

600 mm dzelzceļš Sēlijā I pasaules kara laikā – būvniecība,
mērķi, ietekme

Sastādītāja:

Agnese Neija

Zinātniskais redaktors:

Dr. hist. Ēriks Jēkabsons

Literārā redaktore un korektore:

Austra Celmiņa-Ķeirāne

Dizains un makets:

Kirils Kirasirovs

Tulkotāja angļu valodā:

Māra Kokina

Fotogrāfs:

Didzis Grodzs

Izmantoti attēli no Aizkraukles Vēstures un mākslas muzeja, Jēkabpils Vēstures muzeja, Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja un Šveices Federālā tehnoloģiju institūta bibliotēkas Cīrihē (*ETH-Bibliothek Zürich*) krājumiem, Latvijas Industriālā mantojuma fonda arhīva, Toma Altberga, Manfrēda Homaņa (*Manfred Hohmann*), Ivana Protopopova, Daiņa Puncula un Franka Štoibera (*Frank Steuber*) kolekcijām.

Projekta vadītāja:

Agnese Neija

Izdevējs:

Biedrība "Sēlijas kultūras projekti"

Atbalstītāji:

Zemgales plānošanas reģions

Viesītes novada pašvaldība

LR Aizsardzības ministrija

© Sēlijas kultūras projekti

Saturs

Agnese Neija. Priekšvārds

Ilze Freiberga. Ievads

Introduction. Ilze Freiberga

Kārlis Dambītis. I pasaules karš Sēlijā: karadarbības ietekme transporta infrastruktūras izveidē

1. Sēlijas “kara ģeogrāfija”
2. Vācu armijas iebrukums Kurzemē un Zemgalē 1915. gadā
3. Okupētās Kurzemes pārvalde
4. Daugavas fronte
5. Kaujas
6. Kara tilti pār Daugavu
7. Karš pēc kara. Latvijas Neatkarības kara norises Sēlijā: 1919.–1921. gads
8. Kara sekas Sēlijā

Kārlis Dambītis. The First World War in Sēlija: the Impact of Warfare on the Development of Transport Infrastructure. Summary

Toms Altbergs. Vācijas armijas militāro dzelzceļu būvniecība un izvietojums Augšzemes novadā I pasaules kara gados

1. Augšzemes satiksmes ceļi 20. gs. sākumā
2. Satiksmes ceļu pieejamība Augšzemē I pasaules kara sākuma fāzē
3. Vācijas armijas karalauka dzelzceļi
4. Vācijas armijas karalauka dzelzceļu izbūve Augšzemē
5. Skapišķu–Jēkabpils dzelzceļš
6. Viesītes–Daudzevas–Seces dzelzceļa līnija
7. Rokišķu–Zasas–Siliņu dzelzceļa līnija
8. Eglaines apkaimes karalauka dzelzceļa līnijas
9. Obeļu–Bebrenes–Dvietes dzelzceļš
10. Atsevišķās karalauka dzelzceļu līnijas
11. Augšzemes karalauka šaursliežu dzelzceļu tīkls

Noslēgums

Toms Altbergs. The Construction of the German Army Military Railways and Their Location in Augšzeme Region During the First World War

Summary

Ilze Freiberga. 600 mm dzelzceļa sociāli ekonomiskā ietekme Augšzemes novada attīstībā

1.600 mm dzelzceļa raksturojums Augšzemē: līniju un staciju pārmaiņas, pasažieru pārvadājumi un to nozīme reģiona dzīvē

- 1.1. Līniju un staciju pārmaiņas 20. gadsimta 20.–40. gados
- 1.2. Pasažieru pārvadājumi 20. gadsimta 20.–30. gados
- 1.3. Pasažieru pārvadājumi 20. gadsimta 50. gados
- 2.600 mm dzelzceļa loma Augšzemes ekonomiskajā dzīvē
- 2.1. Dzelzceļa ietekme uz ekonomisko izaugsmi 20. gadsimta 20.–30. gados
- 2.2. Dzelzceļi – centralizētās saimniekošanas sistēmas sastāvdaļa. 1946.–1972. gads
3. Dzelzceļš kā darba devējs un tā nozīme atsevišķu Augšzemes apdzīvoto vietu attīstībā
- 3.1. Motivācija kļūt par dzelzceļnieku
- 3.2. Nodarbināto skaits un tā izmaiņas Augšzemes 600 mm dzelzceļos
- 3.3. Nodarbinātība Viesītes lokomotīvu depo. 1946.–1972. gads
- 3.4. Dzelzceļa palīguzņēmumi reģionā
4. Dzelzceļnieku devums un tā mantojums Augšzemes novada sabiedriskajā un kultūras dzīvē

- 4.1. Dzelzceļnieku iesaiste sabiedriskajā, kultūras un sporta dzīvē 20. gadsimta 20.–30. gados
- 4.2. Dzelzceļš un dzelzceļnieki reģiona sabiedriskajā un kultūras dzīvē 20. gadsimta 40.–70. gados
- 4.3. Dzelzceļnieku aizsāktās tradīcijas un to nozīme reģiona dzīvē mūsdienās

Nobeigums

Ilze Freiberga. The Socio-economic Effect of 600 mm Railways on the Development of Augšzeme Region. Summary

Aivars Markots. Augšzemes 600 mm dzelzceļš kartēs

Aivars Markots. Augšzeme 600 mm Railway on Maps. Summary

Toms Altbergs. Augšzemes Mazbānītis 21. gadsimtā

Toms Altbergs. Augšzeme Narrow-gauge Railway in the 21st Century. Summary

Ilze Freiberga. Ievads

“600 mm dzelzceļš Sēlijā I pasaules kara laikā – būvniecība, mērķi, ietekme” ir pirmais tematiski plašais pētījums, kas veltīts šajā reģionā I pasaules kara laikā uzbūvētajam 600 mm dzelzceļu tīklam. Autoru kolektīvs pētījis un analizējis daudzpusīgu jautājumu loku, ļaujot iepazīties gan ar dzelzceļa tapšanas militārajiem mērķiem, sliežu trasējumu dabā, būvniecību un pārbūvi, gan ar dzelzceļu kā darba devēju, reģiona ekonomikas virzītājspēku, aktīvu sabiedriskās dzīves kultūras norišu veicinātāju un daļu no kolektīvās atmiņas un industriālā mantojuma, kas raisa pelnītu interesi sabiedrībā. Grāmatas tapšanā satikušies autori, kuru pētnieciskās intereses dod iespēju apskatīt šo dzelzceļu no hronoloģiski un tematiski atšķirīgiem punktiem un gūt vispārīgu ainu, turklāt ir izmantotas arī dažādas metodes – dzelzceļa un reģiona militārās vēstures izpēte, kartogrāfija, dažādās institūcijās un kolekcijās atrodamā foto materiāla analīze un foto fiksācija dabā.

Darba aktualitāti nosaka tēmai veltīto publikāciju un pētījumu trūkums – lai gan Latvijas dzelzceļu vēsturē šaursliežu dzelzceļi ir plaši pētīta joma, šai tematikai veltītie darbi apskata lauku dzelzceļus samērā vispārīgi, vairāk koncentrējoties uz to būvniecības un ekspluatācijas sākuma posmu I pasaules kara laikā un uzreiz pēc tā un nepietiekami atspoguļojot to, kā šie dzelzceļi tika lietoti vispārējā pasažieru un kravu satiksmē, īpaši laikā pēc 1945. gada. 600 mm dzelzceļš Augšzemē līdz šim vairāk skatīts neliela apjoma darbos, kas nereti ir saistīti ar novadpētniecību, vai atspoguļots laikabiedru atmiņās. Tāpat 600 mm dzelzceļš Augšzemē pārsvarā palicis ārpus Rietumeiropas dzelzceļu vēstures pētnieku interešu loka, un to nosaka avotu ierobežotā pieejamība un trūkums.

Darba kopējais mērķis ir izpētīt Sēlijas 600 mm dzelzceļa būvniecības gaitu, ekspluatācijas mērķus un ietekmi reģiona attīstībā, analizējot to iespējami plaši gan no tematiskā, gan no hronoloģiskā viedokļa un vietumis iekļaujot teritoriāli plašā areālā, ko nosaka šī dzelzceļa kā daļas no I pasaules kara militārās infrastruktūras raksturs.

Grāmatā iezīmēti vairāki darba uzdevumi, kas noteikuši pētījumu virzienus. Pirmais no tiem bija raksturot reģiona militāro nozīmi I pasaules kara notikumu kontekstā un skaidrot kara norisi, tostarp militāro apsvērumu ietekmi, izbūvējot vācu armijas pozīcijas Daugavas frontē; aplūkot Vācijas armijas transporta infrastruktūru, kas nepieciešama frontes apgādei, kā arī ieskicēt Latvijas Neatkarības kara norises un īsi raksturot kara atstātās sekas Sēlijā.

Otrais uzdevums bija izpētīt Vācijas armijas militāro dzelzceļu būvniecību un izvietojumu Augšzemē I pasaules kara gados – līdztekus 600 mm dzelzceļu izbūves gaitai, Augšzemes dzelzceļu tīklam, tā atsevišķiem posmiem un dzelzceļa līnijām ar tām raksturīgo staciju infrastruktūru un nozīmīgākajām inženiertehniskajām būvēm raksturot Vācijas armijas karalauku dzelzceļus no to organizācijas, būvniecības, pakļautības un tipoloģijas viedokļa –, kā arī iezīmēt satiksmes ceļu stāvokli un pieejamību reģionā līdz I pasaules kara sākuma posmam (ieskaitot).

Trešais uzdevums – Augšzemes dzelzceļu konstatēšana dabā un Augšzemes 600 mm dzelzceļu kartes sastādīšana, veicot aerolāzerskenēšanas jeb *LiDAR* izpēti, apsekojot objektus dabā un analizējot visu pieejamo kartogrāfisko materiālu.

Ceturtais uzdevums bija noskaidrot 600 mm dzelzceļu nozīmi Augšzemes sociāli ekonomiskajā attīstībā (no brīža, kad tie nonāca Latvijas Dzelzceļu virsvaldes pārziņā, līdz slēgšanai 1972. gadā), analizējot pasažieru un kravu pārvadājumus un dzelzceļu ietekmi uz reģiona un tā iedzīvotāju ekonomisko izaugsmi

un raksturojot dzelzceļu kā darba devēju (darbinieku profesijas izvēles motivācija, darbinieku skaits, nodarbinātība Viesītes lokomotīvu depo, dzelzceļa palīguzņēmumi); kā arī iezīmēt dzelzceļnieku devumu un atstāto mantojumu Augšzemes sabiedriskajā un kultūras dzīvē.

Un, visbeidzot, piektais uzdevums – fotogrāfiski fiksēt un dokumentēt 600 mm dzelzceļu ēkas un infrastruktūru Sēlijā 2020. un 2021. gadā.

Atbilstoši darba uzdevumiem, pētījums strukturēts piecās nodaļās: “I pasaules karš Sēlijā: karadarbības ietekme transporta infrastruktūras izveidē”, “Vācijas armijas militāro dzelzceļu būvniecība un to izvietojums Augšzemes novadā I pasaules kara gados”, “600 mm dzelzceļu sociāli ekonomiskā ietekme Augšzemes novada attīstībā”, “Augšzemes 600 mm dzelzceļš kartēs” un “Augšzemes Mazbānītis 21. gadsimtā.”

Pētījuma hronoloģiskās robežas ietver laika posmu no 1915. gada, kad vācu okupācijas armija uzsāka 600 mm dzelzceļu izbūvi Baltijā, tostarp mūsdienu Latvijas un Lietuvas teritorijā (reģionā, ko Latvijas pusē biežāk saistām ar Augšzemi), līdz pat 2021. gadam, analizējot dzelzceļu būvniecību, ekspluatāciju un izmaiņas, tiem atrodoties dažādu varu pakļautībā, dzelzceļu nozīmi reģiona transporta, ekonomiskajā un sociālajā dzīvē un dzelzceļu industriālā mantojuma daļu, kas ir būtiska ne vien reģiona, bet arī valsts mērogā.

Laika gaitā pētāmās teritorijas apzīmēšanai visbiežāk izmantoti nosaukumi “Sēlija” un “Augšzeme”, ar kuriem autori dažkārt saprot nedaudz atšķirīgus reģionus. Sēlijas gadījumā teritorijas piederību noteiktai vēsturiskajai zemei nosaka Latviešu vēsturisko zemju likums, kas stājās spēkā 2021. gada 7. jūlijā, savukārt ar Augšzemi biežāk tiek apzīmēta bijušās Krievijas guberņas daļa pa kreisi no Daugavas līdz Lietuvas robežai. Augšzemē ietilpa sēļu apdzīvotās teritorijas, un tas ļāvis šos abus nosaukumus lietot kā sinonīmus, tomēr jāņem vērā, ka Sēlijas definēšanai laika gaitā izmantoti atšķirīgi raksturlielumi – gan sēļu apdzīvotās teritorijas, gan valodas izloksnes izplatība, gan kultūrvēsturiskās īpatnības. Šajā pētījumā ar Augšzemi un Sēliju atšķirīgos laika posmos saprotamas atšķirīgas teritorijas, ko nosaka ne vien loģiski apsvērumi, bet arī teritorijas atrašanās dažādu valstisko veidojumu pakļautībā. Tā, rakstā “I pasaules karš Sēlijā: karadarbības ietekme transporta infrastruktūras izveidē” līdzās Sēlijas kultūrvēsturiskā novada teritorijā notiekošajai karadarbībai skatītas arī norises bijušajā Krievijas impērijas Kurzemes guberņā un daļā Vidzemes guberņas, īpaši iezīmējot teritoriju gar Daugavu posmā no Daugavpils līdz Rīgai. Šāds teritoriālais ietvars izvēlēts, lai raksturotu kaujas, karaspēka pozīcijas, karadarbības metodes un to ietekmi uz transportu reģionā, tādējādi dodot pilnīgāku ieskatu I pasaules kara norisēs, ļaujot paskatīties uz reģionu plašāk un veidojot kopainu. Savukārt rakstā “Vācijas armijas militāro dzelzceļu būvniecība un izvietojums Augšzemes novadā I pasaules kara gados” ar Augšzemi tiek apzīmēta teritorija, kas mūsdienās aptver Jēkabpils, Aizkraukles un Augšdaugavas novadus Latvijas teritorijā un iestiepjas Lietuvas teritorijā, par tās dienvidu robežu nosakot Radvilišķu–Grīvas (Kalkūnu) dzelzceļa līnijas Skapišķu–Grīvas iecirkni. Šādu robežu izvēli nosaka tas, ka abu valstu teritorijās esošie dzelzceļi I pasaules kara laikā bija vienotas sistēmas daļa, līdz ar to, izslēdzot, piemēram, kādu līniju vai tās posmu, nav iespējama pilnvērtīga šo dzelzceļu funkciju izpratne. Rakstā “600 mm dzelzceļa sociāli ekonomiskā ietekme Augšzemes novada attīstībā” ietverti visi 600 mm platuma sliežu ceļi reģionā, kas pēc Latvijas Dzelzceļu virsvaldes izveides nonāca tās pārziņā. 20. gadsimta 20.–30. gados tie ietilpa Jelgavas Ekspluatācijas iecirkņa pārziņā, savukārt pēc Latvijas PSR izveides tie bija daļa no Latvijas, vēlāk Baltijas, dzelzceļa Jelgavas nodaļas (atsevišķas saimnieciskās vienības – arī Daugavpils nodaļas).

Pētījumā sastopamās nianse teritoriālajā tvērumā nosaka arī tā mērķi un uzdevumi – tā fokusā ir 600 mm dzelzceļa kā objekta, infrastruktūras, saimnieciskas vienības un kultūrvēsturiska simbola loma

reģiona attīstībā un vēsturē. Darbs koncentrējas uz dzelzceļu būvniecību, ekspluatāciju un izmaiņām, ļaujot izsekot, kā tas atšķirīgos laika posmos ietekmējis Augšzemes reģionu un atstājis nozīmīgas pēdas tā attīstībā – I pasaules karš un 600 mm dzelzceļu būve, Neatkarības karš, 20. gadsimta 20.–30. gadi un dzelzceļš kā tirgus ekonomikas un individuālās labklājības veidotājs, dzelzceļš kā plānveida ekonomikas nozīmīga daļa reģionā 20. gadsimta 40.–70. gados, kā arī tā atstātais mantojums – Dzelzceļnieku biedrība un aizsargu organizācija starpkaru periodā, aktīva pašdarbība padomju laikā un, visbeidzot, pilsētas svētki, industriālais mantojums un būtiska kolektīvās atmiņas daļa šodien.

Kārlis Dambītis

I pasaules karš Sēlijā: karadarbības ietekme transporta infrastruktūras izveidē

I pasaules karš un ar to saistītās tēmas Latvijā visbiežāk asociējas ar latviešu strēlnieku cīņām Rīgas frontē, ar Nāves salu un Ziemassvētku kaujām. Kontekstā ar to tiek skatīta arī milzīgā Kurzemes, Zemgales un arī Sēlijas bēgļu plūsma (vairāk nekā 500 000 cilvēku), kura sākotnēji patvērās Vidzemē un Latgalē, bet vēlāk tās daļu novirzīja Krievijas impērijas iekšienē. Tomēr tā ir tikai daļa no I pasaules kara notikumiem Latvijā. Runājot arī par iespaidīgām kaujām, kilometrus garām ierakumu sistēmām, dzeloņstieņu aizžogojumiem, indīgajām kaujas gāzēm un citiem tā laika jauninājumiem karamākslā, mēs pārsvarā iedomājamies Francijas dubļainos un sprādzienu krāteriem klātos laukus pie Verdenas vai Sommas upes un drupās pārvērsto Beļģijas pilsētu Ipru. Tomēr ne mazāk apjomīga karadarbība norisinājās tepat Latvijas teritorijā, uz daudziem gadu desmitiem pārvēršot ne vienu vien auglīgu zemes strēli par izpostītu, saindētu un saimniecībā neizmantojamu lauku. Karš, kurš līdz nepazīšanai izmainīja gan pasaules karti, gan sabiedrību, skāra gandrīz katru ģimeni un atstāja nezūdošas pēdas arī Latvijas zemē un cilvēkos. Lai gan ir pagājuši jau vairāk par 100 gadiem kopš šiem notikumiem, kara atskaņas – ierakumi, bunkuri, nesprāgusi munīcija, kara ceļu un dzelzceļu pēdas – joprojām ir saredzamas. Tā ir daudzu Latvijas iedzīvotāju, iespējams, nemanāma, bet ikdienas sastāvdaļa.

Šī raksta mērķis ir raksturot I pasaules kara fronti un apstākļus Sēlijā – daļā no bijušās Kurzemes guberņas teritorijas – saistībā ar Vācijas armijas būvēto šaursliežu dzelzceļu tīklu un militārajām operācijām šajā reģionā laika posmā no 1915. līdz 1918. gadam un apskatīt dzelzceļu tīkla nozīmi Latvijas Neatkarības kara notikumos līdz 1920. gadam. Raksta nolūks ir skaidrot, kā karš ienāca šajā apvidū un kas noteica karojošo pušu pozīciju izvietojumu un kauju raksturu, lai radītu izpratni par karadarbību, tās metodēm un radīto ietekmi uz transporta un cita veida infrastruktūru šajā reģionā. Tāpēc raksta autors pieskarsies ne vien nosacītajam abu armiju operāciju rajonam Sēlijas kultūrvēsturiskā novada teritorijā, bet arī izrietošo interešu reģionam, kas aptver bijušās Krievijas impērijas Kurzemes guberņu un daļu Vidzemes guberņas, sevišķi teritorijā gar Daugavu no Daugavpils līdz Rīgai.

Diezgan pamatots ir apgalvojums, ka I pasaules kara laikā Baltijā visvairāk cieta tieši Latvijas teritorija, kuru no 1915. gada pavasara līdz pat 1918. gada februārim šķērsoja frontes līnija. Izņemot nelielas izmaiņas 1917. gada septembrī, kad Vācijas armija ieņēma Rīgu un nostiprinājās pozīcijās pie Inčukalna, un 1918. gada februārī, kad tā ievirzījās Krievijas teritorijā, Latvijas teritoriju šķērsojošā frontes līnija savu izvietojumu faktiski nemainīja. Tā sākās pie Rīgas jūras līča, Klapkalnciemā, un tad caur Ķemeru purvājiem virzījās līdz Smārdei un Lielupei pie Kalnciema. No turienes – caur Tīreļpurvu līdz Olainei un gar Mīsas upi līdz Plakanciemam, Ķekavas apkārtnē un Daugmalei, no kurienes gar Daugavas krastiem, apmetot loku ap Jēkabpili, virzījās līdz Ilūkstei un Demenei. Visbeidzot, apmetot loku ap Daugavpili, frontes līnija aizvirzījās tālāk mūsdienu Lietuvas un Baltkrievijas teritorijā. Frontes līniju un tai pieguļošo piefrontes joslu veidoja 3–5 km plata, bet dažos gadījumos pat platāka teritorija, kuru caurvagoja ierakumi, bunkuru, blindāžu un uguns pozīciju sistēmas un papildināja dzeloņstieņu žogi. Starp abu pušu pozīcijām atradās starpjosta, kuru nekontrolēja neviena no karojošajām pusēm. Vietām tā bija dažus desmitus metru plata, vietām – kilometriem plata. Vietām tas bija purvs vai pļava, bet vietām – Daugava. Pirmajai aizsardzības līnijai, kurā norisinājās kauja, sekoja otrā, kuras uzdevums bija apturēt pretinieka uzbrukumu gadījumā, ja tas izlauztos cauri pirmās līnijas nocietinājumiem. Artilērijas uguns apdraudējuma dēļ nocietinājumi un aizsardzības būves atgādināja daļēji zemē ieraktus ciematus un pat pilsētas, kuru apgādāšanai tika būvēti ceļi, tilti, dzelzceļi un citi militārie objekti.

Ar katru kara dienu šie nocietinājumi kļuva spēcīgāki un grūtāk ieņemami, vienlaikus nežēlīga artilērijas viesuļuguns postīja zemi, iznīcinot meliorāciju un piesārņojot apvidu ar nesprāgušām artilērijas granātām, bet indīgas kaujas gāzes padarīja šo vietu izmantošanu sarežģītu un pat bīstamu arī pēc kara beigām. Nežēlīgi izkropļotā zeme atkopās ļoti lēni. Postījumu apjomu raksturo fakts, ka pirmajos pēckara gados Zemkopības ministrijas Valsts mantu uzņemšanas komisija, kuras uzdevumi galvenokārt bija saistīti ar dažādu karojošo pušu pamesto mantu īpašumtiesību noteikšanu, organizēja arī ierakumu aizbēršanu lauksaimniecības zemēs. Brīžiem vienlaikus algojot pat 1500 strādniekus, šis uzdevums prasīja vairākus gadus. Gan ierakumos, gan to tuvumā tikai 1920. un 1921. gadā vien tika savākti aptuveni 25 000 tonnu dzeloņstieplu un citu dzelzs materiālu.¹ Daudzviet pēc kara beigām vēl gadiem neauga zāle, un tikai pamazām ierakumus pārklāja krūmāji un meži. Vairākas pilsētas karu pārdzīvoja ar smagiem un neatgriezeniskiem postījumiem: Grīva un Jaunjelgava piedzīvoja smagas apšaudes, bet kara ietekmi tās juta arī vēlāk – Jaunjelgavas kā saimnieciska centra nozīmību būtiski mazināja vācu laikā uzbūvētie dzelzceļi Sēlijā, kuri gan vietējo, gan Lietuvas preču (kokmateriālu, sviesta un lauku ražojumu) plūsmu uz Rīgu novirzīja caur Jēkabpili un Daudzevu, atņemot Jaunjelgavai tās jau tā samazinātās tirdzniecības iespējas.² Savukārt Ilūkste bija vienīgā pilsēta Latvijā, kuru praktiski pilnībā noslaucīja no zemes. Pilsētu šķērsoja frontes līnija, un tā vairākkārt gāja “no rokas rokā”. Gan Vācijas armija, gan Krievijas armija par to cīnījās gandrīz divus gadus un kaujās nopostīja praktiski visas Ilūkstes ēkas – tostarp katoļu baznīcu, kas pirms kara bija iespaidīgāka un greznāka pat par Aglonas baziliku. Neskarta palika tikai viena ēka pilsētas nomalē. Ja pirms kara pilsētā dzīvoja aptuveni 4000 iedzīvotāju, tad 1920. gadā bija palikuši vairs tikai 457 iedzīvotāji. Tamdēļ Ilūkstes apriņķa centru pēc kara pārcēla uz Grīvu.³

1. Sēlijas “kara ģeogrāfija”

Būtu aplami aplūkot Sēliju I pasaules kara gados, neskatot tās ģeogrāfisko un vēsturisko kontekstu. Latvijas teritorija Krievijas impērijas rokās nonāca pakāpeniski – vispirms pēc Lielā Ziemeļu kara, 1710. gadā, Krievijas rokās nonāca Zviedru Vidzeme. Pēc pirmās Žečpospolitas (Polijas-Lietuvas valsts) dalīšanas 1772. gadā Krievija pārņēma Latgali, bet pēc trešās Žečpospolitas dalīšanas 1795. gadā arī Kurzemes un Zemgales hercogistes zemes iekļāva Krievijas impērijas robežās. Līdz ar to iesākās vairāk nekā 100 gadu ilgs posms, kurā mūsdienu Latvijas, Lietuvas un Polijas teritorijas pakāpeniski kļuva par militarizētu aizsardzības līniju, kas aizsargāja Krievijas galma rezidenci, impērijas politisko un kultūras centru – Pēterburgu.

Krievijas rietumu aizsardzības cietokšņu sistēmu veidoja nosacītas trīs aizsardzības līnijas, no kurām trešā šķērsoja arī Latvijas teritoriju. Tās “mugurkaulu” veidoja jau 17. gadsimta sākumā būvētais un pakāpeniski attīstītais Daugavgrīvas cietoksnis un Daugavpils cietoksnis, kura būve uzsākta 1810. gadā. Līdz ar Pēterburgas–Varšavas dzelzceļa līnijas un tās atzaru izbūvi cietokšņu nozīme tikai pieauga. Svarīgs uzdevums bija paredzēts arī 19. gadsimta 90. gados uzsāktajam Liepājas jūras cietokšņa projektam, kam bija jābūvēja Krievijas kara flotes lielākā bāze – Karosta. Tomēr flotes zaudējums Krievu–Japāņu kara laikā 1905. gadā un moderno karakuģu ieroču spējas pret sauszemes artilērijas baterijām lika pārdomāt bāzes nozīmi, tāpēc cietoksni 1907. gadā nolēma likvidēt, atdodot infrastruktūru sauszemes karaspēka daļām. Mainoties karadarbības metodēm, arī pārējo cietokšņu loma būtiski samazinājās, un tie kļuva par karaspēka bāzēm, kurās galvenokārt glabājās kara gadījumiem paredzētie mobilizācijas krājumi un kuras varēja kalpot kā atbalsta punkti tuvumā esošajiem sauszemes spēkiem. Neskatoties uz šādu uzskatu pavērsienu, 1910. gadā Krievijas valdība izlēma piešķirt līdzekļus, lai atjaunotu un uzlabotu Kauņas, Grodņas un

¹ Zemkopības ministrijas darbība (1921). *Valdības Vēstnesis*, 266, 24.11.

² Apinis, Kārlis (1931). *Latvijas pilsētu vēsture*. Rīga: A. Gulbis, 160. lpp.

³ Apinis, Kārlis (1931). *Latvijas pilsētu vēsture*, 158.–160. lpp.

Brestļitovskas cietokšņus, bet Osovecas un Novogeorgijevskas (Modlinas) cietokšņus pārveidotu kā pastiprinātus nocietinājumus. Tomēr līdz kara sākumam tikai Kauņas cietoksni paspēja daļēji atjaunot un nodrošināt ar modernāku ekipējumu.⁴

Daugavgrīvas un Daugavpils cietokšņu izveide un atrašanās vieta iezīmē kādu būtisku apstākli – katram karapulkam, kas grasījās karot Latvijas teritorijā, bija jārēķinās ar Latvijas lielāko upi – Daugavu –, kura gadu simtiem bija kalpojusi gan kā svarīgs transporta ceļš, gan kā dabīgs šķērslis, kas sadala Latvijas teritoriju gandrīz precīzi uz pusēm. Cīņa par Daugavu, tās šķērsošanas vietām un priekštilta pozīcijām bija svarīga tiklab Napoleona karagājienā 1812. gadā, kā vācu iebrukumā Latvijas teritorijā 1915. gada vasarā. Lielākās apdzīvotās vietas Daugavas krastos – Rīga, Jaunjelgava, Jēkabpils un Daugavpils – bija galvenie punkti, kurus ieņemot vācu karaspēkam pavērtos brīvs ceļš uz ziemeļaustrumiem. Turklāt Daugavas labajā krastā Krievijas armijas situāciju uzlaboja Daugavpils–Rīgas dzelzceļš, kas nepieciešamības gadījumā frontes līnijā ļāva ērti izmantot bruņoto vilcienu artilēriju. Vienlaikus pašu dzelzceļa līniju apdraudēja vācu artilērija no Daugavas kreisā krasta. Turpretī Daugavas kreisajā krastā Jelgavas–Krustpils dzelzceļa līnija atradās ievērojami tālāk no upes. Vācu ieņemtais, purviem klātais un mežiem bagātais apvidus, kuru vagoja lielāku un mazāku pauguru virknes – Sēlijas paugurvalnis, Ilūkstes pauguraine un Aknīstes nolaidenums –, bija karošanai, un jo sevišķi kara nodrošināšanai, sarežģīta teritorija. Savukārt nelielie Krievijas armijas placdarmi Daugavas kreisajā krastā radīja slogu arī Krievijas armijas apgādei un inženieriem, jo praktiski nozīmēja daudzu pagaidu kara tiltu būvniecību un uzturēšanu.

Īsi pēc I pasaules kara, 1925. gadā, pulkvedis Kārlis Ramats (1885–1931), bijušais Latvijas armijas Galvenā štāba priekšnieka pirmais palīgs un Galvenā štāba Ģeodēzijas-topogrāfijas daļas priekšnieks, pasniedzot kara ģeogrāfijas lekcijas Latvijas Kara skolā un analizējot apvidus ietekmi uz karadarbību, Daugavu raksturoja kā kritiski svarīgu militāru šķērslī. Upes krastu aprakstā pastarpināti redzami iemesli, kamdēļ vietām karadarbības iespējas bija ierobežotas, savukārt citviet kaujas risinājās gandrīz nepārtraukti. Noteicošais faktors bija esošās un potenciāli iespējamās upes šķērsošanas iespējas, ko noteica upes krastu pieejamība un krastu augstums, kas nodrošināja iespējas novērot pretējo krastu. Ja sākumā Daugavpils rajonā abi upes krasti ir vienādi zemi, tad no Daugavpils līdz Trepes muižai labais krasts gandrīz nepārtraukti ir paaugstināts, vietām mežains, un paugurainie krasti vietām atiet tālāk no ūdens, bet vietām tuvojas un rada klajumu 1–3 verstu⁵ platumā. Kreisais krasts ir zems, pa lielākai daļai pārklāts ar mežiem. No Trepes muižas līdz Jēkabpilij lielākoties dominējošais ir labais krasts, bet kreisais krasts ir zems un mežiem noaudzis. Jēkabpils tuvumā labais krasts ir augsts un stāvs, bet, tuvojoties Aiviekstes grīvai, kreisais krasts stipri paceļas pār labo. Daugavas ielokā pie Gostiņiem augstie Sēlpils kalni pieiet pie pašas Daugavas un kopā ar Vidzemes augstienes dienvidu daļu ierobežo Daugavu stāvās un augstās klinšainās sienās. Pie un lejpus Pļaviņām pieeja upei ir sarežģīta augsto un stāvo klinšu krastu dēļ, kas turpinās līdz Koknesei. Lejpus Koknesei krasti sāk pazemināties, un augstienes attālinās no upes. Pusceļā starp Koknesi un Jaunjelgavu, pie Dūņu kroga, upe met līkumu uz dienvidiem. Šeit un arī augšpus un lejpus Jaunjelgavai dominējošais ir kreisais krasts. Labais krasts iepretim Dūņu krogam ir atklāts, un kustību gar to apgrūtina daudzās gravas. Rajonā pie Jaunjelgavas abi krasti ir gandrīz vienādi, tomēr kreisais krasts vairākās vietās ir augstāks pa labo. Lejpus Jaunjelgavas līdz Lielvārdei dominējošie krasti bieži mainās, pie upes daudzās vietās pieslienas meži.

⁴ Ребольд, Ж. [Rebold, Julius] (1938). *Крепостная война в 1914–1918 гг.* Москва: Воениздат НКО СССР, с. 108.

⁵ 1 versts – 1066,8 m

Posmā no Lielvārdes līdz Rīgai krasti pa lielākai daļai ir stāvi un paceļas virs ūdens 6–12 metru augstumā, dažās vietās – pat 20–25 metru augstumā.⁶

Aplūkojot minēto aprakstu, redzams, ka priekšrocības pretinieka novērošanai Sēlijas teritorijā noteikti bija Krievijas armijai. Zemākais Daugavas kreisais krasts no Krievijas armijas pozīcijām bija pārskatāmāks un līdz ar to arī vieglāk ietekmējams. Turklāt Daugavas palīene, kura pavasaros mēdza applūst, piespieda Vācijas armijas pozīcijas veidot attālāk no upes – zaudējot tiešo iespēju novērot fronti vai izmantot katru apvidus paaugstinājumu nocietinātu priekšposteņu izveidei. Applūstošās palīeņu teritorijas iespaidoja arī ceļu izbraukšanu pavasaros un rudenos. Ceļus, kas šķērsoja Sēliju teritorijā no Jēkabpils līdz Skaistkalnei, pulkvedis Ramats raksturoja kā sliktus un karaspēka kustībai nepiemērotus – sevišķi vietās, kur tie šķērsoja purvainos mežus. Šīs šķietami nelielās un pat nenozīmīgās nianse būs būtībā noteica karadarbības raksturu šajā reģionā, jo vācu karaspēks, kurš 1915. gada rudenī nonāca šajā apvidū, bija spiests ar šiem apstākļiem rēķināties. Tāpēc bez ierakumu, blindāžu un citu pozīciju būves šeit bija jābūvē arī ceļi un dzelzceļi, jo citādi milzīgo, vairāk nekā 250 000 cilvēku lielo vācu 8. armijas karapulku pienācīgi apgādāt un nodrošināt ar vajadzīgajiem kara materiāliem bija gandrīz neiespējami. Vācu karavīru acīs Daugavas fronte ieguva tāla, zināmā mērā mežonīga un pat eksotiska Krievijas kaujas lauka iespaidu.

2. Vācu armijas iebrukums Kurzemē un Zemgalē 1915. gadā

Lai aptuveni izprastu, cik liels karaspēks darbojās Kurzemes vācu frontē, jāsniedz ieskats Vācijas bruņoto spēku struktūrā. Kara sākumā, 1914. gadā, vācu kājnieku divīzijā ietilpa aptuveni 17 500 karavīru. Divīziju veidoja divas brigādes, katrā brigādē bija divi kājnieku pulki, katrā pulkā bija trīs bataljoni, un katru bataljonu veidoja četras rotas. Kopumā divīzijā ietilpa 12 bataljoni. Pilnīgi nokomplektētā bataljonā bija 26 virsnieki un 1050 karavīru un instruktoru, bet rotā – apmēram 240 vīru. Bez strēlnieku ieročiem divīzijai bija arī artilērijas brigāde ar diviem pulkiem, jāgeru bataljons, trīs kavalērijas eskadroni, viena vai divas sapieru rotas ar pontonu parku, telefona nodaļa un prožektoru vads. Ugunsspēku nodrošināja 24 ložmetēji un lauka artilērija ar Vācijas armijas standarta 77 mm lauka lielgabaliem kājnieku atbalstam (54 vienības) un 105 mm haubicēm ierakumu un nocietinājumu graušanai (18 vienības). Šī karapulka ekipējuma un ieroču pārvietošanai bija nepieciešami aptuveni 4000 zirgu.⁷

Kara sākumā galvenais uzbrukuma trieciena spēks joprojām bija kavalērija. Vienu kavalērijas pulku veidoja četri vai pieci eskadroni, kavalērijas brigādi – divi pulki, kavalērijas divīziju – trīs brigādes ar nelielu artilērijas nodaļu, jāgeru bataljonu un ložmetēju, sapieru, radiotelegrāfu un automobiļu nodaļām. Turpinoties karam, divīziju lielums ievērojami samazinājās. 1917. gadā vācieši likvidēja savu brigādes struktūru un pulku skaitu divīzijā samazināja no četriem uz trim, katrā pulkā atstājot trīs bataljonus. Tādējādi vācu divīziju veidoja tikai deviņi bataljoni. Turklāt vācieši, atšķirībā no britiem, samazināja arī rotu skaitu bataljonā no četrām uz trim. Tādējādi bija samazināts strēlnieku skaits divīzijā no 11 520 līdz 6460. Personāla skaita samazinājumu atsvēra ar pieaugošu ugunsspēku – jaunu un efektīvāku ieroču parādīšanās un skaitliskais pieaugums bija atbilde kara sākumā piedzīvotajam šokam par manevru apslāpēšanu. Divīziju papildināja būtisks netiešās uguns ieroču klāsts – 48 mīnmetēji, kam tranšeju apstākļos bija ievērojama nozīme. Pieauga automātisko ieroču apjoms – līdz 1917. gada ziemai ložmetēju skaits bija palielinājies no sākotnējiem 24 līdz 358. No tiem 142 bija smagie jeb balsta ložmetēji, bet 216 – vieglie ložmetēji. Pretstatā

⁶ Ramats, Kārlis (1925). *Latvijas Kara ģeogrāfijas konspekts*. Rīga: Valsts Prezidenta Čakstes kunga Virsnieku kursu lekciju un tulkojumu fonds, 16.–19. lpp.

⁷ Sk. vairāk: Auzāns, Andrejs (1924). *Lekcijas par Pasaules karu 1914.–1918. g.: lasītas Virsnieku kursos 1923./24. māc. g.* Rīga: Virsnieku kursu lekciju un tulkojumu fonds, 82.–90. lpp.

bataljonu skaita samazinājumam, karam turpinoties, pieauga korpusos esošo divīziju skaits.⁸ Salīdzinājumam – Krievijas impērijas armijā kara sākumā kājnieku un kavalērijas pamata vienība bija pulks. Kājnieku pulkā bija četri bataljoni un ložmetēju komanda ar astoņiem ložmetējiem. Brigādi veidoja četri pulki, savukārt divīziju – divas brigādes un artilērijas brigāde no diviem divizioniem ar trim baterijām katrā. Katras divas divīzijas veidoja korpusu, kura sastāvā bija jātnieku pulks.⁹ Kopumā divīziju veidoja aptuveni 20 000 vīru, tomēr reti kad divīzijas bija pilnā sastāvā.

Vācijas iesaistīšanās karadarbībā I pasaules kara priekšvakarā militārā ziņā bija riskanta, jo jau sākotnēji paredzēja karu vismaz divās frontēs. Vācijas impērijas Ģenerālštāba priekšnieka, feldmaršala Alfrēda fon Šlīfena (*Alfred von Schlieffen*, 1833–1913) izstrādātais plāns paredzēja uzbrukumu vērst vispirms pret Franciju un tās sabiedrotajām valstīm rietumos, tās strauji sakaujot, un tad, izmantojot Vācijas teicamo infrastruktūru, pārsviet karaspēku uz austrumiem, lai turpinātu cīņu pret Krievijas impēriju, kuras plašā teritorija un resursu bagātība strauju vācu uzvaru padarīja problemātisku. Tomēr, karam Rietumu frontē iestiegot tranšējās, Austrumu frontei visā tālākajā kara attīstībā praktiski vienmēr bija otršķirīga loma, tāpēc šeit Vācija izvietoja ļoti ierobežotus spēkus. Turklāt vācu armijas virzīšanās austrumu virzienā, dziļāk Krievijas impērijā, bija diskutabls jautājums arī bruņoto spēku vadībā, jo pamatīgi tērēja ierobežotos cilvēkresursus. Lai gan kara pirmajos mēnešos vācu karaspēks Krievijas spēkus bija veiksmīgi apturējis un pat sakāvis, tomēr Vācijas sabiedrotajiem, Austroungārijai, situācija bija daudz sarežģītāka – kaujās zaudējušiem divas armijas, austroungāriem Vācijas atbalsts bija nepieciešams kā nekad iepriekš, jo Austroungārijas vājums padarīja nespēcīgu visu šo fronti, apdraudot Vācijas iespējas koncentrēt resursus pret Franciju un Lielbritāniju. Tāpēc Krievijas draudi spieda organizēt un plānot vācu un austroungāru spēku uzbrukumu Galīcijas frontē.¹⁰ Lai to panāktu, bija jāveic māņu manevrs – jāpiesaista Krievijas armijas rezerves kādā citā frontes sektorā.

Šim nolūkam 1915. gada aprīlī Vācijas ģenerālštābs pavēlēja Austrumu frontes komandierim, feldmaršalam Paulam fon Hindenburgam (*Paul von Hindenburg*, 1847–1934) organizēt uzbrukumu, lai novirzītu Krievijas armijas spēkus Kurzemes virzienā. Kurzeme vācu spēkus interesēja vairāku apstākļu dēļ – Liepājas osta ne vien kalpoja kā Krievijas flotes bāze operācijām Baltijas jūrā, bet varēja arī atbalstīt Lielbritānijas zemūdeņu operācijas šajā reģionā un apdraudēt Vācijas kara flotes rīcības brīvību. Kā to parādīja notikumi 1914. gada rudenī, no Kurzemes īsā laikā bija iespējams izveidot apdraudējumu arī Austrumprūsijas teritorijai. Turpretī, saglabājot kontroli pār to, bija iespējams apdraudēt Krievijas kontrolēto Kurzemi un Ziemeļlietuvu, kas abas bija relatīvi vāji aizsargātas. Vācu ģenerālštābs aplēsa, ka pēc 1915. gada februāra sagrāves pie Mazuru ezeriem šajā frontes sektorā ir vairs tikai aptuveni 25 000 Krievijas karavīru – pārsvarā rezervisti un cietokšņu garnizonu dienestā ieskaitītie. Tajā pašā laikā, plašs uzbrukums Kurzemē būtiski saistītu jau tā ierobežotus vācu militāros resursus, tāpēc jautājums par teritorijas noturēšanas nepieciešamību bija aktuāls pat vēl uzbrukuma sākumā.

Uzbrukuma sagatavošanas periodā radās bažas par kādu būtisku apstākli – pat ja izdotos gūt pārsvaru pār Krievijas spēkiem, problēmas sagādātu karaspēka apgāde pēc robežas šķērsošanas, atrodoties Krievijas impērijas teritorijā. Galvenās transporta artērijas bija dzelzceļi, bet vācu jeb Eiropas platuma (1435 mm) dzelzceļa līnijas sniedzās tikai līdz Tilzītei¹¹ – tālāk būtu jāgaida, kamēr krievu platuma

⁸ Auzāns, Andrejs (1924). *Lekcijas par Pasaules karu 1914.–1918. g.*, 82.–90. lpp.; Schilling, Warner R. (1997). *Weapons, Strategy and War. The Organization of Armies*. Available: https://ccnmtl.columbia.edu/services/dropoff/schilling/mil_org/milorgan_99.html.

⁹ Sk. vairāk: Auzāns, Andrejs (1924). *Lekcijas par Pasaules karu 1914.–1918. g.*, 74., 75. lpp.

¹⁰ Mūsdienās – Polijas un Ukrainas teritorija.

¹¹ Mūsdienās – Sovetska Krievijas Federācijas Kaļiņingradas apgabālā.

(1520 mm) dzelzceļa līnijas pārtaisītu atbilstoši vācu platumam. Šādā situācijā īpaša nozīme bija kavalērijas vienībām, kuras Vācijas Ģenerālštābs plānoja iesaistīt Kurzemes ofensīvā, jo tās bija mobilas un relatīvi pašpietiekamas – ilgāku laiku varēja iztikt bez stabilas apgādes. Kavalērijas vienību pārākums slēpās to izcilajās manevrēšanas spējās un pārvietošanās ātrumā, vienlaikus šaubas radīja salīdzinoši vājais kavalērijas vienību ugunsspēks, kas, sastopoties ar spēcīgu pretinieku, radītu ne vien lokālus zaudējumus vienībā, bet arī bažas par iespējamu pretinieka pretuzbrukumu, kuru ierobežoto resursu dēļ nebūtu iespējams apturēt.

Gatavojot uzbrukumu, no pieejamajiem resursiem tika saformēts aptuveni vienu korpusu liels karaspēka grupējums vācu ģenerālleitnanta Oto fon Lauenšteina (*Otto von Lauenstein*, 1857–1916) vadībā,¹² kurā ietilpa 10. armijas 78. rezerves divīzija, 9. armijas 6. rezerves divīzija, landvēra nodaļa *Pappritz* un vairākas kavalērijas vienības – 1. kavalērijas korpus ar 3. kavalērijas divīziju un Bavārijas kavalērijas divīziju. To papildināja 6. kavalērijas divīzija un 6. rezerves divīzija Mēmelē, kā arī vairākas landvēra vienības no Austrumprūsijas. Būtiska nozīme bija vācu aviācijas un sakaru izlūkošanas spējām, kas ļāva sekot līdzi krievu karaspēka kustībai visā Austrumu frontē, šādi nodrošinot, lai operācijas Kurzemes virzienā netiktu pārsteigtas ar ievērojamu un pēkšņu krievu pārspēku. Hindenburga un viņa štāba priekšnieka, ģenerāļa Ēriha Ludendorfa (*Erich Friedrich Wilhelm Ludendorff*, 1865–1937) palāvību veiksmīgam iznākumam pastiprināja arī apziņa, ka vācu karavīri, sevišķi komandējošais sastāvs, bija krietni labāk sagatavoti nekā pretinieks, turklāt daļa Krievijas pieredzējušo virsnieku bija krituši vai nokļuvuši vācu gūstā jau 1914. gada rudens un ziemas kaujās. Frontes tā brīža pasivitāti raksturo arī tas, ka starp abām karojošajām pusēm bija 12–15 km plata neitrālā līnija.¹³

Pašu uzbrukumu un kavalērijas operācijas tajā ļoti skrupulozi ir aprakstījis Maksimiliāns fon Pozeks (*Maximilian von Poseck*, 1865–1946) darbā “Vācu kavalērija Lietuvā un Kurzemē 1915. gadā” (*Die deutsche Kavallerie 1915 in Litauen und Kurland*)¹⁴. Vācijas uzbrukums ziemeļaustrumos bija plānots trīs virzienos: labajā kolonnā ar uzbrukuma centru caur Jurbarku Kauņas virzienā uzbruka bavāriešu un 3. kavalērijas divīzija ar 36. rezerves kājnieku divīziju, centra kolonnā caur Tauraģi uz Šauļiem un Jelgavu virzijās 78. rezerves divīzija, bet kreisajā kolonnā caur Klaipēdu uz Liepāju uzbruka 6. kavalērijas divīzija un 6. rezerves divīzija. Manevra mērķis bija ieņemt un noturēt svarīgo ostas pilsētu Liepāju un ar kavalērijas reidiem pārtvert un traucēt Krievijas armijas kustību lielākajos dzelzceļa mezgļos Šauļu reģionā un Kauņas cietokšņa virzienā, lai neļautu krievu spēkiem brīvi izmantot dzelzceļus savu spēku pārvietošanai Baltijas reģionā.¹⁵

Pavasara ofensīva sākās 27. aprīļa agrā rītā.¹⁶ Līdz ar to Krievijas armija sāka pakāpeniski atkāpties, un karš tiešā veidā skāra arī Latvijas teritoriju. Pirmie vācu triecieni bija vērsti Šauļu virzienā, kur dažu dienu laikā Vācijas armija pārvirzījās aptuveni 70 km uz priekšu dziļumā. Šauļu ieņemšana bija svarīga, jo nodrošinātu to, ka krievu karaspēks nevarētu brīvi izmantot dzelzceļu un nosūtīt papildspēkus uz Liepāju. Vācu kavalērijas straujā tuvošanās Jelgavai jau 1. maijā pilsētā izraisīja paniku. Pilsētu atstāja gan civilās pārvaldes iestādes, gan karaspēks. Lai gan bija prognozējams, ka vispārējā apjukumā vācu spēkiem pilsētu izdosies ieņemt ļoti viegli, Krievijas armijas Ziemeļrietumu frontes komandieris, ģenerālis Aleksejs Potapovs (*Потапов Алексей Степанович*, 1872–1937(?)) organizēja tās aizsardzību, piesaistot Daugavgrīvas

¹² Corum, James S. (2015). *The German Campaign in Kurzeme 1915. Latvijas Kara muzeja gadagrāmata [Yearbook of the Latvian War Museum]*, 15. Rīga: The Latvian War Museum, pp. 32, 33.

¹³ Peniķis, Mārtiņš (1939). *Vācu iebrukums Kurzemē un Ziemeļlietavā 1915. gada pavasarī un vasarā. Latvijas Vēstures Institūta Žurnāls*, 4. Rīga: Latvijas Vēstures institūts, 515. lpp.

¹⁴ Poseck, Maximilian von (1924). *Die deutsche Kavallerie 1915 in Litauen und Kurland*. Berlin: E. S. Mittler & Sohn, S. 235.

¹⁵ Karlsons, Georgs (1938). *Vācu iebrukums Kurzemē 1915. gada pavasarī*. Rīga: Latviešu veco strēlnieku biedrība, 2., 3. lpp.

¹⁶ 14. aprīlī pēc vecā (Jūlija) kalendāra. Šeit un turpmāk datumi tekstā norādīti pēc jaunā (Gregora) kalendāra.

cietokšņa latviešu zemessardzes bataljonus, kuri tobrīd atkāpās pēc kaujām Lietuvas teritorijā. Vācu uzbrukums Jelgavai sākās 2. maijā, un, pateicoties latviešu zemessargu bataljonu drosmīgai, kā arī atsūtītajiem papildspēkiem, pilsētu izdevās nosargāt. Šīs kaujas pie Ruļļu kalniem un Dobeles šosejas vēlāk kalpoja kā iegansts nosūtīt cīņai adresētu lūgumu par latviešu strēlnieku bataljonu formēšanu.

Jau 5. maijā Liepāja bija ielenkta, bet 8. maija rītā Vācijas armija pēc pamatīgas sauszemes un jūras artilērijas sagatavošanās uguns, kuru uzsāka 7. maija pēcpusdienā, praktiski bez pretestības pilsētu ieņēma. Gūstā krita ap 1600 Liepājas aizstāvju ar 12 lielgabaliem un četriem ložmetējiem, bet vācu puse zaudēja 23 vīrus.¹⁷ Nākamajās dienās tika ieņemts viss Grobiņas apriņķis, bet līdz mēneša beigām – arī teritorija līdz Ventai. Vienlaikus dienvidos no Jelgavas vācu spēki pakāpeniski bija spiesti atkāpties. Lai gan Vācijas armijas uzbrukums bieži tiek raksturots kā straujš un gandrīz vai neapturams, faktiski tā bija agresīva, bet reizē piesardzīga taustīšanās, kuru sagaidīja enerģiska pretestība no Krievijas armijas puses. Jau pirmajās uzbrukuma dienās krievu spēki attapās un ar kavalērijas palīdzību, efektīvi savienojot artilērijas, šaujamieroču un tuvciņas līdzekļus, kavēja vācu spēku virzību Lietuvā un Kurzemē. Kavalērijas vienību plaša izmantošana aizkavēja vācu uzbrukumu, ļaujot evakuēt un reizē atkāpjoties izpostīt Kurzemi un Zemgali.

Vācu spiediens Kurzemē un gaidāmie panākumi sagādāja bažas Krievijas spēkiem, tāpēc uz Kurzemi nosūtīja rezerves vienības un cietokšņu apsardzes rotas no tuvākajiem reģioniem, kuras papildināja spēki no Krievijas 10., 12. un 1. armijas – kopumā piecas kājnieku un septiņas kavalērijas divīzijas, kā arī vairākas mazākas vienības. Visbeidzot, jūnija sākumā no Galīcijas uz Kurzemi nosūtīja 12. un 13. Sibīrijas strēlnieku divīziju un ģenerāļa Pāvila (Paula fon) Plēves (*Плеве Павел Адамович, Paul von Plehwe, 1850–1916*) vadībā iekļāva 5. armijā ar štābu Jelgavā. Vācu mērķis tika sasniegts – Krievija šajā frontes daļā strauji palielināja savus spēkus, atraujot tos no citiem frontes sektoriem. Tomēr frontes līnija Kurzemē joprojām bija visai nenoteikta, jo ģenerālis Potapovs spēkus koncentrēja Jelgavas un Rīgas aizsardzībai. Gan krievu, gan vācu spēki intensīvi izmantoja kavalēriju, lai veiktu reidus pretinieka aizmugurē, abpusēji apdraudot un traucējot frontes apgādi. Par spīti panākumiem vācu spēki pārrunāja pat iespējamu Liepājas atstāšanu un atkāpšanos uz Mēmeli, ja pretinieks izrādītu agresīvu pretestību. Tomēr indikācijas, kuras bija vērojamas Krievijas kontrolētajā frontes pusē, – Kurzemes un Zemgales iedzīvotāju evakuācija – norādīja, ka tās armija grasās atkāpties.

Lauenšteina grupa 26. maijā tika pārdēvēta par Nemunas armiju (*Njemen-Armee*) ar piecām kājnieku un piecām kavalērijas divīzijām, par komandieri ieceļot 8. armijas komandieri, ģenerāli Oto fon Belovu (*Otto von Below, 1857–1944*), bet par viņa štāba priekšnieku – ģenerālmajoru Alfrēdu fon Bekmani (*Alfred Hans Emil Friedrich von Böckmann, 1859–1921*). Vienlaikus 8. armijā viņu vietā vadību pārņēma artilērijas ģenerālis Frīdrihs fon Šolcs (*Boje Friedrich Nikolaus von Scholtz, 1851–1927*), kurš komandēja arī 20. korpusu. Tās uzdevums bija pārņemt kontroli okupētajā Kurzemē. Nemunas armija 14. jūlijā atsāka uzbrukumu ziemeļaustrumu virzienā, un 1. augustā vācu rokās krita Jelgava, bet 8. augustā – Kauņa. Intensīvās kaujās mēneša garumā vācu spēkiem izdevās ielauzties Krievijas 12. armijas kreisajā flangā, kas atradās saskarē ar Krievijas 5. armiju, un sasniegt Daugavu. 26. augustā vācu spiediens pieauga virzienā no Bauskas un Biržiem uz Jaunjelgavu, un nākamajās dienās tika uzsāktas kaujas par Jaunjelgavas priekštilta pozīcijām, kas ilga līdz 3. septembrim. Vācu artilērijas uguns aizdedzināja koka tiltus pār Daugavu, izsaucot paniku krievu 79. divīzijas karavīru vidū un liekot tiem atkāpties uz upes labo krastu. Vienlaikus Lindes muižas tuvumā un pie Jaunjelgavas vācieši paši mēģināja šķērsot Daugavu.¹⁸ Vācu spēku virzība būtiski

¹⁷ Peniķis, Mārtiņš (1939). *Pasaules karš 1914., 1915. un 1916. gadā, un Latviešu strēlnieku bataljonu-pulku cīņas*. 2. daļa. Rīga: Militārās literatūras apgādes fonds, 248. lpp.

¹⁸ Peniķis, Mārtiņš (1939). *Pasaules karš 1914., 1915. un 1916. gadā*, 367.–376. lpp.

izstiepa frontes līniju, tāpēc 1915. gada augusta beigās Krievijas Ziemeļrietumu fronte tika sadalīta divās daļās – Ziemeļu frontē ar 12. armiju un 5. armiju un Rietumu frontē ar 1. armiju.

No 5. līdz 8. septembrim kaujas notika pie Lujāniem, Daudzevas un Lauces upes, no 9. līdz 28. septembrim – rietumos no Jēkabpils, pie Sunākstes, Piksteres upes un Saukas ezera, 12. un 13. septembrī – pie Viesītes. 11. septembrī vācu spēki tuvojās Neretai, Lielzvei un Aknīstei. Uzbrūkošie spēki tuvojās Jēkabpilij ar 5. kavalērijas korpusu, kas bija pastiprināts ar 2., 6. un 8. kavalērijas divīziju, 41. kājnieku divīziju un tā saukto Homeijera (*Otto Paul Rudolf Homeyer*, 1853–1924) brigādi.¹⁹

Daugavpils virzienā no 9. septembra līdz 17. oktobrim darbojās ģenerāļa Šolca komandētā grupa ar 37. un 41. kājnieku divīziju. 13. septembrī tā tuvojās Subatei un nākamajās dienās ieņēma pozīcijas gar Daugavu līdz Ilūkstei un uz dienvidiem no tās. Septembra vidū aktīva frontes kustība norima, un sākās ilgstošs un asiņains pozīciju karš nosacītā lokā ap Daugavpili. No 17. līdz 19. septembrim asiņainas kaujas norisinājās pie Šēderes muižas dienvidos no Ilūkstes. 23. septembrī sākās vācu uzbrukums gar Daugavpils šoseju virzienā no Zarasiem uz Daugavpili, un abas puses cieta milzīgus zaudējumus. Oktobrī sadursmes un savstarpēja artilērijas uguns apmaiņa norisinājās praktiski visā Daugavas frontē, savukārt vācu uzbrukumi intensīvāk turpinājās ap Pilskalni (Šlosbergu), Ilūksti, Šiškavas pusmuižu un ezeru dienvidos no Daugavpils (mūsdienu Lietuvas un Baltkrievijas teritorijā). Frontē aktīvi sāka izmantot arī aviāciju. No 16. līdz 24. oktobrim intensīvas kaujas notika Ilūkstē, brīžiem pārāugot durkļu cīņās nelielās pilsētiņas ielās. 23. oktobrī vācu spēkiem izdevās ielauzties Ilūkstē, un nākamajās dienās tie attīstīja uzbrukumu, izmantojot Ilūksti kā izejas punktu. Novembrī krievu spēkiem gan izdevās vāciešus atspiest – vispirms 14. novembrī atgūstot daļu Ilūkstes kapsētas, bet 25. novembrī – arī pilsētiņas austrumu nomali. Novembra sākumā vācu spēki nesekmīgi centās pārcelties pār Daugavu: vispirms 1. novembrī virs Jaunjelgavas, tad 3. novembrī pie Gludāniem, vēlāk 16. novembrī pie Jaunjelgavas un 18. novembrī uz ziemeļiem no Daugavpils.²⁰

Pret vācu uzbrukuma frontes sektoru no Jēkabpils līdz Daugavpilij darbojās Krievijas 5. armijas vienības, kuras vēl oktobrī mēģināja pārņemt iniciatīvu un vāciešu virzību apturēt. Tuvojās ziema, un pakāpeniski fronte stabilizējās, jo abas karojošās puses ieņēma pozīcijas vieglāk aizstāvamās vietās, sāka veidot ierakumus un nostiprināt aizsardzības pozīcijas. Jau no septembra fronte ar nelielām izmaiņām bija apstājusies Rīgas pievārtē un gar Daugavu. Daļu no vācu spēkiem, kas bija iesaistīti šajos frontes sektoros, bija jānovirza gan uz dažādiem Austrumu frontes sektoriem dienvidos, gan uz Rietumu fronti, kur septembra beigās Antantes spēki uzsāka rudens ofensīvu Ziemeļfrancijā. Ja vēl 27. septembrī ģenerāļa Hindenburga rīcībā bija 37 kājnieku un 9 kavalērijas divīzijas, tad vēlāk viņa rīcībā tika atstātas tikai 28 divīzijas. Šādos apstākļos bija jāatliek virzīšanās uz Minsku un Rīgas ieņemšana.²¹ Tas iezīmēja ilgāku posmu, kurā vācu armija zaudēja stratēģisko iniciatīvu par spīti labākam bruņojumam un treniņiem, savukārt krievu armija, lai gan taktiskā līmenī izrādīja atzīstamas kaujas spējas, to nespēja ar panākumiem izmantot.²² Daugavas kreisajā krastā izveidojās vairāki placdarmi – priekštilta pozīcijas –, un lielākie no tiem bija pie Jēkabpils un Daugavpils. Daugavpils placdarms veidoja aptuveni 70 kilometru garu fronti no Gludāniem pie Dvietes līdz Bohinas ezeram Baltkrievijā. Kopumā no 1915. gada rudens līdz pat Krievijas impērijas sabrukumam 1917. gada notikumu virpulī Krievija bija atspiesta simtiem kilometru no savas

¹⁹ Peniķis, Mārtiņš (1939). *Pasaules karš 1914., 1915. un 1916. gadā*, 370.–377. lpp.

²⁰ Jēkabsons, Ēriks (2015). Krievijas armijas virspavēlniecības ziņojumi par karadarbības gaitu Latvijas teritorijā 1915. gadā. *Tēvijas Sargs*, 10, 24., 25. lpp.

²¹ Peniķis, Mārtiņš (1939). *Pasaules karš 1914., 1915. un 1916. gadā*, 443. lpp.

²² Corum, James S. (2015). *The German Campaign in Kurzeme 1915*, pp. 38, 39.

rietumu robežas, un kopējā Vācijas–Austroungārijas fronte apstājās uz līnijas Rīga–Jēkabpils–Daugavpils–Baranoviči–Pinska–Dubno–Ternopiļa.

Intensīvās kaujas Daugavpils pievārtē septembrī un oktobrī skaidrojamas ar Vācijas karaspēka Austrumu frontes daļu virspavēlnieka, ģenerāļa Hindenburga pavēli vācu 10. armijai 9. septembrī pāriet uzbrukumā Viļņas rajonā, tāpēc Nemunas armijai vajadzēja nodrošināt 10. armijas kreiso flangu. Šim nolūkam Nemunas armija sāka uzbrukumu Daugavpils rajonā, un tas savu kulmināciju sasniedza 14. un 15. septembrī ar uzbrukumu Daugavpils nocietinātajai joslai. Uzbrukumu organizēja divās trieciena grupās – Dienvidu grupa ģenerāļa Lauenšteina vadībā un Ziemeļu grupa ģenerāļa Kurta fon Morgena (*Curt Ernst von Morgen*, 1858–1928) vadībā, kuras sastāvā ietilpa 1. rezerves korpuss ar 36. un 78. rezerves divīziju. Sevišķi intensīvas kaujas 15. septembrī notika Ziemeļu grupas rajonā, pie tam 1. rezerves korpusam un 78. rezerves divīzijai izdevās pievirzīties nedaudz tuvāk Ilūkstei un Daugavpilij. Dienvidu grupa tāpat nikni uzbruka ezeru rajonā dienvidos no Ilūkstes, kur vācu spēki saņēma vairākus tūkstošus gūstekņu.²³

No Krievijas armijas perspektīvas lūkojoties, 1915. gada rudenī fronte pie Rīgas nebija pievērsta lielākā uzmanība. Krievijas armijas spēkiem atkāpjoties, Ziemeļrietumu fronte tika sadalīta divās – Ziemeļu un Rietumu – frontēs, kuru nosacītā robeža atradās uz ziemeļiem no Ilūkstes. Daudz lielākas bažas sagādāja notikumi Jēkabpils un Daugavpils frontēs, jo pastāvēja uzskats, ka, pazaudējot Daugavpili, apdraudēta būtu arī Rīga. Daugavpils frontē paredzēja, ka vācu spēki varētu uzbrukt Daugavpilij no Ilūkstes puses un apiet pilsētu pat no austrumiem, ja dienvidos to traucētu izdarīt daudzi ezeri. Zināmā mērā panisko noskaņojumu atspoguļo fakts, ka bažas par šāda scenārija attīstību parādījās pat presē, kur par visbīstamāko uzskatīja frontes posmu no Jēkabpils līdz Daugavpilij.²⁴

Frontes tuvošanos Sēlijas iedzīvotāji vispirms sajuta kā varas pārstāvju izsludināto evakuāciju – rīkojumu doties pāri Daugavai bēgļu gaitās. Speciāli izveidotas komisijas uzskaitīja lauku saimniecību kustamo un nekustamo īpašumu un sējumu platības un noteica to vērtību. Pēc tam tika dota pavēle nopostīt sējumus un mājas, bet iedzīvotājiem ar mājlopiem doties uz Vidzemi, Latgali vai Krievijas vidieni.²⁵ Papildus tam, teritorijās, kuras grasījās atstāt, tika veikta mobilizācija – augusta sākumā presē sāka parādīties rīkojumi par noteiktu gadagājumu vīriešu iesaukšanu aktīvajā dienestā. Piemēram, 7. augustā Jaunjelgavas un Ilūkstes apriņķos uzsāka 1896. gadā dzimušo vīriešu mobilizāciju.²⁶ Pagastos palika tikai tie, kuru uzdevums bija rakt ierakumus, tādējādi atbalstot Krievijas armijas aizsardzības operācijas. Tranšeju racēji vēlāk liecinājuši arī par krievu aizmugures vienību izdarībām – vispirms tika nozāģēti visi augstākie koki un pat veselas bērzu birzis, to pamatojot ar apsvērumu, lai vācu spēkiem nebūtu, kur veikt piešaudes, – respektīvi, padarīja ainavu vienveidīgu. Turklāt kokus minētās vienības zāģējušas cilvēka vidukļa augstumā. Pēc kara, ja kāds neesot nozāģējis koku līdz zemei, citi teikuši: “Nu tas jau zāģē kā krievs!” Tāpat krievu karavīri ar dzelzs iesmiem pārmeklējuši saimniecību apkārtni, meklējot bēgļu apraktās mantas, sevišķi dzērienus. Kādā saimniecībā, kur saimnieks bijis vīndaris, krievu karavīri bija atraduši visus apslēptos vīna krājumus, izņemot dažas mucas, kas bijušas apraktas papuvē un pēc tam papuve aparta. Kāda vācu tālšāvēju artilērijas granāta bija vienu mucas galu atklājusi. Kad kādu laiku krievi līksmojuši, kāds virsnieks savu vienību nostādījis ierakumu grāvī un pavēlējis viņu liet no grāvja augšgala. Pēc tam licis kareivjiem gulties un viņu dzert no grāvja dibena. Vāciešiem tuvojoties, tikušas nodedzinātas visu pagasta saimniecību

²³ Vēstures spoguļi (1935). *Latvijas Kareivis*, 210, 15.09.

²⁴ Viļņa un Daugavpils (1915). *Rīgas Ziņas*, 248, 06.09.; Telegramas (1915). *Rīgas Ziņas*, 248, 06.09.

²⁵ Avotiņa, Ruta (2007). *Sēlpils pagasts*. Rīga: LR Valsts zemes dienests, 44.–47. lpp.

²⁶ Iekšzeme (1915). *Rīgas Ziņas*, 214, 03.08.

ēkas un nenopļautie labības lauki. Kad “darbi” bijuši padarīti, vezumniemi devušies tālāk, un to vietā ieradušās frontes vienības – Sibīrijas strēlnieki.²⁷

[fragments]

²⁷ Vīnkalns, Bernards (1966). Augšzemes nostāsti. Krievu dīvainības. *Labiētis*, 31, janvāris, 419. lpp.

Vācijas armijas militāro dzelzceļu būvniecība un izvietojums Augšzemes novadā I pasaules kara gados

1. Augšzemes satiksmes ceļi 20. gadsimta sākumā

Sēlijas kultūrvēsturisko novadu jeb Augšzemi administratīvi teritoriālā izpratnē mūsdienās var definēt kā Aizkraukles, Jēkabpils un Augšdaugavas novadu teritorijas, kas atrodas Daugavas kreisajā krastā. Augšzeme uz dienvidiem iestiepjas arī Lietuvas teritorijā, un vienkāršības labad kā tās dienvidu robeža šajā darbā ir pieņemta Radvilišķu–Grīvas (Kalkūnu) dzelzceļa līnijas Skapišķu–Grīvas iecirknis. Šāda, brīvi un mazliet netradicionāli traktēta, Augšzemes novada teritorija izvēlēta tāpēc, lai pēc iespējas pilnvērtīgāk dotu priekšstatu par 600 mm šaursliežu dzelzceļu tīklu un tā attīstību I pasaules kara laikā.

Saskaņā ar teritoriālo iedalījumu Augšzeme pirms I pasaules kara Latvijas teritorijā ietilpa Krievijas impērijas Kurzemes guberņas Jaunjelgavas un Ilūkstes apriņķos. Savukārt Lietuvas teritorijā Augšzeme daļēji, ieskaitot Aknīsti, ietilpa Kauņas guberņas Zarasu (Novoaleksandrovskas) apriņķī.

Augšzemes latviskajā daļā vēsturiski bija novērojams mazs iedzīvotāju un attiecīgi arī satiksmes ceļu blīvums. Novada ziemeļos plūstošā Daugava palīdzēja risināt vietējās satiksmes jautājumu (vismaz vienā virzienā), kā arī pavēra plašākas ceļošanas un kravu transportēšanas iespējas (it sevišķi Jēkabpils un Jaunjelgavas pilsētas apkaimes iedzīvotājiem) lielākos attālumos, turpretī tādas Sēlijas lielākās apdzīvotās vietas kā Sunākste, Birži, Sauka, Nereta, Zasa, Rubeni, Bebrene, Subate un Ilūkste bija diezgan vāji nodrošinātas ar satiksmi. Tikai divām pēdējām bija piešķirts miesta statuss, un Ilūkste bija savienota ar Daugavpili ar apmierinošas kvalitātes zemesceļu.

Nozīmīgākā dzelzceļa līnija, kas pirms kara šķērsoja Sēliju (austrumu–rietumu virzienā), bija 1901.–1904. gadā ekspluatācijā nodotais Maskavas–Ventspils tranzīta nozīmes platsliežu dzelzceļš. Protams, tas deva teorētisku iespēju Taurkalnes, Daudzevas un Sēlpils apkaimes iedzīvotājiem izmantot šo satiksmes ceļu. Tomēr tā lokālā izmantošana galvenokārt aprobežojās ar kokmateriālu transportēšanu. Pāravadāto pasažieru skaits bija neliels, vilcieni kursēja reti – divi pasažieru vilcienu pāri diennaktī.²⁸

Maskavas–Ventspils dzelzceļa sākotnējā (1897. gada) iecere vispār neparedzēja atsevišķa Krustpils–Jelgavas–Tukuma iecirkņa būvniecību. Ziņas par tā iespējamo tapšanu nav atrodamas arī 1899. un 1900. gadā datētos dokumentos.²⁹ Zināms, ka bez ekonomiskiem apsvērumiem šaubām par atsevišķa Krustpils–Jelgavas–Tukuma iecirkņa izbūves nepieciešamību bijuši vēl citi iemesli. No konteksta noprotams, ka tie bija militāri stratēģiskie aspekti. Un, kā vēlāk izrādījās, šīs šaubas bija pamatotas.

Paralēli Daugavai, gar tās labo krastu, jau 1861. gadā bija izbūvēts Rīgas–Daugavpils dzelzceļš. Dzelzceļa būvniecības iniciatori sākumā vēlējās to būvēt Daugavas kreisajā krastā – nospraužot trasi pat caur Jelgavu un Bausku. Tādā gadījumā šis dzelzceļš tiešā veidā skartu Sēliju, dodot pamudinājumu novada uzplaukumam. Taču stratēģisku apsvērumu dēļ dzelzceļa būvniecība Daugavas kreisajā krastā tika aizliegta.³⁰ Pasažieru vilcienu kustība pa Daugavas labajā krastā izbūvēto Rīgas–Daugavpils dzelzceļu bija diezgan intensīva. Tranzītpāravadājumi šajā posmā nebija noteicošie, un, lai gan šis dzelzceļš vēl 19. gadsimtā tika pagarināts līdz Vitebskai un Orlai un kalpoja tranzītkravu nogādāšanai Rīgas ostā, tas sekmīgi pildīja arī

²⁸ *Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений под редакцией Управления железных дорог (1915). Вып. 2. С 18 апреля 1915 года.* Москва: Министерство путей сообщения, с. 32.

²⁹ *Статистический сборник Министерства путей сообщения (1901). Вып. 65. Сведения о железных дорогах за 1899 г.* Санкт-Петербург: [б. и.], с. 16.

³⁰ *Краткий исторический очерк объединения и эксплуатации Риги-Орловской железной дороги ко дню пятидесятилетия постройки Риги-Двинского участка, как самостоятельной в свое время Риги-Динабургской жел. д.* (1911). Рига: Г. Гемпель и Ко, с. 8.

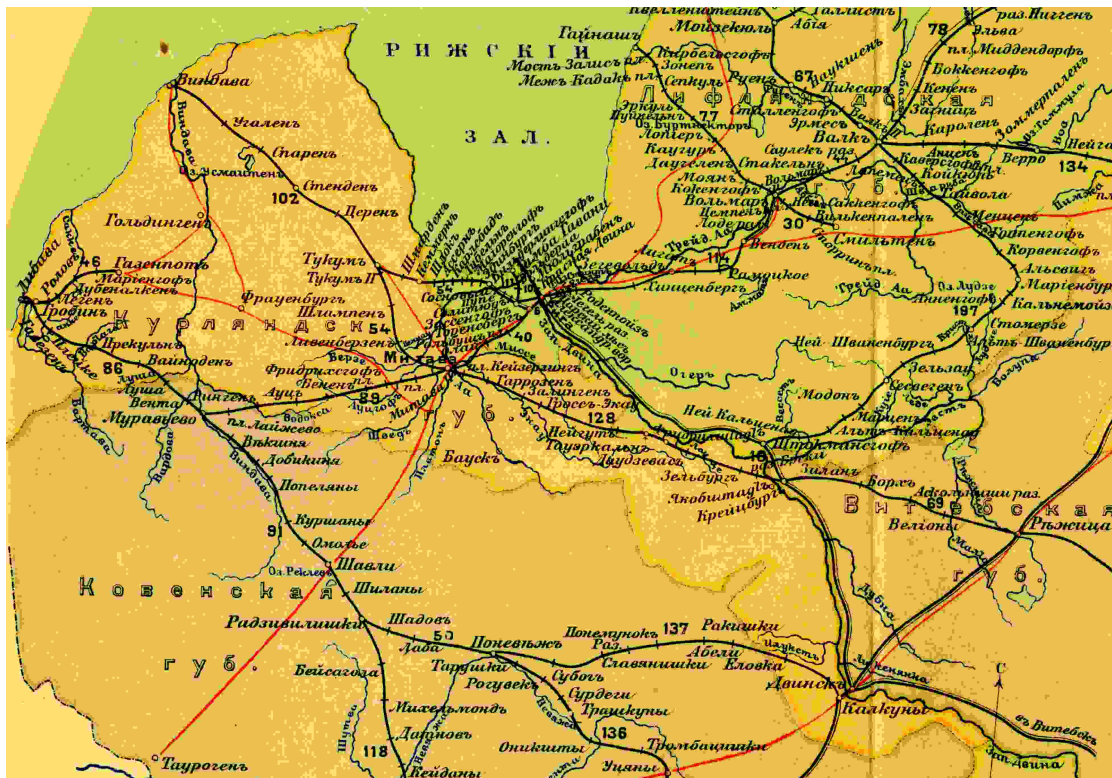
vietējo kravu un pasažieru pārvadāšanas funkcijas. Taču – attiecībā uz Sēliju – to faktiski varēja izmantot Jaunjelgavas un Jēkabpils, kā arī, iespējams, vēl Dunavas iedzīvotāji.

Radvilišķu–Grīvas dzelzceļš savukārt saskārās ar Augšzemi tās pašos dienvidos – galvenokārt Lietuvas teritorijā. 20. gadsimta sākuma kartēs labi redzams, ka apkārtnē ap šo dzelzceļu ir daudz blīvāk apdzīvota, un tas noteikti noticis arī šī dzelzceļa ietekmē. Tas sekmējis Rokišķu pilsētas uzplaukumu un devis impulsu Obeļu pilsētas attīstībai. Tomēr prāvais attālums (20–40 km) līdz šim dzelzceļam un guberņu robeža acīmredzot nebija sekmējusi Latvijas teritorijā (Kurzemes guberņā) izvietoto Augšzemes apdzīvoto vietu attīstību. Vienīgā šī dzelzceļa stacija Latvijas teritorijā (izņemot Grīvas galastaciju pie Daugavpils) bija Eglaine.

Vēl šeit jāmin viens platsliežu dzelzceļš, kura ietekme uz Sēlijas teritoriju gan ir bijusi ārkārtīgi niecīga. Tā dēvētais Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļš Kurzemes guberņas Ilūkstes apriņķi šķērsoja starp Daugavpili pretējā krastā izvietoto Grīvu (mūsdienu Daugavpils pilsētas daļu) un Kauņas guberņas robežu pie Turmantas. Līdz I pasaules karam Daugavas kreisajā krastā Latvijas teritorijā pa šo dzelzceļu kursējošie vilcieni pieturēja tikai Grīvā. Tas, protams, deva teorētisku iespēju atsevišķiem Sēlijas iedzīvotājiem nepastarpināti izbraukt pat ārpus Krievijas impērijas robežām.

Uz pārējo Kurzemes guberņas apriņķu fona Ilūkstes apriņķa apdzīvotība 1897. gadā³¹ statistiski atbilst vidējam rādītājam (26,5 cilvēki uz km²), kas galvenokārt panākts uz blīvāk apdzīvotās apriņķa teritorijas (ap Daugavpili) rēķina. Pat neņemot vērā to, sauszemes satiksmes ceļu relatīvais garums Ilūkstes apriņķī ir mazāks (0,25 km uz km²) nekā vidējais (0,3 km uz km²) un krietni atpaliek, piemēram, no zemesceļu blīvuma Tukuma apriņķī (0,43 km uz km²). Jaunjelgavas apriņķī vērojamas lielākas atšķirības no vidējiem statistiskajiem rādītājiem. Lauku teritorijā iedzīvotāju blīvums ir vien 15,7 cilvēki uz km², bet, ieskaitot abu pilsētu, Jaunjelgavas un Jēkabpils, iedzīvotājus, – 19 cilvēki uz km². Satiksmes ceļu blīvums ir viszemākais visā Kurzemes guberņā – 0,23 km uz km². Jaunjelgavas un Ilūkstes apriņķos (atšķirībā no citiem guberņas apriņķiem) nav arī nevienas zirga pasta stacijas un praktiski trūkst telefona sakaru (izņemot Daugavpils apkaimes teritoriju).

³¹ *Вся Курляндская губерния. Справочно-адресное издание Курляндского Губернского Статистического комитета* (1904). Митава: И. Ф. Штеффенгаген и сын, с. 353, 384, 385.



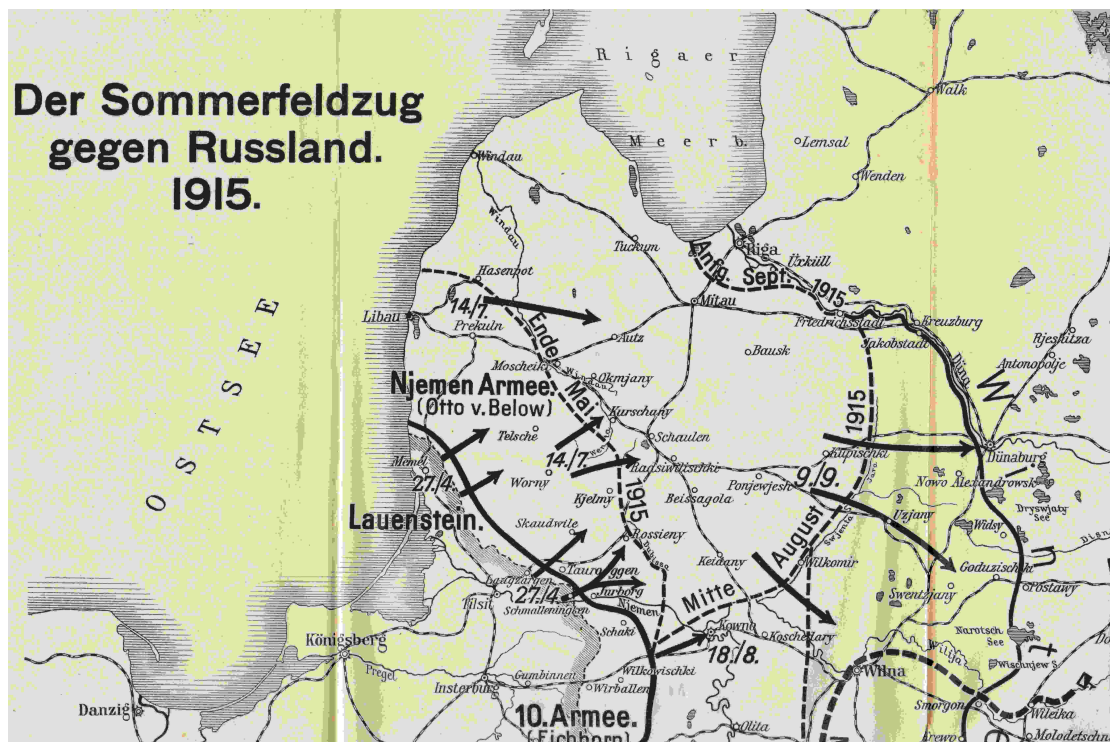
1. attēls. Augšzemes novads pirms I pasaules kara (uzskatāmi redzama satiksmes ceļu neesamība).

Россия. Атлас. Железные дороги России (1915), лapa nr. III

Viss iepriekš minētais un arī kartogrāfiskais materiāls uzskatāmi liecina, ka Sēlijas iedzīvotāji līdz I pasaules karam varēja maz iesaistīties globālos ekonomiskos procesos. Gan lauksaimniecības produkcijas, gan kokmateriālu transportēšanas iespējas bija ļoti ierobežotas. Satiksmes ceļu trūkums bija aizkavējis novada ekonomisko attīstību, taču pārdomātas Krievijas militārās stratēģijas dēļ draudēja kļūt arī par šķērsli Vācijas armijas sekmīgām militārām operācijām šajā reģionā I pasaules kara gados.

2. Satiksmes ceļu pieejamība Augšzemē I pasaules kara sākuma fāzē

Laika posmā no 1914. gada augusta līdz 1915. gada aprīlim karadarbība skāra Latvijas piekrasti un ir attiecināma arī uz mūsdienu Latvijas teritorijas gaisa telpu. Savukārt laika posmā no 1915. gada aprīļa līdz jūlijam Vācijas armija okupēja gandrīz visu Kurzemes guberņas teritoriju.



2. attēls. Frontes līnijas izmaiņas Augšzemē 1915. gada vasarā. *Der Sommerfeldzug gegen Russland 1915*, M 1 : 2 250 000

Krievijas armijas pārziņā palika vien Ilūkstes apriņķa teritorija uz austrumiem no Ilūkstes. Lai gan lielāko kara smagumu iznesa kājnieki, to un citu karaspēka daļu apgāde uzskatāma par galveno uzdevumu, frontes līnijai aizvien attālinoties no Vācijas. Sauszemē faktiski eksistēja tikai viens transporta veids, ar kura palīdzību lielos apjomos un regulāri bija iespējams nodrošināt karaspēka apgādi. Tas bija dzelzceļš.

Karadarbības pirmajā gadā, pēc vairākām veiksmīgām Krievijas armijas operācijām, Vācija īslaicīgi bija spiesta daļu savas teritorijas pat zaudēt, taču 1914. gada nogalē, situācijai strauji mainoties, aizvien vairāk Krievijas impērijas teritorijas nonāca Vācijas kontrolē. Dzelzceļu izmantošanu šajā teritorijā ierobežoja no pārējās Eiropas atšķirīgais sliežu ceļa platums. Krievijā, tostarp daļā mūsdienu Polijas teritorijas, platsliežu dzelzceļi bija izbūvēti 1524 mm platumā, kurpretī Eiropā dominējošais bija 1435 mm platums. Šāda platuma sliedes Krievijas teritorijā iestiepās tikai līdz Varšavai. Lai Vācijas armija varētu sekmīgi virzīties austrumu virzienā, platsliežu dzelzceļus okupētajās teritorijās pēc iespējas ātrāk bija jāpārbūvē normālpalumā (1435 mm), jo trūka evakuētais krievu platuma (1524 mm) ritošais sastāvs, un bija jāveic arī darbietilpīgais vagonu pārkraušanas process.

Papildus tam grūtības radīja Krievijas ilgstoši piekoptā transporta attīstības stratēģija, kura paredzēja ierobežotu dzelzceļa līniju izbūvi impērijas rietumu apgabalos, lai kara gadījumā apgrūtinātu ienaidnieka virzīšanos. Tas, protams, kara sākumā nebija sekmējis arī pašas Krievijas armijas apgādi, tā ka nosacīti to var uztvert par “koku ar diviem galiem”. Tādējādi Vācijas armijas priekšējo daļu apgāde bija visai apgrūtināta, it sevišķi, frontes līnijai sasniedzot Augšzemi un atduroties pret dabisko šķērslī – Daugavu.

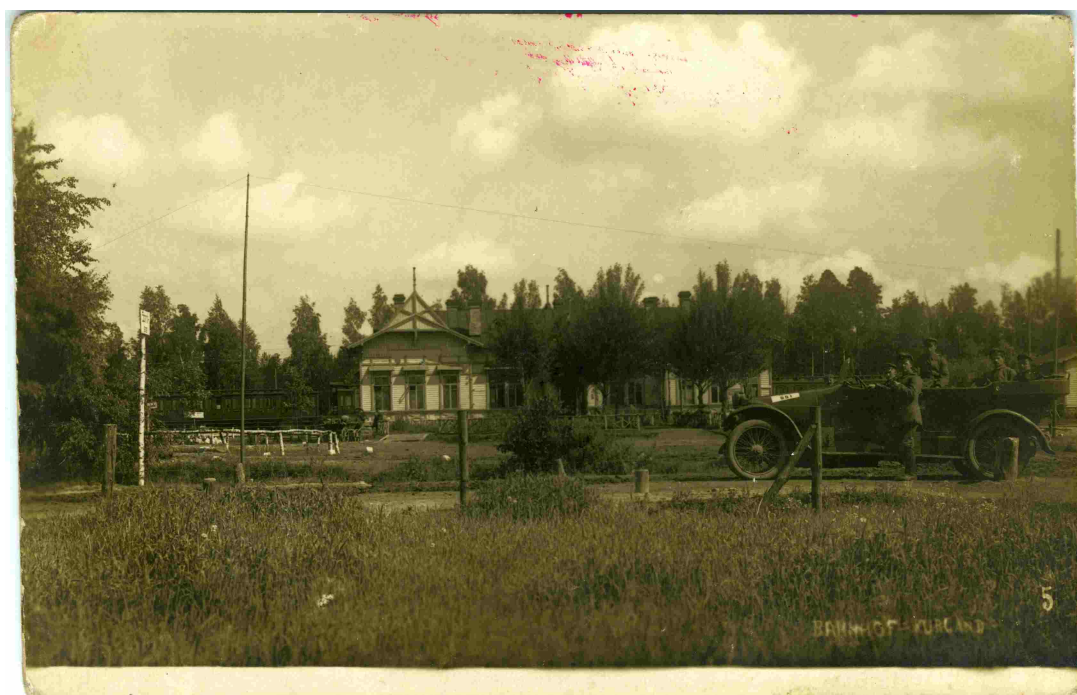
Tuvākā dzelzceļa līnija, kā zināms no iepriekš izklāstītā, gāja relatīvi tuvu Daugavai, un tas bija Maskavas–Ventspils dzelzceļa posms starp Jelgavu un Daugavas šķērsojumu pie Jēkabpils. Krievijas armija bija ieņēmusi nelielu placdarmu Daugavas kreisajā krastā, tieši pateicoties šim dzelzceļam un tā Daugavas (Zelķu) tiltam.

Vācijas armija savukārt droši varēja izmantot Jelgavas–Zīlānu dzelzceļa iecirkni posmā no Jelgavas līdz Daudzevai; frontes līnija atradās pie nākamās šī dzelzceļa stacijas – Sēlpils. Lai nodrošinātu platsliežu vilcienu padošanu un apkalpošanu pēc iespējas tuvāk frontes līnijai, uz platsliežu dzelzceļa tika ierīkotas

vairākas jaunas stacijas, kā piemēram, Lāčplēsis (Berghof) un Menta. Vācijas armijas kontrolē nonākušajā noslēdzošajā posmā starp Daudzevas un Sēlpils stacijām tika atvērtas Ziķu (Sickin) un Kalēju (*Kallei*) stacijas.³² Ziķu stacijas vietā vēlāk – 1927. gadā – tika ierīkots Staburaga pieturas punkts.



3. attēls. Daudzevas dzelzceļa stacijas kopskats 1916. gadā. Fotogrāfs nezināms. Šveices Federālā tehnoloģiju institūta bibliotēkas Cīrihē (*ETH-Bibliothek Zürich*) krājums, Ans_05358-031-AL



4. attēls. Maskavas–Ventspils dzelzceļa Daudzevas stacijas ēka 1916. gadā. Fotogrāfs nezināms. Toma Altberga kolekcija

³² Knipping, Andreas (2004). *Eisenbahnen im Ersten Weltkrieg*. Freiburg: EK-Verlag, S.146.



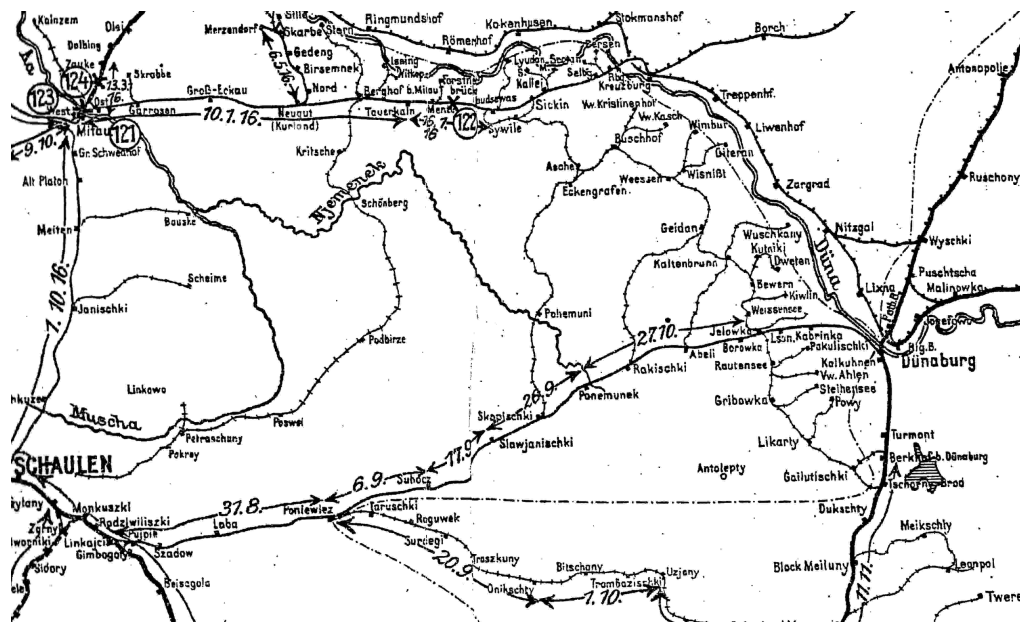
5. attēls. Militārā platforma Ziķu (Sickin) pieturā 1916. gadā. Fotogrāfs nezināms. Šveices Federālā tehnoloģiju institūta bibliotēkas Cīrihē krājums, Ans_05358-043-AL



6. attēls. Rosība Ziķu stacijā 1916. vai 1917. gadā. Kā liecina pastkartes oriģinālais nosaukums (*Haferausgabe am Bahnhof Sickin*), stacijā notikusi arī auzu izdale. Fotografējis E. Vitorfs (*Eugen Wittorf*), pastkarte izdota Hamburgā. Biedrības “Sēlijas kultūras projekti” kolekcija

Jāpiezīmē, ka pilnvērtīgu pieeju Jelgavas–Sēlpils dzelzceļa iecirknim Vācijas armija ieguva vien 1916. gada janvārī pēc tiltu (ko Krievijas armija atkāpjoties bija saspridzinājusi) salabošanas un sliežu ceļa pārbūves normālplatumā.³³

³³ Кречман, Вильгельм (1928). *Восстановление германцами железных дорог во время войны 1914–18 гг. Часть 2. Восточный театр военных действий (Русский фронт)*. Ленинград: Отделение Военных Сообщений при Ленингр. Инст. Инж. Путей Сообщ., с. 141.



7. attēls. Dzelzceļu izvietojums Augšzemē 1918. gadā. Schematiska karte ar platstiežu dzelzceļu atvēršanas datumiem pēc to pārbūves normālplatumā 1915. un 1916. gadā. Latvijas Industriālā mantojuma fonda arhīvs

Zināms, ka agrāk normālplatumam tika pielāgots Radvilišķu–Grīvas dzelzceļa iecirknis starp Radvilišķu un Eglaines (*Jelowka*) dzelzceļa stacijām. Pēdējā, līdzīgi kā Daudzeva, faktiski pildīja galastacijas funkciju. Šī dzelzceļa pārbūve iesākās jau 1915. gada augustā, septembra gaitā pakāpeniski sasniedzot gan Skapišķu, gan Rokišķu, Obeļu un Eglaines stacijas.³⁴ Sākotnēji šī dzelzceļa apgāde notika caur Liepājas ostu, taču līdz oktobrim Vācijas militārie dzelzceļnieki bija paguvuši normālplatumam pielāgot vēl vairākas dzelzceļa līnijas aizmugurē, kā arī izbūvēt jaunu Vācijas un Krievijas teritorijas dzelzceļus savienojošu līniju no Klaipēdas (Bajoriem) uz Priekuli.³⁵



³⁴ Кречман, Вильгельм (1928). *Восстановление германцами железных дорог во время войны 1914–18 гг.*, с. 143.

³⁵ Кречман, Вильгельм (1928). *Восстановление германцами железных дорог во время войны 1914–18 гг.*, с. 19, 20, 165.

8. attēls. Eglaines platsliežu dzelzceļa stacijas ēka I pasaules kara gados. Fotografārs nezināms. Biedrības “Sēlijas kultūras projekti” kolekcija

Papildus tam priekšējo karaspēka daļu apgādei normālplatumā tika pārbūvēts arī Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļa iecirknis no Varšavas līdz Berkhofas³⁶ dzelzceļa pieturai pirms Turmantas stacijas. Atsevišķās dzelzceļu shēmās kā gala stacija tika uzrādīta Turmanta, taču faktiski, frontes līnijas tuvuma dēļ, līdz Turmantai dzelzceļa satiksmi nodrošināja nevis platsliežu, bet gan šaursliežu vilcieni, kurus iztīrāsīm turpmākajās grāmatas nodaļās.



9. attēls. Skats uz Turmantas dzelzceļa staciju 1916. gada septembrī. Šeit atbalsta tipa karalauka dzelzceļa infrastruktūra ierīkota uz Sanktpēterburgas–Varšavas platsliežu dzelzceļa klātnes. Fotografārs nezināms. Ivana Protopopova kolekcija

Vācieši paši platsliežu dzelzceļa gala pieturu dēvēja par *Berkhof bei Dünaburg*, nepārprotami akcentējot savu nākamā uzbrukuma mērķi – Daugavpili. Iecirknis starp Viļņu un Berkhofu normālplatūmam tika pielāgots 1915. gada novembrī,³⁷ tā pēdējā stacija ar sliežu ceļu izvērsumu bija Čornij Brod (*Tschorny Brod*) jeb mūsdienu Visagina. Arī šo staciju bija ierīkojis vācu militārais resors, jo sākotnējā Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļa stacija atradās Dukštā – ļoti tālu no Daugavas frontes sektora.

³⁶ Nosacītā stacija tika ierīkota pie Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļa 526. versts pārbrauktuves sarga mājas. Pēc I pasaules kara tā vairs nav tikusi izmantota.

³⁷ Кречман, Вильгельм (1928). *Восстановление германцами железных дорог во время войны 1914–18 гг.*, с. 82.



10. attēls. Skats uz Berkhofas dzelzceļa pieturu 1916. vai 1917. gadā, kas stratēģisku apsvērumu dēļ ierīkota pie Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļa 526. versts pārbrauktuves sargu būdas. Tālāka virzīšanās Turmantas stacijas un frontes virzienā tika nodrošināta pa zirgu vilces karalauka dzelzceļu. Fotografārs nezināms. Ivana Protopopova kolekcija



11. attēls. Visaginas (Čornij Brod) dzelzceļa stacija – viens no I pasaules kara nozīmīgākajiem militāro kravu loģistikas centriem Austrumu frontē. Fotografārs nezināms. Latvijas Industriālā mantojuma fonda arhīvs



12. attēls. Ūdenstornņa būvniecība Visaginas dzelzceļa stacijā 1915./1916. gada ziemā. Fotografārs nezināms.
Toma Altberga kolekcija

Līdz ar to tika atrisināts jautājums par Vācijas armijas priekšējo karaspēka daļu apgādi globālos mērogos, taču, pirmkārt, jāņem vērā visu uzskaitīto dzelzceļu ierobežotā caurvedes spēja. Atskaitot Sanktpēterburgas–Varšavas dzelzceļa maģistrāli, abi pārējie dzelzceļi bija viensliežu, ar reti (ap 20–25 km attālumā) izvietotām dzelzceļa starpstacijām vilcienu izmaiņai. Tādējādi nodrošināt militāro apgādi, izmantojot tikai vienu no šiem dzelzceļiem, nebija iespējams. Otrkārt, diezgan plašajā Augšzemes teritorijā faktiski nebija zemesceļu, kas piemēroti smagu kravu, piemēram, liulgabalu, transportēšanai. Treškārt, divi no minētajiem platsliežu dzelzceļiem bija izvietoti relatīvi tālu (20 līdz 100 km attālumā) no frontes līnijas. Frontes līnijai stabilizējoties un karadarbībai ievirzoties pozīciju kara fāzē, par labāko loģistikas risinājumu tika atzīta savienojošo šaursliežu dzelzceļu būvniecība. Ar šo dzelzceļu starpniecību papildus tika iecerēts risināt arī būvmateriālu sagādes un transportēšanas jautājumus, kareivju apgādi ar proviantu un zirgu apgādi ar barību. Būtisks aspekts bija arī dažāda tipa karalauka dzelzceļu savietojamība.

[fragments]

Ilze Freiberga 600 mm dzelzceļa sociāli ekonomiskā ietekme Augšzemes novada attīstībā

2020. gada 2. augusts – Viesītes muzejā “Sēlija” tiek svinēta Dzelzceļnieku diena. Ziediem rotātajās lokomotīvu depo telpās sapulcējušies dzelzceļnieki un apkārtnes ļaudis. Jebkurš, kurš redzējis Latvijas dzelzceļu šodienas shēmu, varētu pabrīnīties – šeit taču nav ne dzelzceļa, ne sliežu, bet cilvēki svin dzelzceļnieku svētkus. Jā, tas tiesa, vilcieni šeit vairs nekursē teju 50 gadus, bet katram klātesošajam ātri rodas sajūta, ka tieši mazais bānītis ir tā lieta, kas savā ziņā joprojām nosaka šīs mazpilsētas dzīves ritmu. Šeit un turpmāk tekstā lietotais un tautas valodā bieži dzirdētais šaursliežu, īpaši 600 mm, dzelzceļa nosaukums, kas periodikā sastopams jau 20. gadsimta 30. gados, ir ne vien populārākais no tam piešķirtajiem vārdiem, bet arī labi raksturo sabiedrības attieksmi pret šī platuma dzelzceļiem un tajos izmantotajām lokomotīvēm. Līdzās “bānītim”, “mazbānītim” un “mazajam bānim” minami arī tādi apzīmējumi kā “vilcienītis” un “tējmašīna”, kas gan vairāk attiecas uz ritošo sastāvu. Tas atstājis tik dziļu nospiedumu kolektīvajā atmiņā, ka ieradumi un tradīcijas, kuru izcelsme saistīta ar dzelzceļu un tā darbiniekiem, ir neatņemama dzīves daļa vismaz daļai reģiona iedzīvotāju arī šodien. Militāri tehniskā būve šeit ieguvusi gandrīz cilvēciskus vaibstus, pa 600 mm dzelzceļiem reiz kursējušās tvaika lokomotīves kļuvušas teju par dzīvām būtnēm. Turpmāk mēģināsim saprast, kas padarīja šo dzelzceļu par galveno satiksmes artēriju reģionā, tādējādi veicinot ne vien tā ekonomisko izaugsmi, bet arī tā iedzīvotāju sociālā stāvokļa, labklājības un sabiedriskās dzīves augšupeju.

Pētījuma mērķis ir noskaidrot, kāda bija 600 mm dzelzceļa nozīme Augšzemes novada attīstībā, kā tas ietekmēja reģiona ekonomisko izaugsmi un tā iedzīvotāju dzīves apstākļus, kādas vēl šodien redzamas pēdas tas atstājis reģionā. Darba hronoloģiskās robežas ietver laiku no 20. gadsimta 20. gadiem līdz 2021. gadam, un tās nosaka Augšzemes 600 mm dzelzceļa īpatnība: dzelzceļa atstātais mantojums šeit kalpo ne vien kā daļa no vēsturiskās atmiņas, bet arī kā aktīvs tūrisma, un līdz ar to arī ekonomiskās attīstības, veicinātājs. Šāda hronoloģiskā ietvara izvēli nosaka arī tas, ka 600 mm dzelzceļa ekspluatācijas vēsture reģionā ir noslēgusies, līdz ar to tā analizējama kā vienots process. Rakstā apskatīta šī dzelzceļa attīstība 20. gadsimta 20.–30. gados (no brīža, kad tas nonāca Latvijas Dzelzceļu virsvaldes pārraudzībā), raksturota dzelzceļa darbība laikā no Latvijas PSR izveides līdz tā slēgšanai 1972. gadā, kā arī iezīmēts 600 mm dzelzceļa atstātais mantojums un tā nozīme reģionā līdz mūsu dienām.

Darba tapšanā izmantoti dažādi avoti: Valsts akciju sabiedrības “Latvijas dzelzceļš” arhīva Viesītes lokomotīvu depo un Viesītes stacijas personāla dokumenti, Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīva un Latvijas Valsts arhīva dokumenti, kas raksturo tādus saimnieciskos rādītājus kā preču un pasažieru pārvadājumi un nodarbināto skaits. Šim nolūkam kalpo arī Dzelzceļu virsvaldes izdotie komerciālie rādītāji. Lai aprakstītu Augšzemes novada iedzīvotāju struktūru, izmantoti tautas skaitīšanu materiāli. Darba tapšanā izmantota arī periodika – centrālie, reģionālie un dzelzceļa organizāciju izdotie periodiskie izdevumi –, savukārt uz bānīti ar tā laikabiedru acīm palīdz paskatīties gan npublicētas, gan publicētas atmiņas.

Raksta pirmā daļa pievēršas Augšzemes 600 mm dzelzceļu raksturojumam, tam, kādas izmaiņas tie piedzīvojuši no 20. gadsimta 20.–30. gadiem līdz likvidēšanai 70. gados. Otrā daļa veltīta dzelzceļa lomai novada ekonomikā, savukārt trešajā daļā pievērsīsimies dzelzceļa nozīmei atsevišķu apdzīvoto vietu attīstībā un tam, kādēļ cilvēki izvēlējās strādāt tieši uz dzelzceļa, ko tas viņiem deva. Noslēdzotajā daļā tiks apskatīts dzelzceļa un dzelzceļnieku devums reģiona sabiedriskajā, kultūras un sporta dzīvē, dzelzceļnieku aizsāktās tradīcijas un bānīša atstātais mantojums.

1. 600 mm dzelzceļa raksturojums Augšzemē: līniju un staciju pārmaiņas, pasažieru pārvadājumi un to nozīme reģiona dzīvē

1.1. Līniju un staciju pārmaiņas 20. gadsimta 20.–40. gados

Augšzemes 600 mm dzelzceļu raksturošana ir visai sarežģīta – to ietekmē vairāki faktori. Visā šo dzelzceļu ekspluatācijas laikā tie bijuši ne vien pakļauti atšķirīgu valstu un politisko iekārtu dzelzceļa

strukturām, bet arī lokāli piederējuši dažādām dzelzceļa nodaļām (ekspluatācijas iecirkņiem, distancēm), turklāt vienlaikus varējuši būt piekritīgi pat divām dažādām nodaļām (piemēram, depo Jelgavas nodaļas pārziņā, bet ceļu distance – Daugavpils). Runājot par 20.–40. gadiem, būtiska ir arī dzelzceļu tīkla mainīgā daba – kopš tā ekspluatācijas sākuma līdz pastāvēšanas beigām atsevišķas līnijas tikušas pārbūvētas, pagarinātas, pat slēgtas (Kaldabruņa–Subate, Geidāni–Eglaine), tāpat atsevišķas stacijas un pieturas punkti mainījuši ne vien savus nosaukumus (Jaunā pārdēvēta par Sunāksti, Slota – par Dignāju), bet arī atrašanās vietu vai tikuši slēgti (Strautiņi). Pie tam – staciju nosaukumi šeit ne vienmēr bijuši saistīti ar tuvāko apdzīvoto vietu (Slate un Geidāni). Tāpat pilnvērtīgu raksturojumu nesniedz arī regulārajā satiksmē izmantotās līnijas, jo papildus tām tika izbūvēti arī dzelzceļa atzarojumi mežistrādes vajadzībām un pagarinājumi uz kokmateriālu kraušanas vietām. 30 km garajai Siliņu–Elkšņu līnijai ar pagarinājumiem, ko izbūvēja 1932.–1934. gadā, reģiona dzīvē bija divas būtiskas nozīmes – tā ne vien ļāva ērti pārvadāt vienu no nozīmīgākajiem reģiona resursiem, bet arī deva darbu gan mežistrādē nodarbinātajiem, gan arī aptuveni 1000 bezdarbniekiem, kas strādāja līnijas būvniecībā. Galvenokārt to bija paredzēts izmantot ziemas sezonā, bet, tā kā ne vienmēr laikapstākļi bija labvēlīgi, meža darbus nācās turpināt arī vasarā. 1934. gadā mežu dzelzceļus no Tautas labklājības ministrijas pārņēma Dzelzceļu virsvalde, kas ļāva tos izmantot arī vispārējai preču un pasažieru kustībai.³⁸

Arī politiskās norises atstāja ietekmi uz Augšzemes šaursliežu dzelzceļu tīklu, un dzelzceļa nelielā izmēra dēļ tās bija arī viegli īstenojamas. Piemēram, vācu okupācijas laikā, 1943. gadā, Dzelzceļu virsvalde sadarbībā ar Auto satiksmes pārvaldi no Siliņu stacijas uz Jodeļu pieturas punktu pārvietoja nelielo ēku, kas kalpoja pasažieriem kā uzgaidāmā zāle. Pārceļšanas rīkojums paredzēja arī pēc vajadzības to pārcelt atpakaļ uz Siliņiem, atstājot pārceļšanas izdevumus Viesītes un Biržu pagastu ziņā.³⁹

Ainu vēl sadrumstalotāku padara tas, ka Augšzemes 600 mm dzelzceļu tīkla līnijām ir dažāds ekspluatācijas ilgums. 20.–30. gadus varētu dēvēt par pārmaiņu laiku: tika atvērti jauni pieturas punkti līdztekus citu darbības sašaurināšanai un pat slēgšanai. 1928. gadā atvēra Vidsalas pieturas punktu,⁴⁰ 1931. gadā – Susējas⁴¹ un Aldaunes⁴² pieturas punktus, 1933. gadā sāka darboties pieturas punkti ar biļešu tirdzniecību vilcienā – Salas, Zaķi, Jodeļi, Lāčkalns, Ževaldi un Rempi,⁴³ 1934. gadā – Sviļi, Slate un Sauka,⁴⁴ bet 1935. gadā – Ermīte.⁴⁵ Vairāki pieturas punkti mainījās: 1932. gadā Sunākstes un Lones stacijas pārveidoja par pieturas punktiem,⁴⁶ savukārt Vidsalas, Dignājas un Susējas pieturas punkti tika slēgti, saglabājot vienīgi iespēju pasažieriem tajos iekāpt un izkāpt.⁴⁷ Tas labi parāda, ka 600 mm dzelzceļi Augšzemē 30. gados tika organizēti tā, lai nodrošinātu iespējami plašu pieejamību vietējiem iedzīvotājiem, savukārt kravas operācijas tika saglabātas lielākajos centros un gala stacijās.

Bijušas arī vairākas ieceres 600 mm dzelzceļu tīkla pārbūvei un paplašināšanai, tās galvenokārt vienoja vēlme uzlabot ekonomisko situāciju reģionā vai palielināt paša dzelzceļa ieņēmumu daļu, ko tas neguva, daļai pasažieru izvēloties autobusus vilciena vietā. Populāra bija ideja pārbūvēt 600 mm dzelzceļus 750 mm platumā, diskusijas raisīja iespēja pagarināt dzelzceļu līdz Krustpils stacijai pēc tilta pār Daugavu uzbūvēšanas, tāpat bija ideja pagarināt dzelzceļu līdz Eglainei. Tomēr ne šīs, ne arī citas ieceres īstētas netika.

³⁸ Tautsaimniecība. Pārņemti mežu dzelzceļi (1934). *Rīts*, 10.12.

³⁹ Latvijas Nacionālā arhīva Latvijas Valsts vēstures arhīvs (LNA LVVA), 1150. f., 1. apr., 56. l. (Ziņas par transporta līdzekļiem), 150. lp.

⁴⁰ Valdības rīkojumi un pavēles. Rīkojums Nr. 327 par vilcienu pieturēšanu Vidsalā un biļešu pārdošanu vilcienos (1928). *Valdības Vēstnesis*, 19.07.

⁴¹ Valdības rīkojumi un pavēles. Rīkojums Nr. 339 par Susējas pieturas punkta atvēršanu (1931). *Valdības Vēstnesis*, 09.09.

⁴² Valdības rīkojumi un pavēles. Rīkojums Nr. 355 par Aldaunes pieturas punkta atvēršanu (1931). *Valdības Vēstnesis*, 26.09.

⁴³ Valdības rīkojumi un pavēles. Rīkojums Nr. 167 par pasažieru vilcienu pieturēšanu Salās, Zaķos, Jodeļos, Lāčkalnā, Ževaldos un Rempos un biļešu pārdošanu vilcienos (1933). *Valdības Vēstnesis*, 15.05.

⁴⁴ Valdības rīkojumi un pavēles. Rīkojums Nr. 154 par pasažieru vilcienu pieturēšanu Sviļu pieturas punktā un biļešu pārdošanu vilcienos (1934). *Valdības Vēstnesis*, 17.04.; Pilsētas un lauki. Jauns pieturas punkts (1934). *Rīts*, 14.09.; Pilsētas un lauki. Jauns pieturas punkts (1934). *Rīts*, 23.09.

⁴⁵ Valdības rīkojumi un pavēles. 439. rīkojums par darbības paplašināšanu Malnavas, Aldaunas un Ermītes pieturā (1935). *Valdības Vēstnesis*, 13.11.

⁴⁶ Divas stacijas pārvērstas par pieturas punktiem (1932). *Latvijas Kareivis*, 10.07.

⁴⁷ Pasažieru trūkuma dēļ slēdz dzelzceļu pieturas punktus (1932). *Latvijas Kareivis*, 17.01.; Apkārtne. Sašaurina darbību (1932). *Jēkabpils Vēstnesis*, 04.02.

1.2. Pasažieru pārvadājumi 20. gadsimta 20.–30. gados



1. attēls. Pasažieri pie Neretas stacijas gaida vilcienu. Nereta bija pirmā 600 mm dzelzceļa stacija Latvijā, kurā uzbūvēja mūra stacijas ēku (1927. gadā, pēc L. Grīnbergas projekta). Fotogrāfs nezināms. Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja krājums, LDzM 412

Iesakņojies uzskats, ka īpaši svarīgi Augšzemes iedzīvotājiem bija tieši pasažieru pārvadājumi, tādēļ sāksim ar apskatu, kur ar bānīti bija iespējams nokļūt. Tās bija trīs atsevišķas līnijas (Viesītes–Daudzevas, Neretas–Jēkabpils un Aknīstes–Siliņu), kas nodrošināja satiksmi teju visā reģionā un deva iespēju nokļūt arī uz lielajiem centriem ārpus tā. Īpaši svarīga bija Viesītes–Daudzevas līnija, kuras galapunktā pasažieri varēja pārkāpt platsliežu vilcienā. Protams, 600 mm dzelzceļi Augšzemē sākotnēji nebija veidoti, lai apmierinātu pasažieru vajadzības, piemēram, no Aknīstes uz Daugavpili pasažieru pārvadājumus nodrošināja autobuss. Tomēr jāsaprot, ka nokļūšana uz pilsētu gandrīz pirms 100 gadiem nebija gluži tāda pati kā šodien. Pirmkārt, tāpēc, ka vilcieni Augšzemes šaursliežu dzelzceļu tīklā nekursēja katru dienu. 1926. gada vilcienu saraksts parāda, ka katru dienu kursēja vilciens starp Daudzevu un Jēkabpili, otrdienās, trešdienās, piektdienās un svētdienās – starp Jēkabpili, Siliņiem un Aknīsti, pirmdienās un ceturtdienās – starp Jēkabpili un Neretu, otrdienās un piektdienās – starp Jēkabpili un Eķengrāvi, svētdienās – starp Eķengrāvi un Neretu. 1939. gadā pirmdienās, trešdienās un piektdienās pasažieri varēja aizbraukt no Neretas līdz Krustpilij (ar pārsēšanos Jēkabpilī), ceturtdienās – no Viesītes līdz Krustpilij, bet katru dienu kursēja vilcieni starp Viesīti un Daudzevu, kā arī Jēkabpili un Aknīsti (izņemot svētdienas). Savukārt autobusu satiksmi Latvijas Dzelzceļu virsvalde nodrošināja katru dienu starp Krustpils staciju un Aknīsti, Krustpils staciju un Viesīti (tālāk – Neretu), Krustpils staciju un Subati. Aplūkosim arī mazliet tuvāk autobusu satiksmi, jo to šajā reģionā, sākot ar 1936. gadu, nodrošināja tieši Dzelzceļu virsvalde. Viens no galvenajiem iemesliem par labu autobusu izvēlei bija to kustības ātrums, kas, salīdzinot ar bānīti, ļāva iekonomēt laiku. Līdz ar dzelzceļa autobusu ienākšanu reģionā tiek atzīmēts, ka turpmāk galvenais dzelzceļa uzdevums reģionā būs vietējās lauksaimniecības produktu pārvadāšana, ko apliecina avīze “Latvijas Kareivis”: “Neapmierinoša pasažieru satiksme ir uz 600 mm lauku dzelzceļiem [..]. Šie kara laikā būvētie ceļi [..] atļauj laist vilcienus ar ātrumu tikai no 14 līdz 20 km stundā. [..] Ar autobusiem paredzēts ik dienas izdarīt [..] vienu braucieni starp Jēkabpili–Neretu, Jēkabpili–Aknīsti, Jēkabpili–Subati, un divus braucienus dienā starp Jēkabpili–Viesīti. Tā kā zemes ceļš šeit

iet līdztekus dzelzceļam, tad autobusi apkalpos to pašu rajonu, ko tagad dzelzceļš. Reizē ar to vilcienu kustību paredzēts uzturēt tikai 2–3 reizes nedēļā, galvenā kārtā lauku ražojumu pārvadāšanai.”⁴⁸ Kā liecina autobusu biļešu tarifs, autobusu satiksme tiešām savienoja reģiona ekonomiski aktīvākās vietas – dzelzceļa stacijas un tirgus laukumus –, un kustības saraksts bija pieskaņots vilcienu sarakstam, lai varētu ērti nokļūt Rīgā.

2. attēls. 1926. gada 600 mm dzelzceļu pasažieru vilcienu saraksts. Latvijas dzelzceļa vēstures muzeja krājums, LDzM 4001

Tomēr ātrums ne vienmēr ir noteicošais faktors, bānītis vēl ilgi turpināja vizināt arī pasažierus, un sevišķi būtiski tas bija ziemā, piemēram, 1938. gadā, kad autobusu satiksmi biežās sniega segas dēļ nācās pārtraukt un pasažieriem bija jādodas uz vilcienu.⁴⁹

To, ka pasažieriem nokļūšana ar vilcienu izvēlētajā galapunktā ne vienmēr bijusi ērta, mums labi ilustrē kāda pasažiera sūdzība 1929. gadā: “Uz Jēkabpils lauku dzelzceļa galvenās līnijas Jēkabpils–Viesīte–Nereta pasažieriem nekad satiksme nav bijusi īsti saskaņota un lietderīga. Tomēr tik grūta kā šoziem viņa nav bijusi. 60 klm. no Jēkabp. līdz Neretai ir jābrauc veselas 8 ar pusstundas, resp., 7 klm. stundā. Pie tam jāatzīmē, ka tiešas satiksmes starp minētām stacijām nemaz nav, kauču pasažieru trūkums nav vēl līdz šim nekad novērots. Viesītē biļeti izdod līdz galam – Neretai, bet pasažiers uz apaļām 3 stundām pusnaktī tiek izsēdināts. Stacijā nav ne bufetes, ne vispārī kāda plašāka telpa, tikai koridors cauriešanai. Pasažieru ērtības labad būtu norīkojams no Jēkabpils līdz Neretai tiešs vilciens, kurš varētu atiet vai nu pēcpusdienā jeb rīta pirmajās stundās pēc pusnakts. Tas pats jādara, arī braucot pretējā virzienā no Neretas uz Jēkabpili. Nebūtu par ļaunu ņemt vērā arī satiksmi ar Rīgu caur Krustpili. Pasažieru vārdā – Jūlijs.”⁵⁰

[fragments]

⁴⁸ Pavairots vilcienu skaits uz Latvijas dzelzceļiem (1936). *Latvijas Kareivis*, 03.04.

Šeit un turpmāk saglabāta citēto avotu oriģinālā rakstība.

⁴⁹ 25. decembra rītā laikraksts “Rīts” rakstīja: “Biezās sniega segas dēļ Jēkabpils rajonā nācies pārtraukt dzelzceļa autobusu satiksmi ar Aknīsti, Subati un Neretu. Sākot no šodienas līdz turpmākam rīkojumam starp Krustpili–Jēkabpili–Aknīsti un Krustpili–Jēkabpili, Viesīti–Neretu norīkoti apgrozībā dzelzceļu vilcieni. Uz Neretu vilcieni no Krustpils aizies plkst. 18.05, bet Neretā pienāks 22.45. No Neretas vilciens aties plkst. 2.38 un Krustpilī pienāks plkst. 7.37. Uz Aknīsti no Krustpils vilciens aizies plkst. 18.05 un Aknīstē pienāks plkst. 23.14, bet no Aknīstes aties plkst. 2.47 un Krustpilī pienāks plkst. 7.37.” (Sniega dēļ pārtraukta autobusu satiksme (1938). *Rīts*, 25.12.)

⁵⁰ Apkārtnē. Satiksmes grūtības (1929). *Jēkabpils Vēstnesis*, 22.02.

Aivars Markots

Augšzemes 600 mm dzelzceļš kartēs

Var šķīst, ka visi pasaules satiksmes ceļi jau izsenis ir bijuši attēloti dažādās kartēs. Varbūt ne visās. Varbūt ne visu valstu izdotajās. Varbūt tikai militārajās. Varbūt kādās specifiskās. Mums, autoru kolektīvam, arī tā likās, kad uzsākām šo projektu. Taču izrādījās, ka pilnīgi visi Augšzemē I pasaules kara gados izbūvētie dzelzceļi nav atrodami kartēs – vismaz ne mums pieejamajās. Savukārt tie, kas tajās ir atrodami, nereti ir iezīmēti neprecīzi un ne pilnībā.

Viens no pētījuma mērķiem bija iegūt pēc iespējas precīzāku informāciju par dzelzceļa trašu izvietojumu dabā, neatkarīgi no tā, kad, ar kādiem līdzekļiem un kādiem uzdevumiem dzelzceļš tika būvēts. Šķiet, ka arī pašiem būvētājiem ne vienmēr bija skaidrs uzdevums, līnijas funkcionēšanas termiņi (karš taču!) un noteikumi, pēc kuriem vadīties dzelzceļa izbūvē. Atsevišķi dzelzceļa posmi tāpēc nereti tika pārbūvēti (kā aprakstīts citās nodaļās, būvētāju treniņos tika iegūts un vēlāk attīstīts iespaidīgs būvēšanas ātrums), pielāgojot tos citiem ekspluatācijas parametriem pēc vajadzības un iespējām. Tas viss sarežģīja Augšzemes dzelzceļu izpēti, un atsevišķos gadījumos iegūt precīzas vai pat vienīgās norādes par dzelzceļa eksistenci bija iespējams tikai ar zemes virsmas aerolāzerskenēšanas jeb *LiDAR* (*Light Detection and Ranging*) datu izpētes palīdzību.

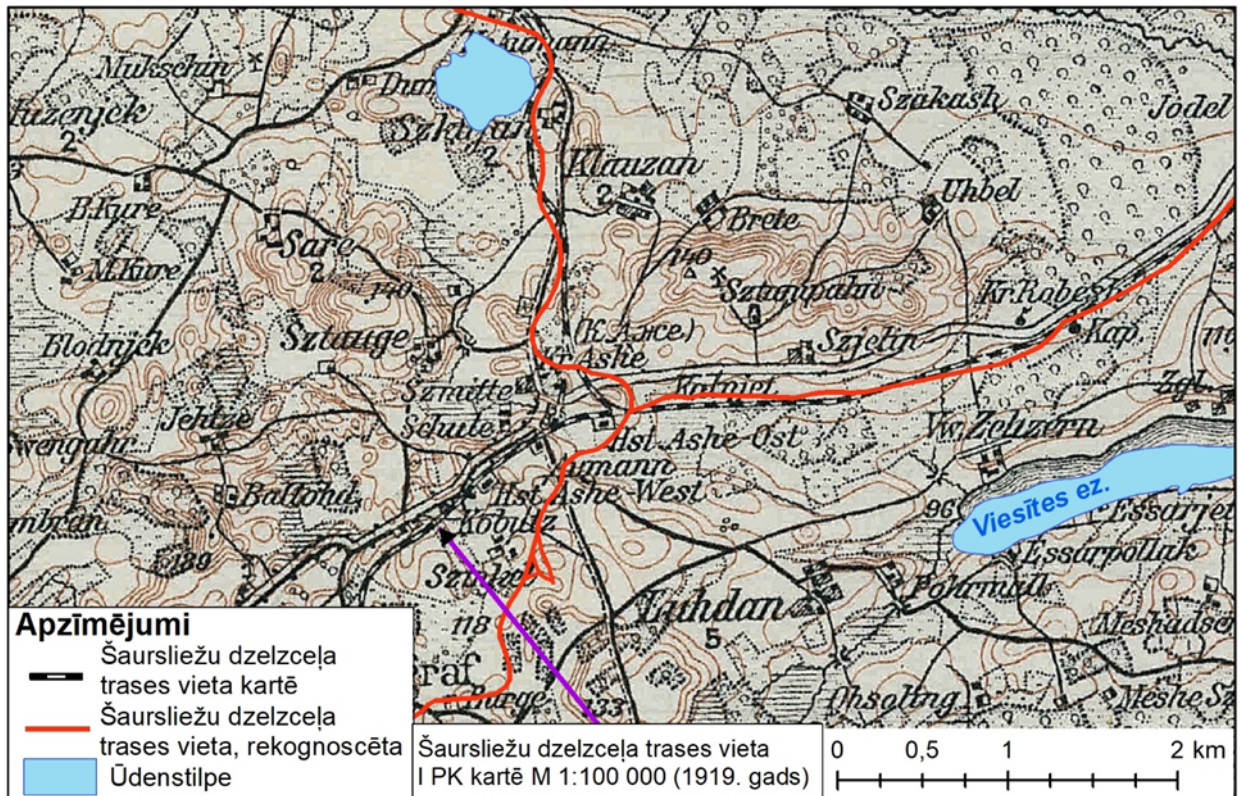
Kopš 2020. gada vasaras visiem interesentiem ir pieejami pilnvērtīgi Latvijas *LiDAR* dati, kurus var skatīt un pētīt vairākos karšu pārlūkos, tostarp Latvijas Ģeotelpiskās informācijas aģentūras (LĢIA) un “Latvijas valsts mežu” veidotajos. Savs pārlūks ir arī Latvijas Universitātei (LU), taču pagaidām pieejams tikai universitātes studentiem un pētniekiem. LĢIA ļauj *LiDAR* punktu mākonī (1×1 km tīkla kvadrātos) arī lejupielādēt un pašiem vizualizēt un veidot modeļus gan reljefam, gan citiem objektiem, piemēram, apbūvei vai apaugumam.

Vēl nozīmīgas ir abu iestāžu piedāvātās datu mobilās lietotnes, kas ir īpaši noderīgas, dodoties dabā un ļaujot pētniekiem nebūt piesaistītiem savam datoram vai drukātām telpisko datu versijām. Kartogrāfiem karšu pārlūku dati lieliski noder, kamerāli apstrādājot dažādu laiku un mērogu kartes (tostarp tās, kas pagaidām nav pieejamas karšu pārlūkos). Savukārt mobilās lietotnes lieliski noder, strādājot lauka darbos, kad var salīdzināt telpiskajos datos esošo situāciju ar aktuālo situāciju un uziet gan jaunu, gan senāku artefaktu pēdas un liecības.

No *LiDAR* datiem iegūtais, pārsteidzoši detalizētais zemes virsmas reljefs kopumā ļoti labi parāda seno ceļu un būvju atrašanās vietas, tostarp arī sen būvētu un sen likvidētu dzelzceļu trases, ko var identificēt pēc uzbūrumu savdabīgās formas un veidola. Dažādi kartogrāfiskie materiāli ir ierosinātāji un virzītāji uz precīzāku lokalizāciju, jo visbiežāk objektu precizitāte kartēs nav atbilstoša mūsdienām, kaut arī to konfigurācija un savstarpējais novietojums ir ļoti noderīgs pētniecības procesā.

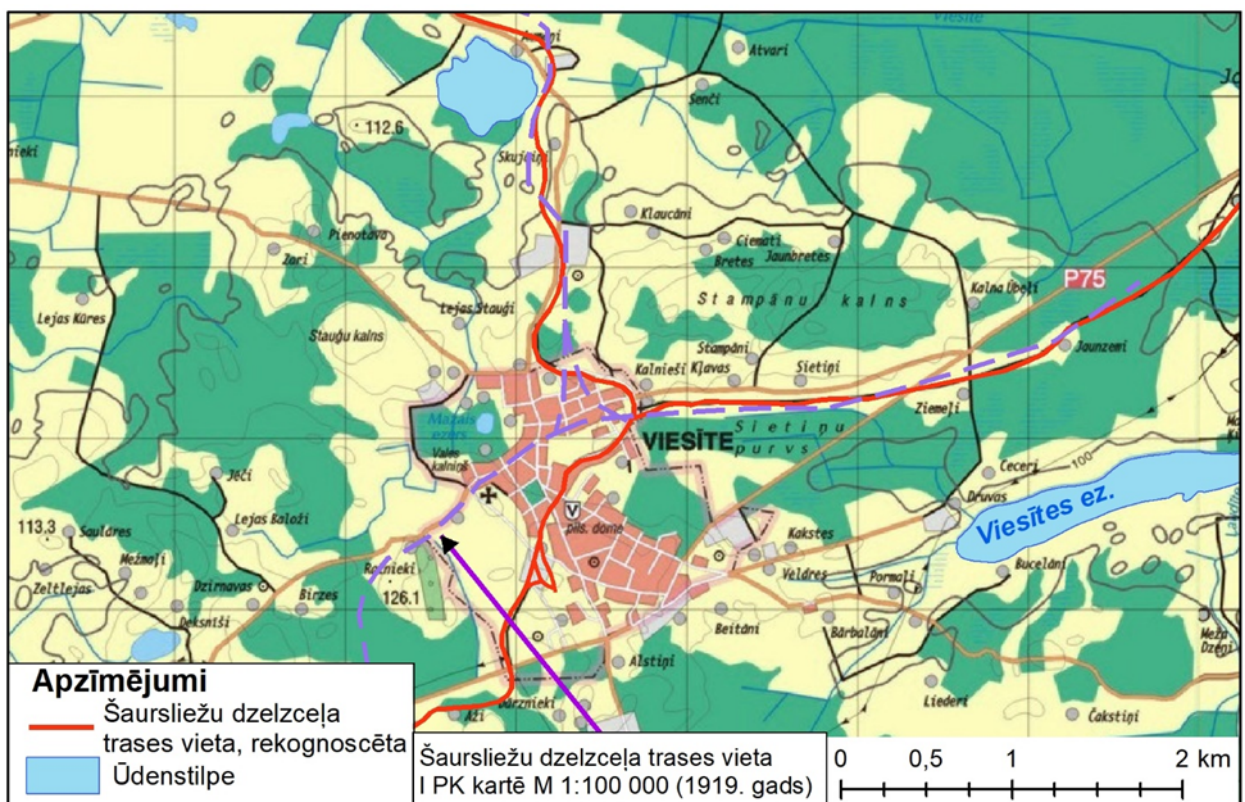
Tomēr ne visur *LiDAR* dati korekti atspoguļo I pasaules kara gadu situāciju. Arī gadījumos, kad liekas, ka kļūdījušies ir kartogrāfi, jācenšas iegūt papildu informāciju gan dabā, gan dažādos avotos.

Interesants piemērs ir Viesītes dzelzceļa mezgls, kas it kā diezgan neprecīzi atspoguļots I pasaules kara gados izdotajās Vācijas militārajās kartēs (sk. 1. attēlu).



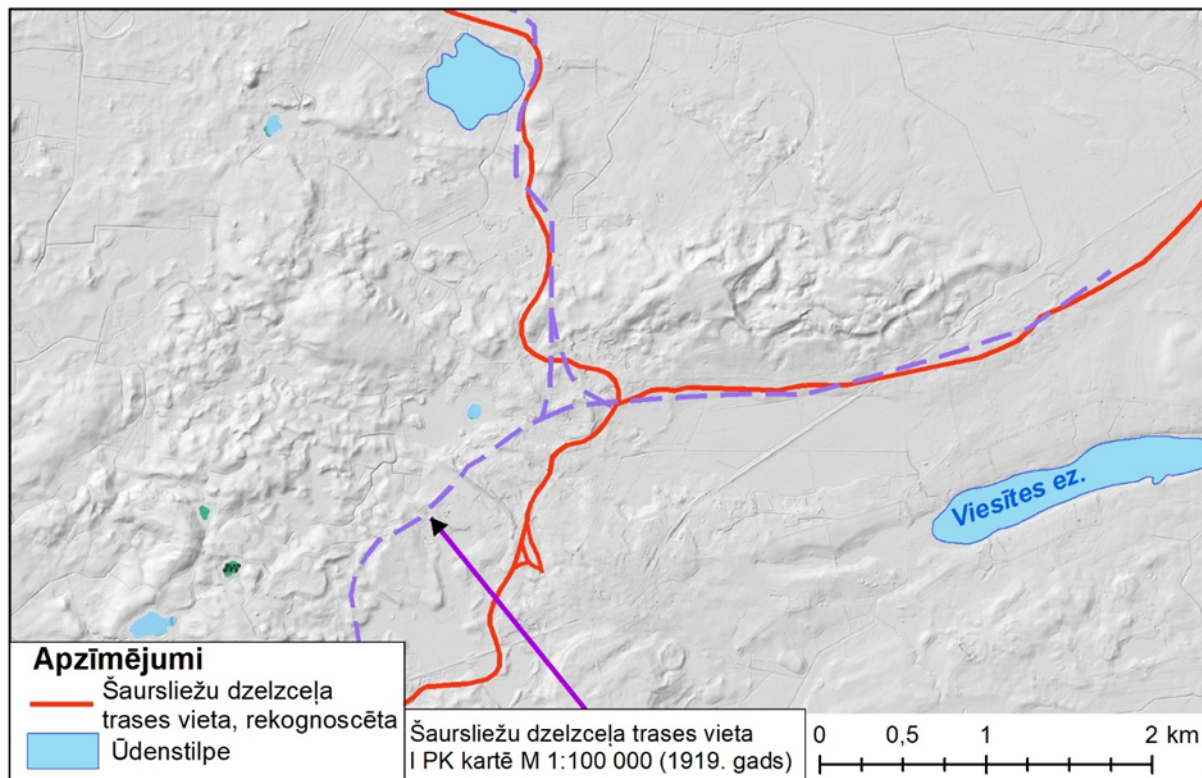
1. attēls. Situācijas attēlojums Viesītes apkārtnē I pasaules kara (I PK) vācu kartē. *Karte des westlichen Russlands* (1915–1920), Herausgegeben von der Kartogr. Abteilung der Kgl. Preuss. Landesaufnahme, lapa nr. R16, M 1 : 100 000

Kartogrāfiskie dati liecina un kādas Viesītes fotogrāfijas fragments apstiprina, ka Daudzevas virziena dzelzceļa līnija atzarojās jau Āžu dzelzceļa stacijā, nevis tur, kur tās sazarojums tika ierīkots starpkaru periodā – pie nekustamā īpašuma Paula Stradiņa ielā 9 (sk. 2. attēlu).



2. attēls. Situācijas attēlojums Viesītes apkārtnē. *Latvijas Republikas Satelītkarte* (1994–1998), Valsts Zemes dienests, lapa "Viesīte", 3224, M 1 : 50 000

Dzelzceļa līnijas atrašanās vieta precīzi atspoguļojas *LiDAR* datos (sk. 3. attēlu).



3. attēls. Šaursliežu dzelzceļu tīkla situācijas attēlojums Viesītes apkārtnē. *LiDAR reljefa modelis* (2020), LĢIA, LU Ģeogrāfijas un Zemes zinātņu fakultāte (ĢZZF)

Līdz ar to, pieļaujot kartogrāfiskas kļūdas iespējamību, ne vienmēr var izslēgt arī dzelzceļa trašu izmaiņu iespējamību. Šādas izmaiņas bija plaši izplatītas 20. gadsimta 20. gados, pielāgojot bijušos militāros šaursliežu dzelzceļus civilajai satiksmei.

[fragments]

Toms Altbergs

Augšzemes Mazbānītis 21. gadsimtā

Kopš I pasaules kara vētrainajiem notikumiem, kuri tiešā veidā skāra Latvijas teritoriju, ir pagājis gadsimts. Pagājuši gandrīz 50 gadi, kopš Augšzemē vairs nekursē kara gados būvētais un starpkaru periodā labiekārtotais Mazbānītis. Tā atstāto pēdu nav daudz. No pirmā acu uzmetiena šķiet, ka, izņemot Viesīti, vairs gandrīz nekas neliecina par kādreiz tik plašo šaursliežu dzelzceļu tīklu. Tomēr šis iespaids ir mazliet mānīgs. Daudz kur mežos joprojām ir atrodami gan dzelzceļa uzbērumi, gan ierakumi. Šur tur saglabājušās arī starpkaru periodā un PSRS varas gados būvētās Mazbānīša ēkas.

Šķiet, ka ir pienācis pēdējais brīdis šo mantojumu dokumentēt, lai nākamajām paaudzēm atstātu pēc iespējas detalizētākas liecības par to, kas kādreiz šeit risinājies gan I pasaules kara gados, gan arī pēc tam – ikdienā. Bez sava mazā vilcieniņa Sēlija noteikti nebūtu tāda, kāda tā ir šodien.

Augšzemes šaursliežu dzelzceļa pēdas dabā 2021. gadā fotografējis Didzis Grodzs.



1. attēls. Obeļu–Bebrenes–Dvietes lauku dzelzceļa un Vuškānu–Bebrenes–Būku atbalsta dzelzceļa pinums, 2021. gads

Par spīti tam, ka starp Kaldabruņas un Bebreņu dzelzceļa stacijām savulaik izbūvēti pat divi, nosacīti neatkarīgi, šaursliežu dzelzceļi, to pēdas dabā atrast ir ārkārtīgi grūti. Tvaika vilces lauku dzelzceļš izbūvēts, galvenokārt izmantojot koka konstrukcijas estakādes, turpretī zirgu vilces dzelzceļš – apkārt purvainēm un pakalniem. Attēlā redzama viena no retajām vietām, kur gar purvaines malu uz pauguru fona labi redzams apgādes dzelzceļa uzbērumš.



2. attēls. Obeļu–Bebrenes–Dvietes lauku dzelzceļš, 2021. gads

[fragments]