

LIEPĀJAS LAUKUMU PLĀNOJUMS UN Telpiskā kompozīcija līdz pirmajam pasaules karam

Planning and spatial composition of Liepaja squares up to World War I

Silvija Ozola

Rīgas Tehniskās universitātes Liepājas filiāle, Vānes iela 4, Liepāja, Latvija,
e-pasts: ozola.silvija@inbox.lv

Abstract. *Planning of Liepaja on the Baltic Sea was determined by water course and islands of the River Liva, Livonia's land commercial and military road from Königsberg (Kaliningrad) to Riga, which led along the seashore, apart from the Curonian fishermen settlements, but through Liva or Sand village on the sandbar. The flow of the River Liva originally coincided with the flow of the River Perkone. Around the 13th century the Liva port was created for shipping, trade and transshipment of goods. After devastation of the Sand village in 1418, the mouth of the River Liva was used for shipping; in the neighborhood, around the church, houses were built. Dwelling houses gradually occupied the territory to the River Perkone. Since the 16th mid-century from the southern part, alongside with the flow of the River Liva the Great Courland-Prussia dirt road led to the crossing through Liepaja, in the widening of it Hay Market (Heumarkt) was formed. The traffic flow divided in two directions – to the Old Market (Alter Markt), in the confluence of eight streets and to the **trade centre** in the western end of Ungerā (Avotu) Street between Peldu and Skarnu (Ludviķa) Streets. The Liva River got choked up with sand and in 1538 it did not fit for shipping. In Ducatus Curlandiae et Semigalliae the official religion was declared Lutheranism. Next to the Old Market Square St. Anna's wooden church (around 1587) was built. Craftsmen and merchants began to build their homes in the neighborhood. The **public and social center** of Libava (Libau) village formed. Lifestyle and occupation of population contributed to formation of the **commercial center** in the port area. In the neighborhood of Diku Street, where the customs garden, the Duke's and private warehouses were situated, craftsmen and merchants' houses with black tarred walls had been built.*

*From 1697 to 1703 a trading port canal was built. The urban area in 1705 expanded from the southern part of Siena tirgus to the bridge over the canal at the end of Lielā Street. Swedish army left Liepaja in September of 1709. Situation at the port in 1711 was evaluated as safe and the passenger traffic increased. Near the canal crossing place, a watch house was built. In 1737 piers had been completed to built of two rows of piles in the sea. Liepaja port could accommodate large vessels and enlarge trade relations with foreign countries. A **shipping and transport center** formed near the port. Business activities in the 18th century influenced urban planning – locations of building and streets. Crossings and broadenings of streets formed squares.*

Squares are important for spatial design and organization of traffic flow in city. Planning of Liepaja as an economically active city is determined by the main road directions to the major functional areas – administrative centers and squares – where a variety of activities took place: retail, manufacturing, transport services, transshipment of goods and cultural events. Squares of appropriate size and design were created for different purposes. They affected the spatial composition of the city by acquiring architectural dominance, functionally suitable configuration, building, and visual appearance.

The aim of the study is to analyze the development of Liepaja planning and its changes up to World War I, and to determine the mutual correlations between different functional area planning solutions.

Keywords: *construction, development, composition, squares, planning.*

Ievads

Privātā kuģniecība ap 1682. gadu un tirdzniecības sakari ar vācu zemēm, Poliju, Holandi un Zviedriju veicināja pārmaiņas Liepājas būvniecībā. 17. gadsimta beigās nozīmīgs kļuva **Jaunais tirgus** Lielās, Zivju, Tirgoņu, Graudu un Pasta (Andreja Pumpura) ielu sateces vietā, kur 18. gadsimta nogalē veidojās **daudzfunkcionāls centrs**. Buržuāziskās aristokrātijas kultūra un ideoloģija 19. gadsimta sākumā veicināja jaunu ēku tipu un apbūves kompleksu rašanos. Pilsētvidē sabiedriskās telpas veidošanai izvirzīja jaunus mākslinieciski estētiskos apsvērumus – apbūvi, ielas un laukumus centās saistīt vienotā kompozīcijā. Dzelzceļu satiksmes, tirdzniecības un rūpniecības straujā attīstība 19. gadsimta vidū radikāli izmainīja apdzīvoto vietu plānojuma un apbūves raksturu. Pilsētvidē īstenoja plašas un plānveidīgas pārmaiņas. Īpašu uzmanību pievērsa vides funkcionālo un estētisko jautājumu risināšanai. Liepājas teritoriālo attīstību ir analizējuši arhitekti Gunārs Jansons (Jansons, 1982) un Irēna

Bākule (Bākule, 2001), vēsturnieki Aleksandrs Vegners (Vegners, 1925), Jānis Gintners (Gintners, 2004) un Līga Sāne-Alksne (Sāne, 1991), kā arī mākslinieki Jānis Sudmalis (Sudmalis, 1940) un Imants Lancmanis (Lancmanis, 1983, 2007, 2011).

Darba mērķis: apkopot un sistematizēt materiālus par Liepājas laukumiem, analizēt pilsētas teritoriālā plānojuma attīstību līdz Pirmajam pasaules karam, lai noskaidrotu funkcionāli dažādu laukumu arhitektoniski telpiskās kompozīcijas izveidi.

Darbā izmantotie materiāli un metodes: Liepājas laukumu apsekošana dabā, kartogrāfisko, grafisko un fotogrāfisko materiālu salīdzinošā analīze.

Darba praktiskā nozīme: pilsētas vēsturiskā plānojuma analīze un laukumu arhitektoniski telpiskās kompozīcijas izziņāšana palīdzēs rast risinājumus Liepājas teritoriālā plānojuma harmoniskai attīstībai, saglabājot pilsētas identitāti.

Liepājas plānojums 17. gadsimtā

Livonijas pēdējais ordeņmestrs Gothards Ketlers (*Godthart Kettler*; 1517-1587) Prūsijas hercogistei 1560. gadā ieņēlāja Grobiņas apgabalu un Libavas miestu. Prūšu mērnieks Vogežins 1581. gadā veica uzņēmumus un par apdzīvotību Līvas upes piekrastē no Liepājas ezera līdz Baltijas jūrai sastādīja aprakstus, kuri vēlāk nonāca Kēnigsbergas valsts arhīvā. Plāns nesaglabājās. Kurzemes un Zemgales hercogiste 1609. gadā atguva Grobiņas novadu un Libavas miestu, kuram 1625. gada 18. martā piešķīra pilsētas tiesības. **Vecā tirgus laukumā** netālu no Sv. Annas baznīcas un kapsētas bija uzcelta skola un vācu draudzes senākā mācītājmāja (skat. 1. att.). Tirgus apkārtnē būvēja klētis, krogus, staļļus un iebraucamās vietas pajūgiem. Zivju ielas galā pa kreisi rīkoja zivju tirgu, kur pārdeva zivis no mucām. Netālu atradās vistu tirgus. Trasējumu ceļam no Siena tirgus uz **tirdzniecības centru** iezīmēja Sāls (Krišjāņa Valdemāra) iela, bet Pētera (Kuršu) un Juliannas (Friča Brīvzemnieka) ielas veda uz sāls noliktavām un laukumu Katoļu, Ungera, Skārņu, Kungu un Tirgoņu ielu sateces vietā, kur vienā no ēkām kopš 1625. gada atradās senākais rātsnams. Vienstāva koka dzīvojamai ēkai Kungu ielā 6 (1625-1650), Demmes koka namam (1638) Juliannas ielā, Hoijeres viesnīcai Kungu ielā 24 un citām ēkām stāvie divslīpju jumti ar šauru leņķi korē radīja plašu bēniņu telpu noliktavai.



1. attēls. Liepāja (*Lybo*). 1600–1607. (SKM)

2. attēls. Liepāja, Pērkone, Barenbuš un, Pērkones upe. 1632. (Wegner, 1898)

3. attēls. Liepāja un tās apkārtnē. 1637. No oriģināla zīmējis Alfrēds Morics (*Alfred Moritz*). 1860. (*Deutscher Haus-Kalender für das Jahr 1939, 1938*)

Rīgas tirgotāji un uzņēmīgais zviedru pastmeistars Jakobs Bekers (*Jacob Becker*) pēc Polijas – Zviedrijas kara (1600-1629) noorganizēja privātu zirgu pastu (1632) no Rīgas caur Palangu, Mēmeli (*Memel*, Klaipēda) uz Rietumeiropu. Pieturvietās zirgu un pastnieku uzturēšanai izvēlējās krogus. Pasta stacijas izvietoja Jelgavā, Dobelē, Blīdenē, Saldū, Skrundā, Durbē, Grobiņā un Liepājā (*Libau*) kuģojamās Pērkones upes labajā krastā (skat. 2. att.). Tur atradās arī Barenbuša (*Barenbusch*), bet kreisajā krastā – Pērkones (*Perkuhn*) muiža.

Liepājniekiem Grobiņas apkārtnē piešķīra mežus. Hercoga zvērināts mērnieks Tobias Krauss Liepājas pilsētai un Grobiņai 1634. gadā izgatavoja plānu ar apkārtnes saimniecībām, ceļiem, upēm un ezeru, pievienojot aprakstu. Liepājā 1634. gadā izveidoja Mazo jeb Amatnieku ģildi. Jūras piekrastē sāka izcirst kokus, kuri nostiprināja ceļojošās kāpas. Līvas upe aizsērēja. Izveidojās divi nelieli ūdens baseini. Liepājnieki uzaicināja holandiešu ostu būves meistarū Adrianu izstrādāt projektu upes gultnes atjaunošanai. T. Krauss 1637. gadā izgatavoja Liepājai un tās apkārtnēi plānu (skat. 3. att.), kurā ietvēra Pērkones upi, Liepājas ezeru, ciemus un mājas līdz Papes ezeram. Liepājā 1646. gadā izveidoja Lielo jeb Tirgotāju ģildi.

Ziemeļu kara (1655-1660) ugunsgrēki nopostīja Liepājas apbūvi. Sv. Annas baznīcai koka sienas apmūrēja ar ķieģeļiem (1671-1675) un uzbūvēja torni (1688-1693). Netālu no Jaunā tirgus Zivju ielas 4/6 pagalmā ap 1690. gadu uzcēla noliktavu (Lancmanis, 1983: 35). Helēnas (Pasta) ielā 1692. gadā bija atvērta nespējnieku patversme, bet Lielajā ielā uzbūvēja pirmo mūra dzīvojamo ēku (1693). Veidojās **daudzfunkcionāls centrs**. 1697. gada 1. oktobrī uzsāka ostas kanāla rakšanu. Dienvidrietumu krastmalas panorāmā šajā gadā iezīmējās divās rindās izkārtoto noliktavu „Bezdelīga”, „Lācis”, „Rožkoks”, „Stārķis”, „Ērglis”, „Kuģis” stāvie zelmiņi. Daudzi koka nami 1699. gada ugunsgrēkā nodega. Tirgotājs Joahims Šrēders (*Schröder*) Kungu ielā 26 uzcēla dzīvojamo mūra ēku uz augsta pamata (1699).

Hercogistes ostas pilsētas Liepājas teritoriālā attīstība 18. gadsimtā

Pēc tirdzniecības kanāla izbūves satiksme pa Lielo ielu (skat. 4. att.) kļuva intensīvāka un tā ieguva jaunu virzienu – no labības noliktavām ostas dienvidu krastmalā uz Jauno tirgu un zirgu pasta staciju Pasta ielā, kur veidojās **sakaru centrs**. Pasta un Stendera ielu stūrī 1703. gadā uzbūvēja greznu ēku. Apbūvi 18. gadsimta pirmajā ceturksnī papildināja arī Liepājas tirdzniecības tiesas priekšsēdētāja (1714) un Lielās ģildes vecākā (1718-1724) Gerharda Antona Eversmaņa (*Gerhard Anton Ewersmann*) dzīvojamais nams Pasta ielā 9.



4. attēls. Liepājas apkārtnē ar aizsērējušo Pērkones upi un jauno ostu. 1701. a – skanstis, b – Liepājas pilsēta, c – Smilšu ciems, d – vecā baznīca, kapsēta, e – tirgotāja Mihaela Šrēdera (*Michael Schröder*) krogs, g – Mazā Pērkone, h – Lielā Pērkone, i – skanstis. (Wegner, 1898)
5., 6. attēls. Liepājas plānojums. 1740. (Lancmanis, 2007), 1848. (KB)

Lielais Ziemeļu karš (1700-1721) aizkavēja centra izveidi ap Jauno tirgu (skat. 5. un 6. att.), kuram saikni ar dienvidu ostmalu nodrošināja Lielā iela. 1735. gadā uzsāka ielas bruģēšanu un turpināja apbūvi. Tirgotāja Vites nodegušā nama vietā 1742. gada 19. jūlijā svinīgi ielika pamatakmeni Sv. Trīsvienības baznīcai, kuras celtniecību pabeidza 1758. gadā, kad pāri ostas kanālam bija paceļamais tilts un Siena tirgus laukuma dienvidu pusē uzstādīja nolaižamo aizsargbarjeru. Baznīcai kreisajā pusē Lielajā ielā 21, domājams, pārbūvējot vecāku celtni, Kaspars Dītrihs Meijers (*Caspar Dietrich Meyer* (I)) uzcēla mūra dzīvojamo namu (1750), kuru nopirka hercogs Pēteris (1774), bet vēlāk – lieltirgotājs Stenders (1794). Birģermeistars Hermanis Heinrihs Stenders (*Hermann Heinrich Stender*) 18. gadsimta beigās uzbūvēja dzīvojamo namu ar pagrabu Stendera ielā 11. Ap 1770. gadu uzbūvēja ēku Lielajā ielā 2. Tirgotājs Johans Georgs Zameits no Mēmeles baznīcas labajā pusē uzcēla dzīvojamo ēku, kura 1775. gadā ieguva jaunu īpašnieku. Lielās ielas galā uzbūvēja „Jaunos vārtus” ar sardzes māju (1772) (Lancmanis, 1983: 127). Sv. Trīsvienības baznīcas tuvumā Baznīcas ielā 7 uzbūvēja pilsētas skolas ēku (1788), uz kuru 20. novembrī pārcēla skolu no Fromma ielas. Veidojās **izglītības centrs**.

Jaunā tirgus pirmās ēkas uzbūvēja laukuma austrumu un ziemeļrietumu malā. Tirgoņu iela – īsākais atzars uz **tirdzniecības centru** – veda uz katoļu baznīcu (1746-1762) Pētera un Skrīveru (Rakstvežu) ielu krustojumā un Rātslaukumu, kuru 18. gadsimtā ietvēra piecas ēkas – viena no tām bija piemērota rātes vajadzībām. Tirdzniecības centra apkaimes Skārņu, Joahima (Šaurajā), Kungu un Juliannas ielās apbūvi veidoja amatnieku un tirgotāju vienstāva koka dzīvojamie nami. Rātsnamam ap 1758. gadu (Lancmanis, 1983: 125) izvēlējās ēku Kungu un Zivju ielas stūrī. Veidoja **administratīvo centru**, kuram saikni ar Veco un Jauno tirgu nodrošināja Zivju iela. Vecā rātsnama ēka kļuva par svaru māju. Laukumu pārdēvēja par Skārņu laukumu (*Scharren-Platz*), jo tā rietumu pusē no 1780. līdz 1860. gadam atradās gaļas skārņi. Tirgotājs Heincs Hinrihs Hefners Ungers netālu uzbūvēja dzīvojamo namu (1782) Ungera ielā 8. Rātskunga Kristiana Gotlība Ungera (*Christian Gottlieb Unger*, 1762-1838) deviņdesmitajos gados celtā ēka Ungera ielā 10 kļuva par turīgo pilsoņu klubu „*Musse*”.

Vecā tirgus apkaimē attīstījās **sabiedriskais centrs**. Apbūvi pa laukuma perimetru veidoja divslīpju jumtiem segtas vienstāva koka dzīvojamās ēkas. Rietumu pusē satiksmes ceļa slaidajam lokam pieskaņotā tirgus laukuma garākā mala ar savstarpēji perpendikulārajām austrumu un dienvidu malām 18. gadsimta vidū veidoja trīsstūra plānojumu (skat. 7. att.), kas vēlāk kļuva izstiepts (skat. 30. att.). Ceļotājs A. Meijers 1770. gadā minēja Vecā tirgus laukuma labo bruģi. Latviešu draudzes mācītājam no holandiešu klinkera uzbūvēja dzīvojamo māju (1775) Fromma ielā 12 (Lancmanis, 1983: 127). Mācītājs Johans Andreass Grunts (*Johann Andreas Grundt*, 1732-1802) vecās skolas ēkā iekārtoja mītni trūkumcietējiem (1788). 1798. gada zibens uzliesmojumā nodega Sv. Annas baznīcas tornis. Smaili aizstāja ar kupolu (1822-1823). Siena tirgus laukuma rietumu pusē 18. gadsimta beigās bija uzceltas divas ēkas. Ceļš gar tirgotāja Johana Kristiana Šrēdera zemes gabalu veda uz ganībām ezera piekrastē.

Ostas dienvidaustrumu krastmalu līdz 1779. gadam dēvēja par Zāģeru ielu. Saikni ar Veco tirgu veidoja Smilšu (Bāriņu) iela. Par „Vāģūzi” dēvētais tirgotāja Georga Ludviga Tīla (*George Ludwig Tiell*) nams atradās Jāņa un Skolas ielas stūrī. Rātskungs un tirgotājs Kristofs Gotlībs Stobbe dzīvojamo ēku (ap 1770) uzbūvēja Smilšu ielā. Pilsētas vecākais (1794) Hermanis Stobbe (*Hermann Stobbe*, 1766-1848) blakus uzbūvēja spīķeri (1772), kurā rīkoja koncertus. Dienvidrietumu krastmalā Graudu ielas noslēgumā uzcēla dzirnavas (1775). Dīķa, Stūrmaņu, Baložu, Vēžu, Dzirnavu, Juliannas un Marijas (Jēkaba Dubelšteina) ielās amatnieki un tirgotāji būvēja vienstāva koka dzīvojamās namus ar melni darvotām sienām. Komēdiju mājā Juliannas ielā 3, kas atradās starp ostu un Jauno tirgu, operu, operešu un joku lugu izrādēs 1784. gadā piedalījās arī hercoga galma dziedātāji un aktieri. Maizniekmeistara

Johana Klūges ēka Juliannas ielā 26 būvēta 1787. gadā, bet ēka Stūrmaņu ielā 6 – 18. gadsimta beigās. Nama Dīķa ielā 7 īpašnieks 1797. gadā bija namdaris Johans Mitelmanis.

Liepājas plānojums un funkcionālo centru sistēma 19. gadsimta pirmajā pusē

Kurzemes un Zemgales hercogiste 1795. gada 15. maijā kļuva par Kurzemes guberņu Krievijas impērijā. Ostas pilsēta Liepāja Baltijas jūras piekrastē ieguva stratēģisku nozīmi. Pilsētas teritoriju jūras pusē iezīmēja Toma iela, bet ezermalā – Smilšu iela. Apbūve attīstījās uz dienvidiem no ostas kanāla. Lai nodrošinātu dažādas vajadzības, agrāk celtos namus pārveidoja. Pašvaldība Jaunā tirgus tuvumā 1798. gadā atpirka dzīvojamo māju Lielajā ielā 21. Pārbūvētajā ēkā 1800. gadā ierīkoja rātsnamu. Veidojās jauns **administratīvais centrs**. Krievijas pilsētās atļāva dzīvot arī ebrejiem. Joahima ielā 1799. gadā atradās ebreju lūgšanu nams, bet 1802. gadā pirmo reizi Liepājā minēta sinagoga. Rožu un Pētera ielu stūrī uzcēla jaunu sinagogu (1806). Netradicionālās ēkas padarīja pilsētvidi daudzveidīgāku.

Ļoti sliktie pievedceļi neveicināja tirdzniecību. Ceļojošo smilšu aizturēšanai apstādīja kāpas (1795-1845). Inženiera Vittes pārraudzībā 1802. gadā labiekārtoja Liepājas ostu. Krievijā daudzās pilsētās sāka veidot kūrortus (*cur-ort*) jeb dziedniecības vietas. Jūras piekrastē pie Liepājas ierīkoja peldvietu. Kungu un Malkas ielu stūrī netālu no Vecā tirgus uzbūvēja vācu teātri (1804), kuram par priekšlaukumu kļuva ielu krustojuma paplašinājums. Blakus esošajā otrā rātsnama ēkā 1808. gadā dibināja pilsētas meiteņu skolu. Veidojās **kultūras centrs**, kuram saikni ar peldvietu jūras piekrastē nodrošināja Garā (Peldu) iela.

Liepāju 1808. gadā apmeklēja Krievijas imperators Aleksandrs I Romanovs (1777-1825), bet 1809. gada 14. februārī rātskunga Stobbes jaunajā namā (1805-1809) Smilšu ielā 12 uzturējās Zviedrijas karalis (1792-1809) Gustavs IV Ādolfs (*Gustav IV Adolf*, 1778-1837). Uz Stobbes namu 1838. gadā pārcēla Antona Vites (*Anton Witte*, 1716-1797) un Lorenca Hikes (*Lorenz Joachim Huecke*, 1716-1788) bāreņu patversmi. Skolas ēku Baznīcas ielā 7 pārbūvēja un 1848. gada 15. septembrī tajā atklāja augstāko apriņķa skolu (Gintners, 2004: 19). Namu vēlāk paplašināja (1849). Attīstījās **izglītības centrs**.

1809.-1810. gadā ledus iznīcināja tiltu pār ostas kanālu, bet 1812. gada jūlijā Liepāju izlaupīja Napoleona karaspēka Makdonalda franču-prūšu korpusa kareivji. Prūšu majors fon Reuss 1812. gada 26. jūlijā pavēlēja pār kanālu uzstādīt plostu tiltu (Gintners, 2004: 15), bet vētra 1821. gada rudenī to salauza un daļēji ieskaloja jūrā. Tiltu atjaunoja un satiksme uzlabojās. **Kuģniecības, satiksmes un saimnieciskā centra** attīstību ostas dienvidrietumu krastmalā veicināja netālu no Filipa laukuma Mihaela (Celtnieku) ielas noslēgumā uzbūvētais loču tornis (1821). Tā tuvumā Eberhards Harmsens (*Eberhard Harmsen*) piecdesmito gadu sākumā uzcēla tvaika dzirnavas, kaulu miltu un lauksaimniecības mašīnu fabriku, bet vēlāk – čuguna liešanas rūpnīcu. Daniels Fridrihs Zagers (*Daniel Friedrich Säger*; 1774-1826) rātsnama tuvumā Pasta ielā 8 nodibināja Liepājā pirmo drukātavu (1823) un izdeva laikrakstu *Libausches Wochenblatt* (1824). Tirgotājs Fridrihs Hagedorns (*Friedrich Hagedorn*, 1764-1848) Liepājā nodibināja krājiasi (1825) – pirmo kredītiestādi Krievijas impērijā, bet drukātavas īpašnieks Karls Heinrihs Fege (*Carl Heinrich Foege*, 1811-1851) izdeva latviešu valodā pirmo grāmatu „Ziņas par krājiasi” (1830). Jaunā tirgus apkaimē attīstījās **finanšu centrs**. Birģermeistars Fridrihs Gothards Šmāls (*Friedrich Gothard Schmahl*) ierosināja Kungu ielā atvērt pilsētas slimnīcu (1830). Veidojās **ārstniecības centrs**. Jūras piekrastē 1834. gadā sāka darboties Merbi privātā peldu iestāde ar aukstām un siltām jūras ūdens vannām, veicinot kūrorta izveidi. „Jaunos vārtus” nojauca (1830) un kanālam pāri uzbūvēja pastāvīgu koka tiltu. Zāģeru laukumā (*Sägerplatz*) pie ostas Smilšu ielas noslēgumā firma „Soerensen & Co” izveidoja ražotni (1830) un ar zirga spēku darbināmu maltuvi linu eļļas presēšanai (1833). Kanālā izbūvēja piecus ledus lauzējus (1838). Satiksmi pilsētā ievērojami uzlaboja par valsts finansējumu uzbūvētā un 1841. gadā atklātā Liepājas – Grobiņas šoseja.

Dienvidastrumu krastmalā veidojās **ražošanas centrs**. Liepājas plānojumā attīstījās dažādas nozīmes funkcionālie centri un zonas ar atbilstošu apbūvi, starp kurām saikni nodrošināja ielas. Laukumi **funkcionālo centru sistēmā** noteica arhitektoniski telpiskās kompozīcijas uzbūvi.

Liepājas plānojums un laukumu sistēma līdz Pirmajam pasaules karam

Krievijas impērijā dzelzceļu līniju būvniecība 19. gadsimta otrajā pusē bija saistīta ar jaunu pilsētu izveidi, kur funkcionāli atšķirīgas teritorijas attīstījās kā autonomas struktūras ar dažādu apbūvi. Liepājas teritoriālo attīstību veicināja satiksme un ražotņu būvniecība. Starp funkcionālām zonām veidojās stabilas saiknes.

Rosība Liepājas ostā veicināja apbūves un jaunu ielu rašanos kanāla ziemeļu krastā, kur 1800. gadā bija tikai 16 ēkas. Teritorijas attīstība nebija plānveidīga. Liepājā 1857. gadā darbojās 16 lielražošanas uzņēmumi un daudzas nelielas darbnīcas. Cariskās Krievijas valdība 1858. gada 26. martā saņēma apstiprināšanai Liepājas ostas rekonstrukcijas un padziļināšanas projektu. 1861. gadā uzsāka ostas rekonstrukciju. Uzņēmējs Leopolds Meinhards (*Leopold Meinhard*) netālu no remonta darbnīcām uzcēla čuguna liešanas rūpnīcu „*Meinhard & Co*” (1862), kurā izgatavoja čuguna plāksnes Liepājas bākai (1866-1867). 1871. gadā atklāja dzelzceļa līniju no Liepājas līdz Kaišadoriem (netālu no Viļņas) un uzbūvēja arhitekta Paula Maksa Berči (*Paul Max Bertschy*, 1840-1911) projektēto Liepājas dzelzceļa pasažieru staciju. Veidojās **transporta mezgls un apbūves rajons** ar rūpniecības uzņēmumiem – **Jaunliepāja**.

Transports un ražošana veicināja Jaunliepājas plānveida attīstību. Transporta kustības organizēšanai pie dzelzceļa pasažieru stacijas izveidoja **Stacijas laukumu** (skat. 7. att.) ar dekoratīvu stādījumu dobi un strūklaku metāla nožogojumā (skat. 8. att.), radot noslēgumu Vakzāles (Rīgas) un Rīgas (Dzelzceļnieku) ielu skatu perspektīvām. Jaunliepājai 19. gadsimta septiņdesmitajos gados izstrādāja plānojumu. Vienāda izmēra taisnstūra kvartālu apbūve ar **Annas tirgus laukumu** (skat. 9. att.) centrālajā daļā veidoja pilsētībūvniecisku ansambli. Annas tirgus kļuva par **sabiedrisko un tirdzniecības centru** Jaunliepājā (skat. 10. att.).



7. attēls. Stacijas laukuma plānojums. 1887. (LNB)

8. attēls. Liepājas dzelzceļa pasažieru stacija. Pirms 1917. (BCB-1)

9. , 10. attēls. Annas tirgus un Stacijas laukumi. Ap 1916. (LNB-1); Annas tirgus laukums. (SO)



11. attēls. Johannas laukums pirms ostas rekonstrukcijas. 1867. (Markus, 1867)

12. attēls. Johannas un Vilhelmīnes laukumi rekonstrukcijas 1. etapa noslēgumā. 1887. (LNB)

13. attēls. Vilhelmīnes laukuma plānojums pēc ostas rekonstrukcijas 2. etapa. Ap 1916. (LNB-1)

14. attēls. Šaurisliežu dzelzceļa pasažieru stacija „Aizpute”. 20. gadsimta sākums. (BCB-5)

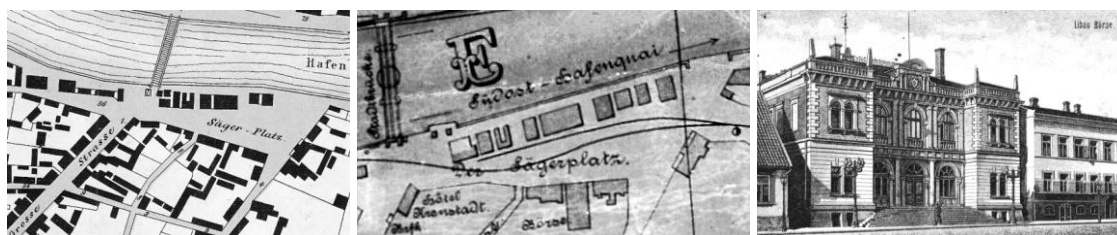
Liepājā 1878. gadā uzsāka ostas rekonstrukciju. Pāri tirdzniecības ostas kanālam uzbūvēja dzelzceļa (1879) un dzelzs (1881) tiltus. Ostas pārbūvi pabeidza 1888. gadā. Imperators Aleksandrs III (*Александр III*, 1845-1894) 1890. gada 15. janvārī parakstīja pavēli

par Liepājas Kara ostas celtniecību un par Jūras un sauszemes cietokšņa būvniecību Liepājā. Tirdzniecības ostu modernizēja un paplašināja (1891-1897). Ziemeļrietumu krastmalā bija izveidojies **saimnieciskais centrs – Johannas laukums** (skat. 11. att.), kur ostas rekonstrukcijas 1. etapā izveidoja dzelzceļa pievadu kokmateriālu eksporta vajadzībām. Pretī mūsdienu Rīgas ielai radīja **Vilhelmīnes laukumu** ar dzelzceļa līnijas pievadu (skat. 12. att.). Ziemeļaustrumu krastmalā pēc ostas rekonstrukcijas 2. etapa blīvas ēku apbūves ietvertajā Vilhelmīnes laukumā izveidoja Liepājas – Aizputes šaursliežu dzelzceļa līnijas pievadu (skat. 13. att.) un uzbūvēja pasažieru stacijas ēku (1899) (skat. 14. att.). Rekonstruētā kanāla ziemeļu krastmala kļuva par **saimniecisko un transporta centru** Jaunliepājā.

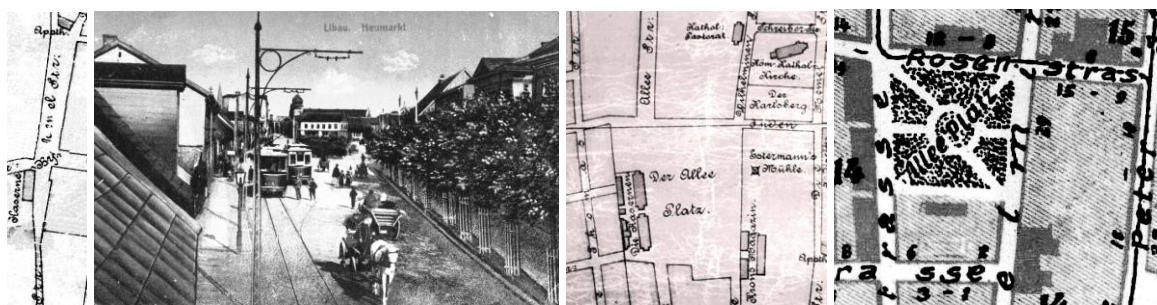
Vecliepājā laukumi kļuva daudzfunkcionāli un tos rekonstruēja. Ielu paplašinājumi zaudēja saimniecisko nozīmi. **Zāģeru laukumā** (skat. 15. att.) ostas dienvidaustrumu krastmalā starp Lielo un Smilšu ielu atradās noliktavas, komercskola un ekspedīcijas firmas. Laukumā, kuru 1880. gadā nosauca par **Biržas laukumu**, izbūvēja dzelzceļa līnijas pievadu (skat. 16. att.) un uzcēla Liepājas biržas komitejas ēku (1885-1887) (skat. 17. att.).

Siena tirgus laukums Mēmeles (Klaipēdas) ielas paplašinājumā (skat. 18. att.) bija Liepājā mazākais tirgus laukums, kur pārdeva malku, sienu, salmus, linus un pakulas. Attīstoties transportam, laukumu izmantoja tramvaja satiksmei (skat. 19. att.).

Liepājā ap 1870. gadu viena no augstākajām un garākajām kāpām bija Kārļa kalns, kur ierīkoja laukumu karavīru apmācībām un parādēm. 1890. gadā sāka būvēt kazarmas un virssardzi (skat. 27. att.). 20. gadsimta sākumā **Alejas laukumā** (skat. 28. att.) ierīkoja apstādījumus, soliņus un gājēju celiņus (1913-1914).



15., 16. attēls. Zāģeru (Biržas) laukuma plānojums. 1867. (Markus, 1867), 1887. (LNB)
17. attēls. Biržas laukuma apbūve. (BCB-2)



18., 19. attēls. Siena tirgus plānojums un apbūve. 1887. (LNB), 1899–1918. (A/s LM)
20., 21. attēls. Alejas laukuma plānojums. 1887. (LNB), ap 1916. (LNB-1)



22., 23. attēls. Virssardzes laukuma plānojums. 1867. (Markus, 1867), ap 1916. (LNB-1)
24. attēls. Virssardzes laukuma apbūve. Pirms 1899. (BCB-4)

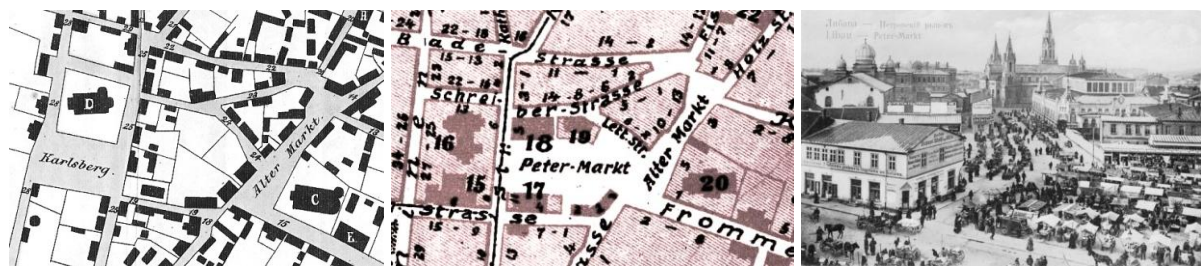
Skārņu laukumu tirdzniecībai vairs neizmantoja, bet 1860. gadā ierīkoja sardzes uzturēšanās vietu (skat. 22. att.) un pārdēvēja par **Virssardzes laukumu**, kuru 19. gadsimta nogalē ietvēra cieša apbūve (skat. 23. att.) – arī ēkas un tornis ugunsdzēsējiem (skat. 24. att.). Liepājā 1870. gadā iesvētīja pirmos klejojošo smilšu kāpu vietā ierīkotos Jūrmalas parka apstādījumus un atklāja Nikolaja siltā jūras ūdens vannu iestādi. Kūrmājas prospektu noslēdza (skat. 25. att.) kūrmāja (1875) un laukums ar partera stādījumiem metāla nožogojumā (skat. 26. att.). **Filipa laukumā** (skat. 27., 28. att.) 1880. gadā uzbūvēja muitas ēku (skat. 29. att.).



25., 26. attēls. Kūrmāja un laukums. Ap 1916. (LNB-1), 20. gadsimta sākums. (BCB)

27. attēls. Filipa laukums. 1867. (Markus, 1867).

28., 29. attēls. Laukums ar muitas namu. 1887. (LNB), Liepājas muitas nams. (MB)



30. attēls. Vecā tirgus laukuma plānojums. 1867. (Markus, 1867)

31., 32. attēls. Pētertirgus plānojums un apbūve. Ap 1916. (LNB-1), 1910-1915. (BCB-3)



33., 34., 35. attēls. Jaunā tirgus laukums. 1867. (Markus, 1867), 1903. (BCB-6), 1895. (LNB-2)

36., 37. attēls. Rožu laukuma plānojums un apbūve. Ap 1916. (LNB-1), pēc 1914. (BCB-7)

Vecā tirgus laukuma (skat. 30. att.) apkaimē ebreji uzbūvēja lūgšanu namu (1863) Pētera ielā 13 un Horālo sinagogu (1872) Pētera ielā 11. Liepājā palielinājās iedzīvotāju skaits, ražošanas un tirdzniecības apjomi. Teritorijā starp trīs baznīcām uzbūvēja arhitekta Ludviga Melvila (*Ludwig Melville*) projektēto tirgus paviljonu (1910). **Pētertirgū** (skat. 31. att.) ierīkoja stacionāras tirdzniecības vietas (skat. 32. att.). Tas kļuva par lielāko tirgu Liepājā.

Jaunā tirgus laukumu pārbruģēja (1860) un uzbūvēja gaļas skārņus (1862) Zivju ielā 2. Nelielās ēkas (skat. 33. att.) nomainīja apbūves kompleksi (skat. 34. att.). Pēc ielu elektriskā dzelzceļa ierīkošanas (1899) laukums kļuva par transporta mezglu. Jaunais tirgus (skat. 35. att.) traucēja satiksmi (ap 1903) un Liepājas dome 1910. gadā pieņēma lēmumu par tā slēgšanu. Trīsstūra formas laukuma apaļajā dobē ap elektrisko laternu (skat. 36. att.) pilsētas dārznieks Katerfelds (*Katterfeld*) iestādīja 500 rožu stādus (1911). Pastaigu apli ietvēra atpūtas soli. Ainavu papildināja ziedu paklāji zālienā. Hermaņa Landau namu Graudu un Lielās ielas stūrī vainagoja kupols (ap 1914). Liepāja ieguva pilsētas simbolu – **Rožu laukumu** (skat. 37. att.).

Secinājumi

1. Kurzemes un Zemgales hercogistes pilsētā Liepājā ap paplašinājumiem maģistrālo satiksmes ceļu krustojumos veidojās tirdzniecības, sabiedriskie un saimnieciskie centri ar konkrētai telpiskai videi atbilstošu apbūvi. Attīstījās dzīvojamo ēku tipi ar plašu bēniņu telpu un pagrabiem. Sociāli ekonomisko apstākļu ietekmē ap Jaunā tirgus laukumu 17. gadsimta nogalē sāka veidoties daudzfunkcionāls centrs. 18. gadsimtā apbūve ietvēra laukumus un ielas, kas veidoja saikni starp centriem.
2. Kurzemes guberņas ostas pilsētā Liepājā 19. gadsimta pirmajā pusē veidojās funkcionālo centru sistēma, kas noteica Liepājas teritoriju turpmāko izmantošanu. Palielinājās laukumu nozīme un attīstījās jauni sabiedrisko ēku tipi. Ielas nodrošināja saikni starp laukumiem un pilsētvides telpiskajām struktūrām. Dzīvojamos namus pielāgoja jaunām funkcijām un pārbūvēja, lai panāktu apbūves vienotību. Noteicošo vietu Liepājas plānojumā ieņēma Jaunā tirgus laukums.
3. Rūpniecības, tirdzniecības un ostas pilsētā Liepājā labiekārtojuma līmeņa paaugstināšanai ielas un laukumus saistīja vienotā kompleksā ar zaļumu sistēmu. Stādījumus izmantoja transporta maģistrāļu un satiksmes mezglu akcentēšanai pilsētvidē. Par Liepājas simbolu kļuva Rožu laukums pilsētas centrā.

Literatūra un avoti

1. A/s LM – A/s „Liepājas Metalurģs” muzejs, atklātne (Sienu tirgus laukuma apbūve).
2. Bākule, I. (2001). *Rātsnami Latvijas pilsētās*. Rīga: Zinātne, 136.-145. lpp. BCB – Baltijas Centrālā bibliotēka, atklātne (Laukums pie Kūrmājas. 20. gadsimta sākums).
3. BCB–1, atklātne (Liepājas dzelzceļa pasažieru stacija).
4. BCB–2, atklātne (Zāģeru laukuma apbūve ar biržas ēku).
5. BCB–3, atklātne (Pētertirgus laukuma apbūve. Līdz 1915).
6. BCB–4, atklātne (Virssardzes laukums. Pirms 1899).
7. BCB–5, atklātne (Šaursliežu dzelzceļa pasažieru stacija „Aizpute”. 20. gadsimta sākums).
8. BCB–6, atklātne (Jaunā tirgus laukuma apbūve. 1895).
9. BCB–7, atklātne (Rožu laukuma apbūve. Pēc 1914).
10. *Deutscher Haus-Kalender für das Jahr 1939*. (1938). Liepāja: Verlag von Gottlieb D. Wener.
11. Gintners, J. (2004). *Liepājas gadsimti: pilsētas vēsture gadskaitļos*. 13.-20. gs. Liepāja: Liepājas Muzejs.
12. Jansons, G. (1982). *Kurzemes pilsētu senās koka ēkas*. 17.-19. gadsimta vidus. Rīga: Zinātne.
13. KB – Kirila Bobrova karšu kolekcija. Liepājas plāns. 1848.
14. Lancmanis, I., Berči, A. (2011). *Bertschy*. Rīga: Valters un Rapa.
15. Lancmanis, I. (2007). *Libau: Eine baltische Hafenstadt zwischen Barok und Klassizismus*. Böhlau: Verlag Köln Weimar Wien.
16. Lancmanis, I. (1983). *Liepāja no baroka līdz klasicismam*. Rīga: Zinātne.
17. LNB – Latvijas Nacionālā bibliotēkas Kartogrāfisko izdevumu nodaļa, *Plan der Seestadt Libau* (Entw. und gez. E. v. Schwarzenfeld: 1:4200) Berlin: Greve, 1887.
18. LNB–1, KtL1-1/51. *Plan von Libau*. Libau: b.i., 191-?.
19. LNB–2, KtL1-3/105. *План города Либавы*. Либавя: Типо-литогр. Августа Кегена, 1903.
20. Markus. (1867). *Das Seebad Libau*. Mit Zugrundelegung des Werkchens. Notice zur Libau. Libau: Zimmermann. 1 Karte.
21. MB – Misiņa bibliotēka, atklātne (Liepājas muižas nams).
22. Sāne-Alksne, L. (1991). *Ceļvedis Liepājas arhitektūrā: versija par Liepājas arhitektūras vēsturi līdz 1940. gadam*. Liepāja: Liepājas pilsētas arhitektūras un pilsētbūvniecības pārvalde.
23. SKM – Stokholmas kara muzejs (*Krigsaskivet*). Liepāja (*Lybo*). 1600-1607.
24. SO – Silvijas Ozolas atklātņu kolekcija, atklātne (Annas tirgus laukums).
25. Sudmalis, J. Liepāja seno plānu atspoguļojumā. *Kurzemes Vārds*, 1940. gada 26. janvāris.
26. Vegners, A. (1925). Vēsturisks atskats. *Liepājas 300 gadu jubilejas piemiņai*. 1625-1925. Liepāja: Liepājas pilsētas valde, 9.-30. lpp., il.
27. Wegner, A. (1898). *Geschichte der Stadt Libau*. Libau: Verlag der Buchhandlung Rudolph Puhze. 4 Planen.