

*Ceļveži.lv*

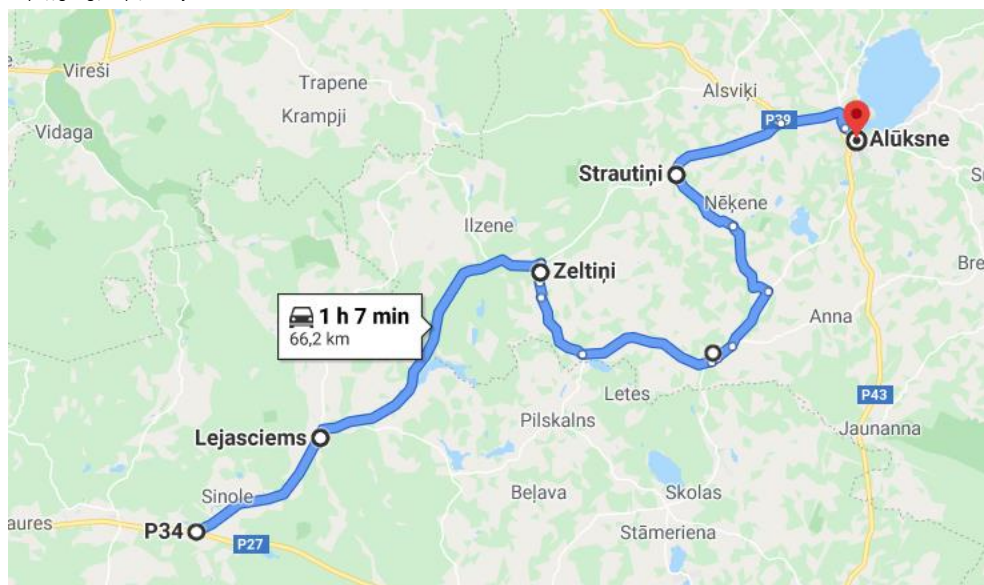
**Eiropa – LATVIJA – VIDZEME**  
**(Vieta) – Sinole – Lejasciems – Zeltiņi**  
**– Ates dzirnavas – Strautiņi –**  
**(ALŪKSNE)**

MARŠRUTA CEĻVEDIS

Ceļveža versija 22.08.2020.

Ceļvedis ir A4 formātā – to ir ērti izdrukāt un ņemt līdzi ceļā.  
Vai arī – ceļojuma laikā to iespējams lasīt planšetdatorā vai viedtālrunī.

<https://goo.gl/maps/XNwcjQGHRcM>



<b>Lejasciems</b> .....	<b>2</b>
<i>Zenta Mauriņa</i> .....	3
<b>Zeltiņu raķešu bāze</b> .....	<b>3</b>
<b>Brīvdabas muzejs “OTTES DZIRNAVAS”</b> .....	<b>4</b>
<b>Alūksnes-Gulbenes šaursliežu dzelzceļš (“Bānītis”)</b> .....	<b>5</b>

## LEJASCIEMS

- <http://www.lejasciems.lv/>
- [http://lv.wikipedia.org/wiki/Lejasciema\\_pagasts](http://lv.wikipedia.org/wiki/Lejasciema_pagasts)

Lejasciema ūdenstūrisma informācijas centrs: Rīgas iela 20b,  
+371 26 456 325, [ingadambrova@inbox.lv](mailto:ingadambrova@inbox.lv)

Atrodas netālu no divām upēm - Tirzas un Gaujas, kas senāk kalpoja kā svarīgi ūdensceļi. Lejasciemu 1867.g. dibināja Baltijas domēņu valde uz valstij (Krievijas impērijai) piederējušās Lejasmuižas zemes. 1873.g. Lejasciems ieguva miesta statusu.

Drīz pēc Latvijas valsts nodibināšanas, 1922.g., tika izveidota Lejasciema pašvaldība, bet 1928.g. Lejasciems tika pasludināts par pilsētu. Desmit gadus vēlāk tas ieguva arī ģerboni, kas, simbolizējot Gauju, tika izveidots ar horizontālu zilu joslu vidū, bet apkārt pamatne zelta krāsā. Tas apzīmēja zelta laukus upes krastos.

Lejasciems bija nozīmīgs administratīvais centrs un tajā attīstījās tirdzniecība. Taču, kad uzbūvēja Pļaviņu-Gulbenes-Valkas dzelzceļu, saimnieciskās aktivitātes pārvietojās tuvāk tam un Lejasciems panīka. 1935.g. te bija palikuši tikai 466 iedzīvotāji un 1939.g. Lejasciems zaudēja pilsētas statusu. Tagad pagastā 1980 iedz.





## ALŪKSNES-GULBENES ŠAURSLIEŽU DZELZCEĻŠ (“BĀNĪTIS”)

➤ <http://www.banitis.lv/> +371 64473037

Starp Alūksni un Gulbeni ir **8 pieturas**, bānītis šo ceļu pieveic pusotrā stundā.

Ja brauc grupa, jāpiesaka, lai piekabina papildus vagonu. t.

Vienīgais Baltijā kursējošais šaursliežu dzelzceļa “bānītis” vadā pasažierus 33 km starp Alūksni un Gulbeni. Tas ir viss, kas saglabājies no 1903.g. būvētās Valkas-Alūksnes-Vecgulbenes-Stukmaņu šaursliežu dzelzceļa līnijas, kur Alūksne bija viena no lielākajām vidusposma stacijām. Sliežu platums 750 mm.

<http://gulbene.times.lv/>

Sākotnēji tā bija privāta dzelzceļa kompānija, kuras saimnieki 20.gs. laikā mainījās vairākkārt. Kopš Latvijas neatkarības atjaunošanas 1990.g. un Latvijas Nacionālās kompānijas „Latvijas Dzelzceļš” izveidošanas 1991.g. Gulbenes - Alūksnes šaursliežu dzelzceļš atrodas tās sastāvā. 1998.g. šaursliežu dzelzceļš atzīts par valsts nozīmes kultūrvēsturisko pieminekli.

Jauna lappuse šaursliežu dzelzceļa vēsturē tika atvērta 2002.g. janvārī, kad pārvaldījumus šajā maršrutā pārņēma privāta kompānija SIA BO Gulbenes–Alūksnes bānītis, ko dibinājuši dzelzceļa entuziasti kopā ar vietējām pašvaldībām, lai kopīgi veidotu bāniša nākotni. Ceļojums sākas pie iespaidīgās Gulbenes stacijas ēkas, kas ir nozīmīga platsliežu – šaursliežu dzelzceļa mezgla stacija

Ceļā uz Alūksni vilciens pukšķina cauri bieziem mežiem, pļavām un izcirtumiem. Vairākas dzelzceļa stacijas, kurās piestāj bānītis ir atzītas par kultūrvēsturiskiem pieminekļiem. 20.gs. sāk. šeit strādāja Kolomnas rūpnīcā būvētās tvaika lokomotīves. Tagad ik dienu pēc saraksta tiek veikti trīs reisi, kurus apkalpo dižellokomotīves. Reisā dodas arī speciālie tūristu vilcieni.

*Olivereto.* (no antoloģijas “Tā zeme ir mūsu”. – Stokholma: Daugava, 1958.)

Vagonos mīlīgi maziņos  
Kā zemeņu groziņos  
Ceļgali saduras,  
Sasmaidās acis,  
Sarunas viegliņām,  
Sākas un ritinās,  
Smieklī skan aumaļām.

Aiz Umerniekiem  
Vilciens kļūst domīgs,  
Gauss un stomīgs.  
To labāko cerēsim –  
Uzvilks vai neuzvilks? Derēsim.  
Izkāpt vēl palūgs... Nē!  
Uzvilka! Alūksnē!

Par valsts aizsargājamiem kultūrvēsturiskiem pieminekļiem atzītas **četras dižellokomotīves TU-2 un TU-7**, kā arī Gulbenes vagonu tehniskās apskates punkta rīcībā esošie **7 pasažieru vagonu**. Četri no tiem izgatavoti 1961.g. Polijā un līdz 1997.gadam ekspluatēti Latvijas Bērnu dzelzceļā Rīgā Mežaparkā. Trīs pārējie ir 1987–1988.g. Orehovo-Zujevā Krievijā būvētie un strādnieku pārvaldīšanai rūpnieciskajos dzelzceļos paredzētie vagoni. Kā kultūrvēsturiski objekti tiek saglabāti arī no inventāra sarakstiem izslēgtie, Altaiskas un Demihovas rūpnīcās Krievijā būvētie septiņi kravas vagoni un trīs platformas. Tas pats attiecas uz Gulbenes dzelzceļa mezgla teritorijā saglabātajiem 1939.g. Latvijas Dzelzceļu galvenajās darbnīcās Daugavpilī izgatavoto **kravas vagona stāvu** un 1954.g. Baučenē Vācijā izgatavoto **izotermiskā vagona stāvu**. Šajā dzelzceļā unikālākais tehnikas piemineklis ir senatnīgas konstrukcijas **sniegtīris**.

