19.08.2021.

Aiviekstes upes padziļināšana un Lubāna ezera regulēšanas darbi 1926.- 1938. gads.

Lubānas tūrisma un kultūrvēsturiskā mantojuma centra vadītāja Ilze Kraukle 19.08.2021.

Plūdi Lubānā "Ružānos" 1922. gadā
A. Grāvera fotokopija LTKM0007

20. gadsimta sākumā Lubāna apkaimē un Aiviekstes augšgalā bija sevišķi lieli un ilgstoši pavasara plūdi ar lieliem apkārtnes iekopto zemju postījumiem. Plūdi, kas turpinājās vairākus mēnešus, tika piedzīvoti 1922., 1924., 1926. un 1928. gadā. Par plūdu cēloni uzskatīja Aiviekstes mazo kritumu, kā arī šauro, līkumaino, vietām seklo gultni.

Pavasaros, uzņemot visu ieplūstošo upju ūdeņus, sākās Lubāna klānu applūšana 600 km2 platībā, kas bija sešas reizes lielāka nekā ezers dabiskajos krastos. Aiviekstē palu ūdeņu pieplūde bija trīs reizes lielāka nekā upes ūdens aizvadīšanas spēja.

Morozas ozoli Aiviekstes radītajos plūdos 1910. gadā
Alfrēda Grāvera fotokopija LTKM 0004

Plūdu novēršanai jau no 19. gadsimta vidus tika veikti dažādi meliorācijas pasākumi, taču vērienīgākie darbi notika 1926. – 1938. gadā. 1926 gadā nodibināta Lubānas ezera regulēšanas darbu pārvalde, Šajā laikā Aiviekste tika iztaisnota par 8 km un tās gultne padziļināta 70 km garumā – posmā no Lubāna līdz Kujas ietekai.

Šos darbus vadīja ceļu satiksmes inženieris Antons Kursītis (1883 – 1968), kurš par savu veikumu 1930. gadā tika apbalvots ar Triju Zvaigžņu ordeni. A. Kursītis vēlāk, Marģera Skujenieka valdībā (1931 – 1933), bija Latvijas satiksmes ministrs. 1906. gadā viņš bija beidzis Satiksmes ceļu inženieru institūtu Pēterburgā, bet no 1907. līdz 1914. gadam vadījis Bada stepes apūdeņošanas darbus Uzbekistānā.

Mērnieki Baltajos klānos

Alfrēda Grāvera fotokopija LTKM 0299

1925. gadā efektīvākai darbu veikšanai A. Kursītis no ASV pasūtīja leģendāro bagarmašīnu, kurai deva vārdu „Spēkonis”, - īstu milzeni par 283 000 latu. To pa dzelzceļu nesamontētu piegādāja līdz Jaunkalsnavai. No turienes pa Aivieksti tas nokļuva Lubānā. Lubānas muižas lopu kūtīs bija ierīkotas mehāniskās un kokapstrādes darbnīcas, kurās notika „Spēkoņa” montāža un vienlaicīgi arī 80 tonnu celtspējas liellaivu izgatavošana. „Spēkoņa” apkalpošanai no Bolderājā ražotām detaļām sakniedēja speciālu pontonu, kā arī iegādājās velkoni „Kultūrtehniķis”.

"Spēkonis" Vērdes kanālā 1938. gada 21. septembrī
Alfrēda Grāvera fotokopija LTKM 0161

1927. gada maijā „Spēkonis” uzsāka Aiviekstes bagarēšanu. No upes tika izcelti 3 miljoni m3 grunts.

„Spēkonim”, tāpat kā cilvēkam, ir savs liktenis. 1939. gadā, pēc toreiz paredzēto darbu pabeigšanas, lielo mašīnu demontēja un nogādāja Rīgā. Sākās karš. Lai „Spēkoņa” bronzas detaļas neaizvestu uz Vāciju bruņojuma ražošanai, tā pēdējais mašīnists Mārtiņš Čīka ar draugiem, riskējot ar dzīvību, tās rūpīgi noslēpa.

Pēc kara ar „Spēkoņa” palīdzību dzina pāļus, būvējot tiltu pār Daugavu. Tad „Spēkoni” atjaunoja un aizvilka uz Belomorkanālu tā ietekas padziļināšanai.

Piecdesmito gadu sākumā „Spēkonis” padziļināja Tallinas ostu, un tad, nonācis Bolderājas kuģu būvētavā, tas tika sagriezts metāllūžņos. No „Spēkoņa” palicis vien apaļais misiņa ietvarā iestiprinātais laikrādis, kas tagad apskatāms Talsos – Latvijas Lauksaimniecības muzejā.

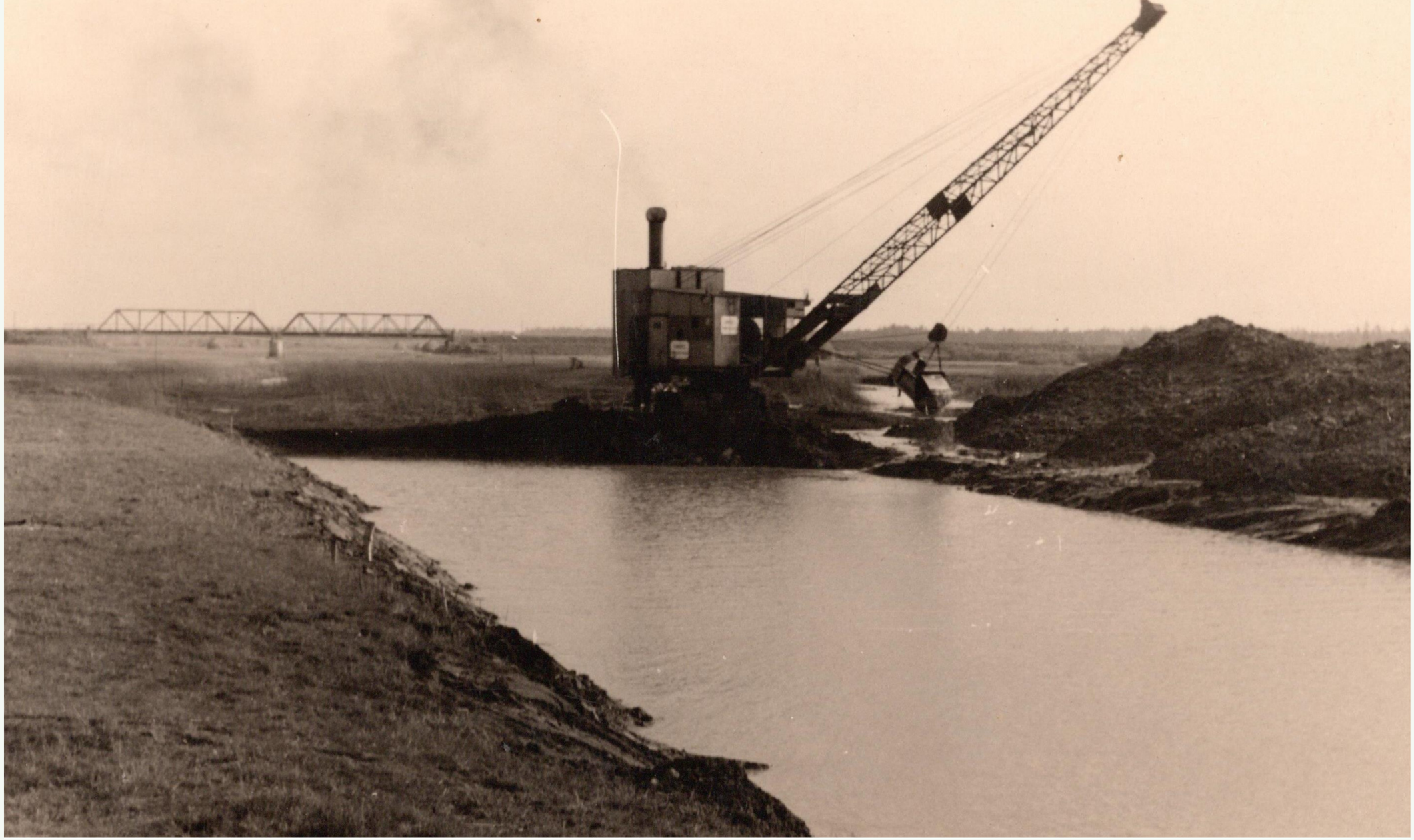
1927. gadā pabeidz montēt peldošo bagari - tvaika lāpstu "Spēkoni", ar kausa tilpumu 2,7 kubikmetri. Bagara pontons izgatavots Bolderājas kuģa būvētavā.

Alfrēda Grāvera fotokopija LTKM 0112

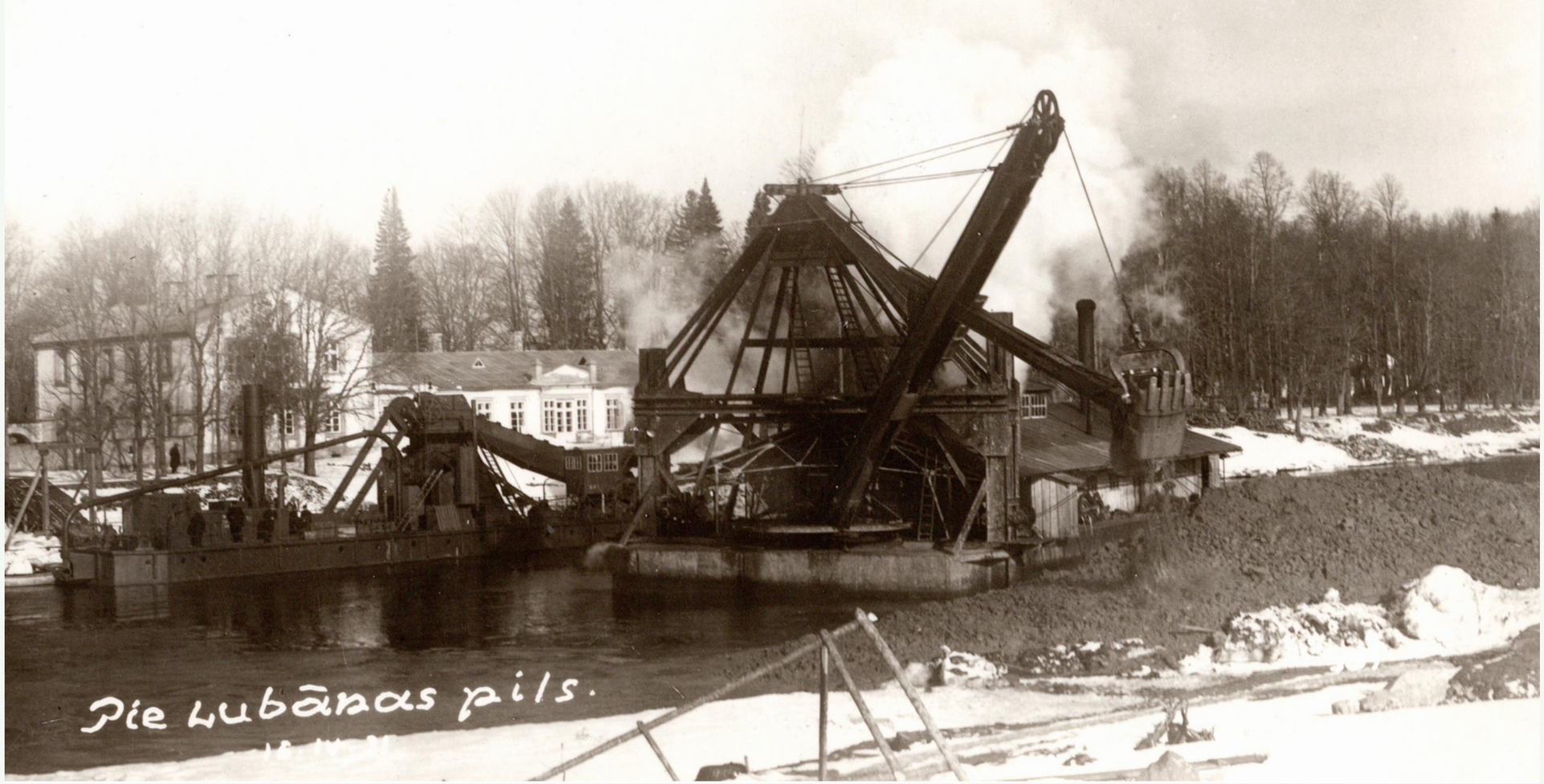
Spēkoņa darbība

Milzīgs bagera kauss pie pontona malas iet ūdenī un sasniedz grunti. Kauss virzās pa grunti uz priekšu un pilns tas nāk laukā. Tas tiek pagriezts uz sānu, kausa dibens atveras un krasta malā grunts izbirst. Ar inerci kauss nāk atpakaļ, tiek apturēts vajadzīgajā vietā un atkal iet iekšā ūdenī. 40-60 kausi stundā. Viens mašīnists, viens palīgs, viens kurinātājs, viens eļļotājs un seši pie malkas sagādes 130 zirgspēku tvaika katlam.

Pa Aivieksti iet trīs bageri. Katram trīs maiņas, katra pa astoņām stundām, astoņus mēnešus gadā, desmit gadus no vietas, divsimt darbinieki padziļina upi, izsmeļot četrus komats trīs miljonus kubikmetrus zemes



Bagaris "Dzērve" LTKM0239



Bagars pie Lubānas pils1933. gada 15. aprīlī Alfrēda Grāvera fotokopija LTKM0178

Trīs bagari

Kamēr „Daudzkauss” no upes gultnes smēla tikai dubļus un mīksto zemi, bet „Dzērve” raka mazliet cietāko mālu, tikmēr „Spēkonis” savā kubikmetru lielajā kausā grāba plienakmeni un izspridzinātos prāvos klinšu klučus.

Aiviekstes padziļināšanas darbi. Spridzināšana Akmeņtacī.
Alfrēda Grāvera fotokopija LTKM 0330

Mīkstās grunts rakšanai 1929. g. iegādāts peldošais bagars "Sūcējs" Tas pēc 72000 kubikmetru grunts izrakšanas, nepiemērotās grunts un citu apstākļu dēļ, 1932. gadā beidz darbu. LTKM 0243

Satiksmes uzturēšanai, dažādu materiālu, mašīnu daļu, degvielas pārvadāšanai uz darba vietām kā arī citu tehniku pārvilkšanai pa upi tika iegādāts velkonis "Kultūrtehniķis". LTKM 0270

Akmeņtacī un Saikavā tika radīts ap 175000 m. Kubā liels dolomīta šķembu uzklājums kurš ļoti noderēja ceļu bruģēšanai. Vērienīgajiem darbiem Latvijas valsts izlietoja ap 7 miljoniem latu.
1938. gadā inženiera Antona Kursīša plānotais Lubānas ezera līmeņa pazeminājums bija sasniegts un noslēdzās 12 gadu smago darbu pirmais etaps.

Lubānā 2005. gadā tika uzstādīts piemiņas akmens Aiviekstes bagarētājiem, vērienīgo meliorācijas darbu veicējiem – celmlaužiem. Šis akmens glabā piemiņu arī par leģendāro „Spēkoni" – akmenī iestrādātais metāla fragments ir viens no četriem „Spēkoņa" kausa zobiem.

Piemineklis veltīts Aiviekstes upes bagarētājiem jeb meliorācijas darbu veicējiem. Pieminekli veidojis Andris Briezis un Lubānā tas ticis uzstādīts pēc Elmāra Saukas iniciatīvas 2005.gadā. Elmārs Sauka arī uzņēmis dokumentālu filmu par Aiviekstes meliorācijas darbiem.

Lai pilnībā atrisinātu palu ūdeņu radītās problēmas, 50. gados republikas vadība pieņēma Lubāna zemienes nosusināšanas un kompleksās izmantošanas plānu, darbus sadalot četros vērienīgos posmos.

1. posmā (1955 – 1959) tika izrakts Meirānu kanāls 25 km garumā. Tas tolaik bija lielākais kanāls Baltijā, ilgu laiku pat lielākais Eiropā. Šis kanāls aizvada uz Aivieksti Lisiņas, Teicijas un Malmutas ūdeņus, nepieļaujot to ieplūšanu ezerā.

2. posmā (1960 – 1964) tapa 14,6 km garais Zvidzienas kanāls un dambis, kas pasargāja no applūšanas 8100 hektārus ezera austrumu krastā.

3. posmā (1965 – 1967) tika izrakts Īdeņas kanāls 20,5 km garumā, radītas slūžas un dienvidaustrumu aizsargdambis, kā arī Rēzeknes un Maltas upju pārrakums – Jaunā Malta 6,2 km garumā – un dambji gar Rēzeknes un Maltas krastiem.

4. posmā (1968 – 1980) radīts Ziemeļu dambis ar slūžām Aiviekstes iztekā un Pededzes lejasgala pārrakums 9,7 km garumā.

Bijusī Lubāna ezera gultne 1939. gada 30. jūlijā LTKM 0329

Pašlaik apskatāma virtuāla izstāde “Alfrēda Grāvera Mantojums 1” Latvijas Fotogrāfijas muzejā
https://www.rigamuz.lv/lfm/izstades/vrizstades/gravera-mantojums-1/

Saite uz filmu “Lubāns Latvijai: toreiz un tagad”
https://www.youtube.com/watch?v=1PloRNkxQEU

Prezentācijas sagatavošanā izmantotas fotokopijas un to apraksti no Lubānas tūrisma un kultūrvēsturiskā mantojuma centra krājuma, kā arī informācija ņemta no Astrīdas Aizsilnieces raksta “Aiviekste – manas bērnības un jaunības upe” grāmatā “Simts stāstu par Lubānu” Jumava, 2018.