

# LIEPĀJAS “JAUNĀS PASAULES” UN TOSMARES EZERA PIEKRASTES MAZSTĀVU DZĪVOJAMĀS APBŪVES UN PLĀNOJUMA ATTĪSTĪBA LĪDZ OTRAJAM PASAULES KARAM

## *Low-Rise Residential Building and Planning Development of Liepaja “New World” and the Lake Tosmare Shore till World War II*

**Silvija Ozola**

Riga Technical University, Latvia

**Abstract.** Russian Army Headquarters and Maritime Fleet planned to build a sea and land fortress, and Major General Ivan Alfred McDonald developed a project on August 30, 1892. Near Naval Port and the Lake Tosmare Apparent Heir's Grove and residential buildings with streets were built. Residential buildings were built in “New World” – land between Romny Railway and Grobin Highway. In Liepaja 1922 administrative border plan development was started to include the Lake Liepaja's northern part into the urban territory. Low-rise residential buildings of Aspazija's (former Apparent Heir's) Grove were supplemented. Research issue – building structure and development of residential buildings of Libava Maritime fortress territory has been studied insufficiently. Novelty characteristics – low-rise residential buildings' construction and street network of Apparent Heir's Grove has been analysed. Research goal – analyse “New World” and low-rise residential building and planning of the Lake Tosmare surroundings till World War II. Principal research methods – planning and construction observation in nature, archive and cartographic material analysis. Brief description of research outcomes: fortress built on the Baltic Seacoast affected further development of the territory. Nowadays development of qualitative architectonic space without historical development analysis is impossible.

**Keywords:** Aspazija's Grove, Emperor Alexander III's Port, Apparent Heir's Grove, residential area of “New World”, Lake Tosmare.

### **Ievads**

#### **Introduction**

Krievijā kopš 1818. gada sāka veikt topogrāfiskos uzmērījumus, kuru pamatā ir triangulācijas. Izmantojot šos datus, Ģenerālštāba darbinieki radīja kartes. Vēlāk izveidoja Militārās topogrāfijas departamentu, kuru vadīja ģenerālleitenants, Sankt-Pēterburgā dzimušais zinātnieks-ģeodēzists Fjodors Šuberts (*Фёдор Фёдорович Шуберт*; 1789–1865) – Krievijas Zinātņu

akadēmijas bibliotēkas direktora, izcilā astronoma, akadēmiķa Fjodora Šuberta (*Фёдор Иванович Шуберт*; 1758–1825) vienīgais dēls, kurš līdz vienpadsmit gadu vecumam izglītību ieguva ģimenē. Mācību procesā labākie skolotāji un tēvs īpašu uzmanību pievērta matemātikai un svešvalodu apguvei. Fjodors Šuberts izstrādāja Militāro topogrāfu korpusa noteikumu projektu (1822) un kļuva par jaunizveidotā korpusa pirmo direktoru, bet 1832. gadā – par Ģenerālštāba Militārās topogrāfijas departamenta direktoru un Ģenerālštāba Akadēmijas Padomes locekli, kā arī par Viņa Majestātes imperatora Galvenā Jūras štāba Hidrogrāfiskā departamenta priekšnieku (1827–1837). Vairākās gubernās Šuberts vadīja trigonometriskos un topogrāfiskos darbus, kā arī izdeva "Militārās topogrāfijas departamenta piezīmes" (*Записок Военно-топографического депо*), "Hidrogrāfijas departamenta piezīmes" (*Записок Гидрографического депо*) un topogrāfu galveno palīglīdzekli – "Militārās topogrāfijas departamenta darbu un trigonometrisko uzmērījumu aprēķinu rokasgrāmatu" (*Руководство для исчисления тригонометрической съёмки и работ Военно-топографического депо*).

Militārās topogrāfijas departaments un militāro topogrāfu korpusi no 1818. līdz 1843. gadam mēģināja Krievijas pierobežai radīt detalizētāku militāro karti, taču neizdevās iegūt pietiekami daudz materiāla, tādēļ darbu nepabeidza. Par Militārās topogrāfijas departamenta direktoru 1843. gada 13. decembrī kļuva Šuberta brāļadēls, 1836. gada kara varonis, ģenerālmajors Pāvels Tučkovs (*Павел Алексеевич Тучков*; 1803–1864), un līdz 1845. gada sākumam secināja, ka karte, kurā nebija iespējams uzrādīt reljefa topogrāfiskās detaļas, neatbilst militārajām vajadzībām. Tučkova vadībā militārie topogrāfi 1845. gada 2. aprīlī sāka veidot jaunu Krievijas rietumdaļas militāri topogrāfisko karti, un kopš 1846. gada veica topogrāfiskos apsekojumus, kurus turpināja 19. gs. otrajā pusē, bet, lai kartogrāfisko materiālu atjaunotu, teritoriju izpēti pabeidza 20. gs. sākumā. Izmaiņas galvenokārt attiecās uz dzelzceļa trašu attēlojumu un apdzīvotu vietu nosaukumu maiņu. Jaunajā kartē, kas aptvēra visas Krievijas rietumdaļas provinces, izņemot Maskavas, norādīja visus objektus, kurus izvēlētajā mērogā bija iespējams attēlot: lielākajām pilsētām izstrādāja ielu shēmu, dažreiz parādīja arī atsevišķas ēkas. Kartē iezīmēja mežus, purvus, strautus, laukus, krūmus, pilskalnus, atsevišķas ēkas, tiltus, dažādus krustojumus, dzirnavas un citus īpašus objektus, lielceļus un nelielus celiņus, izņemot takas mežā.

Krievijas rietumdaļas trīsverstu militāri topogrāfiskā karte aptvēra Krievijas, Ukrainas, Baltkrievijas, Moldovas, Igaunijas, Lietuvas un Latvijas teritoriju, tajā skaitā arī 1846.–1863. gadu Libavas (mūsdienu Liepājas) apkārtni (1. att.), kur Vērniekupīte saistīja Liepājas un Tosmares ezerus, bet Liepājas ezera ziemeļaustrumu pusē ietek Ālandes upe. Iespējams, ka Tosmares nosaukums ietver senu vārdu – *mare* – jūra, bet pirmās zilbes pamatā ir vācu vārds *tossen* – bangojošs, vētrains. Iekšzemē līdz Tosmares ezeram, ko uzskata par senās

Litorīnas jūras jomu, bija krūmiem aizauguši purvi. No Libavas pa jūras piekrasti ziemeļu virzienā veda ceļš, bet pasta karieses no Mītavas (tagad Jelgavas) regulārai satiksmei izmantoja ārkārtīgi slikto ceļu, kas saistīja Libavas un Grobiņas pilsētas, bet kuru neviens nelaboja. Krievijas imperators Aleksandrs I, braucot cauri Grobiņai, 1808. gada 13. oktobrī ieradās Libavā, kur 19. gadsimtā sākās strauja attīstība. Ceļa tuvumā bija slavens krogs ar nosaukumu "Neue Welt" jeb "Jaunā Pasaule", kas atrodams jau 1838. gada kartēs, bet apdzīvota vieta vēl nebija: tā datēta ar 1908. gadu un oficiāli minēta kalendārā. Lēmumu par lielceļa būvniecību pieņēma 1840. gadā, un šo lielo darbu atbalstīja imperators Nikolajs I. Grobiņas–Libavas lielceļa pirmās piecas verstis 1841. gada 23. septembrī atklāja ar lielām svinībām "Jaunās Pasaules" krogā, kura turpmākais liktenis nav zināms (Pastore, 2002). No Libavas–Grobiņas lielceļa ziemeļu virzienā celiņš veda uz "Jukšu" un "Vērnieku" mājām Vērniekupītes austrumkrastā. Tosmares ezera dienvidu piekrastē bija dumbrāji.



1. att. Libavas apkārtnē 1846.–1863. gadā; dzelzceļa Libava–Romni trase attēlota 1873. gadā, šaursliežu dzelzceļš – 1903. gadā. Plāns drukāts 1915. gada augustā (KNB)  
 Fig. 1. Libava and its surroundings from 1846 to 1863; railway track depicted in 1873, narrow gauge railway in 1903. Plan printed in August, 1915

Libavā 1871. gadā no Dinaburgas (tagad Daugavpils) ieradās Pauls Makss Berči (*Paul Max Bertschy*; 1840–1911) un kļuva par pilsētas arhitektu, kura vadībā jaunatklātajai dzelzceļa līnijai no Libavas līdz Kaišadoriem uzbūvēja

Libavas dzelzceļa pasažieru stacijas ēku. Sliežu ceļš caur Mažeikiem, Mītavu un Rīgu 1873. gadā radīja dzelzceļa pieslēgumu Pēterburgas–Dinaburgu–Varšavas dzelzceļa līnijai un veicināja tirdzniecības sakarus ar Krieviju, Lietuvu un Poliju. Libavā ieradās tirgotāji, bet rūpnieki un amatnieki dibināja fabrikas. Libavas ostas padziļināšanai 1875. gadā izstrādāja projektu, paredzot izbūvēt Ziemas ostu un viļņlaužus ar divām gaismas signālu bākām galos, pagarināt molus, izvēršot to galus paplašinātai ieejai kanālā. Dzelzceļu no Libavas 1876. gadā pagarināja līdz Romniem Poltavas gubernā, un tika veicināta pilsētas attīstība uz ziemeļiem no ostas un dzelzceļa tuvumā. Liepājas Vēstures muzeja Berči fonda divās Jaunliepājas apbūves plānojuma skicēs bez datējuma un autora paraksta, kuras, visticamāk, izstrādāja arhitekts P. M. Berči, rādīts fabriku, dzīvojamās apbūves un atpūtas zonu izvietojums un ielu virzieni, bet sliežu ceļa loks no ostas līdz dzelzceļa pasažieru stacijai aptvēra rūpnīcu un dzīvojamās apbūves teritoriju. Viens dzelzceļa pievada atzars rietumu virzienā veda uz dzelzceļa pasažieru staciju, Ziemas ostu un kanāla ziemeļrietumu piekrasti, bet otru atzaru un preču staciju izbūvēja Liepājas ezera rietumu piekrastē. Jaunliepājā 19. gs. nogalē plānveidīgi attīstīja rūpnīcu un strādnieku dzīvojamo ēku apbūvi.

Eiropā pilsētu attīstību aizkavēja Balkānu karš (1877–1878), bet Libavā uzsāka ostas izbūves otro periodu. Krievijas impērijas Jūras ministrijā 1881. gada decembrī apsprieda kuģubūves plānu 25 gadiem un norādīja uz nepieciešamību Baltijā ierīkot neaizsalstošu ostu, kur varētu uzturēties 12 bruņkuģi, 20 kreiseri un 40 mīnkuģi. Šim nolūkam vispiemērotākā bija Libava, no kuras sliežu ceļi veda uz pierobežas cietokšņiem, kurus uzbrukuma gadījumā nepieciešams piesegt. Pirmo reizi izskanēja ideja par tirdzniecības ostas pārcelšanu uz Vindavu (tagad Ventspili), lai Libavas ostu pilnībā atstātu armijas ziņā. Sākās vispārējā ekonomiskā krīze (1881–1882), un tai sekoja depresija (1883–1886).

Krievija un Vācija 1887. gadā noslēdza līgumu, bet abas puses nebija apmierinātas. Kanclers Otto fon Bismarks (*Otto von Bismarck*; 1815–1898) centās radīt apstākļus Krievijas finanšu sistēmas sabrukumam, un rudenī labībai no Krievijas par 70 % paaugstināja muitu. Krievija daudzkārt palielināja muitas nodokli eksportprecēm no Vācijas. Ietekmīgi krievu rūpnieki, finansisti, aristokrātijas un muižniecības pārstāvji iestājās pret valdības īstenoto politiku, bet pret Vāciju vērstās sabiedriskās domas noskaņojumā ļoti nozīmīga bija Krievijas armijas ģenerālštāba priekšnieka Nikolaja Obručeva (*Николай Обручев*; 1830–1904) un admirāļa Stepana Makarova (*Степан Макаров*; 1849–1904) nostāja. Libavā 1888. gadā beidza rekonstruēt un paplašināt Krievijas impērijā trešo nozīmīgāko ostu, un 1888. gada 4. aprīlī stājās spēkā Domēņu ministrijas sagatavotais Mežu aizsardzības likums. Krievijas imperators (1881–1894) Aleksandrs III (*Александр III*) 1890. gada 15. janvārī parakstīja pavēli par Libavas jūras cietokšņa celtniecību (*Указ о строительстве Либавской военно-морской крепости*), veicinot Tosmares ezera piekrastes attīstību.



Tēmas aktualitāte – Tosmares ezera apkaimes funkcionālai izmantošanai mūsdienās izstrādā projektus, neiedziļinoties teritoriālā plānojuma un apbūves attīstības vēsturē un neņemot vērā nozīmīgus inženiertehniskos risinājumus, lai mitrajā apkārtņē būtu iespējams nodrošināt harmonisku vides un apbūves attīstību. Pētījuma mērķis – apsekojot dabas vidi un ēkas un izpētot kartogrāfiskos un arhīvu materiālus, ar salīdzināšanas metodes palīdzību analizēt Tosmares ezera piekrastē apbūvi un teritoriālo plānojumu, kas radīts līdz Otrajam pasaules karam.

### Troņmantnieka birzes un “Jaunās Pasaules” mazstāvu dzīvojamo ēku apbūves izveide

#### *Establishment of the grove Troņmantnieka birze (Apparent Heir's Grove) and a low-rise residential housing development in the district Jaunā Pasaule*

Krievijas armijas Ģenerālštāba un Jūras kara flotes pavēlniecība iecerēja Libavā izveidot jūras un sauszemes cietoksni, lai izvietotu Baltijas jūras galveno floti, kas atradās Kronštātē (*Кронштадт*). Vācu armijas Ģenerālštāba Libavas apkārtnes 1889. gada topogrāfiskajā kartē (2. att.), kas pēdējo reizi koriģēta 1911. gadā, Tosmares ezera dienviddaļas purvainajā apvidū uz reljefa pacēluma netālu no tilta pāri Vērniekupītei rādītas “Vērnieku” mājas.



2. att. Vācu armijas Ģenerālštāba 1889. gada topogrāfiskās kartes fragments ar Libavas apkārtni, jūras piekrastes ceļa un Libavas–Romnu dzelzceļa trasi (LVVA-1)

*Fig. 2. Fragment of German Army Headquarters' topographical map in 1889 with of Libau surroundings, seacoast road and Libau–Romny railway track*

Ozola, 2018. Liepājas “Jaunās pasaules” un Tosmares ezera piekrastes mazstāvu dzīvojamās apbūves un plānojuma attīstība līdz otrajam pasaules karam

Projekta autors, ģenerālmajors, augstas klases kara inženieris Ivans Alfrēds Mak-Donalds (*Иван-Альфред Георгиевич Макдональд*; 1850–1906) 1890. gada 19. janvārī sāka vadīt būvdarbus un modernizēt Libavas ostu, lai gan pavēli diplomātisku apsvērumu dēļ publicēja tikai 1894. gada 6. decembrī, kad būvdarbi ostā jau bija plaši izvērsti. Libavā ar kreiseri „Āzija” 18. maijā ieradās Jūras ministrijas pārvaldnieks, viceadmirālis (kopš 1892. gada – admirālis) Nikolajs Čihačevs (*Никола́й Матвѐевич Чихачѐв*; 1830–1917) un svinīgi atklāja betona rūpnīcu. Jūras un kara resoru augstākie ierēdņi Sankt-Pēterburgā 1892. gada 13. maijā speciālā apspriedē izskatīja Libavas nocietinājumu projektu un nedaudz mainīja struktūru: jūrā pie priekšostas ziemeļu vārtiem nolēma izveidot uzbēruma fortu, bet starp ezeriem – vēl vienu, papildinātu ar astoņām krasta baterijām, kuras apjoza ar ūdeni piepildīts aizsargkanāls. No pilsētas uz ziemeļiem un dienvidiem nostiprināja satekas, kas abus ezerus atdalīja no jūras. Izmainītais projekts 1892. gada 30. augustā guva visaugstāko apstiprinājumu.



3. att. Siliņš M. Plāna fragments ar Liepājas ziemeļdaļas apkaimes topogrāfiju un plānojumu starp Liepājas un Tosmares ezeriem, Libavas–Romnu dzelzceļa un Grobiņas lielceļa trasējumu. Cenzūras skatīts 1893. gada 19. oktobrī (Siliņš)

Fig. 3. Siliņš M. Fragment of the topographical map of Liepāja northern part surroundings and planning between Lakes Liepāja and Tosmare, Libau–Romny railway and Grobiņa highway trace. Censored on October 19, 1893





4. att. Troņmantnieka birzes paviljons. 1910 (Gruss)  
Fig. 4. Pavillion of Apparent Heir's Grove. 1910



5. att. Atpūtas vieta Troņmantnieka birzī (LM-1)  
Fig. 5. Recreation place in Apparent Heir's Grove



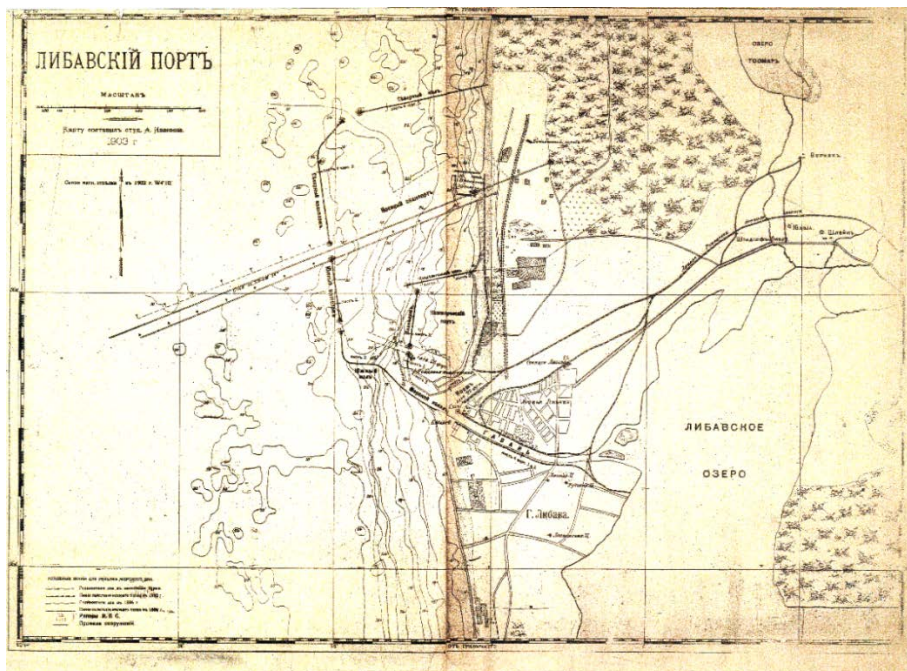
6. att. Troņmantnieka birzes paviljons ap 1908. gadu (LM-2)

*Fig. 6. Pavillion of Apparent Heir's Grove around 1908*

Karostas pilsētiņai izstrādāja projektu, un 1893. gada pavasarī pulkveža Dmitrija Bubnova (*Бубнов Дмитрий Иванович*; 1854–1899) vadībā Baltijas jūras piekrastē uz ziemeļiem no pilsētas 375 metru platā joslā izcirta mežu. Smilšainajā klajumā līdz Tosmares ezera rietumkrastam iemērīja teritoriju militārai ostai un Karostas pilsētiņai, kuru uzbūvēja no 1893. līdz 1906. gadam. Mak-Donalds 1893. gada novembrī ziņoja, ka priekšostas būvniecība ir pabeigta. Uz Karostu veda ceļš no Jaunliepājas galvenās maģistrāles – Suvorova (tagad Raiņa) ielas noslēguma. Pie Libavas–Grobiņas lielceļa atzara uz “Vērnietu” un “Gobzemju” mājām Vērnietkupītes austrumkrastā pirms tilta uzcēla Troņmantnieka paviljonu (3. att.) un ierīkoja atpūtas vietu (4., 5., 6. att.). Uz “Vērnietiem” veda divi Libavas–Grobiņas lielceļa atzari.

Ostas inženieri 1894. gada 4. janvārī nosprauda pilsētiņas pirmo rajonu – admiralitāti. Ģenerāļi uzskatīja, ka Libavai vairs nav būtiskas militāras nozīmes, tomēr Aleksandrs III 1894. gada maijā darbnīcu kompleksu un militāro ostu apstiprināja izbūvei, un pēc imperatora rīkojuma no 1894. līdz 1908. gadam pilsētas aizsardzībai izveidoja plašu nocietinājumu sistēmu. Slaidā lokā uz dienvidiem vajadzēja radīt ostas kanālu ar 128 m platu ūdensvirsmu un 64 m platu pamatni, taču zem smilšu slāņa cietās plātnes dēļ veica izmaiņas. Štāba kapteinis Nikolajs Korsakevičs (*Николай Георгиевич Корсакевич*; 1857–?), saskaņojis darbību ar Jūras ministriju, nedaudz mainīja kanāla virzienu (7. att.). Dokiem un darbnīcām (vēlāk kuģu remonta rūpnīca) izvēlējās būvvieta vairāk uz dienvidiem. Izveidoja kanālu un divus baseinus. Pēc imperatora nāves militārā osta 1894. gada 20. oktobrī ieguva nosaukumu – „Imperatora Aleksandra III osta” (8. att.). Uz apbūvējamo teritoriju 1898. gadā ierīkoja sliežu ceļu un līdz vasarai izbūvēja Karostas kanālu.





7. att. Ivaņina A. Libavas ostas plāns ar Libavas–Romnu dzelzceļa trasi. Sastādīts 1903. gadā (LPCZB)

Fig. 7. Port plan by Ivanina with Libau–Romny railway trace. Compiled in 1903



8. att. Libavas ostas un apkaimes plāns ar Troņmantnieka birzi, Grobiņas lielceļa, Libavas–Romnu dzelzceļa un Libavas–Aizputes šaursliežu dzelzceļa trasējumu. 1908 (Lageplan)

Fig. 8. Plan of Libau Port and its surroundings with Apparent Heir's Grove, Grobiņa Highway, trace of Libau–Romny Railway and Libau–Aizpute Narrow Gauge Railway. 1908

Celtniecības pirmās kārtas objektus – darbnīcas un ceļus uzbūvēja 1900. gada sākumā, un jūnijā pēc civilinženiera, arhitekta no Sankt-Pēterburgas Vasilija Kosjakova (*Василий Антонович Косяков*; 1862–1921) 1899. gadā izstrādāta projekta sāka Karostā celt katedrāli. Jauno uzņēmumu 14. novembrī svinīgi nodeva ekspluatācijā, un 1902. gadā apstiprināja darbu plānu turpmākajai desmitgadei no 1904. līdz 1914. gadam.

No Karostai iemērītās teritorijas austrumu virzienā veda ceļš un šķērsoja Vērniekupīti, bet pie “Vērnikiem” pieslēdzās Libavas–Grobiņas lielceļa atzaram. Pie krustcelēm Troņmantnieka birzes (*Thronfolger-Hain*) rietumpusē ap 1903. gadu bija ierīkots apbūves kvartāls (8. att.) ar četrām (kopš 1934. gada 20. septembra Lēņu, Grīzupes, Labraga un Ēdoles) ielām (9. att.). Pilsētas apkārtnē Libavas cietokšņa izbūves vajadzībām pārņēma privātas zemes un 1904.–1905. gadā iznīcināja daudzas zemnieku saimniecības.



9. att. **Libavas plāna papildus kartes fragments ar cietokšņa zemēm, sliežu ceļu un Troņmantnieka birzi ap 1903. gadu** (Farus)

*Fig. 9. Additional map fragment of Libau plan with lands of fortress, narrow gauge railway and Apparent Heir's Grove around 1903*

Zemesjoslā starp ceļu uz Grobiņu un Libavas–Romnu dzelzceļu izveidoja “Jaunās Pasaules” jeb “Jaunpasaules” mazstāvu dzīvojamo apbūvi (10. att.), kur 1914. gadā ēka Nr. 1 piederēja Čemevskim, Nr. 1a – Rimševičam, Nr. 2 – Dollingeram, Nr. 2a – Matutim, Nr. 3 – Oršanskim, Nr. 4 – Jagminam, Nr. 5 – Bukovskim, Nr. 6 – Skubem, Nr. 7 – Galinam, Nr. 8 – Volkovskim, Nr. 9 – Buhovam, Nr. 10 – Dārzem, Nr. 11 – Surgunam, Nr. 12 – Andušam, Nr. 13 – Surgunam, Nr. 14 – Libekam, Nr. 15 – Vallem, Nr. 16 – Orbem, Nr. 17 – Pelcmanim, Nr. 18 – Grenčmanim, Nr. 19 – Lebellam, Nr. 20 – Iršikovičam, Nr. 22 – Šalmem, Nr. 24 – Ukstiņam, Nr. 26 un 28 Nepomnjačim, Nr. 30 – Petrevicam, Nr. 32 – Treilibam (Latviešu, 1913: 29).





10. att. Libavas plāna fragments ar aizsargkanālam un cietoksnim iemērītām zemēm, Libavas dzelzceļa pasažieru staciju, Grobiņas lielceļa, Libavas–Romnu dzelzceļa un Libavas–Aizputes šaursliežu dzelzceļa trasējumu, Troņmantnieka birzes un “Jaunās Pasaules” ēku kvartāliem. 1903 (LNB-1)

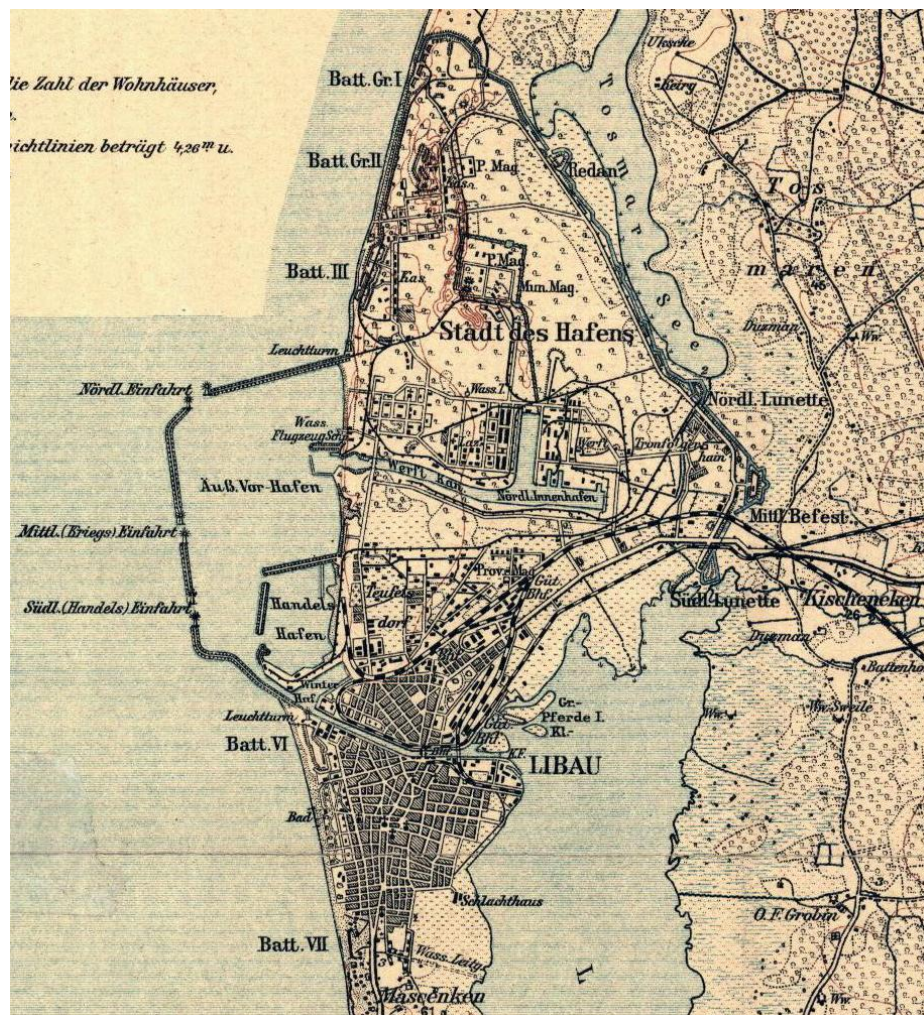
*Fig. 10. Fragment of Libau plan with allocated lands for canal and fortress, Libau Railway Passengers' Station, Grobiņa Highway, trace of Libau–Romny Railway and Libau–Aizpute Narrow Gauge Railway, blocks of Apparent Heir's Grove and “New World” building. 1903*

Uz ziemeļiem piekrastes joslā starp Tosmares ezeru un jūru izveidoja Redana fortu (11. att.), bet nocietinājumu sistēmas centrālajā daļā starp Liepājas un Tosmares ezeru atradās Ziemeļu jeb Grīzupes, Vidus un Dienvidu forti (vācu: *Lunette*), lai sargātu ceļu uz Grobiņu. No Tosmares ezera uz rietumiem daļēji pa bijušās noteces Melnupītes gultni izraka cietokšņa apvadkanālu ap fortiem, bet no Liepājas ezera uz ziemeļiem pa nocietinājumu iekšējo perimetru līdz vistālākai baterijai Nr. 1 izveidoja ceļu (tagad 14. novembra bulvāris), kas sākas netālu no Libavas–Grobiņas lielceļa atzara uz “Vērnīeku” mājām, no kurām Libavas cietokšņa austrumdaļā Tosmares ezera dienvidu piekrastē zemesgabalos starp ceļu un Vērnīekupīti pie Troņmantnieka birzes attīstīja apbūvi (11. att.). Vidus un Dienvidu fortu apkaimē Libavas–Romnu un Libavas–Rīgas sliežu ceļu krustojumu šķērsoja Libavas–Grobiņas–Rīgas lielceļš, bet šaursliežu dzelzceļš veda uz Aizputi. Izveidojās komplicēts transporta mezgls, no kura dienvidu virzienā veda ceļa atzars (11. att.). Kuģu izvietošanai vajadzēja izrakt vēl vienu baseinu, uzcelt darbnīcas, noliktavas, un pie nocietinājumiem starp Ziemeļu un



Ozola, 2018. Liepājas “Jaunās pasaules” un Tosmares ezera piekrastes mazstāvu dzīvojamās apbūves un plānojuma attīstība līdz otrajam pasaules karam

Vidus fortu attīstīja dzīvojamo apbūvi (11. att.), taču 1907. gada 27. jūnijā izdeva pavēli likvidēt Libavai cietokšņa statusu. Nākamajā gadā pavēli īstenoja. Libavas cietoksni un jūras kara bāzi formāli likvidēja, aizsargbūves daļēji uzspidzināja.



11. att. Plāna fragments ar Libavu, nocietinājumiem un ceļu (tagad 14. novembra bulvāra), Troņmantnieka birzi, Grobiņas lielceļa, Libavas–Romnu un Libavas–Aizputes dzelzceļa līniju trasējumu. 1916 (LVVA-2)

Fig. 11. Plan fragment with Libau, fortifications and road (now November 14 Avenue), Apparent Heir's Grove, Grobiņa way, trace of Libau–Romny and Libau–Aizpute railway.

Ziemeļu priekšpilsētā nozīmīga bija Krūmu iela (1907), bet pēc dzelzceļa līnijas Maskava–Vindava–Ribinska atklāšanas 1912. gadā modernizētā Vindavas osta ieguva pieslēgumu Krievijas impērijas sliežu ceļu tīklam, un Troņmantnieka birzes rietumpusē izbūvēts dzelzceļa atzars no Vindavas uz Libavu veidoja saikni ar Libavas–Rīgas dzelzceļa līniju, „Imperatora Aleksandra III ostu” un Libavas Tirdzniecības ostu. Troņmantnieka birzes ziemeļdaļā pie ceļa un dzelzceļa krustojuma iedalīja zemesgabalus mazstāvu apbūvei un izveidoja ielas (11. att.).

**Aspazijas birzes un “Jaunās Pasaules” mazstāvu dzīvojamo ēku apbūves  
attīstība Latvijas Republikas laikā**  
*The Grove of Aspazija and the development of the low-rise residential housing  
development in the district Jaunā Pasaule during the Republic of Latvia*

Pēc Pirmā pasaules kara pilsētās samazinājās iedzīvotāju skaits, jo trūka dzīvokļu. Latvijas Republikā aktuāla kļuva lētu mājokļu masveida būvniecība, izmantojot vietējos materiālus, un kopš 1920. gada valstī atbalstīja viengimenes dzīvojamo māju celtniecību: mazstāvu apbūve bija higiēniski augstvērtīgāka par slēgtu kvartālu apbūvi, taču, risinot dzīvokļu jautājumu, radās dedzīgi aizstāvji daudzstāvu apbūvei, kas bija ekonomiskāka un veicināja būvmateriālu ražošanu, celtniecības tehnikas un būvuzņēmumu attīstību. Mainoties tautsaimniecības struktūrai, problēmas sagādāja jaunu apdzīvotu vietu veidošana un pilsētu funkcionālā akcenta maiņa, iedzīvotāju apgāde ar dzeramo ūdeni, sistemātiskas kanalizācijas ierīkošana. Ikvienas pilsētas pašpārvaldei bija jā rūpējas par ģenerālplāna izstrādāšanu, un Zemkopības ministrijā izveidoja pilsētībūvniecības biroju apbūves projektu izstrādei.

Latvijas Republikā jaunajos politiskajos un sociālekonomiskajos apstākļos pilsētu celtniecībā izvirzīja uzdevumu: atrisināt dzīvokļa jautājumu. Satversmes sapulce 1920. gada 16. septembrī pieņēma lēmumu „Par agrāro reformu Latvijas Republikā” un Agrārreformas likuma 1. daļu "Par Valsts zemes fonda nodibināšanu", lai nacionalizētu muižas, mācītājmuižas, pusmauižas, lauku saimniecības un atsevišķus zemes gabalus. Pilsētu apbūvei ierādīja jaunas zemes un kopš 1920. gada valstī veicināja mazstāvu dzīvojamo ēku celtniecību. Tautsaimniecības struktūrai mainoties, izveidoja jaunus administratīvos centrus un satiksmes mezglus, bet 1922. gada 15. februārī pieņēma Latvijas Republikas Satversmi, un 1923. gadā – vispārējus noteikumus par valsts, sabiedrisko un rūpniecības ēku projektu izstrādāšanu, lai Latvijas Republikā nodrošinātu racionālu un plānveida celtniecības politiku.

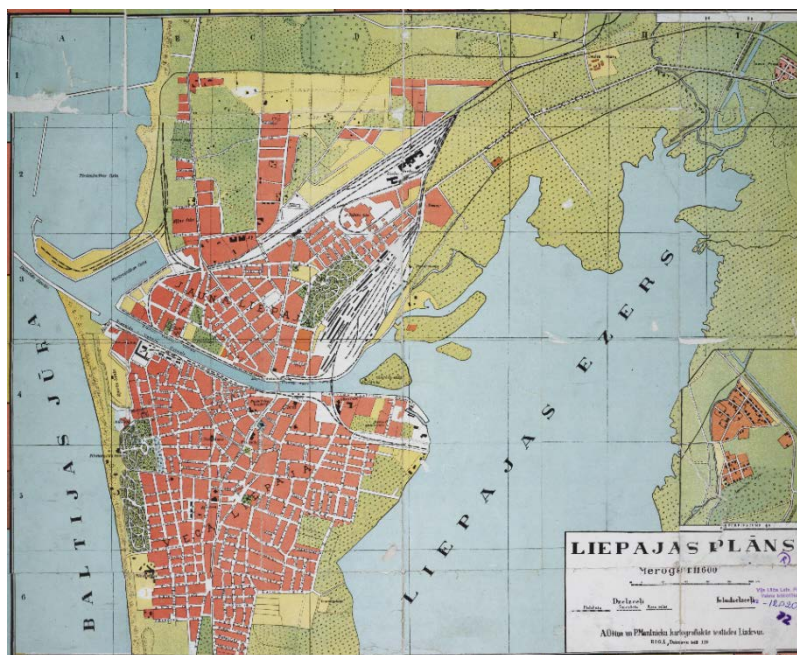
Liepājā pēc cietokšņa likvidācijas 1908. gadā nocietinājumu izbūvei zeme vairs nebija vajadzīga, tādēļ kopš 1918. gada to iznomāja zemniekiem, lai viņi iztikai varētu turēt lopus. Daudziem zemniekiem saimniecību ierīkošanai bija nepieciešams inventārs, taču viņu īpašumā nebija zeme. Uzsākot agrāro reformu, zemnieki lūdza atdot viņiem atsavināto zemi. Liepājā iecerēja paplašināt brīvostas teritoriju, un 1922. gadā sāka izstrādāt administratīvo robežu plānu, lai pilsētas teritorijā ietvertu arī Liepājas ezera ziemeļdaļu un austrumu piekrasti.

Pilsētnieku iecienīto atpūtas vietu Troņmantinieka jeb Ķeizara birzi 1920.–1930. gados dēvēja par Aspazijas Birzi (13. att.), un teritorijā starp Rīgas un Ventspils dzelzceļu iecerēja papildināt ielu trasējumu un mazstāvu dzīvojamo apbūvi, iedalot zemesgabalus ēku būvniecībai arī birzes dienviddaļā (13. att.). “Jaunpasaulē” vairākām privātmājām mainījās īpašnieki, un 1927. gadā ēka Nr. 1



Ozola, 2018. *Liepājas “Jaunās pasaules” un Tosmares ezera piekrastes mazstāvu dzīvojamās apbūves un plānojuma attīstība līdz otrajam pasaules karam*

piederēja Čemevskim, Nr. 1a – Rimševičam, Nr. 2 – Penkem, Nr. 2a – Matutim, Nr. 3 – Oršanskim, Nr. 4 – Jagmiņam, Nr. 5 – G. Šlišusam, Nr. 6 – Skubem, Nr. 7 – Galiņam, Nr. 8 – Volkovskim, Nr. 9 – Buhhofam, Nr. 10 – Dārzem, Nr. 11 Surgunam, Nr. 12 – Andušam, Nr. 13 Surgunam, Nr. 14 – Libekam, Nr. 15 – Vallem, Nr. 16 – Orbem, Nr. 17 Pelcmanim, Nr. 18 – Grenčmanim, Nr. 19 – Lebelam, Nr. 20 – Iršikovičam, Nr. 22 – Šalmem, Nr. 24 – Ukstiņam, Nr. 26 un 28 – Nepomnjačim, Nr. 30 – Petrevicam, Nr. 32 Treilibam (Jaunais, 1926: 64).

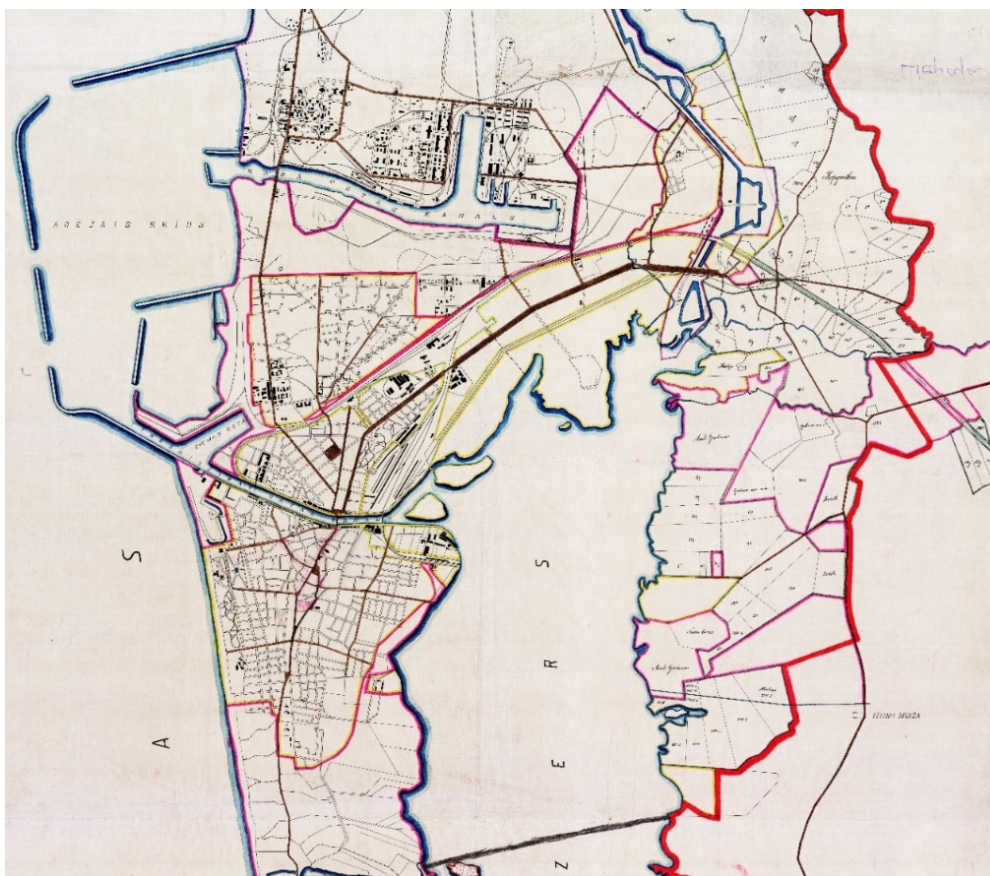


13. att. Liepājas pilsētas un apkārtnes plāns ar “Jaunpasaules” un Aspazijas birzes dzīvojamo ēku kvartāliem. 1920-ie gadi (Liepājas plāns)

*Fig. 13. Plan of Liepaja City and its surroundings with residential building blocks of “New World” and Aspazija Grove. 1920s*

Liepājas administratīvo robežu plānā (14. att.) norādīja pilsētas, Valsts fonda, dzelzceļu, Aizsardzības Ministrijas, Pērkones un Grobiņas pagastu zemes un galvenos transporta kustību virzienus. Latvijas Republikā 1927. gada 9. jūlijā stājās spēkā „Likums par būvniecības pārzināšanu”, bet „Pilsētu zemju likums”, kuru pieņēma 1928. gada 22. martā, radīja nepieciešamību precīzi fiksēt pilsētu robežas. Pieļaut kļūdas nedrīkstēja, jo trūkumu izlabošana varēja būt neiespējama. Valstī 1928. gada 3. septembrī pieņēma „Noteikumus pilsētu apbūves un izbūves plānu izstrādāšanai un izstrādāšanas kārtībai”. Ņemot vērā vietējos apstākļus, ikvienai pilsētai izstrādāja teritoriju funkcionālo zonējumu ar precīzu robežu aprakstu un būvnoteikumus, kurus regulāri papildināja un koriģēja, lai regulētu apbūvi un nodrošinātu plānveida pilsēt būvniecisko disciplīnu. Celtņu tipu un atsevišķu ēku daļu izveidojumam 1920.–1930. gadu mijā izstrādāja noteikumus.





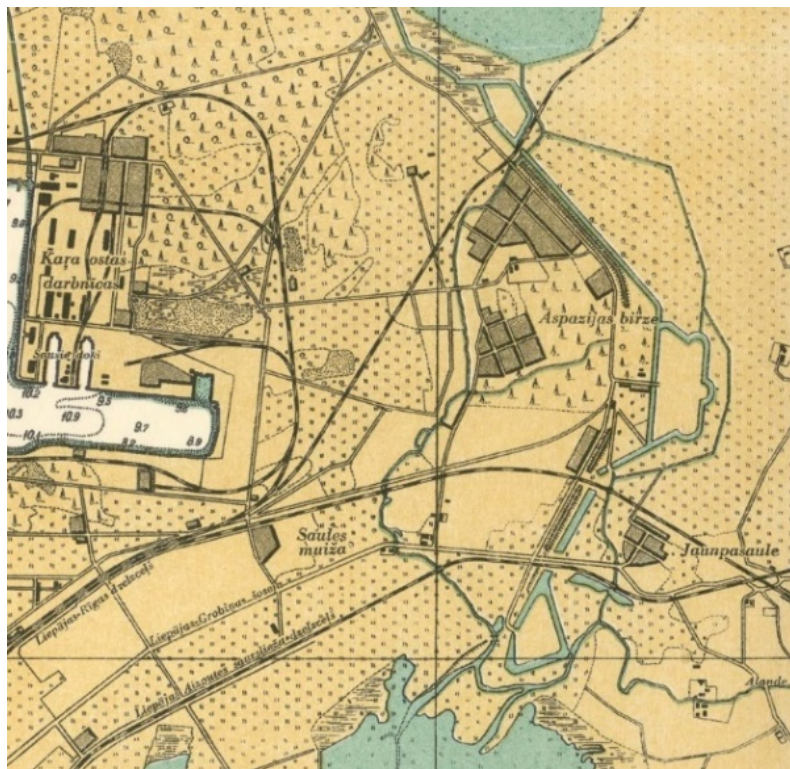
14. att. Liepājas pilsētas 1925. gada administratīvo robežu plāna fragments ar “Jaunpasaulē” teritoriju. (LVVA-3)

Fig. 14. Fragment of 1925 administrative border plan of Liepāja with “New World” territory

Liepājas Ziemeļu priekšpilsētā 1933. gadā uzcēla cukurfabriku (arh. Kārlis Bikše; 1887–1955), un tās apkaimē būvēja viengimeņu ēkas un attīstīja ielu tīklu. No Karostas darbnīcām un cukurfabrikas austrumu virzienā veda Grīzupes iela, bet tai paralēlā Lēņu iela ziemeļpusē norobežoja Aspazijas birzes apbūves kvartālu, kuru ziemeļ–dienvidu virzienā šķērsoja Labraga un Ēdoles ielas. Aspazijas birzes ziemeļdaļā dzelzceļu krustoja 14. novembra iela (kopš 1934. gada – 14. novembra bulvāris, Uzvaras bulvāris no 1942. gada, Tankistu iela no 1948. gada) un mazstāvu apbūvi attīstīja uz austrumiem ap bijušo ceļu uz “Vērnikiem” – Talsu ielu, kuru krustoja Kazdangas un Cīravas ielas, bet uz rietumiem atzarojās Dundagas iela (15. un 16. att.). Perspektīvai apbūvei (17. att.) un jaunu ielu izveidei izstrādāja projektu, lai mazstāvu ēkas izvietotu arī uz ziemeļiem no Grīzupes ielas un uz rietumiem no Vērniekupītes, Liepājas–Ventspils dzelzceļa abās pusēs un ap Alsungas un tai paralēlo Kuldīgas un Ploču ielu, kā arī ap Grīzupes ielai paralēlām Skrundas un Durbes ielām. Trīsstūrveida teritorijā starp Grīzupes, Kuldīgas un Vērgales ielām paredzēja ierīkot laukumu

*Ozola, 2018. Liepājas “Jaunās pasaules” un Tosmares ezera piekrastes mazstāvu dzīvojamās apbūves un plānojuma attīstība līdz otrajam pasaules karam*

tirdzniecībai. Mazstāvu ēku teritoriju dienviddaļā norobežoja Sūkņu iela. Aspazijas birzes tuvumā 1934. gada 20. septembrī ielām piešķīra Alsungas, Cīravas, Dundagas, Durbes, Ēdoles, Grīzupes, Kazdangas, Kuldīgas, Labraga, Lēņu, Ploču, Skrundas, Sūkņu, Vērgales un Talsu nosaukumus. Tosmarē izveidoja Cukura ielu, bet “Jaunpasaules” apbūves kvartālos (17. att.) Liepājas–Grobiņas lielceļa atzaru uz “Vērnikiem” kopš 1934. gada 20. septembra sauca par Sabiles ielu, to krustoja Abavas iela, bet noslēdza Rendas iela, no kuras celiņš veda dzelzceļa virzienā. Aspazijas birzes un “Jaunās Pasaules” dzīvojamo kvartālu tuvumā izveidojās sarežģīts transporta mezgls. Gruntsūdens līmeņa regulēšanai 1930. gados ierīkoja polderus. Pēc “paraugplāniem” celtās ēkas 1930. gadu nogalē aizstāja individuāli projektēti nami. Pilsētās plānojuma struktūrā iekļāva rindu ēkas ar izgaismotiem un labi vēdināmiem dzīvokļiem, samazinot celtniecības izmaksas un veicinot ēku tipizāciju. Latvijas Republikā 1940. gada 17. jūnijā ienāca padomju karaspēks un 21. jūlijā atjaunoja padomju varu, bet 5. augustā Latviju iekļāva Padomju Sociālistisko Republiku Savienībā. Uzsāka īpašumu nacionalizāciju.



15. att. Liepājas piekrastes plāna fragments ar Aspazijas birzes un “Jaunpasaules” apbūves kvartāliem, Grobiņas ceļa un dzelzceļa trasējumu. 1931 (Liepājas piekraste)  
*Fig. 15. Fragment of Liepāja plan with building blocks of Aspazija Grove and “New World”, trace of Grobiņa Highway and railway line. 1931*





16. att. Liepājas plāna fragments ar Aspazijas birzes un “Jaunpasaulē” apbūves kvartāliem cieši pie pilsētas robežas (LVVA-4)

*Fig. 16. Fragment of Liepāja plan with building blocks of Aspazija Grove and “New World” close to the city border*



17. att. Liepājas pilsētas inženieris Jirgensons, Liepājas pilsētas valdes Mērniecības nodaļas vadītājs, valsts zvērināts mērnieks Vilis Cepelevičs. Liepājas pilsētas administratīvo robežu projekta plāna fragments ar Aspazijas birzes un “Jaunpasaulē” apbūves kvartāliem. 1933 (LVVA-5)

*Fig. 17. Liepāja City engineer Jirgensons, Head of Liepāja City Board Land Surveying Department, national sworn surveyor Vilis Cepelevičs. Fragment of Liepāja City administrative border project plan with Aspazija Grove and “New World” building quarter. 1933*



## **Secinājumi** **Conclusions**

1. Mazstāvu dzīvojamās apbūves kvartālu Troņmantinieka birzes apkaimē ierīkoja Karostas, nocietinājumu un cietokšņa apvadkanāla izveides vajadzībām. Cietokšņa apvadkanāls veica Tosmares ezera piekrastes mitro zemju drenāžu un radīja iespējas būvdarbu laikā uzbūrtajās teritorijās attīstīt dzīvojamo apbūvi, galvenokārt pēc cietokšņa likvidācijas un Libavas–Vindavas dzelzceļa izbūves. Dzelzceļa un sauszemes ceļa krustojums Troņmantnieka birzes ziemeļdaļā veicināja ielu tīkla un dzīvojamās apbūves attīstību.
2. “Jaunās Pasaules” mazstāvu dzīvojamās apbūves kvartālu cietokšņa teritorijas ārpusē šaurā joslā starp sliežu ceļu un lielceļu, iespējams, radīja pie sarežģītā transporta mezgla uzbūvētās dzelzceļa stacijas un satiksmes pārraudzībai.
3. Latvijas Republikas laikā attīstīja Tosmares priekšpilsētu, kur izvērta ielu tīklu un viengimeņu dzīvojamo ēku apbūvi, veica apkārtējo zemju nosusināšanu. “Jaunās Pasaules” apbūves kvartāla tuvumā.

## **Summary**

Russian Emperor (1881–1894) Alexander III signed an order on January 15, 1890 about building of Libau fortress and promoted development on the Tosmare Lake shore, where in the swampy southern part on the relief elevation by the bridge over the River Vērnīkupīte there was the farmstead “Vērnīeki”. On January 19, 1890 author of the project, Major General, military engineer Ivan Alfred McDonald started to lead construction works and modernize the Libau Port. On May 13, 1892 in Saint-Petersburg the senior officials of Maritime and Military Departments in a special meeting discussed Libau Fortress project and changed its structure a little. On August 30, 1892 the altered project obtained the highest approval. In spring 1893 a project for Naval Port (Military) Town (built from 1893 till 1906) was worked out, but in November 1893 McDonald announced that building of the front-port was completed. At the fork of Libau–Grobin highway to the farmstead “Vērnīeki” on the River Vērnīkupīte eastern bank before the bridge the Emperor’s Pavilion was built and a place for recreation made. In May 1894 Alexander III approved building of the workshop complex and the Naval Port, and in compliance with the Emperor’s order from 1894 till 1908 a wide fortification system was created for the city protection. After the Emperor’s death the Naval Port obtained the name “Emperor Alexander III’s Port” on October 20, 1894. In summer 1898 the Naval Port canal was built. The road from the territory outlined for Naval Port took eastwards over the River Vērnīkupīte and at the farmstead “Vērnīeki” joined the fork of Libau–Grobin highway. Around 1903 at the crossroads westwards the Apparent Heir’s Grove a building quarter with four streets was arranged. On the land belt between the road towards Grobin and Libau–Romny Railway low-rise residential building of “New World” was made. On the seashore between the Lake Tosmare and the Baltic Sea the Redan Fort was made. In the central part of fortifications North, Middle and South Forts were located between the Lake Liepaja and the Lake Tosmare

to protect the road to Grobin. From the Lake Liepaja northwards along the inner perimeter of the fortress up to the furthest battery a road was made (now 14<sup>th</sup> November Avenue). It started not far from the fork of Libau–Grobin highway towards the farmstead “Vērnīeki”, from which in the eastern part of the Libau Fortress on the southern shore of the Lake Tosmare between the road and the River Vērnīekupīte at the Apparent Heir’s Grove building was developed. In the neighbourhood of Middle and South Forts the junction of Libau–Romny and Libau–Riga railroad was crossed by Libau–Grobin–Riga highway, but the narrow-gauge railway took to Aizpute. A complicated transport hub was made. At fortifications between North and Middle Forts residential building was developed. Nevertheless, on June 27, 1907 an order was issued about liquidation of the fortress status to Libau. Protection buildings were partly blown up. In 1912 after opening the railway line Moscow–Windau–Rybinsk the modernized Windau Port obtained a connection to the Russian Empire Railway network, and on the western side of the Apparent Heir’s Gove a siding built from Windau to Libau created a link with Libau–Riga railway line, “Emperor Alexander III’s Port” and Libau Trade Port. On the northern side of the grove by the road and railway crossroads pieces of land were allocated for low-rise buildings and also streets were made.

After World War I in the Republic of Latvia a building of cheap dwellings became topical, and since 1920 building of single-family residential houses was approved. In Ministry of Agriculture the urban planning office for building project development was established. On September 16, 1920 Constitutional Assembly passed a resolution “About the Agrarian Reform in Latvia Republic” and Part I of the Agrarian Reform Law “About foundation of State Land Fund.” New pieces of land were allocated for urban planning and since 1920 building of single-family residential houses was promoted, on February 15, 1922 Constitution of Latvia Republic was approved, but in 1923 – general regulations on project development for state, public and industrial buildings in order to guarantee in Latvia a rational and planned building policy.

In Liepaja the extension of the free-port was envisaged and in 1922 the development plan of the administrative borders was started in order to include the northern part and eastern shore of the Lake Liepaja in the city’s territory. The inhabitants’ favourite recreation place the Apparent Heir’s Grove was called as Aspazija Grove during 1920–1930, and it was planned to supplement the street tracing and low-rise residential building, allocating pieces of land for building in the southern part of the grove. In 1933 on the northern outskirts of Liepaja a sugar factory was built (arch. Kārlis Bikše; 1887–1955), and in its neighbourhood single-family houses were built and also the street network developed. Eastwards from the sugar factory there went Grīzupe Street, but the parallel Lēņu Street on the northern side demarcated the Aspazija Grove’s building block, whose territory north-southwards was crossed by Labraga and Ēdole Streets. In the Aspazija Grove’s northern part the railway line was crossed by 14<sup>th</sup> November Street, and the low-rise building clung to it, which was developed eastwards around Talsu Street. In the project developed for perspective building and new street construction the low-rise buildings were also located northwards Grīzupe Street and westwards the River Vērnīekupīte, on both sides of the railway Liepāja–Ventspils and around Alsunga and its parallel Kuldīga and Ploču Streets, as well as around Skrunda and Durbe Streets which are parallel to Grīzupe Street. On the triangular territory between Grīzupe, Kuldīga and Vērgale Streets it was planned to make Market Place. In the “New World” building quarters the fork of Liepaja–Grobin highway towards the “Vērnīeki” was called Sabile Street since September 20, 1934, it was crossed by Abava Street, but closed by Renda Street, from which a little road took towards the railway.



Ozola, 2018. *Liepājas "Jaunās pasaules" un Tosmares ezera piekrastes mazstāvu dzīvojamās apbūves un plānojuma attīstība līdz otrajam pasaules karam*

## Literatūra References

- Gruss aus Libau. Thronfolgerhain.* Pastkarte <http://libauer.1s.lv/Thronfolgerhain%201910.jpg> (skatīts 09.01.2018)
- Jaunais Liepājas kalendārs.* (1926). Liepāja: K. Rubena izdevums.
- KNB – Krievijas Nacionālā bibliotēka Sankt-Pēterburgā Российская национальная библиотека в Санкт-Петербурге. Единица хранения К 3-РОСС.Е/442\_3 *Военно-Топографическая карта Курляндской и Ковенской губернии Российской Империи.* (1915) Ряд IX, лист 1. Съёмка 1846–1863 г.г. Петроград: Литография Картографического заведения Военно-Топографического отдела.
- Lageplan von Libau.* (1908). No: *Meyers Großes Konversations-Lexikon. Band 12.* Leipzig, Wien: Bibliographisches Institut, S. 503-504.
- Latviešu māju kalendārs uz 1914. gadu.* (1913). Liepāja: Liepājas Latviešu Savstarpējās Palīdzības biedrība, 29.
- LNB-1 – Latvijas Nacionālā bibliotēka. Glabāšanas vienība Kt L1-3/105. Бер Е. И. (1903). План города Либавы. Либава: Типо-литография Августа Кетена.
- LVVA-1 – Latvijas Valsts vēstures arhīvs. LVVA, 6828. fonds, 1. apraksts, 43-14. lieta *Topograph. Special-Karte von Mittel-Europa. 60. Libau.* Herausgegeben vom Königl. Preuss. Gr. Generalstabe. Jahr der Herausgabe 1889, Jahr der letzten Berichtigung B 1911.
- LVVA-2 – Latvijas Valsts vēstures arhīvs. LVVA, 6828. fonds, 1. apraksts, 33-1. lieta *Karte der Umgebung von Libau.* 1916.
- LVVA-3 – Latvijas Valsts vēstures arhīvs. LVVA, 6828. fonds, 6. apraksts, 4892. lieta *Liepājas pilsētas administratīvo robežu plāns.* 1925.
- LVVA-4 – Latvijas Valsts vēstures arhīvs. LVVA, 6828. fonds, 2. apraksts, 545. lieta *Liepājas pilsētas administratīvo robežu projekta plāns.* 1932.
- LVVA-5 – Latvijas Valsts vēstures arhīvs. LVVA, 1679. fonds, 162. apraksts, 598. lieta. *Liepājas pilsētas administratīvo robežu projekta plāns ar apbūves gabalu iedalījumu Kara Ministrijas zemē.* 1933.
- LM-1 – Liepājas muzejs. Pastkarte 18849-1. *Libau. Der Thronfolger Hain.*
- LM-2 – Liepājas muzejs. Pastkarte 18849-2. *Привет из Либавы. Поща Наследника = Gruss aus Libau. Thronfolgerhain.*
- Liepājas piekraste.* (1931). Rīga: Jūras departamenta izdevums.
- LPB – Liepājas pilsētas Būvvalde. Иванов В. (1946). *Луцкая. Опорный план по состоянию на 1 января 1946 года.* Рига: Управление по делам Архитектуры при Совете Министров Латвийской ССР.
- LPCZB – Liepājas pilsētas Centrālā zinātniskā bibliotēka.
- Ozola, S. (2014). Kurzemes un Zemgales pilsētu plānojums un apbūve Latvijas Republikā līdz Otrajam pasaules karam. *Daugavpils Universitātes 56. starptautiskās zinātniskās konferences rakstu krājums. C. daļa "Humanitārās zinātnes"*, 237.–262.
- Siliņš, M. (1893). *Liepāja ar Liepājas ezera apvidu.* Rīga: Aleksandra Štāla litogrāfija.
- Иванина, А. *Либавский порт.*
- Фарусь-планъ Либавы.* (1903. Берлин: издание Фаруса.