

B

91(W)02
silawati

Karosta

Naval Port

2008

№ 55.

129054

Декабрь 1894 г.

УКАЗАТЕЛЬ

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХ РАСПОРЯЖЕНИЙ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

Высодите ежеднльно.

ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ:
№ 432.

Въ С.-Петербургѣ, Декабря 24 дня 1894 г., № 152.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, 5-го сего Декабря, Высочайше повелѣть соизволилъ: сооружаемый близъ города Ливава военный портъ наименовать «Портомъ Императора Александра III». О таковой ВЫСОЧАЙШЕЙ волѣ объявляю по Морскому вѣдомству.

Подписалъ: Генералъ-Адмиралъ АЛЕКСѢЙ.

И. С. Шабуровъ

По Главному Морскому Штабу.



3

Ziņkārības mudināts vai nejausi, darba vai atpūtas nolūkos Tu atrodi Liepājas Karostā. Tās apbūve un iekārtojums ir neparasts un unikāls ne tikai Latvijas, bet arī pasaules vēstures, arhitektūras un pilsēt būvniecības kontekstā.

Liepājas Karosta ir klasisks piemērs lielvalsts, konkrēti cariskās Krievijas, ģeopolitiskajām ambīcijām Eiropas un pasaules vēstures notikumu aizkulisēs 19.gadsimta beigās un 20.gadsimta sākumā. Šī vieta 8 km uz ziemeļiem no eiropēiskās Liepājas centra bija plānota kā apjoms milzīga Baltijas jūras flotes bāze un galvenais atbalsts Krievijas kara kuģiem iespējamā militārā konflikta gadījumā ar Vāciju.



Generālmajors Ivans Alfrēds Mak-Donalds (1850.-1906.)
 Mayor-General Ivan Alfred Mak-Donald (1850.-1906.)

Lēmumu par jūras cietokšņa un kara ostas celtniecību Krievijas cars Aleksandrs III pieņēma 1890.gada 15.janvārī. Liepāja tika apjota ar masīvu krasta artilērijas bateriju, redana, lunetu, fortu un peldošu aizstāvēšanās pozīciju „gredzenu”, tika izrakts 3,5 km garš kanāls – kuģu un zemūdeņu baseins. Sākot ar 1898.gadu jaunajā priekšostā un reidā pastāvīgi stāvēja ap 30 karakuģi. Kara ostas celtniecība deva nozīmīgu ieguldījumu kopējā Liepājas ostas infrastruktūras attīstībā: iespējams, ka bez kara ostas celtniecības viļņlaužī, ziemeļu un sadalošie moli un kuģu ceļu vārti arī šodien būtu tāls, nerealizēts sapnis.

Kara ostas apbūvi plāvoja izcili Krievijas arhitektu skolas speciālisti un pilsēt būvniecības biroji. Skaistās militārās ēkas

By curiosity or on occasion, for business or entertainment you now find yourself in a special part of Liepaja called Karosta or the Naval Port. This is a really unique and rare site not only for Latvia but also within the historical, architectural and urban construction framework worldwide. The Naval Port of Liepaja may be featured as a bright sample of imperialist ambitions of the super powers in the eve of the World War I. Though the place later became rather left behind the scenes of the great historical events during those harsh years, it may nowadays serve for revealing a true picture of what military intentions of the time had performed on the cosy shore of the Baltic Sea beside Liepaja. The structures of Karosta were erected during the late 19th and early 20th centuries as a principal naval support base for the Russian Baltic Navy. The Liepaja Naval base was supposed to act against the Kaiser Germany in case of a very probable warfare incident.

It was on the 15th of January in 1890 that Alexander III, the tsar of Russia, made up his mind to have a new big naval fortress constructed here. Liepaja was girt by a solid circle of coastal gunnery batteries, redans and linnets, forts and floating stand positions. To the idea of the army and navy commanders, Liepaja had to become the major naval port of the Russian Empire over the Baltic Sea. It was then that the 3,5 km long Naval Port canal was extended. As from 1898 about 30 naval ships were consistently keeping watch in the port waters and roadstead. The construction of Naval Port gave significant investment in common development of Liepaja's port infrastructure. Probably the breakwaters, Northern and Distributive wave-breakers and Sea gate would be far and dreamlike project.

The Liepaja Karosta structure was laid out by outstanding designers of the Russian architectural school and famous urban



Inženierkapteinis Aleksejs Židkovs (1859.-1932.) ar celtniekiem
 Captain-Engineer Aleksey Zhidkov (1859.-1932.) and constructors

un civilbūves veidotas, ievērojot 19.gadsimta beigās valdošos arhitektūras stilus – krievu jūgendu, historicismu, nacionālo romantismu un pārsātinātu eklektismu.

Līdz 1914.gadam, I Pasaules kara sākumam, šajā pilsētas daļā bija izvietots liels skaits flotes un sauszemes karaspēka militārpersonu. Karostas civiliedzīvotāji bija galvenokārt virsnieku ģimeņu locekļi, celtniecības un infrastruktūras apkopes darbinieki. Šīs teritorijas apbūves un ekspluatācijas sākumposms noritējis nesaistīti ar Liepājas vēsturisko, etnisko un mentālo centru – kā tipiskai noslēgtai, krieviski organizētai

teritorijai. Taču šie valsts dienestā esošie virsnieku un ierēdniecības augstākās sabiedrības vides cilvēki bija izglītoti un kulturāli estētizēti ļaudis. Viņiem zināmu diskomfortu radīja atšķirtība no ierastās Eiropas Krievijas slāviskās kultūrvides. Tādēļ arī šodien Karostas apbūves telpas organizācija uztverama kā fons, kas kompensējis šeit pirms simts gadiem dzīvojušo cilvēku garīgās un estētiskās vajadzības.

Izpētot dokumentus, tomēr neatbildēts paliek jautājums par kara pilsētas, cietokšņa un ostas celtniecības izmaksām. Kopš 1888.gada, kad impērijas oficiālajā sarakstē parādās apzīmējums „Libavskii voennii port” (Liepājas kara osta, krievu val.), figurē dažādi skaitļi - no 45 līdz 83 milj. zelta rubļu. Apskatot Karostas mantojumu, jāsecina, ka tas varētu būt pat lielāks.

20.gs. 20.-30.gados Karostā bija dislocētas Latvijas Republikas armijas un flotes

construction offices of the day. The fair buildings have been designed and erected in concert with the prevailing styles of that time: the Russian art nouveau, historicism, national romanticism and satiated eclecticism.

The World War I had stationed a large number of Russian military servicemen in Karosta. The civil residents were mainly the family members of the officers, the builders and the infrastructure maintenance staff. The area of Karosta developed quite separately from the historical, ethnic and mental centre of Liepāja, as a remote Russian zone that was organised quite differently from the town core. The officers and officials, having been educated and representing the Slavs' culture and Orthodox sense of beauty, made an effort to create something like the native atmosphere around them in Liepāja. Thus, the space layout and the structure traits in Karosta have

been developed as a background to make up for the spiritual and cultural needs of the residents.

Although, we explore documentation, there is a question about construction costs of the war city, the fortress and the port without an answer. Since 1888 when in the official correspondence of Russian Empire the name “Libavskii voennii port” shows up (Liepāja Naval port, Russian), there are different numbers - from 45 till 83 million

golden roubles. If we take a look at Karosta heritage, we can come to a conclusion that the number could be even larger.

During the 1920s and 1930s, the



Inženierkapteinis A.Židkovs ar sievu Nadeždu (1897)
Captain-Engineer A.Zhidkov and his wife Nadezda (1897)



Galvenā celtnieka I.A.Mak-Donalda vietnieks Ivans Korsakēvičs (1846.-?) ar sievu Olgu
Deputy of the Main constructor I.A.Mak-Donald Ivan Korsakevitch (1846.-?) and his wife Olga.

vienības. Taču apbūves platības pietika, un Kara ostas teritorijā dzīvoja daudzi Liepājas civiliedzīvotāji. Viņiem bija jāpamet savas mājas 1939.

gada rudenī, kad Kara ostu pārņēma PSRS militārā flote. PSRS karavīri teritorijā saimniekoja arī pēc II Pasaules kara, padarot to par sevišķi slēptu, slēgtu zonu. Kopā ar militāristiem te dzīvoja arī daudzi no Krievijas, Baltkrievijas un Ukrainas iebrākušie civiliedzīvotāji un atvaļinātas militārpersonas. 1994.gada maijā Krievijas Federācijas militāristi Karostu atstāja.

Šobrīd Karostā dzīvo apmēram 8 tūkstoši Liepājas iedzīvotāju.

Karostas teritorija un tās apbūve ir perspektīva vieta tūrismam, mākslas un arhitektūras studijām, vēstures mantojuma izziņai un dažādiem aktīvās izklaides veidiem. ■

ground troops and naval forces of the Latvian Army were located in Karosta. A number of civil residents lived there, too. Then, in October 1939, the Soviet Navy took

possession of the area. They stayed here after the World War II as well. Karosta of Liepaja became a closed and covert zone with no admission for civil people. Besides the military persons, their family members and retired warriors resided at Karosta as well. In May 1994 the structures and buildings of Karosta were given in charge of the Latvian authorities.

Nowadays, the community of Karosta comprises about 8 thousand inhabitants.

Finally, the previous Naval Port, as a unique environmental and

historical site, is step by step becoming a place for tourism and sightseeing, for architectural research and art workshops, for recreation and entertainment. ■



*Karostas ūdenstornis (1920)
Karosta Water-tower (1920)*



Viens no visvecākajiem Liepājas un Latvijas metālkonstrukciju tiltiem, tehnikas piemineklis.

Tilta projektēšana sāka 1903.gadā Sankt-Pēterburgas metālfabrikā kompānijā pēc franču inženiera Aleksandra Gustava Eifela (1832.-1923.) skices. Tilta projektēšanas un celtniecības tāme bija 0,49 miljoni krievu rubļu (kvalificēta strādnieka alga par 10 stundu darba dienu bija ~1,58 rubļi). Tilta metāla konstrukcijas izgatavotas Brjanskas metālfabrikās Krievijā, bet izgriežamie mehānismi un elektromotors – Beļģijā. Tilta balstu pamatņu būve tika uzsākta 1904. gadā, bet galvenos pārlaidumus sāka montēt 1905.gada pavasarī.

1906.gada 8.jūlijā sākās konstrukciju pārbaude. Tiltu noslogoja ar lielu svaru – 8 tramvaja vagoniem un citu kravu. 11.augustā tiltam pāri laida sma-

gos ormaņus, zirgu vilktus lauka liелgabalus ar apkalpēm un vienā soli maršējušus zaldātus.

1906.gada 19.augustā tiltu svinīgi iesvētīja Sv.Nikolaja Jūras katedrāles mācītājs.

Tilta apgaismošanai kalpoja 8 dekoratīvi kalti dzelzs laternu stabi ar divām elektriskajām laternām katrā. Šodien, rekonstruējot tiltu, paredzēts atjaunot arī detaļas. Savā pastāvēšanas laikā tilts vairākas reizes ir nopietni bojāts. I Pasaules kara sākumā tika saspridzināta tilta ziemeļu konsole. 1926.gadā norvēģu tankkuģis "Narte" sabojāja tilta balstu, izgriežamo mehānismu un pārlaiduma posmu. Remontu veica Liepājas Kara ostas darbnīcās, bet nepieciešamās detaļas pasūtīja Štetinā, Polijā. Apmēram pusi no zaudējumiem samaksāja vaininieks, kuģa kapteinis un Loida (Anglija) apdrošināšanas kompānija. 1928.gada oktobrī pāri tiltam atkal tika atjaunota satiksme. Bet 2006.gada 12.jūlijā tilta ziemeļu daļu sabojāja zem Gruzijas karoga peldošais tankeris "Anna".

The swing-bridge in Karosta, one of the oldest in Liepaja, is a prominent sample of engineering of the early 20th century.

In 1903 the designing of Bridge began in Sankt-Petersburg Company of metal factory after French engineer Alexander Gustav Eifel (1832 -1923) drawings. The sum of projections resulted in 0.49 million Russian roubles including design and construction (qualified worker's reward per 10 hour working-day was ~1, 58 roubles). The elec-

tric motor and the swing mechanisms were manufactured in Belgium while the metal constructions were brought from Russia, Bryansk. The uprights of the bridge were laid in 1904.

In summer 1906 the whole con-

struction could be proved. At first the bridge was loaded with 8 tram coaches and other units, then, on August 11 carts and field cannons with crews and soldiers marching in step were let to across the bridge.

On August 19, 1906 the bridge was solemnly consecrated by the priest of the St.Nicholas Maritime Cathedral.

Lighting to the bridge was produced by 8 decorative lantern-poles forged in iron and bearing 2 lamps each. Today, when the bridge is under reconstruction, there is a plan to renovate the details as well.

20 years later, in 1926, an accident with the Norwegian tanker "Narte" led to a damage of the props, the swing mechanisms and a span section of the bridge. It took 2 years to resume traffic across the bridge again. The repairs were carried out at the workshops of the Naval Port while the spare parts were made in Poland. About one half of the total losses were reimbursed by the culprit, the captain, and the insurers, the Lloyd's. In October 1928 the traffic over the bridge started again. But on July 12, 2006



Der Kriegshafen von Libau. Die von den Russen gesprengte Drehbrücke

Karostas kanāla tilts pēc saspridzināšanas Pirmā Pasaules kara laikā (1915)
Karosta canal bridge after destroying during World War I (1915)

KALPAKA TILTS. 1906

Tilta maksimālās celstspējas rezerve ir 240 tonnas, tā garums – 132,28 metri, centrālā laiduma garums – 64 metri, augstums virs ūdens līmeņa – 8,32 metri. Galvenie balsti nostiprināti gruntī 15 metru dziļumā. Tas veidots no divām identiskām izgriezāmām fermām, kuras tiek pagrieztas par 90 grādiem katrā uz savu pusi. Tilta izgriešana kuģu satiksmei kanālā bija paredzēta ar elektromotoru vai vinčas palīdzību 4-5 minūtēs.

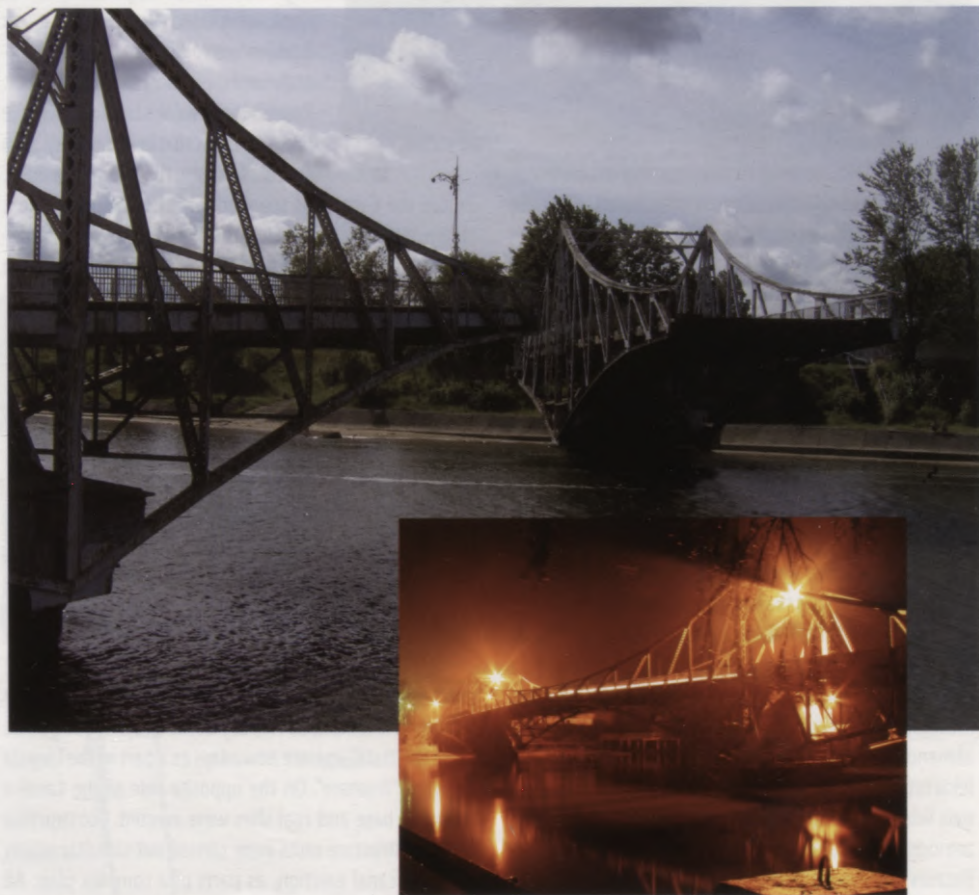
Tilta sakarā zināma leģenda par pādrošu lidotāju Herbertu Cukuru (1900.-1965.), kas pierādīdams savu lidotprasmi, 1936.gada vasarā divplākšņu lidmašīnā izplanējis zem aizvērtā tilta arkām. Lidojums noticis daudzu cilvēku klātbūtnē un izdevies labi. Taču par šo pādrošību lidotājs sodīts, viņu pazeminot dienesta pakāpē. ■

THE KALPAK'S BRIDGE. 1906

the northern part of the bridge was damaged by tank ship "Anna", sailing under Georgian flag.

Brief technical description of the construction: its length is 132.28 m, the utmost load capacity is 240 t, height above water - 8.32 m. The central span section is 64 m long. The props have been laid 15 m deep into the ground. When a vessel is passing through the canal the 2 similar girders of the bridge are turned apart by 90°. It takes about 4-5 minutes to apply the operation by means of an electric motor or a windlass.

People say, it was in summer 1936 when a daring pilot pledged to give an evidence of his skills and glided under the arch of a closed bridge by a dihedral plane in presence of the amazed public. The result of the success, though, was the reduction in his lieutenant's rank. ■



LIEPĀJAS KAROSTAS KANĀLS UN TĀ MOLI. 1894 - 1901

Hydrotechnical structure, which is part of the Liepāja port and Karosta is an integral part. Karosta canal connects the port with the existing roads with the shipyard and the depot basin of the naval ships. The plan of the Canal was drawn up by



*Karostas kanāla rakšanas darbi. Zemessmēļi.
Karosta canal construction works. Floating dredger.*

Kanālu projektētāji krievu inženieri P.Boreiša (1859.-?), S.Maksimovičs (1861.-?), S.Redko un V.Veselovs, kā arī civilais inženieris Fr.Edelheims (1849.-1921.). Darbus uzraudzījis Kara ostas galvenais celtnieks inženierpulkvedis Ivans Alfrēds Mak-Donalds (1850.-1906.) un viņa vietnieks Ivans Korsakēvičs (1846.-?).

Ostas kanāla rakšanas darbi sākti 1894.gada maijā un pabeigti 1901.gadā. Rakšanas darbos izmantoti peldošie zemessūcēji – tvaika bagarmašīnas. Lielāko zemessūcēju "Kronštāt" un "Sankt-Peterburg", kas izgatavoti Marselā, Francijā, jauda bijusi ap 60 kubikasis (271,2 m³) stundā. Pirms izgriežamā tilta uzcelšanas pāri kanālam kursējis tvaika prāmis (skat. nobraukšanas vietu pa labi no tilta). Kanāla ziemeļaustrumu daļā izveidots kuģu un zemūdeņu baseins, divi sausie un viens peldošais dokšis tagadējā Liepājas kuģu remonta rūpnīcas "Tosmare" teritorijā, bet pretējā krastā – mazuta bāze un akmeņogļu izkraušanas laukumi. Visi objekti plānoti un iekārtoti vienlaikus ar kanāla rakšanas darbiem. Kanāla galā līdz 1906.gadam bija rezervēta vieta pirmajai krievu zemūdeņu bāzei un izvietotas jūras minu un torpēdu noliktavas. 2007.gadā likvidētā Liepājas cukurfabrika, kas

THE CANAL OF KAROSTA AND ITS BREAKWATERS. 1894 - 1901

The Canal of the Liepāja Naval Port is a hydro technical construction that plays the key role in its life. It connects the internal roads, the shipyard and the depot basin of the naval ships. The plan of the Canal was drawn up by

Russian military engineers P.Boreisha (1859-?), S.Maksimovitch (1861-?), S.Redko, V.Veselov and by the civil engineer F.Edelheim (1849-1921). Construction was carried out under superintendence of the chief constructor I.A.MacDonald (1850 - 1906) and his deputy I.Korsakevitch (1846-?).

In May, 1894 the construction works began and were completed in 1901. Floating ground suckers - steam dredges were widely used. The biggest ones, "Kronshtadt" and "St. Petersburg", were built in France (Marseilles) and their capacity was 60 cubic fathoms (271.2 m³) per hour.

Before the Canal was spanned with the swing-bridge a steam ferry plied between the two banks (see the descent on the right from the bridge). In the north-eastern



*Molu celtniecība
Construction of the breakwaters*

part of the Canal, a basin for ships and submarines was arranged. It comprised two dry docks and a floating dock. All of them still operate nowadays as a part of the Liepāja shipyard "Tosmare". On the opposite side of the Canal a heavy oil base and coal sites were erected. Construction of these structure units were carried out simultaneously with the canal erection, as parts of a complex plan. All

LIEPĀJAS KAROSTAS KANĀLS UN TĀ MOLI. 1894 - 1901

uzsāka darbu 1932.gadā, celta, daļēji izmantojot Krievijas militārās flotes būves.

Karostas kanāla trase ir nedaudz novirzīta pa labi no plānotā austrumu virziena, jo racēji uzdūrās nepārvaramai dolomīta klintij. Karostas kanāla garums ir 3,5 kilometri, tā platums no 150 metriem pie ieejas sasniedz 250 metrus austrumu galā. Vidējais gultnes dziļums ir ap 9 metri. Projektējot kanālu un baseinu, bija plānots tajā novietot 96 kaujas un 50 transporta kuģus – gandrīz visu Krievijas Baltijas flotes sastāvu.

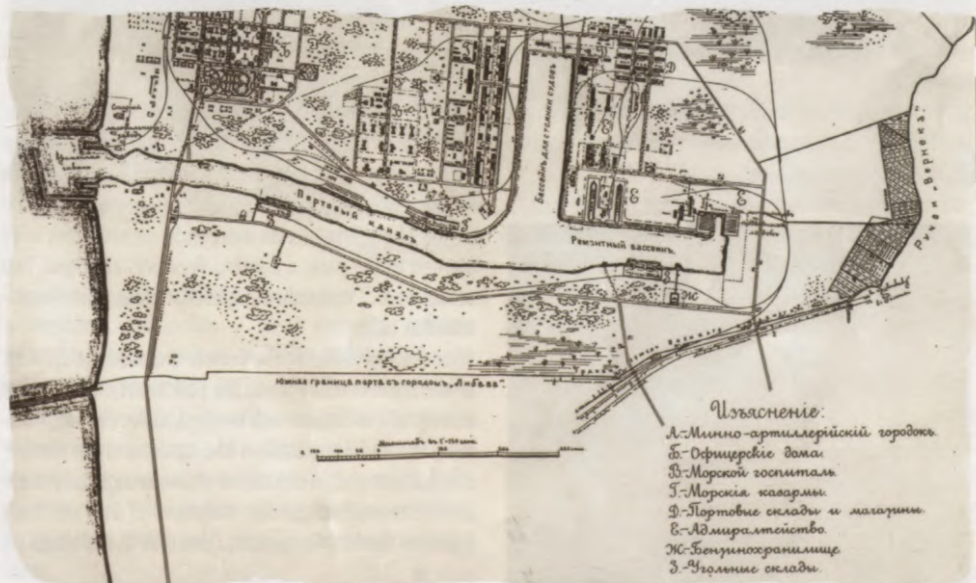
Vienlaicīgi ar Karostas kanāla rakšanas sākumu tika izbūvēti tā ieejas moli. Kanāla ziemeļu mola garums ir 358,2 metri, bet dienvidu mola garums – 507,6 metri. Rakšanas darbu sākumā moli bija kā pagaidu ostas piestātnes vietas, ko tautā sauca par “Jauno Hollandi”. Šeit izkrāva vienkāršus laukakmeņus no netālās Pāvilostas, akmens blokus no Somijas, ķieģeļus no Loksas ķieģeļniecām Ziemeļu lgaunijā, cementu mucās no Vācijas, kokmateriālus un dažādu celtniecības tehniku. Pēc kanāla būves pabeigšanas moli aizsargāja kanālu no priekšostas vilņiem un smilšu sanesumiem. ■

THE CANAL OF KAROSTA AND ITS BREAKWATERS. 1894 - 1901

this was designed for a Russian submarine base including a storehouse for naval mines. Later, in 1932, the Liepāja Sugar plant was built in that area making use of some of these naval structure units.

The diggers found enormous dolomite rock, therefore the direction of Karosta canal is slightly turned to the right from the East direction which was planned at the beginning. The Canal is 3.5 km long and its width is 150 m at the head and 250 m at the eastern end. The average depth of the canal-bed is 9 m. The project for the Canal and reservoir was to locate here 96 battleships and 50 carriers – almost all Russian Baltic fleet.

The breakwaters at the Canal entrance were also erected within the united construction plan. The length of the Northern Breakwater is 358.2 m and of the southern – 507.6 m. At first, while the canal dredging was going on, the breakwaters were used as interim harbour piers. People called them “the New Holland”. Stone blocks from Finland, bricks from the Lox brickyards in Estonia, cement barrels from Germany, wood and construction equipment were discharged here. When the construction of the Canal was completed the breakwaters became merely walls built out into the sea to protect the shore and the canal entrance of sand silts and the front harbour’s heavy waves. ■



Sākotnēji šo vietu klājis kāpu priežu mežs. Pirmie lapu koki jaunajā, Aleksandra III vārdā nosauktajā parkā stādīti 1898.gada pavasarī. Vēlāk parks saukts arī par Aleksandra dārzu.

Parka celiņi veidoti elipsveidīgi – atbilstoši toreiz populārajam stilam Sankt-Pēterburgas modernajos apstādījumos. Patlaban oriģinālais celiņu un aleju tīkls ir pilnībā iznīcis.

Parkā bijis Vasaras teātris – koka, vēlāk no vieglām metāla konstrukcijām veidota skatuve ar jumtu un soli skatītājiem. Apkārto parkam bija ierīkots ažiurs, vienkārši ornamentēts metāla žogs.

Pirms I Pasaules kara vasaras sezonā teātri koncertēja Sankt-Pēterburgas Imperatora un Marijas teātru mākslinieki. Sestdienas vakaros uz skatuves deju mūziku atskaņoja kāds no flotes ekipāžu pūtēju orķestriem vai artilērijas bataljonu muzikanti.

Saglabājies lielās strūklakas baseins, kuru kādreiz rotājušas trīs akmens roņu figūras.

Pēc I Pasaules kara parks bija pazīstams ar nosaukumu Lāčplēša dārzs, un tajā papildināja stādījumus, bija izveidots vasaras puķu pulkstenis-kalendārs, kā arī tika atjaunota deju grīda. 1928.gadā parkā iekārtoja divus ar grants un māla segumu ieklātus tenisa laukumus.

Pēc II Pasaules kara parka celiņu malās izvietoja staļiniskās PSRS impērijas simbolu – strādnieka-stahanoviša, sievietes-kolhoznieces, kā arī sarkanarmieša, matroža un pioniera-mičurinieša – dabīgā lielumā veidotas ģipša statujas.

Šim tēlniecības veidam mūžs nebija ilgs. Statujas kroplīgā veidā atgādināja kariķēti uztveramu Vasaras dārzu Sankt-Pēterburgā. ■



At the beginning this place was covered by dune pine forest. The first leaf-breading trees were planted in 1898. At the beginning the park was named after the Russian emperor Alexander III. Later it was called The Emperor's Garden.

The ellipse-like footpaths were arranged in imitation of the style of the world famous modern green areas in St. Petersburg. Regretfully, the whole original network of paths and lanes was completely destroyed during the following periods of history.

A modestly ornamented delicate metal enclosure was arranged around the garden. The summer theatre operating in the park was one of the particular attractions. The stage was initially made of wood, and then rebuilt in light metal. It was a large and comfortable entertainment structure with a roof overhead and extended rows of seats for public. The site of the summer theatre was beautified by the nearby grand fountain. The pond of the grand fountain which used to bear three stone seals is still sightworthy nowadays.

After the World War I the park was known as the Lāčplēšis (the Bear-fighter's) Garden, named so after the Latvian national epic hero, said to have won the terrible Black Knight and regained freedom for his fatherland. Over the period of the first Latvian independence new trees were planted in the park, a dancing floor was arranged. Two tennis-courts, covered with gravel and clay, were established in 1928.

After the World War II, the Soviets disposed the symbols of the Stalin's empire along the park lanes - Paris plaster statues of the Stakhanov's workers, collective farm-women, the Red Army soldiers and sailors and the Mitchurin's pioneers, all in natural height. In an ugly way these statues resembled the fair sculptures of St. Petersburg Summer Garden. Fortunately, this was a short-age art style. ■

JŪRAS VIRSNIĒKU SAPULCES ĒKU KOMPLEKSS. 1907

Atmodas bulvāris 9.

Pirmā eklektiskām fasādēm rotātā ēka celta 1895.gadā kā Galvenā militārās ostas komandiera štābs. 1909.-1912.gadā tajā dzīvojis Baltijas flotes Minu divīzijas komandieris, vēlāk Krievijas Pilsoņu kara (1917.-1920.) baltgvardu komandieris A.V.Kolčaks (1874.-1920.), tādēļ to sauc arī par "Kolčaka māju". Uz jumta speciāli iekārtotā laukumā vecākie virsnieki un komandieris esot sēdējuši ērtos krēslos un novērojuši, kā pēc komandiera dotām un matroža-signalīsta noraidītām pavēlēm ostas reidā manevrus izdarījuši karakuģi. Vienlaikus ēkā līdz 1908.gadam bijušas flotes virsnieku sapulces telpas un Jūras štābs.

THE COMPLEX OF BUILDINGS OF NAVY OFFICERS' CONVENTIONS. 1907

Atmodas bulvāris 9.

The first house ornamented with eclectic front was erected in 1895 and it was the Chief Commander's Headquarters. During period 1909-1912 A.V.Kolchak (1874-1920) lived in this house. He was a commanding officer of Baltic fleet Mine division, later on during Russian Civil War (1917-1920) white guard's commanding officer. Because of him this house is known also as "Kolčak's house". The admiral, surrounded by senior officers and all sitting in comfortable arm-chairs, from a specially arranged convenient oversight area on the roof of the Headquarters, used to observe the naval ships manoeuvring in the roads and following the commander's orders and light



*Jūras virsniņu sapulces ēka ar tenisa kortiem pagalmā
Navy Officers' convention house and tennis courts in the yard*

Tagadējā pagalma dziļumā novietots valsts nozīmes arhitektūras piemineklis – Jūras virsniņu sapulces ēka. Pils projekta autors ir Sankt-Pēterburgas arhitekts S.P.Galenzovskis (1870.-1917.?) un inženieris J.Bļizņjanskis (1867.-?). Pils un visa kompleksa celtniecības rasējumi tika apstiprināti 1896.gada 21.aprīlī, bet pamatakmens likts 1898.gada martā. Laikā no 1901. līdz 1903.gadam celtniecība bija „iesaldēta”. Ēka pabeigta 1907.gada 5.jūlijā (pieņemšanas komisijas akts).

signals of the signal system operator. At the same time, this palace-like building till 1908 was also the provisional premises of the navy officers' conventions and the Navy Headquarters.

There is a State importance architectural monument in the back of the courtyard – Navy Officers' Convention building or Officers' Palace. The plan of the Officers' Palace was drawn up by the St.Petersburg's architect S.Galyenzovsky (1870-1917 ?), the engineering arrangements were produced by J.Blyiznyansky (1867- ?). The

Ēkas celtniecībai izlietoti 0,62 miljoni krievu rubļu. Pils pamatu apkārtmērs ir 533,58 metri, centrālās zāles kupola augstums – 42,49 metri. Ēkas apbūves laukums ir 3700km² liels. Pili bija plānotas 30 telpas, tai skaitā bibliotēka ar lasītavu, akvāriju zāle, restorāns ar vasaras balkonu un orķestra balkons. No virtuves uz restorānu pasūtījumus nogādāja elektriskais lifts.

1907.gada 27.decembrī pili rīkoja tās atklāšanas balli. Tās sākums bija plānots plkst. 9 vakarā. Pirmos viesus sagaidīja Aleksandra III kara ostas komandieris, kontradmirālis I.Grigorovičs (1853.-1930.), pils vecākie un mažordomi (speciāli balles rīkotāji). Bija ieradušies Liepājas domnieki, tirgotāji un rūpnieki, lielākie kuģu un rēderu kantoru īpašnieki. Viesu vidū bija Kurzemes gubernators, Liepājas jūras cietokšņa komandants, ierēdņi no Sankt-Pēterburgas: Krievijas Satiksmes un Jūras ministri, armijas un flotes ģenerālštāba pārstāvji un cara galma augstmaņi. Dāmām pasniedza ziedus, deju programmu un Krievijas Sv.Andreja karoga krāsu lentu ar piestiprinātu speciālu bronzas žetonu par godu pils atklāšanai. Pils atklāšanas Balle pēc Sankt-Pēterburgas žurnālistu novērtējuma „bija izdevusies lieliski, tajā bija redzamas daudzas jaunas sejas, dāmas varēja izrādīt savus jaunus tērpus un kautrīgi tvīkt no eleganto kavalieru uzmanības”...

Jūras virsnieku sapulces ēka, izmēros grandioza celtnes slāvu burta P (П) veidā, veidota pēc Sankt-Pēterburgas arhitektūras ārpsīētas piļu kompleksu tipa. Ēkas eksterjeru papildina kolonas, bagātīgi veidoti plastiskie dekori ar krievu ieroču slavas motīviem un a`la`modern – jūgendstila elementiem. Celtnes kompozīciju nobeidz liels sfērisks kupols, kas pārsedz centrālo zāli. Pils ārējā un iekšējā arhitektūra, tās novietojums un nobeigta kompleksa raksturs to ierindo vizuālāko Liepājas un Latvijas sabiedrisko ēku un nacionālā kultūrvēsturiskā mantojuma grupā.

Ēkas ārējo un iekšējo apdari veidojuši krievu mākslinieki N. Rubcovs un franču skulptors Šarls de Granžs (Charles Desgange) no 1904.gada 8.decembra līdz 1906.gada 17.novembrim. Mēbeles izgatavoja R.Bermana mēbeļu fabrikā Sankt-Pēterburgā. Krievijas Jūrlietu ministrija par 6,5 tūkstošiem rubļu pilij speciāli pasūtīja trīs portretus – cara Aleksandra III, cara Nikolaja II un flotes ģenerāladmirāļa, lielkņaza Alekseja Aleksandroviča

whole set of drawings for construction of the palace and other houses were approved on April 21, 1896. The foundation stone of the Palace was laid in March 1898. Then construction operations were blocked over 1901-1903. Finally, the approval resolution was passed on July 5, 1907 when the statement of acceptance was signed.

0.62 million Russian roubles were invested into construction of the Officers' Palace. The perimeter of the foundation is 533.58 m, height of the building - 42.49 m. And the mentioned oversight area on the roof of the Palace is 3 700 m². The building was designed to comprise 30 rooms including library with reading room, aquarium hall, restaurant with the summer balcony and balcony for the orchestra. The orders from the kitchen to the restaurant were delivered by electrical elevator.

A splendid opening gala party in the Palace was arranged at the very end of 1907, on December 27. The beginning of this party was scheduled at 9 p.m., and the first guests were welcomed by the palace seniors and party organisers, and contra-admiral I.Grigorovitch (1853-1930), the Commander of the Alexander III Naval Port of Liepaja. The city councillors, traders and producers, the major ship owners and other prominent persons were invited. Among the guests, there were also the governor of Kurzeme, the commandant of the Liepaja Naval Fortress, a number of senior officials from the capital of the Russian empire, St. Petersburg: from the Ministry of Communications and Naval Affairs, from the army and navy general staff and, as a crown of the prominences, the members of the Tsar's Court. The ladies received flowers, the dance program and the Russian St. Andrew flag colours ribbon with a special bronze badge attached in honour of the opening celebration. The metropolis, as well as the local journalists reported that the Gala Party had been great, a number of new faces and marvellous dresses of ladies could be sighted.

The house of the Navy Officers' Conventions is a grand building shaped in the Slav P-form (П) and imitating the architectural style of suburb palace complexes in St. Petersburg. The house exterior is perfected by adding columns, plentiful plastic decors with the Russian weapon glory motifs and art nouveau elements. The composition of the building is crowned with a mighty spherical cupola covering overhead the central hall. Due to the

JŪRAS VIRSNIĒKU SAPULCES ĒKU KOMPLEKSS. 1907

– ovālās gleznas. Tās esot bijušas tik lielas, ka no Sankt-Pēterburgas Liepājā nogādātas ar kuģi, jo dzelzceļa vagonā gleznas neietilpa pat bez rāmjiem.

Iekštelpu apdares pasūtījuma līgumā ar franču skulptoru Šarlu te Granžu, ko noslēdza pēc Krievijas kara flotes ģenerāladmirāļa pavēles, bija paredzēts vestibila, centrālo kāpņu, lielās zāles un vienas viesistabas apdari veidot franču Ludviķa XVI stilā, bet otras viesistabas, bufetes un ēdamzāles apdari – a`la`modern stilā. Viesistabu krāsojumi bija atšķirīgi – no zāles pa kreisi esošajā telpā tas bija jūraszilš un tā bija domāta kā dāmu aparta-

THE COMPLEX OF BUILDINGS OF NAVY OFFICERS' CONVENTIONS. 1907

exterior and interior architecture of the Officers' Palace, exactly selected location and the composition of a unified ensemble it surely ranks among the most prominent public buildings throughout Liepaja and Latvia and in list of national heritage.

The exterior and interior of the house have been made from December 8, 1904 to November 17, 1906 by the Russian artist N.Rubtsov and the French sculptor Charles de Grange (Charles Desgange). Furniture was produced by the R.Berman's furniture producers in St.Petersburg. The Russian Ministry of Naval Affairs ordered 3 pictures at



menti, bet blakus restorāna zālei esošajā dominēja zaļie toņi un tā bija paredzēta kā biljarda un smēķētavas zāle virsniekiem. Centrālo zāli izmantoja ballēm, lekcijām, dienesta sanāksmēm ar lielu virsnieku skaitu. (Liepājas garnizonā skaitījās 960 flotes un sauszemes virsnieku štata vietas). Zālei nebija stacionāras skatuves, bet to pēc vajadzības samontēja. Kopā ar savāžamiem krēsliem skatuve tika uzglabāta speciāli šim nolūkam celtā

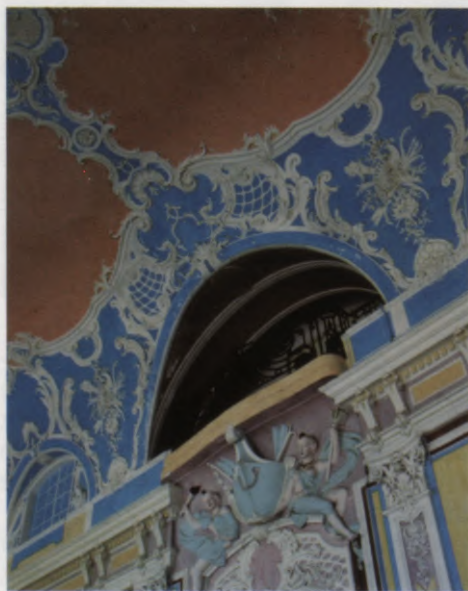
6.5 thousand roubles for the Palace – they were the portraits of the Tsars- Alexander III and Nicholas II- and the oval of the grand duke, the navy admiral general Aleksey. These art pieces were so big that they were brought from St. Petersburg to Liepaja by ship, as they could not be placed into a rail carriage even without the frames. Interior decoration order was made to the French sculptor Charles de Grange by the command of the grand duke,

vienstāva flīģeli pils apbūves kompleksā.

Pils centrālās kāpnes veidotas no Krimas marmora. To meistars ir Odesas akmeņkalis Ernsts Vernetti. Sētas izejas kāpnes būvētas no zāģēta Igaunijas pelēkā dolomīta.

Pilī darbojusies unikāla apkures sistēma – pa speciālām šāhtām no pagrabstāvā uzsildītiem ūdens rezervuāriem siltais gaiss cirkulēja visās pils telpās. Pasūtījumu apkurei izpildījusi Sankt- Pēterburgas metālfabrika kompānija. Kompleksā ietilpuši arī land-tenisa korti, dzīvojamie flīģeļi līgumstrādniekiem, ledus pagrabs un katlu māja, divu stāvu ēkas ar dzīvokļiem pils kasierim, bibliotēkārām, ekonomam un istabas komandējumos atbraukušajiem virsniekiem. Apbūves kompleksa ziemeļu daļā veidots zemais Versaļas tipa parks, bruģēts ceļš uz cara jahtu piestātņi un kokgriezumiem rotāti tējas namiņi (nav saglabājušies), kā arī stallis izjādes zirgiem. Pils kompleksa aizmugures trijās pusēs bijis ažiurs metāla žogs ar mākslinieciski kaltām Aleksandra III monogrammām (venzeļiem), kas vēlāk nomainīts ar ķieģeļu mūri.

Pretēji patreizējam iekārtojumam vēsturiski pils galvenā fasāde bija vērsta pret jūru. Paralēli fasādes kolonādei esošā un ar Somijas kalto bruģakmeni klātā iela bijusi



general admiral Aleksey. The plan envisaged to carry out decoration of the vestibule, the central staircase, the grand hall and of one of the guests' rooms in the style of Louis XVI, while the other guests' room, the buffet and the dining-room were to be performed a la modern. The internal paintings were different in the two guests' rooms: the colour was marine blue in the one to the left from the grand hall; these were the ladies' apartments, while the room beside the restaurant was in green and that was the gentleman's smoking-room. The central hall was used to arrange parties, to deliver lectures, to hold official conventions with a big amount of participating officers. There was no particular stage in the hall but it was mounted as soon as required. Together with the mass of folding chairs the stage was stored in a specially erected one-storey outbuilding within the house complex of the Palace.

The main stairs are made of the Crimea marble. These are a masterpiece of the stonemason Ernst Vernetti from Odessa. The backyard exit stairs were made of sawn Estonian grey dolomite.

A unique heating system was used in the palace: the warm air from the heated water reservoirs in the basement circulated over all of the rooms through special shafts. The sophisticated device was produced by a St.

Karostas galvenā – Admirāju iela.
Sākoties I Pasaules karam, uz Krieviju – Maskavu un Petrogradu – tika evakuēta pils bagātā jūras karšu un grāmatu bibliotēka, lustras, vīna pagraba saturs, daļa mēbeļu un gleznas. No 1915.gada maija līdz 1919. gada martam pili atradās vācu kara hospitālis un frontes virsnieku atpūtas telpas. Latvijas I Republikas laikā līdz 1927.gadam pils komplekss netika apsaimniekots un stāvēja tukšs. 1928.gadā Latvijas Sarkanā Krusta organizācija noslēdza līgumu ar Latvijas Kara ministriju par pils iznomāšanu uz 25 gadiem un tajā sāka iekārtot profesora Jankovska vārdā nosaukto kaulu tuberkulozes sanatoriju. Pārbūves darbus, kas saistīti ar siltumnīcu, zirgu staļļu un citu saimniecības ēku piemērošanu sanatorijas vajadzībām, vadīja Rīgas arhitekts A.Klinklāvs (1899.-1982.). Jaunus stādījumus un apkopšanas darbus veica arī parkā un teritorijā līdz bijušajai jahtu ostai Rīgas dārzu direktora A.Zeidaka (1874.-1964.) vadībā. Pēc pārbūvju pabeigšanas no Rīgas jūrmalas uz Liepāju pārcēla visu līdz tam tur esošo centrālo Latvijas Sarkanā Krusta kaulu tuberkulozes sanatoriju. 1939.gada oktobrī sanatorijas iekārtojumu nācās izvēt, jo kompleksu pārņēma PSRS Kara flotes hospitālis. Ar pārtraukumu II Pasaules kara laikā hospitālis darbojās līdz 1994.gada maijam, kad pēdējā kaimiņvalsts militārpersona pameta Liepāju. ■



Petersburg metal-plant. The constructed palace complex included also land-tennis courts, living extensions for the seasonal workers and two-storey houses with flats for the palace cashier, librarian, housekeeper and rooms for the officers on mission. In the northern part of the complex, there was a low park a la Versailles, a paved road to the Tsar's yacht pier, teashops and an ice cellar. From the backyard's three sides, the complex was enclosed by a subtly ornamented chiselled metal fence with artistic cut monograms of the Tsar Alexander III.

The front of the building is turned against the sea. The street parallel to the colonnade of the facade used to be the major street of the Naval Port, the Admirals' street, and it was paved with stone cut in Finland.

Upon beginning of the World War I the huge library of charts and books of the Palace was evacuated to Russia, to Moscow and Petrograd. So were the chandeliers, the contents of the wine cellar and part of the furniture. From May, 1915 till March, 1919 a German war hospital and recreation space for German officers were located there in the palace. Then, under the following Latvian government, the palace complex was not managed by anyone till 1927.

In 1928 the Latvian Red Cross organisation signed a lease treaty with the Warfare Department of Latvia for 25 years and began to arrange a sanatorium of bone tuberculosis there. Reconstruction was conducted by A.Klinklāvs, an architect from Riga. The jobs didn't include more, though, than simple adapting of the horse stables, hothouses and other household buildings. Planting and lawn treatment was made in the park and all over the territory up to the former yacht harbour. 14 lilac sorts were put into ground under the gardener's P.Zeidak's guidance. When reconstruction was over the whole bone tuberculosis sanatorium of the Latvian Red Cross was brought to Liepāja from the previous place in Riga seaside, Asari. Finally, to disclose the historical background of the Navy Officers' Conventions, one should mention that most of the time it was a Soviet Navy hospital. This was from the eve of the World War II in 1939, when the Latvian Red Cross sanatorium had to vacate the house for the Soviets, and over a number of years after the War till May 1994 when the last persons of the neighbouring country's troops left Liepāja in conformity with the interstate agreements. ■

FLOTES ŠTĀBA ĒKA jeb "DIVU
ADMIRĀĻU MĀJA". 1899

Katedrāles iela 2

Celtnes projekta autori ir krievu arhitekti K.Kopiščevs, N.Vinidiktovs un S.Kovaļovs. Arhitektūras un inženiertehniskie rasējumi apstiprināti Sankt-Pēterburgā

THE HOUSE OF THE NAVY HEADQUARTERS
or "THE HOUSE OF TWO ADMIRALS". 1899

Katedrāles iela 2

The plan of the building was drawn up by the Russian architects K.Kopishtshev, N.Vinidiktov, S.Kovalyov. The drawings of architectural and engineering solutions were



Latvijas Armijas zemūdenes „Ronis” un „Spidola” (1938)
Latvia Army submarines „Ronis” and „Spidola” (1938)

1896.gada 1.aprīlī. Štāba ēka celta 1897.-1899.gados. Sākotnēji tā bija plānota Krievijas cara un viņa ģimenes locekļu vajadzībām, tādēļ plānos tā atzīmēta arī kā „imperatora apartamenti”. Ēkas celtniecības tāme bijusi 92,2 tūkstoši krievu rubļu. Atturīga iekšējā, bet ļoti krāšņa ēkas ārējā apdare ar rustētiem apmetuma paneli, grieķu-romiešu mitoloģizētām figūrām – fauniem, kā arī puķu un dekoratīvām vāzēm. Otrajā stāvā katrā ēkas galā iebūvēti divi plaši balkoni ar augsti veidotu dekoratīvu ārējo barjeru. Tāda balkonu konstrukcija pasargāja no caurvējiem, jo uz tiem vasarās adjutanti un dežūrējošie dieninieki servēja virsnieku launaga galdus vai pēc pusdienām pasniedza tēju no sudraba patvāriem. Mājas apbūves kompleksa aizmugurē bija plānoti un uzcelti vienstāva sarkanu un dzeltenu ķieģeļu flīģeļi, kuros dzīvojuši adjutanti un štāba apkalpotāji. Tie iznīcināti pēc Latvijas neatkarības atjaunošanas 1994.-1997.gadā.

1901.gada maijā un 1903.gada augustā šajā mājā īslaicīgi uzturējies Krievijas cars Nikolajs II kopā ar carieni Aleksandru Fjodorovnu, bērniem un galma personām.

approved on April 1, 1896 in St.Petersburg. Erection was carried out over 1897-1899. From the beginning, the building was intended for the needs of the Tsar and his family members. The construction costs were 92.2 thousand Russian roubles. The interior decoration is highly modest while the exterior is florid including plastering panels, faun figures of the Greek-Roman myths, flower-vases and urns. There were two spacious balconies on the first floor, one at each end, with high decorated exterior barriers. These had been constructed this way to prevent from draughts as the balconies were the place where the adjutants laid lunch or served the afternoon tea from the silver samovars for the officers. In the backyard of the building, there was a complex of one-storey outhouses of red and yellow bricks with living rooms for the adjutants and valets of the Headquarters. These were removed recently, during 1994-1997.

In May 1901 and August 1903 there were two short-term visits of the Russian Tsar Nicholas II with his family members and court people.

The house bears the name of "two admirals" because of

FLOTES ŠTĀBA ĒKA jeb "DIVU
ADMIRĀĻU MĀJA". 1899

Par "divu admirāļu māju" ēku dēvē tādēļ, ka te atradās divi šīs dienesta pakāpes virsnieku – cietokšņa komandanta un kara ostas komandiera darba telpas.

1913.gadā ēkas abi stāvi tika pārbūvēti un tajā iekārtots Liepājas flotes bāzes aviācijas korpusta štābs un vecāko virsnieku dzīvokļi. Šajā laikā visvairāk iekšējās pārbūves skārušās ēkas austrumu, t. i., kreiso spārnu.

20. un 30.gados ēkā atradās Latvijas Republikas Liepājas garnizona štābs, jo pilsētā atradās Liepājas un Ventspils kājnieku pulki (sarkanas zīmotnes), Kurzemes artilērijas pulks (zilās zīmotnes), kavalērijas daļas (dzeltenās zīmotnes), Latvijas armijas artilērijas laboratorija (melnas zīmotnes), jūrnieku un jūras lidotāju vienības.

1940.-1941.gadā šeit dislocējās PSRS armijas 67.strēlnieku divīzijas štābs. Tās komandieris, kavalērijas ģenerālmajors N.Dedajevs tika smagi ievainots mīnas sprādzienā pie Vidusforta ziemeļu redutes un 1941.gada 27.jūnijā mira flotes centrālajā hospitālī. No "divu admirāļu mājas" 1941.gada 22.-27. jūnijā tika vadītas cīņas pret vācu iebrucējiem ziemeļos no pilsētas. Arī PSRS Kara flotes vienībām šajā namā bija štāba telpas. Krievijas Federācijas armija ēku atstāja 1994.gada maijā. ■

THE HOUSE OF THE NAVY HEADQUARTERS
or "THE HOUSE OF TWO ADMIRALS". 1899

the two persons: the fortress commandant and the Naval Port commander who were both officers of the admiral rank and were most often met here.

In 1913 both storeys of the building were reconstructed and adjusted for the headquarters of the Liepaja Naval base aviation corps and apartments for the senior officers. During this period the greatest changes are connected with rebuilding at eastern corner i.e. left wing.

In time of the Latvian government over the 1920s and 1930s, the building became the headquarters of the Liepaja garrison, as there were the Liepaja and Ventpils infantry regiments (red insignia), the artillery squadron of Kurzeme (blue insignia), the cavalry (yellow insignia), the gunnery laboratory (black insignia) and marine and pilot units stationed in Liepaja.

During 1940-1941 the headquarters of the 67th rifle-division of the Soviet Army was disposed here. The division commander was the major general N.Dedajev who was wounded by a mine explosion at the northern redoubt of the Middle fort during the first days of defence of Liepaja against the Hitler's troops in June 1941. He

died on June 27 of the same year in the central navy hospital.

The USSR Navy units had their headquarters in this house, too. It was only in May 1994 that the Russian Federation (the former Soviet) army troops left the house. ■



KAROSTAS DZELZCEĻA STACIJAS ĒKU KOMPLEKSS. 1898

Atmodas bulvāris 15

Projekta autors ir krievu arhitekts S.P.Gaļenzovskis. Stacija celta 1896.- 98.gadā, un kompleksa celtniecībai izlietoti 117 tūkstoši krievu rubļu.

Ēka būvēta slāvu G (Г) formā. Galvenās ēkas apdarē cokolstāva līmenī lietots tēstais un kaltais Somijas granīts, kas labākas hidroizolācijas dēļ izšuvots ar svina plāksnēm. Abās pusēs platajām ārējām granīta uzējās kāpnēm kādreiz bijušas novietotas akmens vāzes. Iekšējās kāpnes celtas no zāģēta Igaunijas dolomīta.



*Cara flotes matroži gaida pusdienas (1906)
Sailors of the Tsarist Naval forces waiting for lunch (1906)*

Karostas dzelzceļa stacija ietilpst ēku grupā, kur atradusās dažādas cietokšņa dzelzceļa ekspluatācijas iestādes, mantu glabātavas, žandarmērijas (policijas) mācību un aģentūras telpas. Divi pāri dzelzceļa sliežu, kas caur bijušās betona rūpnīcas teritoriju tika izbūvētas līdz stacijai, izbeidzās strupceļā pretī ēkas sānu fasādei bijušās Admirāļu, tagad Ložmetējniņu ielas pretējā pusē. Piestātņu peroni bija iekļāti ar platiem dēļu trotuāriem. Patlaban šajā vietā atrodas mazstāvu apbūve.

Sākotnēji galvenā ēka bijusi paredzēta Liepājas cietokšņa komandiera štāba vajadzībām. 1903.-1904. gadā tā pārbūvēta un tur iekārtojusi cariskās Krievijas politiskās žandarmērijas kanceleja, žandarmu komandas virsnieku sapulce un Jūras kara tiesas palāta.

Sakarā ar pieaugošo revolucionāro noskaņojumu Liepājas

THE COMPLEX OF BUILDINGS OF KAROSTA RAILWAY STATION. 1898

Atmodas bulvāris 15

The plan was drawn up by the Russian architect S.Galyenzovsky. The railway station house was built through 1896-1899. The costs were 117 thousand Russian roubles.

Likewise the Navy Officers' Palace, an unusual form of the house, the Slav G (Г), was chosen. Plastering of the main station building in the level of the socle storey is done with cut and chiselled Finnish granite with layers of lead sheets underneath for hydro-isolation purposes. The

wide exterior granite stairs used to bear stone vases both sides. The interior stairs are made of sawn Estonian dolomite. The Naval Port Railway Station was a group of houses comprising different institutions related to the fortress railway maintenance, a storeroom for keeping possessions, gendarmerie's training and agency rooms. The two couples of rails that were

laid through the area of the former concrete works up to the station ended with a blind alley opposite the side facade of the building across the former Admirals' street. The platforms at the station terminals were covered with pavement of wide wooden boards. Nowadays, there is a low-storey construction area in that place.

From the beginning, the main house of the Station was intended as the billets of the Chief Commander of the Fortress. Over 1903-1904, though, the station house was rebuilt to receive the political gendarmerie office and the Navy Court Chamber.

In line with the increasing revolutionary mood among the Liepaja garrison soldiers and the navy sailors a special unit of navy court officers was sent to Liepaja and disposed in the adjusted Station house. They were the

garnizona zaldātu un flotes ekipāžu matrožu vidū no 1905.gada 23.janvāra līdz 14.oktobrim šajā ēkā atradās no Kronštates atkomandētie Krievijas impērijas Baltijas Jūras kara flotes tiesas kolēģijas virsnieki, (priekšsēdētājs apakšpulkvēdis V.Jurkovskis). 1905.gada naktī uz 16.jūniju Liepājā, flotes ekipāžu kazarmās, kas atradās tagadējā Zemgales ielā, sākās matrožu dumpis. Tā iemesls bija ļoti sliktais ēdiens, un šo faktu veiksmīgi izmantoja Liepājas sociāldemokrātiskā strādnieku organizācija jūrmieku kūdišanai. Lai arī sacelšanās ilga tikai līdz 17.jūnija vakaram, tajā aktīvi piedalījās ap 4000 matrožu. Arestētos, ap 400 cilvēkus, ieslodzīja transportkuģī "Čičagov" un mīnu kuģa apsardzībā izveda priekšostā. No turienes mazās grupās tos nogādāja cietokšņa un flotes virssardzēs. No 1905.gada 27.jūlija līdz 2.augustam tiesu palātas zālē notika slēgts karatiesas process. Prokurora apsūdzības raksts tika nolāsīts 27.jūlijā, bet spriedumu pasludināja 2.augustā. Pavisam tiesāja 137 matrožus un apakšvirsniekus. 8 no tiesājamiem piesprieda nāvessodu nošaujot, ļoti daudzus izsūtīja katorgā, atņemot dienesta pakāpes, norīkoja kājnieku daļās vai nozīmēja pastāvīgu slepenpolicijas uzraudzību.

Pēc I Pasaules kara stacijas ēku kompleksā darbojās Oskara Kalpaka latviešu pamatskola, bet bijušajā stacijas ēkā tika iekārtota sporta zāle. Pēc Latvijas Republikas neatkarības atjaunošanas stacijas ēka ir izpostīta un tās tālākā izmantošana nav zināma. ■

members of the Baltic Navy Court Council of the Russian Empire ordered on a mission from Kronstadt under the conduction of the chairman, colonel V.Yurkovsky, and they stayed here over 9 months from January 23 till October 14, 1905. During the night of June 16 the same year, the navy crew members started the sailors' mutiny at the barracks in the present Zemgales Street. The reason was the very poor food. The sailors' disappointment with the maintenance was effectively made availed by the Liepaja Social Democrat Workers' party for their political objectives. They instigated a revolt of as much as 4000 sailors during 2 days. The mutiny was repressed towards evening of June 17. 400 persons were arrested, locked up into the transport vessel "Tchitchagov" and brought to the roads under escort of a mine vessel. Then, in small groups, the revolted sailors were conveyed to the fortress and navy guardrooms. The legal proceedings of the Court martial took place in the hall of the Court Chamber located in the Station house, from July 27 (the prosecutor's accusation statement) to August 2 (the verdict announced). All together, the action was brought against 137 sailors and non-commissioned officers. 8 of the accused persons were sentenced to death by shooting, numerous sailors were sent to penal servitude, deprived of their rank grades, sent to the line units, appointed a consistent supervision of gendarmerie.

After the World War I, the grammar school named after the Latvian legendary colonel Kalpak was operating in the former Station complex, and a sports hall was arranged in the former Station house. Finally, nowadays, after so many years of hard lines the Station house has been destroyed and out of operating order. Will it be lined up behind once again some day? ■



*Bijusi Karostas radiotelegrāfa ēka tagadējā Atmodas bulvārī.
Former Karosta Radio-Telegraph station on Atmodas boulevard.*

1892.gadā Karostas kanāla ziemeļu pusē sāka iekārtot Karostas celtniecībai domāto baržu pagaidu piestātne. 1896.gadā veidoti koka pāju moliņi laivu un jahtu piestātnēm, bet krastā celti laivu ellingi. Kopš 1897. gada viena piestātne tika rezervēta Krievijas cara Nikolaja II jahtām "Standart" un "Poļarnaja Zvezda", kas bija būvētas Dānijas kuģubūves kompānijā "Burmeister&Co". Tās bija ļoti grezni iekārtotas cara izpriec un ārzemju



*Cars Nikolajs II ar meitām (1903)
Tsar Nikolai II with his daughters (1903)*

ceļojumu jahtas. Lai nodrošinātu ērtu satiksmi ar centrālo kara ostas un Jūras virsnieku sapulces ēku kompleksu, no piestātnes bruģēja promenādes ielu austrumu virzienā. Tā bija ieklāta ar Somijas granīta bruģakmeni. Atsevišķos posmos reljefa pacēlumos iela veidoja paplašinātus laukumus ar Somijas granīta un Krimas marmora pakāpieniem. Ielas malās atradās vairāki koka tējas namiņi vai vienkāršas lapenes, greznotas krievu

The Naval Port Yacht Harbour was launched in 1892 as an interim terminal for the barges serving the Naval Port construction activities. In 1896 the terminal was adapted to boats and yachts by driving in wooden piles and setting boat slipways on the shore. Since 1897 one of the equipped yacht stations had consistently been in reserve for the Russian Tsar's Nicholas II yachts "The Standard" and "The Polar", produced by the Danish shipyard "Burmeister&Co". These were the Tsar's two extremely luxurious entertainment and abroad seagoing yachts.

To provide convenient traffic with the Admirals' area of the Naval Port and the Officers' Palace, a special street was paved towards the East. It was lined with Finnish granite pave-stones. In particular sections, upon ascending terrains, the street was widened and squares with Finnish granite and Crimea marble steps were arranged. There were several tea-rooms and arbours on both sides of the street, decorated with

lace-like wooden carvings in the style of Russian country craftsmen. One should acknowledge, however, that the position of the yacht harbour was more disadvantageous



*Piestātnes Jūras aviācijas lidmašīnām
Docks for Naval Air Craft*



Cariskās flotes zemūdene „Akula” (1912)
Russian tsarist Navy submarine „Akula” (1912)

lauku amatnieku stilā veidotiem "mežģiņu"kokgriezumiem. Jāatzīmē, ka jahtu osta pilnībā netika izmantota tās neizdevīgā novietojuma dēļ, un pakāpeniski būves nolietojās. 1916.gadā Vācijas ķeizariņš armijas intendantu vadībā gājēju ielas iesegumu nojauca un pašai izveda uz Vāciju.

20.gs. trīsdesmitajos gados Jahtu ostas vietā bāzējās Latvijas armijas jūras lidmašīnu (hidroplānu) vienība.

than convenient, so it didn't become very popular and deteriorated little by little, the constructions became worn out. Thus, in 1916 during the World War I, the pavement of the pedestrian path was dismantled and sent to Germany under conduction of the Kaiser's army superintendents.

In time of the USSR Navy activities in Liepāja, the former Yacht Harbour area was changed into location of prob-



PSRS kara flotes darbības laikā bijušā jahtu ostas rajona piekrastē bija izvietoti taktisko raķešu starta laukumi. To apkalpes atradās kaujas dežūrā, lai atvairītu iespējamo NATO spēku uzbrukumu no jūras Liepājas ostai. Piestātnē nogāzēs izbūvētas daudzas tagad pamestas dzelzsbetona patvertnes un komandpunkti. ■

able missile launching spots. The crews were on their fight duty to beat off the possible attack of the NATO forces against Liepāja from the seaside. There have been a number of ferroconcrete bomb shelters and command posts built in the slope of the former Yacht Station ■.

Šī hidrotehniskā būve cieši saistīts ar Liepājas Jūras cietokšņa un Kara ostas celtniecību un ir kompleksa ļoti svarīga sastāvdaļa.

Mola projekta autori ir krievu inženieri S. Boreiša, M. Maksimovičs un inženierpulkvedis I. A. Mak-Donalds. Būves tehniskie uzraugi bija inženierkapteiņi V.Veselovs un N. Korsakēvičs. Mola celtniecība izmaksāja 2,88 miljonus krievu rubļu. Tā kopgarums kopā ar masīva galvu ir 1800 metri, platums – 7,35 metri. Ziemeļu mola celtniecība sākta 1891.gada 3.martā (pamatakmens ielikts 16. augustā), bet pabeigta 1893.gada 31.oktobrī. Mola galvu veido 21m gara un 12,5m plata platforma, kas bija projektēta kā lielgabalu pozīcija. Tālāk seko 265m plati Liepājas ostas Ziemeļu vārti.

1893.gada 12.augustā, kad mols bija izbūvēts par 2/3, Liepājā ieradās Krievijas cars Aleksandrs III. Tas bija Krievijas imperatora pēdējais garākais brauciens, jo 1894. gada 1.novembrī viņš nomira. Izmantojot jaunceltni, notika svinīga Liepājas Jūras cietokšņa un Baltijas flotes bāzes pamatakmens ielikšanas ceremonija. Pie mola esošajā betona rūpnīcā bija izgatavoti 7, 11 un 36 tonnu smagi betona masīvi. Kādā no tiem tika sagatavota īpaša

This hydro technical construction is closely connected with building Liepaja Naval fortress and Naval Port construction, and it is a very significant part of it.

The authors of breakwater's project are Russian engineers S. Boreisha, M. Maksimovich and engineer colonel I. A. Mc-Donald. The technical supervisors were engineer captains V.Vselov and N. Korsakevich. It cost 2,88 millions Russian roubles to build the breakwater. It is 1800 meters long (including solid head) and 7,35 meters wide. The building of The Northern breakwater began on March 3, 1891 (foundation-stone set on August 16), and it was completed on October 31, 1893. The head of this breakwater is made from 21 m long and 12,5 m wide platform made as a position for cannons. Further on there is 265 m wide Northern Sea gate of Liepaja port.

On August 12, 1893 the 2/3 of the breakwater were completed and Tsar of Russia Alexander III came to Liepaja. That was his last journey because of his death on November 1, 1894. Using newly constructed building here happened flourish of trumpets of Liepaja Naval fortress and Baltic fleet base. 7, 11 and 36 ton concrete solids were made in the concrete factory next to the breakwater.

The special hole was made in one of these concrete solids and there was placed in a big silver memorial plank, golden, silver and cuprous Russian Imperial coins made in 1893 and a special message. In a special cylinder Tsar personal standard and flag of the country. After that everyone symbolically bricked up the hole with trowel considering social and state standing. Later



atvere, kurā svinīgi ievietoja lielu sudraba piemiņas plāksni, 1893.gadā kaltas zelta, sudraba un vara Krievijas impērijas monētas un īpašu vēstījumu. Speciālā metāla cilindrā cars ievietoja personīgo standartu un valsts karogu. Pēc tam katrs, respektējot ceremonijas

on English block crane "Titan" which was also used in construction of the Northerner breakwater delivered solid till the end of the breakwater and drowned it in to the sea while the workers were hurrying.

It was the first time in the history of building such ob-

ZIEMEĻU MOLS. 1893



dalībnieku valstisko un sabiedrisko stāvokli, ar mūrnieka ķelli rokā simboliski aizmūrēja atveri. Mola celtniecības darbos izmantotais angļu buku krāns "Titāns" betona masīvu aiztransportēja līdz mola galam un strādnieku „urrā” saucienu pavadīts to iegāza jūrā.

19. gadsimta beigās, būvējot Liepājas ostas hidrotehniskās būves, pirmo reizi Krievijā šādu objektu celtniecības vēsturē pielietoja apzināti neregulāru betona masīvu nokraušanu jūras gultnē. Tas joprojām nodrošina Ziemeļu mola stabilitāti. Lai dzēstu viļņu triecienspēku, gar mola ziemeļu sienu novietotas betona trapeces, kas tagad aizstātas ar trijragiem. ■



THE NORTHERN BREAKWATER. 1893

jects in Russia when wittingly was used concrete solids with irregular shape as a base for construction in the sea, while making hydro technical buildings of Liepaja port at the end of 19th century. This technology still ensures stability of the Northern breakwater. There were concrete trapeziums placed next to the northern side of breakwater to reduce impact force. Nowadays they are replaced with tridents. ■



Šīs hidrotehniskās būves nodrošina Liepājas priekšostu no pārmērīgiem viļņiem un smilšu sanesumiem. Viļņlaužu rindā izbūvēti Ziemeļu, Vidus un Dienvidu vārti.

ZIEMEĻU VIĻŅLAUZIS

Būves autori inženieri P.Boreiša, S.Maksimovičs un I.A. Mak-Donalds.

To sāka celt 1893.gada 12.augustā, iegremdējot pirmos betona masīvus Ziemeļu vārtu rajonā. Arī šeit kādā no 7962 masīviem ir ievietots cara Aleksandra III vēstījums. Svinīgā kapsulas ievietošana betona masīvā notika Pagaidu ostā, t.s. „Jaunajā Holandē”, bet pēc tam peldošais celtnis "imperatora masīvu" nogādāja nākamā viļņlauža vietā.

Visas būves izmaksas bija 4,68 miljoni krievu rubļu.

These hydro technical constructions ensure Liepaja's front port from unreasonable waves and sand drifts. There are three Sea gates built in the line of breakwaters –The Northern, Middle and The Southern Sea Gate.

THE NORTHERN BREAKWATER

The authors of this construction are engineers P. Boreisha, S Maksimovich and I. A.Mc-Donald.

The building of The Northern Breakwater began on March 3, 1891, when the first concrete solids were soused in the area of The Northern Gate and here as well in one of 7962 solids message from Tsar Alexander III was placed. Ceremony took place in the Temporary port, so-called „The New Holland”. Later on floating cargo crane delivered “The Emperor's solid” to the new place for breakwater. All the total costs were 4,68 million Russian roubles.



*Cara flotes bruņukuglis.
Tsarist Navy battleship.*

DIENVIDU VIĻŅLAUZIS

Šī objekta celtniecība sāka 1891.gada 5.jūlijā un no-beigta 1893.gada 17.septembrī.

To projektējuši krievu hidrobūvju inženieri P.Boreiša, S.Maksimovičs un Liepājas kara ostas galvenais celtnieks I.A.Mak-Donalds. Celtniecību vadījuši krievu inženierkapteiņi V.Veselovs (līdz 1893.gada 9.maijam)

THE SOUTHERN BREAKWATER

The construction of this object began on July 5, 1891 and was completed on September 17, 1893.

The project was made by Russian hydro building engineers P.Boreiša, S.Maksimovičs and main constructor of Liepaja Naval Port I. A. Mc-Donald. The building was lead by Russian engineer captains V. Veselov (till May 9, 1893)

un N. Korsakēvičs (līdz būves nodošanai). Tas būvēts no 8472 masīviem, viņņlauža garums ir 767 metri un celtniecība izmaksājusi 2 359 376, 22 rubļus.

Starpviņņlaužiem atrodas ostas Vidus vārti (platums 213m) un Dienvidu vārti (platums 218m).

19.gs. beigās izveidotā Liepājas priekšosta bija uvertūra kolosāliem Krievijas impērijas ģeopolitiskiem plāniem pārcelt no Somijas jūras līči esošās Kronštates

visu Baltijas karakuģu eskadru uz Liepāju, kas atradās pie valsts robežas ar Rietumeiropu. Arī Priekšostā bija plānotā vieta 50 karakuģiem. ■

and N. Korsakēvičs (till commissioning). It is made from 8472 solids, the breakwater is 767 meters long and its construction cost 2 359 376, 22 roubles.

There are two Sea Gates between the breakwaters - Middle Sea Gate (width - 213 m) and The Southern Sea Gate (width - 218 m).

Liepaja front port made at the end of the 19th century was like an overture of Russian Empire huge geopolitical plans to move all Baltic battle

ship squadron from Kronstadt in the Gulf of Finland to Liepaja, that was next to the country border to West Europe. There was also a place for 50 battlehips in the Front port. ■



*Cara flote priekšostā (1904)
Tsarist Navy in the frontport (1904)*



SV. NIKOLAJA PAREIZTICĪGO JŪRAS KATEDRĀLE. 1903

Studentu rotas iela 7

Katedrāle ir visu Karostas rajonu vizuālā un garīgā dominante.

Projekta autori ir Sankt-Pēterburgas arhitekts akadēmiķis V.Kosjakovs (1862.-1921.) un viņa palīgs – arhitekts A.Viksels. Galvenais mākslinieks, mozaīku un majolikas autors ir V.Frolovs, ikonostasa (svētbižu sienas) kokgriezums un zeltījumus veidojis P.Abosimovs, F.Railjans darinājis centrālā un labās puses sānu altāru jomu gleznojumus, bet mākslinieks M.Vasiljevs – kreisās altāra jomas freskas.

Baznīcas celtniecība izmaksājusi 0,53 miljonus krievu rubļu. Tā projektēta un celta atbilstoši Krievijas pareizticīgo t.s. 17.gs. baznīcu stilam ar centrālo un četriem sānu kupoliem, kas simbolizē Dieva dēlu Kristu ar četriem apustuļiem. Centrālā ieeja ar filigrāna kokgriezuma divu vērtņu durvīm atgādina Kijevas Sv.Sofijas katedrāles vārtus. Aiz šīm durvīm ir vēl vienas, novietotas īpatnējā leņķī, kas ir speciāli aprēķināts caurvēju

THE ST.NICHOLAS MARITIME CATHEDRAL. 1903

Studentu rotas iela 7

The St. Nicholas Cathedral is the visual and spiritual dominant of the whole Naval Port area. The author of the design was the St.Petersburg's architect, academician V.Kosyakov, and he was assisted by the architect A.Viksel. The executive artist and the author of the mosaics was V.Frolov, the wood carvings and gilding of the iconostas were made by P.Abosimov. The paintings of the central and the right-side altar spheres were produced by F.Railyan, and the frescoes of the left-side altar spheres were painted by M.Vasilyev.

The construction costs were 0.53 million Russian roubles, The Cathedral has been designed and erected in the style of the 17th century Russian Orthodox Churches with central and four side cupolas symbolising Christ and four Apostles. The central entrance with the two - fold door of a filigree work resembles the gate of the St.Sofia Cathedral in Kiev. Behind the front door there is another one, installed particularly to prevent the people in the church



Mičmanskaja iela (1909)
Mitschmanskaya Street (1909)

novēršanai Dievnāmē. Ārējā apdarē izmantots Somijas granīts un smilšakmens, sienas mūrētas no dzeltenā Ziemeļigaunijas ķieģeļa. Eksterjeru bagātina smalki majolikas "lodziņi" un mozaikas. Augstu virs katedrāles rietumu ieejas jūras pusē redzama Kristus glābēja mozaikas ikona, bet zemāk – Sv.Nikolajs, jūrnieku un ceļotāju aizbildnis. Dienvidu fasādē V.Frolovs darinājis Dievmātes un Sv.Aleksandra Ņevska ikonas mozaikas tehnikā. Katedrāles austrumu fasādē – Kristus Glābēja veidols, bet ziemeļu fasādē – Sv.Nikolaja Brīnumdarītāja un krievu pareizticīgās baznīcas metropolīta Aleksija mozaīku ikonas.

from draughts. The Finnish granite and sandstone were used in the exterior trimming; the walls were bricklaid of the Estonian yellow bricks. Subtle majolica "windows" and mosaics add to the exterior. High above the western entrance, from the seaside, the mosaic icon of Christ, the Redeemer, is seen; beneath it - the icon of St. Nicholas, the patron of seamen and travellers. The mosaic icons of the Virgin and St. Alexander Nevsky were placed by the artist V.Frolov on the southern facade, of Christ, the Saviour - on the eastern facade and of St. Nicholas, the Miracle Worker and of Aleksey, the Russian Orthodox Church metropolitan - on the northern facade.

Katedrālē ir vieta 1500 cilvēkiem. Tās kupola augstums ir 54 metri.

Katedrāles projektēšana sāka 1899.gada 16.augustā, kad V.Kosjakovs un Liepājas kara ostas Galvenais celtnieks I.Mak-Donalds noslēdza savstarpēju līgumu. Celtniecība sāka 1901.gada maijā. 1901.gada 4.jūnijā Krievijas cars Nikolajs II ar ģimeni, Sankt-Pēterburgas augstmaņiem un flotes un armijas virsniekiem piedalījās svinīgā katedrāles pamatakmens iesvētīšanas ceremonijā. Tobrīd katedrāles sienas jau bija uzmūrētas vairāku metru augstumā. 1902.gada 13.oktobrī katedrāles tornī novietoja pirmo zvanu. Sv.Nikolaja Jūras katedrālē pirmais dievkalpojums un baznīcas iesvētīšana notika 1903.gada 23.augustā. Arī tajā piedalījās Krievijas cars Nikolajs II ar ģimeni un galma personām.

1905.gadā, kad no Liepājas kara ostas uz Tālajiem Austrumiem Krievu-japāņu karā devās II Klusā okeāna eskadra, katedrālē notika virsnieku un matrožu Dievkalpojums un tika aizlūgts par jūrnieku likteniem.

Sākoties I Pasaules karam, daudzus katedrāles priekšmetus evakuēja uz Krieviju, arī zvanus un ikonas. Palikušo izlaupīja vācu okupācijas armijas zaldāti. 20.gs. 30.gados Dievnamu piemēroja Liepājas garnizona luterāņu draudzes vajadzībām. Izveidojot Liepājas Karostu kā slepenu, slēgtu teritoriju, PSRS okupācijas armijas

The St. Nicholas Cathedral was designed for 1500 people. The height of its cupola is 54 metres.

Drawing up the plan was started on August 16, 1899 when an agreement was signed between the chief constructor of the Liepaja Naval Port I.A. MacDonald and the academician V.Kosyakov (St.Petersburg). Erection began in May 1901. On June 4, 1901 the Russian Tsar Nicholas II with his family members, court people and supreme officers took part in the solemn ceremony of consecration of the foundation stone of the Cathedral. The walls were 12 m high in that day. On October 13, 1902 the first bell was installed in the tower of the Cathedral. The first service in St. Nicholas Cathedral and church consecration took place on August 23, 1903. And also in this ceremony Russian Tsar Nicholas II and his family and courtiers took place. In 1905 from Liepaja Naval port to the Far East to Russian – Japanese War went Pacific ocean squadron II, in the Church happened service for officers and sailors and they were praying for mariners fortune.

Upon outbreak of the World War I, numerous items were evacuated to Russia including the bells and icons, and the values that had been left were pillaged by the German occupiers. During the 1920s and 1930s, under the Latvian government, the Church was adapted to the needs of the Liepaja garrison Lutherans.



Katedrāles laukums.
Cathedral square.

karaspēks pēc II Pasaules kara šeit iekārtoja sporta zāli, matrožu un zaldātu kinoteātri un t.s. "sarkano stūrīti".

then that the sphere of the central cupola was bricked up in order to avoid the great acoustics and let the navy

Finally, upon conclusion of the World War II, the Soviet Naval base in Liepaja was made a secret territory and was closed to public. So they established a sports hall, a cinema and the so-called "red corner" (a recreation and entertainment room) here in the former Cathedral for the needs of sailors and soldiers. It was

SV. NIKOLAJA PAREIZTICĪGO JŪRAS KATEDRĀLE. 1903

Lai kaut cik slāpētu lielisko akustiku un skatītāji varētu saprast skaņu filmas sižetu, tika aizbetonēta centrālā kupola joma. Katedrālē vairs nav arī akmens mozaikas flīžu grīdas, šobrīd ir atjaunota centrālā altāra joma, taču sānu altāru freskas joprojām tiek restaurētas.



* Jūras katedrāles visas fasādes ir arhitektoniski un mākslinieciski nozīmīgas. To frontonos attēloti kanonizētie Pareizticīgo baznīcas svēto tēli un uzraksti baznīcslāvu ortogrāfijā un valodā.

Rietumu fasāde (centrālās uzejas kāpnes): Vissvētā Kristus Glābēja attēls un teksts.

Austrumu fasāde: Svētā Brīnumdarītāja svētbilde un teksts.

Dienviņu fasāde: Dievmātes svētbilde un pareizticīgo baznīcas svētā Aleksandra Ņevska svētbilde un teksts.

Ziemeļu fasāde: Svētā Nikolaja Brīnumdarītāja svētbilde un baznīcas celtniecības laikā Krievijā valdošā Svētā Aleksija, metropolīta svētbilde un teksts. ■

THE ST.NICHOLAS MARITIME CATHEDRAL. 1903

people listen to the films. The Cathedral does not have any more the marvellous mosaic floor of stone tiles that it used to have before, although the side altar wall-paintings are still under redecoration.



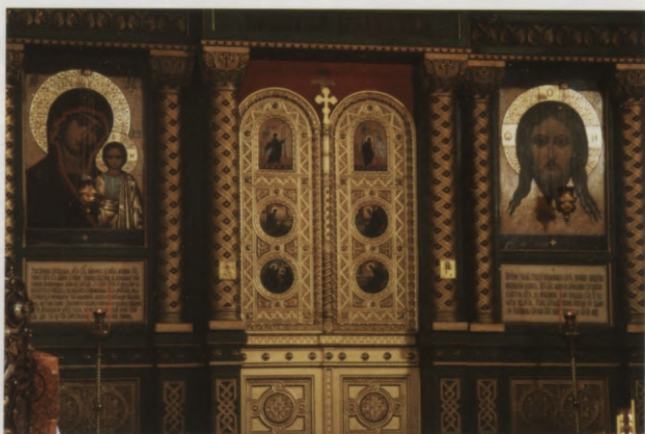
* All the four facades of the Cathedral are of significant architectonic and artistic value. Their frontons contain reproductions of the canonised saints of the Orthodox Church, as well as inscriptions in the Church Slav language and orthography.

The West facade (central stairs): The Holy Christ Saviour's icon and text.

The East facade: The Virgin's icon and text.

The South facade: The Virgin's icon and Orthodox Church Saint Alexander Nevsky icon and text.

The North facade: Saint Nicholas Wonderworker's icon and metropolitan's Saint Aleksey's icon and text, who was premier in Russia during the church building. ■



Zemgales iela.

Ēka celta 1903.-1904.gadā un veido tehnoloģisku kompleksu kopā ar katlu māju, elektrostaciju un Mazo ģimnastikas manēžu, kura nopostīta 1997.gadā.

Manēžas projekta autors nav zināms. Ēkai bijis viegls, kniedētu metāla konstrukciju un skārda ieseguma jumts. Lai milzīgo telpu izgaismotu, ēkai projektēti arkveida logi un jumta pārsegumā iemontētas stikla kārniņu joslas. Zāles iekšpuse bijusi visai pieticīga – saliekama skatuve un vienkārši soli, grīdas segums – zāģskaidu klons. Austrumu pusē redzams betona cokols – šajā vietā atradās neliela pareizticīgo Manēžas baznīca ar divām ieejām.

Līdz I Pasaules karam katru svētdienu manēžā notikusi

Zemgales iela.

The building was erected from 1903 until 1904 and it is a part of a technological complex including also the boiler house, the electric station and the Small Gymnastics manege (devastated in 1997).

The author is unknown. The building had a light roof of riveted metal constructions and a tin-plated lining. To let the light into the large hall, windows were produced and glass tiles installed in the roof ceiling. The interior of the hall was a modest one – a folding stage and portable chairs, a floor of pressed sawdust. On the East side there is a concrete plinth visible – this was a place for small Orthodox Manege church with two entrances.



*Svētku pusdienas Manēžā par godu Kurzemes divīzijas jubilejai (1936)
Banquet in Manege in honour of Kurland division anniversary (1936)*

kavalērijas un artilērijas zirgu, kā arī vecāko virsnieku sporta zirgu demonstrēšana un sacensības jātnieku veiklības vingrinājumos. Darba dienās telpa izmantota matrožu fizikultūras – ģimnastikas nodarbībām.

Manēžā, kur varēja ietilpt daudz cilvēku, rīkotas arī oficiālas pieņemšanas un goda maltītes garnizona matrožiem.

1913.gadā no 13.janvāra līdz 26.aprīlim visā Krievijā notika caru Romanovu dinastijas valdīšanas 300 gadu jubilejas svētki. 1913.gada 21.februārī Liepājas garnizonā tika organizēts svētku galvenais pasākums ar balli abās virsnieku sapulču ēkās (Jūras un Infantērijas). Matrožiem sarīkoja svētku pusdienas manēžā, kur vienlaikus pie galdiem sēdēja 4000 cilvēku.

Every Sunday before the World War I, performances of cavalry and artillery horses, as well as of the sports horses of the senior officers were arranged, also competitions in nimbleness of the horsemen took place. During the weeks, the hall was adapted to the sailors' needs for gymnastics exercises.

As the hall could hold a large number of people, official meals for the garrison sailors were hosted here, too.

In line with the celebration festivities of the 300 years of the Romanovs' dynasty's reign-

ing over the whole Russia Empire over the period from January 13 to April 26, 1913 the Liepaja garrison, too, gave a party in the two Officers' Conventions houses. In the same time, on February 21, 1913 the sailors got the festive dinner for 4000 persons in the Manege. The Manege building has suffered severely from the World War II hostilities, it burnt out and the metal constructions of the roof were ruined. The USSR occupation troops made use of the Manege as a convenient shelter and depot for the motor battalion, with extra enclosed ought quality walls, walling up architectonically valuable window aisles. ■

SLĒGTĀ ZIRGU IZJĀDES UN ĢIMNASTIKAS
(vingrošanas) MANĒŽA. 1904

Manēžas ēka stipri cietusi II Pasaules kara laikā, kad tā izdega un pilnībā tika nopostītas jumta konstrukcijas. PSRS okupācijas karaspēks manēžu izmantoja kā ērtu autobataljona novietni un noliktavu, ko papildus norobežoja, nekvalitatīvi aizmūrējot arhitektoniski vērtīgās logu ailes. ■



THE INDOORS HORSE RIDING AND
GYMNASTICS MANEGE. 1904



Pulkveža Brieža iela 6

Jūras pasta baložu stacija celta 1899.-1900.gadā un plānota 450 pasta baložiem. 1896.gadā tagadējā Atmodas bulvāra ziemeļu galā aiz mortīru krasta artilērijas lielgabalu baterijas Nr.3 atradās vēl viena, 750 sakaru baložiem domātā cietokšņa stacija. Šodien tā nav saglabājusies.

Jūras pasta baložu stacijas arhitekts pagaidām nav zināms. Tās celtniecība izmaksājusi 10,6 tūkstoši krievu rubļu.

1900.gada 24.janvārī Krievijas jūras kara flotes ministrijas pavēle apstiprināti baložu stacijas kalpotāju štati un gada budžets.

Staciju apkalpoja 8 militārpersonas. Ir dokumentāli zināmi gadījumi, kā stacijas priekšnieks, parasti štāba kapteiņa pakāpē, savtīgiem nolūkiem izmantojis katram balodim-ierindniekam paredzēto uzturnaudu – 1,29 krievu rubļi gadā.

Līdz I Pasaules karam Liepājas Jūras un Cietokšņa pasta baložu stacijas katru gadu rīkoja īpašus manevrus, kuros dresēja baložus korespondences precīzā un ātrā nogādāšanā adresātam. Ļoti labi rezultāti tika sasniegti 1907.gada Baltijas flotes manevru laikā, kad Liepājas baložus aizveda uz Kopenhāgenu. Atpakaļ atlidoja 90% baložu.

Pasta baložu stacija vairākkārt pārbūvēta un tagad ir dzīvojamā ēka. ■

Pulkveža Brieža iela 6

The station was built from 1899 until 1900. It was intended for 450 homing pigeons. Earlier, by 1896, another pigeon station was built in the fortress that was intended for 750 liaison pigeons. It was disposed in the northern end of the present Atmodas avenue, behind the mortar coastal battery of artillery cannons No. 3. However, it has not retained to this day.

The architect of the homing pigeon station is unknown even today. The construction costs were 10.6 thousand Russian roubles.

By a resolution of the Russian Navy ministry of January 24,

1900 the annual budget and list of staff members were approved. 8 military persons served for the homing pigeon station. There is a tale about the head of the Station who spent for selfish purposes the money that had been earmarked for the pigeons' nutriment (1.29 Russian roubles per a bird annually).

Before the World War I, the Homing Pigeon Station of the Liepaja Naval port and fortress used to arrange specific manoeuvres annually to train the pigeons in quick and exact post deliveries to the addressee. It is known, for example, that the manoeuvres of 1907 were a great success

- returned 90 % of the pigeons that had been taken to Copenhagen.

Pigeon station was rebuilt a lot of times, and nowadays it is a living house. ■



Invalidu iela 4

Divu stāvu sarkano ķieģeļu ēka ietilpst bijušā Jūras hospitāļa apbūves kompleksā, kas celts 1896.-1904. gadā. Kā flotes matrožu un apakšvirsnieku īslaicīga disciplinārsoda vieta tā izmantota no 1905.gada jūlija, kad citur pietrūka vietas arestētajiem dumpīgajiem matrožiem. Masveidā virssardzē ieslodzīti matroži arī no citām Baltijas flotes komandām 1906. un 1908.gadā.

Jau kopš pirmajām virssardzes ekspluatācijas dienām tā ir bijusi drūma vieta cilvēku likteņu salaušanai un brīvā gara apspiešanai. Tās divos stāvos kopā ir 69 telpas, no kurām 39 ir vienvietīgasvai vairākvietīgas ieslodzīto kameras. Līdz I Pasauleskaram virssardzes teritorija bija lielāka – ar marša laukumiem, soda posteņu vietām un militarizētu vingrojumu rīkiem. Ēku ieskāva ažiurs,

augsta metāla kaluma žogs, no kura saglabājušies ieejas mazie vārtiņi un atsevišķi žoga fragmenti.

Ēku pēc nozīmes izmantoja gan I Pasaules kara, gan Latvijas pirmās Republikas un PSRS kara bāzes laikos. Taču visdrūmākās, asiņainākās lappuses „Die Hauptwacht der Kriegsmarine” saistās ar nacistiskās Vācijas okupācijas laiku II Pasaules karā. No 1944.gada jūnija līdz 1945.gada maijam šeit darbojās vācu lauka kara tiesa trīs virsnieku sastāvā. Tās spriedums armijas un flotes disciplīnas pārkāpējiem, latviešu leģiona dezertieriem un civilpersonām aizdomās par spiegošanu sarkanās armijas labā, pat par Maskavas vai BBS radio pārraižu klausīšanos bija tikai viens – nošaušana. Nāvei nolemtos turēja ieslēgtus virssardzes otrā stāva pagalma puses kamerās, uz kuru durvīm piestiprināja nāvinieku sarkanās zīmes. Līdz pat vācu armijas Kurzemes grupējuma kapitulācijai 1945.gada 9.maijā upurus šāva

Invalidu iela 4

Two storey building form red bricks is a part of former Navy hospital complex, which was built during period 1896-1904. From July 1905 this place was used as short time disciplinary penalty place for navy sailors and non-commissioned officers, when there was no other place for the arrested rebellions. In large quantities here were sailors also from other Baltic fleet commands in 1906 and 1908.

Since the first days of maintenance the house became a gloomy place for breaking down people's fortunes and repressing free spirit.

There are 69 rooms in the guardhouse, 39 of them are prisoners' cells, single-seated and common. In the pre-World War I time the territory of the Guardhouse was larger, as it encompassed



*Pareizticīgo kapela un Jūras hospitāļa anatomikums blakus Virssardzes ēkai (1905)
Orthodox Chapel and Dissecting room of Navy Hospital at the Guardhouse (1905)*

marching sites, penalty sentries, instruments and appliances for physical exercises, labour and disparagement. The house was surrounded by a high forged metal fence, the fragments of which may be still seen at the small entrance gate.

During the 20 years of the first Latvian Republic and over the Soviet time, too, the Guardhouse was the place of a short-term disciplinary punishment. The worst and the most bloody time for the Guardhouse of Liepāja Naval Port was that of the Nazi occupation years during the World War II. From June 1944 to May 1945, that was the place of the Nazi court martial consisting of three officers. Death penalty by shooting was the only sentence of the court, whether towards trespassers against army and navy discipline, deserters of the Latvian legion, or the civilians who were suspected for being the Red Army's spies. The doomed were kept in the first floor wards from



un apraka speciālā laukumā pāri Invalīdu ielai aiz kāpas. Domājams, ka šajā masu kapā apbedīti aptuveni 90 upuri. Apbedīšanu veica sargzaldātu uzraudzīta ieslodzīto, dažreiz pat nākamo upuru darba komanda. 1957.gadā

the yard side, and special red signs were attached to the respective doors.

By the very date of the Nazis' surrender on May 8, 1945 the victims were buried in a mass graveyard nearby. The prisoners were digging grave for themselves. It is estimated that the burial-ground contains the remains of about 90 victims. In 1957, the place was evened and a football ground for the sailors was arranged there.

The other victims, mostly the civilians, were killed by a shot in the back of their heads and buried in random places in the nearby pine growth on the left from the sand hill.

The Guardhouse has gained the fame of fearful tragedies and historical edification. In any of the cells, under the thick black paint, you may see the convicts' scratched calendars, drawings, slogans, catchwords and messages. The very fresh ones may be viewed



apbedījumu lauku nolīdzināja un tur iekārtoja padomju matrožu futbola treniņu vietu.

in the windowless ward, the punishment cell, where the especially disobedient servicemen were imprisoned.

Citus uz nāvi notiesātos, galvenokārt civilpersonas, ar šāvienu pakausī noslepkavoja vācu žandarmi, un upuri tika aprakti izklaidus priēžu audzē pa kreisi no kāpas.

Arestantu māja ir saglabājusi baidas traģikas un pamācošas intereses objekta slavu Latvijas un ārzemju tūristu vidū. To apmeklēt ieteicam tikai cilvēkiem ar ļoti stabilu nervu sistēmu: katrā bijušajā arestantu kameras sienā zem biezā melnā krāsojuma samanāmi ieslodzīto ieskrāpētie zīmējumi, saukļi, lozungi un atvadu vēstījumi... Svaigākie no tiem aplūkojami karcera telpā – bezlogu kamerā, kur ieslodzīja par sevišķi bīstamām uzskatītās militārpersonas.

No 1992. līdz 1997. gadam virssardzi izmantoja Latvijas Jūras spēki. Tad atklājās, ka arestantu mājas sienās notiek neizskaidrojamas parādības – kladzošu soļu troksnis, elektrisko spuldziņu pašizskrūvēšanās, dīvaini aizslēgtu kameru atvēršanās gadījumi... Tomēr visnepatīkamāk ēkas izmantotājus pārsteiguši šķietami sirreālu tēlu parādīšanās cietuma koridoros – dažkārt jaunas, baltās drānās tērtas sievietes veidolā, citreiz balta suniņa izskatā... ■



From 1992 to 1997 the Guardhouse was used by the Latvian Navy. Then they revealed that there were very strange and mysterious phenomena occurring in the place - the sound of footsteps, the bulbs that were unscrewing arbitrarily, inexplicable cases when closed cells were found open... And the worst of all were the surreal images that used to become visible in the corridors from time to time - sometimes in the shape of a young lady in white dresses, sometimes in the look of a small white dog... ■



Pēc Krievijas armijas un flotes štābu ieceres Liepājas jūras kara bāzei bija nepieciešams drošs sauszemes un jūras aizsargs iespējamā ienaidnieka uzbrukuma gadījumā. Tādēļ no 1893. līdz 1906. gadam tika veidota Liepājas cietokšņa ārējā nocietinājumu sistēma, kas apjoza visu pilsētu. Visspēcīgākās pozīcijas galvenais celtnieks, inženieris I. A. Mak-Donalds un artilērijas pulkvedis N. Bubnovs bija plānojuši Liepājas ziemeļos gar



*Krasta artilērijas lielgabala demontāža
Dismantling of the Coastal artillery cannon*

jūras krastu. Nocietinājumu kopējo projektu izstrādājis kara inženieris, ģenerālleitnants D.S. Zabolkins (1837.-1894.). Te tika uzceltas četras no astoņām liela kalibra lielgabalu baterijas (1). To uzdevums bija sargāt pieeju Liepājas ostai un cietoksni no jūras. Katra lielgabalu baterija kaujas apstākļos bija paredzēta gan kā komplekss, gan autonomas pretošanās mezgls.

Liepājas cietokšņa sauszemes robežu aizsargāja sešas liela un vidēja kalibra lielgabalu baterijas, un starp Tosmares un Liepājas ezeru bija izbūvētas atklātās un slēgtās artilērijas pozīcijas, ko sedza 6 km garš mākslīgi rakts kanāls. Nozīmīgākās no tām ir Ziemeļu baterija Nr.1, redans (2), ziemeļu nocietinājumu lunete (3), lunetes labējā un kreisā redute (4), Centrālais forts pie Grīzupes ielas un trīs "peldošās", t.i. uz masīvām koka platformām Liepājas ezera krastā būvētas lielgabalu baterijas, kuras līdz mūsdienām nav saglabājušās.

Cietokšņa nocietinājumi to aizmugurē veidoja sarežģītu struktūru. Gar nocietinājumu iekšējo līniju bija izbūvēta grantēta šoseja un 600 mm plats dzelzceļš. Pa to uzbrukuma gadījumā baterijām varēja pievest municiju, papildspēkus, ūdeni vai nodrošināt mobilus sakarus.

According to the intention of the Russian army and navy headquarters, the Naval Port of Liepaja had to be provided with safe cover from the land and the sea to ensure protection in case of probable enemy's attack. Therefore the outer fortification system for the naval base was erected during 1893 - 1906. The line girt the whole city.

The strongest positions' main constructor, engineer I. A. Mc-Donald and artillery colonel N. Bubnov have planned in the North of Liepaja next to the Baltic Sea. The common project for this fortress was made by war engineer, lieutenant-general D.S. Zabolkin (1837- 1894). Four of eight large calibre cannon batteries ("Batterie" - fr. fire unit or tactical unit, place for the cannon) were built here. This cannon line had to secure the city port from the sea side. Each of the batteries was designed as a part of the gunnery complex and as a separate opposition unit as well. In case of battle every cannon battery was meant for using it as a complex and also for self-governing defence unit.

The land border of the fortress, too, was secured by eight big and middle calibre gun batteries. Open and closed artillery positions were arranged between the Liepaja



*Forti pēc saspridzināšanas
The fortification after destroying*

Lake and the Tosmare Lake. The Northern battery No. 1, the redan ("Redan" - fr. a triangle fortification unit, having guns stationed on both the outsides), the lunette of the northern fortifications ("Lunette" - fr. an assailable from rear field fortification unit), the right and left redoubt ("Retoute" - fr. a fortification including wall and moat) and the three floating gun batteries (i.e. built on massive wooden platforms, not remained by nowadays) in the Liepaja lake were the most significant ones. They

Cietokšņa dzelzceļu apkalpoja 17 lokomotīves un to darbību nodrošināja atsevišķa cietokšņa dzelzceļa bataljona kareivji.

Apmēram kilometra attālumā no baterijām bija uzceltas baraku tipa kazarmu ēkas divu artilērijas bataljonu karavīriem. Lielākā daļa no tām bija no koka un celtas guļbaļķu tehnikā. Atsevišķa, grezni iekārtota māja bija katras baterijas komandierim.

Lielgabalu uguns precizitāti noteica vertikālie un horizontālie tālmēru posteņi. Šaušanu pa mērķiem vadīja gan no speciāliem torņiem, gan no katras baterijas komandpunkta atsevišķi. Katrā baterijā vēl šodien var redzēt tālmērus – pusapļa kazemātus (5).

Sakarus starp pozīcijām bija paredzēts uzturēt ar telegrāfa, speciālu kareivju – signālistu vai pasta baložu palīdzību.

Cietokšņa iekšējā lokā gan katrai baterijai, gan atsevišķai rezervei bija uzcelti apjomīgi artilērijas pulvera pagrabi, kuru kopējā ietilpība sasniedza 16 tūkstošus pudu (1 puds – 16kg). Lai gan pēc plāna cietoksni bija jāuzstāda 185 lielgabalus krasta nocietinājumos un 452 lielgabalus un mortīras sauszemes nocietinājumos, līdz cietokšņa likvidēšanai baterijās to bija mazāk par pusi no šī skaita.

1908.gada novembrī Liepājas cietoksni likvidēja, jo atzina, ka tā celtniecība bijusi stratēģiska kļūda. Daļu lielgabalu demontēja un aizveda uz Kauņas cietoksni Lietuvā, daļu pārkausēja vai izmantoja Liepājas ostā kā polerus (stabs krastā kuģu tauvas nostiprināšanai). Artilērijas baterijas, pazemes būves un pulvera noliktavas mēģināja spridzināt, taču tas nedeva gaidīto rezultātu un tā cariskās Krievijas jaunākā un modernākā cietokšņa paliekas ir saglabājušās līdz mūsdienām. ■



have not survived till nowadays.

A sophisticated infrastructure was created in the rear of the fortification system. A 600 mm wide railway was built along the inner side of the fortification line. This was designed to provide ammunition, water, extra forces and mobile connections. Seventeen locomotives ran along the fortress railway. And the action of this railway was provided by special fortress railroad battalion soldiers.

In close distance from the batteries, quarters/barracks were built for the soldiers of the artillery battalions. In general those were timber barracks built using horizontal beam manner. Separate, luxuriant house was made for commander of each battery.

Exactness of the gunfire was detected by vertical and horizontal range-finder sentries. Aiming and shooting was guided from special turrets jointly, as well as from the command posts of each of the batteries separately. Nowadays, you can still see the distance-gauges in either of the batteries: semicircle structures, partly underground, partly overground, provided with a long and narrow vision-slit to watch the enemy.

Connections between the positions were to be supplied by means of a telegraph, as well as special soldiers (signal providers) and homing pigeons.

There were several artillery gunpowder cellars built inside the fortress circle, and the capacity of each of them was as much as 16 thousand poods (1 pood is ~ 16 kg). Although after the plan 185 cannons in coast fortification and 452 cannons and mortars in the terrestrial fortification had to be placed, there were less than a half of this amount in the batteries till the day of dissolution of fortress.

The Liepaja fortress was liquidated in November 1908. Part of the cannons were dismounted and brought to the Kaunas fortress in Lithuania, another part was melted or left in the port to be used as polers (slabs on the shore for vessel towing). They attempted to blast the gun batteries, the underground structures and the gunpowder depots but did not succeed efficiently. So nowadays we can still see the remains of the newest and the most up-to-date fortress of the Tsar's Russia. ■

Latvijas armijas karavīri pie nocietinājumiem (1928)
Soldiers of Latvian Army at the fortifications (1928)

**BATERIJA NR.1
ZIEMEĻU KRASTA UN SAUSZEMES
ARTILĒRIJAS POZĪCIJAS**

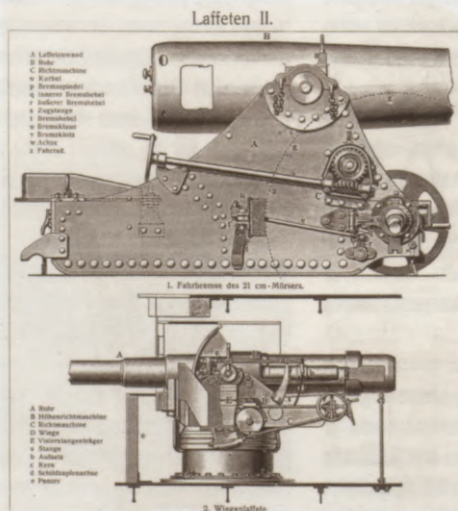
**BATTERY NO. 1
THE NORTHERN COAST AND THE
LAND ARTILLERY STANDS**

Šī nocietinājumu sistēma celta kā kombinēta krasta artilērijas ugunspunkts pret pretinieka kuģiem jūrā un frontāla sauszemes uzbrukuma atvairīšanas lunete. Nocietinājumi celti 1896.-1902. gadā, izmantojot Vācijas cementu, kuru Krievijas valdība iepirka un mucās ievada Liepājas ostā. Nocietinājumu aizmugurē, purvainā vietā pie tagadējās Viestura ielas atradās lielgabalu šaujampulvera betona pagrabi. Galvenie baterijas Nr.1 projekta autori ir pulkvedis N. Bubnovs un inženierkapteinis A. Židkovs (1859. - 1932.)

Ziemeļu sauszemes nocietinājumi bija stratēģiski svarīgi, jo sedza pieeju Liepājai pa Šķēdes ceļu un aizsprostoja aptuveni 2,5 kilometrus platu teritoriju starp Baltijas jūru un Tosmares ezeru. To apbruņojumā kopā ar jūras krasta aizsardzības sistēmu bija 27 liela (no 6' līdz 8') un 20 maza (57mm) kalibra lielgabali. Aizsardzības būves veidotas gar Šķēdes upītes krastu kā gari izstieptas atklātas lielgabalu pozīcijas. Tās eskarpe (6) ir mākslīgi padziļinātās upes kreisais krasts. Lai efektīvi sargātu

The fortification system was built up as a combined lunette of coast artillery and of repulsing front land offensive. The fortifications were erected during 1896 - 1902, made of German cement that was bought by Russia and, in barrels, delivered to the Liepaja port. There were concrete basements for cannon gunpowder at the back of this battery, in the swamp next to Viestura Street. The main authors for project of battery No.1 are Colonel N. Bubnov and engineer – captain A. Židkov (1859 - 1932).

The northern fortification line played a strategic role as it covered access to the city from the Skedes road and blocked up almost 2,5 kilometres wide area between the Baltic Sea and the Tosmare Lake. Including the coastal defence system, it disposed the armament consisting of 27 big calibre (6'-8') and 20 small calibre (57 mm) guns. The defence structures were built up along the little Skedes stream in form of extended open gun stands. The river was excavated, and the left-winger shore became the fortification escarpment ("Escarpe" - fr. the slope of the inner rampart of the outward moat). To provide effective cover for the Skedes road and for the bridge across the river, there were two ravelins ("Ravelin" - fr. a frontal auxiliary structure on the sides of or in front of a fortification) and a court-in ("Courtine" - fr. a fortification between two bastions) erected on the left. The fortified structures, casemates, ("Casemate" - fr. overland and un-



2. Wiegeaffete.
Ieroču arsenāla paraugi.
Samples of guns arsenal.



BATERIJA NR.1 ZIEMEĻU KRASTA UN SAUSZEMES ARTILĒRIJAS POZĪCIJAS

Šķēdes ceļu un tiltu pār upi, būvju kreisajā pusē uzcelti divi revelīni (7) un kurtīne (8). Šodien redzami kazemāti savstarpēji savienoti ar pazemes galeriju, kur glabājās katra lielgabala munīcija un pa kuru varēja pārvietot papildspēkus.



Baterijas iespaidīgās būves tika pabeigtas 1903.gadā. Augustā, kad Krievijas cārs Nikolajs II kārtējo reizi ieradās Liepājā, cāram tika padots speciāli aprīkots vilciens, kas pa cietokšņa iekšējo dzelzceļu apbraukāja jaunos nocietinājumus. Uz vaļējas platformas esošais cārs, galma locekļi un Krievijas ģenerālštāba virsnieki pieņēma katras baterijas parādi. Kā pirmā pozīcija tika apskatīta baterija Nr.1, kuras apkalpē bija visvairāk artilēristu (viena lielgabala apkalpē bija 30 cilvēki).

Baterijas Nr.1 nocietinājumi vienīgo reizi ir izmantoti karadarbībai Latvijas Brīvības cīņu laikā 1919.gada 4. un 14.novembrī, kad krievu-vācu karaspēks, t.s. bermontieši, pa Šķēdes ceļu uzbruka Latvijas armijas daļām. Uzbrukums atvairīja. ■



BATTERY NO. 1 THE NORTHERN COAST AND THE LAND ARTILLERY STANDS

derground military structures built of solid material) that may be seen nowadays are interconnected by an underground gallery, where the ammunition for the respective guns was stored, and extra forces could be provided.

Construction of the ample structures of the batteries was finished by August 1903 when the Tsar Nicholas II arrived to Liepaja. A special train was equipped for him to run along the internal railway line of the new fortress. The Tsar was sitting on an open platform, together with his courtiers and the officers of the Russian Headquarters, receiving the solemn parades of the batteries. Battery No. 1, where 30 persons were engaged in servicing each of the guns, was the primary stand and the first one to visit during the Tsar's stay.

The fortifications of the Battery No. 1 were only once involved in hostilities that was on November 4 and 14, 1919 when the Russian-German troops, the so-called Bermontians, mounted an attack towards the defenders of the Latvian independence along the Skedes road. The assault was beaten off requiring painful losses within the defenders' ranks. ■



Sakarā ar Latvijas un PSRS armijas bāzu līgumu 1939. gada oktobrī Liepājā ieradās daudzskaitlīgas armijas un flotes vienības. 1939.gada novembrī sākās steidzīgi divu 130 mm kalibra krasta artilērijas bateriju celtniecības darbi. Bateriju Nr.23 ar četriem lielgabaliem un 160 apkalpes locekļiem izvietoja Karostas piekrastē un identisku arī Pērkonē (Nr.27).

Liepājas ziemeļos esošās baterijas iekārtas celtniecību pabeidza 1941.gada 5.maijā. Kompleksā ietilpa divi tālmēra torņi, komandpunkts, elektrostacija, katlu māja ar siltumtrasēm, ūdens artēziskais urbums un ugunsdzēsšanas postenis. Baterijas aizmugurē saglabājušās kazarmu, ēdnīcas un virsnieku ģimeņu māju vietas. Lībiešu ielas kreisajā pusē, pārpurvotā mežā labi saskatāmi četri baterijas pagaidu pozīciju pakaveida uzbērumi.

Gan Pērkonē, gan Karostas baterijas savā laikā bija PSRS karaspēka modernākās artilērijas iekārtas un tika izmantotas Liepājas aizstāvēšanas kaujās pret vācu armiju 1941.gada 22.-27.jūnijā. ■



Paskaidrojumi:

- (1) baterija (fr. batterie) – uguns vienība vai taktiska vienība, vieta, kur novietoti lielgabali)
- (2) redans (fr. redan) – trīsstūrveida nocietinājums, kam lielgabali novietoti divās ārējās malās)
- (3) lunete (fr. lunette) – no aizmugures pieejams lauka nocietinājums
- (4) retute (fr. retroute) – nocietinājums ar valni un grāvi
- (5) kazemats (fr. casemate) – no izturīga materiāla celta pazemes vai virszemes būve fortifikācijai ar garu un šauru spraugu pretinieka novērošanai.
- (6) raveline (fr. ravelin) – frontāla palīg-būve nocietinājumu sānos vai priekšā
- (7) eskarpe (fr. escarpe) – nocietinājuma ārējā grāvja iekšējā vaļņa lēzenums, kas vērsta uz pretinieka pusi
- (8) kurtine (fr. courtine) – nocietinājums starp diviem bastioniem vai fortiem

Because of Contract about Army Bases between Latvia and the USSR in October 1939 multiple army and fleet units came to Liepaja. In November 1939 urgently was started building of two 130 mm calibre coastal artillery battery. Battery No.23 with four cannons and 160 service members was placed on the coast of Naval port; and the same one No.27 – in Perkone.

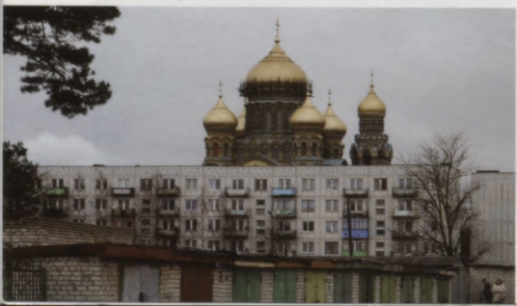


On May 5, 1941 the building works of battery in the North of Liepaja were completed. The complex consisted of two distance-gouge towers, command post, electro station, boiler house with the heating-mines, artesian drillhole for water and fire plug post. In the back of the battery there were places for barracks, mess room and officers' family houses. On the left side of Lībiešu Street, in the paludified forest four banks of temporary position of battery in the shape of horseshoe have survived to this very day.

Both Perkone and Karosta batteries were the most modern artillery equipment in the USSR at that time. They took part in defensive war of Liepaja against German army on June 22-27, 1941. ■







SATURS / CONTENT

IEVADS / INTRODUCTION	1
KALPAKA TILTS / THE KALPAK'S BRIDGE	4
LIEPĀJAS KAROSTAS KANĀLS UN TĀ MOLI / THE CANAL OF KAROSTA AND ITS BREAKWATERS	6
KAROSTAS PARKS / KAROSTA PARK	8
JŪRAS VIRSNIĒKU SAPULCES ĒKU KOMPLEKSS / THE COMPLEX OF BUILDINGS OF NAVY OFFICERS' CONVENTIONS	9
FLOTES STĀBA ĒKA jeb "DIVU ADMIRĀĻU MĀJA" / THE HOUSE OF THE NAVY HEADQUARTERS or "THE HOUSE OF TWO ADMIRALS"	14
KAROSTAS DZELZCĒĻA STACIJAS ĒKU KOMPLEKSS / THE COMPLEX OF BUILDINGS OF KAROSTA RAILWAY STATION	16
JAHTU OSTA / THE YACHT HARBOUR	18
ZIEMEĻU MOLS / THE NORTHERN BREAKWATER	20
LIEPĀJAS OSTAS VIŅĻLAUŽI / BREAKWATERS IN LIEPAJA PORT	22
SV. NIKOLAJA PAREIZTĪGĀ JŪRAS KATEDRĀLE / THE ST. NICHOLAS MARITIME CATHEDRAL	24
SLĒGTĀ ZIRGU IZJĀDES UN ĢIMNASTIKAS (vingrošanas) MANĒŽA / THE INDOORS HORSE RIDING AND GYMNASTICS MANEGE	28
JŪRAS PASTA BALOŽU STACIJA / THE STATION OF HOMING PIGEONS	30
JŪRAS VIRSSARDZE / THE GUARDHOUSE	31
LIEPĀJAS CIETOKSNIS UN ZIEMEĻU NOCIETINĀJUMU LĪNIJA / THE NORTHERN FORTIFICATION LINE OF THE LIEPAJA FORTRESS	34
BATERIJA NR. 1 ZIEMEĻU KRASTA UN SAUSZEMES ARTILĒRIJAS POZĪCIJAS / BATTERY NO. 1 THE NORTHERN COAST AND THE LAND ARTILLERY STANDS	36
BATERIJA NR.23 / BATTERY NO. 23	38

Ārstādītājs un teksta autors / Text and compilation for production:

Ārs SILAKAKTIŅŠ

Redaktors / Editors:

Ēvita VALTERE

Fototos:

M.ĶESTERIS, J.KONOVALOVA

un G.SILAKAKTIŅA personīgajām kolekcijām

Design, computer design:

0308073272

Karosta

Naval Port

LATVIJAS NACIONĀLĀ BIBLIOTĒKA



0308073272

Karostas valdzinošais skarbums. Vai skarbais valdzinājums. Daļa no Liepājas, bet reizē – pasaule pati par sevi.

Karosta nav bilde. Tā ļauj, pat liek sevi sajust.

19. gadsimtā Krievijas impērijas radīta, vēlāk PSRS militāristu apdzīvota, tad no karavīriem brīva tīkusi, tagad tā ir unikāla un neatkārtojama vieta.

Kontrasti Karostā ir griezīgi asi, tomēr šeit viss viens otru papildina.

Sv. Nikolaja pareizticīgo Jūras katedrāles zelta kupoli pretim ļimstošu blokmāju akļajiem logiem. Kultūras un informācijas centra „K@2” laikmetīgās mākslas projekti un gara brīvība pretim tiem tumšajiem vēstures gaitenjiem, kurus paver Karostas cietums. Maiga mežrožu smarža pretim dzeloņstieplu ņudzekļiem, kas vēl ilgi atgādinās par izbijušo Karostas noslēgtību un pašnietiekamību.

OBLIGĀTAIS EKSEPLĀRS / Text: Dina Belta

The enchanting brutality of Karosta... or perhaps the brutal enchantment. This is a part of Liepāja which is at the same time a world into itself.

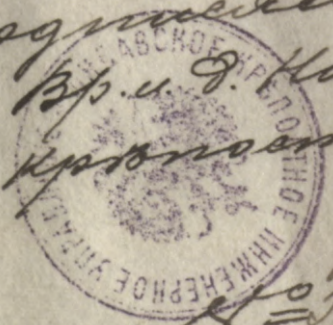
Karosta is not a picture. This is a place for which one must develop their own picture.

A place with so much history – 19th century Imperial Russian stronghold, later a Soviet military encampment and finally, once free of all the soldiers, today a unique place that you will never forget.

The contrasts in Karosta are cuttngly sharp and yet, at the same time, they seem to fit together – one extreme fulfilling the other. The regal golden domes of St. Nicholas Orthodox Church are reflected in the windows of ramshackle apartment blocks... The Culture and Information Centre's "K@2" contemporary art projects and free spirit against the dark tunnels of Karosta's history revealed at Karosta Prison...

The sweet smell of wild roses amongst the hard cold steel of twisted barbed wire which will for a long time remind us of the closed and hard history of this enigmatic place...

21



Вр. и. д. Караемлика и др.
Кр. и. д. Военной и др.
Тосен

№ 3479
"Г" Грозд 1906 г.
Кр. Мудав.

Императорской женовник

4-3-1/2