



Velomaršruts

Gar Babītes ezera ziemeļu krastu!

(Sloka – Gātciems – Spuņciems – Varkaļi – Priedaine – Babīte)

IV – IX    



Foto: Juris Smaļinskis



Maršruts: Piemērots aktīviem velobraucējiem. Tas ved gar Babītes ezera ziemeļu krastu, kas ieskaits dambjos un polderu pļavās. Maršruts būs vienlīdz interesants vēstures izziņātājiem un dabas vērotājiem, jo polderu pļavās ganās stirmas, bet uz apkaimes kokiem un krūmiem redzamas bebru zobu pēdas.

Riteņa tips. Tāds, kas piemērots ilgstošai braukšanai pa ceļiem ar grants segumu.

Ieteicamais laiks: Aprīļa vidus – septembris. Putnu vērotājiem piemērotas būs aprīļa beigas un septembra otra puse, kad norit putnu migrācija.

Garums: ~ 40 km.

Laiks: Vienas dienas ilgs ceļojums kopā ar objektu apskati.

Grūtības pakāpe: Vidēji grūts - grūts.

Ceļa segums: Asfalta segums, ceļi ar grants segumu, meža ceļi, dažviet – takas.

Sākuma punkts: Slokas dzelzceļa stacija.

Beigu punkts: Babītes dzelzceļa stacija.

Loģistika un sabiedriskais transports: Lineārs maršruts. Slokas stacija ir ērti sasniedzama ar vilcienu (~ 50 min brauciens no Rīgas, ~ 28 min no Tukuma). Līdz Slokai var aizbraukt pa Jūrmalas gājēju – veloceļiem.

Marķējums: Nav marķēts.

Maršruta gaita: Slokas dzelzceļa stacija – Sloka (Ventspils šoseja – Varoņu iela – Darbāiela – L. Paegles iela – Raiņa iela – Dzirnāvu iela) – A 10 ceļš (pāri Lielupes tiltam) – Gātciems – Gāte – Straupciems – Pērnciems – Spuņciems – Mazie Ezerlīči – Varkāļi – z/s „Strēlnieki” – Darmšates priēžu audze – Rīgas – Jūrmalas veloceļiņš – Priedaines dzelzceļa stacija – Babītes dzelzceļa stacija.

Alternatīvas: Maršrutu var beigt arī Priedaines dzelzceļa stacijā (– 4,5 km). No Babītes stacijas maršrutu pa Rīgas – Jūrmalas veloceļiņu var turpināt līdz Rīgas centram (+ ~ 10 km).

Attālums no Rīgas: Sākumpunkts – 40 km, galapunkts – 10 km.

Der zināt! Maršruts ir veidots tā, lai „izvairītos” no braukšanas pa Rīgas – Ventspils autoceļu (A 10). Pa A 10 šķērsojam Lielupes tiltu (braucam maksimāli tuvu ceļa nomalei). Pēc tilta seko kāpnēs, pa kuru nokāpjām lejā pa ceļa uzbērumu (stāvas, uzmanīgi!). Pie Spuņņupes un Varkāļu kanāla šķērsojumiem A 10 ceļš ir ļoti plats, taču, braucot pa to – turamies pie labās nomales. Pie z/s „Strēlnieki” šķērsojam A 10 (jānogaida brīdis, kad automašīnas ir tālu un iespējama droša ceļā šķērsošana) un jādodas uz Darmšates priēžu audzi. No turienes Rīgas – Jūrmalas veloceļiņu sasniedzam pa meža ceļu.

Droša velobraukšana! Pārvietojoties pa autoceļiem, gājēju ceļiem, veloceļiņiem, apdzīvotām un neapdzīvotām vietām u.c., - ievērojam ceļu satiksmes noteikumus un drošu

velobraukšanas praksi. Lietojam ķiveres un labi pamanāmu (t.sk. – atstarojošu) apģērbu. Īpaši uzmanām bērnus! Rūpējamies par savu un līdzcilvēku drošību un veselību! Veicot maršrutu, katrs pats ir atbildīgs par savu un citu drošību! Glābšanas dienesti: ☎112.

Vērts redzēt!

- Sloka.** Slokas vārds (iegūts no Slocenes upītes – tagad – Vecslocene) vēstures avotos pirmo reizi minēts 1255. g., kad saskaņā ar noslēgto līgumu, teritorija pie Slocenes upes kļuva par Livonijas ordeņa īpašumu. Lielupes un jūras tuvums un ceļš, kas no Rīgas veda uz Kurzemi un tālāk – uz Vāciju, būtiski ietekmēja vietas attīstību. Kopš 16. gs. sākuma Sloka attīstījās kā upes zvejniecības centrs. Ap 1520. g. Slokā uzcēla ordeņaūdensdzirnavas un sāka izdalīt zemes gabalus apbūvei. Slokas novads uzplauka Kurzemeshercoga Jēkaba valdīšanas laikā (1642. - 1682. g.), kad Slokā atjaunoja dzirnavas, ierīkojāvāra kaltuvi, kaļķu, stikla ceplis un metālu veltuvi. Blakus esošajā Kaugurciemā ierīkoja jūras ostu, caur kuru izveda preces uz ārzemēm. Miesta tiesības Sloka ieguva tikai 1785. g. pēc tās iekļaušanas Krievijas impērijas sastāvā, bet divus gadus vēlāk - arī pilsētas tiesības. 1812. g. pie Slokas norisinājās sīvas cīņas starp krievu karaspēku un Napoleona I armiju. 19. gs. līdzās rūpnieciskajai Slokai veidojās un attīstījās Rīgas jūrmala kā rīdzinieku atpūtas vieta. Slokas apbūve stipri cieta 1. pasaules kara laikā. 1925. g. Slokas administratīvajā teritorijā iekļauj Kaugurciemu (tagad - **Kaugurus**). 20. gs. Sloka attīstījies g.k. kā Jūrmalas kūrorta sastāvdaļa (no 1959. g. – iekļauta Jūrmalas pilsētas sastāvā). Lielākas pārmaiņas Kauguros notika pagājušā gadsimta sešdesmitajos gados, kad uzcēla daudzstāvu namu dzīvojamo masīvu. Mūsdienās Sloka no Rīgas ērti sasniedzama ar vilcienu. **Slokas stacija** uzbūvēta 1877. gadā (līdz ar dzelzceļa līnijas izbūvi) un modernizēta 2015. gadā.
- Slokas kapi.** Kapos apglabāti 1. pasaules karā un Latvijas brīvības cīņās kritušie 150 latviešu strēlnieki un 180 Sibīrijas krievu strēlnieki. Kapsētas Varoņu ielas daļā apglabāti ap 150 latviešu strēlnieki, kuriem uzstādīts arhitekta Eižena Laubes projektētais un 1923. g. uzstādītais **piemineklis**. Turpat atrodas **Slokas Svētās Ģimenes Romas katoļu baznīca**.
- Slokas luterāņu baznīca.** Pirmo baznīcu Slokā uzcēla 16. gs. pēc pirmā Kurzemeshercoga - Gotharda Ketlera iniciatīvas. 1740. gadā tā nodega, tādēļ hercoga Ernesta Bīrona laikā uzcēla jaunu dievnamu (1743. g.). Trešā - tagad redzamā baznīca celta 1851. - 1854. g., pārbūvēta 1869. un 1902. - 1903. g. pēc arhitekta Vilhelma Bokslafa projekta. No iepriekšējās baznīcas saglabājušies vairāki mākslas pieminekļi - **18. gs. gleznojumi** ar apustuļu tēliem uz ērģeļu luktām, griestu lukturī, galdiņi un krēsls. 1911. g. baznīcā uzstādīja Valkera firmas (Vācija) **ērģeles** ar īpašu tālskaņas ierīci, kas akustiskā veidā pastiprina ērģeļu skaņu līdz altāra daļai. Ierīce saglabājusies līdz mūsdienām. Altāra daļā ir piemiņas **plāksne** ar 1. pasaules karā kritušo slocenieku vārdiem (1926. g.) un A. Annusa darinātā **altārglezna**. Slokas baznīca – kultūras piemineklis. + 371 67730163. ☎
- Slokas tirgus laukums.** Atrodas dienvidos no Slokas luterāņu baznīcas, - Raiņa ielas paplašinājumā. Šajā vietā jau 17. gs. atradās tirgus. Te notikušas dažādas aktivitātes – atbilstoši vēsturiskajam laikam un politiskajai iekārtai, taču tirdzniecība norisinājās līdz 1970. gadam. Tirgus laukumu atjaunoja 2007. gadā, kad atzīmēja Slokas 750 gadu un Alberta Kronberga (bērnu grāmatu autors un mākslinieks) 120 gadu jubileju. Pie laukuma apskatāms **ugunsdzēsēju tornis**. Tirgus laukuma apkaimē jāpievērš uzmanība **Slokas vēsturiskā centra** (18. gs. – 20. gs. sāk. kultūras piemineklis) mazstāvu apbūvei, starp kurām ir daudz koka ēku.

5. **Bijusī pārceltuves vieta.** Turgus laukuma ielas galā redzama vieta, kur atradusies pārceltuve, kas Sloku savienoja ar Mežzara salu. Sākot no 19. gs. vidus, Sloku ar Rīgu un Jelgavu savienoja tvaikoņu satiksme. No pārceltuves vietas slocenieki 19. – 20. gs. mijā devušies izbraukumos ar laivu pa Lielupi un uz pretim esošo Mežzara salu, bet zvejnieki – savās ikdienas darba gaitās. Skatoties austrumu virzienā – redzami kādreizējie Slokas celulozes un papīra fabrikas korpusi un skursteņi.
6. **Slokas celulozes un papīra fabrika.** Šī grandiozā rūpniecības uzņēmuma celtniecību uzsāka (ar arhitekta V. Bokslafa līdzdalību) 1895./1896. gada mijā un pirmā produkcija jau tika saražota pēc diviem gadiem. Fabrikas pirmais direktors bija barons, inženieris Arveds Ungerns – Šternbergs. Līdz ar darba vietu rašanos, Slokas iedzīvotāju skaits līdz 1. pasaules karam pieauga līdz 4600. Starp abiem pasaules kariem fabrikā attīstīja ražošanu, kā rezultātā tā kļuva par vienu no modernākajiem Ziemeļeiropas uzņēmumiem. Ar fabrikas darbību saistīts arī Jūrmalas elektrifikācijas sākums, jo 1897. gadā fabrikas ģenerators uzsāka strāvas ražošanu. Laikā no 1926. – 1936. g. fabrika Sloku nodrošināja ar strāvu. Pēc daļējas nodedzināšanas 2. pasaules karā to atjaunoja un padomju gados šī bija lielākā celulozes fabrika bijušajā Padomju Savienībā. Fabriku slēdza 1994. gadā.
7. **Bažciema dzirnavas.** Līdz mūsdienām saglabājušās 19. gs. no laukakmeņiem būvēto vējdzirnavu drupas. Līdz 1925. g. (nodega) dzirnavas darbojās ar vēja spēku. Pēc atjaunošanas līdz 1944. g. tās darbināja ar elektromotoru. Ēkā bija trīs malšanas gaņģi, kuros ražoja miltus un putrimus. Mūsdienās dzirnavu sienas izmanto kā klinšu kāpšanas treniņu vietu. Blakus dzirnavām atrodas bijušie **Slokas dolomīta karjeri**, kas jau no 20. gs. otrās puses dzidrā ūdens dēļ ir populāra atpūtas – peldvieta un zemūdens niršanas treniņu vieta.
8. **Lielupe.** Lielākā Zemgales un otra lielākā no Latvijas upēm. Tā sākas pie Bauskas, satekot Mūsai ar Mēmeli. Savā 119 km garajā tecējumā Lielupe šķērso Zemgales līdzenumu un pie Vakarbuļļiem ietek jūrā. Lēzeno krastu dēļ tā vietām ir „ieslēgta” aizsargdambju sistēmā, lai mazinātu pavasara plūdus, kas tad pārklāj lauksaimniecībā izmantojamās zemes un saimniecības. Tā kā upes ceļu uz jūru kavē dolomīta un mergēļa pamatieži un kāpas, tā turpat ceturtdaļsimta kilometru garumā tek līdztiskus Rīgas jūras līča krastam, kur starp līci un jūru šaurā zemes strēlē ir izvietojusies Jūrmalas pilsēta. Stipra vēja un vētru laikā Lielupes ūdens līmenis var celties vairāk kā par 2 m un tas var būt novērojams pat 90 km attālumā no jūras. Lielupe ir sens ūdensceļš, kuru jau viduslaikos izmantoja, lai sasniegtu Mežotnes senpilsētu u.c. vietas. Līdz ar tvaikoņu satiksmes attīstību 20. gs., tālāko Lielupes izmantošanu apgrūtināja sēkļi un dolomīta pamatieži tās gultnē. Šajā nolūkā 1931. – 1938. g. Lielupē no Jūrmalas līdz Jelgavai izveidoja 50 m platu un 3,5 m dziļu kuģu ceļu, izspridzinot Jāņraga dolomīta sliksni augšpus Slokas. Lielupes tecējumu ietekmējuši arī 19. – 20. gs. hidrotehniskie darbi Babītes ezerā (sk. Gāti, Spuņņupi un Varkaļu kanālu). Mūsdienās – vasaras laikā pa Lielupi kursē kuģīši, kas no Rīgas pa Buļļupi – kādreizējo Lielupes ieteku Daugavā, dodas uz Jūrmalu.
9. **Mežzara sala.** Ap 5 km gara un 4,5 km plata, līdzena „sala”, ko no dienvidiem nošķir Gāte un Babītes ezers, no rietumiem un ziemeļiem – Lielupes ūdeņi, bet no austrumiem – aizbērtā Spuņņupe. Uz Mežzara salas atrodas trīs apdzīvotas vietas – Gātciems, Straupciems un Pērnciems. Teritorija ir meliorēta un izmantota g.k. lauksaimnieciskam mērķim.
10. **Babītes ezers.** Septītais lielākais Latvijas ezers (garums: 13,5 km, platums – līdz 2,7 km, platība – 25 km²) sākotnēji veidojies kā sekls Litorīnas jūras līcis - lagūna pirms aptuveni trijiem - četriem tūkstošiem gadu. 19. gs. pēc Spuņņupes kanāla paplašināšanās, ezers tā rietumdaļā kļuva caurtekošs. 1988. gadā ezera austrumdaļā izraka Varkaļu kanālu, lai pa

to novadītu Lielupes palu ūdeņus un mazinātu Lielupes krasta izskalojumus pie Valteriem un Dubultu līķumā. Lai novērstu apkārtējo zemju applūšanu, ezera krasti lielākoties ir nostiprināti ar dambjiem, veidojot vairākus polderus. Dambji daudzviet izmantojami ezera apskatei un putnu vērošanai. Seklais (lielākais dziļums – 1,7 m) un aizaugošais (vairāk kā 60 % aizaugums) ezers ir nozīmīga putnu koncentrācijas vieta kā migrācijas, tā arī ligzdošanas periodā. Šim nolūkam piemērota ir ezera dambju sistēma. Ne mazāk saistošs Babītes ezers ir makšķerniekiem un medniekiem (ir laivu bāzes). Ligzdojošo un migrējošo putnu aizsardzības nolūkā, Babītes ezeram ir dabas lieguma statuss.

11. **Gāte.** 1,5 km garš, līdz 140 m plats un līdz 5 m dziļš Babītes ezera savienojums ar Lielupi. Līdz 19. gs. sākumam Gāte bija vienīgā Babītes ezera ūdeņu noteka uz Lielupi. No Lielupes Gātē un tālāk – Babītes ezerā - ūdens ieplūda tikai pavasara palu un vētru laikā. Pēc Varkaļu kanāla izveides, daļa no Lielupes palu ūdeņiem ieplūst caur Gāti Babītes ezerā un tālāk pa Varkaļu kanālu – atkal Lielupē, apejot Valterus un Dubultu – Majoru posmu. Pie savienojuma ar Babītes ezeru, Gāte sadalās daudzos atzaros, veidojot tādu, kā niedrēm aizaugušu upes deltu. Gātes apkaime ir populāra makšķerēšanas vieta.
12. **Spunņupe.** Saukta arī par Jaunupi, Grāvgalu. Spunņupe ir kādreizējais Babītes ezera savienojums ar Lielupi, kas pastāvēja no 1816. – 1988. gadam. Sākotnēji šajā vietā bija neliels grāvis, kas bija izrakts no Babītes ezera līdz Lielupei. Lielupes palu ūdeņi, kas caur Gāti nonāca Babītes ezerā un tālāk – Spunņupē, izskaloja minēto grāvi ap 100 m platumā un vairāk nekā 8 m dziļu. Tā rezultātā lielāku palu laikā caur Spunņupi izplūda ap 1/3 Lielupes ūdeņu, kas izskaloja tālāko Lielupes kreiso krastu pie Valteriem un Dubultu – Majoru līķumā. Pēc Varkaļu kanāla izrakšanas 1988. g., Spunņupi aizbēra. Mūsdienās tai pāri iet Rīgas – Ventspils autoceļš (A 10), kura malā ir izveidots autostāvlaukums.
13. **Spunčiems (Sala).** Apdzīvota vieta starp Babītes ezeru un Lielupi (atrodas uz Litorīnas jūras senkāpām), ko šķērso Rīgas – Ventspils autoceļš (A 10). Tā agrākais nosaukums – Sala pirmoreiz vēsturiskos avotos minēts 1225. gadā, kad tika iezīmētas Rīgas lauku novada robežas. Salas vēsturiskais „centrs” ir nepilnus 4 km rietumos no tagadējā Spunčiemas centra, kur atradās Salas muiža (*Holmhof*). Kā lielāka apdzīvota vieta Spunčiems izveidojās pēc 2. pasaules kara, kad tas bija kolhoza „Padomju Latvija”, bet vēlāk – „Tēvzeme” centrs. No kolhozu laikiem saglabājušās dažas fundamentālas ēkas, kas redzamas no Babītes ezera puses.
14. **Varkaļu kanāls.** Ap 1 km garo, 120 m plato un 5 m dziļo kanālu izraka 1988. gadā. Šis hidrotehniskās būves izveides mērķis bija samazināt Lielupes maksimālo caurplūdumu (palu laikā), lai novērstu upes kreisā krasta izskalošanos pie Valteriem un Majoru – Dubultu līķumā. Otrs mērķis - samazināt sāļā Rīgas jūras liča ūdens ieplūdi Babītes ezerā stiprāka vēja un vētru laikā, kā arī stabilizēt Babītes ezera ūdeni. To panāk ar izbūvēto slūžu sistēmu. Pāri Varkaļu kanālam iet Rīgas – Ventspils autoceļš (A 10), kura malā ir izveidots autostāvlaukums.
15. **Babītes pilskalns.** Uzskata, ka pilskalns nosaukumu ieguvis no blakus esošā Babītes ezera, bet pēc Poļu – zviedru kara laika notikumiem, kad 1662. g. poļu – lietuviešu karaspēks šeit izvietoja savu nometni ar nolūku aizkavēt zviedru armijas atkāpšanos uz Jelgavu, – ieguvis Poļu kalna nosaukumu. Taču Babītes pilskalna vēsture ir krietni senāka. Jau 13. gs. pa tam tuvo apkaimi gāja nozīmīgais Zemgales tirdzniecības ceļš un Lielupes ūdensceļš, tādēļ stratēģisko ceļu kontroles nolūkā laikā no 1219. – 1228. gadam te izveidoja vienu no Sēlijas un Zemgales bīskapijas pārvaldes centriem – Babates jeb Svētās Marijas pili. Kad 1219. g. pēc Mežotnes kaujas ar Livonijas ordeni zemgaļizaudēja kontroli pār Lielupes ūdensceļu, to pamestās ostas vietā pirmais Sēlijas bīskaps Bernhards no Lipes uzsāka koka pils celtniecību. 1224. g. pēc Lipes nāves to ieguva

Sēlijas – Zemgales bīskaps Lamberts, taču divus gadus vēlāk Lielupes labā krasta teritorija nonāca Rīgas pilsētas īpašumā. Par Babates pili Rīga samaksāja 37 sudraba markas. Iespējams, ka Babates pili nopostīja 1228. g., kad zemgaļi un kurši devās karagājienā uz Daugavgrīvu. Mūsdienās pilskalnu dabā atrast palīdzēs izliktās norādes. Tiesa, laikā, kad ir salapojis biežais pamežs, pilskalnu, kas ir augstāka kāpa, - ir grūti pamanīt uz pārējo kāpu un zaļumu fona. Kultūras piemineklis.

16. **Z/s Strēlnieki.** Zemnieku saimniecība dibināta 1992. gadā un tās galvenais darbības virziens ir lielogu dzērveņu un augstkrūmu melleņu audzēšana, stādu pavairošana un interesentu konsultācija. Iepriekš piesakoties, saimnieku pavadībā var doties ekskursijā, kā arī iegādāties šeit saražoto produkciju. + 371 29166695 (Jānis Bierands).
17. **Darmšates priežu audze.** Ap 100 – 110 gadus veca priežu audze, kas atrodas starp Rīgas – Ventspils autoceļu (A 10) un Lielupi. Priedes iestādīja 20. gs. sākumā, izmantojot nezināmas izcelsmes parastās priedes sēklas, kuras Latvijā bija ievedusi kāda sēklu tirdzniecības firma no Darmšates (Vācija). Tā kā šīs priedes ģenētiski nebija pielāgojušās Latvijas dabas apstākļiem – tās izauga ar līkumainiem stumbriem, augumā nespēdamas sacensties ar vietējām. Darmšates priežu audzes aizsardzības nolūkā no 1977. gada 5,3 ha platībā izveidots dabas liegums. Blakus esošajos meža kvartālos aug arī vietējā priede, tādēļ Darmšates priedes ir viegli atšķiramas.
18. **Torņkalns – Tukums II dzelzceļa līnija.** 65 km garā dzelzceļa līnija ir viena no Latvijā senākajām – to atklāja 1877. gada 21. septembrī. Sākotnēji tā savienoja Rīgu ar tagadējo Tukuma I staciju. 20. gs. sākumā dzelzceļa līniju pagarināja līdz Ventspilij. Pār Lielupi celtais tilts cieta 1. un 2. pasaules kara laikā. 1950. gadā līniju elektrizēja (pirmā Latvijā). 2015. gadā uzsāka dzelzceļa staciju modernizāciju. Šobrīd līnijā ir 24 stacijas un pieturas punkti. Jāpiemin ar Torņkalna un Tukums II stacijām saistīti traģiskie 1941. un 1949. gada deportāciju notikumi. Kā liecinieks tā laika notikumiem pie Torņkalna stacijasizvietots **dzelzceļa vagonis ar piemiņas zīmi.**
19. **Priedaines dzelzceļa stacija.** Viena no Torņkalns – Tukums II dzelzceļa līnijas stacijām, celta 1938. gadā funkcionālisma stilā. Kultūras piemineklis.
20. **Priedaine.** Kā liecina arheoloģisko izrakumu rezultāti, Priedaine ir bijusi apdzīvota jau pirms 5000 gadiem. Mūsdienās Priedaine ir viens no jaunākajiem Jūrmalas rajoniem, kuru pilsētai pievienoja pēc 2. pasaules kara. Priedaine kā kluss savrupmāju rajons sācis veidoties 20. gs. sākumā. 1911. gadā šeit jau bija vairāk nekā 100 apbūves gabalu, kuros pārsvarā tika celtas vasarnīcas. Ir vērts izbraukt cauri Priedaines kultūrvēsturiskajam centram (vasarnīcu rajons - kultūras piemineklis) un aplūkot mazstāva koka apbūvi. Daudzas ēkas ir celtas nacionālā romantisma stilā ar dažādiem elementiem – verandām, logiem, kokgriezumiem un mansarda jumtiem.
21. **Rīgas – Jūrmalas veloceļiņš.** Tā pirmsākumi ir meklējami pagājušā gadsimta astoņdesmitajos gados, kad no Zaslauka depo līdz Priedainei 9 km garumā uzbūvēja pirmo šāda mēroga veloceļiņu Latvijā. Vēlākajos gados to pagarināja līdz Rīgas centram vienā un Jūrmalas pilsētai otrā virzienā.
22. **Babīte.** Apdzīvota vieta Rīgas rietumu pievārtē starp Piņķiem un Spilvi. Velobraucējiem ērti sasniedzama ar vilcienu. Babītes ciems atrodas vietā, kur vēsturiski atradies Pūpes (*Pupe*) krogs un Pūpes (tagad – Babītes) dzelzceļa stacija. Atrodamas ziņas, ka Pūpes krogu sauca arī par Krējuma kūku krogu, jo ceļā uz Jūrmalu un atpakaļ tajā atpūtināja zirgus, bet paši braucēji cienājās ar kafiju un kūkām. Mūsdienās Babīte ir klusa apdzīvota vieta ar vairākiem veikaliem, pastu, Tīreļu mežniecības filiāli, diviem bērnudārziem un privātu sākumskolu.

23. **Babītes dzelzceļa stacija.** Viena no Torņkalns – Tukums II dzelzceļa līnijas stacijām. Tās agrākais nosaukums bija Pūpe, kuru atklāja 1877. gadā. 1. pasaules kara laikā Babīte atradās tuvu frontes līnijai, tādēļ no tās Kalnciema virzienā uzbūvēja kara lauka dzelzceļu, ar kura palīdzību apgādāja fronti. Mūsdienās redzamā stacijas ēka ir uzbūvēta 1926. un atjaunota 1950. gadā (bija cietusi 2. pasaules kara laikā). Vācu okupācijas laikā stacijas nosaukums bija Pinkenhofa. 2015. gadā uzsākti Babītes stacijas un perona rekonstrukcijas darbi.

Pakalpojumi:

Veikali: Slokā, Spuņciemā, Priedainē, Babītē.

Ēdināšanas uzņēmumi: Slokā, Kauguros un Babītē.

Naktsmītnes:

- Brīvdienu māja „Mucenieki”, Babītes novads, Salas pagasts, Gātciems, + 371 29179533;
- Atpūtas komplekss „Elingi”, ‘Babītes novads, Salas pagasts, + 371 29275577;

Ārsta prakse: Slokā, Spuņciemā, Babītē.

Bankomāts: Slokā.



Bažciema dzirnavu drupas
Foto: Juris Smaļinskis



Mežzara salā
Foto: Juris Smaļinskis



Babītes ezera dambis Mežzara salā
Foto: Juris Smaļinskis



Pie Spuņciema
Foto: Juris Smaļinskis



Informācijas stends Babītes ezera krastā
Foto: Juris Smaļinskis



Informācijas stends pie Babītes pilskalna
Foto: Juris Smaļinskis



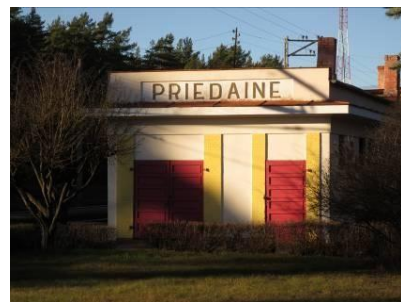
Norādes zīme uz Babītes pilskalnu
Foto: Juris Smaļinskis



Z/s „Strēlnieki”
Foto: Juris Smaļinskis



Darņšates priežu audze
Foto: Juris Smaļinskis



Priedaines dzelzceļa stacija
Foto: Juris Smaļinskis