

## Daugavas Pārceltuves



No Ikšķiles. Ikšķiles pagasts izstiepjas gar Daugavu ap 20 verstīm, pie kam viena pagasta daļa ar Berkavas muižu, 16 mājām u. t. t. atrodas otrpus Daugavas, Kurzemes pusē. Šai pagasta daļai nav ne skolas, ne labības magazīnas, kamdēļ tā spiesta katrreiz šādās vajadzībās celties Daugavai pāri. Pat lielceļš gar Kurzemes pusi, kas ved uz Rīgu, ir pārāk nolaists un pie tam garāks, kamdēļ uz Rīgu braucot jāceļas visai Kurzemes malai pāri uz Vidzemes lielceļu un dzelzceļu stacijām. Pārcelties pār Daugavu dažreiz pārāk grūti un pat neiespējami.

Pret Ikšķiles pagasta robežām Daugavā ilgu laiku pastāvēja tik 2 celtuves, ko bija ierīkojuši līvenieši: Līves muiža uz tā ceļa, kas ved no Ikšķiles stacijas uz Līvi, Mercendarbi, Baldoni, Iecavu u. c.; otra — Vēveru saimnieka — pret Ikšķiles muižu. Šobrīd ir 5 celtuves, bet bez likumīgām tiesībām, atskaitot tik minēto Līves celtuvi.



*“Vēveru” pārceltuve, 1930.g.*

Kādus gadus atpakaļ Ikšķiles Zušu māju<sup>1</sup> saimnieks Rabanta kungs ierīkoja pirmais trešo celtuvi līdzās Līves celtuvei, no Vidzemes puses pretim savām mājām, māju robežās, un tā bija konkurente Līves celtuvei, publikai par lielu atvieglinājumu, kas tika ātrāk pāri.

<sup>1</sup> Zušu mājas iepretim Nāves salai. Zušugals, Zušu iela. “Turpat pie lēģera kādā lielgruntnieka mājā Zušos, uz paša Daugavas krasta, ļoti skaistā vietā, ar lielu ābeļu dārzu. Šim bagātam saimniekam bija divas meitas, laikam gan tās skaistākās pa visu Vidzemi.” (no Edes Pumpuras atmiņām)

Ievērojot konkurenci, Līves muiža atpirka no Ikšķiles muižas īpašnieces Rīgas pilsētas celšanas tiesības no Vidzemes puses, izgādāja no ceļu ministrijas vajadzīgās atļaujas un takses priekš celšanas, un Rabantam, tālab ka tam tādas atļaujas nebija, aizliedza celt publiku par naudu; publika cieta atkal pa vecam, gaidīja stundām un sala krastmalā.

Četrus gadus atpakaļ no Līves muižas minētās celtuves tiesības izrentēja Ķīseļa kungs. K. nebija ar līdzšinējo veco celšanas veidu apmierināts, proti, celties ar airiem pāri. Viņš ierīkoja celtuvi tā, ka varēja katrā ūdenī un vējā ātri un viegli tikt pāri. Celtuve gāja pār Daugavu pa drāšu virvi, kura bija piestiprināta no viena krasta uz otru, ūdenim apakšā.

Šo pavasari nāca aizliegums drāti ietaisīt, jo upes policija nevarot būt ar to mierā. Gāja pa vecam, sala atkal publika krastmalā. Beidzot K. prasīja un dabūja atļauju no upes aprīņķa valdes Kauņā, ka drāšu virvi stiept pa gaisu. K. kungs tūlīņ ķērās pie darba un ierīkoja ap 90 pēdas augstu gaisā no viena Daugavas krasta uz otru 1386 pēdas garu, ap puscollas resnu (35 pudus smagu) drāšu virvi, kura pastāvēs tā vasarā kā ziemā un pa kuru no 30. jūlija iet celtuve atkal bez kavēšanās.

Rīgas Avīze, Nr.188 (20.08.1904)



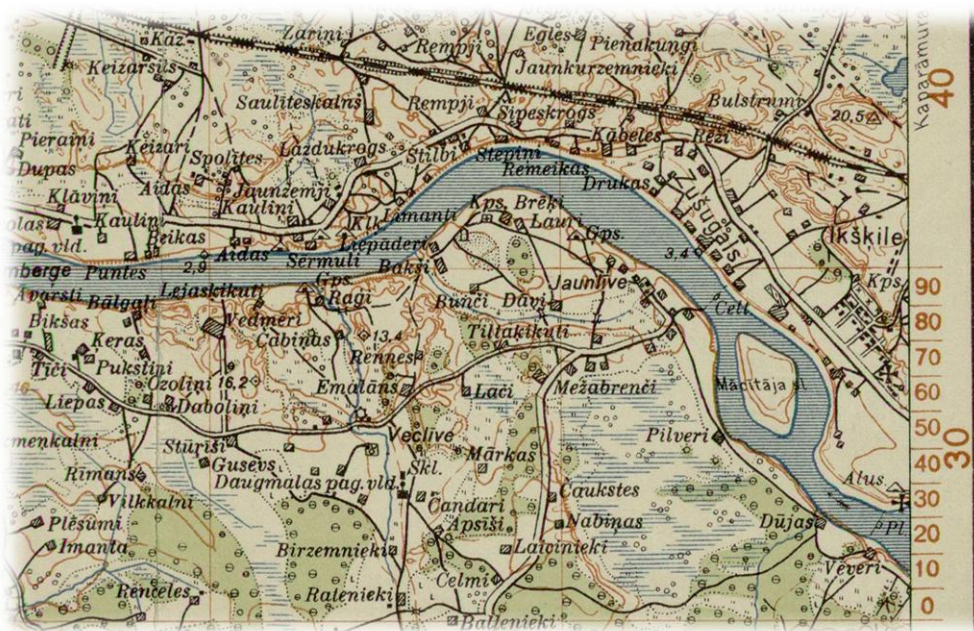
*Ķīseļa pārceltuve starp "Zužiem" un Jaunlīvi*

No Līves (Baldones dr.). Caur šejieni velkas, no Ķekavas uz Jaunjelgavu utt., tā sauktais Jēkabšates lielceļš, pa kuru kustas diezgan daudz ļaužu. Bet būtu gan vai pēc Diogena parauga dienas laikā jāiet ar laternu meklēt, ja gribētu vēl kur atrast otru tik nolaistu lielceļa gabalu, kā šis te ir Līves robežās, sevišķi vēl tas gabals no Līves bijušā kroga līdz Vidzemes robežām pie Vēveru mājas. Pat meža ceļi ir labāki un godīgākiem tiltiņiem, kā šis, kur uz katra soļa var, tā sakot, mēli nocirst zobu starpā, kad pa neredzēti lielajām grambām un pat pār vecām šķekstēm jābrauc. No grāvjiem šē tikai zīme atlikusies un grants čupiņas, kas arī vietām pievestas, stāv jau gadiem neizārdītas, kas ceļu dara vēl nejaukāku. Tīri brīnums,

kālab no pienācīgas puses uz šo otras šķiras zeļu pavisam vērības negriež, kas gan ļaužu satiksmes dēļ būtu nepieciešami vajadzīgs.

Līves muižas pāri celtavu pār Daugavu priekš dažiem gadiem uzņēma ikšķilnieks Kīseļa kgs, kurš ir ievērojamā mērā gādājis par šīs pāri celtavas uzlabošanu. Tā viņš pagājušā gadā ierīkoja zaur ūdens apakšu drāts virvi, gar kuru celtava vilkās ļoti apmierinošā kārtā pāri, bez uzkavēšanās, kas citādi, dažādiem vējiem pūšot, šo satiksmi ļoti uzkavēja. Šogad no pienācīgas puses K. kgam neatļāva drāti caur ūdeni vilkt, kālab tas viņu ierīkoja pa gaisu ap 60 pēdām pār ūdens līmeni, ka laivu masti to neaizsniegtu. Ierīkojums izpilda savu pienākumu ļoti labi un ir parauga cienīgs K. kga izgudrojums.

Baltijas Vēstnesis, Nr.185 (17.08.1904)



Vācu armijas kartes “Deutsche Heereskarte: Ostland”, 1944.g., kur redzamas Vēveru un Zušugala pārceltuves. Herdera institūta Austrumeiropas un Centrāleiropas vēstures izpēti krājums

“Uzaugot mācītāja muižā, es no bērna gadiem labi varēju novērot, kā, pielāgojoties augošai satiksmei, pamazām attīstījās un izveidojās pārceltuves darbības paņēmieni. Abās pusēs no malas ūdenī iekšā bija uzstādīti uzbraucamie steķi tā, lai steķu priekšā ūdens būtu vismaz vēl pusotras pēdas dziļš. Steķus cirta no egļu koka, tāpat kā brangas laivas, jo eglei ir stumbrs, ir saiknes aug vienādēji taisni. Stumbru nocirta 8-10 metru garu un atstāja tam klāt divas pietiekoši resnas saknes, mazākais metru garumā, tā, lai iznāktu izturīgs trijkājis. Šādus divus, vai arī trīs vienmērīgus trijkājus uz stādīja parallēli vajadzīgā attālumā, uztagloja biezus dēļus un noslodzīja ar akmeņiem, lai celtuvei būtu droša, uzticama pietātne. Pati celtuve bija, visapkārt stipra žoga aizsargāta dēļu platforma, salikta uz divām tāda paša darinājuma laivām. Platformas sānos kārtis bija viegli nobīdāmas pie malas, lai atbrīvotu ceļu uzbraukšanai un nobraukšanai. Steķu un celtuves platformām bija pieskrūvēti dzelzs kāši celtuves piesiešanai. Laivu galos bija atstāts pietiekoši telpas, lai apkalpes vīri brīvi varētu rīkoties ar ķekšiem un airiem. Vienai laivai bija ierīkota stūre. Uz platformas pie priekšējās

žoga kārts vidū bija pietaisīta ierīce, lai izdevīgā lejas vēja laikā varētu uzcelt mastu buras lietošanai.

Pagājušā gadsimta beigās pārceltuves vēl gāja vienīgi ar cilvēku spēku. Pirms iešanas pāri straumei, bija jāstumjas labu gabalu no steķiem uz augšu, jo iroties pāri ar airiem spēcīgā straume nonesa celtuvi krietni uz leju. Viss tas prasīja vismaz triju vīru pamatīgu piepūli, un, protams, daudz laika. Tāpēc celtuvnieki centās tikt pie racionālāka darbības veida, lai upes šķērsošanai varētu izmantot pašu straumi par dzinējspēku. Atrisinājumu Ķīselis atrada šādi: metrus 400 līdz 500 augšpus pārceltuves vietas atradās mācītāja salas smailais lejas gals. Tur ielaida zemē smagu enkuru un no tā aizvilka līdz celtuvei tauvu. Lai tauva nešļūktu pa ūdeni, to uzguldīja uz četrām vienmērīgos atstatumos novietotām laiviņām. Ar to celtuve bija nodrošināta pret aizraušanu uz leju, un vienlaicīgi radīts priekšnoteikums straumes spēka izmantošanai.



*Pārceltuve pie Vēveru mājām Pārdaugavas pusē 1926.g*

Starp abām laivām ūdenī šķauteniski stingri piestiprināja 5 līdz 6 metrus garu un 60 centimetrus platu dēli. Tas bija šķērīnš. Ja celtuvnieks gribēja iet pāri, viņam atlika vienīgi atsiet vaļā saites no steķiem un ar ķeksi viegli pastumt, priekšgalu nost no malas straumē iekšā. Tagad viņš varēja stāties pie stūres un bez lielas fiziskas piepūles nostūrēt vienmērīgi ieslīpi pret straumi uz otru pusi. Kamēr tauva notur celtuvi pret straumi, ūdens spiežas pret šķērīņu un pastāvīgi bīda to sāniski projām uz otru pusi, līdz celtuve sasniedz steķus otrā malā, kur tikai bija jāpiestumjas ar ķeksi. Sasniegums ar šo ierīci, salīdzinot ar līdzšinējo metodi, bija milzīgs, jo triju cilvēku grūtā darba vietā viens pats viegli un ātri varēja veikt pārcelāja uzdevumus.

Bet tomēr bija arī svarīgas neizdevības, kuras drīzi vien prasīja labāku lietas atrisinājumu. Laivu un plostu ceļš iet gar mācītāja salas Vidzemes pusi. Kad celtuve atradās Vidzemes malā, tauva ar savām atbalsta laiviņām aizsprostoja ceļu. Celtuvniekam pastāvīgi bija jāuzmanās, lai nerastos kļūmes un Kurzemes malā jānogaida, kamēr nācēji aizgāja garām. Ar salā noenkurotu tauvu Ķīseļa pārceltuve strādāja ne vairāk par divām vasarām. Beidzot mūsu gadsimta pirmajos gados tika atrasts pārceltuvju iekārtas galīgais atrisinājums, kādu tad varēja sastapt visgarām uz Daugavas, kā īpatnēju, sevišķi raksturīgu ainavu.

Abos krastos, pēc iespējas augstākās vietās no gariem, slaidiem balķiem uzcēla stipras, augstas torņveidīgas sastatnes. Starp tām pāri upei pārvilka tērauda stieplu tauvu, tā, lai pat lielajā palu ūdenī laivas ar uzceltiem mastiem brīvi varēja iziet apakšā cauri. Uz tauvas stāgāja ripa, no kuras bija aizvilkta stieple līdz celtuvei. Ripas stieple neļauj celtuvei aiziet uz leju. Kad straume, atspiežoties pret slīpi noturēto šķērīņu pārdzen celtuvi pāri, ripa uz tauvas seko, paslīdot uz priekšu atsevišķos pagrūdienos, līdz celtuve sasniedz otrās puses steļus.”

Harijs Marnics, *Mūsu baltā Daugava*, Grāmatu draugs, 1966

Pēc I. Pasaules kara Ķīseļa pārceltuve netika atjaunota. Satiksme no Ikšķiles stacijas uz Baldoni tagad šķērsoja Daugavu pie vēsturiskās baznīcas drupām. Šeit arī tika iekārtota pārceltuve pēc Ķīseļa parauga.

