

The Development of Industry and Jaunliepāja in the 19th Century

Silvija Ozola, Riga Technical University

ABSTRACT. During the 19th century, development of trade and transportation in Liepāja stimulated construction in the area on the north of the trading canal. There were only 16 houses in this territory in 1800 – mostly taverns or wayside inns, but in the late 19th century a well-designed territory that contained factories and apartment buildings for workers was already created, and now is known as Jaunliepāja (New Liepāja). The significance of the industrial heritage in Jaunliepāja has not been appreciated enough so far, and the planning of factories and architecture has not been studied in sufficient detail. After the devastating years of the Second World War and the reconstruction projects during the Soviet era, many 19th century industrial complexes are still well preserved in Jaunliepāja. Due to the changes in the economic system, the problem of utilization and preservation of the industrial heritage has become of great importance.

KEYWORDS: factories, city development, structure planning.

I. DEVELOPMENT OF LIEPĀJA IN THE FIRST HALF OF THE 19TH CENTURY

In the first half of the 19th century, Liepāja was known as an active site for bathing and craft. The supply roads surrounding Liepāja were in a very bad condition and were not suitable for trading business. Dirt roads to Grobiņa and Nīca were almost unusable; therefore, measures for improving their condition had to take place. The harbours of Klaipėda and Karalauči (at present, Kaliningrad) were already reachable by railway, thus promoting the development of these cities, but Liepāja's trade relations were limited. In 1830, a railway through Rucava, Darbeni and Kretinga to Jurbarka was proposed [1, 16], but was not implemented. The city mainly developed in the territory to the south from the commercial port. Only after 1830, when a permanent wooden bridge across the canal was built, the transportation was improved. In Liepāja the first small production units were built. In 1833, *Soerensen & Co Ltd.* erected a horse-powered mill, which pressed linseed oil, produced dyes and refined grain [5, 91]. With financial support from the state, a road from Liepāja to Grobiņa was constructed and opened in 1841. The economy of Liepāja had gradually improved. In the early fifties of the 19th century



Fig. 1. Liepāja in 1848. [10]

on the south-western side of the canal, near the Pilot Tower, Eberhard Harmsen built a steam mill, a bone meal factory and a small factory of agricultural machines, but a little later—an iron foundry as well. The factories burned down in the winter of 1871 and were not restored by their owner [12, 5]. Further industrial enterprises were distributed in remote parts of the city to leave the seaside territory for developing a health resort area. Liepāja had overcome its isolation step by step and had become a trade city.

II. FORMATION OF PLANNING AND BUILDING STRUCTURE OF JAUNLIEPĀJA IN THE MIDDLE OF THE 19TH CENTURY

Around the middle of the 19th century, railway transportation and trade evolved in Europe. The rapid development of industry had dramatically changed the planning of settlements and their building character, and had also contributed to environmental pollution. Cities systematically carried out large-scale and radical town planning improvements, turning special attention to tackling functional and aesthetic problems of the city environment, as well as its improvement. In 1857, 16 large-scale production enterprises and many small workshops operated in Liepāja [1, 18]. By this time, construction to the north of the trading canal was established only near the harbour (Figure 1). Activity of tradesmen near the harbour stimulated building and street network development. Businessman Leopold Meinhard, who had already owned an iron casting factory *Meinhard & Co*, built repair shops near the factory in 1862. Liepāja's lighthouse built in 1866–1867 of cast iron plates produced at this company is still reminding of existence of this factory. The factory was closed in 1873 after a fire accident [12, 6].

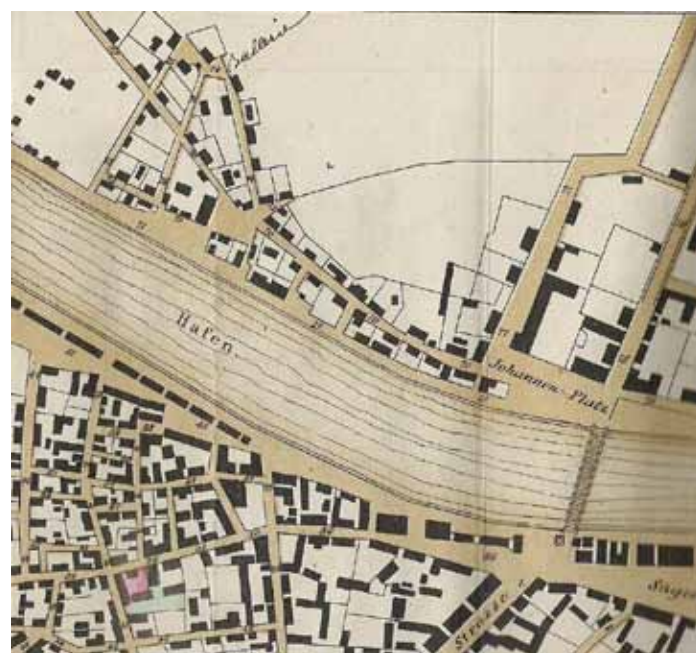


Fig. 2. Liepāja in 1867. [11]



Fig. 3. Daugavpils (Dinaburg) in 1865. [15]

Although the development of the territory was not systematic (Figure 2), a new city district with industrial enterprises was formed, now known as Jaunliepāja. Likewise in Liepāja, in the Estonian city of Parnu a new city district with industrial enterprises was formed in the remote territory on the right bank of the Parnu river.

III. SYSTEMATIC DEVELOPMENT OF JAUNLIEPĀJA AND BUILDING OF PRODUCTION UNITS AFTER RAILWAY FORMATION

In the second half of the 19th century, large-scale railway construction works took place in the Russian Empire, contributing to the emergence of many new cities. These cities were frequently composed of functionally distinct and independent parts, which developed as autonomous urban structures with diverse building types.

On 8th November 1860, the Saint Petersburg–Warsaw railway was opened. It crossed the eastern part of Latvia and went through the city of Dinaburg (at present, Daugavpils). The following year, the railway connected Dinaburg with Rīga, but in 1866—with Vitebsk. During this time intensive development in the city of Dinaburg started to take place. To the east of the Great Suburb, at present — the heartland of the city, building of a new district, known as Jaunbūve, had begun. The regular street network of the area close to the railway, and the streets on both sides of the main road, then called Šosejas iela (Street), but now known as 18. Novembra iela, were skewed at an angle of approximately 45° (Figure 3). New industrial enterprises appeared in Jaunbūve as well.

In 1871, after a few years spent at the engineer office of the Dinaburg–Vitebsk railway, Paul Max Bertschy (1840–1911) came from Dinaburg to Liepāja and became a principal architect of the city. In the same year, a railway from Liepāja to Kaišadori (near Vilnius) was opened and, according to Bertschy's project, a passenger railway station in Liepāja was built [1, 20]. During this time, Liepāja experienced the increased economic activity as well as increased trade turnover in the harbour. In 1872, a commercial bank and a branch office of the state bank were opened, but in



Fig. 4. The initial version of the proposal of the development of Jaunliepāja. [4]



Fig. 5. The second version of the proposal of the development of Jaunliepāja. [4]

1873 a railway through Mažeiki, Jelgava and Rīga connected Liepāja with Dinaburg [1, 20], providing a railway connection with the East. A lot of tradesmen came to Liepāja with a view to getting a good profit. Manufacturers and craftsmen established factories. In 1876, the railway from Liepāja was extended to Romni. Exports were growing rapidly, and Liepāja established trade relations with Russia, Lithuania and Poland. Construction of factories began near the harbour and railway lines. Among the first ones to appear was the liquor factory of Edvard Grosh, built in 1874 on Aleksandra iela 4 (at present, Brīvības iela).

In the seventies of the 19th century, Jaunliepāja flourished. Its streets were laid out in a regular rectangular fashion. Two such building design sketches of Jaunliepāja with no dating and author's signature have been preserved in the Bertschy Fund of Liepāja History Museum. They were likely developed by P. M. Bertschy. These sketches contain the layout of factories, residential and recreational areas, the church, Anna's Marketplace and the main



Fig. 6. Liepāja in 1880. [9]

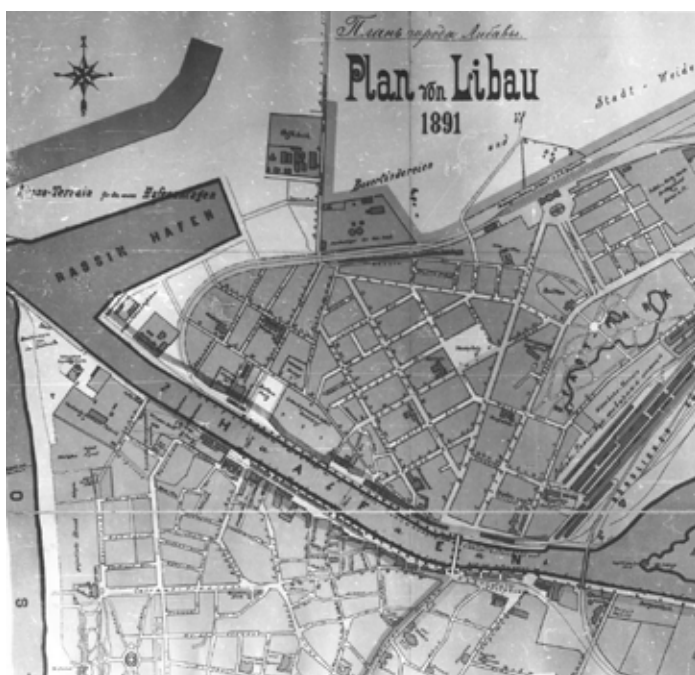


Fig. 7. Liepāja in 1891. [7]

street directions. In the initial version of the sketch (Figure 4) a railway semicircle from the harbour to the passenger railway station encompasses the industrial and residential area. Also, the area between Vакzāles (at present, Rīgas), and Aldara and Paviljona iela (at present, 1905. gada iela) is divided into quarters of approximately equal size and contains the Anna's Marketplace. They, like the groups of quarters in the Jaunbuve district of the city of Dinaburg, are skewed at an angle of approximately 45° with respect to Vакzāles iela. This idea is shown in detail in the second version of the sketch of Jaunliepāja's building plan (Figure 5). One of the street junctions is planned to contain a polygonal square with a church. A regular street network with rectangular quarters is planned to the northeast from the passenger railway station as well. The territory of the existing park is clarified.

The street network and building of Jaunliepāja is implemented according to the both planning sketches (Figure 6). Churches were placed in a different way. The church of Nazareth Baptist's parish was built on the corner of Suvorova iela (at present, Raiņa iela) and Lāčplēša iela, but the Martin Luther's Lutheran church – on the corner of Aleksandea, Paviljona and Šuvalova iela (at present, Jelgavas iela). Anna's Marketplace was made

smaller – it covered an area of only one block. New buildings appeared in the residential neighbourhood, and new industrial enterprises were established. In 1880, in Jaunliepāja an oil factory *Kieler & Co* (Figure 8) and a steam mill were built on Preču iela 64 (at present, Zemnieku iela) and on the corner of Aleksandra iela and Tīrgus iela, respectively [12, 16–17]. The territory of the metallurgical factory *Böcker & Co* was extended, but to the north of the railway an industrial zone started to develop. The construction of the Winter-harbour was completed. Food production units were placed near the trading canal, but heavy industry enterprises – on Aleksandra and Lazareva iela (at present, Oskara Kalpaka iela). These urban developments are shown in Liepāja's map of 1891 (Figure 7).

IV. FORMATION OF ELECTRIC TRAM AND DEVELOPMENT OF JAUNLIEPĀJA AT THE END OF THE 19TH CENTURY

During the nineties of the 19th century, Liepāja experienced a new wave of development. Large-scale harbour reconstruction works and building of a naval fortress began. The network of railway tracks was significantly expanded (Figure 8). In 1894, the municipal council of Liepāja organized a competition for electric tram development. On 14th December 1896, a contract with the winner of the competition was signed – a company *Continental Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg* won the rights to construct the electric tram and a power plant [16]. Territory for the power plant engine room, boiler house, office buildings, repair shop and tram depot were allocated at the intersection of Vакzāles and Baseina iela. In the spring of 1899, construction of the power plant and a 10-km long electric tram line began [17], but in the evening of September 14th, the first test drive from the power plant along the Baseina to Eļļas iela was performed. Starting from September 25th, a regular tram route was established: from the bridge of Commercial port along Vакzāles, Baseina, Eļļas and Lazareva iela to Karosta (*Naval Port*), but later from the beginning of Vакzāles iela to the railway passenger terminal as well. Since October 14th, a tram began to run from Vакzāles iela along Suvorova iela up to railway crossings, but in November the line was extended across the Commercial Canal (Figure 8) and connected with the railway tracks built in Vecliepāja [17]. Newly established electric tram line provided service between Karosta, factories and residential areas in Jaunliepāja and the city centre.

Jaunliepāja had already become a major transportation and industrial area, and after the construction of the power plant it also became the city's energy hub. The area adjacent to the railway with its supply railroads was a convenient site for building factories. In 1898, near the railway station an aniline dye factory *Pfaff & Krulls* was built, but in 1899, the Cast Iron Production Society founded the factory *Плутон*, spelled "Pluton", on Lazareva iela 42 (Figure 8). It manufactured extruded and forged chisels, hammers, hooks, c-clamps and other metal products from cast iron and steel. Citizens knew this enterprise as the factory *Pluto* [12, 47, 48]. In 1900, the world-famous Sheffield steel making factory *Saville & Co* opened its branch on Lazareva iela 40 (Figure 8). It produced high quality steel for cast and tools [12, 47].

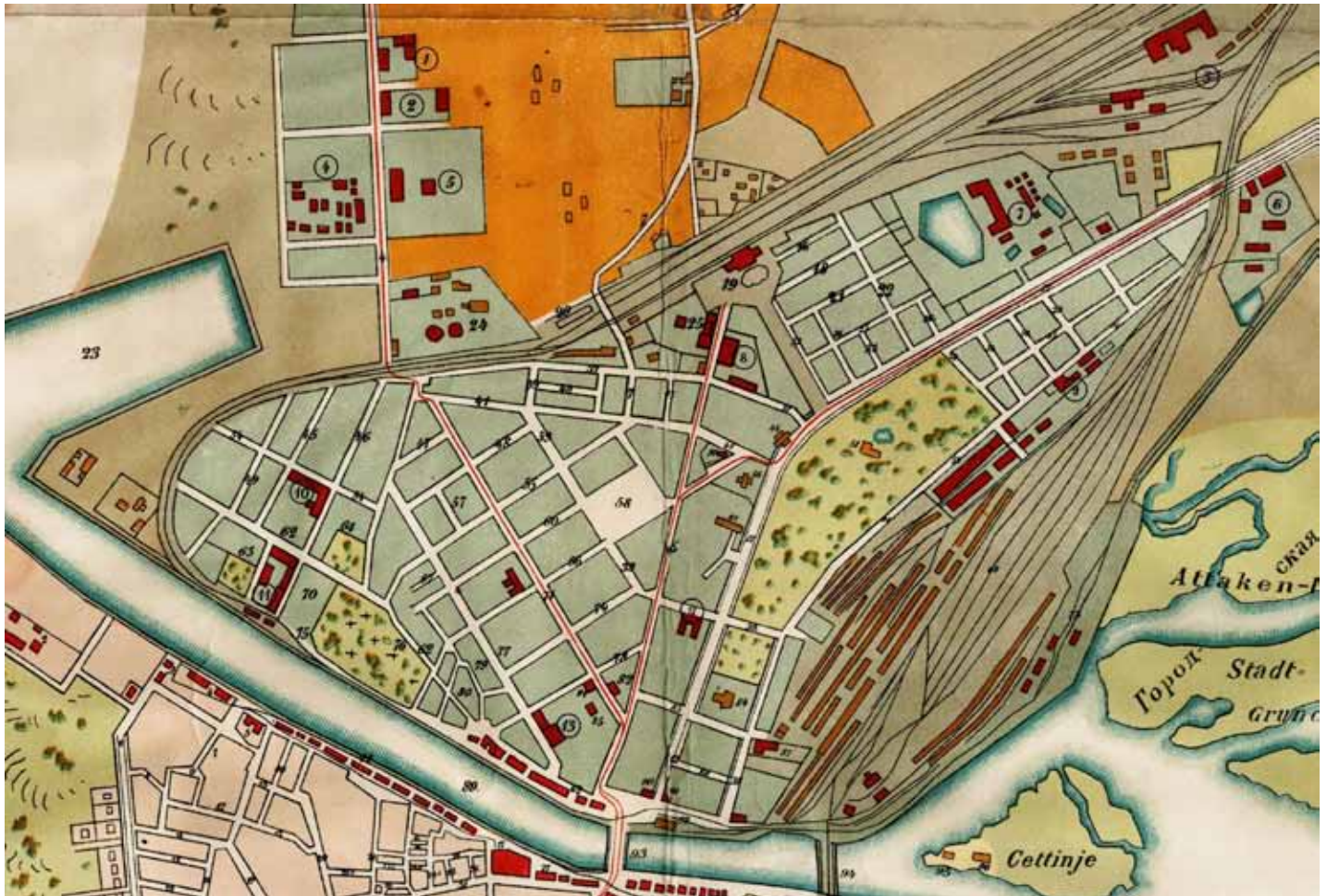


Fig. 8. Electric tramways and industrial objects in a fragment of a plan of Jaunliepāja, 1900 (1 – Iron and steel product factory “Pluto”, 2 – High quality steel casting factory „Saville & Co”, 3 – Workshops for railway line Liepāja–Romni, 4 – Oil factory „Kieler & Co”, 5 – Aniline dye factory „Pfaff & Krulls”, 6 – Iron casting and forging factory “Vesuv”, 7 – Metallurgical factory „Böcker & Co”, 8 – Power plant, 9 – Steam-mill „Berend & Co”, 10 – Cork factory „Wicander & Larson”, 11 – Linoleum factory „Wicander & Larson”, 12 – Steam-mill, 13 – Brewery „Ramsay & Co”). [18]

V. PLANNING AND ARCHITECTURE OF FACTORIES IN JAUNLIEPĀJA

Numerous buildings of factories and warehouses in Jaunliepāja were built according to Bertschy's projects. Some of them have been preserved in the Bertschy Fund in the Liepāja Museum of History and Art. This makes it possible to follow the development of planning and architecture of factories, something that was crucial to the architects of the time. Production units typically were formed as complexes, which occupied entire quarters. Most of the buildings were mostly laid out of red bricks. A generally accepted norm was to design buildings whose height was approximately equal to the width of the street. Consequently, the streetscape was formed like the interior spaces. Apartment buildings for workers were built in the vicinity of the factories. Facades of all buildings reflected the typical artistic composition techniques of eclecticism style—repletion of finishing details, unambiguity, uniformity and a steady rhythm of artistic composition. The industrial, residential and public buildings in the urban environment began to form an ensemble.

One of the first enterprises in Jaunliepāja that provides insight into the formation and growth of a production unit is the brewery *Ramsay & Co* on Kroņu iela 4/6. In 1877, it was established by the English engineer Robert Ramsay. Its construction site was chosen

near grain warehouses at the harbour (Figure 9). After change of ownership, the brewery was managed by Andreas Dollinger. Company's co-owner and contractor Johan Wilhelm Riege, in cooperation with the city architect of Liepāja P. M. Bertschy, created one of the biggest production units of Liepāja. This cluster was formed by industrial, office, and residential buildings. In the development plan of the brewery of 1904 (Figure 10), P. M. Bertschy proposed expansion of the existing ice-cellar (Figure 11 and 12), boiler house and office building, as well as erecting a new warehouse building, horse stand, ice-cellar, shed and an apartment building for workers. Residence of the company's owner was built in the territory of the production unit as well [2]. Fragments of stained glass are still preserved in several windows of the building.

Facades of the ice-cellar building and warehouse (Figure 13) were designed in the so-called brick style – same as the facades of the grain warehouses next to the harbour, which rhythmically arranged small peep-hole windows, hid from the outside world, the treasures stored inside. “Brick style” that was particularly common in the architecture of the industrial buildings can be considered a formal variety of the eclecticism. Small window apertures with segmental arches in facades were arranged in regular rhythm. Brick masonry was varied by figurative cornices.



Fig. 9. Brewery „Ramsay & Co” in a fragment of Liepāja’s plan, 1887. [8]

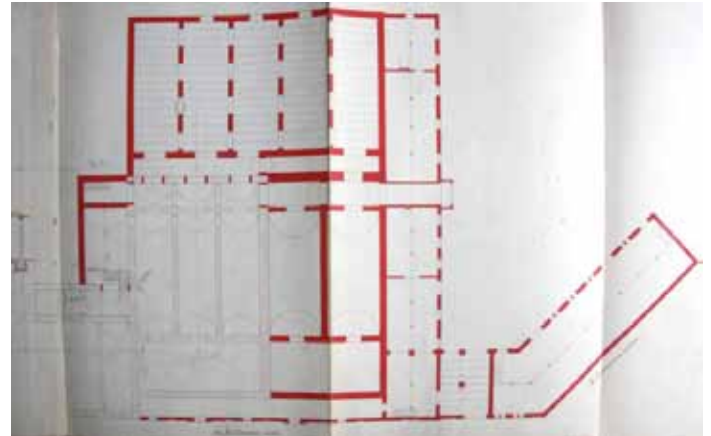


Fig. 11. Plan of the basement floor with ice-cellar. 1904. Architect P. M. Bertschy. [2]

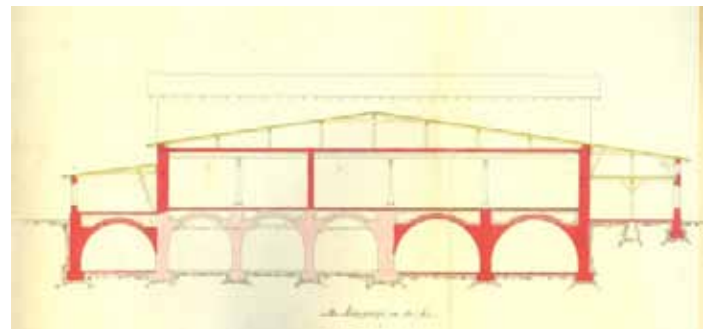


Fig. 12. Project section of the ice-cellar. 1904. Architect P. M. Bertschy. [2]

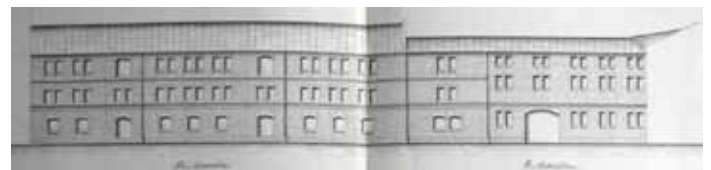


Fig. 13. Project elevation of the ice-cellar’s extension and warehouse, 1904. Architect P. M. Bertschy. [2]

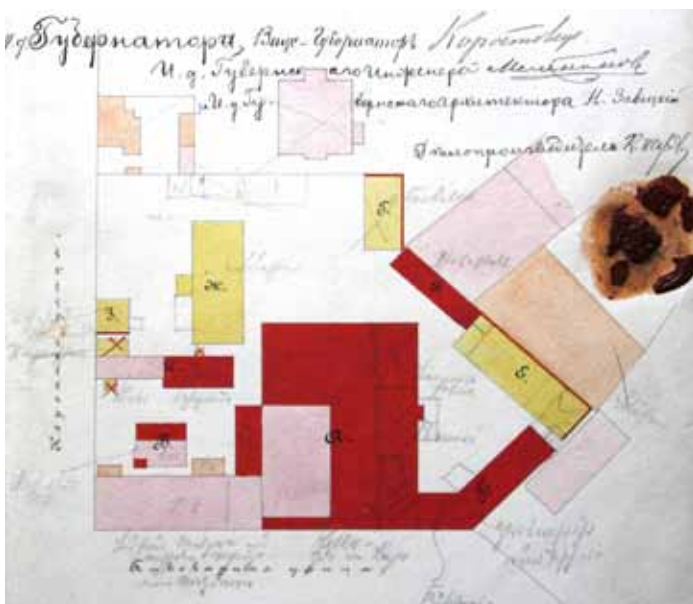


Fig. 10. Development plan of the brewery „Ramsay & Co”, 1904 (A – extension of the ice-cellar, Б – newly erected warehouse building, В – extension of the boiler house, Г – newly erected ice-cellar, Д – newly erected horse stand, E and Ж – newly erected shed, З – newly erected apartment building for workers, И – extension of the office building). Architect P. M. Bertschy. [2]

In 1939, brewery’s owners immigrated to Germany. Ruthless transformations during the Soviet times have substantially degraded the architectural quality of the building complex (Figure 14, 15 and 16). Near the red brick ice-cellar and warehouse buildings an incongruous multi-storey structure of white silicate bricks was erected. At present these buildings are abandoned.

Another characteristic example of an industrial building of the 1870s was a factory of ropes and straps at Aleksandra iela 55-61. In 1879, it was built by a German citizen August Kornhuber. Factory area was separated from city environment by very long blocks of production units (Figure 17).

In the 1880s and 1890s, several specific production units were built in Jaunliepāja. In 1880, a merchant Löwenthal from Liepāja built a grain mill on the corner of Aleksandra and Turgus iela, but the Prussian businessman Siegfried Berend, in cooperation with a company *Krakau und Hesse* from Berlin, built a steam mill on Preču iela 64, next to the railway [13, 116]. Company *Berend & Co* built a compact six-storey steam mill building (Figure 18 and 20) to the Berlin’s architect Karl Hesse project (Figure 19). It was the largest such company in Kurzeme. Annually it processed from 12,000 to 15,000 tons of corn and produced flour, bran, pearl-barley and grits for export.

Complexes of industrial buildings were built within the area of one or more block. The layouts were freer as well as functionally and compositionally reasonable. In 1882, a German citizen Lois Bangert, who arrived in Liepāja from Saint Petersburg, built a tinsplate production unit on Kaiju iela. Company used a 15-horsepower steam engine, which was brought from England. Other machines were constructed by Bangert himself [12, 18].

At the end of the 19th century, the industrial cityscape of Aleksandra, Lazareva and Vakzāles iela was formed. German businessmen Wilhelm and Adolf Böcker, A. Baubert, N. Kaufman and the Russian citizen Dmitri Schereschewsky established



Fig. 17. Fragment of an advertisement with Kornhuber's rope and strap factory (not preserved). [19]

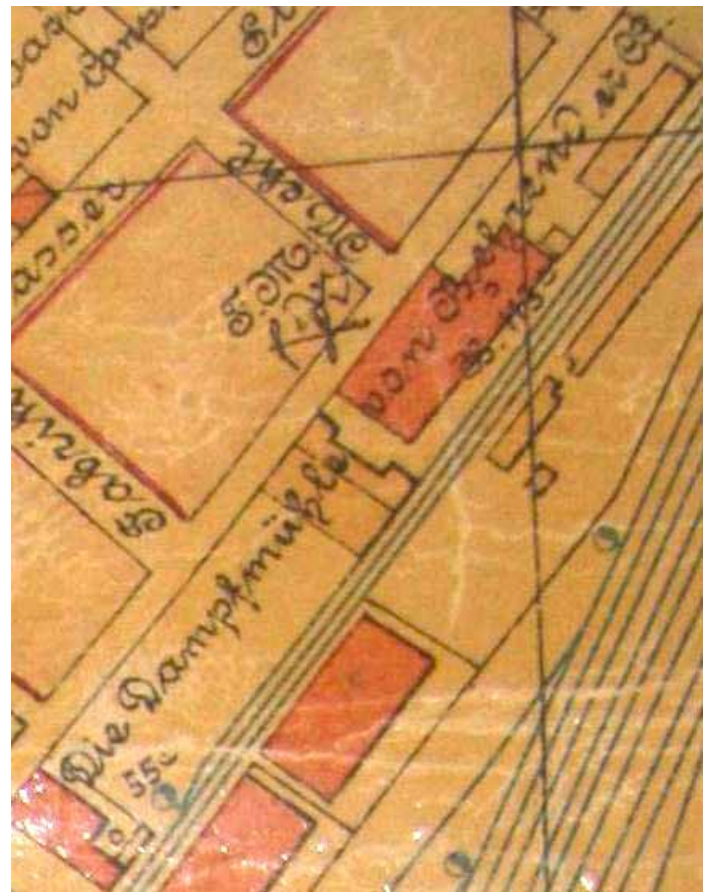


Fig. 18. Steam mill of „Berend & Co”, a fragment of plan of Liepāja, 1887. [8]

Fig. 14 and 15. Fence and the brewery building of „Ramsay & Co” (photo by Silvija Ozola, 2008).



Fig. 16. The structure of the brewery „Ramsay & Co” (photo by Silvija Ozola, 2011).

a metallurgical company *Böcker & Co* on Aleksandra iela. On 16th August 1882, the Governor's Secretariat of Kurzeme approved the construction project. D. Shereschewsky had already owned a small wire and nail factory and a rolling workshop in the town of Vileyka in Belarus, which was easily reachable along the railway of Liepāja–Romni. Its business partner was an iron rolling, wire and nail company *Böcker & Co* from Schalke in the land of Westphalia, which supplied the materials needed for rolling. In March of 1883, the construction of the first rolling workshop and six puddling furnaces was completed. In 1887,

the building of the metallurgical company consisted of puddling, rolling, stretching, rinsing, tempering, galvanizing and nail producing units (Figure 21). In 1894, P. M. Bertschy developed a project of production unit expansion (Figure 22), but in 1897, a steel rolling workshop began to operate in the factory. In 1899, another project for extension was developed (Figure 23). In 1900, within its territory the company launched a direct current power station (Figure 25) whose capacity (930 kilowatts) by more than twice exceeded that of the city's power station. The building of the company *Böcker & Co* consisted of parallel

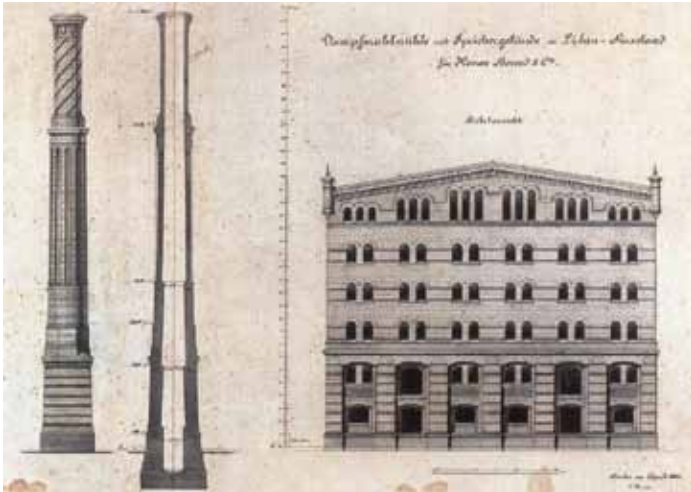


Fig. 19. Project of the steam mill of „Berend & Co”. 1880. Architect K. Hesse. [13, 117]

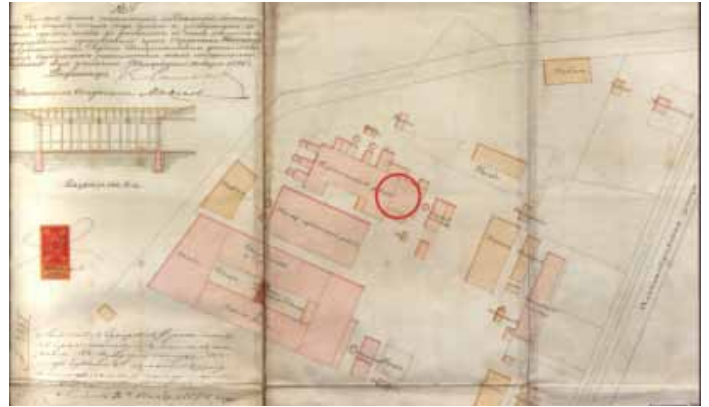


Fig. 22. Plan of the puddling, rolling, stretching, rinsing, tempering, galvanizing and nail producing units of „Böcker & Co”. Architect P. M. Bertschy. [6, 9]



Fig. 20. Steam mill of „Berend & Co” (not preserved). [3, 147]

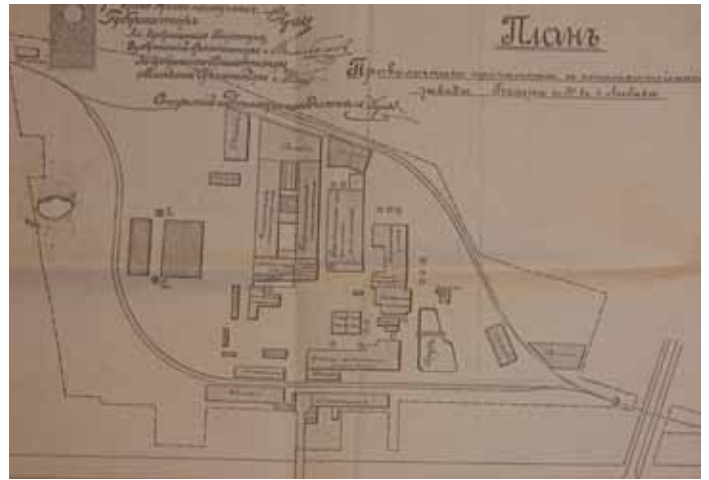


Fig. 23. Plan of the wire-rolling and steel casting production units. 1899. [20]



Fig. 24. Industrial buildings of „Böcker & Co” at the end of the 19th century. [6, 34]



Fig. 21. „Böcker & Co” factory. Fragment of plan of Liepāja. 1887. [8]



Fig. 25. Power station of „Böcker & Co” after 1912. Architect P. M. Bertschy. [14]

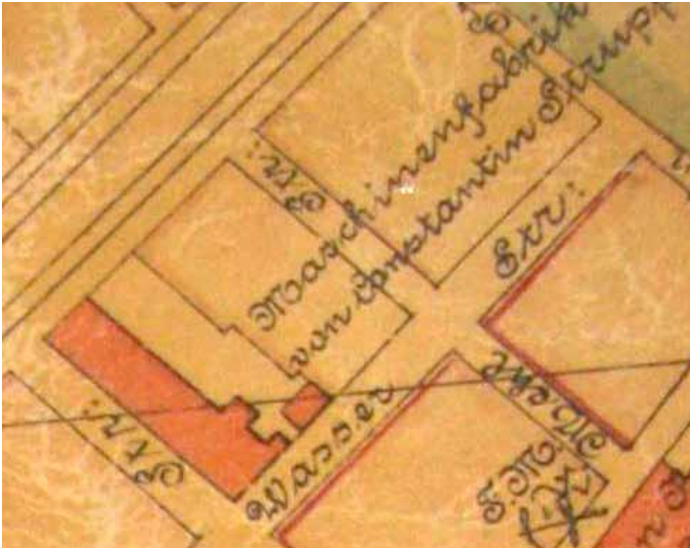


Fig. 26. Strupp's machine building factory, Aleksandra iela 56. Fragment of plan of Liepāja. 1887. [8]



Fig. 27. Units of factory "Vesuv" in the 1890ties (dismantled). [6, 16]

oblong buildings (Figure 24) with different frontal facades. Industrial buildings with high chimneys increasingly transformed the urban landscape.

In 1885, Constantin Strupp, an engineer from Liepāja, built a cast iron and forging factory "Vesuv" on Aleksandra iela 56 (Figure 26). It was the only mechanical engineering factory in the province of Kurzeme [12, 24]. In 1887, the production unit occupied an entire block among Aleksandra, Fabrikas, Miltu and Ūdens iela (Figure 27). In 1899, the foundry and mechanical engineering department was completely destroyed by fire. In 1899, new production units were freely located on a plot of land near the Grobiņa highway [12, 25].

In 1886, a company *Mariott & Seligmann* opened an export slaughterhouse on Ziemeļaustrumu ostmala 2, and Swedish manufacturers August Wicander and Karl August Larson from Finland opened a cork factory *Wicander & Larson* on Lazareva iela. It was a branch office for a company operating in Åbo city (in Finnish, Turku), Finland. The factory production units and office building that had a wide range of ornamental details (Figure 28) were built to P. M. Bertschy's project. In 1893, the owners of the cork factory decided to extend it by adding an adjacent linoleum production unit [12, 39]. In May of 1895, P. M. Bertschy developed a project for elevating the existing factory building (Figure 30). The following year a building for the factory administrative premises and apartments was erected (Figure 29). The ionic pilasters and oak entrance door with metal forgings decorated the red-brick facade of the extraordinarily luxurious building. At the turn of the century, the cork and linoleum factory occupied two blocks. Buildings of different



Fig. 28. Offices of cork factory of „Wicander & Larson”. Architect P. M. Bertschy. (Photo by Silvija Ozola, 2011).



Fig. 29. Offices of linoleum factory of „Wicander & Larson”. Architect P. M. Bertschy. (Photo by Silvija Ozola, 2011).

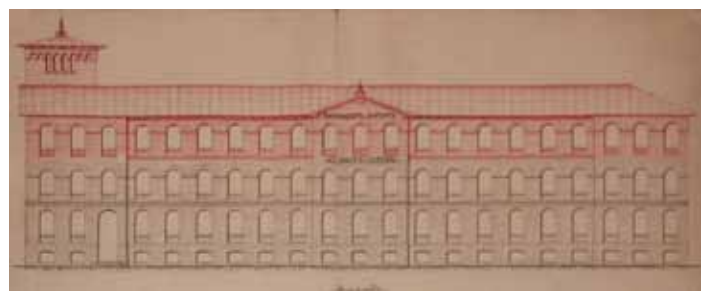


Fig. 30. Reconstruction project of „Wicander & Larson” factory building, 1895. Architect P. M. Bertschy. [4]

functions, which were organized in a compact line (Figure 31), formed an expressive ensemble.

In 1884, a fire broke out in the oil factory *Kieler & Co* on Sliežu iela 2, 4 and 6 (Figure 33) that was owned by a Danish businessman Alfred Kieler. It was necessary to renovate the enterprise. In 1888, office and production unit buildings were built to Bertschy's project (Figure 34). Towers that created vertical accents of the building complex (Figure 35) together with the buildings along the perimeter of the territory (Figure 36)



Fig. 31. Building of the factory of „Wicander & Larson” on Lazareva iela. Architect P. M. Bertschy. [3, 147]



Fig. 34. Buildings of the oil factory „Kieler & Co”. Architect P. M. Bertschy. [3, 152]



Fig. 35. Oil factory „Kieler & Co”. Architect P. M. Bertschy. View from Sliežu iela. (Photo by Silvija Ozola)



Fig. 32. Building of the factory of „Wicander & Larson”. Architect P. M. Bertschy. (Photo by Silvija Ozola, 2011)



Fig. 36. Buildings along the perimeter of the oil factory „Kieler & Co” in Lazareva iela. Architect P. M. Bertschy. (Photo by Silvija Ozola, 2009)



Fig. 33. Plan of the oil factory „Kieler & Co” before the fire in 1887. [8]

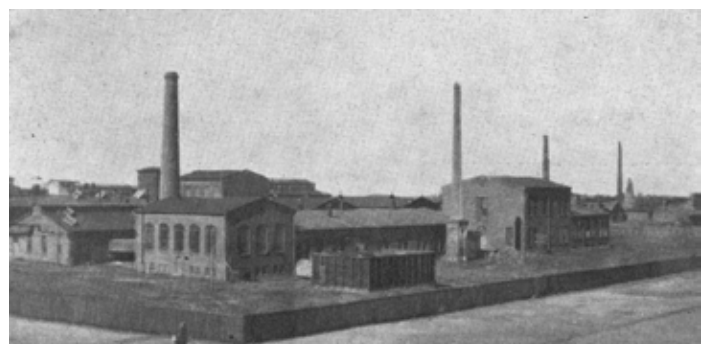


Fig. 37. Buildings of the aniline factory „Pfaff & Krulls” (not preserved). [3, 152]



Fig. 38. Buildings of „Saville & Co” and „Pluto” factories on right site of Lazareva iela at the end of the 19th century. [6, 17]

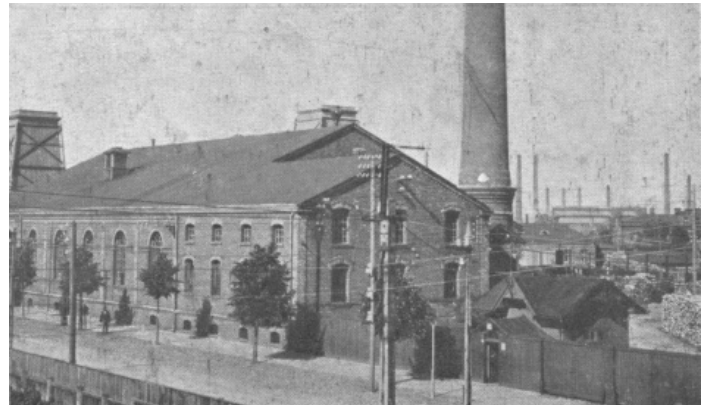


Fig. 40. The power station. Photograph of 1920ies. [3, 154]



Fig. 39. Buildings of „Saville & Co” and „Pluto” factories. (Photo by Silvija Ozola, 2011)



Fig. 41. The power station – currently a sport’s building of Liepāja University. (Photo by Silvija Ozola)



Fig. 42. The tram depot at Rīgas iela 54a. (Photo by Silvija Ozola, 2008)

formed a spatially balanced composition. The facade of the office building was decorated by black bricks.

From 1898 to 1900, an aniline factory *Pfaff & Krulls* was built to the north of the railroad crossing on Lazareva iela (Figure 37), but factories *Pluto* and *Saville & Co* – across the street (Figure 38 and 39). Consequently, the architecture of the industrial buildings completely determined the streetscape.

Two-storey wooden or brick residential buildings dominated on Vazkāles iela from the intersection with Suvorova iela up to the railway station. In 1899, the streetscape was complemented by the power station (Figure 40 and 41) and the tram depot building – a hall with a wooden roof structure (Figure 42). In 1900, near the station a state-owned Spirits Monopoly factory was built (Figure 43), and industrial buildings became active in streetscape of Vazkāles iela.

Factories built in Jaunliepāja in the second half of the 19th century are architecturally diverse. Individually designed industrial buildings built during the 1870s and 1880s were harmoniously incorporated into the urban environment. The “brick style” residential, public and industrial buildings in Jaunliepāja with their characteristic architectural vocabulary created a unique

urban ensemble. Construction of transportation and energy facilities stimulated the development of industrial areas and led to changes in the city environment. Production units were no longer built in the vicinity of the port, but rather close to the energy sources. In the late 19th century, a great attention in planning of industrial enterprises was paid not only to the functional layout of buildings, but also to their architectural quality. After shutdown of the original industrial enterprises, many of the production complexes built in the 19th century remain abandoned nowadays, however they are significant elements of the cityscape of high cultural and historical value.



Fig. 43. The state-owned Spirits Monopoly factory at Rīgas iela 63/65. (Photo by Silvija Ozola, 2008)

REFERENCES

1. **Gintners, J.** *Liepājas gadsimti*. Liepāja: Liepājas Muzejs, 2004. 80 lpp.
2. Baltijas Centrālā bibliotēka. Andrea Dollingera arhīva materiāli.
3. *Liepājas 300 gadu jubilejas piemiņai 1625–1925*. Liepāja: Liepājas pilsētas valde, 1925. 154 lpp.
4. Liepājas Muzejs. Arhitekta Paula Maksa Berči arhīva materiāli
5. **Sāne-Alksne, L.** *Celvedis Liepājas arhitektūrā: Versija par Liepājas arhitektūras vēsturi līdz 1940. gadam*. Liepāja: Liepājas pilsētas arhitektūras un pilsēt būvniecības pārvalde, 1991. 128 lpp.
6. *Liepājas Metalurģs Anno 1882*. Liepāja: SIA Fotoimidžs, 2007. 364 lpp.
7. **Krastiņš, J., Strautmanis, I., Dripe, J.** *Latvijas arhitektūra no senatnes līdz mūsdienām*. Rīga: Baltika, 1998. 82. lpp.
8. *Plan der Seestadt Libau* (Entw. und gez. E. v. Schwarzenfeld : 1:4200) Berlin: Greve, 1887. (Latvijas Nacionālā bibliotēka, Kartogrāfisko izdevumu nodaļa).
9. *Plan der Stadt Libau 1880. Libauscher Kalender für das Jahr nach Christi Geburt 1881: welches ein Gemeinjahr von 365 Tagen*. Libau: Buch- und Steindruckerei von V. Niemann, 1880, S. 98.
10. **Bobrovs, K.** Atdzimstošā pagātne. *Kurzemes Vārds*. 2000, Nr. 12 (2658), 15. janvāris, 10. lpp.
11. **Markus.** *Das Seebad Libau Mit Zugrundelegung des Werkchens Notice zur Libau*. Libau: Zimmermann, 1867. 111 S., 1 Karte.
12. **Baer, E.** *Die Entwicklung der Fabrikindustrie Libaus*. Libau: Buch- und Steindruckerei von August Kaeten, 1909. 54 S.
13. **Lancmanis, I., Berči, A.** *Bertschy*. Rīga: Valters un Rapa, 2011. 304 lpp. ISBN 978-9984-805-76-4
14. Liepājas Metalurģa muzejs, fotogrāfija LMM-3090 („Becker & Co” elektrostacijas ēka).
15. Daugavpils Novadrētniecības un mākslas muzejs. Планъ Динабургскимъ городскимъ слободамъ, мѣстамъ, а также подъ фабрики и заводы 1867.
16. Latvijas Valsts Vēstures arhīvs (LVVA), 6957. fonds, 6. apraksts, 10. lieta, 11.–13. lapa. (Договор о постройке и эксплуатации сооружений для добычания и распределения электрического тока от 9-го июля 1897 года).
17. LVVA, 6957. fonds, 6. apraksts, 10. lieta, 6.–13. lapa. (Договор об устройстве и эксплуатации уличной железной дороги от 14-го декабря 1896 года).
18. *План города Либава = Der See und Handelsstadt Libau*. Libau: Eberhard Korn, 1900. (Latvijas Nacionālā bibliotēka, Kartogrāfisko izdevumu nodaļa).
19. **Корнгуберъ, А.** *Либава: Канатная фабрика. Приводные канаты и ремни = Kornhuber, A.* *Libau : Tauwerk und Treibriemen Fabrik*. Либава: Типо-Литография Г. Д. Мейеръ. (Liepājas Muzejs)
20. LVVA, 1357. fonds, 2. apraksts, 1. lieta, 1. lapa. (План Проволочно-прокатного и сталелитейного завода Бекера и Ко в городе Либава).



Silvija Ozola, Architect (Rīga Politechnical Institute, 1980), Master of Architecture (Rīga Technical University, Faculty of Architecture and Urban Planning, 2008). Doctoral Student at the Faculty of Architecture and Urban Planning of Rīga Technical University (2008–2011).

Work experience: Architect-planner at the Planning Institute of Rural Construction (1980–1983); Architect-planner at Liepāja District Architect Planning Office (1984–1990); Teacher at Rīga Building College (2005–2010); Lecturer at Rīga Technical University, Liepāja Affiliation (since 2006). Current research fields: Architecture and Planning of

towns in Western Latvia.

Scientific publications:

- **Ozola S.** Kūrortu arhitektūra un plānojums Baltijā 19. gs.–20. gs pirmajā pusē = The Architecture and Planning of the Health Resorts in the Baltic Region in the 19th Century and in the 1st Half of the 20th Century. RTU Zinātniskie raksti. 10. sērija : Arhitektūra un Pilsētplānošana = Scientific Proceedings of Rīga Technical University. Series 10 : Architecture and Urban Planning. Rīga: RTU, 2008, 2. sējums, 84.–97. lpp. = Vol. 3, (p. 84–97). ISSN 1691–4333.
- **Ozola S., Krastiņš J.** Dzīvojamā ēku arhitektūra un plānojums Aizputē līdz Pirmajam pasaules karam = Architecture and Layout of Dwelling Houses in Aizpute until World War I. RTU Zinātniskie raksti. 10. sērija : Arhitektūra un Pilsētplānošana = Scientific Proceedings of Rīga Technical University. Series 10 : Architecture and Urban Planning. Rīga: RTU, 2009, 3. sējums, 77.–89. lpp. = Vol. 3, (p. 90–97). ISSN 1691–4333.
- **Ozola S.** Piemiņas dāru veidošanas tradīcijas. *Rīgas Celtniecības koledžas 3. zinātnisko rakstu krājums : Līdzdalība Latvijas kultūrvides veidošanā – projekts Likteņdārzs*. Rīga: RCK, 2010, 4.–8. lpp.

CONTACT DATA

Silvija Ozola

Mag.arch., Lecturer

Rīga Technical University, Liepāja Affiliation

Address: 4 Vānes Str, Liepāja, LV-3405, Latvia

Phone: +371 29435668

E-mail: ozola.silvija@inbox.lv

Silvija Ozola. Rūpniecības uzņēmumi un Jaunliepāja 19. gadsimtā

19. gadsimtā tirdzniecības un transporta attīstība Liepājā veicināja apbūves rašanos teritorijā uz ziemeļiem no tirdzniecības kanāla. Izveidojās plānveidīgi apbūvēta teritorija ar rūpnīcu un strādnieku dzīvojamo ēku kvartāliem – Jaunliepāja. 19. gadsimta otrajā pusē celtās fabrikas raksturo arhitektūras daudzveidība, kas izrietēja no ražošanas specifikas un atrašanās vietas pilsētā. Rūpnīcas veicināja apbūves attīstību Jaunliepājā un harmoniski iekļāvās pilsētvidē. Transporta un enerģētikas objektu būvniecība stimulēja rūpniecības rajonu veidošanos un radīja pārmaiņas pilsētvidē. Ražotnes vairs necēla ostas apkārtnē, bet gan enerģētikas centra tuvumā. Rūpniecības uzņēmumos arvien lielāku nozīmi ieguva ēku funkcionālais izvietojums, nevis apbūves arhitektoniski telpiskā kompozīcija. Jaunās un modernās ražošanas tehnoloģijas nav piemērotas seno celtnu plānojumam un arhitektūrai. Mūsdienās daudzi 19. gadsimtā būvētie ražotņu kompleksi ir pamesti, taču kā vides struktūras elementi tie savu nozīmi nav zaudējuši, tādēļ aktuāls ir kļuvis jautājums par Jaunliepājas industriālā mantojuma izmantošanu un saglabāšanu.

Силвия Озола. Развитие промышленных предприятий и Новой Лиепай в 19-м веке

Развитие торговли и транспорта в Лиепаяе в 19-м веке способствовало появлению застройки на территории к северу от торгового канала. Сформировалась территория с планомерной застройкой – заводы и кварталы жилых домов для рабочих, получившая название Новая Лиепая. Фабрики, построенные во второй половине 19-го века, характеризуются архитектурным разнообразием, которое было продиктовано спецификой производства и месторасположением в городе. Заводы способствовали развитию застройки в Новой Лиепаяе и гармонично вписались в городскую среду. Строительство транспортных и энергетических объектов стимулировало возникновение промышленных районов и вызывало перемены в городской среде. Производства больше не строили в окрестностях порта, а размещали их вблизи центров энергетики. На промышленных предприятиях всё большее значение приобретало функциональное размещение зданий, а не архитектурно-объёмная композиция застройки. Для новых и современных производственных технологий планировка и архитектура старинных зданий непригодна. В наши дни многие построенные в 19-м веке производственные комплексы стоят брошенными, однако как структурные элементы городской среды они своё значение не потеряли, и поэтому становится актуальным вопрос о сохранении и использовании индустриального наследия Новой Лиепай.

Rūpniecības uzņēmumi un Jaunliepāja 19. gadsimtā

Silvija Ozola, Rīgas Tehniskā universitāte

ATSĒGAS VĀRDI: rūpnīca, pilsētas attīstība, apbūves plānojums.

I. LIEPĀJAS ATTĪSTĪBA 19. GADSIMTA PIRMAJĀ PUSE

Liepāja 19. gadsimta pirmajā pusē bija pazīstama ar rosīgu peldvietu dzīvi un amatniecību. Pievedceļi Liepājas apkārtnē bija ļoti sliktā stāvoklī un neveicināja tirdzniecību. Zemesceļi uz Grobiņu un Nīcu bija gandrīz nelietojami, tādēļ aktuāli kļuva pasākumi apstākļu uzlabošanai. Klaiņpēdas un Karaļauču (tagad Kaļiņingradas) ostas jau bija sasniedzamas pa dzelzceļu, kas veicināja šo pilsētu attīstību, taču Liepājai tirdzniecības sakari bija šauri. 1830. gadā izstrādāja projektu dzelzceļa līnijas izveidei no Liepājas caur Rucavu, Darbēniem un Kretingu uz Jurbarku [1, 16], taču to neīstenoja. Pilsēta galvenokārt attīstījās teritorijā uz dienvidiem no tirdzniecības kanāla. Tikai pēc 1830. gada, kad pār kanālu uzcēla pastāvīgu koka tiltu, satiksmes iespējas uzlabojās. Liepājā sāka veidot nelielas ražotnes. 1833. gadā firma „Soerensen & Co” uzbūvēja ar zirga spēku darbināmu maltuvi, kurā presēja linu eļļu, izgatavoja krāsas un bīdēļa labību [5, 91]. Izmantojot valsts finanses, izdevās izbūvēt un 1841. gadā atklāt Liepājas-Grobiņas šoseju. Liepājas saimnieciskā dzīve pamazām sakārtojās. 19. gadsimta piecdesmito gadu sākumā Eberhards Harmsens kanāla dienvidrietumu krastā loču torņa tuvumā uzcēla tvaika dzirnavas, kaulu miltu un nelielu lauksaimniecības mašīnu fabriku, bet nedaudz vēlāk arī čuguna liešanas rūpnīcu. 1871. gada ziemā ražotnes nodega un īpašnieks tās vairs neatjaunoja [12, 5]. Turpmāk rūpniecības uzņēmumus Liepājā izvietoja attālākās pilsētas daļās, lai jūrmalas teritorijā veidotu kūrorta zonu. Liepāja pamazām pārvarēja izolētību un kļuva par tirdzniecības pilsētu.

II. PLĀNOJUMA UN APBŪVES STRUKTŪRAS VEIDOŠANĀS JAUNLIEPĀJĀ 19. GADSIMTA VIDŪ

Ap 19. gadsimta vidu Eiropā attīstījās dzelzceļu satiksme un tirdzniecība. Straujā rūpniecības attīstība radikāli izmainīja apdzīvotu vietu plānojumu un apbūves raksturu un arī veicināja vides piesārņošanu. Pilsētās plānveidīgi realizēja plašus un radikālus pilsētveidošanas pārveidojumus, īpašu uzmanību pievēršot pilsētvides funkcionālo un estētisko jautājumu risināšanai, kā arī labiekārtošanai. Liepājā 1857. gadā darbojās 16 lielražošanas uzņēmumi un daudzas nelielas darbnīcas [1, 18]. Apbūve uz ziemeļiem no tirdzniecības kanāla ap šo laiku bija izveidojusies tikai ostas apkārtnē (1. att.). Tirdzotāju rosība ostas tuvumā veicināja apbūves un ielu tīkla attīstīšanos. Uzņēmējs Leopolds Meinhards (*Leopold Meinhard*), kurš veiksmīgi bija strādājis ostā, 1862. gadā netālu no remonta darbnīcām uzcēla čuguna liešanas rūpnīcu „*Meinhard & Co*”. Par tās pastāvēšanu joprojām liecina no rūpnīcā izgatavotajām čuguna plātnēm 1866.–1867. gadā uzbūvētā Liepājas bāka. Ugunsgrēkā cietušo fabriku 1873. gadā slēdza [12, 6].

Lai gan teritorijas attīstība nerisinājās plānveidīgi (2. att.), veidojās jauns pilsētas rajons ar rūpniecības uzņēmumiem – Jaunliepāja. Līdzīgi kā Liepājā, arī Igaunijas pilsētā Pērnavā no kūrorta zonas attālā Pērnavas upes labā krasta teritorijā veidojās jauns pilsētas rajons ar rūpniecības uzņēmumiem.

III. JAUNLIEPĀJAS PLĀNVEIDA ATTĪSTĪBA UN RAŽOTŅU BŪVNIECĪBA PĒC DZELZCEĻA LĪNIJU IZVEIDES

19. gadsimta otrajā pusē cariskās Krievijas norisinājās plaši dzelzceļa līniju būvniecības darbi, veicinot daudzu jaunu pilsētu rašanos. Plānojuma kompozīciju šajās pilsētās nereti veidoja funkcionāli atšķirīgas un patstāvīgas pilsētas daļas, kuras attīstījās kā autonomas pilsētveidošanas struktūras ar dažādu apbūvi.

1860. gada 8. novembrī atklāja dzelzceļa līniju Pēterburga–Varšava, kas šķērsoja Latvijas teritorijas austrumu daļu un gāja caur Dinaburgu (tagad Daugavpili). Nākamajā gadā dzelzceļš savienoja Dinaburgu ar Rīgu, bet 1866. gadā – ar Vitebsku. Šajā laikā sākās pilsētas intensīva attīstība. Uz austrumiem no Lielās priekšpilsētas, kas tagad ir pilsētas centrālā daļa, izvērsās jauna rajona – Jaunbūves – apbūve. Šī rajona regulārā ielu tīkla galvenie virzieni dzelzceļa līnijas tuvumā un ielas abpus galvenajai maģistrālei – Šosejas (tagad 18. novembra) ielai – veidoja savērsumu apmēram 45° leņķī (3. att.). Jaunbūvē izvietoja arī rūpniecības uzņēmumus.

Liepājai nozīmīgs bija 1871. gads, kad pēc dažiem Dinaburgas–Vitebskas dzelzceļa inženieru biroja nostrādātiem gadiem no Dinaburgas ieradās Pauls Makss Berči (*Max Bertschy*; 1840–1911) un kļuva par Liepājas pilsētas arhitektu. Šajā gadā atklāja dzelzceļa līniju no Liepājas līdz Kaišadoriem (netālu no Viļņas) un pēc P. M. Berči projekta uzbūvēja Liepājas pasažieru dzelzceļa stacijas ēku [1, 20]. Aktivizējās saimnieciskā dzīve un palielinājās ostas tirdzniecības apgrozījums. 1872. gadā atvēra komercbanku un valsts bankas filiāli, bet 1873. gadā dzelzceļš caur Mažeikiem, Jelgavu un Rīgu Liepāju savienoja ar Dinaburgu [1, 20], līdz ar to iegūstot dzelzceļa pieslēgumu austrumu virzienā. Ar izredzēm uz labu peļņu Liepājā ieradās daudz tirdzotāju. Rūpnieki un amatnieki dibināja fabrikas. 1876. gadā dzelzceļa līniju no Liepājas pagarināja līdz Romniem. Ātri pieauga eksports un Liepājai izveidojās tirdzniecības sakari ar Krieviju, Lietuvu un Poliju. Ostas un dzelzceļa līniju tuvumā sākās rūpnīcu celtniecība. Viena no pirmajām bija Edvarda Groša liķieru fabrika, kuru uzbūvēja 1874. gadā Aleksandra (tagad Brīvības) ielā 4.

19. gadsimta septiņdesmitajos gados strauji uzplauka Jaunliepāja. Tur izveidojās regulāru taisnstūra kvartālu apbūve. Divas Jaunliepājas apbūves plānojuma skices bez datējuma un autora paraksta ir saglabājušās Liepājas Vēstures muzeja Berči fondā. Visticamāk, ka tās izstrādājis ir P. M. Berči. Skicēs parādīts fabriku, dzīvojamās apbūves un atpūtas zonu, kā arī dievnama un Annas tirgus laukuma izvietojums un ielu virzieni.

Plānojuma sākotnējā varianta skicē (4. att.) dzelzceļa loks no ostas līdz dzelzceļa pasažieru stacijai aptver rūpnīcu un dzīvojamo teritoriju. Tajā starp Vakzāles (tagad Rīgas), Aldara un Paviljona (tagad 1905. gada) ielu paredzēti apmēram vienāda izmēra kvartāli un Annas tirgus laukums. Tie, līdzīgi kā kvartālu grupas Dinaburgas Jaunbūves rajonā, savērsti apmēram 45° leņķī pret Vakzāles ielu. Ideja detalizēta Jaunliepājas plānojuma otrā varianta skicē (5. att.). Vienā no ielu krustojumiem paredzēts poligonāls laukums ar dievnamu. Regulārs ielu tīkls ar taisnstūrveida kvartāliem paredzēts arī uz ziemeļaustrumiem no dzelzceļa pasažieru stacijas. Precizēta esošā parka teritorija.

Atbilstoši abām plānojuma skicēm ir īstenots Jaunliepājas ielu tīkls un izveidota apbūve (6. att.). Savādāk izvietoti dievnami. Nācaretes baptistu draudzes baznīcu uzcēla Suvorova (tagad Raiņa) un Lāčplēša ielas stūrī, bet Martina Lutera evaņģēliski luterisko baznīcu – Aleksandra, Paviljona un Šuvalova (tagad Jelgavas) ielas stūrī. Annas tirgus laukumu izveidoja mazāku – viena apbūves kvartāla robežās. Veidojās apbūve dzīvojamo ēku kvartālos un tapa jauni rūpniecības uzņēmumi. 1880. gadā Jaunliepājā uzcēla eļļas fabriku „Kielers & Co” (8. att.) un tvaika dzirnavas – Preču (tagad Zemnieku) ielā 64 un Aleksandra un Tirgus ielu stūrī [12, 16–17]. Paplašināja metalurģiskās rūpnīcas „Böcker & Co” teritoriju, bet uz ziemeļiem no dzelzceļa līnijas sāka veidoties rūpniecības zona. Bija pabeigta Ziemas ostas izbūve. Pārtikas ražotnes izvietoja tirdzniecības ostas tuvumā, bet smagās rūpniecības uzņēmumus – Aleksandra un Lazareva (tagad Oskara Kalpaka) ielā. Jaunliepājas attīstība uzskatāmi redzama 1891. gada Liepājas plānā (7. att.).

IV. IELU ELEKTRISKĀ DZELZCEĻA LĪNIJU IZVEIDE UN JAUNLIEPĀJAS ATTĪSTĪBA 19. GADSIMTA BEIGĀS

19. gadsimta deviņdesmitie gadi deva jaunu impulsu Liepājas attīstībai. Sākās vērienīgi ostas pārbūves un jūras kara cietokšņa celtniecības darbi. Ievērojami paplašinājās dzelzceļa sliežu ceļu tīkls (8. att.). 1894. gadā Liepājas dome organizēja konkursu ielu elektriskā dzelzceļa izveidei. 1896. gada 14. decembrī ar konkursa uzvarētājiem un būvdarbu veicējiem – firmu „*Continental Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg*” – noslēdza līgumu par ielu elektriskās dzelzceļa līnijas un elektrostacijas izbūvi [16]. Teritoriju elektrostacijas mašīntelpu, katlu mājas, administratīvās ēkas, remonta darbnīcu un tramvaja depo celtniecībai ierādīja Vakzāles un Baseina ielas krustojumā. 1899. gada pavasarī uzsāka elektrostacijas un 10 km garas ielu elektriskā dzelzceļa līnijas būvniecību [17], bet 14. septembra vakarā no elektrostacijas pa Baseina līdz Eļļas ielai veica pirmo izmēģinājuma braucienu. 25. septembrī tramvajs uzsāka regulāru kustību no tirdzniecības kanāla tilta pa Vakzāles, Baseina, Eļļas un Lazareva ielu līdz Karostai, bet vēlāk arī no Vakzāles ielas sākuma līdz dzelzceļa stacijai. Kopš 14. oktobra tramvajs kursēja no Vakzāles ielas pa Suvorova ielu līdz dzelzceļa pārbrauktuvei, bet novembrī tramvaja līniju pagarināja pāri tirdzniecības kanālam (8. att.) un savienoja ar Vecliepājā izbūvētajiem sliežu ceļiem [17]. Jaunizveidotās tramvaja līnijas nodrošināja satiksmi starp Karostu, dzīvojamām un rūpniecības rajoniem Jaunliepājā un pilsētas centru.

Jaunliepāja jau bija izveidojusies par nozīmīgu transporta un rūpniecības rajonu un pēc elektrostacijas izbūves kļuva arī

par pilsētas enerģētikas centru. Dzelzceļa apkārtnē ar sliežu pievedceļiem bija izdevīga vieta rūpnīcu būvniecībai. 1898. gadā netālu no stacijas uzcēla anilīna krāsvielu fabriku „*Pfaff & Krull*”, bet 1899. gadā Čuguna rūpniecības biedrība Lazareva ielā 42 izveidoja rūpnīcu „*Плутон*” (8. att.). Tajā no čuguna un tērauda izgatavoja štancētus un kaltus veserus, kāšus, skrūvspīles un citus metāla izstrādājumus. Pilsētnieki uzņēmumu pazina kā „*Pluto*” fabriku [12, 47, 48]. 1900. gadā angļu tīģeļtērauda liešanas fabrika no Šefildas „*Saville & Co*” atvēra ražotni Lazareva ielā 40 (8. att.), kurā izgatavoja augstākās kvalitātes metāla lējumus un instrumentu tēraudu [12, 47].

V. JAUNLIEPĀJAS RŪPNĪCU PLĀNOJUMS UN ARHITEKTŪRA

Jaunliepājā daudzu rūpnīcu un noliktavu ēkas uzcēla pēc P. M. Berči projektiem. Daļa no tiem saglabājušies Liepājas Vēstures muzeja Berči fondā. Tas dod iespēju izsekot ražotņu plānojuma un arhitektūras attīstībai. Arhitekts īpašu nozīmi pievērsa rūpnīcu plānojumam un arhitektūrai. Ražotnes parasti veidoja kā kompleksus, kas aizņēma veselu kvartālu, bet atsevišķas ēkas visbiežāk būvēja no sarkanajiem ķieģeļiem. Vispārpieņemta norma bija apbūves augstumu veidot apmēram vienādu ar ielas platumu. Līdz ar to ielas telpa veidojās līdzīga slēgtas telpas interjeram. Fabriku tuvumā cēla arī strādnieku dzīvojamās ēkas. Visu ēku fasādēs atspoguļojās eklektisma stila raksturīgie mākslinieciskās kompozīcijas paņēmieni – apdares detaļu piesātinājums, viennozīmīgums, viendabīgums un vienmērīgs ritms. Rūpniecības, dzīvojamo un sabiedrisko ēku apbūve pilsētvīdē ieguva ansambla raksturu.

Viens no pirmajiem Jaunliepājas uzņēmumiem, kas sniedz ieskatu ražotnes uzbūvē un izaugsmei, ir alus darītava „*Ramsay & Co*” Kroņu ielā 4/6. To 1877. gadā izveidoja angļu inženieris Roberts Remzijs (*Robert Ramsay*). Būvniecības vietu izvēlējās netālu no ostas labības noliktavām (9. att.). Mainoties īpašniekiem, alus darītava nonāca Andreasa Dollingera (*Andreas Dollinger*) pārvaldījumā. Uzņēmuma līdzīpašnieks un būvuzņēmējs Johans Vilhelms Rīge (*Wilhelm Riege*; 1838–1894) sadarbībā ar pilsētas arhitektu P. M. Berči radīja vienu no lielākajām Liepājas ražotnēm, kuras arhitektoniski telpisko kompozīciju veidoja ražošanas, saimniecības, administratīvās un dzīvojamās ēkas. 1904. gada alus darītavas attīstības projekta situācijas plānā (10. att.) P. M. Berči paredzēja esošā ledus pagraba (11. un 12. att.), katlu mājas un kantora ēkas paplašināšanu, kā arī noliktavas, zirgu novietnes, ledus pagraba, nojumes un strādnieku dzīvojamās ēkas jaunbūves. Ražotnes teritorijā uzcēla arī uzņēmuma īpašnieka ģimenes mājokli [2], kura atsevišķos logos vēl šodien ir saglabājušies vitrāžu fragmenti.

Ledus pagraba piebūves un noliktavas ēku fasādes (13. att.) veidotas tā sauktajā ķieģeļu stilā – tāpat kā ostas tuvumā esošo labības spīķeru fasādes, kurās ritmiski izkārtotie mazie lodziņi noslēpa no ārpusaules celtni iekšpusē slēpto bagātību. „Ķieģeļu stils”, kas īpaši izplatīts ražošanas ēku arhitektūrā, bija viens no eklektisma formālajiem paveidiem. Nelielās logu ailas ar lezenu arku pārsedzēm ielas fasādē kārtotas vienmērīgā ritmā. Ķieģeļu mūrējumu dažādoja figurāli izmūrētas starpdzegas.

1939. gadā alus darītavas īpašnieki izceļoja uz Vāciju. Nesaudzējošās padomju laika pārbūves būtiski izmainījušas apbūves kompleksa arhitektūras kvalitāti (14., 15. un 16. att.).

Sarkanajā ķieģelī tērptajām ledus pagraba un noliktavas ēkām blakus no baltiem silikātķieģeļiem samūrēts ar tām nesaderīgs daudzstāvu apjoms. Ēkas šobrīd ir pamestas.

Vēl viens raksturīgs 19. gadsimta septiņdesmito gadu rūpnīcu celtniecības piemērs bija virvju un siksnu fabrika Aleksandra ielā 55–61. 1879. gadā to uzcēla Vācijas pavalstnieks Augusts Kornhubers. Fabrikas teritoriju no pilsētvides norobežoja ļoti gari ražošanas korpusi (17. att.).

Vairākas specifiskas ražotnes Jaunliepājā uzcēla 19. gadsimta astoņdesmitajos un deviņdesmitajos gados. 1880. gadā Liepājas tirgotājs Lēventāls (*Löwenthal*) uzcēla ar tvaiku darbināmas dzirnavas Aleksandra un Turgus ielu stūrī, bet prūšu uzņēmējs Zigfrīds Berends (*Siegfried Berend*) sadarbībā ar Berlīnes firmu „*Krakau und Hesse*” – ar tvaiku darbināmas labības dzirnavas pie dzelzceļa līnijas Preču ielā 64 [13, 116]. Uzņēmuma „*Berend & Co*” dzirnavu kompaktā sešstāvu būve (18. un 20. att.) tika uzcelta pēc Berlīnes arhitekta Karla Hesses izstrādāta projekta (19. att.). Tas bija Kurzemē lielākais šāda veida uzņēmums. Gadā pārstrādāja no 12000 līdz 15000 tonnas graudu un izgatavoja eksporta miltus, klijas, grūbas un putraimus.

Ražošanas ēku kompleksus būvēja viena kvartāla robežās vai plašākās teritorijās ar brīvāku ēku izvietojumu, kas no funkcionālā un kompozīcijas viedokļa bija dziļi pārdomāts. 1882. gadā Vācijas pavalstnieks Luijs Bangerts (*Louis Bangert*), kas Liepājā ieradās no Pēterburgas, uzcēla baltā skārda ražotni Kaiju ielā. Uzņēmumā izmantoja 15 zirgspēku tvaika mašīnu, kas bija atvesta no Anglijas. Pārējos aparātus Bangerts uzkonstruēja pats [12, 18].

19. gadsimta beigās izveidojās Aleksandra, Lazareva un Vazāles ielas industriālās apbūves ainava. Vācu uzņēmēji Vilhelms un Ādolfs Bekeris, A. Bauberts, N. Kaufmans un Krievijas pavalstnieks Dmitrijs Šereševskis Aleksandra ielā izveidoja metalurģisko uzņēmumu „*Böcker & Co*”. 1882. gada 16. augustā Kurzemes gubernatora kanceleja apstiprināja ēku būvniecības projektu. D.Šereševskim jau piederēja neliela stieplju un naglu fabrika, kā arī velmēšanas cehs Baltkrievijas pilsētā Viļeikā, kurā varēja ērti nokļūt pa dzelzceļa līniju Liepāja–Romni. Uzņēmēja partneris bija Vestfāles „*Böcker & Co*” dzelzs velmēšanas, stieplju un naglu fabrika Šalkē, kas piegādāja velmēšanai nepieciešamos materiālus. 1883. gada martā uzbūvēja pirmās velmēšanas darbnīcas un sešas pudlinga krāsnis. 1887. gadā metalurģiskā uzņēmuma apbūvi veidoja pudlingošanas, velmēšanas, stiešanas, skalošanas, kvēlināšanas, cinkošanas un naglu ražošanas nodaļu korpusi (21. att.). 1894. gadā P. M. Berči izstrādāja ražotņu paplašināšanas projektu (22. att.), bet 1897. gadā darbu sāka šķirņu tērauda velmēšanas cehs. 1899. gadā izstrādāja projektu uzņēmuma vēl vienai paplašināšanai (23. att.). 1900. gadā „*Böcker & Co*” teritorijā darbu sāka līdzstrāvas elektrostacija (25. att.), kuras kapacitāte (930 kilovati) vairāk nekā divas reizes pārsniedza pilsētas elektriskās stacijas jaudu. Uzņēmuma „*Böcker & Co*” apbūvi veidoja paralēli novietotas garenas celtnes (24. att.) ar atšķirīgu gala fasāžu risinājumu. Pilsētas ainavu arvien aktīvāk izmainīja industriālās celtnes ar augstajiem dūmeņiem.

1885. gadā Liepājas inženieris Konstantīns Strupps (*Constantin Strupp*) uzcēla čuguna lējumu un kalumu fabriku „*Vezuvs*” Aleksandra ielā 56 (26. att.). Tā bija vienīgā mašīnbūves rūpnīca Kurzemes gubernā [12, 24]. 1887. gadā ražotne aizņēma veselu

kvartālu starp Aleksandra, Fabrikas, Miltu un Ūdens ielu (27. att.), taču 1899. gadā ugunsgrēks pilnībā iznīcināja lietuvi un mehānisko nodaļu. 1899. gadā jaunus, teritorijā brīvi izvietotus „*Vezuva*” ražošanas korpusus sāka būvēt zemes gabalā pie Grobiņas šosejas [12, 25].

1886. gadā darbu sāka firmas „*Mariott & Seligmann*” eksporta lopkautuve Ziemeļaustrumu ostmalā 2, kā arī Somijas zviedru fabrikantu Augusta Vikandera un Karla Augusta Larsona korķa fabrika „*Wicander & Larson*” Lazareva ielā. Tā bija filiāle firmas uzņēmumam, kas darbojās Abo (tagad Turku) pilsētā Somijā. Fabrikas ražošanas korpusu un kantora ēku, kas izcēlās ar bagātīgu dekoratīvo detaļu klāstu (28. att.), uzbūvēja pēc P. M. Berči projekta. Uzņēmuma īpašnieki 1893. gadā pieņēma lēmumu korķa fabriku paplašināt, pievienojot tai linoleja ražotni [12, 39]. 1895. gada maijā P. M. Berči izstrādāja projektu fabrikas korpusa paaugstināšanai (30. att.). Nākošajā gadā uzcēla fabrikas pārvaldes telpu un dzīvokļu ēku (29. att.). Neparasti greznās ēkas sarkanā ķieģeļa fasādī rotāja joniskā ordera pilastrī un ozolkoka ieejas durvis ar metālkalumiem. Gadsimtu mijā korķa un linoleja fabrikas apbūve aizņēma divus kvartālus. Blīvā virknē izkārtotās dažādu funkciju ēkas (31. att.) veidoja izteiksmīgu ansambli.

1884. gadā izcēlās ugunsgrēks dāņu uzņēmēja Alfrēda Kīlera eļļas fabrikā „*Kieler & Co*”, kas atradās Sliežu ielā 2, 4 un 6 (33. att.). Bija nepieciešama uzņēmuma atjaunošana. 1888. gadā pēc arhitekta P. M. Berči projekta uzcēla kantora un ražotņu ēkas (34. att.). Ēku kompleksa vertikālie akcenti – torņi (35. att.) – un teritoriju norobežojošās būves (36. att.) veidoja telpiski līdzsvarotu kompozīciju. Kantora ēkas fasādes apdarē izmantoja melni krāsotus ķieģeļus.

Lazareva ielā uz ziemeļiem no dzelzceļa pārbrauktuves no 1898. līdz 1900. gadam uzbūvēja anilīna fabriku „*Pfaff & Krulls*” (37. att.), bet otrpus ielai – rūpnīcas „*Pluto*” un „*Saville & Co*” (38. un 39. att.). Līdz ar to ielas ainavu pilnīgi noteica ražošanas ēku arhitektūra.

Vazāles ielas apbūvi no krustojuma ar Suvorova ielu līdz dzelzceļa pasažieru stacijai galvenokārt veidoja divstāvu koka vai ķieģeļu dzīvojamās ēkas. 1899. gadā ielas ainavu papildināja elektrostacija (40. un 41. att.) un tramvaju depo ēka – halle ar koka konstrukcijās veidotu jumtu (42. att.). 1900. gadā stacijas tuvumā uzbūvēja Valsts spirta monopola fabriku (43. att.), un arī rūpnīcu apbūve kļuva par Vazāles ielas ainavas sastāvdaļu.

19. gadsimta otrajā pusē Jaunliepājā celtās fabrikas ir arhitektoniski daudzveidīgas. Septiņdesmitajos un astoņdesmitajos gados individuāli projektētās industriālās celtnes harmoniski iekļāvās pilsētvidē. „*Ķieģeļu stilā*” veidotās dzīvojamās, sabiedriskās un industriālās celtnes ar raksturīgo arhitektūras formu valodu Jaunliepājā radīja neatkarīgu pilsētubūvniecisku ansambli. Transporta un enerģētikas objektu būvniecība stimulēja rūpniecības rajonu veidošanos un radīja pārmaiņas pilsētvidē. Ražotnes vairs necēla ostas apkārtnē, bet gan enerģētikas centra tuvumā. 19. gadsimta beigās rūpniecības uzņēmumu plānojumā pievērsa uzmanību ne tikai ēku funkcionālajam izvietojumam, bet arī apbūves arhitektoniski telpiskajai kompozīcijai. Pēc rūpniecības uzņēmumu likvidācijas mūsdienās daudzi 19. gadsimtā būvētie ražotņu kompleksi ir pamesti, taču tie ir nozīmīgi pilsētvides elementi ar augstu kultūrvēsturiskās vērtības līmeni.

ATTELI

1. att. Liepāja 1848. gadā.
2. att. Liepāja 1867. gadā.
3. att. Dinaburga 1865. gadā.
4. att. Jaunliepājas apbūves plānojuma sākotnējā varianta skice.
5. att. Jaunliepājas apbūves plānojuma otrā varianta skice.
6. att. Jaunliepāja 1880. gadā.
7. att. Jaunliepāja 1891. gadā.
8. att. Ielu elektriskais dzelzceļš un rūpniecības objekti 1900. gada Jaunliepājas plāna fragmentā (1 – čuguna un tērauda izstrādājumu fabrika „Pluto”, 2 – tīģelētērauda liešanas fabrika „Saville & Co”, 3 – dzelzceļa līnijas Liepāja–Romni darbnīcas, 4 – „Kieler & Co” eļļas fabrika, 5 – anilīna krāsvielu fabrika „Pfaff & Krulls”, 6 – čuguna liešanas un kalumu ražošanas fabrika „Vezuvs”, 7 – metalurģiskais uzņēmums „Böcker & Co”, 8 – elektrostacija, 9 – „Berend & Co” tvaika dzirnavas, 10 – „Wicander & Larson” korķa fabrika, 11 – „Wicander & Larson” linoleja fabrika, 12 – tvaika dzirnavas, 13 – alus darītava „Ramsay & Co”).
9. att. Alus darītava „Ramsay & Co” Liepājas 1887. gada plāna fragmentā.
10. att. Alus darītava „Ramsay & Co” attīstības projekta situācijas plāns (A – ledus pagraba piebūve, B – katlu mājas piebūve, Б – noliktavas jaunbūve, Г – ledus pagraba izbūve, Д – zirgu novietne, E un Ж – nojume, З – darbinieku dzīvojamā māja, И – kantora piebūve). 1904. Arhitekts P. M. Berči.
11. att. Ēkas pagraba stāva plāns ar ledus pagrabiem. 1904. Arhitekts P. M. Berči.
12. att. Griezums ēkas piebūvei ar ledus pagrabiem. 1904. Arhitekts P. M. Berči.
13. att. Ledus pagraba piebūves un noliktavas ielas fasāžu risinājumi. 1904. Arhitekts P. M. Berči.
14. att. Alus darītava apbūve (S. Ozolas fotoattēls, 2008).
15. att. Alus darītava apbūve (S. Ozolas fotoattēls, 2008).
16. att. Alus darītava apbūve (S. Ozolas fotoattēls, 2011).
17. att. Reklāmas fragments ar Kornhubera virvju un siksnu fabriku (nav saglabājusies).
18. att. Uzņēmuma „Berend & Co” labības dzirnavas 1887. gada Liepājas plāna fragmentā.
19. att. Uzņēmuma „Berend & Co” labības dzirnavu projekts. 1880. Arhitekts K. Hese.
20. att. Uzņēmuma „Berend & Co” labības dzirnavas (nav saglabājušās).
21. att. „Böcker & Co” teritorijas apbūve 1887. gada plāna fragmentā.
22. att. „Böcker & Co” pudlinošanas, dzelzs velmēšanas, stieplu un naglu ražotņu plāns. 1894. Arhitekts P. M. Berči.
23. att. Stieplu-velmēšanas un tērauda liešanas ražotņu novietnes plāns. 1899.
24. att. „Böcker & Co” rūpnīcu ēkas 19. gadsimta beigās.
25. att. „Böcker & Co” elektrostācijas ēka pēc 1912. gada. Arhitekts P. M. Berči.
26. att. Struppa mašīnu fabrika Aleksandra ielā 56 Liepājas 1887. gada plāna fragmentā.
27. att. Rūpnīcas „Vezuvs” korpusi 19. gadsimta deviņdesmitajos gados (naujakti).
28. att. Korķa fabrikas „Wicander & Larson” kantora ēka (S. Ozolas fotoattēls, 2011).
29. att. Linoleja fabrikas „Wicander & Larson” pārvaldes ēka. (S. Ozolas fotoattēls, 2011).
30. att. Fabrikas „Wicander & Larson” korpusa pārbūves projekts. 1895. Arhitekts P. M. Berči.
31. att. Fabrikas „Wicander & Larson” apbūve Lazareva ielā. Arhitekts P. M. Berči.
32. att. Fabrikas „Wicander & Larson” korpus. Arhitekts P. M. Berči (S. Ozolas fotoattēls, 2011).
33. att. Eļļas fabrikas „Kieler & Co” teritorijas plānojums 1887. gadā pirms ugunsgrēka.
34. att. Eļļas fabrikas „Kieler & Co” korpusi. Arhitekts P. M. Berči.
35. att. Eļļas fabrika „Kieler & Co” skatā no Sliežu ielas. Arhitekts P. M. Berči (S. Ozolas fotoattēls).
36. att. Eļļas fabrikas „Kieler & Co” norobežojošā apbūve Lazareva ielā. Arhitekts P. M. Berči (S. Ozolas fotoattēls, 2009).
37. att. Anilīna fabrikas „Pfaff & Krulls” korpusi (nav saglabājusies).
38. att. Rūpnīcu „Saville & Co” un „Pluto” apbūve Lazareva ielas labajā pusē 19. gadsimta beigās.
39. att. Rūpnīcu „Saville & Co” un „Pluto” apbūve (S. Ozolas fotoattēls, 2011).
40. att. Elektrostācijas kopskats.
41. att. Elektrostācijas ēka – tagad Liepājas Universitātes sporta nams (S. Ozolas fotoattēls).
42. att. Tramvaju depo Rīgas ielā 54a (S. Ozolas fotoattēls, 2008).
43. att. Valsts spirta monopola fabrika Rīgas ielā 63/65 (S. Ozolas fotoattēls, 2008).

IZMANTOTIE AVOTI

1. **Gintners, J.** *Liepājas gadsimti*. Liepāja: Liepājas Muzejs, 2004. 80 lpp.
2. Baltijas Centrālā bibliotēka. Andrea Dollingera arhīva materiāli.
3. *Liepājas 300 gadu jubilejas piemiņai 1625–1925*. Liepāja: Liepājas pilsētas valde, 1925. 154 lpp.
4. Liepājas Muzejs. Arhitekta Paula Maksa Berči arhīva materiāli
5. **Sāne-Alksne, L.** *Ceļvedis Liepājas arhitektūrā: Versija par Liepājas arhitektūras vēsturi līdz 1940. gadam*. Liepāja: Liepājas pilsētas arhitektūras un pilsēt būvniecības pārvalde, 1991. 128 lpp.
6. *Liepājas Metalurģis Anno 1882*. Liepāja: SIA Fotoimidžs, 2007. 364 lpp.
7. **Krastiņš, J., Strautmanis, I., Dripe, J.** *Latvijas arhitektūra no senatnes līdz mūsdienām*. Rīga: Baltika, 1998. 82. lpp.
8. *Plan der Seestadt Libau* (Entw. und gez. E. v. Schwarzenfeld : 1:4200) Berlin: Greve, 1887. (Latvijas Nacionālā bibliotēka, Kartogrāfisko izdevumu nodaļa).
9. *Plan der Stadt Libau 1880. Libauscher Kalender für das Jahr nach Christi Geburt 1881: welches ein Gemeinjahr von 365 Tagen*. Libau: Buch- und Steindruckerei von V. Niemann, 1880, S. 98.
10. **Bobrovs, K.** Atdzimstošā pagātne. *Kurzemes Vārds*. 2000, Nr. 12 (2658), 15. janvāris, 10. lpp.
11. **Markus.** *Das Seebad Libau Mit Zugrundelegung des Werkchens Notice zur Libau*. Libau: Zimmermann, 1867. 111 S., 1 Karte.
12. **Baer, E.** *Die Entwicklung der Fabrikindustrie Libaus*. Libau: Buch- und Steindruckerei von August Kaeten, 1909. 54 S.
13. **Lancmanis, I., Berči, A.** *Bertschy*. Rīga: Valters un Rapa, 2011. 304 lpp. ISBN 978-9984-805-76-4
14. Liepājas Metalurģa muzejs, fotogrāfija LMM-3090 („Becker & Co” elektrostācijas ēka).
15. Daugavpils Novadpētniecības un mākslas muzejs. Планъ Динабургскимъ городскимъ слободамъ, мѣстамъ, а также подъ фабрики и заводы 1867.
16. Latvijas Valsts Vēstures arhīvs (LVVA), 6957. fonds, 6. apraksts, 10. lieta, 11.–13. lapa. (Договор о постройке и эксплуатации сооружений для добывания и распределения электрического тока от 9-го июля 1897 года).
17. LVVA, 6957. fonds, 6. apraksts, 10. lieta, 6.–13. lapa. (Договор об устройстве и эксплуатации уличной железной дороги от 14-го декабря 1896 года).
18. *План города Либавы = Der See und Handelsstadt Libau*. Libau: Eberhard Kom. 1900. (Latvijas Nacionālā bibliotēka, Kartogrāfisko izdevumu nodaļa).
19. **Корнгуберъ, А.** *Либава: Канатная фабрика. Приводные канаты и ремни = Kornhuber, A. Libau : Tauwerk und Treibriemen Fabrik*. Либава: Типо-Литография Г. Д. Мейеръ. (Liepājas Muzejs)
20. LVVA, 1357. fonds, 2. apraksts, 1. lieta, 1. lapa. (План Проволочно-прокатного и сталелитейного завода Бекера и Ко в городе Либава).