

Jānis Bērziņš

ZEMES CEĻU PROBLĒMAS RISINĀJUMS LATVIJAS VALSTĪ (20. gadsimta 20.–30. gadi)*

Katras valsts ekonomiskā, sociālā un kultūras attīstība veiksmīgi var norisēt tikai tad, ja ir augsts transporta un sakaru attīstības līmenis. Latvijas teritorijā zemes ceļu izveidei un uzturēšanai lietošanas kārtībā ir sena vēsture. Sarežģītie dažādu varu izdotie ceļu būves un kārtībā uzturēšanas noteikumi mijās ar iesakņojušiem paradumiem. Ceļu izbūve Latvijas teritorijā aizsākās viduslaikos. 14. un 15. gadsimta vēstures avotos diezgan bieži minēta dambju un uzbērumu izveide pāri purvainām un zemām vietām.¹ Tos taisīja no zemes, kokiem, žagariem, zariem un akmeņiem. Ceļu labošanu Vidzemē organizēti aizsāka zviedru valdība jau savā valdīšanas sākumā, bet 17. gadsimta otrajā pusē šīs aktivitātes kļuva sistemātiskas. To mērķis – nodrošināt sakaru un transporta iespējas. Aktuālāks kļuva jautājums par zviedru pasta funkcionēšanu. Par nozīmīgu maršrutu veidojās zemes ceļš caur Kurzemi uz Rietumeiropu. Lai cīnītos ar zviedru pasta organizāciju ietekmi, konkurences cīņā iesaistījās Kurzemes hercogs Frīdrihs Kazimirs.² Blakus citiem organizatoriskiem jautājumiem pirmajā vietā atradās ceļu būve un to uzturēšana lietošanas kārtībā. Šis darbs tika veikts klaūšu kārtā un bija viens no smagākajiem zemnieku pienākumiem. Tajā ietilpa ceļu regulāra labošana, grāvju tīrīšana, materiālu pievešana un tiltu būve. Muižnieki ceļu klaūšās sūtīja savus zemniekus, kas bija dzimtcilvēki, bet paši atbildēja par šo pienākumu izpildīšanu, jo, ja ceļus noteiktā termiņā neizlaboja, bruģu tiesas³ tiesneši uzlika sodus. Zviedru laikos iedibinātie principi ceļu un tiltu labošanā palika spēkā arī pēc Vidzemes pakļaušanas Krievijai. Arī Kurzemes hercogistē valdošās ceļu labošanas tradīcijas neizzuda.

Latgales teritorijā ceļu izveides un labošanas kārtībā līdzība ar Vidzemi un Kurzemi bija galvenajā rādītājā – viss darbu smagums gūlās uz zemnieku pleciem.

*



Raksts tapis Valsts pētījumu programmas “Nacionālā identitāte (valoda, Latvijas vēsture, kultūra, cilvēkdrošība)” ietvaros.

Vidzemē un Kurzemē lielceļu, pasta ceļu un arī tā saukto baznīcas ceļu uzturēšana bija sadalīta starp atsevišķām muižām pēc zemnieku zemes arklū⁴ skaita. Muižām vienīgi bija jādod materiāls ceļu un tiltu taisīšanai.⁵ Atceļot dzimtbūšanu, par visas zemes īpašniekiem palika muižnieki, bet ceļu un tiltu klaušas uzvēla atbrīvotajiem zemniekiem. Tāds pats stāvoklis saglabājās arī 19. gadsimta otrajā pusē. Tika izdota dažāda juridiskā dokumentācija, kas regulēja ceļu izbūves un uzturēšanas kārtību. Minēsim tikai dažus 19. gadsimta otrajā pusē izdotos dokumentus, pēc kuriem zemniekiem bija jāvadās vēl 20. gadsimta sākumā. Vidzemes guberņā 1859. gadā visi zemes ceļi tika iedalīti piecās šķirās:⁶ 1.–3. šķiras ceļi atradās bruģu tiesas uzraudzībā, bet 4.–5. šķiras ceļi bija nodoti baznīcas pērmindera⁷ un muižnieka pārraudzībā. Pagastiem iedalītie ceļa gabali bija jātur kārtībā ar tajos dzīvojošo zemnieku darbu. Labošanai nodotie ceļa gabali divas reizes gadā bija “viscaur jālāpa”, un šo darbu pārraudzīja viens pārstāvis no bruģu tiesas un vietējais pērminderis.⁸ Vēlāk uzraudzības kārtība mainījās.

Jaunu speciālu zemes ceļu labošanas instrukciju Kurzemes guberņai 1870. gadā apstiprināja Baltijas ģenerālgubernators P. Albedinskis.⁹ Ceļi tika iedalīti trijās šķirās: 1. šķiras ceļi, kuri jālabo un jārevidē katru gadu; 2. šķiras – jālabo un jārevidē reizi divos gados; 3. šķiras – visi pārējie ceļi, kurus nerevidē, bet kontrolē policija.¹⁰ Zemes ceļu juridiskajos aktos dzīve ienesa dažādas izmaiņas, taču to būtība palika nemainīga: muižnieki deva materiālus ceļu, tiltu izbūvei un uzturēšanai, bet visus darbus veica zemnieki.¹¹ Tika noteikti arī sodi par ceļu nekvalitatīvu izbūvi un uzturēšanu.

Pastāvošā ceļu labošanas kārtība gan Vidzemes, gan Kurzemes, gan arī Latgales zemniekos izsauca arvien lielāku neapmierinātību. Vācu muižnieku privilēģijas ceļu klaušu pildīšanā nemainīgi tika saglabātas. Starp tūkstošiem N. Manaseina revīzijas laikā 1882. un 1883. gadā saņemto zemnieku sūdzību liels skaits bija par ceļa klaušu pildīšanu. N. Manaseins savā ziņojumā Aleksandram III par ceļu klaušu slogu zemniekiem Vidzemes guberņā ir secinājis: “Attiecībā uz ceļu klaušām, kas aptver ceļu labošanu, to tīrīšanu no sniega, dažādu ceļa izbūvju, kā tiltu, fašīnu ceļu, pārceltuvju u.c., ierīkošanu un remontēšanu, – es iedrošinos ziņot jūsu ķeizariškai majestātei, ka tā ir sevišķi apgrūtināša zemniekiem, jo vairāk tāpēc, ka tās sadalījums starp muižniekiem un zemniekiem ārkārtīgi nevienlīdzs, jo pirmie dod tikai materiālu ceļu labošanai, kā, piemēram, akmeņus, smiltis, baļķus, naglas u.c., bet pēdējie pieved šo materiālu un dod nepieciešamo skaitu strādnieku.

Tagad, kad jaunus ceļus ierīko ļoti reti, muižniekiem nākas dot tikai smiltis, akmeņus un samērā nelielu daudzumu koku un žagaru (remontam),¹² bet zemniekiem jāpilda visi darbi šo materiālu izvešanā un ceļu labošanā un tīrīšanā, kuru kopējais garums sasniedz 10 586 verstis

jeb 5 293 385 asis [1 versts – 1066,8 m; 1 ass – 7 pēdas – 2,134 m; 5 293 385 asis – 11 296 km],¹³ tā ka uz katru nodokļu zemes dālderī¹⁴ iznāk apmēram 9 asis, bet uz katru zemnieku māju vidēji apmēram 180 asu [tas ir, 384 m] ceļu [..] pēc Vidzemes gubernatora man nodotiem secinājumiem no pagastu valžu iesniegtiem ziņojumiem, šis klausas, pārrēķinot tās naudā, 300 pagastu zemniekiem – saimniekiem ir 503 574 rubļi vienā gadā; tātad visas gubernātas iedzīvotājiem pēc šā aprēķina šis klausas izmaksā līdz 1 250 000 rubļu gadā.¹⁵ Tā bija ļoti liela naudas summa. Ceļu klausu pildīšanas kārtības būtība arī pēc N. Manaseina ziņojuma neizmainījās, lai gan kaut kādas aktivitātes šī jautājuma kārtošānā tika veiktas. Stāvoklis turpmāk vēl vairāk pasliktinājās, jo, strauji attīstoties kapitālisma saimniecībai, darbaspēks laukos kļuva arvien dārgāks. Ir zināmas aptuvenās zemes ceļu uzturēšanas izmaksas 1890. gadā Kurzemē. Pirmās šķiras ceļa uzturēšanas versts izmaksāja 96 rbļ., 2. šķiras – 50 rbļ., 3. šķiras – 10 rubļu. Kopā Kurzemes ceļu klausu izmaksas, pēc presē publicētajām ziņām, bija 345 000 rubļu.¹⁶

Baltijas muižnieki saprata, ka ceļu klausu kārtība var zemniekos izsaukt nopietnus nemierus, bet viņiem negribējās atteikties no savām privilēģijām. Kā gan citādi izskaidrot faktu, ka jau 1888. gadā Vidzemes landtāgs atzina, ka ceļu klausu jautājums ir steidzīgi nokārtojams uz taisnības principiem, bet nekāda darbība šīnī virzienā nesekoja.¹⁷ Dažas Krievijas valsts administrācijas personas arī vēlākajos gados pievērsa uzmanību šai ceļu klausu kārtībai. 19. gadsimta beigās Vidzemes gubernators M. Zinovjevs atzīmēja, ka, sadalot klausas starp muižas un zemnieku zemi, ir izveidojušās muižnieku privilēģijas.¹⁸ Taču šis kārtības nosodījums nesekoja. M. Zinovjevs savā darbā paskaidroja, ka zemnieki Vidzemes gubernātas ap 11 000 verstu garajiem ceļiem divas reizes gadā uzbēra granti, iztīrīja ceļu grāvjus un nolīdzināja uz ceļiem bedres un grambas. Lai to paveiktu, vajag apmēram 380 000 zemnieku ar zirgu un 660 000 bez zirga darbadienu. Pārvēršot naudas izteiksmē, zemniekam ar zirgu viena darbadiena izmaksātu 0,60 rbļ., bet bez zirga – 0,30 rubļu. Gadā zemes ceļu darbi gubernā, tiem nepieskaitot pat tiltu remontu, izmaksāja vairāk nekā 400 000 rubļu.¹⁹ Gubernators secināja, ka tādu summu par ceļu labošanu zemnieki nevarētu samaksāt, bet “natūrā ceļu klausas tiek salīdzinoši viegli izpildītas”.²⁰ Tātad – pastāvošā kārtība ir normāla.

Plaisa starp zemnieku un muižnieku zemes ceļu klausu jautājumā kļuva arvien plašāka un dziļāka. Latviešu zemnieki – saimnieki ceļu klausas sapņoja sadalīt vienlīdzīgi ar muižniekiem pēc viņiem piederošās zemes daudzuma. Pirms 1905. gada revolūcijas no zemniekiem izskanēja vienots atzinums, ka līdzšinējo nesamērīgo ceļu klausu vietā Vidzemē ir jānāk pareizākai kārtībai. 1903. gada 18. februārī Rīgas Latviešu biedrības Lauksaimniecības nodaļa noturēja latviešu zemes saimnieku sanāksmi, kurā tika apspriests jautājums par zemes ceļu

klausām. “Rīgas Avīze” šo sanāksmi tās nozīmīguma dēļ nodēvēja par mazo latviešu mazgruntnieku kongresu, kurā sprieda “par vienlīdzīgu ceļu nastu izdalīšanu starp liel- un mazgruntniekiem, arī rūpniekus un tirgoņus klāt pievelkot, dabūjām gan dzirdēt, ka pat muižniecība šādi izdalīšanai piekrituse, pat esot jau kādu nebūt nolēmumu taisījuse – bet, kādu, tas jau gandrīz vaj pašas muižniecības noslēpums”.²¹ Pārspriežot ceļu kļaušu stāvokli Vidzemē, presē tika izteikta doma, ka pēc muižniekiem un zemniekiem piederošas zemes platības “ceļu nastas pareizais izdalīšanas samērs būtu 65–70% priekš muižu un 30–35% priekš zemnieku zemes”.²² A. Švābe pētījumā “Zemes attiecību un zemes reformu vēsture Latvijā” minējis datus par Vidzemi: 96,3% no ceļu kļaušu vērtības sedza zemnieki un tikai 3,7% muižnieki.²³

Par Kurzemes zemes ceļu kļaušu nesamērību izdevumā “Zemkopis” ir sniegti kāda autora aprēķini. Viņš pārvērtis šos kļaušu darbus naudas vienībās un secinājis, ka zemnieki gada laikā veic kļaušas par 511 936 rbļ., kamēr muižnieki tikai par 48 730 rubļiem. Zemnieku ieguldījums ceļu labošanā ir vairāk nekā 10 reizu lielāks.²⁴ Tāds bija latviešu zemniekam uzliktais zemes ceļu kļaušu slogs.

1905. gada revolūcija dienas kārtībā izvirzīja sabiedrības aktuālos un neatrīsinātos jautājumus. Par to, ka ceļu kļaušas pieskaitāmas šai jautājumu kategorijai, liecināja 1905. gada novembrī Vidzemē un Kurzemē daudzajās tautas sapulcēs pieņemtie zemnieku lēmumi. Tā, piemēram, 12. novembrī Vidzemes guberņas Valkas apriņķa Litenes pagasta tautas sapulce nolēma “nelabot ceļus, kamēr ceļa kļaušas nebūs sadalītas līdzīgi starp muižu un zemnieku zemi”.²⁵ 23. novembrī tā paša apriņķa Vecļaicenes pagasta tautas sapulce strikti noteica: “Paģēram, lai ceļu kļaušas tiktu izdalītas starp visiem pagasta iemītniekiem, kas ceļus lieto, – lielgruntniekiem, mazgruntniekiem, tirgotājiem un citiem; kamēr šis paģērējums netiek ievērots, mēs atsakāties no ceļu labošanas; taisītājus boikotēsīm.”²⁶ Līdzīgi bija arī Kurzemē: 16. novembrī Ventspils apriņķa Zlēku pagasta tautas sapulce “ceļu taisīšanas kļaušas nolemj uzlikt visiem, kam ir zirgi, pēc mantas stāvokļa un zemes lieluma”.²⁷ Talsu apriņķa Cēres pagasta saimnieku un vietnieku pulka sanāksmes rezolūcijā teikts: “Prasīt ceļu klausības un citu reālnastu vienlīdzīgu sadalīšanu starp muižas un pagasta zemēm pēc desetīnu skaita, ievērojot arī zemes vērtību.”²⁸

Latgalē, neskatoties uz tur esošajām zemes apstrādāšanas īpatnībām, zemnieku prasības bija tādas pašas. Ludzas apriņķa Viļakas pagasta Kūdupes muižas zemnieki savā 27. novembra sapulcē nolēma: “Ceļu taisīšana un labošana jāizdara starp muižas īpašnieku un saimniekiem samērīgi pēc zemes lieluma.”²⁹ Revolūcijas gaitā daudzās vietās Latgalē zemnieki vispār atteicās labot ceļus. Daugavpils mobilās militārās nodaļas posteņa priekšnieks 1907. gada 2. jūnijā ziņoja savai priekšniecībai: “Ar grūtībām un arī tad pateicoties militāram

spēkam, lauku varas iestādēm izdevās piespiest zemniekus stāties pie ceļu labošanas, kuri ir nonākuši sliktā stāvoklī, zemnieku lielākā daļa atsakās labot, sakot, ka tā ir zemstes lieta.³⁰

Ceļu kļaušu jautājums sabiedrībā revolūcijas laikā bija ļoti aktualizējies. Notikumu laikabiedrs žurnālists un filozofs P. Zālīte, rakstot par 1905. gada revolūcijas cēloņiem Latvijā, starp tiem izdalīja zemniekiem – māju īpašniekiem un nomniekiem uzliktās ceļu kļaušas, kamēr “muižnieki nes samērā ar viņiem ļoti niecīgu daļiņu”.³¹ Par šo kļaušu taisnīgāku pārdalīšanu debatēja provinciālpadomēs. Starp vācu muižnieku un zemnieku pārstāvjiem notika asa domu apmaiņa, bet jautājums par zemes ceļu kļaušu vienmērīgu sadalīšanu palika neizšķirts.³² Tāpat netika realizēts Vidzemes un Kurzemes zemnieku deputātu likuma ierosinājums par zemes ceļu kļaušu pārveidošanu, ko ar 102 parakstiem 1913. gada maijā iesniedza IV Valsts domē.³³

Pirms Pirmā pasaules kara Latvijas teritorijas augstākās kategorijas zemes ceļu (šosētie un bruģētie) saimniecība salīdzinājumā ar Krievijas Eiropas daļas ceļu tīklu bija samērā plaša, taču kvalitātes ziņā ievērojami atpalika no Rietumeiropas valstu līdzīgajiem rādītājiem. 1913. gadā Latvijā šosēto un bruģēto ceļu kopgarums bija 758 kilometri.³⁴ Zemes ceļu pamattīklu veidoja vienkāršie gruntsceļi jeb lielceļi. Kara laikā zemesceļi bija smagi cietuši – sevišķi piefrontes rajonos. Pārējā Latvijas teritorijā kara gados ceļi netika laboti. Piefrontes rajonos notiekot intensīvai kustībai, ceļi tika tā izbraukti, ka tos varēja izmantot, vienīgi nosedzot ar koka klājumu. Pēc Pirmā pasaules kara un Brīvības cīņām šie koka klājuma ceļi bija gandrīz vienīgie, kas derēja normālai satiksmei. Arī šosejas un bruģētie ceļi kara laikā bija nolietoti, šoseju akmens sega nobraukta tiktāl, ka apmēram 50% šoseju kopgaruma bija nepieciešama virsmas seguma nopietna izlabošana.³⁵ Gan šoseju, gan bruģēto, gan grants ceļu izmantošanu kavēja karadarbības laikā izpostītie tilti. Tāpēc Latvijas Republikas pastāvēšanas pirmajos gados uzmanība tika pievērsta zemes ceļu, dzelzceļu, autosatiksmes, iekšējā un ārējā ūdenstransporta attīstībai. Viens no pirmajiem jautājumiem bija sakārtot zemes ceļu tīklu, kurā galvenā loma valsts tautsaimniecībā, tā kā šoseju un bruģēto ceļu bija maz, pienācās grantsceļiem vai lielceļiem.

Vācu muižnieku privilēģijas, tostarp ceļu kļaušu jomā, beidzās pēc Latvijas valsts nodibināšanās. Par zemes ceļu saimnieku kļuva jaunā valsts. 1919. gada jūlijā šosejas un bruģētos ceļus savā pārziņā pārņēma Satiksmes ministrijas Ceļu un būvju virsvalde, kas vēlāk pārtapa par Šoseju un zemesceļu departamentu. Atjaunojot izpostīto saimniecisko dzīvi, zemes ceļu lietošana ievērojami intensificējās, ceļus bieži izmantoja kokmateriālu pārvešanai. Lielus smagumus sāka pārvadāt ar automobiļiem. Jau valsts pastāvēšanas sākumā tika izdots ap 40 koncesiju auto regulārajai satiksmei.³⁶ Steidzīgi vajadzēja uzsākt

ceļu labošanu un uzturēšanu lietošanas kārtībā. Bija skaidrs, ka daudzos pagastos zemnieki paši ar ceļu iekārtošanas un labošanas darbiem netiks galā. Vajadzēja domāt par valsts palīdzības sniegšanu šī svarīgā saimnieciskā jautājuma risināšanā. Jāsāk bija ar ceļu uzturēšanas un jaunu ceļu izveides kārtības jautājumu juridisko sakārtošanu. Ceļu labošanā darbs balstījās uz lauku iedzīvotājiem jeb, pareizāk sakot, tikai uz daļu lauku iedzīvotāju – zemes saimniekiem. Beidzot zemes ceļu uzturēšanas darbiem vajadzēja noņemt iepriekšējos gadu simtos pastāvējušo sociālo spriedzi. Latvijas Republikā labi bija zināms senais atzinums, ka ceļu kļaušas zemniekiem gadsimtiem ilgi bija nepatīkamākais un nepanesamākais pienākums.³⁷ Nepieciešamība uzturēt zemes ceļus nekur nebija zudusi, bet šos darbus vajadzēja, vadoties pēc taisnīguma principa, pēc iespējas atvieglināt. Ceļu labošanā jūtamu ieguldījumu vajadzēja sniegt valstij. Tā kā zemes ceļu kvalitātes jautājums bija ļoti svarīgs jaunās valsts saimniecības attīstībā, tad tā valstiskā sakārtošana sākās jau ar 1920. gada 6. februāra pagaidu noteikumiem, kurus parakstīja Ministru prezidents K. Ulmanis un iekšlietu ministrs A. Bergs. Pagaidu noteikumi iezīmēja jaunu virzienu zemes ceļu saimniecības uzturēšanas kārtībā. Ar šiem noteikumiem tika atcelti visi attiecīgie iepriekšējie likumi un noteikts, ka labojami un kārtībā uzturami visu kategoriju zemes ceļi, kuru labošana naturālkļaušu veidā bija obligāta 1915. gadā pirms vācu karaspēka iebrukuma Latvijā. Noteikumi mēģināja labot gadsimtiem ilgi pastāvējušo netaisnību, kad muižas bija atbrīvotas no ceļu kļaušām. Tie paredzēja, ka izdevumus par ceļu labošanu samērā ar piederošo zemes platību nes visi pagasta robežās esošie zemes īpašnieki, tajos ieskaitot arī baznīcu, klosteru, valsts mežus, valsts zemes, kā arī privātās un valsts muižas.³⁸ Muižu zemes tagad bija pārgājušas valsts īpašumā – Zemes fondā. 1920. gada 6. februāra pagaidu noteikumi paredzēja, ka ceļu kļaušas jāpilda arī fonda zemēm, tātad arī valstij. Līdz ar fonda zemju sadalīšanu jaunsaimniekiem arī viņiem bija jāveic ceļu kļaušas. Noteikumos gan bija norādīts, ka vecsaimnieki un jaunie fonda zemju īpašnieki – jaunsaimnieki uz savstarpējās vienošanās pamata zināmas jaunsaimnieku kategorijas no zemes ceļu kļaušām var atbrīvot.³⁹

Tāču jau 1921. gada sākumā organizētā pašvaldības iestāžu delegātu apspriede konstatēja, ka līdzšinējie pagaidu noteikumi par zemes ceļu labošanu nav piemēroti esošajiem apstākļiem, jo, neskatoties uz pagastu lielajiem izdevumiem un nesamērīgajām kļaušām, zemes ceļi kļūst arvien sliktāki.⁴⁰ 1922. gadā tika izdoti šo pagaidu noteikumu pārgrozījumi, kuri atbrīvoja valsts zemes un valsts mežus no ceļu kļaušām. Principā viss tika atstāts pa vecam: zemes ceļus vajadzēja labot tikai zemniekiem.⁴¹ Tāds šī svarīgā jautājuma risinājums bija pretrunā ar Latvijas iedzīvotāju lielākās daļas – zemnieku noskaņojumu. Zemnieki bija pārliecināti, ka jaunās Latvijas valsts pienākums ir likvidēt agrākajā svešzemnieku režīmā valdošo netaisnību un atvieglot viņu

dzīvi. I Saeimā apspriežot zemes ceļu likuma projektu, zīmīgus vārdus teica Zemnieku savienības deputāts J. Goldmanis: "Jau pirms Latvijas valsts nodibināšanās katrreiz pārspriežot svarīgākās reformas, kādas mūsu zemei būtu vajadzīgas, līdzās visiem citiem jautājumiem arvien ir stāvējis ceļu kļaušu jautājums. Un, ja atceramies atpakaļ Kurzemes, Vidzemes provinču padomju laikus, kā šis jautājums ir apspriests šinīs padomēs, ja apskatām, kā šis jautājums ir apspriests Valsts domē, tad man jāteic, ka ne bez izbrīnīšanās var tagad noklausīties vienu otru runu, ka tagad vēl turas pie tā arhaiskā uzskata, kurš jau toreiz no zemniecības priekšstāvjiem tika vienbalsīgi atmests un uzstādīta prasība, ka visa lauku zeme ņem dalību pie šīs nastas nešanas."⁴²

Zemes kļaušu jautājums uztrauca plašus iedzīvotāju slāņus, jo tā risinājumam bija jānod būtiski uzlabojumi salīdzinājumā ar kārtību pirms Latvijas valsts izveidošanas. Šo noskaņojumu saasināja apziņa, ka ceļu stāvoklis kara gados salīdzinājumā ar pirmskara periodu bija strauji pasliktinājies. Ceļu tīklam klāt bija nākuši tā sauktie kara ceļi, kuras nākotnē varēja izmantot saimnieciskajām vajadzībām, bet tikai pēc nopietna remonta. Satraukums izpaudās arī presē: "Ceļu kļaušas mūsu zemnieki jau pirms kara pie samērā labvēlīga lauksaimniecības stāvokļa sajuta ne vien par netaisnu nastu, bet arī par darbu, kura izpildīšana pie tagadējās kārtības ir augstākā mērā neracionāla un lielā mērā traucē nepieciešamo mājas saimniecības darbu gaitu. Ceļu labošana kļaušu kārtībā ir atlikums no vergu laikiem, un viņa bija zemniekiem vēl panesama naturālās saimniecības laikā, t.i., laikā, kad darbaspēks bija lēts un kad ražojumu apmaiņa starp laukiem un pilsētām bija vēl gluži niecīga. Turpretim līdz ar rūpniecības attīstīšanos pilsētās darbaspēks tapa dārgāks un brīvs. Tas izsauca vajadzību ievest intensīvu ražošanas iekārtu arī uz laukiem un vajadzību pēc labākiem satiksmes ceļiem un līdzekļiem. Rietum-Eiropā līdz ar ražošanas iekārtas maiņu gādību par lauku ceļu ierīkošanu uzņēmās valsts, jo labi satiksmes ceļi ir kapitālistiskās ražošanas un preču apmaiņas saimniecības nepieciešamākā vajadzība un šī vajadzība nav vairs apmierināma agrākā kļaušu kārtā."⁴³

Ceļu juridiskā statusa noteikšana kļuva par svarīgāko I Saeimas likumdošanas pasākumu valsts zemes ceļu saimniecības sakārtošanā. Likums par zemes ceļiem bija reizē arī viens no svarīgākajiem saimniecības likumiem. Tā tapšana nebija vienkārša. Jau 1921. gada sākumā parādījās ziņa, ka ir pabeigta jaunā ceļu likuma projekta sagatavošana. Bija paredzēts, ka projektu visdrīzākajā laikā apspriedīs sevišķa starpresoru komisija un pēc tam tas tiks iesniegts Satversmes sapulcei, lai likumu jau vasarā varētu pieņemt.⁴⁴ Likuma projekts bija izstrādāts Satiksmes ministrijas Šoseju un zemesceļu valdē. Tajā bija paredzēts, ka visi valsts pilsoņi gan tieši, gan arī netieši piedalīsies ceļu kārtības uzturēšanā. Jaunā likuma projekta 28. paragrafs noteica, ka visām lauku saimniecībām par katru darbspējīgu vīrieti no 18 līdz 60 gadu vecumam ir jāatvēl 3 darbadienas ceļu darbos.

3 darbadienas jādod arī par katru braukšanai vai jāšanai derīgu zirgu. 29. paragrāfā bija norādīts, ka klaudas izpildāmas ar darbu, bet pieļaujama arī atpirkšanās, samaksājot līdz 75% no strādnieku dienas algas. 31. paragrāfā atzīmēts, ka no klausām atbrīvojami dienas un īsu termiņu strādnieki. Pilsētu un miestu iedzīvotāji ir atbrīvoti no klausām, bet par zirgiem un auto jāmaksā atpirkšanās nauda. Par klausu neizpildīšanu bija paredzēti naudas sodi vai līdz pat 10 dienām arestā.⁴⁵ Iepazīstoties ar likuma projektu, lauku iedzīvotājiem radās pārliecība, ka ir nepareizi līdzšinējās ceļu klausas pārvērst par darbiem, kas atkarīgi no strādnieku un zirgu skaita, nemaz nerēķinoties ar piederošām zemes platībām. Šādā gadījumā lielās meža platības tiktu no klausām atbrīvotas. Likumprojektā noteiktās normas bija ļoti sarežģītas un bieži vien būtu gandrīz neizpildāmas, to īstenošana ceļu labošanas organizācijā ienestu vēl nebijušu birokrātismu un iznākumā – haosu. Ne bez pamata izteikts atzinums, ka “paliek tāds iespaids, ka tas [likuma projekts. – J. B.] ir izgudrots tikai tamdēļ, lai radītu lieku darbu un varētu pieņemt veselu armiju jaunu ierēdņu”.⁴⁶ Presē tika atzīmēts, ka šādā risinājumā viss darba smagums gulsies uz mazuļīgajiem zemes saimniekiem, sevišķi uz jaunsaimniekiem, kuriem sākumā darbā būs pieņemti vairāki strādnieki. Negatīvi projektu vērtēja arī tāpēc, ka tajā netika ņemtas vērā atšķirības starp bagātu saimnieku un fonda zemes rentnieku, starp turīga saimnieka izbraucamo zirgu un trūcīga rokpeļņa nodzīto zirdziņu. Šoseju un zemesceļu valde nebija rēķinājusies ar vienīgo svarīgāko principu – nodokļi un klausas uzliekamas pēc katra spējām. Ja šis jautājums tiktu risināts tādā veidā, tad nebūtu nekas labāks, kā bija klausas cara laikā. Korespondents, analizējot šo likuma projektu, zīmīgi izsakās: “Gribas ticēt, ka šis projekts tagadējā veidā par likumu gan netaps.”⁴⁷ Tāds secinājums bija pareizs, un vēlāk, risinot zemes ceļu juridisko statusu, šis projekts vairs netika pat pieminēts. 1921. gads tātad beidzās ar zemes ceļu likuma projekta izstrādāšanas neveiksmi. Tomēr zemes ceļu likums bija ļoti nepieciešams, un Satiksmes ministrija turpināja pie tā strādāt. Tikai 1924. gada janvārī tika publicēts nākamais zemes ceļu likuma projekts.⁴⁸ Šis publikācijas mērķis – projekta apspriešanās iesaistīt pēc iespējas vairāk iedzīvotāju, kuru dzīvē zemes ceļu likumam būs noteicoša nozīme. Satiksmes ministrija pie tā bija strādājusi ilgstoši. Līdz 1924. gada februāra beigām projektu trijos lasījumos bija paspējusi apspriest Saeimas Pašvaldības apakškomisija, un bija paredzēts, ka projektu caurskatīt uzsāks visa Pašvaldības komisija.⁴⁹ Pēc tam Pašvaldības un Budžeta komisija ķērās pie likumprojekta teksta saskaņošanas: Budžeta komisijai bija vairāki iebildumi.

Likumprojekta pirmais lasījums I Saeimā tika uzsākts 1924. gada 14. novembrī. Likuma projektā par pašu principiālāko kļuva jautājums par valsts līdzdalību zemes ceļu labošanā. Saeimā likuma projekts par

zemes ceļiem izsauca plašas debates visos trijos lasījumos. Lūk, ko par šī likuma nozīmīgumu ir teicis avīzes “Kurzemes Vārds” korespondents: “Saeima apspriež lauku ceļu likumprojektu, kuram mūsu valsts kulturālā un saimnieciskā dzīvē ir ārkārtīgi liela nozīme. No lauku ceļu jautājuma pareizas atrisināšanas lielā mērā atkarāsies mūsu valsts turpmākā uzplaukšana, kulturālā attīstība un saimnieciskā labklājība. Nenoliedzami, ka labi lauku ceļi katras valsts dzīvē spēlē lielu lomu.”⁵⁰ I Saeima likumu par zemes ceļiem pieņēma 1925. gada 30. janvārī, bet Valsts prezidents J. Čakste to izsludināja 10. februārī. Likums par zemes ceļiem bija apkopots deviņās nodaļās, kuras veidoja 89 panti, pie vairākiem no tiem – piezīmes.

Līdz tam Latvijas teritorijā darbojušies zemes ceļu likumi un noteikumi visas ar ceļu uzturēšanas kārtību saistītās funkcijas piešķīra pašvaldības orgāniem. Šis princips bija noteikts pēc Krievijas zemstu parauga. Jaunais likums par zemes ceļiem visas ceļu pārvaldīšanas, uzturēšanas, labošanas un jaunas izbūves funkcijas piešķīra valsts tehniskajām lietpratēju iestādēm. Šis princips bija raksturīgs Rietumeiropas valstīs. Nododot ceļu uzturēšanas un pārraudzības vadību Satiksmes ministrijai, šī svarīgā tautsaimniecības nozare tika tuvināta Rietumeiropā pastāvošajai ceļu uzturēšanas iekārtai.

Lai varētu labāk iedziļināties likuma projekta apspriešanā, sniegsim vispārēju informāciju par Latvijas zemes ceļu tīklu. 20. gadsimta 20. gadu sākumā valsts zemes ceļi bija sadalīti trīs grupās: 1. šķiras – valsts ceļi (ar akmeņiem bruģēti un šosejas), kurus ar valsts līdzekļiem uzturēja Satiksmes ministrija; 2. šķiras – grantētie ceļi, kurus uzturēja ar naturālajām ceļu klaušām; 3. šķiras – lauku, māju un mežu ceļi, kurus lietoja atsevišķas saimniecības un kas savienojās ar pirmās un otrās šķiras ceļiem. Arī tos laboja zemnieki. Mums nav vienādu dotumu par Latvijas zemes ceļu garumu 20. gadu sākumā. Visticamākos skaitļus par 1924. gadu ir devis I Saeimas Pašvaldības komisijas referents E. Grantskalns (Latviešu zemnieku savienība) sakarā ar likuma projekta par zemes ceļiem apspriešanu, norādot, ka valstī pavisam bija 757 km 1. šķiras ceļu. Tie bija ar akmeņiem bruģētie ceļi un šosejas, 2. šķiras grantēto ceļu kopgarums, pēc viņa aprēķiniem, bija 21 470 kilometru.⁵¹ I Saeimas Pašvaldības komisijas rīcībā nebija rādītāju par 3. šķiras ceļu kopējo garumu. Likuma projekta apspriešanas trešajā lasījumā Budžeta komisijas referents V. Bastjānis (Latvijas Sociāldemokrātiskā strādnieku partija) norādīja, ka 3. šķiras ceļi ir puse no visiem lauku ceļiem.⁵² Šis apgalvojums tomēr ir gaužām aptuvens.

I Saeimā iesniegtajā likuma projektā zemes ceļu dalījums bija saglabāts trijās šķirās, taču Saeimas deputātu vairākums, to apspriežot, uzskatīja, ka veiksmīgāk būs ceļus apsaimniekot, ja tos sadalīs četrās šķirās. Šāds zemes ceļu iedalījums arī tika pieņemts. To atsedza likuma 4. pants: 1. šķiras ceļi – valsts ceļi, kurus uztur Satiksmes ministrija

ar valsts līdzekļiem; 2. šķiras ceļi – grantētie ceļi, kurus uztur bezmaksas kļaušu kārtā un ar valsts palīdzību; 3. šķiras ceļi – vienkāršie zemesceļi, pa kuriem uztur satiksmi ar vairākām saimniecībām vai kuri savieno divus augstākās šķiras ceļus un kurus uztur bezmaksas kļaušu kārtā; 4. šķiras ceļi – vienkāršie zemesceļi, kuri izbeidzas vienā saimniecībā un kurus uztur attiecīgo saimniecību īpašnieki.⁵³

Kādus finansiālos izdevumus prasīja zemes ceļu tīkla uzturēšana? Latvijas trūcīgajai tautsaimniecībai tie veidoja milzīgu summu. Kļaušu kārtā labojamo ceļu uzturēšana vien kopsummā, pārrēķinot ieguldīto darbu naudā, maksāja apmēram 1,25 miljardus rbļ. (25 milj. Ls).⁵⁴ Salīdzinoši var norādīt, ka valsts budžetā Zemesceļu un šoseju valdei 1925. gadā bija ieskaitīti tikai 181 700 000 rbļ. (3 634 000 Ls).⁵⁵ Tas bija ap 2% no visiem valsts gada izdevumiem. Latvijas izpostītā saimniecība šim mērķim nevarēja novirzīt lielāku naudas summu. Tas norāda tikai uz to, ka zemes ceļu kļaušu atcelšana pilnībā nebija realizējama, jo valstij nebija tādu līdzekļu, lai tā viena veiktu šos pienākumus. Aprēķini parādīja, ka valsts no kopējiem izdevumiem par kļaušu ceļu labošanu, vadoties pēc jaunā likuma prasībām, varēs segt 10% jeb 125 milj. rbļ. (2,5 milj. Ls) gadā.⁵⁶ I Saeimas Pašvaldības komisija bija aprēķinājusi, ka uz vienu zemnieka saimniecību 2. šķiras ceļu labošana, ja veicamo darbu pārrēķina naudā, sasniedz 23 400 rbļ. (468 Ls) gadā.⁵⁷ Šī summa īstenībā bija vēl lielāka, jo tajā netika ieskaitīti 3. šķiras ceļu un tiltu uzturēšanas izdevumi.

Valsts zemes ceļu saimniecības sakārtošanas jautājumi I Saeimā izsauca deputātos vislielāko uzmanību. Par vairākiem likuma projekta pantiem vēl trešajā lasījumā notika plašas debates. Galvenās debates risinājās starp lauku saimniecību pārstāvjiem, no vienas puses, un pilsētu un strādniecības priekšstāvjiem, no otras puses. To būtība – vai ceļu kļaušu smagumu atstāt lauku iedzīvotājiem vai padalīt ar valsti un pilsētniekiem. Viens no vairāk debatējamiem jautājumiem bija par valsts lomu ceļu izbūvē un uzturēšanā. Nodibinoties Latvijas valstij, iedzīvotājos izveidojās uzskats, ka ceļi jālabo valstij, jo, tāpat kā kļaušu laiki jau bija pagātnē, tā tagad vajag valstij likvidēt līdz šim pastāvošās ceļu kļaušas. Šo uzskatu pastiprināja arī tas, ka muižu zemes un meži bija pārgājuši valsts īpašumā. Latvijas valsts tomēr bija tik trūcīga, ka pat pie labākās gribas tā uzreiz zemes ceļu uzturēšanu nevarēja pilnīgi pārņemt savā aprūpē. Jaunais likums no paša tā sagatavošanas sākuma tika uzskatīts par pārejošu parādību. Likuma projekts pieļāva ceļu kļaušu pastāvēšanu, taču tajā ceļu uzturēšanā valstij tika ierādīta svarīga vieta. I Saeimas Pašvaldības komisija, kas jau ilgu laiku bija strādājusi ar Satiksmes ministrijas sagatavoto likuma projektu, vadījās no apsvēruma, ka zemes ceļu uzturēšanā jāiesaista visi tie, kas ceļus lieto, bet, lai viņi šo uzdevumu varētu kvalitatīvi veikt, šajā darbā jāiekļaujas arī valstij. Saeimas Budžeta komisija, izejot no valsts reālajām finansiālajām iespējām, likuma projektā ierādīto valsts piedalīšanos zemes ceļu

labošanā centās neforsēt. Tā, cenšoties taupīt valsts finanses, vadījās pēc principa, ka Krievijas impērijas laikā muižas, kuru zeme aizņēma pusi no visas zemes teritorijas, ceļus nelaboja. Tagad ceļus jālabo visiem tiem, kas tos lieto, un tāpēc šo darbu izdarīt ir daudz vieglāk.

Sagatavojot likumprojektu un to apspriežot I Saeimā, liela vērība tika veltīta attīstīto Eiropas valstu pieredzes apgūšanai. Vācijā, Austrijā un Anglijā valsts uzturēja tikai lielākos ceļus, bet par pārējiem rūpējās vai nu apriņķi, vai arī pagasti. Tikai tad, ja šīs institūcijas ar uzdevumiem netika galā, valsts sniedza finansiālu palīdzību.⁵⁸ Šajās valstīs raksturīga zemes ceļu uzturēšanas decentralizācija. Francijā ceļus laboja pašvaldības iestādes ar valsts izdalītiem līdzekļiem, kurus valsts bija ieguvusi no speciālām nodevām, kuras maksāja iedzīvotāji.⁵⁹ Šī nodeva gada laikā līdzinājās apmēram strādājošā triju dienu darba algai. Somijā visus ceļus laboja valsts. Norvēģijā valsts ceļu labošanai izdalīja 3% valsts budžeta. Zviedrijā un Norvēģijā visus ar akmeņiem bruģētos ceļus un šosejas būvēja un uzturēja valsts, tāpat arī tiltus, taču no zemākās šķiras ceļiem valsts uzturēja tikai desmito daļu.⁶⁰ Latvija finansiāli nevarēja sacensties ar vecajām valstīm, taču kurss zemes ceļu apsaimniekošanā tika uzņemts līdzīgs – ceļu labošanā pakāpeniski ar likumdošanas palīdzību tiek iesaistīta valsts. Likuma 9. pants paredzēja, ka Satiksmes ministrijai Šoseju un zemesceļu valde pārziņa un pārrauga visu šķiru ceļu, ceļu tiltu, pārceltuvju un ceļu citu ierīkojumu un piederumu izbūvi, labošanu un uzturēšanu.⁶¹ Tas, ka valsts uztur un būvē jaunus 1. šķiras ceļus, deputātos domstarpības neradīja. Visasākās debates norisa par likuma projekta 18. panta apakšparagrāfu, kurā bija teikts, ka valsts ik gadu savā labošanā pārņem 100 km 2. šķiras ceļu.⁶² Jāatzīmē, ka šī norma likuma projekta sākuma variantā, kuru bija sagatavojusi Satiksmes ministrija, pat nebija iestrādāta.⁶³ Taču, projektu apspriežot jau Saeimas Pašvaldības apakškomisijā un Pašvaldības komisijā, ņemot vērā arī ceļu labotāju ieteikumus, tā tika ietverta šajā dokumentā. Pret šo normu uzstājās Budžeta komisija un izvirzīja priekšlikumu, ka valsts gada laikā var pārņemt 100 km 2. šķiras ceļu, bet var pārņemt arī mazāk vai vairāk.⁶⁴ LSDSP deputāti arī bija pret šī punkta tik konkrētu formulējumu. LSDSP deputāts P. Ulpe ierosināja ierakstīt, ka, ja būs labvēlīgi apstākļi valsts attīstībā, tad valsts zemesceļus pārņems, ja nebūs, tad ne.⁶⁵ Zemnieku savienības deputāts J. Goldmanis ierosināja likumā ierakstīt, ka valstij ik gadus jāpārņem 300 km 2. šķiras ceļu.⁶⁶ Tātad priekšlikumi bija visdažādākie, un tie izteica partiju intereses. Pēc izvērstām debatēm likuma 16. panta f apakšpunkts tika pieņemts tādā formulējumā, kā tas bija izvirzīts likumprojektā. Satiksmes ministrija piekrit "pārņemt saziņā ar Iekšlietu un Kara ministriju ik gadus valsts uzturamo ceļu skaitā ne mazāk kā 100 kilometru 2. šķiras ceļu, kuri labojami vietējām pašvaldībām uz valsts rēķina".⁶⁷ Tas nākotnē kļuva par ievērojamu atvieglojumu lauku iedzīvotājiem.

Otrais visvairāk Saeimā debatētais jautājums, apspriežot Satiksmes ministrijas sagatavoto likuma projektu, bija jautājums par ceļu fonda izveidi. Ceļu fonda uzdevums – sniegt palīdzību ceļu sakopšanā. Sākotnējā projektā par to teikts: “Nodevu par 1. un 2. šķiras ceļu pastiprinātu lietošanu ieskaita sevišķā ceļu fondā, kurš atrodas Satiksmes ministrijas rīcībā un kura šīs summas izlieto nolietojamo ceļu uzlabošanai.”⁶⁸ Projekta sagatavošanas gaitā ceļu fondu bija paredzēts veidot no piemaksām pie jau esošajiem nodokļiem: 5% pie procentuālā peļņas nodokļa no tirdzniecības un rūpniecības uzņēmumiem, 6% pie nekustamā īpašuma nodokļa pilsētās un miestos, 6% pie rūpniecības un tirdzniecības patentu nodokļa par tirdzniecības un rūpniecības zīmēm. Fondā ienāktu dažādas soda naudas un ieņēmumi par pastiprinātu 1. šķiras ceļu lietošanu un maksas par šo ceļu tiltu un pārceļtuvju lietošanu. Bija aprēķināts, ka šādi pasākumi ceļu uzturēšanai papildus dotu 18–20 miljonu rubļu (360 000–400 000 Ls).⁶⁹ Pret ceļu fonda izveidi uzstājās Budžeta komisija, norādot, ka fondu pēc projekta veido pilsētu tirdzniecības un rūpniecības uzņēmumi. Budžeta komisija paskaidroja, ka gan rūpnieki, gan tirdzniecības uzņēmumi, ja tie pastāvīgi lieto zemes ceļus, maksā speciālas ceļu nodevas, kuras noteikusi Satiksmes ministrija.⁷⁰ Arī LSDSP deputāti uzstājās pret ceļu fonda izveidi, izvirzot savu motivāciju, ka, ja izveidos ceļu fondu, valsts izdalīs mazāk finanšu līdzekļu ceļu uzturēšanai.⁷¹ Savukārt lauku iedzīvotāji cerēja, ka šāda fonda izveide tiem samazinās ceļu labošanas darbu pienākumus. Tāpēc fonda radīšanu atbalstīja pāri par 90% no visiem valsts pagastiem.⁷² Likuma projekta otrajā lasījumā ar samērā lielu balsu vairākumu šis pants tika noraidīts. Ņemot vērā lauku iedzīvotāju lielo ieinteresētību šāda fonda izveidē, trešā lasījuma laikā deputāti A. Kalniņš (Demokrātiskais centrs), S. Jubuls (Latgales Kristīgo zemnieku savienība), T. Rudzītis (Apvienotā sociāldemokrātu maziņu partija un laukstrādnieku savienība) un E. Grantskalns iesniedza priekšlikumu pantu par ceļu fondu atjaunot. Taču arī trešajā lasījumā ceļu fonda izveides priekšlikums tika noraidīts.⁷³ Kā parādīja dzīve, ceļu fonds bija nepieciešams. Tā izveides noliegums runāja pretī priekšlikuma praktiskajai lietderībai un liecināja par Saeimas partiju savstarpējām cīņām, kas ne vienmēr beidzās ar problēmas valstisku risinājumu.

Ceļu likuma projekta sākotnējā variantā bija iestrādāta norma šādā formulējumā: “Valsts zemes fondā ieskaitītas zemes, kuras netiek apsaimniekotas, un valsts meži atsvabināti no ceļu labošanas pienākumiem.”⁷⁴ Pašvaldības un Budžeta komisija šo normu projektā saglabāja un virzīja I Saeimas apspriešanai. Plašu debašu rezultātā šis pants tika svītrots – un valstij, līdzīgi kā citiem zemes īpašniekiem, bija jāpilda zemes ceļu uzturēšanas pienākumi. Pēc aptuveniem aprēķiniem valsts meži un valsts neizmantotā zeme Latvijā veidoja 27% zemes kopplatības.⁷⁵ Lai uzturētu savus zemes ceļus, kuri gāja pa valsts

mežiem un nederīgajām vai neapsaimniekotajām zemēm, valstij ik gadus vajadzēja izdot 10 milj. latu.⁷⁶

Svarīgs jautājums, kuru vajadzēja risināt ceļu likumam, bija tiltu būve, remonts un uzturēšana. Tiltu skaits un to kopējais garums valstī bija ievērojams. 800 tiltu bija garumā no 10 līdz 25 m, ar kopējo garumu 12 500 m, 225 tilti – garumā no 25 līdz 75 m, ar kopējo garumu 10 000 m, 22 tilti – 75 un vairāk metru gari, ar kopējo garumu 3100 metru.⁷⁷ Taču ļoti daudz bija līdz 10 m garu tiltu, par kuriem nebija pat statistikas. Satiksmes ministrijas sagatavotajā likuma projektā teikts, ka ministrija izbūvē, labo un uztur tiltus uz visiem 1. šķiras ceļiem, kā arī tos tiltus uz 2. šķiras ceļiem, kuru garums ir 25 m vai vairāk. Būvē un pārbūvē uz 2. šķiras ceļiem tiltus, kuru garums ir 10 m vai vairāk. Atsevišķos gadījumos, kad vietējie vai tehniskie apstākļi to prasa, Satiksmes ministrija var būvēt un pārbūvēt arī par 10 m īsākus tiltus. Ja 3. šķiras ceļu lieto vairākas saimniecības, tad Satiksmes ministrija, ja ir tāda dzīves nepieciešamība, var būvēt un pārbūvēt arī uz šiem ceļiem tiltus, kuru garums ir 10 m un vairāk.⁷⁸ Likuma projekta izstrādes gaitā, kāds tas tika iesniegts apspriešanai I Saeimā, bija pazudis nosacījums, ka Satiksmes ministrija atsevišķos gadījumos var būvēt un pārbūvēt tiltus, arī īsākus par 10 metriem.⁷⁹ Apspriežot projektu Saeimā, šī norma tika iestrādāta likumā. Galvenā izmaiņa, kura uzlika papildus pienākumus valstij, salīdzinājumā ar projektā minēto ir, ka Satiksmes ministrija uz 2. šķiras ceļiem izbūvē tiltus, jau sākot ar 15 metriem.⁸⁰ Šo jauno formulējumu, kas materializējās likumā, deputāti iestrādāja likuma otrajā lasījumā. Tas nozīmēja, ka valsts aprūpē kļāt nāca ap 600 tiltu, kuru uzturēšana tai izmaksāja ap 110 000 Ls gadā.⁸¹

Kādu likuma spēku tad galarezultātā ieguva tiltu jautājums? Likuma 16. pantā noteikts, ka Satiksmes ministrija izbūvē, labo un uztur tiltus uz 1. šķiras ceļiem, kā arī izbūvē, labo un uztur tos tiltus uz 2. šķiras ceļiem, kuru garums ir 15 m un vairāk. Tāpat būvē un pārbūvē uz 2. šķiras ceļiem tiltus, kuru garums ir 10 m un vairāk (16. pants). Atsevišķos gadījumos, kur pēc Satiksmes ministrijas atzinuma vietējie vai tehniskie apstākļi pagēr, Satiksmes ministrija uz 2. šķiras ceļiem var būvēt un pārbūvēt arī tiltus, īsākus par 10 metriem (18. pants). Līdzīgi Satiksmes ministrija, kur pēc tās atzinuma apstākļi to prasa, var būvēt un pārbūvēt arī uz 3. šķiras ceļiem tiltus, kuru garums ir 10 metru un vairāk (19. pants).⁸²

Pēc Saeimas Pašvaldības komisijas referenta E. Grantskalna ziņām, valstī bija 185 000 zemnieku saimniecību un vēl ap 45 000 jaunsaimniecību.⁸³ Visas šīs saimniecības bija potenciālas ceļu labotājas, un uz pleciem gūlās arī mazo tiltu būvēšana un uzturēšana kārtībā. Tiltu būvei bija nepieciešams kokmateriāls, bet apmēram 60% šo saimniecību nebija mežu.⁸⁴ Krievijas impērijas laikā kļaušu zemes ceļu tiltiem kokmateriālu deva muižas par velti. Ceļu kļaušu pildītāji tādu pašu rīcību

gaidīja no Latvijas valsts. 2. un 3. šķiras tiltiem kokmateriālus vajadzēja izsniegt par velti, jo pretējā gadījumā jau iepriekš varēja paredzēt, ka mazie tilti vēl ilgi paliks sabrukuši. Satiksmes ministrijas sagatavotajā likuma projektā bija norādīts, ka vajadzīgo kokmateriālu 1. un 2. šķiras ceļu un tiltu būvei un pārbūvei, kā arī uzturēšanai valsts izsniedz bez maksas, bet 3. šķiras ceļu un tiltu būvēšanai un uzturēšanai valsts materiālu izsniedz par Mežu departamenta noteiktajām cenām.⁸⁵ Šo jautājumu apspriežot, deputātiem bija pretrunīgi uzskati. Otrajā likuma lasījumā tika pieņemts lēmums, ka 3. šķiras ceļu tiltiem kokmateriāls ir pašiem zemniekiem jāpērķ.⁸⁶ Iedzīvotāji, kas bija saistīti ar zemes ceļu labošanu, rūpīgi sekoja likuma projekta apspriešanas gaitai. Lielu nepmierinātību viņos izsauca Saeimas balsojums pret ceļu fonda izveidi. Kad Saeima otrajā lasījumā noraidīja ceļu fonda izveidi, Valmieras apriņķa pašvaldības darbinieku konference pieņēma lēmumu: ja Saeima noraidīs arī likuma projekta nosacījumu par to, ka ik gadus valsts savā aprūpē pārņem 100 km 2. šķiras ceļu, un noraidīs bezmaksas kokmateriālu izsniegšanu visu šķiru tiltiem, tad par zemes ceļu likumu viņi ierosinās visas tautas nobalsojumu.⁸⁷ Trešajā likuma lasījumā šis jautājums tika atrisināts pozitīvi. Likums ceļu remontam paredzēja par velti no valsts atsavinātām grantsbedrēm ņemt granti (47. pants), bez maksas kokmateriālu 2. un 3. šķiras ceļu tiltu būvēšanai un uzturēšanai (50. pants), bet 4. šķiras ceļiem – bez maksas, ja izsniegšanas nepieciešamību ir atzinusi vietējā pagasta valde (50. panta piezīme).⁸⁸ Tā atkal bija valdības nākšana pretī zemes ceļu uzturētājiem un lietotājiem.

Likuma projektā nekas netika teikts par jaunsaimnieku lomu zemes ceļu labošanā.⁸⁹ Tas bija aktuāls jautājums, un par to Saeimā izvērsās plašas debates. Lielu aktivitāti ar saviem priekšlikumiem parādīja sociāldemokrātu maziņu deputāti. T. Rudzītis izvirzīja priekšlikumu atbrīvot no ceļu klaušām jaunsaimniekus, kas vēl nav uzbūvējuši saimniecības ēkas.⁹⁰ LSDSP deputāti ierosināja sīksaimnieku un amatnieku saimniecības līdz 5 ha uz visiem laikiem atbrīvot no ceļu klaušām, bet jaunsaimniekus, kam bija nekultivētas zemes, atbrīvot uz 5 gadiem no zemes ceļu klaušām.⁹¹ Otrajā lasījumā pieņēma sociāldemokrātu ierosinājumu, ka sīksaimnieku un amatnieku saimniecības 5 ha platībā uz visiem laikiem atbrīvotas no ceļu klaušām. Tas izsauca sašutumu Latviešu zemnieku savienības deputātos. Trešajā lasījumā pieņemtā likuma 22. panta piezīmes ietvēra zināmu kompromisu jaunsaimnieku jautājumā: uz 5 gadiem atbrīvot no ceļu klaušām jaunsaimniecības, kuras nodibinātas uz nekultivētām zemēm, skaitot no saimniecību piešķiršanas dienas. Uz trim gadiem atbrīvot no ceļu klaušām jaunsaimniecības, kurām no saimniecības piešķiršanas dienas bija uzceltas mazāk nekā divas ēkas.⁹²

Likumā bija paredzētas nekustamā īpašuma īpašnieka tiesības atpirties no ceļu klaušām. Likuma 27. pants noteica, ka atsevišķos gadī-

jumos pagastu valdes var atļaut ceļu labotājiem atpirkties no ceļu labošanas pienākumiem, nosakot atpirkšanās naudu samērā ar uzlikto ceļu labošanas apmēru. Atpirkšanās naudu ceļu labotāji iemaksāja pagasta valdei, un tā bija jāizlieto vienīgi attiecīga ceļa labošanai (28. pants).⁹³ Viens no svarīgākajiem un reizē sarežģītākais saimniecības likums par zemes ceļiem bija pieņemts. Latvijas valsts darīja visu iespējamo, lai, neskatoties uz tās rīcībā esošajiem trūcīgajiem materiālajiem līdzekļiem, iesaistītos zemes ceļu uzturēšanas daļējā finansēšanā. Likumdevēji centās mazināt netaisnību, kas līdz šim bija valdījusi ceļu labošanā. Likums tomēr joprojām paredzēja kļūstīgu kārtību lielas zemes ceļu daļas uzturēšanā. Turklāt kļūstīgu sistēma ar sīkiem izņēmumiem netika uzlikta vienlīdzīgi visiem ceļa lietotājiem, bet tikai zemniekiem un ne visai lauku zemei. Kā izteicās deputāts F. Trasuns (Latgales Kristīgo zemnieku savienība), likums ir pārdomāts, bet ir saudzēti pilsētu un miestu iedzīvotāji un viss smagums uzkrauts zemniekiem un sociāldemokrātu darbības rezultātā likums iznācis "liks un greizs".⁹⁴ Salīdzinot ar likuma projektu, ne viss Pašvaldības komisijas iecerētais tika iegājis likumā. Taču, no otras puses, apspriežot likumprojektu galīgajā redakcijā, tika ieviestas vairākas nianšes, kas paplašināja valsts pienākumus zemes ceļu izbūvē un uzturēšanā, kādi likuma projektā nebija paredzēti. Likuma gars parādīja, ka valsts pienākumi ceļu uzturēšanā ik gadus pieaugs. Ceļu kļūstīgu pildītājus visvairāk likumā neapmierināja, ka tas neietvēra projekta normu par ceļu fonda (tajā līdzekļus ieguldītu visi, kas izmanto ceļus) izveidošanu. Likumu par zemes ceļiem Valsts prezidents izsludināja 1925. gada 10. februārī. Nebija nekāda pamata uzskatīt, ka tā pieņemšana uzreiz dos rezultātus. Tāpēc nenopietni skan 1925. gada beigās korespondenta teiktais: "Zemes ceļi ir mūsu sāpju bērni. Tā tas bija agrāki, un, par lielu nožēlošanu, jāsaka, ka tā tas arī ir tagad pēc jaunā ceļu likuma pieņemšanas, bij cerības, ka līdz ar ceļu nodošanu Satiksmes ministrijai stāvoklis uzlabosies, bet veltas cerības."⁹⁵

Pieņemtais zemes ceļu likums darbojās visu Latvijas Republikas pastāvēšanas laiku, un visus šos gadus turpinājās ceļu saimniecības uzlabošanas aktivitātes. 1928. gada 25. maijā Valsts prezidents G. Zemgals izsludināja Saeimas pieņemtos "Pārgrozījumus un papildinājumus likumā par zemes ceļiem", kuros (21.¹ pantā) bija noteikts, ka pie Satiksmes ministrijas jānodibina ceļu fonds.⁹⁶ Fondu veidoja no šādiem maksājumiem: 1) 3% piemaksas pie pastāvošā tarifa uz preču, bagāžas un pasažieru pārvadāšanas pa Latvijas dzelzceļiem; 2) sevišķs nodoklis 3% apmērā no pārdošanas cenas uz alkoholiskiem dzērieniem; 3) ikgadīgie nodokļi par automobiļu, motociklu, velosipēdu un citu mehānisko satiksmes līdzekļu lietošanu; 4) dažādas nodevas par ceļu lietošanu un likumā paredzētās soda naudas sakarā ar ceļu labošanu un satiksmes uzturēšanu; 5) dažādi citi ar likumu noteikti maksājumi.⁹⁷

Otrs svarīgs nosacījums šajā dokumentā bija, ka valsts saziņā ar Iekšlietu un Kara ministriju pārņem no galvenajiem 2. šķiras ceļiem tuvākajos divos gados 5000 km, bet turpmākajos gados turpinās 2. šķiras ceļu pārņemšana valsts uzturēšanā tādos apmēros, kā to atļauj valsts budžeta un ceļu fonda līdzekļi, bet ne mazāk kā 500 km gadā (16. panta f apakšpunkts).⁹⁸

Zemes ceļu uzturēšana un kvalitāte Latvijas Republikā uzlabojās lēnām, arī ceļu garuma pieaugums nebija straujš, taču progress nebija noliedzams. 1939. gadā Šoseju un zemesceļu departaments līdztekus 2. šķiras ceļiem sāka pārņemt arī klaušu (t.i., pašvaldību uzturēto) ceļu labošanu, iekasējot no attiecīgiem lauksaimniekiem īpašu nodokli 0,8–1,0% apmērā no viņu zemes vērtības. Jau līdz 1939. gada augustam bija pārņemti 48 pagastu klaušu ceļi.⁹⁹ Valsts paredzēja pārņemto ceļu labošanā izmantot mašīnas. Taču zemes ceļu uzturēšanas un jaunbūves pozitīvajam sakārtošanas procesam, kuru savās rokās drīz vien pilnībā pārņēmtu valsts, svītru pārvilka Latvijas valsts sagrāve 1940. gadā.

ATSAUCES UN PIEZĪMES

- ¹ *Pāvulāns V.* Satiksmes ceļi Latvijā 13.–17. gs. – Rīga, 1971. – 162. lpp.
- ² *Pētersone P.* Vidzemes pasta vēsture 17.–19. gs. Promocijas darba kopsavilkums. – Rīga, 1998. – 14. lpp.
- ³ Bruģu tiesu Vidzemē izveidoja 1671. gadā zviedru administrācija, un tā pastāvēja līdz 1899. gadam. Tās uzdevums bija uzraudzīt lauku ceļu (bruģa) uzturēšanas kārtību. – Latviešu konversācijas vārdnīca. – 2. sēj. – Rīga, 1928–1929. – 3066. sl.
- ⁴ Arkls – zemes vērtības aplikšanas vienība. 1804. gadā arkla vērtība tika paugstināta līdz 80 dālderiem. 80 dālderu lielais arkls aptvēra 400–600 pūrvietas. – Latviešu konversācijas vārdnīca. – 1. sēj. – Rīga, 1927–1928. – 872. sl.
- ⁵ *Ābers B.* Vidzemes zemnieku stāvoklis 19. gs. pirmā pusē. – Rīga, 1936. – 219. lpp.
- ⁶ Baltijas Vēstnesis. – 1871. – 10. nov.; Balss. – 1906. – 24. janv.
- ⁷ Pērminderis – baznīcas draudzes priekšsēdētājs, kas parasti bija zemnieku priekšstāvis baznīcas lietās.
- ⁸ Baltijas Vēstnesis. – 1871. – 10. nov.
- ⁹ Инструкция для починки и ревизии дорог по Курляндской губернии, утвержденная г. бывшим Прибалтийским генерал-губернатором, генерал-адъютантом Альбединским, предложение его Курляндскому губернатору от 4 апреля 1870 г. за № 928 // Учреждение Курляндских крестьян 25 августа 1817 года, со включением изменений и дополнений по 1892 г. Составил и издал А. А. Башмаков. – Либава, 1892. – С. 470–476; Latviešu Avīzes. – 1870. – 3. jūn.
- ¹⁰ Учреждение Курляндских крестьян 25 августа 1817 года, со включением изменений и дополнений по 1892 г. – С. 471.
- ¹¹ Turpat. – 470. lpp.
- ¹² “Pie tam vēl jāpiezīmē, ka daudzi nelieli tilti uzcelti no lieliem akmeņiem, kas novākti no laukiem, tātad muižniecībai nav gandrīz nekādu izdevumu.” (N. Manaseina piezīme. – *J. B.*)

- ¹³ Zemzaris J. Mērs un svars Latvijā 13.–19. gs. – Rīga, 1981. – 69. lpp.
- ¹⁴ 17. gadsimtā Zviedrijas pārvalde Vidzemē personisko nodokļu vietā ieviesa reālos, nosakot tos dālderis atkarībā no zemes auglības. – Latviešu konversācijas vārdnīca. – 3. sēj. – Rīga, 1928–1929. – 4445.–4447. sl.
- ¹⁵ Manaseina revīzija. Senatora N. Manaseina ziņojums par viņa izdarīto revīziju Vidzemes un Kurzemes guberņās no 1882. līdz 1883. gadam. Materiāli Latvijas PSR vēstures pētīšanai. Rediģējis A. Drīzulis. – Rīga, 1949. – 296., 297. lpp.
- ¹⁶ Dienas Lapa. – 1890. – 24. jūn.
- ¹⁷ Švābe A. Zemes attiecību un zemes reformu vēsture Latvijā // Latvijas agrārreforma. – Rīga, 1930. – 176. lpp.
- ¹⁸ Зиновьев М. А. Опыт исследования земского устройства Лифляндской губернии. – Рига, 1895. – С. 69–73, 80, 81.
- ¹⁹ Turpat. – 17. lpp.
- ²⁰ Turpat.
- ²¹ Rīgas Avīze. – 1903. – 25. febr.
- ²² Turpat.
- ²³ Švābe A. Zemes attiecību un zemes reformu vēsture Latvijā. – 176. lpp.
- ²⁴ Zemkopis. – 1903. – 5. aug. – 438. lpp.
- ²⁵ Революция 1905–1907 гг. в Латвии. Документы и материалы. – Рига, 1956. – С. 157; Tautas vara Latvijas pagastos 1905. gadā. Dokumenti un materiāli. – Rīga, 1985. – 47. lpp.
- ²⁶ Tautas vara Latvijas pagastos 1905. gadā. Dokumenti un materiāli. – 65. lpp.
- ²⁷ Turpat. – 138. lpp.
- ²⁸ Turpat.
- ²⁹ Turpat. – 70. lpp.
- ³⁰ Революция 1905–1907 гг. в Латвии. Документы и материалы. – С. 196.
- ³¹ Zālīte P. Cīņa dēļ patiesības jeb I. Nemieru kustības cēloņi Baltijā, II. Baltijas zemes dārdzība un III. Amnestijas nepieciešamība. – Rīga, 1907. – 10. lpp.
- ³² Latvija. – 1907. – 29. janv.
- ³³ Švābe A. Zemes attiecību un zemes reformu vēsture Latvijā. – 176. lpp.
- ³⁴ Sikсна A. Latvijas zemes ceļu politika 1918.–1928. g. // Latvijas Republika desmit pastāvēšanas gados. – Rīga, 1928. – 313. lpp.
- ³⁵ Bērziņš J. Latvijas Republikas transports un sakari // Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls. – 1992. – Nr. 2. – 123. lpp.
- ³⁶ LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī // Latvijas Republikas Saeimas stenogrammu satura rādītājs. VI sesija. Sastādījis H. Kārklīšs. – Rīga, b. g. – 500. sl.
- ³⁷ Latvijas Sargs. – 1925. – 6. sept.
- ³⁸ LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 499. sl.; Pagaidu noteikumi par zemes ceļu labošanu // Talsu Apriņķa Vēstnesis. – 1920. – 10. sept.
- ³⁹ LR Saeimas 6. sesijas 4. vai 14. sēde 1924. gada 21. novembrī. – 541. sl.
- ⁴⁰ Jaunais Vārds. – 1921. – 27. febr.
- ⁴¹ LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 499. sl.
- ⁴² LR Saeimas 6. sesijas 15. sēde 1924. gada 25. novembrī. – 556. sl.
- ⁴³ Brīvā Zeme. – 1922. – 17. okt.
- ⁴⁴ Jaunais Vārds. – 1921. – 27. febr.
- ⁴⁵ Laukstrādnieks. – 1921. – 24. nov.
- ⁴⁶ Kurzemes Vārds. – 1922. – 5. janv.

- 47 Laukstrādnieks. – 1921. – 24. nov.
- 48 Laukstrādnieks. – 1924. – 17. janv.
- 49 Latvijas Vēstnesis. – 1924. – 27. febr.
- 50 Kurzemes Vārds. – 1925. – 3. janv.
- 51 LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 501. sl.
- 52 LR Saeimas 7. sesijas 4. sēde 1925. gada 30. janvārī // Latvijas Republikas stenogrammas. VII sesija. – Rīga, b. g. – 136. sl.
- 53 Likums par zemes ceļiem // Valdības Vēstnesis. – 1925. – 10. febr.
- 54 Latvijas Vēstnesis. – 1925. – 4. febr.
- 55 LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 509. sl.
- 56 Latvijas Vēstnesis. – 1925. – 4. febr.
- 57 LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 502. sl.
- 58 Turpat. – 514. sl.
- 59 LR Saeimas 6. sesijas 14. sēde 1924. gada 21. novembrī. – 541. sl.
- 60 LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 503. sl.
- 61 Likums par zemes ceļiem // Valdības Vēstnesis. – 1925. – 10. febr.
- 62 LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 502., 503. sl.
- 63 Likums par zemes ceļiem [projekts. – J. B.] // Laukstrādnieks. – 1924. – 17. janv.
- 64 LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 507., 508. sl.
- 65 LR Saeimas 7. sesijas 2. sēde 1925. gada 23. janvārī. – 60. sl.
- 66 LR Saeimas 6. sesijas 15. sēde 1924. gada 25. novembrī. – 557. sl.
- 67 Likums par zemes ceļiem // Valdības Vēstnesis. – 1925. – 10. febr.
- 68 Likums par zemes ceļiem [projekts. – J. B.] // Laukstrādnieks. – 1924. – 17. janv.
- 69 LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 505., 506. sl.
- 70 Turpat. – 508. sl.
- 71 LR Saeimas 6. sesijas 14. sēde 1924. gada 21. novembrī. – 545. sl.
- 72 LR Saeimas 6. sesijas 15. sēde 1924. gada 25. novembrī. – 567. sl.
- 73 LR Saeimas 7. sesijas 3. sēde 1925. gada 27. janvārī. – 94. sl.
- 74 Likums par zemes ceļiem [projekts. – J. B.] // Laukstrādnieks. – 1924. – 17. janv.
- 75 LR Saeimas 6. sesijas 12. sēde 1924. gada 14. novembrī. – 505. sl.; Latvijas Vēstnesis. – 1925. – 4. febr.
- 76 LR Saeimas 7. sesijas 2. sēde 1925. gada 23. janvārī. – 61. sl.
- 77 Turpat.
- 78 Likums par zemes ceļiem [projekts. – J. B.] // Laukstrādnieks. – 1924. – 17. janv.
- 79 Likums par zemes ceļiem [projekts. – J. B.] // Latvijas Vēstnesis. – 1924. – 27. febr.
- 80 LR Saeimas 7. sesijas 2. sēde 1925. gada 23. janvārī. – 63. sl.
- 81 Turpat.
- 82 Likums par zemes ceļiem // Valdības Vēstnesis. – 1925. – 10. febr.
- 83 LR Saeimas 7. sesijas 3. sēde 1925. gada 27. janvārī. – 98. sl.
- 84 Turpat.
- 85 Likums par zemes ceļiem [projekts. – J. B.] // Laukstrādnieks. – 1924. – 17. janv.
- 86 LR Saeimas 7. sesijas 3. sēde 1925. gada 27. janvārī. – 98. sl.
- 87 LR Saeimas 7. sesijas 2. sēde 1925. gada 23. janvārī. – 63. sl.
- 88 Likums par zemes ceļiem // Valdības Vēstnesis. – 1925. – 10. febr.
- 89 Likums par zemes ceļiem [projekts. – J. B.] // Laukstrādnieks. – 1924. – 17. janv.
- 90 LR Saeimas 6. sesijas 14. sēde 1924. gada 21. novembrī – 543. sl.
- 91 LR Saeimas 7. sesijas 2. sēde 1925. gada 23. janvārī. – 66. sl.
- 92 Likums par zemes ceļiem // Valdības Vēstnesis. – 1925. – 10. febr.
- 93 Turpat.

⁹⁴ LR Saeimas 4. sēde 1925. gada 30. janvārī. – 133. sl.

⁹⁵ Laukstrādnieks. – 1925. – 22. okt.

⁹⁶ Pārgrozījumi un papildinājumi likumā par zemes ceļiem // Valdības Vēstnesis. – 1928. – 25. maijs.

⁹⁷ Turpat.

⁹⁸ Turpat.

⁹⁹ *Aizsilnieks* A. Latvijas saimniecības vēsture. 1914–1945. – Stokholma, 1968. – 785. lpp.

Jānis Bērziņš

DIE LÖSUNG DES PROBLEMS DER LANDWEGE IM LETTISCHEN STAAT (20–30er Jahre des 20. Jh.)

Zusammenfassung

Im Territorium Lettlands hat die Einrichtung und Instandhaltung von Landwegen eine lange Geschichte. Diese Leistung wurde als Fronarbeit verrichtet und gehörte zu den schwierigsten Pflichten der Bauern. Die Verteilung der Wegefron zwischen Adligen und Bauern war ungleichmäßig – die Ersten spendeten lediglich Material für Wegereparatur, während die Letzten – ihre schwere Arbeit. Die bestehende Ordnung der Wegereparatur rief eine immer stärkere Unzufriedenheit bei den Bauern sowohl Livlands als auch Kurlands und Lettgallens hervor.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde das Grundnetz von Landwegen durch einfache Kieswege gebildet. Während des I. Weltkrieges hatte die Qualität der Landwege wesentliche Schäden erlitten. In den ersten Jahren des Bestehens der Republik Lettland wurde dem Zurechtmachen des Netzes von Landwegen eine große Aufmerksamkeit gewidmet. Gemäß dem Gerechtigkeitsprinzip musste der neue Staat die Arbeit an der Einrichtung und Instandhaltung von Landwegen den Einwohnern erleichtern. Das Zurechtmachen der Wirtschaft von Landwegen setzte mit der Verabschiedung der Präliminarordnung vom 6. Februar 1920 ein. Diese Ordnung sah vor, dass alle Landbesitzer zur Lösung des Problems der Landwege beitragen sollen. Jedoch gelang es nicht, die Forderungen der Ordnung zu realisieren. Daher wurde die Verabschiedung eines Sondergesetzes über Landwege zur wichtigsten Gesetzgebungsaktion und dieses Gesetz zugleich zum wichtigsten Wirtschaftsgesetz des I. Parlaments (*Saeima*). Am Anfang des Jahres 1921 war die Verwaltung für Landstraßen und Landwege am Verkehrsministerium mit der Vorbereitung des neuen Gesetzes fertig, die Gesellschaft aber erachtete es als ungültig. Erst im Januar 1924 wurde das nächste Gesetzprojekt über Landwege veröffentlicht. Zum prinzipiellsten Problem darin wurde die Frage der staatlichen Beteiligung an der Wegereparatur.

1924 gab es im Staat: 1) insgesamt 757 km Wege der 1. Klasse (steingepflasterte Wege und Landstraßen), vom Verkehrsministerium mit staatlichen Mitteln instand gehalten; 2) Kieswege der 2. Klasse in der Länge von 21 470 km, mittels Wegefron instand gehalten; 3) Wege der 3. Klasse (Feld-, Hof- und Waldwege), deren Länge im Staat offiziell nicht erfasst war und die auch von den Bauern selbst repariert wurden. Die finanziellen Ausgaben für Wegereparatur als Fronarbeit betrugen, die Arbeitsleistung ins Geld umgerechnet, um 1,25 Milliarden Rubel (25 Millionen Lats). Diese Geldsumme konnte vom Staat nicht finanziert werden, denn der Staat verfügte solche Mittel nicht. Daher akzeptierte das Gesetz das Fortbestehen der Fronarbeit auf Landwegen, bei der Instandhaltung und beim Neubau der Landwege hingegen wurde eine bedeutende Rolle dem Staat zugewiesen. Die Landwegefron wurde seit dem Beginn der Vorbereitung des Gesetzes als eine vorübergehende Erscheinung betrachtet. Im Gesetz wurde die Norm inkorporiert, dass der Staat jedes Jahr 100 km Landwege der 2. Klasse in seine Reparatur übernimmt. Bei der Besprechung des endgültigen Wortlauts des Gesetzes im Parlament wurden mehrere Nuancen hinzugefügt, die die Verpflichtungen des Staates bezüglich der Einrichtung und Instandhaltung von Landwegen erweiterten. Im Gesetz waren die Pflichten und Rechte der Landbesitzer detailliert aufgezählt. Die Verrichter der Wegefron waren im verabschiedeten Gesetz am meisten damit unzufrieden, dass es die Norm des Projekts betreffs Herausbildung des Wegefonds nicht enthielt. Die Idee der Herausbildung des Wegefonds war die, dass alle Benutzer von Landwegen der Einrichtung und Instandhaltung von Landwegen materiell beisteuern.

Die Arbeit an der Instandhaltung und Einrichtung von Landwegen wurde fortgesetzt. Am 25. Mai 1928 verkündete der Staatspräsident G. Zemgals die vom Parlament verabschiedeten "Ergänzungen und Berichtigungen zum Gesetz über Landwege", die bestimmten, dass es am Verkehrsministerium einen Wegefonds zu gründen ist. Die andere wichtige in diesem Dokument enthaltene Bestimmung war, dass der Staat in den nächsten zwei Jahren 5000 km der Hauptwege der 2. Klasse übernimmt, in den weiteren Jahren aber die Übernahme der Wege der 2. Klasse in staatliche Instandhaltung in dem Umfang fortsetzt, wie die Mittel des Staatsetats und des Wegefonds es zulassen, jedoch nicht weniger als 500 km jährlich.

1939 begann das Departement für Landstraßen und Landwege, neben den Wegen der 2. Klasse auch die Reparatur sonstiger Fronwegen in seine Verwaltung zu übernehmen. Bis August 1939 waren 48 Fronwege von den Gemeinden übernommen. Dennoch wurde der positive Harmonisierungsprozess der Instandhaltung und Einrichtung von Landwegen, den der Staat bald völlig übernehmen sollte, durch die Zerschlagung des Lettischen Staates im Jahre 1940 zugrunde gerichtet.