

Kā top Baložu kūdras muzejdzelzceļš

Kopš 2013. gada brīvprātīgo dzelzceļa entuziastu biedrība „Bānīša Draugu klubs” sadarībā ar SIA „Pindstrup Latvia” uzsāka Baložu kūdras fabrikas šaursliežu dzelzceļa saglabāšanu un atjaunošanu, lai to pārveidotu par darbojošos muzejdzelzceļu. Baložu kūdras bānīša vēstures līkločos – no tā izveides līdz norietam un atkal atjaunošanai, kā arī plānotajiem pasākumiem 2018. gadā – varat lasīt rakstu sērijā „Kā top Baložu kūdras muzejdzelzceļš”!

Kūdras ieguve un šaursliežu dzelzceļš Baložu kūdras fabrikā

Kūdras bānīši, jeb šaursliežu dzelzceļi kūdras ieguves vietās, tika būvēti līdz ar pašiem pirmajiem kūdras ieguves mēģinājumiem, jo staignajos purva apstākļos nekāds cits transporta veids nespēja nodrošināt iespēju izvest gatavo produkciju. Sākotnēji tie bija ļoti viegli sliežu ceļi, pa kuriem ar rokām, zirgiem, vēlāk ar maziem lokotraktoriem pārstūma vagonetes, īpaši aktīvi kūdras ieguve un dzelzceļu būve Latvijā aizsākās 1930.-tajos gados un turpinājās Latvijas PSR laikā. Ceļus nosauca par pārnēsāmajiem, jo tie bija tik viegli, ka to posmus viegli no vienas ieguves vietas uz citu pārnesa ar roku spēku.

Augot ieguves apjomiem, uzlabojoties ieguves tehnoloģijām, pieauga arī vajadzība pēc iegūtās kūdras pārvadāšanas – vagonetes nomainīja pilnvērtīgi vagoni, mazos divas lokotraktorus – jau daudz lielāki četras lokotraktori un pilnvērtīgas lokomotīves, sliežu ceļi tika dalīti – pamatīgi izbūvētajos maģistrālajos ceļos un pārlietamajos jeb pagaidu ceļos, kurus pārlika ar speciāliem sliežlicējvilcieniem. Īpaši strauji un „smagnēji” (t.i. ar daudz smagāku sliežu ceļu uzbūvi un smagāku ritošo sastāvu) kūdras dzelzceļi attīstījās Latvijas PSR laikā, kad kūdras ieguve tika kāpināta un piesaistīta tajā skaitā Rīgas termoelektrocentrāļu (TEC) apgādei ar kurināmo kūdru, izbūvējot šaursliežu dzelzceļu pievedceļus līdz platsliežu dzelzceļiem, kur kūdru pārkrāva tālākai transportēšanai uz TECiem.

Baložu kūdras fabriku (būvniecības laikā gan to sauca par Medema kūdras fabriku) izveidoja 1945. gadā, pirmās būves tika uzceltas 1947. gadā, šajā pat gadā Baložos pirmo reizi Latvijā sāka iegūt frēzkūdru, kas drīz vien kļuva par galveno kūdras ieguves metodi visā bij. PSRS. Iegūto frēzkūdru izmantoja kūdras kurināmo briekšu ražošanai, un šos notikumus spilgti ataino 1947. gada uzņemtais kinožurnāls, kas saglabājies Valsts kinofotofonodokumentu arhīvā. Šaursliežu dzelzceļš uzsāk darbu 1948. gadā, 1954. gadā nodod ekspluatācijā kūdras izolācijas plašu ceļu. Medema purvs, kurā iegūst kūdru, ir ļoti plašs, un kūdras ieguvei izbūvēto dzelzceļu kopgarums uz 1951. gadu sastāda jau 15 km, savukārt uz 1957. gadu – 28 kilometrus. Tiek izbūvēts pievedceļš līdz stacijai Baloži, kas atrodas uz Rīgas-Jelgavas platsliežu dzelzceļa līnijas, tajā tiek organizēta kūdras pārkraušana platsliežu vagonos, lai to tālāk nogādātu uz Rīgas TEC-1, kuras izbūvi pabeidza 1958. gadā un kas līdz 1980-to gadu sākumam tika galvenokārt kurināta ar kūdru, paralēli citiem kurināmā veidiem – sākotnēji akmeņoglēm (1958-1966, sakarā ar slikto kūdras kvalitāti), vēlāk ar dabasgāzi (no 1962. gada) un rezerves gadījumos – ar mazutu.

Baložu kūdras fabrikas nosacītā ražošanas jauda 1964. gadā bija: kurināmā frēzkūdra - 30 tūkst. t., kurināmā gabalkūdra - 85,4 tūkst. t., pakaiši un gabalkūdra - 8,6 tūkst. t., kūdras brieketes - 10 tūkst. t., izolācijas plates - 535 tūkst. m².

Savukārt kopumā kūdras nozarē Latvijas PSR tika ekspluatēts milzīgs šaursliežu dzelzceļu tīkls – uz 1965. gadu tā kopgarums ir 430 kilometri, ekspluatācijā ir 9 tvaika lokomotīves, 11 dīzeļlokomotīves, 124 lokotraktori un 817 kūdras pārvadāšanas

vagoni, kā arī 199 platformas. Kūdras dzelzceļu pagaidu ceļu pārlikšanai tika izmantoti 16 sliežlicējvilcieni, savukārt cīņai ar sniegu kalpoja 16 sniegtīri. Pasažieru (t.i. strādnieku) pārvadāšanai kalpoja 21 pasažieru vagoni, kā arī dzelzceļos tika ekspluatētas 85 dažādas lielākas un mazākas drezīnas.



1. foto. Gatavo kūdras izolācijas plāšu transportēšana uz platformām pa šaursliežu dzelzceļu Baložos ar MY34Д sērijas lokotraktoru, aptuveni 1960-tie gadi. Foto no Baložu pilsētas bibliotēkas krājuma.

Paralēli kūdras fabrikai no 1966. gada Baložos attīstās arī kūdras mašīnbūves izmēģinājumu rūpnīca „Latvorfmaš”, kuru 1978. gadā pievienoja kūdras fabrikai. Rūpnīca būvēja dažādas kūdras ieguves mašīnas, kā arī modernizēja citviet ražotās. Jāatzīmē, ka kūdras mašīnu rūpnīcas vēsture aizsākās nedaudz agrāk – 1957. gadā Rīgā, Kalnciema ielā, kā kūdras nozares tresta remontmehāniskā rūpnīca. Šajā rūpnīcā tajā skaitā tika ražoti šaursliežu divasu lokotraktori „Planeta”, kas bija „kopijas” no Anglijā, uzņēmumā „F. C. Hibberd & Co Ltd” ražotajiem lokotraktoriem „Planet”, kas tika piegādāti Padomju Savienības kūdras nozares vajadzībām 1949. gadā. Pēdējās divas „kopijas” tika izgatavotas 1960-tajā gadā, savukārt vēl dažus gadus vēlāk turpinājās rezerves daļu izgatavošana šiem lokotraktoriem, tāpēc vēsture noklusē – vai Baložu vārds saistāms arī ar šaursliežu lokomotīvu būvi, taču viens ir gan skaidrs – šīs lokomotīves aktīvi kalpoja arī Baložu kūdras fabrikā.



2. attēls. Anglijā ražotais lokotraktors „Planet” darba gaitās Baložu kūdras dzelzceļā, aptuveni 1950-tie gadi. Foto no SIA „Pindstrup Latvia” kolekcijas

Gan kūdras fabrika, gan šaursliežu dzelzceļš Baložos aktīvi kalpoja līdz pat 1990-tajiem gadiem, tiesa, līdz ar Rīgas TEC1 pārorientēšanos uz kurināšanu galvenokārt ar gāzi, kā arī kūdras izolācijas plāšu ražošanas pārtraukšanu 1976. gadā, jau 1980-to gadu sākumā dabā vairs nebija atrodama kūdras pārkrautuve Baložu platsliežu stacijā

un pievedceļš līdz tai. Tādēļ izbūvējot jauno šoseju Rīga-Jelgava, kuru pabeidza 1983. gadā, tajā nav paredzēts šķērsojums ar šaursliežu pievedceļu uz Baložu staciju, lai gan pati šķērsojuma vieta precīzi sakrīt ar gājēju tuneli pie Medemciema un dažiem liek uzdot jautājumu – „vai dzelzceļš pa tuneli gāja zem šosejas?” To gan nevar teikt par citu senu Baložu kūdras dzelzceļa atzaru uz Ēbeļmuižas purvu, kur ieguva šķidro kūdras masu izolācijas plākšņu ražošanai, kas savulaik šķērsoja Rīgas apvedceļu. 1989. gadā par to apvienība „Latvijas kūdra” rakstīja, ka „(..) lai gan sakarā ar kūdras izolācijas plāšu ražošanas pārtraukšanu un slikto sliežu ceļa stāvokli, atzars *Baloži – Ēbeļmuižas kūdras masīvs* pēdējā gada laikā netiek izmantots, ir izstrādāta projekta dokumentācija un jau 1989. gadā notiek kūdras masīva sagatavošana pakaišu kūdras ieguvei (..) un pa šo atzaru katru dienu tiks pārvadāti strādnieki, iekārtas, materiāli un gatavā produkcija”.

Šiem, un vēl citiem plāniem „treknu strīpu” pārvilka Padomju Savienības sabrukums, kūdras fabrikas pārveidošana par valsts uzņēmumu un vēlāk privatizēšana, un pielāgošanās pavisam citiem darba apstākļiem. Mūsdienās kūdru Latvijā iegūst tikai kūdras substrātu ražošanai, šim nolūkam iegūstot kūdras purvu augšējos slāņus – viegli un vidēji sadalījušos kūdru, turpretī lielākajā daļā Medema purva šie slāņi jau sen bija izsmelti, un atlikušais slānis sastāv no labi sadalījušās, tā saucamās „melnās” kūdras, kas galvenokārt derīga kurināšanai, un substrātu ražošanai nepieciešama pavisam mazā apjomā. Līdz ar to kūdras ieguves apjoms Baložos pakāpeniski saruka, un kopā ar to – arī kūdras dzelzceļš.

Nesaruka vien kūdras fabrika – uzņēmumu AS „Baloži” iegādājoties dāņu uzņēmumam Pindstrup Mosebrug, tas tika integrēts pavisam jaunā darbības modelī – uzņēmums SIA „Pindstrup Latvia” iegūst kūdru pa daudziem kūdras purviem visā Latvijā, no kuriem tas to transportē uz Baložiem, kur fabrikā kūdra tiek apstrādāta, šķirotā, papildināta ar nepieciešamajiem mēslojuma elementiem un fasēta piegādei līdz gala patērētājiem visā pasaulē. Tā rezultātā fabrika ir būtiski modernizēta un attīstījusies, un neskatoties uz mazo kūdras ieguves apjomu uz vietas Baložos, strādā uz pilnu slodzi vairākās maiņās.

Kūdras dzelzceļa garums Baložos pamazām samazinājās, bet tas neizzuda nebūtībā – sliežu ceļu materiāli un ritošais sastāvs tika izmantoti, lai izveidotu un uzturētu kūdras dzelzceļus citos uzņēmuma purvos Latvijā, it īpaši Inčukalnā, kur kūdras purvs un dzelzceļš tika izbūvēts pilnībā no jauna. Tā pamazām dzelzceļš Baložos saruka vien līdz nieka 2,5 kilometriem, kas ved tikai uz vienu no kūdras ieguves laukiem, no visiem pārējiem kūdra tika transportēta ar traktortehniku, jo transportēšanas apjomi un attālumi nav lieli, un to iespējams paveikt galvenokārt ziemā pa uzsalušo purva virskārtu.



3. attēls. Kūdras iekraušana un transportēšana ar ESU1A-481 lokotraktoru un konteinerplatformām no pēdējā kūdras lauka, kurā šobrīd saglabājies šaursliežu dzelzceļš. Foto: D. Bušs, 2008. gads.

Šaursliežu dzelzceļa saglabāšana un atjaunošana

Par Baložu kūdras bānīša eksistences liktenīgo pavērsieni izvērtās 2013. gads, kad tika nolemts to nojaukt pilnībā un tikai apstākļu sakritības dēļ tas vēl nebija izdarīts, kamēr dzelzceļu entuziastu biedrība „Bānīša Draugu klubs” meklēja sadarbības iespējas ar uzņēmumu SIA „Pindstrup Latvia”, lai dzelzceļu pārveidotu par muzejdzelzceļu. Šāda iespēja tika rasta un 2013. gada augustā tika parakstīts sadarbības līgums par kūdras dzelzceļa saglabāšanu un muzejdzelzceļa izveidi.

Šeit gan jāpiemin, ka pats dzelzceļš patiesībā pārstāja funkcionēt nedaudz agrāk – 2011. gadā. Sliežu ceļi bija ļoti sliktā stāvoklī, pamatīgi aizauguši, koka gulšņi sapuvuši, vietām tajā skaitā nozagtas sliedes, tāpēc entuziastiem priekšā bija liels darbs, lai dzelzceļu atjaunotu.

Galvenais entuziastu darba spēks bija un ir – brīvprātīgie, kas tiekas regulārās talkās, kuru laikā nodarbojas ar to, kas viņiem visvairāk interesē un padodas – atjauno un uztur muzejdzelzceļa sliežu ceļus, ritošo sastāvu un visu, kas ar dzelzceļu saistīts. Šādas talkas notiek vidēji vienu – divas reizes mēnesī, un tajās parasti piedalās no 4 līdz 8 dalībniekiem. Tas arī izskaidro to, kāpēc muzejdzelzceļš top lēnām – to neveido algoti darbinieki, kas strādā katru darba dienu, bet gan brīvprātīgie, kas tam velta savu brīvo laiku. Neskatoties uz to, pa šiem gadiem ir paveikts apjomīgs darbs – ja 2013. gads aizsākās ar sliežu ceļu attīrīšanas darbiem, lai izcirstu sīkos kokus un krūmus, tad sākot no 2014. gada tika izvērsti plaši darbi sliežu ceļu atjaunošanai un ritošā sastāva remontam.



4. attēls. Muzejdzelzceļa teritorijas sakopšanas darbi un ceļa remontdarbi BDK Lielajā Pavasara talkā 2017. gada 22. aprīlī. Foto: A. Galītis

Jāsaka gan, ka arī pašiem entuziastiem par vilšanos nācās secināt, ka dzelzceļš ir saglabājies daudz sliktākā stāvoklī, nekā bija gaidīts – gandrīz visus sliežu ceļus nepieciešams kapitāli remontēt, pirms pa tiem var droši braukt. Līdz šim remontdarbi ir pabeigti un vilcienu kustībai droši izmantojami ir visi maģistrālie un depo ceļi 1,1 kilometru kopgarumā no dzelzceļa kopējiem 2,5 kilometriem – šajā un nākamajos gados priekšā vēl būs darbs atjaunot atlikušos sliežu ceļus, kas ved tieši uz kūdras purva (agrākos „pagaidu ceļus”), kuros dzelzceļam ir visvājākais pamats. Kā arī nākotnē vēl tiek plānots liels darbs pie muzejdzelzceļa kolekcijas papildināšanas, eksponātu atjaunošanas, kā arī ekspozīcijas glabāšanai piemērotu muzeja telpu un sliežu ceļu izveides. Tā piemēram, 2017. gadā biedrības kolekciju papildināja četras dīzeļlokomotīves (trīs no tām darba stāvoklī), divi pasažieru vagoni, divas vēsturiskas sliežlicējvilciena platformas un virkne citu sliežu ceļu materiālu, kas kalpo ne tikai kā eksponāti, bet arī kā galvenais entuziastu aprīkojums muzejdzelzceļa veidošanai.



5. attēls. Darba vilciens BDK Lielās Pavasara talkas laikā. Dīzeļlokomotīve-drezīna TV6Д-0389 un ПБ40 tipa pasažieru vagoni biedrības kolekcijā nonāca pavisam neseni – 2017. gada februārī. Foto: S. Tretjakovs

Nākotnē paredzēts, ka muzejdzelzceļš un kūdras ieguves muzejs sniegs apmeklētājiem pilnu ieskatu kūdras ieguvē – sākot no purvu vēstures, to sagatavošanas ieguvei, pašas ieguves tehnoloģijām dažādos laika posmos, kūdras

ieguves nozares sociālekonomisko ietekmi vietēja un valsts mērogā, līdz beidzot ar to, kas notiek ar kūdras purviem pēc kūdras ieguves pabeigšanas. To it īpaši iespējams uzskatāmi parādīt ar dzelzceļa apkārtņē pieejamajiem kūdras laukiem un karjeriem, kuros vietām pilnībā atjaunojusies sūnu virssegā.

Pasākumi muzejdzelzceļā un atbalstītāji

Lai sniegtu iespēju apmeklētājiem ielūkoties tajā, kā top muzejdzelzceļš, 2016. gadā tika organizēts pirmais publiskais pasākums – starptautiskā Muzeju nakts pasākuma ietvaros tika organizēts pasākums ar devīzi „Durvis uz kūdras ieguves pasauli”. Apmeklētājiem bija iespēja izbaudīt unikālo kūdras dzelzceļu atmosfēru, izbraukt ar motordrezīnu un lokotektoru, ieskatīties tajā, kā notikusi kūdras ieguve gan vērojot 1960...1970-to gadu filmas, gan apskatot un "izsēžot" dažādu traktoru kabīnēs un apskatot dažādas kūdras ieguves mašīnas. Pasākuma centrālo lomu pildīja autentisks kūdras dzelzceļu ēdnīcas vagoni. Neskatoties uz pasākuma minimālo raksturu, tas guva negaidīti lielu atsaucību un to apmeklēja ap tūkstošiem apmeklētāju, kas apliecināja to, ka biedrības entuziastu pūliņi nav velti.

2017. gadā tika organizēts otrais pasākums Muzeju nakts ietvaros, ar devīzi „Šaursliežu vagona rats pa kūdras purvu steidzas”, kurā apmeklētājus vizināja jau pilnvērtīgs šaursliežu vilciens ar trīs vagoniem, nogādājot pasažierus uz kūdras fabriku, parādot, kā dzelzceļš ir attīstījies un audzis. Ņemot vērā stabilo interesi, nolemts turpināt šo tradīciju arī turpmāk, un 2018. gadā muzejdzelzceļš gaidīs Muzeju nakts apmeklētājus 19. maijā.



6. attēls. Muzeju nakts pasākums Baložu kūdras muzejdzelzceļā 2016. gada 21. maijā

2017. gadā tika uzsākta arī nelielu apmeklētāju grupu uzņemšana muzejdzelzceļā – to paspēja apmeklēt gan bijušo fabrikas strādnieku grupa, gan pensionāru biedrība „Polārblāzma”, kā arī septembrī dzelzceļā viesojās Baltijas valstu kūdras nozares pārstāvji, starptautiskā foruma „Baltic Peat Producers Forum’17” ietvaros, atzinīgi novērtējot sasniegto dzelzceļa atjaunošanu.

Šie visi pasākumi ir kļuvuši iespējami pateicoties dzelzceļu entuziastu regulāriem un pašai aizdedzīgajiem pūliņiem vairāku gadu garumā, kā arī biedrības „Bānīša Draugu klubs” atbalstītājiem un ziedotājiem. 2017. gadā notika 16 talkas un daudzas mazākas darbu reizes, un tajās kopumā ir piedalījušies 43 dažādas personas, entuziastu kopējais ieguldītais brīvprātīgais darbs mērāms 3310 cilvēkstundās, vidējais dalībnieku skaits talkās ir astoņi cilvēki. Tāpēc biedrība ir arvien atvērta jauniem biedriem, kā arī vienkārši cilvēkiem, kas gatavi ieguldīt savu darbu muzejdzelzceļa sakārtošanai un

izveidei. Par gada lielāko talku tradicionāli izvēšanas pavasara sakopšanas talka, kas tiek organizēta Lielās Latvijas talkas ietvaros, šogad tā noritēja 28. aprīlī.

Taču ne visu ir iespējams paveikt ar brīvprātīgo rokām, tāpēc īpašu pateicību par sniegto atbalstu muzejdzelzceļa izveidē izsakām uzņēmumam SIA „Pindstrup Latvia”, kas ne tikai noticeja mūsu idejai 2013. gadā, bet arī palīdz ar finansiālu atbalstu ikdienas darbos un dzelzceļa atjaunošanā. Tāpat jāpiemin arī SIA „Līvānu kūdras fabrika”, AS „Stružānu kūdras fabrika”, SIA „Olaines kūdra” un SIA „Klasmann-Deilmann Latvia”, kā arī sadarbības partneri – Ķekavas novada dome un Latvijas kūdras asociācija.

Iespēju robežās tiek meklēts papildu finansējums arī projektu veidā – ar Valsts Kultūrkapitāla fonda atbalstu tika atjaunots ēdnīcas vagona interjers (2013-2015) un turpinās ēdnīcas elektroiekārtas atjaunošana (2017-2018), savukārt sadarbībā ar Ķekavas novada domi tiek realizēta daļība Igaunijas-Latvijas pārrobežu projektā „Industriālais mantojums”, kura ietvaros tiks uzstādītas informatīvās zīmes, informatīvais stends, gādāts vilcienu personāla dienesta apģērbs, kā arī izbūvēts vaļējā tipa pasažieru vagoni.



7. attēls. Baltijas kūdras nozares pārstāvju ekskursija pa Baložu kūdras muzejdzelzceļu 2017. gada 13. septembrī. Foto: Latvijas kūdras asociācija

Vairāk informācijas par Baložu kūdras dzelzceļu un svaigākā informācija par 2018. gada pasākumiem, kā arī par talkām: <http://www.kudrasbanitis.lv>
Ārpus norādītajiem laikiem Baložu kūdras muzejdzelzceļa apmeklēšana iespējama tikai iepriekš saskaņojot.