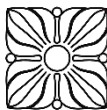


Zirgu tramvajs Baldone Ikšķile



Kad 19. gadsimta vidū tika atklāta Rīgas - Dinaburgas (Daugavpils) dzelzceļa līnija un sākās strauja Ikšķiles [Üxbüll] apbūve, tieši zirgu tramvajs jeb diližanss laikā no 1863. līdz 1915. gadam bija ātrākais veids, kā rīdzinieki varēja nokļūt Baldones [Baldon, Borkowitz] kūrortā. Diližansa satiksmes kantoris atradās Ikšķiles dzelzceļa stacijā. Pirmā pasaules kara laikā, 1916. gada pavasarī, vācu armija frontes apgādei izbūvēja dzelzceļa līniju no Vecumniekiem līdz Baldonei. 1917. gada septembrī vācieši izbūvēja šaursliežu (600 mm) dzelzceļa līniju no Mercendarbes un Skarbes stacijām līdz Daugavai. Līnija darbojās neilgi, tikai pāris mēnešus. Pēc tam sliežu ceļš netika izmantots vairākus gadus.



Diližanss Ikšķiles dzelzceļa stacijā

Pēc kara, 1921. gadā Latvijas valdība nolēma sliedes nojaukt. Iejaucās tikko nodibinātā Baldones sēravotu direkcija, un valdība piešķīra 150 000 rubļu līnijas „izlabošanas, nojaukšanas un pagarināšanas darbiem”. Tika izsludināts konkurss par darbu veikšanu, un

1921. gada rudenī zirgu tramvajs sāka savu darbību, no Baldones līdz Daugavai (pie Vēveru mājām) iepretī Ikšķilei. 1922. gada vasarā par 4 905 000 rubļiem novērtēto būvi Latvijas valdība nodeva Baldones sēravotu direkcijai. Direkcija izsludināja konkursu par līnijas „noņemšanas un uzlikšanas” darbiem no Daugavas līdz Ikšķiles stacijai, un jau novembrī tā bija gatava.

Vaida Villeruša grāmatā “Gājums” raksta: *„Tā bija vienkārša, bet ģeniāla doma, ka Ikšķilē un Baldonē ilgu gadu bija tas, kā ne bija nevienam citam pagastam, – zirgu tramvajs, mīlīgi saukts par trulīti. To izrentēja izsolēs. Vasarās braucēju netrūka. Ar vilcienu varēja atbraukt līdz Ikšķiles stacijai, un tur gandrīz katru vilcienu sagaidīja trulītis. Divi mazi vagoniņi ar valējiem logiem, pamatīgu zirgu vilkti, raiti ripoja uz leju līdz Daugavas pārceltuvei pie muižas. Cilvēkus un zirgus celtuves prāmis pārcēla viņā krastā, kur jau gaidīja viņas puses vagoniņi, zirgus pār jūdza tajos, un sekoja brīnišķīgs brauciens pa meža ceļu 11–12 km garumā līdz Baldonei. Maksa lai kam bija pieņemama, jo braucēju bija gana. Arī mēs, bērni, ar neizsakāmu prieku braucām uz staciju un bodi par dažiem santīmiem, bet veiklākie zēni uztupās uz kādiem dzelžiem trulīša aizmugurē, vadītājs jau nevarēja vienmēr izgaiņāt. Trulītis pieturēja pie katras mājas pēc vajadzības, un vakaros, kad vagoniņi pie stacijas gaidīja ritu un vadītājs bija aizgājis mājās, bērni varēja paši tos pastumdīt un pavizināties.”*



Vēveru mājas Pārdaugavā

Maksa par braucienu bija neliela, 70 santīmu, ceļā nācās pavadīt stundu un apmēram 20 minūtes. Trulītis darbojās tikai kūrorta sezonā, no 1. jūnija, līdz septembra vidum. Pilnas skaidrības par to, pa kuriem kursēja zirgu tramvajs no Baldones līdz Daugavas krastam, nav. Pēc vienas no versijām tam izmantoja vācu 1. Pasaules kara dzelzceļa uzbērums, pēc citas – ar slieidēm (no jau minētā vācu uzbērums) aprīkoja kādreizējo diližansa ceļu. Ticams šķiet arī variants, ka atbilde bija kaut kur pa vidu – ka vācu būvēto līniju saīsināja un iztaisnoja.



Baldones pagasta karte 1939. gads un vācu militārā karte 1942.g.

1925. gada izsolē bija prasība trulīti motorizēt. Tāda prasība bija arī nākamā gada izsolē, bet laikam ar tiem motorvāģiem īsti labi neveicās, jo tikai 1927. gadā parādās ziņa, ka trulis iet ar motoru. Pasažieru ērtībām 1929. gadā tika ierīkota bagāžas noliktava tramvaja gala punktā, Ikšķiles stacijā. 1930. gadā ir sludinājums, ka pārdod „STOK” firmas motorvagoneti. Trulīti pa šiem gadiem arī piemēklēja dažādas nelaimes: tad tas bija saskrējies ar zirga pajūgu, tad vētra vagoniņam norāva jumtu. 1934. gadā to gribēja nojaukt, jo tas netika pienācīgi uzturēts un satiksme nenotika. Labklājības ministrija grasījās trulīti likvidēt. Pie ministra vērsās Ikšķiles Labklājības biedrība ar profesoru J. Kugu, Baldones namsaimnieku (Laiviņš), Latvijas Centrālā tūristu biedrība (Bušbinders) un Baldones labierīcības biedrība (Dāboliņš) ar lūgumu līniju nelikvidēt. Kopīgajā sapulcē turpmāko uzturēšanu uzņēmās Latvijas Tūristu biedrība ar pārējo organizāciju atbalstu.

Baldones sēravotu tramvaja saraksts

1929. gada sezonā.

No 15. maija līdz 1. septembrim.

Tramvajs no Baldones atiet		Sagaidot vilcienus no Rīgas	
DARBDIENĀS	SVĒTDIENĀS	DARBDIENĀS	SVĒTDIENĀS
6.30 no rīta	7.45 no rīta	8.53 no rīta	8.53 no rīta
4.20 pēc pusd.	4.20 pēc pusd.	4.30 pēc pusd.	4.30 pēc pusd.
6.30 vakarā	6.30 vakarā	6.40 vakarā	6.40 vakarā

No 1. septembra līdz ziemas iestāšanai.

Tramvajs no Baldones atiet		Sagaidot vilcienus no Rīgas	
DARBDIENĀS	SVĒTDIENĀS	DARBDIENĀS	SVĒTDIENĀS
6.30 no rīta	7.45 no rīta	8.53 no rīta	8.53 no rīta
4.20 pēc pusd.	4.20 pēc pusd.	4.30 pēc pusd.	4.30 pēc pusd.

Bagāžu un preces pārvadā katrā vairumā. Deļ dzelzceļa bagāžas izņemšanas un pārņemšanas vilcienam pienākot Ikšķilē jāgriežas pie tramvaja vadītāja. Ekskursantus un privātpersonas pārvadā arī ārpus šī saraksta; turākas ziņas un pasūtījumi pieteicami pa tālruni: Rīgā № 91266, Baldone № 29.

Brauciens uz Baldones sēravotiem 15 kilometru caur ļoti skaistu priežu un egļu mežu.

Brauciens starp Baldoni un Daugavu maksā 50 sant., starp Ikšķili un Daugavu 20 sant.

Abi braucieni kopā 70 sant.

Baldones Sēravotu Direkcija.



Motorvagonete, 1927.g., Baldones muzeja krājums



Trulīša sliedes pie jaunās baznīcas 1935.g.

1929.gadā uz Baldoni tika izbūvēta šoseja un tagad ceļš ar autobusu prasīja nepilnu stundu un bija veicams daudz ērtākā veidā. Līdz ar to zirgu dzelzceļš savu lomu zaudēja, tramvajs ar pārtraukumu (1935. gadā) kursēja līdz 1940. gadam. 1938. gadā zirgu tramvajs, kā rakstīja vācu prese, bija palicis pēdējais Eiropā. [*Das Illustrierte Blat* (1938) Nr.8]. Šis apgalvojums gan, protams, būtu jāpārbauda, taču Latvijā noteikti tā bija pēdējā saglabājusies zirgu tramvaja

līnija, un šajā laikā tā jau bija pārvērtusies par eksotiku tūristiem un bija vairāk izklaide un mazāk – pārvietošanās veids.



Latvijas centrālās tūristu biedrības ekskursija Baldonē. 1933.g. Daiņa Puncuļa krājums.

„Baldones sēravoti no Ikšķiles stacijas 15 klm.” — tādu uzrakstu lasām lielceļa mala pie Ikšķiles stacijas. Tas pārāk mazs ceļotāju ziņkārības apmierinājums, bet varbūt arī pietiekoši vilinošs, lai dotos pāri Daugavai uz Baldoni. Lielceļa malā piebraukti mazi vagoniņi un pie tiem četrkājains radījums — zirgs ietur dūšu. Tas Baldones zirgu tramvaja dzīvais dzinējspēks, pret kuru visiem liela cienība. Ja tas saniķojas, paliec kaut kur mežos un saldās sapņos redzi, ka vilciens aiziet uz Rīgu. Pievakarē neesam daudz braucēju: 7 rīdzinieki, mums pretim atbraukušais baldonietis, jaunais dzejnieks A, kuram svinam vārda dienu, divi klusi lauku vecūki un kāds kungs ar divām dāmām. Zirgu tramvajs, ko vietējie sauc par trullti, rit diezgan veikli. Aiz brīnumiem apraujas valodas pat mūsu ceļa biedrim gleznotajam K. Baltgailim, kurš vagonā pa logu rādīja Ikšķiles cīņu vietas, kuras tas pats pārstaigājis strēlnieku laikos. Par to atkal runāgs kļuvis braucējs un truliša uzņēmējs. Tas skubina savu zirdziņu un stāsta, ka viņam vienīgam esot šāds uzņēmums visā Latvijā. Ari mēs to nevaram apstrīdēt. Pie sašautās Ikšķiles baznīcas piebraucam Daugavas malā. Pievakara saule ir tik glāstoši silta, ka uz prāmja Daugavas straumju vidū visiem kļūst labi. Otrā Krastā atkal gaida trulišu vagoni. Kad pienāk mūsu dzinējspēks, laižam tālāk pa mežiem. Aiz Mercendorfas noriet saule, bet drīzi sakas lielie meži, kas vēsta Baldones tuvumu. Sapurināmies un uzlaižam pa dziesmai, kas tālu atskan mežu klusuma. Drīz mūs atstāj ceļa biedri — kungs ar divām dāmām. Pavadām tos ar dziesmu un ilgi atvadoties plīvo mutautiņi. Drīz šķiras arī vecūki. Līdz Baldonei braucam tikai mēs. Baldone jau devusies nakts mierā, kad piebraucam mēs.” Kārlis Eliass.¹

¹ Latvijas Kareivis, Nr.113 (21.05.1930)

„Kalēja līgava“ Ogre Ārzemju prese apraksta

Ogres ugunsdzēsēju biedrības brīvības izrāde.

Pagājušo svētdien jau no rīta ugunsdzēsēju depo namā bij manāma dzīva roslība. Tur pulcējās Ogres ugunsdzēsēji, lai veiktu vēl pēdējos organizēšanas darbus sarīkojumam.

Noteikta laikā pie pilsētas pamatskolas izrādes dalībnieki kārtojās gājienam uz „B“ laukumu. Gājienam vadīja kara orķestris un Ogres ugunsdzēsēju komanda, kuriem sekoja Lāčplēsis ar karogu, tad 25 pajūgos brauca

ca skatuvei tērpušies izrādes dalībnieki. Gājiens bija iespaidīgs un pamudināja ne vienu vien ogrenieti ierasties izrādē.

Nonākot izrādes laukumā ugunsdzēsēji kārtojās ierindā. Paliekošu iespaidu atstāja brīdis, kad ugunsdzēsības motoriem rūcot pie brašiem Ogres ugunsdzēsējiem ieradās inspektors Bučinskis, kurš pilsētas galvas Marsona, tā biedri Liepiņa un zviedru virsniņenera pavadībā apstāgāja dzēsēju rindas. Viesus sagaidīja biedrības priekšnieks Krastiņš un komandas virsnieks Raumanis.

Uzrunājot ugunsdzēsējus, insp. Bučinskis uzvēra vīpu jau lielos saucienus ugunsdzēsībā, novēlēja labas sekmes turpmākā darbā un pateicās pilsētas galvam un valdei par sniegto atbalstu.

Pēc tam insp. Bučinskis apbalvoja ar ugunsdzēsēju goda zīmi pilsētas galvu J. Marsonu un Ķeguma būves zviedru virsniņeneri kapt. Rolfu Lundströmu, un ar krūšu nozīmi V. Lasi un A. Miksi.

Pēc parādes un sveicieniem pilsētas vadībai, skatītāji ieņēma vietas un aktieri devās uz skatuvi, kur pēc neilga laika sākās „Kalēja līgavas“ izrāde.

Rūpīgi sagatavotā izrāde noritēja visai saskatīti un guva lielu atsaucību plašajā skatītāju pulkā, kas neskojās atzinību izrādīt. Pēc izrādes skatītāji un telotāji pie 5. Cēsu kājnieku pulka orķestra skanām dejoja un pavadīja omulīgu jauku vakaru.

Ikšķiles-Baldones zirgu dzelzceļu VIENIGAIS ZIRGU DZELZCEĻS EIROPĀ.

Katrs kas uzturējies Ikšķilē vai Baldonē, tāpat arī dzelzceļa pasažieri, braucot gar Ikšķili, būs ievērojuši šo vietu īpatnējo satiksmes veidu — zirgu dzelzceļu.

Kā ikšķilēši, tā baldonēši paši pie šā īpatnējā satiksmes veida jau pieraduši un neuzskata to par ko sevišķu.

Ārzemnieki, turpretim, zirgu dzelzceļam Ikšķilē—Baldonē velta lielu uzmanību. Pēdējos mēnešos ārzemju žurnālos parādījušies trīs reizes.

„Das Illustrierte Blatt“ Ikšķiles zirgu dzelzceļam veltījusi veselu lappusi, ievietojot 5 ilustrācijas no brauciena pa šo dzelzceļu. Minētais žurnāls raksta tā: „Dzelzceļi, kuru velk nevis lokomotive, bet viena vieni zirgs — tāds retums atrodams Latvijā netālu no galvas pilsētas Rīgas. Tas nav liels dzelzceļš, bet tas uztur satiksmi starp divām 25 km. attālinātām vietām Ikšķilē un Baldonē.

Interesanti tas, kā vecmodīgais dzelzceļš nav tik vecs. To uzbūvēja materiālu transportam 1916. g. vācu okupācijas kārtā. Šis zirgu dzelzceļš ir vienīgais Eiropā. Divas reizes dienā četrkājiņā „lokomotive“ rikšo gar sliežu un 3 stundās veic 25 km. garo caurbrauci.

Pēc šīs ilustrācijas interesanti atzīmēta brauciena gaita. Pirmā redzams vācieni pirms atliešanas no

stacijas, kur stacijas priekšnieks gaida nokavējušos pasažieri — baldonēti. Starpcelā „lokomotive“ tiek ielabota un pasažieri atpūšas dzelzceļa malā. Citā attēlā saskatāmas piecas daļas ikšķilietes, kuras braucot uz Baldones ballīti.

Prāvošanās nogalināta suņa deliktāts jau vairāk kā gadu

Pagājušā vasarā „Ogres Ziņas“ parādījās sludinājums par 50 latu atlīdzības izmaksu tam, kas sniegs ziņas par nokavēto medību suni.

Pēc pāris dienām kļuva zināms, ka meklējamo suni nošāvis Ogrē dzīvotais inž. Ķēze un tas apraksts inženiera vasarnīcas dārzā.

Suņa īpašnieks cand. jur. Pakalietis lika suņa liki izrakst un veterinārārsts izdarīja tīklu sekciju.

P. iesniedza lietu pret Ķ. aizbildību. Tiesa tika nopratināta speciālists suņu sugu noteikšanā — ārzemnieks no Londonas, kurš konstatēja, ka nogalinātais suns bijis tiešām augstvērtīgs suņš.

Pirmā tiesas instance inž. Ķ. atzina par vainīgu, piespriedot tam naudas sodu, kā arī apmierināja P. civilprasību 200 latu apmērā. Spriedumu Ķ. pārsūdzēja uz apgabaltiesu, kura mēģināja spriedumu apstiprināt. Tagad Ķ. iesniedz kasācijas sūdzību.

Ogres Ziņas, Nr.20 (06.08.1938)



Zirgu tramvaja braucēji

1941. gadā vācu armija sliedes demontēja kā savu īpašumu. Baldones zirgu tramvajs darbu beidza. Nelielais sliežu atzars Ķeguma prospektā, kas ar truli piegādāja dūņas Baldones sanatorijai no purva, darbojās vēl pagājušā gadsimta sešdesmitajos gados.

