



ZUDUŠIE SUNTAŽI

Suntažu pagasta pārvaldes speciālizdevums Suntažu 790. gadskārtas svētkos 2014. gada jūlijā

Asoc. prof. Dr. philol. Dzintra Paegle

*“Caur tūkstoš vasarām un ziemas vētrām
Šim vilcienam lai lemts pret tāli skriet!”*

(Jānis Grots.)

DZELZCEĻA LĪNIJAS RĪGA–SUNTAŽI–ĒRGLI VĒSTURE

Dzelzceļa posms Rīga-Suntaži

2007.gada 3. oktobrī uz Cekules pārbrauktuves notiek smagās automašīnas sadursme ar vilciena vagon-lokomotīvi jeb automotrisi, cilvēku upuru nav, bet lokomotīve bojāta. Dīzeļmotrises vadītājs, 1. klases mašīnists, Uldis Freimanis stāsta: „... es jau ar to dīzeļmotrīsi 3. oktobrī braucu no Ērgļiem, kad tas smagais auto uzdrāzās virsū. Panika bija brīsmīga. Cilvēki, kuri brauca 3. oktobrī, var skatīt, ka viņiem ir dzimšanas diena, var teikt – laime nelaimē. Sekas varēja būt šausmīgas. Kā var braukt aizvērtām acīm un neredzēt, ka brauc vilciens? Gaisma nodzisa, dīzelis noslāpa, cilvēki kļiedza, bet viss laimīgi beidzās. Es nebraucu ar lielu ātrumu 18 km/h, bet tas brāžas kā traks, turklāt tas bija piekrauts ar smiltīm. Man liekas, viņš pēdējā brīdī to vilcienu pamanīja un sāka griezt mašīnu sānis, turklāt arī es bremzēju, kad sapratu, ka auto nemaz nedomā apstāties” (Katrs ilgojas pēc vienkāršas un cilvēciskas attieksmes. Latvijas Dzelzceļnieks, Nr.46/ 2007.gada 16. novembris, 7.lpp.). Satiksmes ministrs A. Šlesers apgalvo, ka tā ir vienīgā šāda lokomotīve Latvijā, un dzelzceļa līnija uz Suntažiem un Ērgļiem ar 5. un 6. oktobri vairs netiek atjaunota (sk. DELFI. lv 04.oktobris 2007,18. 00).

Mēs zinām, ka dzelzceļa līnija netika gadu desmitiem remontēta, sliežu gulšņi bija pavisam izpuvuši un vilciens kustējās palēnināti, un avārija bija tikai iegansts, lai dzelzceļa līniju slēgtu. 2009.gadā dzelzceļa sliedes tiek demontētas. Paliek vien dzelzceļa stiga, tilti un stacijas. Dzelzceļa tiltu pār Mazo Juglu pie Suntažu stacijas kāds

sistemātiski demolē, tas pats notiek ar Suntažu dzelzceļa staciju. Tas neesot pagasta īpašums, bet gan Latvijas Dzelzceļa, kam tas droši vien vairs nav vajadzīgs. Un, protams, labāk dzelzceļa līniju slēgt, nevis atjaunot, remonts maksātu vismaz 1 miljons latu, daudz lētāk nekā tā sākotnējā izbūve. Toties Dzelzceļš ieguva demontētās sliedes, un metālam tagad labs noiets. Bet cilvēki, kam tie rūp...

Daudziem suntalniekiem un citiem dzelzceļa līnijas lietotājiem sāp sirds par dzelzceļa demontēšanu. Kāds interneta lietotājs raksta: „Es vēl tagad dzirdu, kā dun sliedes, kā skan vilciena taure, laikam vilciens nogājis pazemē.”

Dzelzceļa līniju Rīga-Suntaži sāka būvēt 1930. gadā. Pirmais dzelzceļa posms būs līdz Suntažiem, tad to turpinās līdz Ērgļiem, tad tālāk līdz Lubānai un tad - līdz pašai Kārsavai. Pirmo posmu līdz Suntažiem atklāj 1935.gada 26.novembrī. Par to ziņo Latvijas valsts lielākie laikraksti – „Jaunākās Ziņas,” „Latvijas Kareivis,” „Rīts” un citi. Laikrakstā „Latvijas Kareivis” par Latvijas valsts iecerēm šās līnijas būvēšanā jau pēc līnijas atklāšanas līdz Ērgļiem stāsta dzelzceļu galvenais direktors Kārlis Bļodnieks:

„Rīgas-Ērgļu dzelzceļa līnija sāka būvēt 1930. gadā, kad arī publicēts likums par Rīgas-Ērgļu-Madonas-Lubānas-Kārsavas dzelzceļa līnijas būvi. Līnijas vajadzībām atsavināta zeme no 204 atsevišķām saimniecībām, skaitot no Dreiliņiem līdz Ērgļiem 93,9 kilometru garajā gabalā, ar zemes kopplatību 390 hektāri. Šās zemes vērtība ir apmēram Ls 95.000. Dzelzceļa atsavinātā zemes josla jau norobežota un uzmērīta, daļa plānu jau sastādīta un daļai bijušo īpašnieku izmaksāta atlīdzība par atsavināto zemi, ko izdara Dzelzceļu virsvalde pakāpeniski pēc plāna izgatavošanas, pirkuma līguma noslēgšanas un korborēšanas [DzP.- nostiprināšanas zemesgrāmatā]. Jāatzīmē, ka dzelzceļam zemi dāvinājis Līčupes pagasta „Ratliču” saimnieks Jānis Rīters, par ko Dzelzceļa virsvalde izsaka pateicību.

Līnija savā izbūvē prasījusi ievērojamus zemes un mākslīgo būvju darbus, kurus veikušas mūsu pašu strādnieku rokas, mūsu inženieru un tehniķu vadībā un uzraudzībā. Līnijas būvdarbus sākumā pagausināja uzņākusē saimniecības krīze, bet pārmaiņas mūsu valsts dzīvē labvēlīgi ietekmēja arī šo darbu, kas nu sekmīgi pabeigti līdz Ērgļiem” (Z. Kā noritējusi Rīgas-Ērgļu dzelzceļa līnijas būve. „Latvijas Kareivis,” sestdien, 11. decembrī 1937.).



2007. gada augusts. /Foto A. Linde, Suntaži./

1935. gada 24. novembrī laikraksts „Latvijas Kareivis” rakstā „Rīgas–Suntažu dzelzceļu līnijas būvdarbi nobeigti” ziņo: „Posmā Rīga –Suntaži pagaidu kustību atklās 26. novembrī. Šīs līnijas posms būs 50 km garš. Tanī atradīsies sekojošas stacijas: Jāņvārti, Acone, Saurieši, Ķivuli, Kangari, Remīne, Augšciems, Sidgunda un Suntaži. Dzelzceļa staciju ēkas uz šīs līnijas nav vēl izbūvētas un attiecīgo komercoperāciju izdarīšanai staciju vietās būs nolikti preču vagoni. Jaunatklājamās līnijas būvdarbi izmaksājuši 1 km caurmērā Ls 48.571.

Tālākā šīs līnijas posmā no Suntažiem līdz Ērgļiem ir izpildīti visi zemes darbi un izbūvētas arī visas mākslīgās būves. Posmā no Ērgļiem līdz Madonai nobeigti izmeklēšanas darbi un nosprausts līnijas virziens. Būvdarbi šinī posmā vēl nav sākušies.

Jaunā dzelzceļa līnija iet pa bagātu, labi apdzīvotu apgabalu un vietām skatītājam atklājas acu priekšā skaistas dabas ainavas, kas atgādina Šveici. Tas sevišķi sakāms par Vidzemes augstienes rajonu. Ar kustības atklāšanu pa jauno līniju vietējiem zemturiem būs sagādāta liela ērtība, jo tagad tiem bija līdz dzelzceļam jāmēro 50–60 km. Cerams, ka šī līnija plašos apmēros saistīs tūristu ievērbu.

Posma Rīga–Suntaži atklāšanas svinībās ņems dalību satiksmes ministrijas vadība un dzelzceļu virsvaldes augstākie ierēdņi („Latvijas Kareivis”, svētdiena 24. novembris, 1935). Tādā pašā redakcijā šī informācija ir laikrakstā „Jaunākās Ziņas” ar virsrakstu „Vidzemes augstieni šķērso jauns dzelzceļš” (1935. gada 23. novembrī). Te ir arī teikts, ka šodien, 23. novembrī, iesvētīs Daugavpils–Grīvas jauno tērauda tiltu, klāt ir tā fotoattēli.

Dzelzceļa Rīga–Suntaži atklāšanas svinības

Laikraksts „Latvijas Kareivis” 1935. gada 27. novembrī ievieto plašu rakstu „Lai svētīts darbs, kas ceļ tēvu zemes labklājību. Rīgas–Suntažu dzelzceļlīnijas atklāšanas svinības”.

„Jaunatklātā dzelzceļa posma apkārtnes iedzīvotājiem vakar bija īsta svētku diena. Visās tuvējās mājās plīvoja karogi un iedzīvotāji pulcējās staciju un pieturas punktu vietās, lai apsveiktu Satiksmes ministrijas vadību un augstākos dzelzceļa virsvaldes ierēdņus, kuri izbrauca no Rīgas zaļumiem un nacionāliem karogiem pušķotā vilcienā. Dzelzceļa atklāšanas svinībās piedalījās satiksmes ministrs B[ernhards] Einbergs. Ministru pavadīja dzelzceļu galvenais direktors K[ārlis] Bļodnieks, šoseju un zemes ceļu departamenta direktors [Jānis] Melnalksnis, finanču direktors H[ugo] Mazkalniņš, tehniskais direktors [Aleksandrs Jānis] Silenieks, armijas štāba administratīvās daļas vispārējās nodaļas priekšnieks plkv. leit. Līcis, Rīgas apriņķa lauku pašvaldību vecākais [Eduards] Zvaigzne, dzelzceļu inspektors [Jānis] Švanks un citi atbildīgie Satiksmes ministrijas darbinieki.”

Tālāk rakstā stāstīts, ka pirmā apstāšanās vieta ir bijusi Jāņvārti, kur visi apskatīja jauno stacijas ēku un devās tālāk uz Aconī. Te ministru sagaidīja vairāki apkārtnes iedzīvotāji. „Viņu vārdā Grīnberga kundze pateicās ministram un valdībai par jauno dzelzceļu un pasniedza sāls maizi. Ministrs pēc tam pārgriezta ceļa lentu ar novēlējumu, lai jaunais dzelzceļš kalpotu ērtākai satiksmei.

Pie Kangaru stacijas bija celti goda vārti, rotāti nacionāliem karogiem un zaļumu vītņiem ar lēcošu sauli uz tiem.” Te tika pasniegti ziedi, izteiktas pateicības. Dzelzceļu direktors K. Bļodnieks sniedz pārskatu par dzelzceļa būvdarbiem. „Jaunā dzelzceļa līnija, kas ir ap-

mēram 50 km gara, pavisam izmaksājusi 2.078.500 Ls. Staciju ēku, noliktavu, dzīvojamo ēku un citu labieģību izbūve nākotnē prasīs ap 300.000 Ls. Dzelzceļa izbūvē izlietāti vietējie materiāli un mūsu rūpniecības ražojumi, kā arī visi būvdarbi veikti ar mūsu pašu uzņēmējiem un strādniekiem.”



Dzelzceļa līnija pie Kangaru stacijas. /<http://www.zuduslatvija.lv/> Kangari/

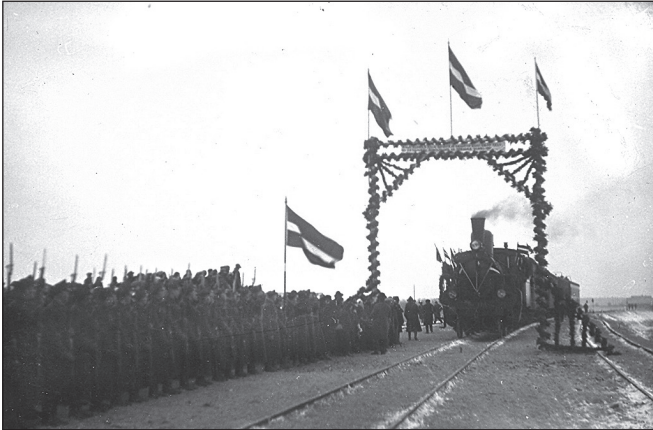
Satiksmes ministrs B. Einbergs pateicas par uzmanību un labo noskaņojumu un norāda, „ka lai gan līnija nav pabeigta, tomēr tā dod lielus labumus satiksmes ziņā ar galvas pilsētu un kalpo plašā apgabala saimnieciskam un līdz ar to garīgam uzplaukumam. Jaunā dzelzceļa nozīme vēl ir tā, ka tas iet pa apvidiem, kas līdz šim atradās tālu no lielākiem satiksmes ceļiem, galvenā kārtā dzelzceļiem. Tāpēc ir iemesls šo gadījumu atzīmēt sevišķi svinīgi. Ar jaunā dzelzceļa atklāšanu vietējiem lauksaimniekiem būs vieglāka satiksme ar mūsu saimnieciskās un garīgās dzīves centru Rīgu un vieglāka savu ražojumu apmaiņa, kas nāks par labu kā šī apgabala iedzīvotāju, tā arī visas valsts saimnieciskām interesēm. No valsts viedokļa svarīgi ir tas, ka pieslēdzot šo posmu vispārējam dzelzceļa tīklam, pieaugs pārvaldījumi pa dzelzceļiem, lai gan dzelzceļa būvē ieguldīti lieli līdzekļi, ar laiku tie, cerams, atmaksāsies. Līdzekļi, kas bija nepieciešami līnijas būvei, netiešā kārtā devuši visi valsts iedzīvotāji. Tādā veidā piedalīdamies lielajā valsts uzbūves darbā. Tāpēc arī šo līniju atklājot, svinībās dalību ņem visi valsts iedzīvotāji.” Tālāk ministrs nodod sveicienu no Ministru prezidenta K. Ulmaņa un nobeidz ar vārdiem: „Ministru prezidenta, kara ministra un visas valdības vārdā un uzdevumā atklāju šo ceļu par godu mūsu Latvijai un tautai par svētību. Dievs, svētī Latviju!” Tad tiek nodziedāta valsts himna, mācītājs [Jānis] Rozentāls iesvētī dzelzceļu, tiek pārgriezta nacionāla lenta un pirmais vilciens izbrauc caur goda vārtiem, virs kuriem uzraksts: „Lai svētīts darbs, kas tēvu zemes labklājību ceļ.”

Nākamā pietura ir Augšciems [laikrakstā „Latvijas Kareivis” rakstīts Augstciems. DzP], tur viesus sveic pagasta valdes loceklis Zunde un „tuvējās mājās „Stipniekos” notika azaid, kuŗu bija rīkojušas aizsardzes”.

„Sidgundā svētku viesus sagaidīja aizsargu goda sardze, vietējais mazpulks un lielāks skaits vietējo iedzīvotāju. Pēc Sidgundas pagasta pārstāvja apsveikuma un ministra īsas pateicības uzrunas par svinīgo sagaidīšanu, mazpulka dalībnieki skolas pārziņa Kazmera

[Dz.P. domājams Jānis Kažmers, Sidgundas pamatskolas pārzinis] vadībā nodziedāja vairākas dziesmas.

Tikpat svinīga ministra un pārējo goda viesu sagaidīšana bija arī gala stacijā – Suntažos.



Dzelzceļa līnijas atklāšana 1935. gada Suntažos /LdzM 4290;4292/

Ministru visu apkārtējo iedzīvotāju vārdā apsveica pagasta vecākais Jēkabsons, norādot, ka tagad plašā apgabala iedzīvotāji būs vienoti ar valsts galvas pilsētu un visu pārējo Latviju. Tad ministrs apstaigāja aizsargu, skolēnu un mazpulka goda sardzi un uzrunāja sapulcējušos ap 500 pagasta iedzīvotājus. Ministrs norādīja, ka dzelzceļa atklāšana ir notikums, kas ienesīs jaunas pārgrozības iedzīvotāju saimnieciskā un kultūrālā dzīvē, pie tam pārgrozības uz labo pusi, jo dos iespēju rosīgāk piedalīties valsts kultūrālā dzīvē un savas saimnieciskās dzīves veidošanā. Padarītais ir tiešām liels darbs, kas veikts vienīgi kopējiem spēkiem, ar visas valsts iedzīvotāju līdzdalību. Nododot ministru prezidenta un valdības sveicienus, ministrs izteica cerību, ka dzelzceļa būvē ieguldītie līdzekļi nebūs velti un ka goda vārtos rakstītie zīmīgie vārdi: „Raud kumelš, raud braucējs, braucot garo Rīgas ceļu, nu es braukšu dziedādams ar tērauda kumeliņu” pilnā mērā attaisnosies.

Pēc ministra runas skolēnu un Suntažu 404. mazpulka dalībnieki skolotāja [Artura] Āķa vadībā nodziedāja vairākas dziesmas un viesi devās uz vietējo lauksaimniecības biedrību, kur Suntažu un Kastrānes pagastu iedzīvotāji un pašvaldības par godu lielajam notikumam bija klājušas mielasta galdu. Šeit vēlreiz ministru un viesus apsveica Suntažu pagasta vecākais Jēkabsons un pamatskolas pārzinis Āķis. Satiksmes ministrs B. Einbergs pateicās rīkotājiem un savā uzrunā norādīja, ka jaunatklātais dzelzceļš sekmēs arī tūrisma attīstību un plašākām aprindām būs iespējams iepazīties ar Suntažu skaisto apkārtni.”

Šeit aprakstītie notikumi, citētās valstsvīru runas tik krasi atšķiras no mūsdienu valsts vadītāju runām, toreiz ir bijusi cita attieksme, cieņa un rūpes par Latvijas tautu. Solītais nav bijuši tukši vārdi, jo drīz vien tika uzceltas dzelzceļa stacijas, pa dzelzceļu gāja paātrinātie preču vilcieni, kas uzņēma eksportsūtījumiem zemnieku saražoto pienu, sviestu un maizes labību, kā arī sagatavotos kokmateriālus (Par to piem., Jaunākās Ziņas 1937. 3. dec.).

Dzelzceļa stacijas

Dzelzceļlīnijas Rīga–Suntaži–Ērgļi pirmais posms līdz Suntažiem tika atklāts 1935. gada 26. novembrī. Uz to brīdi vēl nebija paspēts uzcelt visas dzelzceļa stacijas, gatava bija Jāņvārtu stacija. Divu gadu laikā, kad būvēja dzelzceļu līdz Ērgļiem, notika arī dzelzceļa ēku celtniecība. Līdz tam dzelzceļa stacijas funkcijas veica speciāli ierīkoti vagoni. Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja



Kangaru stacijas vagoni.

(Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja materiāli – LDzM_4283)

krājumos ir attēls ar šādu vagoniņu Kangaru stacijā.

No 1935.gada novembra līdz 1937. gada 10. decembrim, kad atklāja tālāko dzelzceļa līniju līdz Ērgļiem, pēc inženiera Jāņa Šarlova projekta tika uzcelta Sauriešu un Suntažu stacija. Pārējo staciju ēkas – Ķīvuļos, Aconē, Kangaros, Sidgundā un Augšciemā tika celtas pēc arhitekta Valdemāra Ozoliņa projektiem.

Jānis Šarlovs (1875–?), pēc taufības krievs, dzimis Pēterpilī, kur ieguvis izglītību. Ir viens no pirmajiem inženieriem, kas sācis būvēt dzelzsbetona tiltus Latvijas zemes ceļiem (ap 1904.gadu), pirmais izmantojis šoseju darbošanu ceļam Rīga–Jūrmala 1910.gadā. Ir apbalvots ar Atzinības krusta ordeni (Pēc „Es viņu pazīstu” Latviešu biogrāfiskā vārdnīca 2.izd.. 469). Pēc J. Šarlova projektiem būvētas dzelzceļa stacijas arī Kuldīgā, Dundagā, Priedainē u.c.

Valdemārs Ozoliņš (1899.gada 23. jūlijā, miris 1991.gadā), dzimis Salas Ozoliņos, izglītojies Latvijā, beidzis Latvijas Universitāti, piedalījies Brīvības cīņās. Projektējis vairāku staciju ēkas un ūdenstornus, arī dzelzceļa autobusu darbnīcas Rīgā (Pēc Es viņu pazīstu” Latviešu biogrāfiskā vārdnīca 2.izd. 364).

Pirmā Suntažu dzelzceļa stacija nodota ekspluatācijā, spriežot pēc laikrakstu ziņām, 1937. gada novembra beigās. „Brīvā Zeme” 1937. gada 2. novembrī raksta: „Dzelzceļa virsvalde tuvākās dienās nodos lietošanai jaunbūvēto dzelzceļu stacijas ēku Brocēnos, bez tam mēneša beigās paredzēts nodot lietošanai arī Acones, Kangaru, Augšciema un Suntažu stacijas jaunbūves (Dz. P. izcēlums).” Stacijas ēkas celtniecība ir tikusi uzdota būvuzņēmējiem. Laikraksts Brīvā Zeme 1937. gada 27. maijā ziņo: „Dzelzceļu virsvalde Brocēnu stacijas ēkas izbūvi nodevusi uzņēmējam Ž.Misiņam, Augšciema un Acones staciju ēku darbus – Turkopolim, Meirānu stacijas ēku būves – Elksnim, Suntažu stacijas –Treimanim un Kangaru stacijas – Maurem.” Turpat ir ziņas, ka Suntažu stacijā centrālāpkurināšanas ierīces uzstādīs uzņēmējs Pēkšēns. „Brīvā Zeme” 1937. gada 21. septembrī ziņo, ka Dzelzceļa virsvalde iznomā bufetes telpas, ar tiesībām tirgoties ar alu, vietējiem augļu un ogu vīniem uz 2 gadiem, Suntažos – tiesības tirgoties ar alu. Kopā ar bufetēm izīrē bufes nomniekiem dzīvokļa telpas pa istabai katrā stacijā. Bufetes telpas apkurina un apgaismo dzelzceļš uz sava rēķina.

Laikraksts „Jaunākās Ziņas” 1937. gada 9. decembrī ziņo: „Posmā līdz Suntažiem tagad jau uzceltas jaunas stacijas ēkas. Tās ir 2-stāvu mūra celtnes ar visām nepieciešamām ērtībām pasažieriem un dzelzceļa darbiniekiem”(Rakstā „No Rīgas uz Ērgļiem rīt dosies pirmais vilciens”).

Par Suntažu dzelzceļa staciju Toms Altenbergs,

Karīna Augustāne, leva Pētersone grāmatā „Dzelzceļi Latvijā” (2009, 176) raksta: „1937. gada novembrī pēc inženiera J. Šarlova projekta pabeigta divstāvu mūra ēka ar plašām uzgaidāmajām telpām un bufeti, piebūvētu bagāžas noliktavu, dzīvokļiem 2. stāvā un centrālo apkuri. Ūdenstornis celts 1939. gadā.”



Suntažu stacijas ēka. /Alfrēda Kupča foto 1938. Pagasta muzeja materiāli./

Ir vēl kāda nezināma fotogrāfa darbs, kas atrodams Latvijas Dzelzceļa vēstures muzejā, tajā redzama kāda sieviete, un portreta fonā Suntažu stacija ar ūdenstorni, tā fotografēta kaut kad pēc ūdenstornja uzcelšanas 1939. gadā.



Sieviete Suntažu stacijā
/Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja materiāli LDzM_4291/

Suntažu stacijas ēku nopostīja Otrajā pasaules karā, tagad, skatoties uz kādreizējo, vareno Suntažu stacijas ēku, sāp sirds, ka tā tikusi nopostīta, ka to neesmu varējusi skatīt pati savām acīm. Pēc fotogrāfijām grūti orientēties situācijā, īsti nevar saprast, kur atradās stacijas ūdenstornis, laikam sliežu ceļa labajā pusē (skatoties Ērgļu virzienā) un stacijas ēkas labajā pusē, kur tagad ir apstādījumi. Varbūt kāds aculiecinieks to zina?

Tagadējā, vēl skatāmā Suntažu stacijas ēka ir celta pēc kara, tā ir mazāka, tur ir bijusi malkas krāsns apkure.

Sidgundā arī ir bijusi skaista stacijas ēka, to mūsu paaudze nemaz nav redzējusi, tā celta pēc arhitekta V. Ozoliņa projekta un atklāta 1938. gadā.



Sidgundas stacija
/Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja materiāli – LDzM_4288/

Dzelzceļa posms Suntaži–Ērgļi

1935.gada 26. novembrī atklāja dzelzceļa līnijas pirmo posmu Rīga–Suntaži. Par to rakstīts mūsu avīzes „Suntažnieks” 2012.gada februāra un marta numurā.

Dzelzceļa celtniecība uz Ērgļiem turpinājās, un jau 1937. gada rudenī laikraksti ziņo, kā rit darbi. Laikraksts „Brīvā zeme” 1937. gada 4. augustā informē: „Satiksmi līdz Suntažiem atklāja jau 1935.gada novembrī, bet atlikušajā posmā līdz Ērgļiem, kas ir 43 km garš, jau nobeigti ceļa klātnes izbūves darbi. Vēl nobeidzami daži kilometri zemes darbi. Pie sliežu likšanas pašlaik strādā 200 strādnieku un sliedes uzlikta līdz 23 km aiz Suntažiem.”

Pāris mēnešus vēlāk, 16. oktobrī, laikrakstā „Rīts” publicists Osvalds Akmentiņš raksta, kā notiek dzelzceļa būve Ērgļos. Interesanti, ka pats O. Akmentiņš (1914–2005) ir vietavietis, kas Suntažu sešgadīgajā skolā mācījies no 1929. līdz 1930.gadam un dzelzceļa būves laikā ir bijis strādnieks pie lauku saimniekiem Ērgļos (Par to Latviešu rakstniecība biogrāfijās 2003, 20). Viņa raksts „Stacijās drīz zvanīs tālruni” atklāj ainas no Rīgas–Ērgļu dzelzceļa līnijas būves vietas Ērgļos. „Nav otra pagasta apkārtnē, kur būtu celts tik daudz jaunu tiltu, ceļu un ēku kā tas ir Ērgļos. 1/2 km garumā pār Ogri jau trīs tilti. Tikko šoruden nobeidza šosejas tiltu pie elektriskās spēkstacijas. Aiz jaunā tilta seko dzelzceļa 12 m augstie tilta balsti, kuri gaida fermas, lai tad savās skavās nestu vagonu rindas tālāk. Strādnieki Ērgļu rajonā liek jaunajai līnijai sliedes uz Vējāvu un Madonu. Labajā krastā tuvojas noslēgumam grandiozais uzbērums 11 m augstumā. 1/2 km dienvidrietumu virzienā vēl vīst telefona stabā uzvilktais vainags. Tā ir zīme, ka vadi līdz Suntažiem jau ir kārtībā un gaida signālu zvanus stacijā. Tālāk vēl akmeņains lauks, kas prasa daudz darba, bet šie drīz pacelsies viena no nozīmīgākajām stacijām. [...] Stacija atradīsies starp Rata un Vēja kalna nogāzēm”. Tālāk rakstīts, kā lēni pa sliedēm kustas „suta kumeļš, atvezdams būvmateriālus un nostiprinādams balastus”. Apkārt redzami izgāzti koki, jo alejas ceļš ir bijis jāpaplašina. Raksta autors runājas ar strādniekiem, tie ir no Latgales, veselas dzimtas, jo tā labāk sokoties darbs. Strādnieki ir apmierināti, viņu alga laba – 5 līdz 6 lati dienā, kaut darbs ir grūts, viņi šajos darbos strādā jau vairākus gadus.

Laikraksts „Brīvā Zeme” 1937. gada 30. oktobrī rakstā „Pasažieru satiksmi starp Suntažiem un Ērgļiem uzsāks decembrī” ziņo: „Zemes darbi un sliežu uzlikšana jau nobeigta visā ceļa garumā. Šai posmā iet darba vilcieni. Jau veikti 50 proc. no stacijas projektēto ceļu un pārmiju būves darbiem. Patlaban intensīvi turpinājas ceļa balastēšana. Galvenā ceļa balastēšanu paredz pabeigt turpmākās pāris nedēļās [...]. Posmā starp Suntažiem un

Ērgļiem turpina ierīkot stacijās nepieciešamās ierīces, uzstādīt signālus."

"Brīvā Zeme" 1937.gada 1. decembrī paziņo, ka jaunbūvēto ceļa posmu līdz Ērgļiem atklās 10. decembrī un būs jauns vilcienu saraksts. „Jaunajā sarakstā paredzēti 2 pāri pasažieru vilcieni pasažieru pārvadāšanai un 1 pāris paātrināto preču vilcienu preču pārvadāšanai." Laikraksts norāda arī vilcienu pārvietošanās ātrumu – „posmā Rīga – Jāņuvārti – 60 km stundā, posmā Jāņuvārti – Suntaži – 70 km stundā un posmā Suntaži – Ērgļi – 45 km stundā".

"Jaunākās Ziņas" 1937. gada 9. decembrī rakstā „No Rīgas uz Ērgļiem rīt dosies pirmais vilciens" stāstījis, ka atklāšanas svinībām pošas visas pašvaldības un sabiedriskās organizācijas, kas sagaidīs vilcienu ar goda viesiem – satiksmes ministru inž. B. Einbergu, dzelzceļu galveno direktoru K. Bļodnieku un citus. Jaunais „Dzelzceļa līnijas posms līdz Ērgļiem ir 42,8 km garš [...] un jaunizbūvētā posmā paredzētas šādas stacijas: Kastrāne, Vētraine (DzP. pareizi Vatrāne), Ķeipene, Plātere, [DzP. – rakstā nav minēta Taurupe], Ličupe, Baltava un Roplaīne. Posmā līdz Suntažiem tagad jau uzceltas jaunas stacijas ēkas [...]. Tādas pašas stacijas būvēs arī jaunajā posmā starp Suntažiem un Ērgļiem. [...] Jaunajai dzelzceļa līnijai ļoti svarīga saimnieciska nozīme, jo tā apkalpos plašu Vidzemes vidienas novadu, kuŗam līdz šim tuvākā dzelzceļa stacija bija 30–40 km tālu." Rakstā ir norādīts, ka rīt vilciens ar dzelzceļa līnijas atklāšanas svinību dalībniekiem izbrauks pl.8, bet Ērgļos pienāks pl.12.30. Starpcelā uzcelti vairāki godavārdi, kur notiks mazākas svinības. Galvenās svinības notiks Ērgļos.

Laikraksts „Brīvā Zeme" 10.decembra rītā jau paspējis intervēt dzelzceļa direktoru K. Bļodnieku par jauno dzelzceļa līniju līdz Ērgļiem. Rakstā „Šodien Ērgļi sagaidīja pirmo vilcienu" līdzās atskatam uz paveikto dzelzceļa celtniecībā ir izcelta dzelzceļa līnijas saimnieciskā nozīme: „Šodien Vēja un Rata kalna ielejā pietāj Rīgas ceļu noskrējušais vilciens. Satiksmes grūtības un zaudējumi nu novērsti. Daudz jau vēl mums darba, bet būs arī panākumi. Vislielāko vērtību tagad ar jauno izdevīgo dzelzceļa satiksmi, kas ir liels ieguvums visai Cēsu apriņķa dienvidus daļai, gribam vēltīt ienākumu celšanas jautājumam. Paplašināsies ražošanas mūsu saimniecībās visās tajās nozarēs, ko attāluma dēļ no centriem, no tirgus līdz šim nevarējām attīstīt. Cik liela nozīme labai satiksmei, to rāda arī mūsu – Ērgļu ciema attīstība [...]"

Dzelzceļa atklāšanas dienā, 1937.gada 10. decembrī, laikraksts „Jaunākās Ziņas" ievietojis ērgļenieša, dzejnieka Jāņa Grota dzejoli „Rīgas-Ērgļu pirmajam vilcienam".

Ļet pirmais vilciens nu uz Ērgļiem maniem, –
Tik jauns un drošs un straujš un spējš!
To pavadiet ar gaviļiem un zvaniem,
To, kas tik spīrgts, kā agra rīta vējš.

Nu celjiet vārtus košus, zaļām mētrām,
Nu steidziet karogus pret ziemas sauli sliet, –
Caur tūkstoš vasarām un ziemas vētrām
Šim vilcienam lai lemts pret tāli skriet!

Būs celjā jaunas stacijas un tilti,
Būs jaunas ielejas un pakalni jauks,
Kas saņems braucējus – kā labus draugus, silti,
Kam atsmaidīs ir birze, mežs un lauks.

Skrien pirmais vilciens nu uz Ērgļiem maniem,
Kā ērglis – varens, kas pret tāli rīt,
To sagaidiet ar gaviļiem un zvaniem
Kā jaunas asinis, kas zemes dzīslās rīt!

Dzejolis ir sajūsmas un gaviļu pilns, un šāds nosaukums bija visiem dzelzceļa atklāšanas svinību dalībniekiem., kas devās svētku braucienā un sagaidīja pirmo vilcienu dzelzceļa stacijās.

Nākamajā dienā, 11. decembrī, pēc dzelzceļa Rīga-Ērgļi atklāšanas laikrakstos ir ne mazāk emocionāli raksti par šo notikumu. Laikraksts „Rīts" 1937.gada 11. decembrī ievietojis rakstu „Pirmais vilciens Rudolfa [tā!] Blaumaņa dzimtenē" ar apakšvirsrakstu „Pāri dzimtenes laukiem tev skriet, stiprākām saitēm mūs kopā siet", šos vārdus savos goda vārtos bija rakstījuši ķeipenieši.

Zaļumiem rotātais vilciens veda ne tikai dzelzceļa vadību, bet tajā varēja braukt arī paši dzelzceļa būvētāji, un viņi žurnālistiem stāstīja par jaunām mājām, kas pacēlušās dzelzceļa malā, un par jaunu rosību apkārtējos pagastos. Pie stacijām jau bija redzamas lielas kokmateriālu krautnes, gaidot atklāšanas sākumu, lai varētu doties uz galvaspilsētu. Rakstā tēlota skaistā daba, kas redzama pa vilciena logu: „Kalnu pakājēs dus ledus un sniega klātie apāļie ezeriņi un no pakalniem atveras mūžam zilie tālie skati pāri mežiem un laukiem, bet dienvidaustrumu pamalē dus Latgale ar saviem mežiem." Žurnālists turpina: „Vērojot ļaudis, kas pulcējās pie stacijām, jāatzīst, sajūsma par dzelzceļu ir ļoti liela. Pie katras stacijas un pieturas bija celti goda vārti, un iedzīvotāju pārstāvji satiksmes ministram B. Einbergam izjustos vārdos apliecināja pateicību un sajūsma par jauno dzelzceļu. To vēstīja arī uzraksti visos daudzajos goda vārtos, kas bija celti Suntažos, Kastrānē, Vatrānē, Ķeipenē, Plāterē, Taurupē, Ličupē, Baltavā, Roplaīnos un Ērgļos. [...] Pie Plāteres starp slaidajām, piesnigušajām eglēm bija sabraukuši desmitiem pajūgu, un, vilcienu gaidīdami, ļaudis sildījās pie liela ugunsкура. Viņu sirsniņa bija jo liela, un sirmajiem vīriem, rokās paņemot gabaliņu no zaļās goda vārtu lentas, asaras iemirdzējās acīs: „Jau no 1914.gada mēs te dzelzceļu gaidījām. Lai nu Dievs dod viņam gaišu ceļu skriet un nest mums vieglākas dienas!"

Lepni goda vārti ar degošām lāpām bija celti uz Cēsu apriņķa robežas pie Ličupes pieturas. Vilcienu sveica ne tikai pieaugušie, bet arī skolēni ar karodziņiem. Baltavā treji goda vārti un, iebraucot Ērgļos, skaistā ziemas diena bija pārvērtusies sniegpukenī, kur vilcienu ar gaviļiem sagaidīja milzīgs ļaužu pūlis.

Laikraksts „Jaunākās Ziņas" 1937.gada 11. decembrī rakstā „Rīgā zviedza kumeliņi-Vidzemē atskanēja. Satiksmes ministrs atklāj Rīgas-Ērgļu dzelzceļu" arī apraksta vilciena ceļu uz Ērgļiem. Rakstu parakstījis A.B. Šeit minēsim goda vilciena apstāšanās vietas un cilvēkus, kas teikuši kādus apveikuma vārdus, varbūt kāds viņus vēl atceras, viņu piederīgie vai paziņas, un var par viņiem tagad ko vairāk pastāstīt.

„Atklāšanas svinības sākās Suntažos. Jau pa gabalu sveicināja diženi godavārti ar uzrakstu „Valsti šķērso labi ceļi – novads novadam dod roku" un „Rīgā zviedza kumeliņš – Vidzemē atskanēja". Viesus uzrunā aizsargu priekšnieks Puriņš. Arī Kastrānē viesus sagaidīja daudz ļaužu, kas pulcējās pie bērzu un skuju celtiem goda vārtiem. Kastrānes un Lauberes pagasta vārdā runāja pagasta vecākais Konrāds. Vatrānē pie goda vārtiem runāja lauksaimnieks Kande. Ķeipenē sapulcējušies daudz cilvēku, satiksmes ministru apsveica pagasta vecākais J. Lediņš, Zaubes pagasta vecākais J. Kalniņš nodod pateicību valsts prezidentam Dr. K. Ulmanim, runā arī piensaimnieku biedrības priekšnieks A. Grīnbergs un A. Klinte.

Plāterē viesus uzrunā pagasta vecākais Ozoliņš, Taurupē – Užāns un lauksaimnieks Gailis. Ličupē uzstājas Cēsu apriņķa lauku pašvaldību vecākais J. Ringmanis, Baltavā, kur celti treji goda vārti, – runā Ogres pagasta

vecākais H. Blaus.

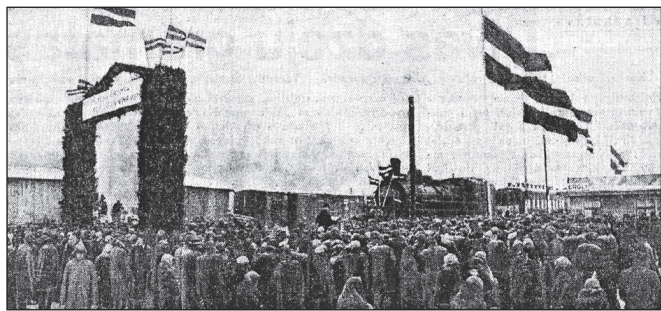
„Sarkanbaltsarkanu karogu mežs un zaļumi greznoja līnijas galapunktu Ērgļos, kur bija saplūduši svētku dalībnieki no tālākas apkārtnes.” Vilcienu sagaidīja „Ērgļu, Ogres, Jumurdas un Liepkalna pagastu iedzīvotāji” informāciju papildina „Brīvā Zeme” 1937.gada 11. decembrī. Runu teic Ērgļu pagasta vecākais A. Saulītis, jauno dzelzceļu iesvētī luterāņu mācītājs J. Gabliks un pareizticīgo mācītājs K. Plaudis. Pārskatu par dzelzceļa būvi sniedz dzelzceļu galvenais direktors K. Bļodnieks: „97, 5 kilometru garajā dzelzceļa līnijā no Rīgas līdz Ērgļiem izstrādāti 1.182.000 kub. metri zemes. Uzbērti 240.000 kub. metri zemes un ielikti 153.000 guļšņu. Slīdes liktas kop-svarā 1430 tonnu. Izvestas 57 mākslīgās inženieru būves, no kurām 30 tilti un 27 caurtekas. Uz 1938. gada 1. aprīli par Rīgas-Ērgļu un Madonas-Lubānas posmu izbūvi (DzP.- dzelzceļa līnija tika plānota līdz Kārsavai, sākta arī no Madonas uz Lubānu, lai vēlāk savienotu Ērgļus ar Madonu un Lubānu ar Kārsavu) būs izdoti 10.404.951 Ls.” (Jaunākās Ziņas” 1937. gada 11. decembrī.)

Ērgļos uzrunu saka arī satiksmes ministrs B. Einbergs, kas uzsver dzelzceļa nozīmi zemkopju stāvokļa uzlabošanā un nodod sveicienus no ministru prezidenta un Vadoņa K. Ulmaņa, kara ministra J. Baloža un visas valdības. B. Einbergs pārgriež lentu un „pirmais vilciens izriņķojas cauri goda vārtiem, kurus greznoja zīmīgs uzraksts: „Saulveža vadīti – saulei pretim.””

Dzelzceļa atklāšanas svinību laikā pienāk pirmais kārtējais pasažieru vilciens, kas bijis braucēju pārpildīts, tā ziņo laikraksts „Latvijas Kareivis” 1937.gada 11. decembrī rakstā „Vakar atklāja Rīgas-Ērgļu dzelzceļu”.

Tad viesi kopā ar apkārtnes ļaudīm pulcējās Gaiļu kalna tautas namā un apliecināja, ka viņos kvēlo tas gars, ko viņos iededzinājis R. Blaumanis, P. Blaus un K. Skalbe.

Laikraksts „Jaunākās Ziņas” 1937.gada 11. decembrī pie šā raksta līcis klāt arī fotoattēls no svinībām Ērgļos, attēls gan ir visai tumšs, jo fotografēšanas brīdī plosījies sniegunis.



Iedzīvotāji sagaida pirmo vilcienu Ērgļos.
/„Jaunākās Ziņas” 1937.gada 11. decembrī/



Dzelzceļa stacija Ērgļos 1938. gads.
/Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja materiāli – LDzM 4298/

Sākumā Ērgļos nav bijusi uzcelta dzelzceļa stacija, tās funkcijas pildīja pagaidu vagoni, kas labi redzams 1938. gada fotoattēlā, ko fotografējis V. Upītis un tā glabājas Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja krātuvē. Laikraksts „Latvijas Kareivis” 1937.gada 18. septembrī rakstā „Mūsu dzelzceļa tīkla izbūve” informē: „Nākošajā gadā turpinās jaunu stacijas ēku būvi šīs līnijas pārējos dzīvākos punktos – Ērgļos, Ķeipenē un Taurupē”.

Tik daudz darba un prieka, un cerību uz labāku dzīvi!

Dzelzceļš Suntaži-Ērgļi pēc 1937.gada 10. decembra

Tika iecerēts, kā jau rakstijām iepriekš, izbūvēt dzelzceļa līniju tālāk cauri Madonai līdz Kārsavai. Jau 1935.gada 16. novembrī, desmit dienas pirms Rīga-Suntaži posma atklāšanas, dzelzceļa satiksme notiek posmā no Kūjas līdz Lubānai. Pēc tam, kad dzelzceļš aizvījās līdz Ērgļiem, tika turpināta tā izbūve līdz Madonai. „Ērgļos jau tika izveidots uzbērums un uzcelts tilts pār Ogres upi. Tomēr nākamajos gados darbi apstājās, un karš tos pilnībā apturēja. Arī Lubānas-Kārsavas posma izpētes darbi tika sākti, tomēr Lubānas klānos dzelzceļa stigas veidošana radītu pārāk lielus izdevumus, tādēļ Dzelzceļa virsvalde no tālākiem darbiem atteicās” (T. Altbergs, K. Augustāne, I. Pētersone. Dzelzceļi Latvijā. 2009, 174). Dzelzceļa posmā Madona-Lubāna pasažieru satiksme tika pārtraukta jau 1963. gadā, bet preču vilcieni kursēja līdz 1990. gadam, tad dzelzceļu slēdza (Par to turpat, 178).

„Sakarā ar jauno Rīgas Rīgas-Rūjienas un Rīgas-Ērgļu līnijas izbūvi Rīgas pasažieru stacijā izveidots jauns sliežu ceļa tīkls vilcienu pieņemšanai” (Pieci gadi. 1934-15.V-1939,90). Rīgas pasažieru stacija toreiz izskatījās citādi, tā līdzinājās daudzām Rietumeiropas dzelzceļa stacijām



Rīga I stacijas ēkas iekšskats 1934.gadā.
/Fotogrāfs V. Upītis. LDzVM krājums./

Dzelzceļi atdzīvināja valsts sabiedrisko un saimniecisko dzīvi. Laikraksts „Latvijas Kareivis” 1937.gada 19. decembrī ziņo, ka uz Ērgļiem dosies tūristu vilciens, „kur otro svētku vakarā dedzinās kopēju Ziemassvētku eglīti. Tūristiem gādāts arī par ērtu naktsmītni. Brauciens turp un atpakaļ, ieskaitot naktsmītni, maksās Ls 3.90 no personas. Bez tam pēc vēlēšanās varēs pasūtīt pusdienas, kas izmaksās Ls 1.20 no personas. 27. decembrī paredzēti slēpotāju izbraucieni dažādos virzienos. Atgriešanās atpakaļ Rīgā trešos svētkos pulkst. 18.27.” Laikraksts „Brīvā Zeme” 1938.gada 17. martā informē par pieaugošu rošību dzelzceļa pasažieru kustībā un preču pārvadāšanā. „Uz Rīgas-Ērgļu līnijas vislielākā pasažieru apgrozība ir Ērgļos, kur janvāra mēnesī pārdotas 1494 biļetes. Ērgļiem seko Suntaži ar 1269 pārdotām biļetēm, Ķeipene ar 1249,

Kangari ar 1013, Taurupe ar 815 un Saurieši ar 784."

Pa dzelzceļu saimniekiem bija iespējams sūtīt uz Rīgu pienu, bija izveidots piena transports. Kā notikusi piena transportēšana trīsdesmitajos gados, atceras M. Millere, viņas atmiņas publicētas laikrakstā „Neatkarīgā Rīta Avīze” 1996.gada 11. aprīlī rakstā „Daži aizstāvības vārdi Ērģļu dzelzceļam”:

„Būvējot dzelzceļu, valdība domāja par saimniekiem. Tas bija paredzēts arī piena vešanai uz Rīgu. Katrā pieturā līdz ar stacijas ēku būvēja arī platformu piena kannām. Katru pēcpusdienu uz Rīgu devās piena vilciens. Pasažieru vilcienam atkarībā no sezonas piekabināja 1–4 baltus piena vagonus, ko apkalpoja 4 cilvēku brigāde. Uz vilciena laiku vietējie saimnieki ar zirgiem veda piena kannas uz staciju. Mazie saimnieki 1–3 kannas, vidējie 4–8, lielle 9–16. Nelielajā Bajāru stacijā vasarā sveda apmēram 100 kannu (25 l). Katra piena kanna bija attiecīgi jāapņēma. Tai bija jāpiesien birka ar saimnieka uzvārdu, lai pienotavā redzētu, kam naudu rēķināt, un stacijas nosaukumu, lai vedēji zinātu, kurā pieturā otrā rītā atstāt tukšo kannu. Kannas kakls bija jānokrāso tādā krāsā (zaļā, sarkanā u.c.), kādu bija noteikusi attiecīgā pienotava. Kannai bija jānopērk biļete un jāpiestiprina pie vāka dzelža.

Kad pienāca vilciens, brigāde salādēja kannas piena vagonos, un tās turpināja ceļu uz Rīgu. Piena kombināta teritorijā vagonus atkabināja. Prefi atbraukušie smagie ormaņi pazina savas kannas pēc kakliem, savāca tās un devās katrs uz savu pienotavu. Vilciens brauca tālāk līdz Rīgas stacijai. Otrā rītā tukšas kannas salādēja piena vagonos, un vilciens devās uz Ērģļiem. Tukšās kannas izlādēja uz platformas attiecīgajā stacijā, kur tās gaidīja vakaru, kad saimnieki brauks ar pilnajām un tās savāks."

Laikraksts „Brīvā Zeme” 1938.gada 17.martā apraksta, cik piena aizsūtījuši uz Rīgu saimnieki no dzelzceļa stacijām: „Piena transporta ziņā pirmā vietā Bajāri un Sidgunda. No Bajāriem janvāra mēnesī nosūtītas 1982 un no Sidgundas 1459 piena kannas. Nosūtīto un izsniegto preču sūtījumu skaita ziņā pirmo vietu ieņem Ķeipene, no kurienes janvārī nosūtīti 370 un izsniegti 533 preču sūtījumi. Ienākumu ziņā pirmā vietā stāv Ērģļi, tiem seko Ķeipene, Suntaži, Baltava, Taurupe un Sidgunda." Lauksaimnieki no lielākajiem tirdzniecības centriem varēja saņemt mākslīgos mēslus un citus lauksaimniecībai nepieciešamos rūpniecības ražojumus.

Rosīga dzīve ritēja arī jaunajā Suntažu dzelzceļa stacijā, to aprakstījis Gunārs Kalniņš romānā „Kalnozolu dzimta”:

„Jau pa gabalu dzeltenā divstāvu māja [dzelzceļa stacija] aicināja gājēju, jo no restorāna puses iesitās nāsis patīkama ceptu „Mednieku” desiņu smarža.

Stacijas perons bija pasažieru pilns. Arī restorānā visas vietas bija aizņemtas. Tikai vēsajā uzgaidāmajā telpā vairāki soli bija brīvi. Avīžu kioskā viņš nopirka vairākus laikrakstus, ko lasīt vilcienā. Drīz bija sadzirdama lokomotīves svilpe. Kā gara, zaļa čūska no meža lūkuma stacijai tuvojās vagonu rinda. Visi sakāpa, stacijas priekšnieks deva zīmi, un vilciens uzsāka gaitu. Uz perona palika tikai stacijas policists un priekšnieks” (G. Kalniņš 184, 185).

Suntažu dzelzceļa stacija bija skaista un ērta, tajā labprāt uzturējās cilvēki.

30. gadu laikraksti ziņo par nelaimes gadījumiem, kas notikuši uz dzelzceļa. Tā 1937.gada 16. jūnija rītā vilciens sadragājās smago auto pie Sidgundas stacijas uz neapsargātas pārbrauktuves, tās šoferis vilcienā nav redzējis, jo dzelzceļu līniju aizsedzis neliels meža stūris. Visi četri braucēji gājuši bojā (par to Jaunākās Ziņas 1937. gada 16. jūnijā.). Kādu citu reizi uz dzelzceļa uzgājuši



Ģimene pie Suntažu stacijas. /Alfrēda Kupča foto./

mājlopi. Tā 1938.gada 26. jūnijā posmā Ķeipene–Plātere vilciens uzdrāzies kādai govij, kas gājusi bojā. Arī 1938. gada 27. jūnijā uz dzelzceļa starp Suntažiem un Sidgundu uz dzelzceļa līnijas uzgājusi gov, vilcienā paspēts apturēt, un lopiņš nav cietis. Dzelzceļa virsvalde lūdz stingrāk uzmanīt lopus, kas ganās dzelzceļa līnijas tuvumā (Par to Brīvā Zeme 1938. gada 27. jūnijā).

Laika rats lēni griežas. Tuvojas 1940.gads.

1940./1941.gads

1940. gada pavasarī vēl parastā kārtībā notiek Latvijas Republikas Ministru kabineta sēdes. Valsts laikraksts „Valdības Vēstnesis” ziņo, ka satiksmes ministram Bernhardam Einbergam, kas kopā ar dzelzceļa direktoru Kārli Bļodnieku bija atklājis Rīga–Suntaži–Ērģļi dzelzceļa līniju, tiek piešķirts atvaļinājums no 10. līdz 30.aprīlim („Valdības Vēstnesis” nr.80. 1940.gada 10.aprīlī). Tomēr B. Einbergs satiksmes ministra amatā neatgriežas, jo iesniedz atlūgumu, un ar 1. maiju viņa vietā stājas cand. iur. A. Kāposts. Latvijas dzelzceļa direktors Kārlis Bļodnieks paliek savā amatā.

1940. gada 17. jūnijā Padomju Savienības karaspēks pāriet Latvijas robežu, jau 18. jūnijā vakarā Rīgā ierodas PSRS Tautas komisārs Andrejs Višinskis ar pavadoņiem. 1940. gada 21. jūnijā izveidots jauns Ministru kabinets ar prof. Augustu Kirhenšteinu priekšgalā, par satiksmes ministru tiek iecelts inženieris Jānis Jagars, bet Vilis Lācis kļūst par iekšlietu ministru, bet no 25.augusta – par Ministru prezidentu, viņa vietu ieņem Alfons Noviks.

Laikraksts „Valdības Vēstnesis” ziņo par pārvērtībām, – aizsargiem un citiem pilsoņiem jānodod ieroči, visām organizācijām un iestādēm jāiegādājas PSRS karogi namu greznošanai, tiek atstādināti no amata Latvijas Republikas valstsvīri, piemēram, 1940. gada 9. jūlijā atbrīvots no amata Dzelzceļa galvenais direktors Kārlis Bļodnieks, viņa vietā tiek iecelts inženieris Alfreds Spillers (ar 17. septembri), tiek likvidētas visas biedrības un sabiedriskās organizācijas, kas darbojušās Latvijas Republikā. Jau 1940. gada 5. jūlijā liek pieņemts lēmums par Rīgas Latviešu biedrības likvidēšanu, tad Aizsargu organizācijas likvidēšanu, gaidu un skautu organizācijas likvidēšanu. Tiek likvidētas atturības biedrības, arodu kameras, studentu korporācijas, privātskolas, pat masieru biedrības, novadpētniecības savienības, kārtības policija tiek pārsaukta par tautas miliciju. 22.jūlijā uz Krieviju tiek deportēts Kārlis Ulmanis. 7. augustā tiek nacionalizētas visas izdevniecības un izveidota vienīgā Valsts izdevniecība. „Valdības Vēstnesis”, kas iznāk līdz 1940. gada 30. augustam, ziņo, ka dzelzceļa biļešu atlaišanas atceltas aizsargiem, jaunsargiem un jaunsardzēm. PSRS satiksmes ceļu tautas komisārs L. Kaganovičs 1940.g. 16. augustā iz-

dod pavēli 194/c, pēc kuras Latvijas dzelzceļi pāriet PSRS dzelzceļu pārvaldībā un dzelzceļa darba valoda ir latviešu un krievu valoda, par Latvijas dzelzceļa priekšnieku tiek iecelts biedrs Andrejs Vorobjovs. PSRS komisāra L. Kaganoviča pavēlē tiek nosauktas dzelzceļa līnijas, kuras darbojās 1940. gadā Latvijā un kuras turpmāk būs PSRS dzelzceļa tīkla sastāvdaļa. Citēsim tur minētās dzelzceļa līnijas, lai varētu salīdzināt, kuras no tām vēl ir mūsdienu brīvajā Latvijā:

„Rīga–Pļaviņas–Madona–Gulbene–Ape, Valka–Rūjiena–Moisakūla (izslēdzot); Rīga–Rūjiena, Rīga–Gulbene–Sita–Rītupe; Ieriķi–Valka, Ainaži–Smiltene; Rīga–Ērgļi, Rīga–Jelgava–Meitene ar nozarojumu Meitene–Bauska; Rīga–Tukums–Ventspils ar visiem nozarojumiem, kas apkalpo Rīgas jūras līča piekrasti; Liepāja–Jelgava, Daudzeva–Krustpils–Rēzekne–Zilupe ar pievedlīnijām un atzarojumiem; Liepāja–Vainode–Reņģe–Jelgava; Liepāja–Rucava, Liepāja–Kuldīga, Jelgava–Tukums; Daudzeva–Nereta, Viesīte–Aknīste–Jēkabpils; Daugavpils–Indra, Daugavpils–Rēzekne–Abrene, Rēzekne–Sita; Daugavpils–Krustpils, Daugavpils–Zemgale, Daugavpils–Eglaine.

Par Dzelzceļa pārvaldes atrašanās vietu noteikt Rīgu” („Valdības Vēstnesis” nr.192. 1940.gada 24. augusts).

Pienāk 1941.gada 14. jūnijs, un dzelzceļi no priecīgas satikšanās vietas pārvēršas par asaru un ciešanu vietu, jo no dzelzceļa stacijām padomju VDK deportē uz Sibīriju tūkstošiem nevainīgu Latvijas iedzīvotāju. Un Sultažu stacija nav izņēmums. Tika deportēti „vairāki simti dzelzceļnieku, kuru vidū gandrīz visi lielāko staciju priekšnieki, virsvaldes darbinieki, arī ceļu strādnieki, parasti kantora darbinieki” (Dzelzceļi Latvijā, 2009, 15.) Tiek apcietināts Dzelzceļa galvenais direktors Kārlis Bļodnieks, kaut gan viņš jau gandrīz gadu šo amatu neieņem, un bez tiesas sprieduma izvests uz Vorkutu. Vēlāk K. Bļodnieku pārsūta uz Novaja Zemļa cinka raktuvēm. 1942. gada 2. maijā padomju vara viņu notiesā par kontrrevolucionāru darbību un 1942. gada 9. jūnijā K. Bļodnieku nošauj.



Kārlis Bļodnieks ap 1925. gadu. /Dzelzceļi Latvijā, 2009, 11. lpp./

Bijušais satiksmes ministrs Bernhards Einbergs, kura pārraudzībā tika būvētas dzelzceļa līnijas Rīga–Sultaži–Ērgļi, Rīga–Rūjiena u.c., paliek Latvijā. Fašistiskās Vācijas okupācijas laikā, 1941.gada jūlijā, viņš ar domu biedriem centās atjaunot Latvijas neatkarību, tiek nodibināts Latviešu organizāciju centrs, lai izveidotu Latvijas pagaidu valdību, tomēr vācu okupācijas vara to nepieļauj. 1943.gada 13.augustā Konstanfins Čakste, Fēlikss

Cielēns u.c. izveido Latvijas Centrālo Padomi ar mērķi atjaunot Latvijas neatkarību, tajā darbojas arī B. Einbergs. 1944.gada 17. martā Latvijas Centrālā Padome izstrādā Memorandu Latvijas Republikas faktiskās suverenitātes atjaunošanai, seko apcietināšana un līdz ar citiem tiek apcietināts arī B. Einbergs, gestapo viņu iesloga Rīgas Centrālcietumā, 1944.gada 26.septembrī viņu pārved uz Štuthofas koncentrācijas nometni, kur 1945. gadā nometnes evakuācijas laikā B. Einbergs iet bojā. Tuvāku ziņu par viņu nāvi nav.

1941.gada jūnijā „padomju karaspēks atkāpjoties izveda gandrīz visu dzelzceļu ritošo inventāru, uzspriecināja tiltus, staciju ēkas” („Dzelzceļi Latvijā,” 2009, 5.lpp.), tomēr Sultažu stacija vēl paliek neskarta. Okupācija seko viena otrai, un dzelzceļa darbība tiek pakārtota kara apstākļiem, dažādu armiju militārajām interesēm.

1944.gada augustā fašistiskās Vācijas un PSRS frontes līnija tuvojās Madonai, smagas tanku un aviācijas vienību kaujas notika Ērgļos, kur no 24.augusta līdz septembra beigām frontes līnija vairākkārt virzījās uz priekšu un atpakaļ. Ērgļi tika nopostīti, tika nodedzinātas dzīvojamās mājas, iznīcināta Ērgļu luterāņu baznīca, lauksaimniecības biedrības nams, dzelzceļa stacija, gājušā bojā cilvēki (Par to „Tēvija, 1944. gada 29. augustā un 29. septembrī). Vilciena satiksme uz Rīgu bija neregulāra, vilciens bieži vien ilgi stāvēja stacijās, līdz dabūja atļauju ceļu turpināt. „Padomju Jaunatne” 1944.gada 8. oktobrī ziņo par PSRS karaspēka virzību, – 7. oktobrī „Rīgas virzienā, pārraujot ienaidnieka aizsardzības līnijas, ieņemta Siguldas pilsēta un dzelzceļa stacija un vairāk kā 100 apdzīvotu vietu, starp tām Pēterupe, Sultaži, Silaciems, Turaida un dzelzceļu stacijas Ķegums un Lielvārde.”

Milzīgi postījumi bijuši visur. Kāds latviešu leģionārs M. stāsta, ko redzējis pārvietojoties no 1944.gada augustam līdz oktobra vidum „Te [Mālpilī] nopostīti aerodroma angāri, blakus esošā galdniecība, uzspriecināts tilts. Sultažos nopostīti vairāki tilti, nodegušas muižas kūti, kooperatīvs [DzP -lauksaimniecības biedrības nams, ko sabombardēja PSRS aviācija] un agrākie židu veikali. Izdemolēta stacija un uzspriecināts ūdenstornis. Iedzīvotāji stāstīja, ka vācieši, atkāpjoties, pavēlējuši uzspriecināt visas dzimavas un pienotavas” („Bavārijas Latviešu Vēstnesis”, 1945.gada 1. septembrī, nr. 3., Minchenē). Diemžēl Sultažu dzelzceļa stacija bija ne tikai izdemolēta, bet arī uzspriecināta, tāpat kā Sidgundas un Taurupes stacija. Vācu karaspēks nopostīja Sultažu staciju, ūdenstorni, dzelzceļa tiltu un arī uzara dzelzceļa līniju. M. Millere atceras: „1944.gada rudenī vācieši atkāpjoties ar lielu arklu uzara visu dzelzceļa līniju. Skats bija satriecošs. Resnie gulšņi bija pārlauzti kā nieka skaliņi un slīdes izlocītas visādos virzienos” („Neatkarīgā Rīta Avīze”, 1996.gada 11. aprīlī). Citi zināja teikt, ka dzelzceļa arklu vilkušas divas lokomotīves.

Pēc kara dzelzceļu atjaunoja pakāpeniski. Pēc sūtnieka, Rīgas Tehniskās universitātes docētāja, rakstnieka Gunāra Kalniņa atmiņām bijis tā, – Sultažu stacijas drupas, valsts varas uzraudzīti, novākuši vietējie iedzīvotāji, bet staciju, dzelzceļa tiltu, ūdenstorni vajadzējis atjaunot vācu karagūstekņiem. Vācu karagūstekņi bijuši izmitināti speciāli uzceltās barakās pie Sultažu pareizticīgo baznīcas. Pēc jaunus, mazākas dzelzceļa stacijas uzcelšanas, dzelzceļa līnijas, ūdenstorna atjaunošanas, karagūstekņi atlaisti mājās – uz Vāciju, bet viņiem celtās barakas pie pareizticīgo baznīcas nojauktas. Šo faktu par dzelzceļa stacijas uzcelšanu Gunārs Kalniņš min arī savā grāmatā „Kalnozolu dzimta”(2003, 234): „Vācu gūstekņi uzbūvēja nelielu stacijas ēku Sultažos, un tad viņus palaida uz fā-

terlandi." Dzelzceļa stacijas neatjaunoja pēc iepriekšējiem projektiem, bet būvēja citas, vienkāršākas, ne tik greznas un ērtas kā Latvijas brīvvalsts laikā.



Suntažu stacija 1937-1944.



Suntažu stacija kopš 1949.gada. /Foto A. Linde, Suntaži./

Dzelzceļa atjaunošanas darbos, pēc Latvijas Dzelzceļa vēstures muzeja pētnieces I. Pētersones pētījuma, piedalījās arī padomju speciālās vienības dzelzceļu atjaunošanai, to vidū krievu sievietes, kas bija izmitinātas privātmājās. Dzelzceļa Rīga-Ērgļi posmā līdz Cekulei dzelzceļu atjaunoja tikai šīs speciālās vienības, bet tālāk līdz Ērgļiem tika iesaistīti arī karagūstekņi un apkārtnes iedzīvotāji.

Dzelzceļa līnija līdz Ērgļiem atsāka darboties pakāpeniski: tā pasažieru vilciens gāja vispirms līdz Kangariem, tad līdz Augšciemam, bet ar 1948. gada 25. decembri – līdz Suntažiem. Par pasažieru vilciena ceļa pagarināšanu var lasīt laikrakstā „Cīņa” 1949.gada 4. janvārī rakstā „Pagarināts vilciena maršruts”: „Pasažieri sūdzējās redakcijai, ka pasažieru vilciens uz līnijas Rīga-Ērgļi iet tikai līdz Augšciemam, bet preču vilcieni iet līdz Ķeipenei. Redakcija sūdzību nosūtīja Latvijas dzelzceļa pārvaldes pasažieru dienesta priekšniekam b. Bērtulē-

nam. Saņemta b. Bērtulēna atbilde, ka piepilsētas vilciena Rīga-Augšciems maršruts pagarināts ar 1948.gada 25. decembri līdz Suntažiem.”

Pēc pētījuma „Dzelzceļi Latvijā” atziņām pasažieru vilciens līdz Ķeipenei sāka doties 1951.gada janvārī, līdz Taurupei – 1952.gadā, bet līdz Ērgļiem – 1953.gadā. Posmā Madona-Lubāna vilciens tika atjaunots jau 1945.gadā.

Dzelzceļa strādnieku izmitināšanai tika celtas jaunas dzelzceļnieku mājas, arī starp Suntažu un Sidgundas staciju, tās nosaukums sūntalniekiem likās savāds – dzelzceļnieku māja 54.km, bet apkārtnes iedzīvotāji to sauca vienkārši – krievu māja. Tūlīt pēc Suntažu stacijas atjaunošanas pie stacijas tika iekārtots dzelzceļnieku veikals. Pēckara gados tas bija vienīgais veikals Suntažos, kur pārdeva cukuru. Arī mūsmājās ļoti trūka cukura, tāpēc manai tantei kopā ar mani (toreiz man varēja būt 7 gadi) bija jādodas uz turieni pēc cukura. Bija vasara, tante saposās, uzsēja izrakstītu, baltu priekšautiņu. Ejām, man gan kājās nav apavu, tāpēc asā dzelzceļa grants duras kāju pēdās. Šaurajā veikaliņā – rinda, visi runā svešā valodā. Mēs nostājamies rindas galā, nesarunājamies. Pēc brīža atskan nikna balss: „Hozaika, hozaika! Nedavatj!” Stāvam abas apmulsušas. Tad viena metas virsū ar dūrēm manai tantei, un mēs tiekam izdzītas laukā. Sapratām, priekšauts te neiederējās. Cukura nebija. Pēc kāda laika bija jāiet atkal uz to pašu veikalu. Tante uzvilka pašas vecākās drēbes, es – mājas kleitiņā. Stāvēju rindā kopā ar tanti un drebēju. Šoreiz mūs neizdzina, 2 kg cukura dabūjām.

Vilciena kustība uz Rīgu un starp pagastiem bija ļoti vajadzīga, vilciens vienmēr bija pārpildīts, – vieni brauca uz darbu, citi uz mācībām, vēl citi uz tirgu – pārdoņot pienu, biezpienu, krējumu vai augļus un puķes, lai varētu nopirkt apavus, apģērbu un cukuru. Savukārt rīdzinieki brauca pie lauciniekiem ciemos.

90. gados valsts par dzelzceļu vairs nerūpējās, sliežu gulšņi pamazām izpuva, ceļi aizauga ar zāli, dzelzceļa stīgai nāca virsū krūmi, vilciena kustības ātrums stipri samazinājās. Satiksmes ministrija bija nosakņota dzelzceļa līniju slēgt, un tas arī notika 2007.gada oktobrī. 2009.gadā dzelzceļa sliedes demontēja. „Latvijas Dzelzceļa” īpašumā ir palikusi dzelzceļa stīga, tilti, stacijas ēkas, bet par savu īpašumu dzelzceļš nerūpējas, stīga aizaug, Suntažu dzelzceļa tilts tiek demolēts, un stacijas ēka pamesta stāv ceļa malā. Citi maksā sodu par īpašuma nesakopšanu, bet tikai ne „Latvijas Dzelzceļš”. Ik pa brīdim presē kāds satraucas par postažu, bet „Latvijas Dzelzceļam” iedzīvotāju intereses vienaldzīgas. Ko pirmajā Latvijas brīvvalsts laikā uzcēla, to atjaunotajā brīvvalstī iznīcina mūsu pašu valsts, un to var teikt ne tikai par Rīgas-Suntaži-Ērgļi dzelzceļu, kam dzejnieks J. Grots bija novēlējis pastāvēt tūkstoš gadu.



Dzelzceļa tilta celtniecība. /Foto A. Kupčs./



Dzelzceļa tilts 2011.gada novembrī. /Foto A. Linde, Suntaži./

ZUDUŠAIS SUNTAŽU LAUKSAIMNIECĪBAS BIEDRĪBAS NAMS



Foto no pagasta muzeja krājumiem.

Pašā Suntažu centrā, kur tagad atrodas satiksmes autobusu pietura, kādreiz slējās varena sarkanu ķieģeļu ēka – lauksaimniecības biedrības nams, kuru toreiz suntalnieki sauca par biedrības namu, par biedrības māju vai tautas namu. Biedrības nams saglabājies laika-biedru atmiņās, dažās fotogrāfijās, bet diemžēl līdz pat šim brīdim trūkst skaidrības par tā sākumu, arhitektu un iemesliem, kāpēc tas pēc kara netika atjaunots. Biedrības nama sākotne sakņojas Suntažu Lauksaimniecības biedrībā, jo dažādās publikācijās visbiežāk nams uzrādīts kā lauksaimniecības biedrības īpašums, kaut gan ne vienmēr tas tā ir bijis.

Lauksaimniecības biedrību pirmsākumi Latvijā meklējami jau 18.gs., bet jo sevišķi 19. gs. beigās un 20.gs. sākumā. Daudz ziņu par lauksaimniecības biedrībām ir Hermana Asara grāmatā „Lauksaimniecības biedrības un viņu darbinieki” (LBVD 1931), ko 1931. gadā izdevusi Latvijas Lauksaimniecības centrālbiedrība. Plašs pētījums gadu tūkstošu mijā ir vēsturniecei Laimai Grīnbergai, – „Latvijas lauksaimniecības biedrības un to apbalvojumi 19.gs.beigās – 20.gs. sākumā”. Tomēr par Suntažu Lauksaimniecības biedrību ir visai maz ziņu, jo, kā raksta Hermanis Asaris minētās grāmatas priekšvārdos, dažas biedrības nav sniegušas ziņas par savām biedrībām: „L.L.C.[Latvijas Lauksaimniecības centrālbiedrības] valde atkārtoti griežas pie visām lauksaimniecības biedrībām ar lūgumiem sniegt ziņas par sevi un saviem darbiniekiem, bet viena daļa to nav darījusi un tāpēc ievietotās ziņas par daudzām biedrībām ir diezgan trūcīgas”.

Ir zināms, ka 1889. gadā zemkopības biedrība ir bijusi Madlienā un tajā līdzdarbojušies arī citu pagastu zemnieki, starp tiem arī cilvēki no Suntažiem:

„1889.gadā par Madlienā z.b. priekšnieku ir bijis Lakstenes dzimtkungs V.fon.Loēvis [Lēvis], par viņa 1. vietnieku – Ķeipenes Baložu gruntnieks R. Šiliņš, par 2. viet-

nieku – Ogres Braču gruntnieks A. Lutcs, par rakstvedi – pagasta rakstvedis V. Eiduks, par viņa palīgu – Suntažu Ezerēnu rentnieks P. Bērziņš, par revidentiem – Ķeipenes Strupkāju gruntnieks J. Lediņš un Ķeipenes Bermeisteru [-s; vagars?] K. Āboltiņš” (LBVD1931,50).

No citāta saprotams, ka par Madlienā zemkopības biedrības priekšnieku ir bijis vācu muižnieks, kas sastrādājies ar pārtikušiem latviešu zemniekiem jeb gruntniekiem, kas ir spējuši iegādāties mājas un zemi un kļuvuši par patstāvīgiem saimniekiem. Biedrības kodolā ir arī rentnieki, kas nomājuši zemi un mājas no citiem īpašniekiem, un izglītoti latvieši, kas strādājuši par rakstvežiem. 19.gs. otrajā pusē un 20.gs. sākumā līdz Pirmajam pasaules karam par lauksaimniecības biedrības priekšniekiem bieži vien ir „uzmetušies vācu muižnieki”, tā norāda vēsturniece Laima Grīnberga.

Ir zināms, ka 1904. gadā Vidzemē ir dibināta vairāku pagastu biedrība –Mālpils, Suntažu un Allažu lauksaimniecības biedrība (LBVD1931,110), bet 1906. gadā no tām nošķīrusies Allažu lauksaimniecības biedrība.

Liels notikums Suntažu dzīvē ir bijis pirms 100 gadiem – 1913. gada 12. maijā, svētdienā, kad notika svinības Suntažu lauksaimniecības biedrības atklāšanai. Par to ziņo tā laika lielākie Latvijas laikraksti: „Dzimtenes Vēstnesis” (1913.gada 109.nr.), „Latvija”(1913.gada 109.nr.) un „Rīgas Avīze”(1913.gada 110.nr.). Laikrakstos stāstīts, ka biedrības statūti jau apstiprināti iepriekš, 1913. gada 18. februārī, un biedrībā jau ir 123 biedri. Par biedrības priekšnieku ievēlēts Suntažu pils muižas īpašnieks Johans von Hānenfelda kungs, viņa vietnieks – Suntažu draudzes mācītājs K. Vēmanis. Svinības sākušās pus četros pēcpusdienā, Hānenfelds svinībām atvēlējis vienu no saviem labības šķūņiem – apmēram 25 asu garu, glītu ēku, ko saukušī par Bazāru.[Viena ass atbilst 1,83 metriem, t.i.,

ēka apmēram 45,75 m garumā.]

„Dzimtenes Vēstnesis” sīki apraksta, kā izskatījusies svinību vieta: „Viscaur šķūnim ielikta cieta dejas grīda. Vienā galā ierīkota pagaidu skatuve. Skatuve un visa telpa apgaismota elektrības lampām, kura elektrības strāvu dabū no muižas elektrības centrāles, no kuras apgaismo arī visas muižas telpas un ietaises. Tā kā šķūnim nav siju un griestu, bet sienas bija izpušķotas meijām un citiem zaļumiem, tad plašā telpa izskatījās diezgan glīta un piemīlīga. Puse no šām telpām pret skatuvi aizņemta soliēm. Virspus priekškara transparentiem burtiem stāvēja uzraksts: „Sveika, Suntažu draudzes lauksaimniecības biedrība, 12. maija atklāšanas svētkos!” Skatuves kreisās priekšpusē pilārs bija pārvērstis lielā transparentā, kurā no augšas uz leju caurspīdīgiem burtiem bija lasāms vecu vecais īstais zemkopju pantiņš: „Ja ikviens tik zemē sētu vienu graudu veselu,” kamēr labās puses transparentā stāvēja pantiņa turpinājums: „kas tad izskatīt gan spētu zelta kviešu krājumu.” To visu labvēlīgais biedrības priekšnieka kungs sarīkojis no saviem līdzekļiem ar saviem ļaudīm, visus darbus personīgi vadīdams.” Ieeja svētkos bijusi par brīvu.

Arī Suntažos par lauksaimniecības biedrības priekšnieku ir vēcietis, Suntažu muižas īpašnieks no 1851. gada (tā konstatējis vēsturnieks E. Pelkaus), priekšnieka vietnieks ir mācītājs K. Vēmanis, jo lauksaimniecības biedrība ir visai Suntažu Evangēliski luteriskajai draudzei, kuras piederīgie dzīvo Suntažos, Sidgundā, Kastrānē, Vatrānē un Ozolmuižā.

Svinību transparentu rotā jaunlatvieša, tautiskās atmodas rosinātāja Jura Alunāna (1832–1864) dzejoļa „Nevis slinkojot un pūstot” rindas.

Lauksaimniecības biedrības atklāšanas svinību norise 1913.gadā

Joprojām atrodamies biedrības atklāšanas svētkos 1913. gada maijā. Svētku pasākums tuvojas nobeigumam, jau uzrunu teicis svinību vadītājs mācītājs K. Vēmanis, izteicies laikraksta „Dzimtenes Vēstnesis” pārstāvis J. Kalniņš, Ķeipenes rakstvedis J. Pinta, „Rīgas Avīzes” pārstāvis J. Legzda, diplomēts agronoms E. Bauers. Divas reizes dziedāta baznīcas dziesma un trīs reizes – cariskās Krievijas himna, kopā ar muižas kori un orķestra pavadlīnijā.



Vārds tiek dots jaunajam dzejniekam un publicistam Kārlim Krūzam (1884–1960), viņš ir izcils orators un tolaik strādā laikrakstā „Latvija”. Uzrunā K. Krūza atgādina, ka citur lauksaimniecības biedrības jau sen darbojas un jau svin ilgu gadu jubilejas, bet jaunai biedrībai savas priekšrocības. „Tā radusies gaišā laikā, [...] kad īsā laikā var sasniegt to, ko agrāk paveica gadu desmitos. [...] Mūsu prasības ir pieaugušas, mēs gribam dzīvot kultūras cilvēku dzīvi. Biedrībai nu jārada, kā izmantot šo zemi, šos ūrumus, plāvas un purvus. Uz zemkopības un lauksaimniecības stiprā pamata jāplaukst plašai gara dzīvei, kura mums dos lielāku nozīmi starp citām kultūras tautām” („Latvija”, nr. 109, 1013). Jāpiebilst, ka toreiz bija svarīgi apliecināt gan sev,

gan citiem, ka latvieši ir kultūras tauta, līdzvērtīga citām tautām.

Tālāk sirsnīgi apsveikumi no apkārtnes pagastu biedrībām. Vispirms runā – Mālpils Sieviešu labdarības biedrības pārstāve, viņas uzvārds un tituls dažādos laikrakstos ir minēts atšķirīgi – gan jaunkundze K. Kersone, gan Ķerseļa kundze.

Tad runā E. Graudiņš no Ropažu Zemkopības biedrības un P. Ķersels (minēts arī cits variants – P. Kersons) no Mālpils Labdarības biedrības.

Skolotājs K. Grīnbergs no Kastrānes biedrības „Zieds” pēc apsveikuma: „Sveika, trīsreiz sveika savos atklāšanas svētkos!”, aizrāda, ka labās pamācības maitājošies alkohola tvaikos un ļaužu turību un labklājību apriņķī šīs pūķis. Jaunā biedrība savās telpās un izrīkojumos lai neciešot šo pūķi” („Dzimtenes Vēstnesis” nr. 109, 1013).

Vēl runā inženieris E. Grīnbergs no Lauksaimnieku ekonomiskās biedrības („Latvija”), K. Ozoliņš no Ozolu („Latvija”) raksta – Ozoliņu Bibliotēkas biedrības.

Tad lasa apsveikuma telegrammas no Siguldas „Vidzemes Šveices” biedrības un J. Reiznieka telegrammu no Sasmakas.

Pēc apsveikumiem svinību vadītājs mācītājs K. Vēmanis pateicas par apsveikumiem. Viņš komentē Kastrānes biedrības „Zieds” delegāta vēlējumu – sargāt biedrību no „alkohola jifts”, pilnīgi un no sirds tam piekriždams, piezīmē, ka „krogus slēgt un alkoholu galīgi iznīdēt biedrībai neesot ne likumīgas tiesības, ne varas, bet biedrība pielikšot visus spēkus, ka tie lai atturas no alkohola” („Dzimtenes Vēstnesis” nr. 109, 1913).

Atturības kustība Latvijā uzplauka 19. gs. beigās, un 1908. gadā Latvijas teritorijā jau bija 120 nodaļas ar 5000 biedriem (pēc Latv. konvers. vārdn. I sēj. 1118). Pret alkohola biedrības turpināja attīstīties Latvijas brīvvalsts laikā, bet 1940. gadā pēc padomju armijas ienākšanas tās likvidēja.

Svinību beigās mācītājs K. Vēmanis uzaicina nodziedāt „Dievs, svētī Latviju!”, ko svētku sapulce nodzied trīs reizes. „Rīgas Avīze” gan raksta, ka dziedājuši „Dievs, svētī Baltiju!”

„Dziesmu „Dievs, svētī Latviju!” Baumaņu Kārlis ir sacerējis Pēterburgā”, raksta muzikoloģe Guna Goluba, „pilsētā, kur jaunlatviešiem bija iespējams brīvi runāt un rakstīt par latviešu Rīgu, par Latviju kā valsti, par visu to, ko pirmā latviešu inteliģence savās ceņībās, savā tautas mīlestībā jau redzēja īstenotu” (91). Dziesma tika atskaņota Pirmajos dziesmu svētkos 1873. gadā, Trešajos dziesmu svētkos 1888. gadā to izpilda simfoniskais orķestris, bet 1895. gadā tai atvēlēts latviešu nacionālās himnas statuss, un 1920. gada 4. jūnijā „Dievs, svētī Latviju!” apstiprina par Latvijas Valsts himnu. Jāpiebilst, ka dziesma „Dievs, svētī Latviju!” Baumaņu Kārļa dziesmu krājumā „Austra” (Nr.3.) 1894. gadā ir ar nedaudz mainītu tekstu – Latvijas vietā – „svētī jel Baltiju” (Goluba, 94). Šobrīd nevaram pateikt, kā tieši ir dziedājuši svētku viesi, jo divi laikraksta raksta, „Dievs, svētī Latviju”, bet viens – „svētī Baltiju”.

Pēc pārtraukuma sākas vokāli muzikāls vakars, kurā piedalās Rīgas Latviešu biedrības vīru dubultkvartets, kāds orķestris no Rīgas un vietējais draudzes jauktais koris draudzes skolotāja Ložas vadībā, citi laikraksti min muižas kori.

Publikas lielu piekrišanu gūst vīru dubultkvartets ar savu slavējamo dziedāšanu. „No labākām izvēlētiem balsīm un vispilnīgākā samērā sastādītais kvartets uz to labāko sadziedāties un izpilda savus priekšnesumus ar mākslas pilnību. Kvartets dziedāja 8 dziesmas un bija piespiests dziedāt vēl piedevas. Samērā diezgan braši turējās

arī vietējais jaukts koris, nodziedādams dažas no savām 6 dziesmām it glīti, tā, piemēram, „Nevis slinkojot un pūstot” („Dzimtenes Vēstnesis”, nr. 109. 1913.). „Rīgas Avīze” piebilst, ka „vietējais koris turējās braši, tikai orķestra izvēle nebija diezin kāda laimīga.”

„Pēc koncerta sācās deja, uz kuru bija ieradusies daudz vairāk dalībnieku.” („Dzimtenes Vēstnesis”, nr. 109, 1913). Par kārtību un viesmīlību visu svētku gaitā ir gādājis pats biedrības priekšnieks Hānenfelds ar muižas pārvaldnieku un biedrības valdes locekļiem.

Jaunā biedrība nolēmusi jau 1. Vasaras svētkos (2. jūnijā) rīkot „bazāru biedrības līdzekļu pavairošanai”. Un priekšniecība lūdz ziedot bazāram dažādus priekšmetus. Biedrība savā pulkā aicina jaunus biedrus. Biedru nauda 1 rublis par gadu, iestāšanās nauda – 1 rublis.

Un avīžu raksti beidzas ar laba vēlējumiem – Lai sekmējas biedrības gaita! Lai viņa plaukst un zēl! Lai jaunā biedrība top par īstu zemkopju un lauksaimnieku apvienotāju savā apkārtnē!

Lauksaimniecības biedrība 1914. gadā

Suntažu draudzes lauksaimniecības biedrības atklāšanas svētkos 1913. gada maijā piedalījies arī mans vectēvs Kārlis Liepiņa [tā!], kas tolaik dzīvojis ar savu ģimeni Suntažu muižas kalpu mājā „Miemeniešos”. „Miemenieši” Hānenfeldu īpašumā paliek arī pēc agrārās reformas, tad par tās īpašnieku 1929. gadā ir minēts Pauls, bet 1939. gadā – Ote Hānenfelds. Īpašnieks gan dzīvo Vācijā, īpašumu pārvalda rentnieks Jānis Strazdiņš. Mājai ir četras istabas, trijās dzīvo kalpi vai algoti laukstrādnieki, viena rezervēta īpašniekam. Zemes platība – 205,86 pūrvietas, t.i., apmēram 76 ha (Latvijas Valsts vēstures arhīva materiāli 1308. fonds Valsts statistikas pārvalde. Lauksaimniecības skaitīšana 1929. un 1939.). Dzīvojamā māja iet bojā Otrajā pasaules karā.

Lauksaimniecības biedrības atklāšanas sarīkojumā vectēvs nav juties iedērgs, jo bijis tikai muižas kalps, kaut gan dzimis saimnieka Mārtiņa Liepinga ģimenē. Mārtiņš kādreiz ir bijis saimnieks Vatrānes muižas „Circeņos” un Vatrānes pagasta vecākais. Tomēr viņš bijis ļoti dzīvespriecīgs, vieglprātīgs un azartisks, kas savu amatu un māju nodzēris un nospēlējis kārtīs. „Circeņu” mājas Mārtiņš ir bijis spiests pārdot, tas noticis ap 1878. gadu, kad mājām ir jau cits īpašnieks – Mārtiņš Bagers. Mārtiņš Lieping un viņa bērni gājuši strādāt par kalpiem pie muižniekiem. Mans vectēvs Kārlis Mārtiņa dēls (1863–1945), izdienējis cara armijā Pēterburgā, atgriezies un nodibinājis ģimeni. Ar sievu Mariju (1870–1945), dzim. Auziņu, viņi dzīvojuši Kastrānes „Ozoliņos”, kur 1904. gadā piedzimis viņu jaunākais dēls Jānis Eduards (1904–1994), mans tēvs. Ģimenē ir jau meita Alvīne (1889–1972), dēls Voldemārs (1900–1970) un vēl viena meita Albertīne (1902–1979). Uz Suntažu muižu viņi pārcēlušies ap 1908. gadu, jo te bijis labestīgāks muižas lielskungs, kas tik ļoti neizdzinis darbos savus kalpus.

Ir 1914. gada pavasaris. Kā klājas jaunajai Suntažu draudzes lauksaimniecības biedrībai? Atbildi atrodam laikrakstā „Lūdums” 1914. gada 29. numurā, kas iznācis 15. aprīlī. Laikraksts ziņo, ka biedrības pirmā gada darbību var atzīt „par ārkārtīgi sekmīgu”. Biedrībai ir plaši statūti, „kuri atļauj bez agronomiskiem pasākumiem vēl sarīkot koncertus, teātra izrādes un bazārus.” Suntažu lauksaimniecības biedrība ir iestājusies Rīgas Lauksaimniecības centrālbiedrībā. Tā ir piesaistījusi „vairākumu pagasta intelligences un lauksaimnieku, jo gada beigās jau skaitījās pāri par 160 biedru. Pirmajā gadā noturētas 7 valdes sēdes un 6 biedru sapulces”, kas bijušas ļoti labi

apmeklētas.

Ar 1913. gada 1. decembri pie lauksaimniecības biedrības sāka darboties Suntažu draudzes lopu pārraudzības biedrība, tur piedalās 26 saimniecības ar 300 govīm. Bez Rīgas Lauksaimniecības centrālbiedrības palīdzības biedrība saņem vēl 165 rbļ. no lauksaimniecības biedrības. „Pirmajā gadā biedrība paspēja apstiegt 2 [minerāl]mēslu sējmašīnas, 3 plūsuma arklus un 1 labības sortējamo [šķirojamo] mašīnu. Bez tam asignēja 300 rbļ. priekš dekorāciju iegādāšanās, pieņēma kora vadoni un režisoru. Nosprieda atvērt bibliotēku, kuru tā biedri, tā ne-biedri varētu izlietot par 25 kap. gadā.”

Lai vecinātu šķirnes zirgu iekopšanu, ar 1914. gada pavasari Suntažos tiek ierīkota „ērzeļu stacija”, bet minerālmēsli biedrības biedriem tiek pārdoti par iepirkšanas cenām.

Laikraksts „Lūdums” ziņo, ka pirmajā gadā biedrība ir sarīkojusi trīs priekšlasījumus par lauksaimniecību un lopkopību, divas teātra izrādes, vienu vokāli muzikālu vakaru un vienu bazāru. Visi šie izriņķumi devuši biedrībai 2051 rbļ. un 95 kap. skaidra atlikuma. Visi pirmās darbības gada ienākumi un izdevumi – 8146 rbļ. un 09 kap. Valdē paliek līdzinējie. Tiek atvēlēti 25 rbļ. RL centrālbiedrības Sieviešu skolai. Nesen tika noturēti arī lopkopības un pien-saimniecības kursi, kurus apmeklējuši 100 cilvēku.

Biedrība nolemj sarīkot 1914. gada 6., 7. un 8. septembrī Suntažu muižā pirmo lauksaimniecības izstādi.

Rošīgs lauksaimnieku darbs Suntažos un visā Latvijas teritorijā. Par šo laiku rakstījis agronoms J. Mazvērsītis darbā „Latviešu lauksaimniecības kultūras vēsture” (1931, 310), 19. gs. beigās ir zemnieku atmodas laiks, tas turpinās līdz Pirmajam pasaules karam.

Suntažu draudzes lauksaimniecības biedrības darbība ir bijusi ļoti aktīva ne tikai lauksaimniecībā, bet arī kultūrā, biedrība ir kļuvusi bagāta. Tomēr avīzes rakstā nekur nav minēts, ka biedrībai ir nolēmusi celt pati savu namu, jo līdzekļi taču ir. Kad radusies doma celt lauksaimniecības biedrības namu, – nav zināms, bet visai drīz, jo biedrības nams, kā atmiņās rakstījis skolotājs Arturs Āķis, uzcelts „īsi pirms Pirmā pasaules kara.” Ir gan izteiktas hipotēzes, ka Biedrības nams celts pēc kara 20. gs. divdesmitajos gados („Kultūras Ziņas”. Ogres Kultūras centrs. 2012. gada 12. jūnijā, nr. 10., 4. lpp.). Tā tomēr nav patiesība, jo jau minētajos Latvijas Valsts vēstures arhīva Valsts statistikas pārvaldes lauksaimniecības skaitīšanas dokumentos 1939. gadā ir norādīts, ka divstāvu mūra ēka „Tautas nams” celts pirms 1920. gada. Tas sakrīt ar skolotāja A. Āķa atmiņām un profesionāla arhitektūras speciālista Rīgas Tehniskās universitātes profesora J. Krasīņa atzinuma: „Ēka ir celta pirms pirmā pasaules kara. To norāda būvmateriāli – sarkanie ķieģeļi un ēkas veidols”. Suntažu draudzes lauksaimniecības biedrības nams celts no sarkaniem ķieģeļiem, tāds būvmateriāls ir vēl tagad redzams „Grunduļu” mājai, kur tagad ir veikali, un Suntažu muižas ēkai – „Blaumaņiem”.

Sarkanie ķieģeļi bija ļoti ērti par ērtu būvmateriālu, un Latvijā veidojās ķieģeļu stila ēkas, raksturīgas laikam no 19. gs. 70. gadiem līdz Pirmajam pasaules karam. Ķieģeļu stila celtniecību aprakstījis arhitekts Jānis Zilgalvis. Ķieģeļi ir ērts arhitektoniski un mākslinieciski, „...ķieģelis, no kura celtas ēku ārsienas neprasa biežu apkopi un bija izturīgas mūsu klimatiskajos apstākļos. Ķieģeļu ēkas kļuva par laikmeta praktisko centienu simbolu. Ķieģelis eksponēts ne tikai dzīvojamo, bet arī sabiedrisko (slimnīcu, skolu, tiesas namu) un rūpniecības ēku fasādžu arhitektūrā.” (J. Zilgalvis. Eklektisma arhitektūra: 3. „Ķieģeļu stils” Latvijas muižu apbūvē.” LZA „Vēstis, 1993., nr. 3, 17. lpp.). Aprakstot muižu kungu mājas Skaistkalnē, Dolē, Kartūžos,



„Blaumaņi”. /Foto A. Linde, 2013.g./

Jūdažos un Spraugu muižā, autors apkopo ķieģeļu stilam raksturīgo: „To apjoma telpiskā kompozīcija ir vienkārša un atbilstoša vietējām celtniecības tradīcijām: stāvs divslīpu jumts, viens vai divi rīzāļi, atturīga fasāžu arhitektūra. Dekoratīvās formas izveidotas vienīgi ķieģeļi un tikai tajās vietās fasādē, kur tām ir elitāri praktiska un tehniski nepieciešama nozīme. .. Šo ēku arhitektoniski māksliniecisko kompozīciju nosaka ķieģeļu rakstā estētiski noformētas konstruktīvas detaļas.” (J. Zilgalvis. Turpat, 19.lpp).

„Rīgā par interesantu risinātu celtni ansambli kļuva, piemēram, t.s. sarkano spīķeru komplekss Daugavmalā” (D. Bruģis. Historisma pils Latvijā. 1997., 66).

Pirmais pasaules karš un pēckara gadi

Iepriekš noskaidrojām, ka Suntažu Lauksaimniecības biedrības nams celts īsi pirms Pirmā pasaules kara, uz to norāda, skolotāja A. Āķa atmiņas, atrastie Latvijas Valsts vēstures arhīva dokumenti un ēkas celtniecībai izmantotie sarkanie ķieģeļi un nama arhitektūra. Tā laika presē nav izdevies atrast kādu informāciju par nama celšanu. Ir gan precizējums, ka lauksaimniecības un rūpniecības izstāde Suntažu pilsmuižā notiks trīs dienas – 1914. gada 9., 10. un 11. augustā, nevis septembrī, kā plānots iepriekš. Izstādes programma ļoti plaša – „ēkas, lopi, lauksaimniecība un viņas nozares, lauksaimniecības mašīnas un rīki, mājrupniecība, pārtikas vielas un produkti, biškopība, zivkopība”. To visu varam lasīt „Rīgas Avīzu” pirmajā lappusē 1914. gada 11.(24.) jūnijā. Biedrība izstādē aicina piedalīties plašākas apkārtnes sabiedrību. „Biedrība no savas puses visu darīs, lai izstāde labi izdotos, viņa gādās par vajadzīgām būvēm, par pārmaiņu caur teātri un koncertu, gan citādu patīkamu laika pavadīšanu atpūtas brīžos.” Biedrība gaida, ka tā sēkla, ko „viņa sējuse priekšlasījumos, kursus utt., nesīs labus augļus, ka nodaļas par pienu, sviestu un citiem piena izstrādājumiem būs bagātīgi apgādātas. Jau tagad katris pie sava darba ejot, lai domā klusumā: tas būs priekš Suntažu izstādes, un tā radīsies finē dažs labs roku darbs, apcirknī dažs labs grauds, firmā dažs labs stāds, kūļi liellops, teļš, aita, stallī kumeljš vai zirgs, pagrabā dažādi piena produkti, konservi, ievārījumi, dārza augļi, medus, darbnīcā darba lietas, aizjūgi, istabas lietas, noliktavā mašīnas un rīki, to visu var rādīt citiem izstādē un tā ar savu darbu ierosināt citus uz līdzdarību, jeb iepazīstināt ar saviem ražojumiem plašāku apkārtni un caur to iegūt vairāk ievērbas un plašāku tirgu” (Turpat). Šādu tēlainu un rosinošu aicinājumu laikrakstā „Rīgas Avīzes” ievietojuši Suntažu draudzes Lauksaimniecības biedrības valde. Izstāde droši vien izdevusies lieliska, par to diemžēl nav izdevies atrast aprakstu tā laika presē.

Pirmais pasaules karš ir sasniedzis Latvijas teritoriju, atnesdams postu un bēdas. 1915. gada pavasarī un vasarā, vācu karaspēkam ienākot Kurzemē un Zemgalē, sākās masveida bēgļu kustība. „No visiem Kurzemes un Zemgales novadiem austrumu virzienā devās simtiem tūkstošu cilvēku, miljoniem mājlopu – liellopu, aitu, cūku. Visi ceļi bija pārslogoti līdz pēdējai iespējai, firmi un plavas abpus ceļiem mājlopu noēsti un nobradāti. ... Pārtrūka arī cilvēkiem, sevišķi tiem, kurus no mājām bija izdzinis krievu karaspēks” (I. Ķēniņš. Latvijas vēsture. 20. gadsimts. I.daļa. 1997., 60). Suntažos, kā raksta laikraksts „Līdzums”, bēgļi līdz ar lopu revīzijas komisijām ieradās 1915. gada 21. jūlijā. „Visi lielie Suntažmuižas (1400 pūrvietas aramzemes), Briežu muižas, Ķeļmūižas, Mācītājmuižas un Annas muižas lauki bija pilni ar bēgļiem un viņu lopiem. Laiks bija sauss un silts, un tādā ziņā ļoti labvēlīgs priekš pašiem bēgļiem, jo tie varēja uz klāja lauka kā dienas, tā nakts pavadīt, turpretim tāds laiks priekš viņu lopiem bija ļoti kaitīgs, jo tie ārkārtīgi lielos apmēros slimoja un nobeidzās [ar nagu un mutes sērgu]. 23. jūlijā Suntažu muižā tika ierīkots bezmaksas ēdināšanas punkts, kura sākumā nebija daudz apmeklētāju. Vēlāk ēdināšanas punkta apmeklētāju skaits ir dažreiz aizsniedzis līdz 2000 dienā. Tagad lopi ir noņemti [laikraksts iznāk 11. septembrī] un visas 4 revīzijas komisijas ir aizgājušas, pēdējā uz Nītauri, arī bēgļu skaits ir stipri mazinājies, tam par iemeslu bija lopbarības trūkums, jo visi apkārtējie lauki ir noganīti un nopļauti .. ” („Līdzums”, 1915. gada 11. septembrī). Laikraksts stāsta par bēgļu grūto dzīvi, vietējo atsaucību vai pat naidīgumu, jo ar slimībām tika aplipināti lopi, pasliktinājās sūnālnieku dzīves apstākļi, konstatēta pārtikas cenu trīskārtīga sadārdzināšanās, bet Suntažu Lauksaimniecības biedrības nams nav minēts.

Ir ziņas, ka kara gados Suntažu pagasts stipri cietis, 1917. gadā tika nodedzinātas apmēram 80% saimniecību ēkas (Par to V. Salnais un A. Maldups. Pagastu apraksti. 1935. 63,64). Pēc pieciem kara gadiem Latvijā tikai 1920. gadā var sākties valsts saimnieciskās dzīves atjaunošana.

Valdības departaments 1922. gada 12. augustā Rīgas apriņķa valdei dod šādu rīkojumu [Suntaži toreiz atrodas Rīgas apriņķī]: „Dzīves atjaunošanas padome nolēmusi izsniegt pagastiem sabiedrisko ēku būvei vai atjaunošanai 16 milj. rubļu aizdevuma, no tiem 5 milj. priekš pagastu namiem.” Pagastiem jāiesniedz ziņas līdz 1923. gada 1. aprīlim. „Aizdevumu pieprasīšanai jāliek klāt būves darba aprēķins un būves plāns, kur tāds būtu. Kur nebūtu būves lietpratēja sastādīta plāna, tur tāds jāizgatavo” (Latvijas Valsts vēstures arhīvs (LVVA), fonds 3723., apr. 1. lieta nr. 16390, 8. lapa).

Latvijas Valsts vēstures arhīvā ir saglabājušies daudz un dažādu dokumentu, kur pagastu vadītāji apraksta zaudējumus karā un lūdz pabalstu, piemēram, Kastrānes pagasta nodegušā „Diedziņa” atjaunošanai, Rikteres muižas (Sidgundas) pagasta nama atjaunošanai, tiek ziņots, ka Allažu pagastā sagrautas abas skolas, nespējnieku māja un draudzes ēkas, kā arī pagastnams. Kara postījumu sīki aprakstīti Mālpils, Kastrānes, Jaunozolu pagastā u.c. Sūnālnieki ir maz rakstījuši, ir tikai lūgums – palīdzēt iekārtot pamatskolu Suntažu pilī no 1919. gada līdz 1923. gadam, saņemts 3 240 rubļu. Dokumentus parakstījis darbvedis Mārtiņš Bleija un pagasta valdes priekšsēdētājs, paraksts nesalasāms (LVVA fonds 3723, apr. 1., lieta nr. 1639, 46. lapa). Ir arī dokumenti, kuros valsts sniedz pabalstu pagasta budžeta deficīta segšanai, Suntažu nespējnieku nama un policijas iecirkņa remontam. Bet Suntažu pagasta valde neko neraksta par Lauksaimniecības biedrības namu, jo tas pieder Suntažu

draudzei, ne pagastam.

Tomēr ir zināms, ka Lauksaimniecības biedrības nams karā nav nopostīts, ir tikai tā vienam stūrim ir izrauts robs, bet tas namu nav sagrāvis, to atceros pēc sava tēva stāstītā. Interesanti, ka arhīvā ir saglabāties kāda Iekšlietu ministrijas Būvvaldes atbilde Rīgas apriņķa priekšniekam uz Zemnieku savienības lūgumu 1922. gada augustā: „Būvvalde paziņo, ka viņa neceļ iebildumus pret Zemnieku savienības Kastrānes un Suntažu nodaļas vienreizīgu izīkrojuma sarīkošanu š.g. septembrī Suntažu patērētāju biedrības telpās Suntažu pagastā” (LVVA, fonds 6343, II sējums apraksts 7, lieta nr. 267 2. lapa). Ir zināms, ka lauksaimniecības biedrības namā jeb tautas namā darbojušas vairākas biedrības, aktīva ir bijusi patērētāju biedrība, kas 20. gs. 30. gadu beigās kļuvis par nama galveno pārvaldītāju. Arī pašu namu, kā jau rakstijām iepriekš, saukuši dažādi: biedrības nams, tautas nams, kooperatīvs vai patērētāju biedrības nams. No lūguma Būvvaldei var secināt, ka 1922. gadā biedrības nams nav bijis pilnībā iekārtots, notikuši remontdarbi. Suntažu pagasta muzeja materiālos ir biedrības nama fotoattēls, kurā labi saskatāms atjaunotais nama stūris, kuram izmantoti citas krāsas ķieģeļi. Arhīvā atrodas arī biedrības nama izpildplāns, kas apstiprināts 1923. gada 1. novembrī un to apstiprinājis toreizējais būvvaldes priekšnieks arhitekts Valdemārs Feizaks. Tas nav projekts, tajā nav arhitekta vārda, tas zīmēts jau pēc nama uzcelšanas, ir izpildplāns, lai varētu valdībai lūgt pabalstu nama iekārtošanai, un to dara Suntažu jauniešu biedrība „Jaunatnes smaids” – biedrības nama zāles un skatuves iekārta. Biedrība saņem līdzekļus no Kultūras fonda, un tie ir 15.000 rbj. (Izglītības Ministrijas Mēnešraksts 1924.01.01).



Foto no pagasta muzeja krājumiem.

Nama izskats un iekārtojums

Suntažu draudzes Lauksaimniecības biedrības nams ir atradies pašā Sundažu pagasta vidū, kur krustojas Rīgas–Ērgļu–Lubānas ceļš ar tagadējo Siguldas–Ķeguma ceļu, agrāk tas vedis uz Skrīveriem un to saukuši par Siguldas–Skrīveru ceļu, tā ir vieta, kur tagad ir galvenā autobusu pietura ar skvēriņu. Diemžēl nav izdevies atrast ēkas pirmprojektu un noskaidrot arhitektu, mūsu rīcībā ir trīs dažādi fotoattēli no 20. gs. 20. un 30. gadiem un izpildplāns, kas apstiprināts 1923. gada 1. novembrī Rīgas būvvaldē, tieši pirms 90 gadiem.

Biedrības nama apbūves platība, kā uzrāda Valsts statistiskās pārvaldes Lauksaimniecības skaitīšana – Ēkas 1939. gadā, ir bijusi „400 kvadrātasis”, tas ir 1821 kvadrātmeters, pats nams, spriežot pēc plāna, aizņēmis 425 m². Biedrībai piederējusi arī dziļā kūts (stallis), kas atradies iekšpagalma pusē iepretim krogam. Minēts arī

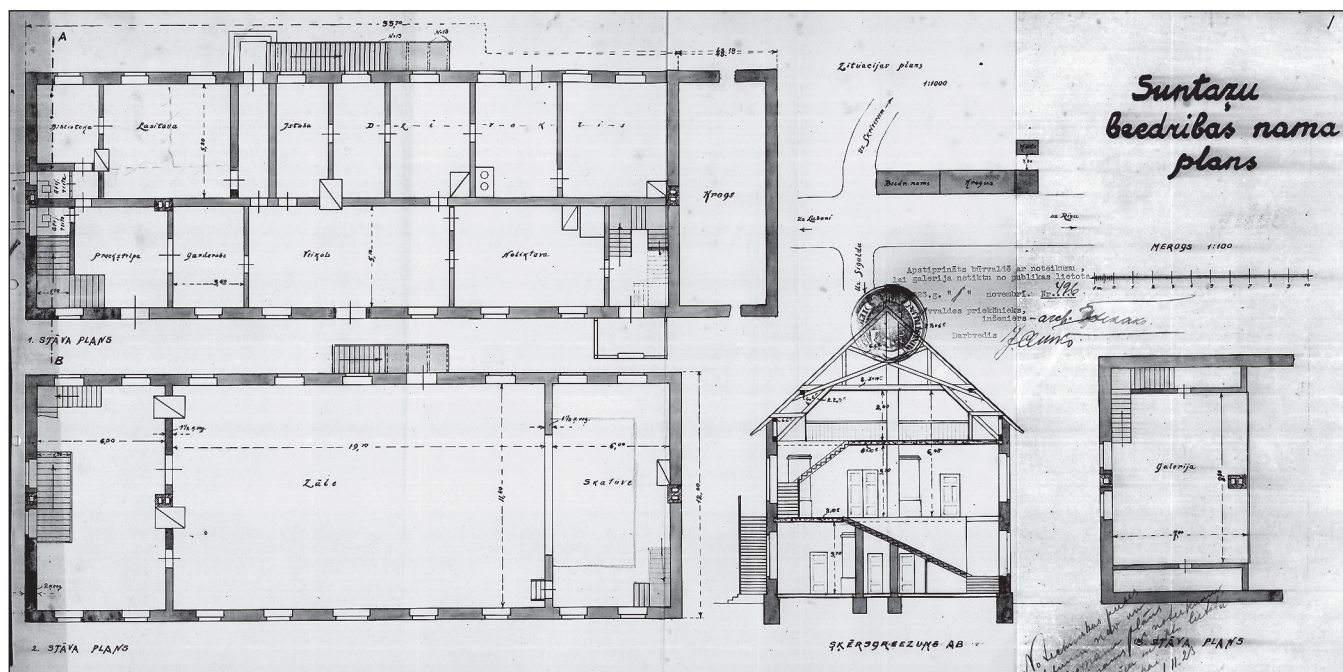
mūra šķūnis. Visas ēkas celtas līdz 1920. gadam. Ir arī aka ar cementa grodiem. Ēkas aprakstījis A. Āķis. Namā dzīvojis rentnieks Romāns Krastiņš ar ģimeni, kas apliecinājis apraksta pareizumu (LVVA fonds 1308, 4. apr., 298. lieta 65. lapa). Ēkas labajā pusē ir bijusi gara vienstāva krogus ēka, kas laikam nav bijusi biedrības īpašums. Agrārkomisija 1925. gadā biedrībai piešķirusi zemi – 4,98 pūrvietas, tas ir apmēram 1,85 ha. Biedrības namā bijušas 13 telpas, 1929. gadā tajā dzīvojis saimniecības vadītājs ar ģimeni – 3 cilvēki un algoti strādnieki un citi iedzīvotāji – 10 cilvēki. Uzrādīts, ka ūdeni sūknējis metāla sūknis (LVVA 1308, apr. 11., lieta 13227, 70. lapa).

Biedrības nams ir bijusi sarkanu ķieģeļu divstāvu ēka ar stāvu divslīpju jumtu. Jumta slīpnē iebūvēti jumta logi, katram jumta logam ir savs divslīpju jumtiņš ar nelielu jumtgali jeb zelmini, sūtnalnieki to sauc par ģēveli. Jumts, spriežot pēc attēliem, kādu laiku ir bijis pārklāts ar cinkotā skārda plāksnēm, kas vēlāk varētu būt nomainītas ar dakstiņiem. Ēkas parādes pusē, virzienā uz Rīgas – Ērgļu ceļu, ir bijuši trīs jumta logi, vidējais lielāks par malējiem un loga zelminis papildināts ar dekoratīviem elementiem un mazāku lodziņu virs galvenā jumta loga. Jumta logu forma ir taisnstūris, kas augšdaļā nošķelts, pielāgojoties jumtiņa formai. Nav mūsu rīcībā attēlu ar ēkas skatu no pagalma puses, tāpēc nevar droši teikt, ka jumta logi ir bijuši arī ēkas pagalma pusē, kaut gan tas ļoti iespējams simetrijas dēļ. Ēkai ir bijuši trīs dūmeņi, jumta kores abos galos, kas, no ēkas galiem skatoties, rada iespaidu par virzību uz augšu, trešais dūmenis jumta korē – nepilnus septiņus metrus ēkas austrumu galā, „Grundulu” mājas pusē.

Biedrības nama ārsienas būvētas no sarkaniem ķieģeļiem, 19. gs. beigās un 20. gs. sākumā iecienīta būvmateriāla, ārsienai lieliska faktūra, krāsa, dekoratīvas joslas izveidotas ķieģeļu rakstā ēkas sienās gar jumtmali, ap logiem un iezīmē starpstāvu līniju. Apmērē izmantoti arī dekoratīvi elementi ar kontrastējošu krāsu, tie redzami kā gaiša padziļināta vertikāla josla, darināta no apmetuma vai betona. Gaišās dekoratīvās joslas atrodas ēkas otrā stāva gala stūros un galvenās fasādes vidusdaļā abpus vidējam logam, kā arī sešas īsas vertikālas joslas zem vidējā jumta loga, kas rada balkona margu iespaidu.

Īpašu rakstu veido logi, – otrā stāvā, kur atrodas svētku zāle ar skatuvi un aktieru telpām, fasādes pusē ir astoņi samērā šauri logi, kas vizuāli ēku it kā ceļ uz augšu (ir taču zemnieku atmodas laiks), bet otrā stāva vidējais logs platāks par pārējiem. Ēkas austrumu galā katrā stāvā pa četriem logiem un divi logi jumtgālā. Jumtgala logus labi var redzēt attēlā, kurā ir vēl divi rombveida sīkrūtoti logi. Logu rūtis augšējā trešdaļā ir sīkrūtota, bet pārējās loga 2/3 sedz četras četrstūra rūtis.

Pirmais stāvs domāts saimnieciskajai darbībai, te no fasādes puses ir trīs durvis – centrā vienas un pa vienai ēkas sānmalā. Te mījas logi ar durvīm, pēc attēliem spriežot, nesimetriski, jo no austrumu puses fasādes 1. stāvā vispirms ir logs, tad durvis, tad divi logi, tad durvis, tad trīs logi un malā – durvis. Iznemot pirmo logu, kas apgaismo kāpņu telpu, pārējie logi bieži vien ir aizvērti ar slēģiem, jo tur ir ģērbtuve, veikals ar palīgtelpām un noliktava, kā lauksaimniecības biedrībai pieder. Interesanti, ka galvenās vidusdurvis ved uz veikalu, bet uz otrā stāva zāli var nokļūt galvenokārt pa fasādes austrumu malas pirmajām durvīm (Sk. plānu). Pie ieejas durvīm ir tikai lievenis bez jumta, kāpnītes ar noapaļotām betona sānmalām, bet vienā attēlā redzams, ka pie rietumu puses durvīm ir uzbūvēts lievenis ar jumtu, kas redzams arī 1923. gada plānā. Pirmā stāva pagalma pusē ir bijušas divas ārdurvis, tajā pusē namā atradusies bibliotēka ar



Biedrības nama izpildplāns /Latvijas Valsts vēstures arhīvs, fonds 6343, apr. 7., lieta 267, 1.lapa/

lasītavu un dzīvokļi ar vairākām istabām. Jumta bēniņos ir izbūvēta galerija, bet būvvalde to nav ļāvusi izmantot kā sabiedrisku telpu, tā rakstīts plānā, kas apstiprināts ar šādu noteikumu.

Pie nama priekšpusē izvietotas slitas zirgu piesiešanai, jo tolaik zirgu pajūgi ir galvenais transporta līdzeklis.

Dzīve Suntažos no 1920. līdz 1940.gadam

Pirmajā Latvijas brīvvalsts laikā es vēl nebiju dzimusi, bet, kad rakstu par šo laiku, kā no tāla sapņa man ausīs skan dzirdēti cilvēku uzvārdi, māju nosaukumi, ataust notikumi, jo mans tēvs daudz tika stāstījis par to. Varbūt arī mūsu lasītājs atradīs te minētus savus radus, kaimiņus vai citus pazīstamu cilvēku vārdus un viņu māju nosaukumus.

1935. gadā Latvijā notikusi tautas skaitīšana. Pēc tās datiem tolaik Suntažu pagastā dzīvojis 1721 iedzīvotājs, no tiem 796 sievietes un 925 vīrieši, tātad – vīriešu vairāk nekā sieviešu (Pēc V. Šalmais un A. Maldups „Pagastu apraksti” 1935). „Latviešu konversācijas vārdnīca”, kuras 21. sējums ar Suntažu aprakstu iznācis 1940.gadā, uzrāda Suntažos 1800 iedzīvotāju. Pagastā ir 89 vecsaimniecības ar 4440 ha, 162 jaunsaimniecības ar 3277 ha un 53 sīksaimniecības ar 332 ha.

1935.gadā Suntažu ir pilna 6 klasīga pamatskola Suntažu pilī, skolas pārzinis ir Artūrs Āķis. Suntažos ir divas bibliotēkas – Suntažu Lauksaimniecības biedrībā jeb tautas namā ar 1730 sējumiem grāmatu, bibliotēkas pārzinis ir Jānis Cīrulis, un 6 klasīgā pamatskolā – 500 sējumu, skolas bibliotēkas pārzine Nadiņa Plieņiņa (Pēc V.Salnā un A. Maldupa). Laikrakstos ir ziņas, ka grāmatu krājumi papildināti ar dāvinājumiem, piemēram, 1935. gada janvārī Suntažu pamatskolai grāmatas dāvinājuši pagasta vecākais Kārlis Jēkabsons, pamatskolas skolotājs Plieņiņš, arī Jānis Cīrulis, J[uris] Vecziediņš, A. Karlovs, dzejn. J. Leimaņis [?], Kārlis Brants un J.Celms („Rīts”, 1935. gada 2.febr.). Tajā pašā gadā naudu bibliotēkas grāmatu un skolas mācību līdzekļu iegādei dāvinājuši arī Suntažu patērētāju biedrība – vairāk nekā 250 latu.

1940.gadā, pēc „Latviešu konversācijas vārdnīcas” datiem, Lauksaimniecības biedrības bibliotēkā ir jau

2300 grāmatu, bet skolas bibliotēkā – 1500 grāmatu.

Suntažos ir mūra pagastnams, nespējnieku patversme, policijas māja. 1935.gadā pagasta vecākais ir bijis Kārlis Jēkabsons, dzīvojis „Lielķīšos”, pagasta padomes priekšnieks – Jānis Babulis, dzīv. „Ucēnos”, pagasta tiesas priekšnieks –Mārtiņš Grava, dzīv. „Spainīšos”, darbvedis – Mārtiņš Bleija, dzīv. Pagastnamā, vecākais policijas kārtībnieks Mārtiņš Lutums, dzīv. „Blaumaņos”. Kārtības uzturēšanā aktīvi piedalījušies Suntažu pagasta aizsargi.



Nespējnieku patversme, tagad "Krastmalas" /Foto A. Linde, Suntažos./

Pagasta centrā ir Suntažu Evangēliski luteriskā baznīca, draudzi apkalpo mācītājs Jānis Zunde, kas dzīvo Mācītājmuižā, un Suntažu pareizticīgo baznīca, kuras priesteris ir Pēteris Prūsis, kas dzīvo „Cielavās”.

Suntažos ir bijušas vairākas tirdzniecības vietas: dažādu preču tirdzniecība „Pūpolos”, tā atradies pie pagastnama un tās īpašniece ir patērētāju biedrība; dažādu preču tirgotava „Grētēs”, 8 km no pagastnama uz Kangaru pusi, īpašnieks Augusts Buholts; dažādu preču tirgotava „Graudiņos”, atradies 6 km no pagastnama, īpašnieks Jānis Graudiņš; dažādu preču tirgotava „Dābolos”, 1 km no pagastnama, īpašnieks Grefš Leja.

Suntažos ir bijušas ūdensdzimavas, atradušās 1 km no pagastnama, īpašnieks Jānis Celms; ķieģeļu rūpniecība „Kaltīnos”, 2,5 km no pagastnama, īpašnieks Jānis Karlovs; tvaika pienotava un krejotava „Rūpniekos”, tās īpašniece – Suntažu piensaimniecības sabiedrība.



Grinšteina tirgotava. /Foto no pagasta muzeja krājumiem./

Suntažos ir ārsta māja, kas pieder kopīgi Suntažu, Lauberes, Kastrānes un Sidgundas pagastam, tajā strādā ārsts Artūrs Pelkaus, zobārste Helēna Pelkaus; aptieka koka ēkā netālu no pagastnama, īpašnieka Persija Melcera mantojums. Pagastā vēl strādā vecmāte Anna Lauberte, kas dzīvo „Burtniekos”, 0,5 km attālumā no pagastnama.

Pagastu apkalpo vetārsts K. Saprāss, kas dzīvo Siguldā, un feldšeris Augusts Mārtinsons, kas dzīvo Suntažu „Ezerlejās”.

Satiksmi nodrošina Rīgas-Ērgļu un Rīgas-Meņģeles autoļīnijas, bet no 1935.gada 26.novembra arī dzelzceļa līnija Rīga-Suntaži un no 1937.gada 10.decembra Rīga-Ērgļi. Suntažos ir bijušas vairākas pasta nodaļas, pašā centrā „Kraujās”, arī Kangaros un Megros.



Autobusu satiksme. /Foto no pagasta muzeja krājumiem./



Biedrības nama drupas. 1957.g. /Foto J. Kampa -seniors, no pagasta muzeja krājumiem./



Doktorāts /Foto no pagasta muzeja krājumiem./

Suntažos ir vairākas biedrības”, pēc 1935. gada datiem par to ir šādas ziņas: Suntažu lauksaimniecības biedrība, kas dibināta (1912.) 1913. gadā, 1937.gadā „pārjaunota”, tās priekšnieks ir bijis Arvīds Kārklīšs, dzīvojis „Lejaskorniešos”; Patērētāju biedrība, dibināta 1920.gadā, priekšnieks Kārlis Babulis, dzīv. „Mašēnos”; Savstarpējā uguns apdrošināšanas biedrība, dibināta 1921., tās priekšnieks Jānis Babulis, dzīv. „Ucēnos”; Pienasaimnieku biedrība, dibināta 1922.gadā, priekšnieks Mārtiņš Stiebrīšs, dzīv. „Silbalšos”; Suntažu krājaizdevu sabiedrība, dibināta 1923. gadā, priekšnieks Mārtiņš Bleija, dzīv. Pagasta namā; Bīskopības biedrība, dibināta 1929. gadā, priekšnieks Jānis Bērziņš, dzīv. „Jurbalšos” un Lauku jaunatnes biedrība, dibināta 1930.gadā, priekšnieks Alberts Zariņš, dzīv. „Gruntēs” (Dati par Suntažu pagastu ņemti no V. Salnais un A. Maldups „Pagastu apraksti” Rīgā, 1935, 63.–64.lpp.un „Latviešu konversācijas vārdnīcas” 21. sējuma 1940, 41186.–41189.lpp.)

Pagastā bijuši vismaz divi krogi, viens Lauksaimniecības biedrības rietumu galā, blakusbūve, otrs – ceļa otrā pusē, pretim Lauksaimniecības biedrības namam, tam apakšā ir bijis liels pagrabs. Ir nostāsti, ka kādu laiku „Grunduļos” ir bijis zirgu stallis, tur kalējs pieņēmis zirgus apkalšanai. Šīs ēkas viņā galā it kā bijis arī krogs.

Suntažu Lauksaimniecības biedrības nams jeb



Jaunsaimnieku balle biedrības namā. /Foto no pagasta muzeja krājumiem./

tautas nams bijusi skaista celtne ar labi iekārtotu „izrīkojuma zāli” 300 personām un skatuves iekārtu. Pilnīgāku priekšstatu par norisēm biedrības namā var gūt, pārlapojot tā laika presi.

1924. gadā „Izglītības Ministrijas Mēnešraksts” ziņo, ka bijuši Suntažu 6 klasīgās pamatskolas bērnu svētki ar rokdarbu izstādi, lietus dēļ tie notikuši „Zemkopības biedrības telpās. Dziesmas, deklamācijas, ritmiska vingrošana, sacikstes, rotaļas; izstādīti meiteņu rokdarbi, skolēnu iesietas grāmatas, mākslīgi koka griezumī. Svētku iespaids labs” (IMM, 1924, 312.lpp.). Jāpiebilst, ka biedrības namā notikušas arī skolas Ziemassvētku eglītes, pagasta koru un teātra mēģinājumi.

Laikrakstā „Zemkopis”, kas iznācis 1925.gada 25 februārī, rakstā „Ko domā un dara Latvijā” ir Suntažu apraksts: „Pagasts pieder pie kara laikā vairāk cietuši. Pēdējos gados jau daudz darīts, lai dzīvi atjaunotu, visur uz vecām drupām jau redzamas jaunas ēkas. Sabiedriskā dzīve arī it moži atplaukst; nodibinātas jau vairāk biedrības. Kā drošākās un možākās var minēt lauksaimniecības un patērētāju biedrību. Pirmā palīdz apgādāt lauksaimniekus ar labu sēklas labību un mākslīgiem mēsliem, kā arī iegādājuse labu vaislas bulli un drīzumā cer iegādāties vaislas ērzeli.”

Tālāk stāstīts, ka patērētāju biedrība ierīkojusi veikalu, bet tam tik labi neveicas, jo blakus atrodas privātveikals, kur „var dabūt „sīvo” un tamdēļ tur saplūst vairāk ņēmēju.” Laikrakstā stāstīts, ka darbojas arī kultūras biedrība [biedrība „Jaunatnes smaids” 1925.gada 25.martā pārdēvēta par Suntažu Kultūras biedrību], kas sarīko teātra izrādes un citus priekšnesumus, tā ienākumu atlikumu izmanto bibliotēkas un lasītavas iekārtošanai, bibliotēkā esot diezgan daudz grāmatu. Tomēr viesis nav īsti apmierināts, jo lasītavā nevarot atrast lauksaimniecības un lopkopības žurnālus, „tejienieši lopkopības ziņā ir tālu aiz citiem, tāpēc zemkopība un lopkopība būtu jāliek

pirmā vietā”. Ir stāstīts, ka ar pagājušā gada decembri (t.i., 1924.gadā) darbību uzsākusi lopkopības pārraudzības biedrība, kurā piedalās ap 20 saimniecību. „Slaucamo govju saimniecībās vēl maz, pie tam tās dažādas spalvas un citā ziņā, kā jau pēc kara, kur nu kura salasīta.” Laikraksts vēl ziņo, ka sāk darboties pienotava, tiesa, ne visu cauru gadu.

Laikraksts „Latvijas Kareivis” 1927.gada 24.septembrī rubrikā „Karavīru dzīve” stāsta, ka sapieru pulks 12.septembrī nakti pavadījis Suntažu biedrības namā, „kurš uzskatāms par vienu no labākajiem Vidzemē”.

1928. gadā „Jaunā Balss” nr.6 informē, ka Suntažu pagasta valde tējniecības ierīkošanai tautas namā piešķīrusi Ls 300”.

1932. gadā laikraksts „Motors”, informējot par motobraucieni caur Suntažiem, piebilst, ka „Suntažos slikti ceļi, plankas vēl no kara laikiem”.

Biedrības namā notiek lekcijas un kursi vismaz reizi mēnesī, temati dažādi – par zemnieku inteliģenci, par lauksaimniecības jautājumiem, piem., par zālāju kultivēšanu, par lopu ēdināšanu, par vitamīniem un lopu kopšanu vispār, par dārzkopību un māsaimniecību. Tos vadījuši pieredzējuši lektori: instruktors A. Elekss, agronomijas profesors Pēteris Starcs, J. Strauss, K. Binde, H. Kaimiņš u.c. Jāšanas un aršanas sacensības notikušas 1935.gada septembrī (laikraksts „Rīts”).

Biedrības namā notiek dažādi sarīkojumi un dejas, piemēram, jaunsaimnieku balle, puķu balle, arī lielāki svētku pasākumi, piem., Pļaujas svētki („Rīts”, 1935.16. okt.), „Brīvā zeme” 1940. gada nr. 53, ziņo, ka Suntažu Lauksaimniecības biedrības namā godina Prezidentu K. Ulmani viņa darba svētkos.

Kad telefoniski jautāju suntalniecei Līlijai Zundeī (dzim.1929.gadā), – kā tur bija mūsu biedrības namā, viņa teica: „Tur bija skaisti, kā jau viss tajos laikos.”



Ūdensdzirnavas. /Foto J. J. Blūms, Suntažos./

Suntažos kultūras dzīve 20.gs. 20. un 30.gados rosījās ap Biedrības namu jeb Tautas namu. Laika gaitā bija sakuplojušas dažādas biedrības. 1935. gada martā laikraksts „Rīts” (1935., nr.72.) ziņo, ka Suntažu pagasta biedrības nolēmušas apvienoties: „Suntažu lauksaimniecības biedrība, biškopības biedrība, kultūras biedrība, biedrība „Lauku jaunatne” valdes kopējā apspriedē principā vienojušās par apvienošanās ap Suntažu lauksaimniecības biedrību”. „Latviešu konversācijas vārdnīcā” ir ziņas, ka biedrība „pārjaunota” jeb pārreģistrējusi savus biedrus, tas notiek 1937. gadā, biedrībā ir 200 biedru, un tā tiek pārsaukta par Suntažu Lauksaimniecības biedrību, nevis Suntažu draudzes Lauksaimniecības biedrību kā iepriekš.

Ir zināms, ka Sidgundā ir jau pašiem sava lauksaimniecības biedrība, līdzīgs apvienošanās process notiek arī tur, Sidgundā, kur Sidgundas pagasta Lauksaimniecības biedrība apvienojas ar Rikteres un tās apkārtnes biškopības biedrību, kļūstot par Sidgundas pagasta Lauksaimniecības biedrību, tas notiek 1938.gada pavasarī (LVVA fonds 3235., 5.apr., 3219.lieta).

1939. gadā Suntažu Lauksaimniecības biedrībai pievienojas Suntažu Lopkopības pārraudzības biedrība „Jugla” (LVVA, 3235.fonds, 1.apr., lieta 3413.).

Ir zināms, ka 1934. gada jūnijā Valsts prezidents Kārlis Ulmanis ir ceļojis pa Vidzemi, bijis 16. un 17.jūnijā Madlienas novada Dziesmu svētkos, un 17. jūnija vakarā, mājupceļā, K. Ulmanis ar pavadoņiem piestājis Suntažos, kur pusdeviņos vakarā „bija sapulcējušies vietējie iedzīvotāji ar pagasta valdi un aizsargiem priekšgalā.” Ministru prezidents sagaidītājiem teicis uzrunu, ko nobeidzis ar vārdiem: „Būsim vienoti un strādāsim vienu darbu, pildīsim vienu uzdevumu un sekosim vienam mērķim par laimi mūsu vienotai, latviskai Latvijai.” Ministru prezidents atgriezies Rīgā pus 11 vakarā („Latvijas Kareivis”, nr 133., 1934; „Valdības Vēstnesis”, nr 133., 1934).

Laikam ritot, uzlabojas dzīves apstākļi, turīga kļūst patērētāju biedrība „Turība”, kas uzņemas veikt pārbūvi Suntažu Lauksaimniecības biedrības namā – ielikt jaunus logus, paplašināt aizskatuves aktieru telpu, sabiedriskās tualetes, uzlabot apgādi ar ūdeni un elektrību, veikt kosmētisko remontu. 1940. gada pavasarī un vasarā notiek Centrālās Savienības „Turības” sarakste ar Rīgas apriņķa būvinspektoru par pārbūves projekta apstiprināšanu. Sākotnējo pārbūves plānu uzlabo, precizē aprēķinus, pārbūves summa ir Ls 12 969,14, kas beigās ir pieaugusi līdz Ls 17 596,54. Un 1940. gada 29. augustā Būvniecības departaments ziņo, ka „ēka skaitās Lauksaimniecības biedrības īpašums, bet pārbūvi izvedīs vietējā patērētāju biedrība par saviem līdzekļiem” (LVVA fonds 6343.II sējums, apr.7., lieta 267., 3., 11., 21.lapa). Tomēr, kā zināms, Latvija zaudē neatkarību, pārbūves atļauja tiek lūgta atkārtoti LPSR Komunālās saimniecības komisariātam, Galvenajai būvniecības pārvaldei, bet sarakste pārtrūkst 1940. gada decembrī un Biedrības nams netiek pārbūvēts (LVVA, turpat, 29., 30.lapa).

Kara apstākļos Biedrības nams tiek pakļauts citai dzīvei, kara beigās, tuvojoties frontes līnijai, namā tiek iekārtota ievainoto vācu karavīru lazarete. Biedrības nama jumtam tiek pārvilkta sarkanā krusta zīme, hospitāļa apzīmējums. Tomēr, pēc suntalnieku stāstītā, krievu „kukuruzņiki” uzmet bumbas, izceļas ugunsgrēks, ievainotie iet bojā, daži mēģina glābties, lecot pa otrā stāva logu. Biedrības nams izdeg, paliek tikai sarkanās ķieģeļu ārsienas. Tas notiek 1944. gada septembrī. Izdegušā Biedrības nama augstās, sarkanās drupas Suntažu centrā stāv ilgi, pamazām tās nojauc, bet drupu atliekas Suntažu centrā ir bijušas vēl līdz 1962.gadam. Jauns tautas nams jeb kā teica padomju laikā „kultūras nams” tika nodots 1973. gadā (Ogres kultūras centrs. Kultūras Ziņas, 2012. gada 12. jūn.).

