeta beigu posmā. 1936. gadā pētījumus turpināja arheologs H. Riekstiņš, no ezera izcelot 1810 senlietas, pārsvarā rotaslietas – bronzas aproces, saktas, kaklariņķus, dzelzs ieročus, zirglietas, jātnieku piederumus. Ar tām var iepazīties Latvijas Nacionālajā vēstures muzejā Rīgā. Talsu novada muzejā aplūkojamas 1953. gada arheoloģiskajos izpētes darbos iegūtās vairāk kā 600 senlietas.

1953. gadā strādāja Talsu un Ventspils Novadpētniecības muzeju ekspedicija J. Znotiņa un A. Šulca vadībā, bet 1967. gadā arheologa J. Apala vadībā ezerā pirmo reizi veikti ugunsapbedijumu pētījumi zemūdens apstākļos. Tika konstatēts, ka senlietas izvietotas izkliedētās grupās ap nelielām bedrītēm vai to dibeinā. Novērotas arī atsevišķu pāļu un mietu paliekas, taču to nozīme un saistība ar senajiem apbedijumiem tā arī paliek nenoskaidrota. 20. gs. 30. gadu beigās ezerā atrasta vienkoča laiva.

(aut. A. Lase)



Miķelbāka

Ventspils nov., Tārgales pag.

Miķelbāka atrodas Baltijas jūras Kurzemes piekrastē un apzīmē Irbes jūras šauruma bīstamo Mihaila sēkli. To pirmo reizi fiksēja un uzmērija Krievijas kara flotes mičmanis Mihails Rjabījins 1749. gada 8. augustā. Sēklis tika nosaukts *Mihaila* vārdā, kas gadu gaitā latviskojās par *Mikeli*. Šo nosaukumu ieguva arī bāka. Tās celtniecība sākās 1881. gadā ar koka pāļu dzišanu. 1882. gadā uzcēla bākas uzraugu, elektriskās apgaismes un citas paligēkas. Miķelbāka tika celta purvainā augsnē uz 14,6 m augsta kvadrātveida pamata. Pirms tam celtniecības vieta tika nosusināta un paaugstināta par 1,1 m. Darbi pabeigli 1884. gadā, uzcelts ķieģeļu cilindriskais bākas tornis 51,8 m augstumā, 5 m diametrā, un pirmais gaismas signāls nosūtīts 1885. gada 15. augustā. Bākas celtniecības darbus vadīja inženieri M. Pavlovs un Judins. Miķelbāka ir pirmā bāka Latvijā un viena no pirmajām cariskajā Krievijā, kurā izmantots elektriskais apgaismojums. Ziemas periodā elektriskās gaismas spuldzi nomainīja pironaftas lampa.

Miķelbākas celtniecības gaitā tika pieļautas klūdas. Torņa svars sasniedza 3200 tonnas, sienu biezums – vienu metru. 1895. gadā bākas tornī parādījās pirmās plaisas. Vairākkārtēju remontu laikā nokala ārējo ķieģeļu kārtu, apmūrēja torni ar jauniem ķieģeļiem. Bākas tornis tika apstipots ar dzelzs stipu un atsaitēm. Šie pasākumi deva īslaicīgu efektu. Pirmā pasaules kara laikā, tika demontēts bākas gaismas aparāts un nosūtīts uz Krieviju. Vācu okupācijas administrācija uzstādīja jaunu – acetilēngāzes gaismas aparātu. Karadarbības rezultātā Miķelbākā trāpija 12 artilērijas šāviņi un torņa stāvoklis kļuva kritisks – vētras laikā tas sāka šūpoties. 1928. gadā ar svērtņa palidzību konstatēts, ka torņa ass neieņem vertikālu stāvokli. 1929. gada 23. septembrī pirmo reizi Jūrniecības departamenta norikota speciāla komisija piecu cilvēku sastāvā novērtēja Miķelbākas tehnisko stāvokli. Nolemts veco Miķelbākas torni demontēt un uzbūvēt tā vietā jaunu dzelzsbetona bākas torni.

1932. gada 3. jūlijā nogāza Miķelbākas augšējo daļu. Pārējo atlikušo apakšējo torņa daļu izjauca, izkalot iepriekš paredzētā lūzuma vietā ķieģeļus un to vietā iedzenot koka ķīlus. Tos aizdedzinot, sabruka pārējā torņa daļa. 1932. gada jūlijā blakus vecās bākas vietai uzcēla pagaidu koka torni 19 metru augstumā. Jaunās dzelzsbetona bākas celtniecību pabeidza 1934. gada aprīlī, un septembrī jaunā bāka sāka savu darbību. Tika ierīkota firmas AGA (Zviedrija) gaismas ierīce, tajā izmantoja acetilēna kvēlgaismu ar gāzes spiediena darbinātu ierīci, kura varēja gaismu samazināt līdz minimumam.

1941. gadā, sākoties Otrā pasaules kara darbībai Latvijas teritorijā, Sarkanās armijas daļa atkāpjoties bāku uzspridzināja. Pēc kara, 1946. gadā, uzcelts 30 m augsts pagaidu koka tornis. Uguns avots atradās 38 m augstu, tā gaismas optiskā iekārta deva baltu, dziestošu gaismu. Pēdējā monolitā dzelzsbetona Miķelbākas torņa būve notika 1956. – 1957. gadā. Projekta autors – arhitekts J. Holands. Kā uguns avotu izmantoja elektrisko gaismu. Uzstādīja rotējošu gaismas optisko iekārtu ƏBM - 930 ar četrām lēcām un elektrisko kvēlpuldzi ar jaudu 1000 W. 20. gs. 70. gados bāka raidīja baltu grupu zibšņu uguni ar periodu 3,8 sek. (0,1 sek. zibsnis, 0,9 sek. tumsa, 0,1 sek. zibsnis, 2,7 sek. tumsa). Gaisma bija redzama 20 jūras jūdzēs tālu. 20. gs. 90. gados bākas uguns bija balti grupu zibšņi ar ciklu 6 sekundes. Gaismas redzamība – 14 jūras jūdzēs.

(Sagatavots pēc Latvijas Jūras administrācijas veiktā pētījuma "Vēsturiskās bākas Latvijā" materiāliem).

Vikingu laika senvieta pie Ālandes upes

Grobiņas nov., Grobiņa

Grobiņas pilskalns (Skabārža kalns) un senpilsēta

Grobiņas pilskalns minēts jau Atskaņu hronikā saistībā ar 1263. gada notikumiem (krustneši nodezina kuršu pili), bet kā arheoloģiska senvieta tas zināms kopš 19. gs. Pilskalns uzmērots 20. gs. sākumā un par to publicētas ziņas (E.Braстиņš. Latvijas pilskalni. I. Kuršu zeme. – R., 1923. – 104.-105.lpp.). Pilskalnā veikti nelieli arheoloģiskie izrakumi 1929.-1930. g. B. Nermana vadībā, šajā laikā apsekota arī senpilsētas teritorija Ālandes kreisajā krastā (B.Nerman. Grobin-Seeburg.Ausgrabungen un Funde. – Upsala, 1958. – S.8-11, 81-84). B. Nermans konstatēja vismaz vienu metru dziļu kultūrlāni pilskalnā. 1950. g. zondējumus senpilsētas teritorijā Ālandes kreisajā krastā veikuši J. Sudmalis un P. Stepiņš, konstatējot līdz vienam metram biezū mītņu slāni. 1959. g. E. Mugurēvičs norādījis, ka Grobiņas senpilsēta aizņem 2 – 3 ha lielu platību Ālandes kreisajā krastā Grobiņas – Bārtas ceļa abās pusēs. 1996. g. J. Urtāns konstatējis visai intensīvu mītņu slāni uz A no pilskalna ap 100 metru garā joslā un uz Z no pilskalna.

Grobiņas pilskalns (Skabārža kalns) atrodas Ālandes upes labajā krastā Grobiņas pilsētas vēsturiskā centra DR daļā. Pilskalns ierīkots paaugstinātā zemes mēlē, ko no Z, R un D ierobežo Ālandes upe, bet 19. gs. beigās, 20. gs. sākumā uzpludināts dzirnavu ezers. Pilskalns paceļas virs Ālandes līmeņa apmēram 5 m, plakums orientēts ZAA-DRR virzienā, 70 x 50 m liels. Neparasts ir salidzinoši zemais un platais valnis pilskalna A galā, augstums ap 2 m, platums gandrīz 30 m. Vaļņa virspuse plakana, iespējams, tas ir norakts. Pilskalna nogāzes stāvas. Uzejas vieta, jādomā bijusi Z galā, te arī aizmilzis grāvis, kas atdala pilskalnu no senpilsētas. Jaunākie pētījumi pilskalnā apliecina, ka kultūrlānis tā teritorijā sasniedz vismaz 2 m, tas bijis apdzīvots vismaz no 5. gs. vidus līdz 13. gs.

Grobiņas senpilsēta aizņem loti plašu teritoriju abpus Ālandei. Uz A no pilskalna apmetnes vieta konstatēta nelielā zemes pacēlumā starp Ālandes upi dienvidos un strauta gravu ziemeļos. Kultūrlānis konstatēts arī uz Z no pilskalna, spriežot pēc atradumiem, apmetne pastāvējusi arī uz Z no tagadējās Saules ielas, kā arī zemā zemes strēlē uz DA no pilskalna, ko no ZR, D un DA ierobežo Ālandes upe. Senpilsēta pastāvējusi arī augstajā Ālandes kreisajā krastā starp tagadējo M. Namiķu un Dzirnavu ielu. Teritorija starp M. Namiķu un Bārtas ielu pilnībā izpostīta, bet abpus Dzirnavu ielai uzceltas mājas un ierīkoti sakņu dārzi.

Grobiņas pilskalns ir ne vien izcils arheoloģisks piemineklis, bet izceļas arī ar ainaviskām vērtībām. Tas kopā ar Grobiņas viduslaiku pili veido Grobiņas parka (atpūtas zonas) Dzirnavu ezera – Ālandes krasta ainavisko dominanti. Īpaši labi pilskalns saskatāms no Z, R un D puses. Savukārt senpilsēta ar ainaviskām vērtībām neizceļas. Tās galvenā kultūrvēsturiskā vērtība – kultūrlānis, seno mītņu paliekas – atrodas zem aramkārtas. Apkārtnes reljefā pilskalns lokalizējams atsevišķi nodalītā uzkalnā vienā zemes īpašumā. Senpilsēta lokalizēta plašā teritorijā un apkārtnes reljefā nekādi neizceļas. Tā atrodas daudzu zemes īpašumu teritorijā un ir ievērojami postīta.

Priediena skandināvu kapulaiks zināms kopš 19. gs. beigām, kad te nelielus atradumus konstatēja Sizovs, viņš arī veica nelielus izrakumus. 1929. - 1930. g. plašus izrakumus kapulaukā veica B. Nermans. Viņš izpētīja 27 uzkalniņus, kas datējami ar 650. - 800.g. un piederīgi izceļotājiem no Vidusviedrijas (B.Nerman. Grobin – Seeburg. Ausgrabungen und Funde. – Upsala, 1958. – S.6-8, 54-76, 180). 1951. g. izrakumus uzkalniņu kapulaukā veicis P. Stepiņš, izpētot 30 apbedījumus. 1957. g. izrakumus veica J. Daiga, izpētīti 11 apbedījumi. 1984. - 1989.g. plašus izrakumus Priediena skandināvu uzkalniņu kapulaukā veica V. Petrenko, izpētīti vairāk kā 20 uzkalniņi. 2000. g. Priediena senkapos izrakumus veica J. Asaris, izpētīti divi uzkalniņi.

Priediena skandināvu kapulaiks (saukts arī: Grobiņas Mācītājmuiža, Pastorāts, Priedulājs, Priediens II) atrodas Grobiņas A nomalē Ālandes labajā krastā samērā līdzīgā teritorijā, kam loti lēzens kritums pret upi. Senkapi situēti teritorijā starp Saules ielu ziemeļos un Ālandi dienvidos, R virzienā tie plešas līdz Zviedru ielai, bet austrumu pusē līdz Zirgu ielai. Kopējā platība vairāk kā 10 ha. Senkapi apkārtnē iezīmējas kā lēzeni, 6 - 8m diametrā un 0,2 - 1m augstu uzkalniņu grupas. Savulaik tikuši uzmēroti vairāk kā 400 uzkalniņu, bet liela daļa apbedījumu uzbērumu ir tik stipri izplūduši un nolidzināti, ka nav pamanāmi. Spriežot pēc izrakumu materiāliem un atsegto apbedījumu blīvuma, minētajā teritorijā varēja būt bijusi ap 2000 uzkalniņi.

Priediena kuršu kapulaiks zināms kopš 1968. g., kad rokot granti, atklāti apbedījumi. 1969. g. Priediena kuršu kapulaukā arheoloģiskos izrakumus veica P. Stepiņš. Tika atsegti 19 5. - 7. gs. apbedījumi. 1984. - 1985.g. šajā kapulaukā arheoloģiskos izrakumus veica I. Ozere (Virse), izrakumu laikā atsegti septiņi kuršu 3. - 7. gs. un 11. - 12. gs. un viens 7.- 8. gs. skandināvu apbedījums. Visi apbedījumi ir bez jebkādām ārējām pazīmēm (līdzīgie skelet- un ugunkapji).

Priediena kuršu senkapi (tiekuši saukti arī: Priediens I) atrodas Grobiņas A nomalē, tie atrodas nelielā, lēzenā, ap 3 m augstā A-R virzienā orientētā paugurā uz D no Saules ielas (kādreizējā Aizputes dzelzceļa uzbēruma) un uz A no Zirgu ielai. Senkapi atrodas ap 200 m uz R no Atkalnu senkapiem.

Priediena senkapi uzskatāmi ne vien par izcilu arheoloģisko pieminekli, bet izceļas arī ar ainaviskām vērtībām. Pieminekļa galvenā kultūrvēsturiskā vērtība – seno apbedījumu uzkalniņi – ir vizuāli izteiksmīgi. Senkapu teritorijā aug lielas priedes, kas mijiedarbībā ar apbedījumiem veido raksturīgu ainavu, kas fiksēta jau 20. gs. sākumā. Senkapi lokalizēti vairāku zemes īpašumu teritorijā, domājams, ka vismaz daļa ēku uzceltas uz senajiem apbedījumiem.

(aut. J. Lubiņa)





Užavas bāka

Ventspils nov., Užavas pag.

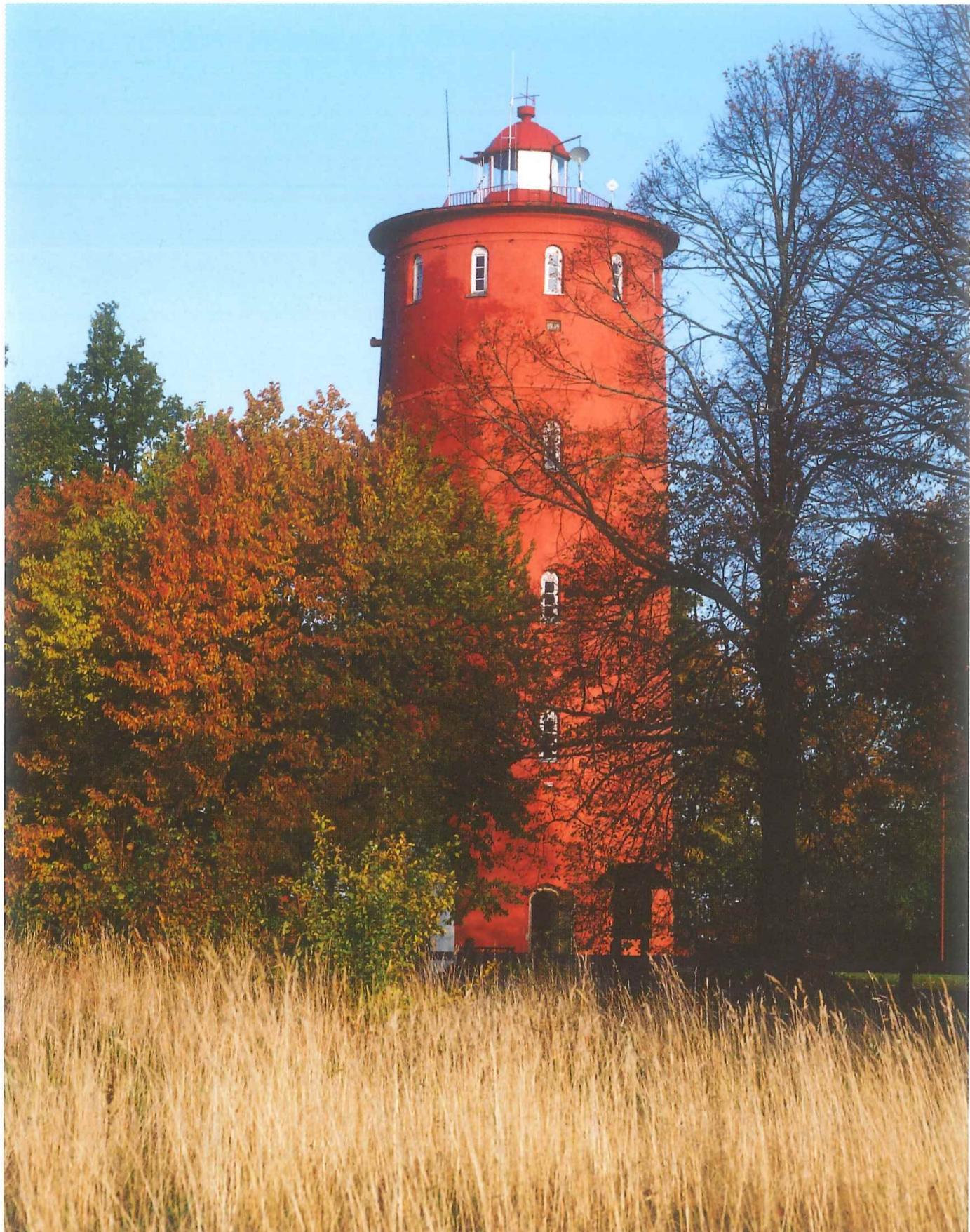
Pirma reizi Užava vēstures avotos minēta 1230. gadā. Jau 17. - 18. gs. ir ziņas par šeit (23 km uz dienvidiem no Ventspils) novietotu navigācijas uguni uz akmens krāvuma kurināta ugunskura veidā. Uguns kalpojusi kā orientācijas zīme kuģiem, kuri bijuši ceļā uz Ventspils ostu. Užavas bāka atrodas uz vienas no trim augstām mežainām kāpām – t. s. *Teniroka* kāpas, kuras augstums sasniedz 28 m. No tālienes šī kāpa atgādināja cepamo krāsni, tāpēc 19. gs. Užavas bākas vāciskais nosaukums bija *Bakofen*. 1878. gadā šajā vietā sāka bākas celtniecību, kā arī jūras piekrastē uzzēla piestātni celtniecības materiālu piegādei. 1879. gadā pabeidza pirmā Užavas bākas torņa celtniecības darbus. Užavas bāka bija ķieģeļu tornis, kas tika savienots ar vienstāva dzīvojamo māju, kurā dzīvoja bāku apkalpojošais personāls. Bākas torņa augšpusē novietoja metāla gaismas telpu ar laternu tajā. Caur gaismas optisko iekārtu 1879. gada 10. septembrī Užavas bāka sāka sūtit gaismas signālus. 1879. gadā bākā ievilkta telefona līnija. Pirmais nopietnais bākas un pārējo tās palīgēku remonts veikts 1901. gadā. Lēzenā liedaga dēļ jūras vilņi noārdīja kāpas pakāji, tāpēc 1910. gadā tajā izveidoja rievsienu ar 7 - 8 cm bieziem dēļiem un akmeņu bērumu sienas priekšpusē.

Pirmā pasaules kara laikā Užavas bāka stipri bojāta – nopostīta bākas torņa augšējā cilindriskā daļa, kā arī artilērijas apšaudes rezultātā sagrautas palīgēkas. Neskarta palika tikai torņa apakšējā astoņstūra veida pamatne, uz kuras 1924. gada 24. martā sāka un 1925. gada 21. februārī pabeidza jaunā Užavas bākas torņa celtniecību, kurš pēc ārējā veidola bija identisks iepriekšējam bākas tornim. Līdz tam sagrautās bākas vietā signāluguns bija uzstādīta uz pagaidu koka režģu torņa netālu no bākas. Celtniecības materiālu nogādāšanu līdz būves vietai nodrošināja Ventspils ostas valde. Jūras prāmji tos nogādāja līdz Užavai (3,5 km attālumā no bākas), tad ar laivām aizveda līdz krastam un tālāk zirgu pajūgos līdz būves vietai. Darbu vadītājs – J. Lankovskis. Bākas celtniecībai izlietoja Ls 6931. Jaunuzceltā bākas torņa augstums – 16 m, tas tāpat kā iepriekšējais bākas tornis būvēts no ķieģeliem. 2. pasaules kara laikā Užavas bāka cieta nedaudz. Bākai ir četri stāvi, tā ir apmesta un balsināta. 20. gs. 50. gados bākas torņa augstums sasniedza 19, 4 m. Bākas augšpusē atrodas balkons ar metāla margām un gaismas telpa, kura veidota no metāla konstrukcijām. Tās diametrs ir 3 m, kas ir vienāds ar bākas diametru. Torņa iekšpusē atrodas metāliskas vītnveida kāpnes, kas ved ap centrālo kolonnu. Užavas bāka savienota ar dzīvojamo korpusu.

Visas bākas pastāvēšanas laikā turpinājās blakusesošās krasta nogāzes nostiprināšanas darbi. 20. gs. 20. - 30. gados krasta nostiprināšanai izmantoja kadiķu klūgu grozus, kuri piepildīti ar oļiem, un laukakmeņus. 20. gs. 70. gados tos nomainīja betona bluķi. 1925. gada uzbūvētajā bākā gaismas telpu izgatavoja firma *Julius Pintsch* (Vācija). Gaismas aparātu samontēja Zviedrijā, firmā AGA. Tā bija acetilēngāzes kvēlgaisma ar četrām rotējošām starmetēju lēcām, kuru grieza pulksteņa mehānisms. Uguns avota augstums sasniedza 44, 5 m. 1971. gadā bākas gaisma bija redzama 18 jūras jūdzes tālu. Gaismas raksturojums: balta grupu zibšņu uguns ar periodu 15 sekundes (zibsnis 0, 3 sek., tumsa 2, 7 sek., zibsnis 0, 3 sek., tumsa 2, 7 sek., zibsnis 0, 3 sek., tumsa 8, 7 sek.). 1952., 1994. gadā bākā veikts kapitālais remonts, 20. gs. 60. gados uzstādīja radiobāku – atbildētaju.

Užavas bāka ieklauta Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā.

(*Sagatavots pēc Latvijas Jūras administrācijas veiktā pētijuma "Vēsturiskās bākas Latvijā" materiāliem*).



Šlīteres bāka

Dundagas nov., Dundagas pag.

Jau 11. gs. Šlīteres bākas vietā Zilo kalnu pakājē kurināti ugunskuri jūrnieku maldināšanai, lai kuģi uzskrietu uz sēkļiem un to kravu nolaupītu. 1160. gadā dāņu vikingi šeit uzcēla baznīcu arī kā orientieri kuģotājiem. Livonijas ordena laikā ugunskuri kalpoja kā navigācijas zīmes. Jūras kartēs šī vieta apzīmēta kā Domkalns jeb Baznīcas kalns, jo, iespējams, agrāk kalpojusi kā svētvieta. Pakalna augstums – 76 m virs jūras līmeņa. Kā navigācijas orientieris kalpoja arī lielie ozoli, kurus izcirta Dundagas barons Ostenzakens, tāpēc Krievijas cars Aleksandrs I deva rīkojumu uzsākt bākas celtniecību. Šlīteres bākas celtniecībai valdība piešķīra 7000 rubļu. Bāku sāka celt 1849. gadā, un darbus pabeidza nākamajā – 1850. gadā. Bākas torņa augstums – 26 m, tās forma apaļa ar konisku jumtu. Celtniecības materiāls – laukakmeni. Šlīteres bāka ir otra vecākā saglabājusies bāka Latvijā, un tā atrodas vistālāk no jūras piekrastes līnijas – 5,3 km.

1850. gadā Šlīteres bāku sāka izmantot kā dienas navigācijas zīmi bez uguns avota. To izmantoja arī apkārtējo mežu novērošanai un ugunsgrēku fiksācijai. Pēc 2. pasaules kara uz speciāla izbūvēta balkona novietoja acetilēngāzes lampas aparātu, kurš darbojās līdz 1961. gadam. Par diennakts apgaismes bāku Slitere kļuva 1961. gadā, kad koniskā jumta vietā gada laikā izbūvēja 3,5 m augstu astoņstūra gaismas telpu. To savā pārziņā pārņēma PSRS Jūras kara flotes hidrogrāfiskais dienests. Šlīteres bāku izmantoja arī PSRS robežapsardzības karaspēka daļa valsts robežas vizuālai novērošanai. Bākas uguns raksturojums: balta zibšņu uguns ar periodu 6 sek. – zibsnis 1,5 sek., tumsa 4,5 sek. Gaismas redzamība – 23 jūras jūdzes. Bija arī rezerves uguns ar redzamību 9,9 jūras jūdzes. 1999. gadā bāka zaudēja navigācijas būves statusu un nonemts bākas uguns avots. 2000. gadā to nodeva Šlīteres nacionālā parka administrācijas rīcībā. Šlīteres bākas izmantošanas veidu nosaka valsts investīciju programma, kuras ietvaros 2002. gadā pabeigts projekts *Informācijas, vides izglītības centra un hidrogrāfijas muzeja izveide Slīteres bākā*. Pašreiz Šlīteres bākā atrodas apmeklētāju informācijas stends, skatu platforma, kā arī tās piektajā stāvā izveidota neliela eksposīcija par Latvijas bāku vēsturi.

(Sagatavots pēc Latvijas Jūras administrācijas veiktā pētījuma “Vēsturiskās bākas Latvijā” materiāliem).



Steki Dundagas novadā – piestātne laivām un atmiņām

Dundagas nov., Kolka, Košrags, Mazirbe

Eiropas kultūras mantojuma dienās 8. un 9.septembrī šī gada tēma Dundagas novadā – steki. Steki kā izzūdošs ainavas elements, gan kā izpētes vērts objekts, jo pat vietējie iedzīvotāji bieži vien nezina to būvniecības un lietošanas vēsturi. Steki kā vieta tiešā un pārnestā nozīmē, kur piestāt laivām un atmiņām, aptverot ne tikai zvejniecību un zivsaimniecību, bet arī piekrastes ciemu kādreizējo saimniecisko rosību kopumā. Paliekas no vecajiem stekiem vēl saglabājušās gandrīz visos līvu piekrastes ciemos.

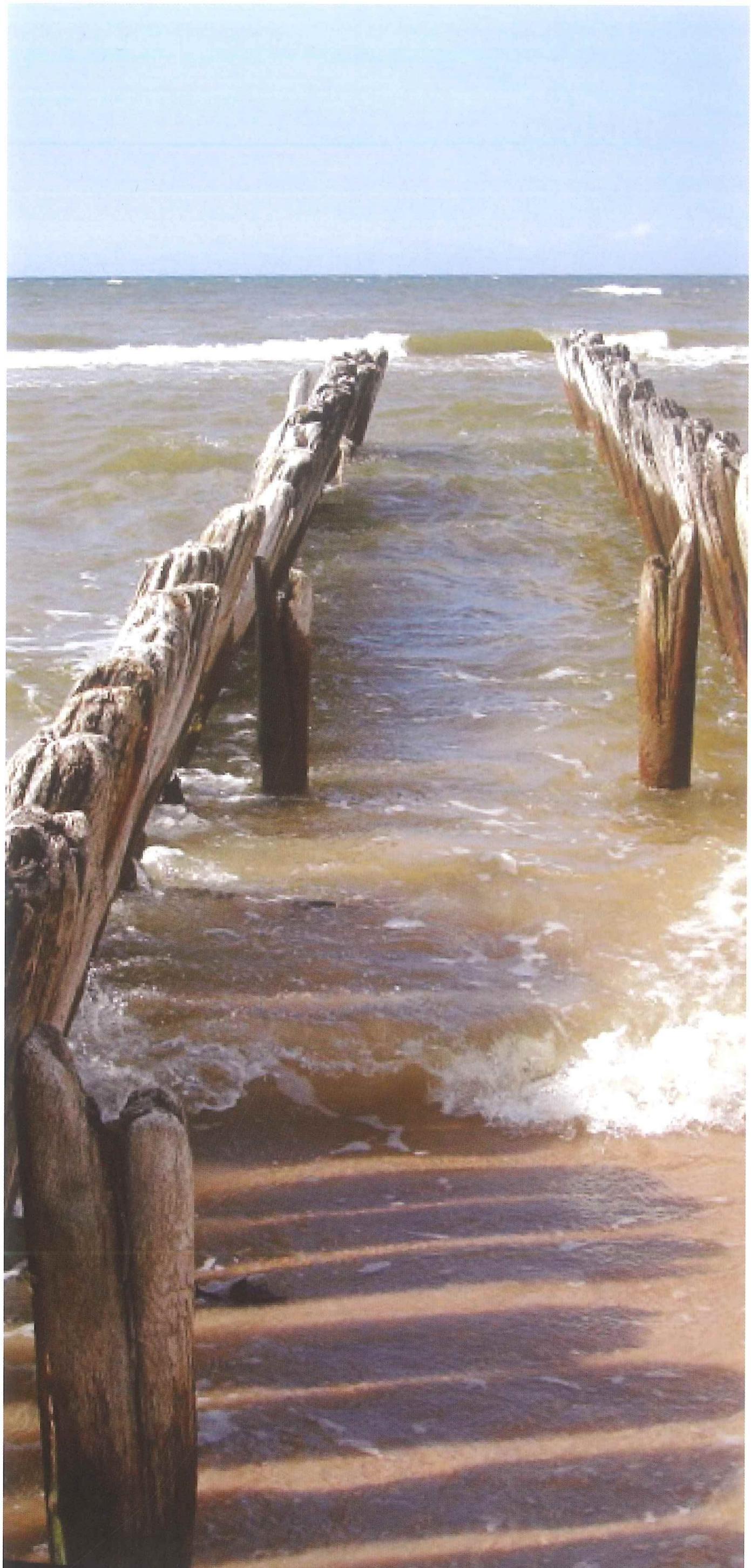
Laivu malā nākšanas vieta – valgums (sedums) – bija viena vai vairākas katrā ciemā. Šī teritorija visbiešāk sasaistīja jūru ar sauszemi un visspilgtāk raksturoja agrāko zvejnieku ciemu specifiku. Mūsdienās no sedumam raksturīgās ainavas iezīmēm nekas nav palicis.

Arī paliekas no vecajiem stekiem Dundagas novada piekrastē ir saglabājušās vairs tikai dažviet. Un tieši tāpēc tās vēl varētu veicināt Ziemeļkurzemes seno lībiešu zvejniekciemu kādreizējās rosīgās saimnieciskās dzīves izpēti.

Pašus steķus varētu uzlūkot par tādu kā starpposmu starp valguma laikiem, kad steķu vēl nebija un laivas vilka krastā un iedzina jūrā ar koka bomju (kallu) palidzību un turpat liedagā arī notika rosīgā zvejnieku saimnieciskā dzīve ar visu pārējo aprīkojumu, un mūsdienām, kad steķu un vispār palieku no senajām būvēm jau gandrīz vairs nav. Pagājušā gadsimta 30. gados tos būvēja arī jūras mēslu (muda) savākšanai, bet vēlāk, arī 50. gados – kā molus motorlaivu piestātnēm.

Varbūt vēl atrodamas fotoliecības vai interesanti stāsti par stekiem, kāda mākslinieka zīmējums vai cītas dokumentālas liecības? Kad un kā tie būvēti? Kāda saimnieciskā rosība tur notikusi? Kur vēl bijuši steķi? Bieži vien tie ir kalpojuši kā mākslinieku, fotografu intereses objekts, īpaši saistībā ar bijušo zvejniekciemu raksturīgo ainavu.

(aut. A. Lase)





Papes bāka

Rucavas nov., Rucavas pag.

Papes ciems vēstures avotos pirmo reizi minēts 1253. gadā. Krimas kara laikā no 1853. gada līdz 1856. gadam šeit jūras krastā uzcēla t. s. pierobežas *kordona* māju netālu no Krievijas - Prūsijas robežas kā Krievijas kara flotes navigācijas orientieri Baltijas jūras piekrastē. 1887. gadā Krievijas kara flotes hidrogrāfi ar matrožu palidzību šeit, *Jaunadžu stūri*, uzcēla pirmo ugunszīmi. Tas bija masts ar rāju. Ar velkošajām virvēm jeb fallēm viņi uzvilkta pie rājas petrolejas gaismas lukturi. Tas atvests no Verhnenikolajevskas bākas Kronštatē. Visus ugunszīmes apkopes un uzraudzības darbus veica *kordona* mājā dzīvojošie matroži, kas tur mita kopā ar robežsargiem. No 1889. - 1890. gadam šajā vietā uzcēla koka piramīdveida torni, apsistu ar dēļiem. Uz tā novietoja petrolejas lampu. 1901. gadā bāku remontēja; to nokrāsoja dzeltenā krāsā, gaismas lukturi – zaļā. Tika pieslēgta arī telefona līnija.

1910. gadā jūras krastā notika pašreizējā Papes bākas torņa montāža koka torņa vietā. Ar jūras prāmja – lihtera *Ladoga* palidzību atveda bākas torņa tērauda sekcijas, kuras ar plostiem nogādāja krastā, iepretim *Pliku* meža stūrim. Tieši jūras krastā notika bākas torņa montāža, tāpēc Papes bāka, atšķirībā no pārējām Latvijas bākām, atrodas vistuvāk piekrastes līnijai – uz četrus līdz piecus metrus augstas kāpas. Montāžas darbus vadīja Krievijas kara flotes apakšpulkvedis Beze, tie pabeigli 1910. gada rudeni. Pirms 1. pasaules kara Papes bāku apkalpoja četri uzraugi, kas bija minimālais bākas uzraugu skaits. Tie mainījās ik pēc divām stundām. 20. gs. 30. gados bākas darbu uzraudzīja divi cilvēki – uzraugs un sargs. Papes bākas dzelzs tornis ir cilindrs (kolonna), nokrāsots baltā krāsā. Kolonnas diametrs ir 1,9 m, to nostiprina dzelzs režģa balstu konstrukcija. Uz kolonnas atrodas balkons un gaismas telpa. Bākai ir četrstūrainas piramīdas veidols. Šādas *skeletālas* konstrukcijas bākas pirmo reizi 1857. gadā konstruēja zviedru inženieris Nils Gustavs fon Heidenstams. Tās bija standartizētas, viegli izjaucamas un speciāli pielāgotas novietošanai smiltāju augsnē. Bākas torņa augstums – 19,2 m (1910.g.), 22,3 m (1971.g.).

1910. gadā uzceltajai bākai gaismas avots bija petrolejas gaismas lampa, tai pievienoja rotējošu lēcu sistēmu, kuru darbināja pulksteņa mehānisms. Pirms 1. pasaules kara bākas lukturis raidija baltu zibšņu uguni ik pēc 5 sekundēm. Tā bija saskatāma 14 jūras jūdžu attālumā. Sākoties kara darbībai Latvijā, bākas gaismas aparātu evakuēja uz Krieviju. Vācu okupācijas iestāžu darbinieki uzstādīja acetilēngāzes aparātu ar nekustīgām lēcām. Pārtraukta un mainīga gaisma tika iegūta, liesmu regulējot ar gāzes spiedienu darbinātu zibšņu aparātu. Tas pārraidija divzibšņu gaismas signālus ik pēc 5 sekundēm ar intervāliem 0,3 – 0,7 – 0,3 – 3,7 sek. 1928. gadā Papes bāka pārraidija baltu grupu zibšņu uguni, 20. gs. 70. gados – baltu zibšņu uguni ar periodu 3,3 sek. (1,1 sek. zibsnis, 2,2 sek. tumsa). Acetilēngāzes aparāts funkcionēja līdz 20. gs. 40. gadu beigām, kad tas nomainīts ar elektrisko spuldzi, ievietotu nekustīgā, koncentriskā joslu lēcā. Pats uguns avots atradās 21 m augstumā virs jūras līmeņa, 1971. gadā – 23,7 m. Papes bāka necieta un nepārtrauca savu darbību 1. un 2. pasaules kara laikā.

Papes bāka atrodas tiešā Baltijas jūras krasta tuvumā, un to apdraud krasta abrāzijas procesi. 1938. gadā veikti plaši krasta nostiprināšanas darbi, tie turpinājās pēc 2. pasaules kara un mūsdienās. 1993. gadā atsāka noskalotā krasta nostiprināšanu ar betona blokiem. No 2003. gada tiek veikti bākas kapitālā remonta darbi. Papes bāka ieklauta Valsts aizsargājamo kultūras pieminekļu sarakstā.

(*Sagatavots pēc Latvijas Jūras administrācijas veiktā pētījuma "Vēsturiskās bākas Latvijā" materiāliem*).



Piejūras brīvdabas muzejs un enkuru taka Ventspilī

Ventspils

Piejūras brīvdabas muzejs dibināts 1954. gadā kā Jūras zvejniecības brīvdabas muzejs, atvērts apmeklētājiem 1962. gadā. Šobrīd Piejūras brīvdabas muzejs ir Ventspils muzeja filiāle. Muzeja pirms direkto A. Šulcs pārvedis uz muzeju pirmās laivas, zvejnieku dzīvojamās un saimniecības ēkas. 1964. gadā uz muzeju nogādā šaursliežu dzelzceļa vilcienu jeb Mazbānīti, kas uzturēja satiksmi starp piejūras zvejnieku ciemiem no 1917. līdz 1962. gadam. Pašlaik ar Mazbānīti var izbraukt pa divām šaursliežu dzelzceļa līnijām – Mazo līniju (garums 1.4 km) un Kalna līniju, kuru atvēra 2010. gadā, tās garums 3 km.

Piejūras brīvdabas muzeja krājumu veido gandrīz 25 000 priekšmetu. No tiem eksposīcijā apskatāmi ap 800 priekšmetu, kuri izvietoti iekštelpu un brīvdabas eksposīcijā (apmēram 4 ha platibā). Iekštelpās iespējams iepazīties ar Ventspils un tās apkārtnes zvejniecības vēsturi. Brīvā dabā apskatāmas astoņas jūras zvejas airu laivas, kas būvētas laika periodā no 19. gs. beigām līdz 20. gs. sākumam, deviņas motorlaivas, būvētas 20. gs. 30.-80. gados, un divi kuteri, viens no tiem izvietots muzeja teritorijā, otrs – Ventspils jūrmalas parkā.

Muzejā apskatāmas latviešu un libiešu zvejnieku dzīvojamās mājas un saimniecības ēkas – rija, klētis, pirtiņa, smēde, kūpinātava, tiklu būdas, vējdzirnavas (pārvestas no Užavas pagasta) un šogad uz muzeju pārvietotā Lielirbes baptistu baznīca, kā arī 72 dažādu veidu enkuri, vecākie no tiem darināti 18. gs. Tie ir burukuģi (senākie), admirālitātes, laivu, zvejas rīku noenkurošanas, *Hall*- tipa, *Klip*-tipa, Heina tipa un Matrosova tipa enkuri. Senākajiem vietējo kalēju darinātajiem enkuriem ir iekaltas unikālas meistara zīmes, kas liecina par īpaši augsti kalēja amata prasmes standartiem.

Muzeja brīvdabas eksposīcijā Ventspils jūrmalas parkā Enkuru takā arī izvietota daļa no enkuru kolekcijas, kopā 35 dažāda veida enkuru. Tie ir admirālitātes, Heisa, *Byers*-tipa, *Veie*-tipa, *Spek*-tipa, AC-14, *Pool*-tipa un *Hall*-tipa enkuri. Vissmagākais enkurs (23 t) grezno Ventspils jūrmalas parka ieeju. Apskatāmie enkuri izcelti no Ventspils reida gultnes un Ventas upes Ventspils ostas teritorijā, to aktīva izcelšana un izvietošana sākta 2001. gadā. Piejūras brīvdabas muzejā un blakus esošajā Jūrmalas parkā vienkopus apkopota unikāla enkuru kolekcija visas Latvijas mērogā.

(aut. B. Ekere)



Kuldīgas tilti

Kuldīgas nov., Kuldīga

upe ir ūdensceļš, bet vienlaikus arī šķērslis sauszemes ceļiem. Kuldīgā ir divas upes – Venta un Alekšupīte. Pirmo reizi pie Kuldīgas Ventas krasti savienoti ar tiltu jau pirms 15. gs. Ir vairākas versijas par šī tilta likteni: viena vēsta, ka tas nodedzis 1615. gada pilsētas ugunsgrēkā, cita, ka 1615. gada Jaungada dienā tilta daļu iznesusi straume.

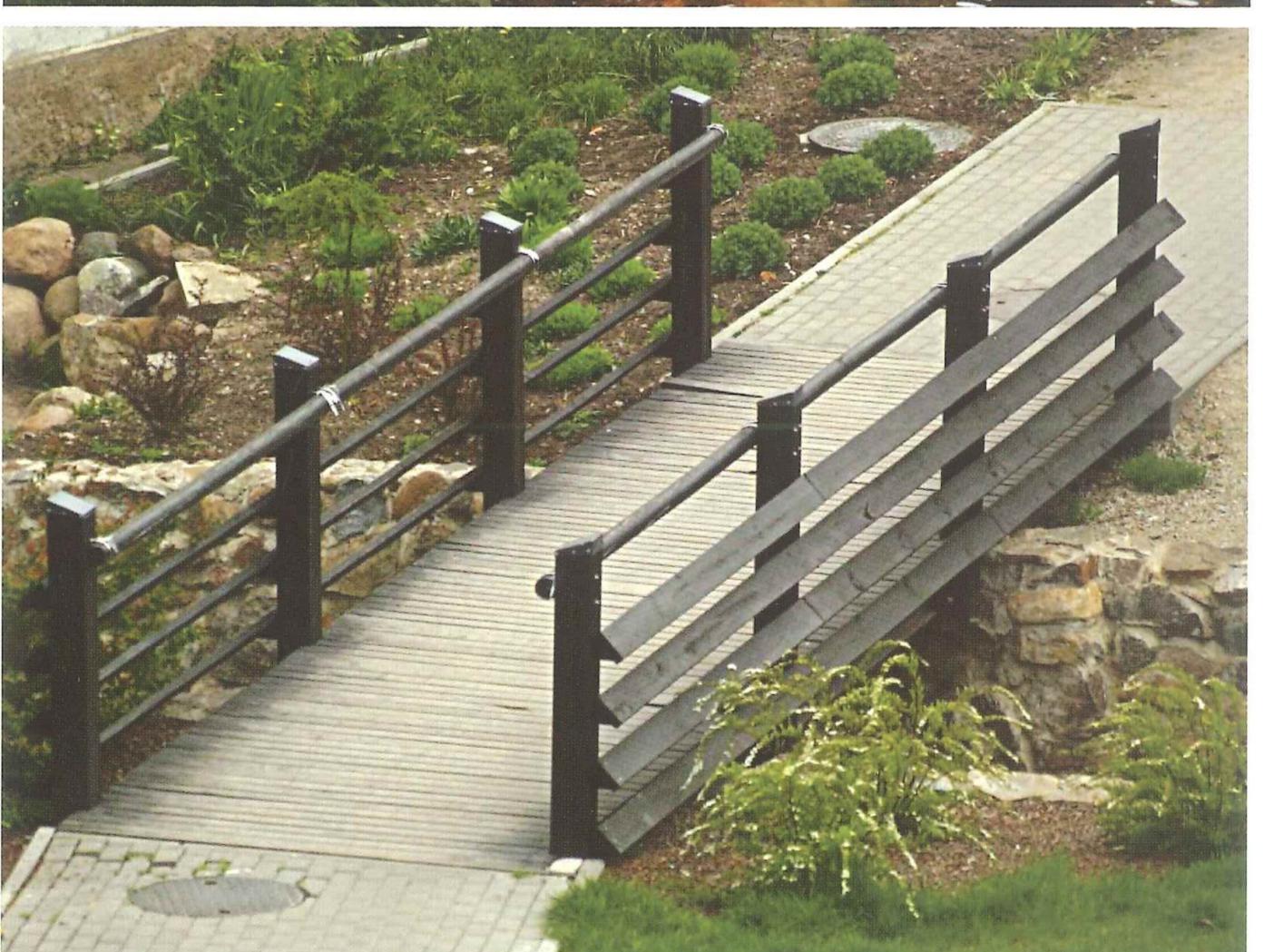
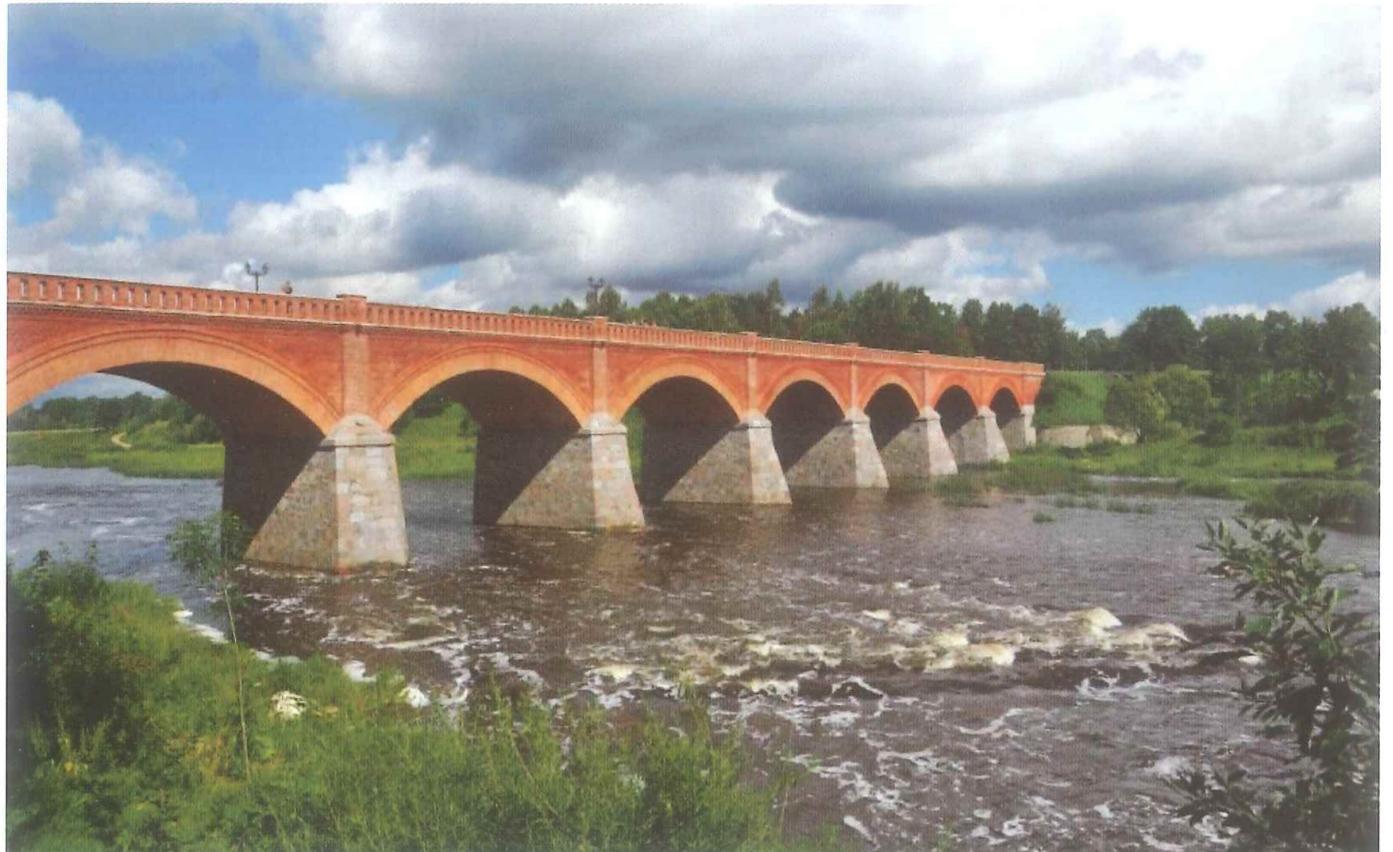
Pašreizējo tiltu, kas ir viens no Kuldīgas simboliem, uzcēla 1874. gadā. Sarkano kieģeļu velvju tilta autori ir arhitekts Oto Dice (*Otto Dietze*) un inženieris Frīdrihs Staprāns. Tilta konstrukcija veidota no septiņām kieģeļu mūra velvēm uz akmens mūra balstiem, tā garums 164 m. 1915. gada augustā krievu armija, atkāpjoties no Kuldīgas, uzspridzināja divus šī tilta laidumus. Tie atjaunoti 1926. gadā no dzelzsbetona. Tilta klātnes iesegumu – apaļakmens bruģi – 1958. gadā pārklāja ar asfaltu. 1972. gadā uzstādīja senatnīgo lukturu apgaismojumu, kuru atjaunoja 2005. gadā. 2008. gadā pēc inženiera Aināra Paeglīša izstrādāta projekta senais kieģeļu velvju tilts tika atjaunots. Ar izteiksmīgu izgaismojumu tilts kļuvis apskatāms arī diennakts tumšajā laikā. Projekta realizācijas laikā labiekārtots arī Ventas kreisais krasts: rekonstruētas kāpnes, nodrošinot ērtu pieejumu rumbai, izveidoti skatu laukumi Ventas rumbas un tilta apskatei.

Lai atslogotu seno kieģeļu tiltu un vecpilsētu no strauji pieaugošās transporta plūsmas, 1989. gadā Kuldīgā pāri Ventai tika uzcelts vēl viens tilts 228,80 m garumā ar attiecīgā laika posma arhitektūras iezīmēm.

Nozīmīgs Kuldīgas vēsturiskā centra pilsētvides elements ir Alekšupīte, kas sākas Kuldīgas Sūru plāvās. Uz Alekšupītes izveidoti divi dīķi. Māras dīķi izveidoja 17. gs., kad tur atradās pilsētas dzirnavas, bet Dzirnavu dīķi 13. gs., kad tur uzcēla pils dzirnavas. Alekšupīte ietek Ventā lejpus Kuldīgas tiltam, veidojot Latvijā augstāko – 4,15 m – dabīgo ūdenskritumu, kura augšdaļa ir nostiprināta, to apmūrejot, un ir izveidotas slūžas. Alekšupīti vēsturiskā centra daļā cieši ieskauj apbūve, tādēļ, lai no upes sagādātu ūdeni saimniecības vajadzībām, tika veidotas noejas un tilti. Tiltu skaits vairākkārt mainījies, bet mūsdienās Alekšupīti šķērso deviņi tilti, no kuriem senākais ir Pasta ielas tilts, kurš vairākkārt paplašināts, bet senākā daļa iespējams no 14. gs. vidus. Vēsturiskie tilti saglabājušies arī Raiņa un Kalna ielā (19. gs. beigās) un Skolas ielā (20. gs. sākums) un otrs arhitektoniski izteiksmīgākais Kuldīgas tilts – kieģeļu tilts pāri Baznīcas ielai (19. gs. beigas). Tilti pār upīti būvēti arī Padomju laikos, piemēram, Mucenieku ielā (20.gs. 50. gadi) un mūsdienās: tilts pie Rātsnama (21.gs. sākums) un pie viesnīcas Metropole (2005.g.) 2013. gadā pēc jau apstiprinātiem projektiem tiks uzsākti apjomīgi Alekšupītes tiltu atjaunošanas darbi, pēc kuru pabeigšanas tie atgūs agrāko arhitektonisko veidolu un spozmi.

Kuldīgā tiltiem mūsdienās ir ne tikai funkcionāla nozīme, kas savulaik bija galvenais kritērijs tiltu būvniecībai. Tilti Kuldīgā ir kopējās vēsturiskās ainavas nozīmīga sastāvdaļa, tiem ir izteikta arhitektoniskā un romantiskā nozīme.

(aut. J. Jākobsons)





Loču tornis Ventspilī

Ventspils, Dienvidu mols 5

Pirmā pasaules karā sagrautā loču torņa vietā 1920. gadā uzbūvēja pagaidu torni. Jauno mūra torni nolēma celt tuvāk jūras krastam, lai palielinātu novērojamā apvāršņa platību. Poligonālais 20.4 m augstais tornis uzbūvēts 1934. gadā, tā materiāls – kieģeļi, bet augšējā apāļā daļa – dzelzbetona konstrukcija. Tā ir unikāla saglabājusies būve Baltijas jūras Kurzemes piekrastē. 2002. gadā veikti torņa remonta un atjaunošanas darbi. Ikdienā Loču tornis nav pieejams apmeklētājiem.

(aut. B. Ekere)



Mūra tilts pār Imulu

Brocēnu nov., Gaiķu pag.

Nelielais akmens mūra konstrukcijas tiltiņš, kas būvēts bijušās Lielsatiķu muižas pastāvēšanas laikā 19.gs. otrā pusē, savieno 45 km garās Imulas upes krastus Gaiķu pagastā, Brocēnu novadā.

Tilts šobrīd netiek izmantots, savu sākotnējo izmantošanas veidu zaudējis 20.gs. 70. gados, pēc jauna, iztaisnota ceļa posma izbūvēšanas. Divlaidumu laukakmens velvju tilts aptuveni 5 m plats un 10 m garš, gadsimta garumā kalpojis gan gājējiem un jātniekiem, gan vezumiem un vēlāk arī automobiliem, šobrīd uzskatāms kā daļēji zudušās Lielsatiķu muižas apbūves vēl saglabājies elements.

(aut. J. Mikulška)



Līgatnes pārceltuve un tiltiņi

Līgatne

Senlaikos pārceltuves jeb prāmji Latvijā bija galvenais līdzeklis nokļūšanai no viena upes krasta uz otru. Viena no Gaujas pārceltuvēm – Vendu pārceltuve pie Cēsim pirmoreiz vēstures dokumentos minēta jau 1350. gadā, kad Rīgas arhibīskaps Fromholds to kopā ar Augstrozi un deviņiem ciemumi Straupes draudzē izlēnoja brāļiem Rozeniem. 17. - 18. gs. kartogrāfiskais materiāls liecina, ka ne sevišķi plato, bet straujo un likumoto Gauju ceļiniekiem šķērsot līdzējuši vairāki prāmji. Kādreizējo prāmju vietas joprojām iezīmē vietvārdi, – Krimuldas, Priekuļu, Brenguļu, Zvārtavas pagastā Gaujas krastos kā krelles virknējas mājas ar vienādu nosaukumu „Rāmnieki”, kas, visticamāk, cēlies no vāciskā pārceltuves vārda *Phram*.

Palielinoties satiksmes intensitātei, prāmju pakāpeniski nomainīja tilti. Šobrīd vienīgā saglabājusies Gaujas pārceltuve ir prāmis – pārceltuve Ligatnē. To pēc Otrā pasaules kara, kura laikā bija izpostīts tilts pār Gauju, ierikoja Līgatnes papīrfabrika savu strādājošo vajadzībām, lai fabrikas strādnieki no upes pretējā krassta tiktu uz darbu. Līgatnes pārceltuves konstrukcija kopš tās izveidošanas nav būtiski mainījusies: to veido divas pēc katamarāna principa kopā sastiprinātas laivas, kurās pārsegtais ar dēļu klāju. Pāri upei nostieptā trose neļauj prāmi aiznest pa straumi uz leju, bet no krasta uz krastu to pārvieto straumes spēks, prāmnieks tikai ievirza to straumē.

Tagad Līgatnes pārceltuvi apsaimnieko Gaujas nacionālais parks. Pārceltuve joprojām turpina pārvaldāt pasažierus, savienojot autoceļu Gaujas pretējos krastos. Prāmja pakalpojumus izmanto gan Līgatnes un Pārgaujas novadu iedzīvotāji, gan tūristi. Īpaši karsts darba laiks prāmniekam ir vasaras mēnešos, piemēram, 2011.gada augustā prāmis no viena upes krasta uz otru pārcēlis 1401 braucēju. Kopīgais pasažieru skaits gada laikā tuvojas četrarpus tūkstošiem. Pārceltuve tiek slēgta tikai tad, ja Gaujā ir pārāk augsts vai zems ūdens līmenis, kā arī ziemā, kad upe ir aizsalusi.

Līgatnes tiltiņiem, dambjiem un kanāliem pilsētas telpā vienmēr bijusi būtiska nozīme. Nēmot vērā pilsētas saikni ar Līgatnes upi, tiltiņi pastāvējuši gan kā gluži praktisks straumes pārvarēšanas un kontrolēšanas elements, gan arī kā nozīmīgs pilsētas tēla elements.

Pavisam Līgatnē ir bijuši 25 tiltiņi, 7 no tiem – ar vārdu margu konstrukcijās (Hugo, Fricis, Wilhelms, Eižens, Arnolds, Aleksandrs, Gustavs). Šobrīd ir atjaunoti trīs Līgatnes vēsturiskie tiltiņi. Tiltiem ir jauns dizains, bet tie veidotī vēsturiskā veidola un konstrukciju ietvaros.

(aut. D. Ķibilda, I. Kārkliņa)

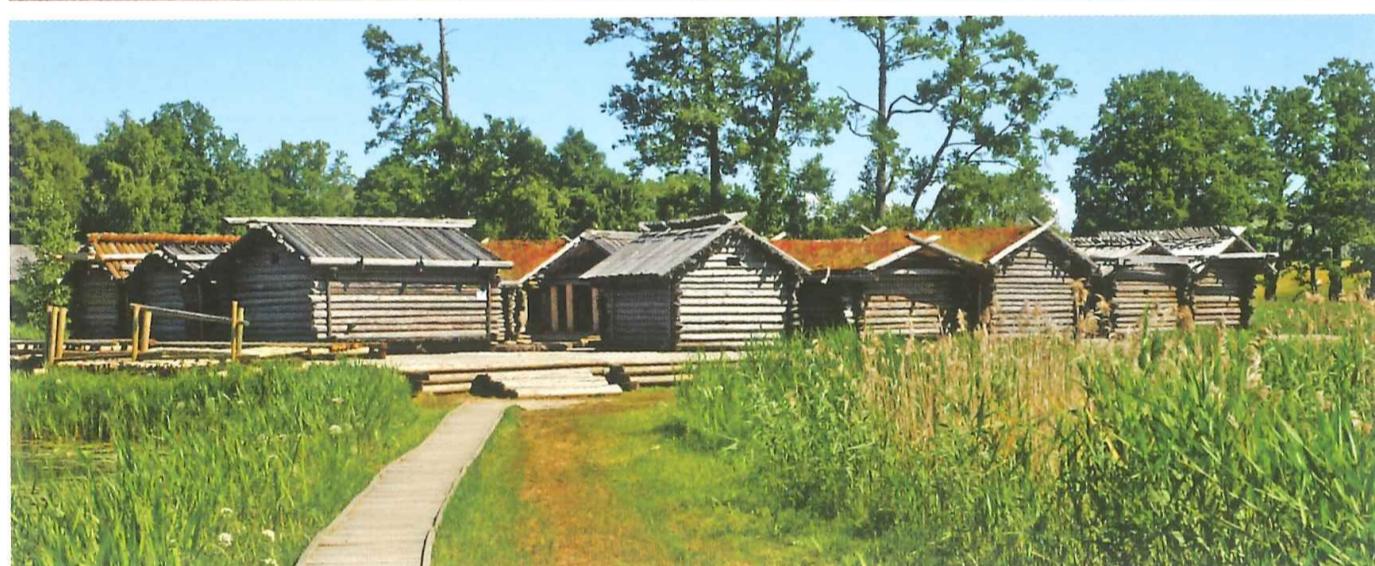


Mūra (loka) tilts pār Kujas upi

Cesvaines nov., Cesvaines pag.

Vienlaiduma laukakmens mūra tilts ar kieģeļu velvi pār Kujas upi Cesvaines novadā uz vecā Madonas – Gulbenes zemesceļa būvēts 19. gs. vidū un atrodas apmēram 0,6 km uz DA no jaunā tilta, ko šķērso autoceļš P37 (Madona – Gulbene). Laukakmeņi veido šī tilta pamatkonstrukciju, bet loka apmūrējumam izmantots sarkanais kieģelis. Šāda tipa tiltu laiduma galvenais elements ir sprieslis, virs kura veido virsspriešļa konstrukciju, kas atbalsta tilta brauktuvi un pārnes kustīgās slodzes spiedienu uz tiltu. Tilts izbūvēts slīpi pār Kujas upes gultni, tāpēc tam ir masīva laukakmens krasta nostiprinājuma siena. Akmens tilti izcelas ne tikai ar glītu arhitektonisko veidolu, bet arī lielu izturību un nelieliem uzturēšanas izdevumiem.

(aut. S. Dundure)



Āraišu ezerpils

Amatas nov., Drabešu pag.

Ezerpilis veido īpašu Latvijas arheoloģisko pieminekļu kategoriju, kas no pārējiem atšķiras ar savu atrašanos ezeros, labo saglabātības pakāpi un ciešo saikni ar folkloru. Āraišu ezerpils bijusi pastāvīgi apdzīvota, pilskalniem līdzīgi nocietināta dzīvesvieta, kas aizsardzības nolūkā celta uz mazas, pārplūstošas saliņas. Ezerpili cēluši un no 9. līdz 10. gs. apdzīvojuši senie latgalī. Apdzīvotas vietas būvniecības darbi bija saistīti ar dabiski veidotas salas pārveidošanu. Mūsdienās ir izvirzītas vairākas hipotēzes par ezermītņu statusu – vai tā ir bijusi nocietināta apdzīvota vieta, dižciltīgo un vadoņu rezidence, vai gūstekņu nometne.

Āraišu ezera saliņa kā arheoloģisks piemineklis zināma jau kopš 19. gs. beigām. Taču īsto Āraišu ezera senmītnes raksturu uzzināja tikai pēc tam, kad desmit arheoloģisko sezonu laikā (1965.-1969., 1975.-1979.) arheologa Jāņa Apala vadībā izpētīja $\frac{1}{4}$ no apmēram 2500 m² lielās ezerpils platības, kā arī ceļu uz krastu. Lai to varētu izdarīt, ezera līmeni pazemināja par vienu metru, ap izrakumu laukumiem uzbēra dambjus, bet laukumos ieplūstošo ūdeni izsūknēja ar motorsūkniem un strādāja poldera apstākļos.

Ezerpils līdz 2,5 m biezais kultūrlānis sastāvēja no piecām apbūves kārtām, kas uzslānojušas cita citai bez hronoloģiska pārtraukuma. Uzsākot apbūvi uz saliņas virsmas no resniem guļbalķiem izveidots taisnstūrveida pamatu režģos, kas pārsegts ar apālkoku kārtu. Šādi radītā platforma pacēla ezerpils apbūvi apmēram par vienu metru virs ezera ūdens līmeņa. Katrā apbūvē konstatēja 16 dzīvojamās ēkas, kuru apdzīvojamā platība sniedzās no 10 līdz 30 m². Tās bija bez bēniņu guļbūves, kuru lēzenie ar eglu mizām vai bērza tāšu sloksnēm iesegtie jumti vienlaikus bija arī griesti. Telpas vidū atradās māla kleķa krāsns ēdiena gatavošanai un telpas apsildišanai, gar sienām – guļamās lāvas, soli, bet virs tiem – plaukti iedzīves priekšmetu novietošanai un koka vadži drēbju uzkāršanai. Grīdojuma apālkokus sedza zemes klons. Ēkai bija dūmīstabas, bez skursteņiem. Ieejas labajā pusē parasti atradās nelielas saimnieciska rakstura piebūvites. Ezerpils rekonstrukcijas procesā līdz šim izrakumos atrastas un izpētītas kopumā vairāk nekā 150 koka celtņu paliekas, 3500 senlietas un vairāk nekā simts tūkstošu trauku lausku. Izmantojot arheoloģisko izrakumu datus un etnogrāfiskās paralēles ar seno darba rīku kopijām (dzelzs šaurasmens cirvis, kalts, slīmests un koka kīli), līdz šim brīdim uzbūvētas 15 senās celtnes.

Āraišu ezerpils ir valsts nozīmes arheoloģijas piemineklis, turklāt ezerpils pašlaik ir pirmsāk pētītās šīs kategorijas piemineklis visā ziemeļaustrumu Eiropā. Āraišu ezerpils ir kļuvis par unikālu Latvijas senvēstures vizualizāciju, kas atspoguļo seno latgaļu dzīvesveidu un celtniecības tradīcijas. Pašlaik Āraišu arheoloģiskais muzejparks ir Latvijas Nacionālā vēstures struktūrvienība.

(aut. A. Šenroks)

Sagatavots, izmantojot „Latvijas senākā vēsture”., LVI, Rīga – 2001.g. materiālus.





Pilssala Alūksnes ezerā

Alūksnes nov., Alūksne

15,7 km² lielais Alūksnes ezers ir vienpadsmitais lielākais Latvijā. Tajā neietek neviena upe, bet iztek vienīgi Pededzes labā krasta pieteka Alūksne. Ezerā ir četras salas – Cepurīte, Garā, Tiklu un Pilssala un viena pussala – Tempļakalna (Kapsētas) pussala. Gan ezeram, gan tajā esošajām salām un pussalai ir nozīmīga loma Alūksnes novada vēsturiskajā attīstībā.

Alūksnes ezera lielākajā salā – Pilssalā saglabājušās 1342. gadā celtās Livonijas ordeņa pils drupas. Šī pils savulaik bijusi viens no speciģākiem nocietinājumiem Livonijas teritorijas austrumdaļā, ievērojams saimniecisks, tirdzniecisks un politisks centrs. Līdz 1560. gadam tajā atradās Livonijas ordeņa komturu mītne. Livonijas kara laikā pils bez cīņas padevās iebrūkošajai krievu armijai, un līdz 18. gs. sākumam tā vairākas reizes bijusi gan Polijas, gan Zviedrijas īpašums. 1702. gadā, Lielā Ziemeļu kara laikā, pili pēc intensīva aplenkuma ieņēma krievu karaspēks. Padodoties zviedru karavīri pili uzspridzināja, un pēc tam krievu karaspēks to nopostīja. Līdz mūsdienām no Alūksnes pils labāk saglabājies tikai apaļais dienvidaustrumu tornis un kvadrātiskais, neizvirzītais dienvidrietumu tornis ar šaujamlūkām. Šobrīd pils dienvidu daļā atrodas brīvdabas estrāde, bet pārējā teritorija aizaugusi lieliem kokiem un krūmiem.

Pilssalas ziemeļu malā atrodas viduslaiku kapsēta, bet ziemeļaustrumu malā – viduslaiku nocietinājums – skansts.

(aut. S. Dundure)



Dabas parks „Daugavas loki” un Slutišķu sādža

Daugavpils nov., Naujenes pag.

Slutišķos Daugavas labā krasta terasē Markovas pilskalna pakājē ir izveidojies unikāls vesticībnieku sādžas apbūves komplekss, ar 19.gs. beigu - 20.gs. sākuma ēkām un plānojumu. Tas ir unikāls etnokulturālās mijiedarbības paraugs. Visu celtņu pamatā ir taisnstūra guļbūves ēkas, kas nosegtas ar divslīpju vai četrsliņu jumtu. Māju apdare un dekori radniecīgi tuvāko kaimiņu – slāvu tautu celtniecības tradīcijām un izpaužas fasādēs, grezni apdarinātos logos, rotātās durvis un zelmiņos. Rotājumu izvēlē ir darbojusies namdaru bāgātīgā fantāzija. Grezni veidotas logu apmales un karnīzes, kuras gandrīz nevienā celtnē neatkārtojas, jo namdarī, darinot logu rotājumus, vienmēr domāja par ēku individualitāti.

18.- 19. gs. Slutišķi kļuva par vesticībnieku apmešanās vietu, jo atradās izolēti no citām apdzīvotām vietām, mežu ieskautā Daugavas krastā. Šāda lokalizācija atbilda vesticībnieku pašizolācijas tieksmēm. Vesticībnieki ilgāk nekā pareizticīgie saglabāja savas kultūras specifiku, kura, noslēgta dzīvesveida rezultātā, bija norobežota no ārējās iedarbības. Ar citiem iedzīvotājiem ilgu laiku viņus tuvināja tikai kopīga zemkopības kultūra. Lielākā daļa vesticībnieku uzskata sevi nevis par ienākušo slāvu pēctečiem, bet gan par vietējiem iedzīvotājiem. Slutišķu sādža ir interesanta kā vesticībnieku un latgalu līdzpastāvēšanas un mijiedarbības paraugs, kurā caur dzīvesveida īpatnībām atspoguļojas Latgales specifika.

Slutišķu ciema centrā atrodas valsts aizsargājams arheoloģiskais piemineklis Slutišķu viduslaiku kapsēta un apmetne. 1985. gadā T. Bergas vadībā veiktie arheoloģiskie izrakumi apliecinā, ka apmetne ir 300 - 400 m gara, līdz 22 m plata josla Daugavas otrajā terasē (apmēram 200 m no krasta). Kapsēta ir attiecināma uz 15. - 17. gs. sākumu, par ko liecina arheoloģiskajos izrakumos atklāto apbedījumu raksturs.

(aut. V. Platpīre)



Daugavpils cietoksnis ar priekštilta nocietinājumu

Daugavpils

Daugavpils cietoksnis ir fortifikācijas būve, kuras kopplatība ir lielāka par 150 ha. Austrumeiropā vienīgais gandriz bez izmaiņām saglabājies 19. gs. pirmās pusēs cietokšņa paraugs. Fortifikāciju lauzto liniju veido aizsargvalnis ar astoņiem bastioniem, sešiem raveliniem, sešām kontrgardēm kopā ar citām aizsardzības konstrukcijām: lunetēm, redutēm un aizsarggrāvi. Daugavas kreisajā krastā izvietots tilta nocietinājums. Celts bijušās pilsētas un nocietinājumu vietā, kas būvēti 16.gs. beigās. Laika posmā no 1810. līdz 1833.gadam veikta cietokšņa pārbūve un pie tolaik vēl nepabeigtā cietokšņa notika 1812. gada kara kaujas pret Napoleona armiju. Napoleona karu laikā 1810. gadā Krievijas imperators Aleksandrs I pavēlēja sākt Dinaburgas cietokšņa pārbūvi Daugavas upes aizsardzības linijas stiprināšanai pret gaidāmo iebrukumu. Cietokšņa nocietinājumu sistēmas inženieris bija Georgs Heinrihs Hekels, kas par savu ieguldījumu cietokšņa izbūvē 1811. gadā paaugstināts par ģenerālmajoru. Arī cietokšņa sienu izturības pārbaudes uzraudzība tika uzticēta Hekelim. Cietokšņa iekšpuse plānota (arh. Aleksandrs Štauberts, kurš uzcēla arī ievērojamu skaitu ēku Daugavpils (Dinaburgas) vēsturiskajā centrā) pēc tradicionālajiem karaviru pilsētu paraugiem – centrā izvietots parādes laukums, ap kuru grupējas administratīvo un dzīvojamās ēku kvartāli. Visas ēku fasādes ieturētas ampīra stilā, izņemot Nikolaja vārtus un Ūdenstorni, kuri uzbūvēti gotiskās formās.

1948.gadā Daugavpils cietoksnis pārgāja PSRS Aizsardzības ministrijas pārziņā un līdz 1994.gadam šeit darbojās Jāņa Fabriciusa kara aviācijas inženieru augstskola. Ar PSRS Aizsardzības ministrijas atļauju daudzas vēsturiskās ēkas cietoksnī tika nojauktas un to vietā uzceltas dzīvojamās mājas kara skolas pasniedzējiem un viņu ģimenēm.

Mūsdienās Daugavpils cietoksnis ir lielisks piemērs, kā unikāls arhitektūras un kultūras piemineklis organiski iekļaujas pilsētas mūsdienu veidolā.

(aut. V. Platpīre)

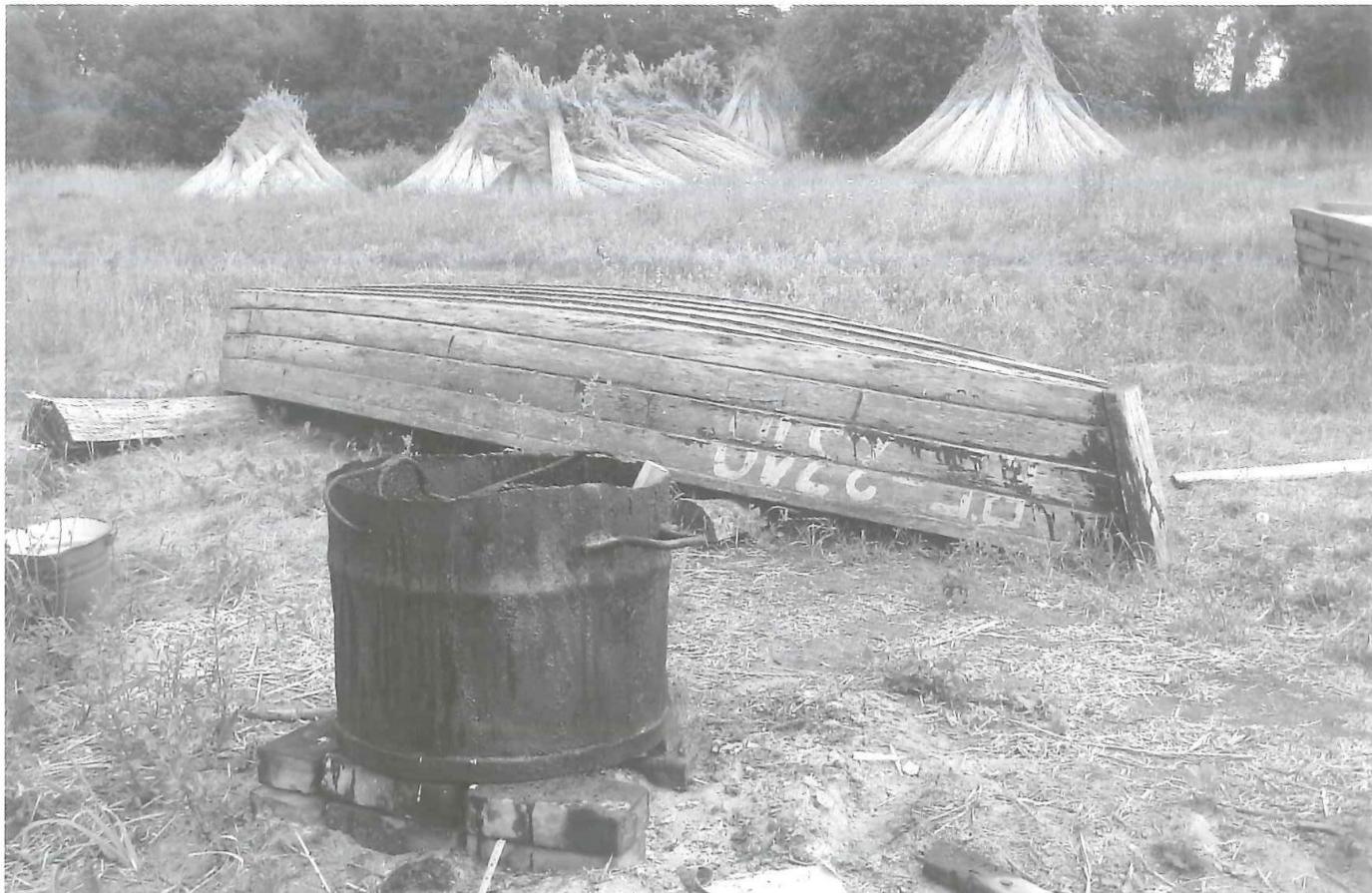


Ičas apmetne

Balvu nov., Bērzpils pag.

Ičas apmetne – sena dzivesvieta, tā atrodas Ičas upes lejtecē (upes kreisajā krastā). Apmetne atklāta 1937. gadā. Tā bijusi apdzīvota neolitā (4500 - 1500 pr.Kr.) un bronzas laikmetā (1500 - 500 pr.Kr.). Arheoloģiskajos izrakumos (1938. - 1939.g., 1964.g., 1988. - 1989.g.) izpētīta apmēram 600 m² plaša teritorija, atrastas apbūves paliekas (koksnēs paliekas, pavardu un stabu vietas), akmens, kaula, krama un raga rīki (bulu un šķēpu gali, cirvji, īleni, kalti, kasīkļi, naži, slīpējamie akmeni, urbji), dzintara un kaula rotaslietas (krelles, piekariņi), kā arī no māla darināta sievietes figūriņa un kaula antropomorfs sejas veidojums, konstatēta agrā neolita Osas tipa keramika, vidējā neolita ķemmes – bedrišu un Piestiņu tipa keramika, vēlā neolita agrā tekstilā un auklas keramika, agrā bronzas laikmeta Lubānas tipa un šķīkātā keramika. Apmetnes izpētitajā teritorijā vairākās vietās atsegtas postītas cilvēku un apbedījumu paliekas. Arheoloģiskajos izrakumos atrastās kultūrvēsturiskās liecības apliecina intelektuāli augstu apmetnes iedzīvotāju kultūras piederības apzinu un tās izkopšanu.

(aut. V. Platpīre)



Zvejnieku ciems „Īdeņa”

Rēzeknes nov., Naglu pag., Īdeņa

Grūti iedomāties citu vietu Latgalē, kur salīdzinoši nelielā teritorijā kultūrvēsturisko vērtību un dabas bagātību koncentrācija būtu lielāka nekā Īdeņa. Tās nosaukums kā tiek uzskatīts cēlies no latgaliskā vārda *iudiņi* (ūdeņi).

Īdeņa atrodas Lubāna ezera DA krastā uz pussalas – uz paugura, kas paceļas virs Lubāna zemienes. Tā ietilpst teritorijā, kas vēsturiski saistīta ar Latvijas un arī visas Austrumbaltijas teritorijas apdzīvotības pirmsākumiem jau no akmens laikmeta. Ciema teritorijā atrodas arheoloģiskais piemineklis „Īdeņu pilskalns un senkapi (Kara kapi)”, datējams ar dzelzs laikmetu, kā arī Brikuļu pilskalns, kas, kā liecina arheoloģiskā izpēte, bijis apdzīvots divos periodos: pirmais attiecināms uz agro metālu periodu un otrs – uz dzelzs laikmetu. Apkārtnē ir virkne mazāk apzinātu senvietu, kas liecina par ciema teritorijas apdzīvotību vēlākos periodos.

Kādreiz gandrīz nepieejamā sala, ko ik gadu no ārpasaules noslēdza plašās teritorijās applūstošie Lubāna ezera palu ūdeņi un purvi, kopš 20. gs. 30. gadiem ir bijusi pakļauta cilveka centieniem to apdzīvot – izbūvējot dambjus ezera ūdeņu savaldīšanai un ceļus, cenšoties ieviest rūpniecisko zveju u.tml. Tomēr Īdeņa ir saglabājusi savdabību. Tā izpaužas ciema apbūves izvietojumā, kas nav kā ierasts Latgalē gar ceļu malu, bet gan gar ezera seno stāvkrastu, jo satiksmei un zvejai galvenokārt izmantotas laivas. Saglabājušās vēsturiskās apbūves i patnības – saimniecības ēkas izvietojot pret ūdens klaju, to vējiem pakļautajās fasādēs, neparedzot logus vai durvis, tādejādi nodrošinoties pret siltuma zudumiem, niedru jumta segumi u.tml.

Īdeņa apskatāma arī 19.gs. 90. gadu beigās būvētā Īdeņas Sv. Krusta Romas katoļu kapela, kas sākotnēji izmantota kā kapliča, bet šobrīd veic arī dievnama funkcijas. Tajā esošie mākslas priekšmeti – gleznas, kokgriezumi – ir atzinīgi vērtējams sava laika tradicionālo celtniecības paņēmienu un vietējo būvamatnieku veikums.

Gadsimtiem ilgā, nosacītā savrupība vērojama arī vietējo iedzīvotāju raksturā, kur ir gan latgaliešu sirsnība, gan vēlme pēc zināmas neatkarības un spēcīga identificēšanās ar dzimto vietu. Padomju gados, atsaucoties uz Padomju Savienības 15 republiku skaitu, vietējie iedzīvotāji jokojot sevi dēvēja par 16. republikas pārstāvjiem. Šobrīd Īdeņas ciems tiek dēvēts par vienīgo zvejniekciemu Latgalē. Vietējie iedzīvotāji ir pārmantojuši un saglabājuši vēsturisko pamatnodarbošanos – tradicionālo zveju ar tīkliem.

(aut. D. Toc - Macāne)



Jūrmalas brīvdabas muzejs

Jūrmala, Tiklu iela 1a

Jūrmalas brīvdabas muzejs kopš 2002. gada ir pašvaldības īpašums un Jūrmalas pilsētas muzeja filiāle. Dibināts 1970. gadā un 1979. gadā atvērts apmeklētājiem kā Jūrmalas zvejnieku kolhoza "Uzvara" zvejniecības brīvdabas muzejs. Izvietots 0,86 ha platībā, priežu mežā pie Ragaciema kāpas dabas lieguma teritorijas, netālu no Lielupes ietekas jūrā.

Šeit apskatāmi ap 3000 eksponātu, kuri vēsta par Jūrmalas zvejnieku darbu un dzīvi no 19. gs. līdz 21. gs. sākumam. 1992. gadā zvejnieku kopsaimniecību „Uzvara” pārveidoja par akciju sabiedrību „Jūraslīcis”, kas 2002. gadā bankrotēja. Kolhoza saimniecība vairs neeksistē un vienīgā tās pastāvēšanas liecība ir muzejs, kuru veido 19. gs. beigu un 20. gs. sākuma zvejnieku dzīvojamās un saimnieciskās ēkas un būves. Daivas dzīvojamās ēkas, klēts ar ratnīcu, tīklu šķūnis, pagrabs, zivju kūpinātava, zivju apstrādes ēka – zivju kūre un citas ēkas pārvietotas uz muzeju no dažādiem Rīgas jūras liča piekrastes zvejniekiem un Jūrmalas.

Nozīmīgi eksponāti ir 20. gs. upes un jūras zvejas airu laivas un motorlaivas, laivu motori un bijušās saimniecības zvejas kuģi „Marts” (1954, Riga) un „Undīne” (1971, Sovetska), kas apskatāmi muzeja teritorijā. Līdzās laivām izvietoti zvejnieku jūrā atrastie 18. - 20. gs. enkuri, 17.gs. (?) buru kuģa masta fragments un jūras minas. Muzejā apskatāmi arī fragmenti no 18. - 19.gs. buriniekiem, kas izskaloti Rīgas jūras liča piekrastē pie Gaujas grīvas Carnikavā (1992 un 2000), pie Lielupes grīvas Jūrmalā (2004) un pie Daugavas grīvas Mangaļsalā (2008).

1975.gadā muzejā izveidota striķu un virvju višanas darbnīca, kurā eksponēta daudzveidiga virvju višanas rīku kolekcija un dažādu vijumu paraugi – virves, kuģu un laivu fenderi, jūras mezgli, sadzīves priekšmeti u.c.

(aut. I. Baumane)



Latvijas zvejnieku dzīves liecības

Latvijas Etnogrāfiskā brīvdabas muzejs

Rīga, Brīvības gatve 440

Brīvdabas muzejs glabā nozīmīgas Latvijas zvejnieku dzīves liecības: gan zvejnieku darba rīkus, gan zvejnieku sētu tipiskos iedzīves priekšmetus, gan pašas ēkas – zvejnieku dzīvojamās mājas un tām piederīgās saimniecības ēkas, raksturojot laika posmu no 18. gs. sākuma līdz 20. gs. pirmajai pusei.

Piejūras ciemiem līdzīga ainava Brīvdabas muzejā ir pie Juglas ezera. Tieši te izkārtotas autentiskās zvejnieku mājas no Papes, Pērkones un Rojas, veidojot Kurzemes zvejniekciema kompleksu. Ezera krasta palieņu plāvā no vecas vidū pārzāģētas laivas uzsliets zivju žāvējamais namiņš, bet tuvāk ezeram stāv tiklu būdas zvejas rīku glabāšanai. Kurzemes zvejniekciemam pieslejas arī lībiešu sētas ēku komplekss, kas pārvests no Lūžņas.

Vidzemes zvejnieku dzīvi uzskatāmi raksturo nedaudz tālāk gar Juglas ezera krastu novietotie „Cēlāji” – upes pārcēlāju dzimtas māja, kas kādreiz stāvējusi Ādažos, Gaujas krastā pie ietekas jūrā.

Baltijas jūras ostas saimnieciskās darbības lieciniece ir 17. gs. beigās celtā lepnā Liepājas ostmalas noliktava, kas tagad atrodas Juglas ezera krastā.

Taču pirmā uz Brīvdabas pārvestā zvejnieku māja ir kādreiz kāpās pie jūras uzceltā Nidas dūmistaba, kas muzeja centrālajā daļā atrodas jau kopš 1939. gada.

Šā gada 9. septembrī Brīvdabas muzejā notiks Seno amatu diena, kuras centrālie notikumi risināsies senajās zvejnieku mājās un to tuvumā. Kurzemes zvejniekciemā smaržos pēc kūpinātām zivīm un laivu darvošanas. Stipri vīri tēsīs vienkoča laivu, bet zvejnieku sievas krastmalā lāpis tiklus. Tuvu un tālu skanēs dziesmas par jūru un Latvijas ūdeņiem.

Zvejnieku dzīvi raksturojošās senceltnes Brīvdabas muzejā:

Senceltne / tās celšanas vieta un laiks / uzstādīšanas gads muzejā

Kurzemes zvejnieku ciems:

Dzīvojamā māja / Rucava, Papes ciems, "Lurķi", 1880. gadi / 1983. g.

Klēts / Liepāja, Nica, "Laukgāļi", 1889. g. / 1998. g.

Kūts / Rucava, Papes ciems, "Bekeri", 19. gs. beigas / 1992. g.

Dzīvojamā ēka / Lubezere, "Mauri", 1840. gadi / 1983. g.

Klēts / Lubezere, "Mauri", 19. gs. vidus / 1984. g.

Kūts / Lubezere, "Žulnieki", ap 1880. g. / 1985. g.

Pirts ar vārāmo namiņu / Engure, Ķesterciems, "Grabas", 19. gs. sākums / 1987. g.

Zivju žāvētava / Engure, "Grundmaņi", 19. gs. sākums / 1989. g.

Tiklu būda / Lubezere, "Žulnieki", ap 1880. g. / 1984. g.

Tiklu būda / Dundaga, Košragciems ap 1830. g. / 1938. g.

Tiklu būda / Engure, "Gērbumi", ap 1920. g. / 1984. g.

Tiklu būda / Engure, Bērzcems, "Ziedini", 19. gs. b. / 1989. g.

Namelis / Pērkone, "Lidumi", ap 1870. g. / 1957. g.

Zivju žāvētava (rekonstrukcija), 1990. g.

Lībiešu zemnieka-zvejnieka sēta:

Dzīvojamā ēka / Ances Lūžņas ciems, "Dēlini", 1840. g. / 1971. g.

Zivju klēts-ratnīca / Ances Lūžņas ciems, "Dēlini", 1840. g. / 1971. g.

Klēts / Ances Lūžņas ciems, "Dēlini", 1819. g. / 1971. g.

Cūku kūts / Ances Lūžņas ciems, "Dēlini", ap 1900. g. / 1971. g.

Kūts-šķūnis, Ances Lūžņas ciems, "Dēlini", 19. gs. beigas / 1971. g.

Siena pūnīte / Ances Lūžņas ciems, "Dēlini", 19. gs. beigas / 1971. g.

Bišu mājiņa / Ances Lūžņas ciems, "Dēlini", ap 1880. g. / 1971. g.

Vidzemes zvejnieka sēta:

Dzīvojamā ēka / Ādaži „Cēlāji”, 1851. g. / 1966. g.

Klēts / Skulte, "Lauči", 19. gs. 2. puse / 1966. g.

Ledu pagrabs / Ādaži, "Kaķi", 19. gs. vidus / 1970. g.

Zivju žāvētava / Pabaži, "Grēves", 1918. g. / 1966. g.

Tiklu būda / Skulte, "Platkāji", 20. gs. sākums / 1966. g.

Cūku kūtiņa / Tūja, "Blāzmas", 20. gs. sākums / 1966. g.

Ostas noliktava / Kurzeme, Liepāja, 1697. g. / 1940. g.

Dūmistaba / Kurzeme, Rucava, Nidas ciems, "Kurši", ap 1750. g. / 1939. g.

(aut. U. Sedleniece)





Daugavas muzejs

Salaspils nov., Doles sala

Daugavas muzejs dibināts 1969.gadā un ir vienīgais muzejs Baltijā, kas pēta un popularizē upes vēsturi un tās krastu iedzīvotāju antropoloģiju. Muzeja krājumā ir vairāk nekā 52,5 tūkst. vienības, no tām liela daļa ir saistīta ar upes kultūrvēsturisko ainavu, piekrastes iedzīvotāju nodarbošanos un dzīvi, kas pilnībā bijusi saistīta ar Daugavu. Muzeja ekspozīcijā ir aplūkojama gan raksturīgā ainava dažādos upes posmos, gan krastu iedzīvotāju kopīgās un atšķirīgās dzīves liecības, un visas izmaiņas, kas saistītas ar apdzīvotību – pārceltuves, tilti, pilsētas un visbeidzot būves, kas mainījušas gan ainavu, gan cilvēku ikdienu – hidroelektrostacijas. Daugavas muzejā pētīta arī Daugavas loma starptautiskajā tirdzniecībā. No 18. līdz 20. gs. Daugavas ūdensceļš nodrošināja, pirmkārt, Rīgas un citu pilsētu – Krāslavas, Jēkabpils, Kokneses, Pļaviņu un Jaunjelgavas uzplaukumu.

Galvenais preču tirdzniecības transporta līdzeklis Daugavā bija strūgas. Strūgas Rīgā ieradās no aprīļa līdz jūnijam, kamēr ūdens līmenis Daugavā bija pietiekami augsts, lai smagi piekrautās liellaivas veiksmīgi pārvarētu daudzās krāces. Ik gadu Rīgā ieradās 1000 un pat vairāk strūgu.

Daugavas krastu iedzīvotāji gadsimtiem ilgi nodarbojās ar dažādiem amatiem. Tas palīdzēja nopelnīt iztiku un gūt papildus ienākumus, jo lauksaimniecībai derīgas zemes Daugavas krastos bija samērā maz.

Jau kopš viduslaikiem Daugavas speciāli būvētās krāsnīs ražoja kalķi. Visā Daugavas garumā darbojās muižu un valsts cepļi. Kalķu ieguvei izmantoja Daugavas krastos bagātīgi atrodamo dolomītu. Vienlaikus ar kalķa dedzināšanu, Daugavas piekrastē darbojās arī kieģeļu cepļi. Laivinieku amats piedereja pie senākajiem upes krastu iedzīvotāju nodarbošanās veidiem. Dzīvojot pie upes, laiva bija nepieciešama ikdienā, lai noklūtu upes pretējā krastā, kā arī lai pārvadātu preces lejup un augšup pa upi. Īpaši izplatīts preču transporta līdzeklis bija buru laivas. Tajās veda akmeņus, kalķi, malku, labību, spiritu u.c.

Plostnieku amats piedereja pie senākajiem un nozīmīgākajiem Daugavas krastu iedzīvotāju peļņas ieguves veidiem. No 15. gs. līdz pat 20. gs. vidum pa Daugavu uz Rīgu pludināja balķus, mastu kokus, brusas, kā arī stutmalku un papīrmalku. Muzeja ekspozīcijā var aplūkot gan plostnieku ķekšus, gan plosta "arklu", gan koku šķirotāja – brāķera darba rīkus. Par plosta konstrukciju uzskatāmi stāsta plosta makets.

Īpašu šarmu Daugavas muzejam sniedz pilsmuižas parks, kas ieskauj 1898. gadā celto muzeja ēku-muižas kungu māju (valsts nozīmes arhitektūras piemineklis nr. 6707.). Parkā „gandrīz no jebkuras vietas paveras tāli skati pār Daugavu. Lieliskākie skati redzami no vējdzirnavu vietas Rīgas virzienā.” (arh. I. M. Janelis).

Parka Dienvidrietumu stūri izvietota Daugavas lejasgala zvejnieku sēta ar 19. gs. vidū celtajām ēkām (uz muzeju pārvestas 20. gs. 70. gadu sākumā), kurās ir eksponēta lielākā daļa Daugavas zvejas riku kolekcijas, unikālas zveja ierīces – lašu un nēgu tači, kā arī 20.gs. sākuma zvejnieku sadzīves priekšmeti.

Daugavas muzejs apzinās savu misiju un turpina vākt materiālus, lai parādītu Daugavas īpašo lomu Latvijas vēsturē un upi, kā būtisku mūsu tautas mantojuma sastāvdaļu.

(aut. D. Lasmane)



Daugmales pilskalns ar senpilsētu un senkapi

Kekavas nov., Daugmales pag.

Apmēram 30 km no Daugavas ietekas jūrā, upes kreisajā krastā, vietā, kur Daugavā ietek nelielā Varžupīte, atrodas Daugmales pilskalns un ar to saistītās senvietas, kas veido t. s. Daugmales senvietu kompleksu, kurā ietilpst 3800 m² liels pilskalns un ap 2 ha liela senpilsēta. Pilskalna pakājē pie Varžupītes ietekas Daugavā bijusi kuģu piestātne – senā osta. Lielākā senpilsētas daļa atrodas aiz valņa uz austrumiem. Otra, mazākā senpilsētas daļa, izvietojusies starp pilskalna rietumu nogāzi un Varžupīti. Daugmales pēdējam apdzīvotibas periodam (10. - 12. gs.) atbilst divi nelieli kapulauki, kas atrodas pilskalna tuvumā. Šajā laikā Daugavas pretējā krastā – Salaspils Laukskolas pastāvēja Laukskolas apmetne ar plašu kapulauku, kas bijusi cieši saistīta ar Daugmali.

Daugmales senvietas ir plaši pētītas – 1933., 1935. - 1937. g. šeit izrakumus veicis Valdis Valdemārs Ginters, 1966. - 1970. g. Vladislavs Urtāns, 1986. - 1988. g. Arnis Radīnš un Guntis Zemītis, 1989. - 1996. g. Guntis Zemītis. 1979. g. senkapus pētījis Juris Tālivaldis Urtāns.

Izrakumu gaitā iegūtas aptuveni 18 000 senlietu, kas attiecas uz laiku no II g. t. pr. Kr. līdz aptuveni 1200. g.

Daugmales pilskalna izcelsme un izaugsme cieši saistīta ar Daugavas ūdensceļu. Pilskalns izveidots II gt. Pr. Kr. otrā pusē, bronzas laikmetā, kad Latvijas teritorijā sāka ieplūst bronna un Daugavas ceļa loma starptautiskajā tirdzniecībā ievērojami pieauga. Daugavas krastos izveidojās virkne pilskalnu, starp tiem arī Daugmale. Pieaugot dzelzs nozīmei I gt. sākumā vairāki pilskalni zaudēja savu nozīmi un tika pamesti. Arī Daugmalē, iespējams, izveidojies apdzīvotibas pārtraukums ap Kristus dzimšanas laiku, bet jau 3. gs. pilskalnā celti jauni nocietinājumi. Dzelzs laikmeta (1. - 12. gs.) pirmajā pusē un vidū – līdz 9. gs., Daugmale bija viens no zemgaļu perifērijas pilskalniem.

Nākamais Daugmales uzplaukums saistīts ar Daugavas ceļa lomas pieaugumu vikingu laikmetā (800. – 1050. g.), īpaši 10. gs. otrā pusē, kad Daugmale iecēloja libieši. 10. - 11. gs. Daugavas lejtecē koncentrējās lielākais arābu monētu – dirhēmu un Rietumeiroas monētu koncentrācija. Tirdzniecības lomu Daugmales iedzīvotāju dzīvē apliecina vairāk kā 190 monētas, 55 atsvariņi, 25 svariņu daļas.

Pilskalnā notikusi arī dzelzs, bronzas, sudraba, dzintara, kaula un raga apstrāde. Šeit gatavoti arī audumi un māla podi. Abu minēto saimniecības nozaru – tirdzniecību un amatniecības dominante pār lauk-saimniecību apliecina, ka Daugmale, iespējams kopā ar Salaspils Laukskolas ciemu, pēc ekonomiskajām pa-zīmēm uzskatāma par agro pilsētu, līdzīgu Ziemeļeiropas vikiem. Kā pirmā pilsētveida apmetne Daugavas lejtecē tā uzskatāma par Rīgas priekšteci.

Par Daugmali izteiktas domas, ka šeit, iespējams, atradusies Indriķa hronikā minētā „Zemgaļu osta,” kuru ap 1203. gadu, piedraudot ar baznīcas lāstu, pāvests aizliedza apmeklēt. Senkapi Daugmales tuvumā pagaidām uzrādījuši tikai libiešiem raksturigu apbedīšanas veidu, libiešiem raksturīgas senlietas dominē 10. - 12. gs. slāņos. Daugmale tomēr bija ar tirdzniecības ceļu saistīta ar Zemgali. Zemgaļu ieinteresētību šajā reģionā apliecina pēdējo naidīgā reakcija vēršoties pret pirmajiem kristiešu nocietinājumiem Ikšķilē un Mārtiņsalā. Daudzas senlietu formas ir starptautiskas un grūti saistāmas ar kādu konkrētu etnosu. Katrā ziņā Daugmale 10.-12.gs. ekonomiski ietekmēja arī attālus reģionus, tai skaitā Zemgali.

Pēc Rīgas HES uzcelšanas pilskalna ziemeļu mala tika pakļauta straujam noārdīšanas procesam. Daugavā nobrukusi daļa no pilskalna un senkapiem pie senpilsētas. Pēdējos gados nostiprināta pilskalna mala gar Daugavu un Varžupīti, kas noārdīšanās procesu ir ievērojami aizkavējis. Daugmales senvietu komplekss arī šodien ir viens no izteiksmīgākajiem pagātnes lieciniekiem Latvijā.

(aut. G. Zemītis)



Jaunjelgavas pilsētas vēsturiskais centrs

Jaunjelgavas nov., Jaunjelgava

Daugava ir senākais un lielākais Latvijas iekšzemes ūdensceļš, kas veicinājis daudzu piekrastes apdzīvoto vietu attīstību, kurās atradās ostas un piestātnes, tirgus un pārkraušanas vietas. Jaunjelgava ir pilsēta ar senu vēsturi, kas saistās ar Daugavu, tā ceļa pie Daugavas lielo krāču beigām, lai preces varētu transportēt pa upi vai ceļu, izvairoties no krācēm. Gar Daugavu cauri Jaunjelgavai jau kopš 14. - 15. gs. veda arī sauszemes satiksmes ceļš, pa kuru preces tika nogādātas līdz piestātnei vai vestas no tās tālāk.

13. gs. netālu no tagadējās Jaunjelgavas atradusies sēļu pils, ko nopostījuši krustneši, bet 15. gs. vidū te izveidojusies preču pārkraušanas vieta un muiža, kas nosaukta senā pilskalna vārdā par Sēreni. 1567. gadā Kurzemes hercogs Gothards Ketlers upes ostu šajā vietā nosauca par Jaunpilsētu jeb Neištati (*Neustadt*), bet hercogs Frīdrihs 1590. gadā miestam, kas bija izveidojies uz hercoga Sērenes muižas zemes piešķirta tirgus tiesības. Pilsētnieki savas preces un amatniecības izstrādājumus drīkstēja bez muitas vest pāri Daugavai un brīvi zvejot.

Pēc poļu-zviedru kara postijumiem, saskaņā ar hercogienes Elizabetes Magdalēnas rīkojumiem tika uzsākta miesta atjaunošana un 1646. gadā sagatavots atjaunošanas plāns. 1647. gadā Jaunpilsētai piešķirtas pilsētas tiesības un jauns nosaukums – Frīdrihšate. Pilsētas apbūvējamā teritorija bija gandrīz ideālas taisnstūra formas laukums starp Daugavu, divām tās pietekām un aizsarggrāvi, kas sadalīts regulāros kvartālos. Četras galvenās ielas – Garā iela, Tirgus iela, Tirgotāju iela un Krievu iela veda paralēli Daugavai un aizsarggrāvim, pilsētas centrā starp Garo un Tirgus ielu atradās tirgus laukums un tā malā – baznīca. Frīdrihšate kļuva par nozīmīgu Kurzemes hercogistes tirdzniecības un tranzīta punktu pie Daugavas ūdensceļa: te darbojās pārceltuve, labības un linu tirgi. Savu nozīmību Daugavas tirdzniecības ceļā pilsēta saglabāja līdz 19. gs. otrajai pusei.

Piestātnē Daugavas krastā nav mainījusi savu vēsturisko atrašanās vietu – tā ir kalpojusi gan kā tirgotāju un plostnieku apstāšanās vieta, gan pārceltuves vieta, kas tiek izmantota joprojām.

2011. gadā Jaunjelgavas novada dome ar Eiropas Savienības finansiālu atbalstu īstenoja projektu „Daugavas krasta saglabāšana un infrastruktūras pielāgošana tūrisma aktivitātēm un attīstībai Jaunjelgavā”, kura gaitā ierīkots gājēju celiņš gar Daugavu, veikta Daugavas krasta nostiprināšana, tīrišana, labiekārtošana un apzaļumošana, tūristu atpūtas vietu, bērnu rotaļu laukumu, peldvietu, pārceltuves un piestātnes rekonstrukcija.

(aut. VKPAI Zemgales reg. nod.)



Sēlpils pilskalns un viduslaiku pils

Salas nov., Sēlpils pag.

Daugava ir senākais un lielākais Latvijas iekšzemes ūdenscelš, pa kuru akmens laikmetā 9.g.t.pr.Kr. Latvijas teritorijā ienācā pirmie cilvēki un kas arī turpmāk saglabāja savu nozīmi tirdzniecībā un satiksmē. Daugavas krasti visā vēstures gaitā tikuši izmantoti arī stratēģiski nozīmīgu nocietinājumu izveidošanai.

Sēlpils pilskalns Daugavas kraujajā krastā bija sēļu apdzīvotās teritorijas Sēlpils novada centrs un nozīmīgākais nocietinājums 9. - 13. gs., kā arī svarīgs tirdzniecības centrs pie Daugavas brasla, kur tirdzniecības celš šķērsoja upi.

1207. gadā krustneši aplenca pili un piespieda sēļus pakļauties. Pirmais Sēlijas bīskaps Bernhards no Lipes 1218. gadā izvēlējās Sēlpili par Sēlijas bīskapijas galvaspilsētu, no kurās bija paredzēts pakļaut un kristīt visas Daugavas kreisā krasta sēļu, zemgaļu un aukštaisu zemes. 1251. gadā Sēlijas - Zemgales bīskapija likvidēta un sadalīta starp Rīgas arhibīskapu un Livonijas ordeni.

Pilskalna augšējā slānī atrodas 1373. gadā uzceltās Livonijas ordeņa mūra pils četrstūra tornis ar apakšzemes eju, sardzes telpa un 12 m augsts priekšpils uzbērumi. Pils bija kvadrātveida plānojuma būve ar diviem apaliem un vienu kvadrātveida torni, un divām apalām tornveida izbūvēm arī pils iekšējā teritorijā. Pēc mūra pils uzcelšanas te atradās Sēlpils fogtejas centrs.

16. gs. beigās vai 17. gs. sākumā Sēlpils pili un priekšpilī notikuši lielāki pārbūves darbi – celti jauni dzīvojamie korpusi. 17. gs. sākumā pie Sēlpils pils izveidojās pilsēta, kas 1621. gadā no Kurzemes hercoga Frīdriha saņēma pilsētas tiesības. Sēlpils bija virspilskunga iecirkņa pārvaldes centrs. Poļu - zviedru laikā Sēlpils pils vairākkārt tika izpostīta, bet 1626. gada oktobrī pili notika pamiera sarunas starp Zviedriju un Poliju - Lietuvu.

Ordeņa mūra pili Ziemēlu kara laikā 1704. gadā uzspridzināja zviedru karaspēks, lai tā nenonāktu krievu armijas rokās.

Kopš 18. gs. pils vairs netika atjaunota un apdzīvota. Pils mūri cieta arī Pirmā pasaules kara laikā, jo pilsdrupās atradās pirmā frontes līnija.

Pirms Pļaviņu HES uzcelšanas Sēlpils pilskalnā no 1963. līdz 1965.gadam notika arheoloģiskie izrakumi Elvīras Šnores un Annas Zariņas vadībā. Arheoloģiskajos izrakumos šeit tika iegūtas Latvijā vissenākās liecības par cilvēku – paleolīta krama šķilas, kasīkli un bultu uzgaļi (9.g.t.pr.Kr.). Izpētē vēl tika atsegts seno sēļu pils slānis (6. līdz 12. gs.) ar pavardu, celtņu un nocietinājumu paliekām. Intensīvāka dzīve Sēlpili norisinājās 10. - 12. gs., kad apdzīvots viss pilskalna plakums. Zem mūra pils drupām konstatētas arī šī laika pilskalna valņa paliekas. Tā tuvumā atsedzas 5 x 5 m lielu dzīvojamo ēku un 3 x 3 m lielu saimniecības celtņu pamati.

Sēlpils pilskalns tagad, pēc Pļaviņu HES uzcelšanas, ir sala Daugavā, netālu no otras salas – pilskalna ar līdzīgu likteni – Oliņkalna.

(aut. VKPAI Zemgales reg. nod.)



Mežotnes pilskalns ar senpilsētu

Rundāles nov., Rundāles pag.

Lielupe vēsturiski ir bijis nozīmīgs ūdensceļš gan pirmo iedzīvotāju ienākšanai Zemgales teritorijā, gan vēlākajiem tirdzniecības sakariem starp Poliju, Lietuvu un Rīgu.

Lielupes augsteces ielejā seno zemgaļu dzelzs laikmeta kultūrvides ievērojamākā daļa ir Mežotnes senvietu komplekss. Šeit abās pusēs Lielupei atrodas piecas senvietas: labajā krastā – Mežotnes centra senkapi, un kreisajā – Mežotnes pilskalns ar senpilsētu un ostas vietu pilskalna dienvidaustrumu pakājē, Vīna kalns, Mežotnes senkapi un Līgotņu apmetne. Mežotnes kā Austrumzemes novada Upmales centra uzplaukuma laiks bija 9. - 13. gs., bet atklātas arheoloģiskās liecības arī par senāku apdzīvotību – gan akmens (9.g.t.pr.Kr.), gan agro metālu laikmetā (1.g.t.pr.Kr.).

Pilskalna nocietinājumu sistēmu 3500 m² platībā veidoja divi grāvji, priekšvalnis 2 -5 m augstumā un 8 m augsts valnis, kas piekļāvās 16 m augstajai klinšainajai Lielupes kraujai. Lielā valņa aizsargceltnes pirmo reizi būvētas ap 800. gadu un cietušas no biežiem uzbrukumiem (sākot no vikingiem un beidzot ar krustnešiem) – tās nopostītas un atjaunotas desmit reizes laikā no 10. līdz 14. gs. sākumam. Lielais valnis katrā atjaunošanas reizē paaugstināts, nostiprināts ar stāvkoku rindu, kas pārklāta ar māla kārtu, bet uz valņa visapkārt plakuma malai uzbūvēta guļbūves aizsargceltnē. Vārtu vieta atradās lielā valņa ziemeļu galā, valnis pie ejas bija nostiprināts ar stabu rindām, bet vārtu celtne bija guļbūve, kas pārsegta ar balķiem un māla kārtu un abos galos noslēgta ar vārtiem.

Pilskalna pakājē atrodas neliels līcis, kas kalpojis kā ostas vieta. Iespējams, ka tā ir Livonijas Indriķa hronikā minētā zemgaļu osta, kas uzskatāma par nozīmīgāko tirdzniecības un satiksmes centru seno zemgaļu apdzīvotajās teritorijās.

Indriķa hronikā saglabājies arī 1219. un 1220. gada kauju pie Mežotnes pilskalna apraksts, pirmā krustnešu vienība 1219. gadā ieradās Mežotnē ar kuģiem, bet mēģinājums pievērst zemgaļus kristietībai izrādījās neveiksmīgs, tādēļ 1220. gadā bīskaps Alberts šeit ieradās ar 8000 vīru lielu armiju. Uzbrucēji piepildīja aizsarggrāvi ar balķiem, lai uz tiem uzstumtu aplenkumtorni, un sāka rakt zem valņa. Pirmais lielais akmens trāpija vārtu tornim, pārējie iedragāja aizsargsienu un paraktais valnis slīdēja lejup. Zemgalī mēģināja padoties, taču no aptuveni 200 gūstekņiem pusī krustneši nogalināja, un kauja atkal atsākās. Aplenkums ilga vairākas dienas, kauja tika pārtraukta un atsākta trīs reizes, līdz zemgalī atstāja pili, bet krustneši ar sabiedrotajiem to izlaupīja un nodedzināja. Zemgalī Mežotnes pilskalnā atgriezās 13. gs. 50. gados, un pēdējā sadursme Mežotnē notika 1271. gadā, kad Livonijas ordenis ieņēma cietoksnī bez kaujas.

Senpilsēta pie Mežotnes pilskalna izveidojusies 10. gs. beigās - 11. gs. sākumā, tās kopējā platība ir aptuveni 13 ha. Gan pilskalna plakumā, gan senpilsētā atrastas vairākas guļbūves – dūmistas un saimniecības ēkas. Atradumi liecina par attīstītu zemkopību un lopkopību, šeit audzēti mieži, kvieši, rudzi, auzas, pupas un zirņi, atrasti arī zemkopju darbarīki – kapļi, cirvji, sirpjveida naži un raukņi. Senpilsētā strādājuši arī amatnieki – kalēji, rotkaļi un ieroču meistari, un tirgotāji.

Mežotnes pilskalns bija nozīmīgs sabiedriskās un kultūras dzīves centrs un populāra ekskursiju vieta 20. gs. 20. - 30. gados, tagad šīs tradīcijas atjauno Rundāles novada pašvaldība, veicot pilskalna sakopšanas darbus un organizējot ikgadējus pilskalna svētkus. 2011. gadā veikta avota vietas atjaunošana blakus ostai, bet 2012. gadā tiks uzsākta pārraktā pilskalna valņa aizbēršana un nostiprināšana.

(aut. – VKPAI Zemgales reg. nod.)



