

LIEPĀJAS CENTRA ARHITEKTONISKI TELPISKĀS VIDES PĀRMAIŅAS EKONOMISKO APSTĀKĻU UN POLITISKĀS IDEOLOĢIJAS IETEKMĒ

Architectural Changes in Liepaja's Center Due to Economic Conditions and Political Ideology

Silvija Ozola

Riga Technical University, Latvia

Abstract. *In Liepaja, until 1703 economic developed on the Trade Port channel's southern embankment. The main traffic flow changed his direction: from the port to the New Market leads Great (Latvian: Lielā) Street, at which end a wooden bridge was built over the channel. In the 19th century, the Administrative Center formed at the New Market Square's vicinity. Streets connected squares and green structures in a united system. The Rose Square was set up instead the New Market. During World War II, the building at embankments and Great Street was destroyed. Using the Master Plan, approved in 1950, architect Vladimir Kruglov created the Detailed Plan for developed of Liepaja Center and Great Street. A reinforced-concrete bridge was built across the channel. Until the 100th Anniversary of the Proclamation of Independence of Latvia, the bridge was expanded, but Great Street was reconstructed. The object of the research – the city center of Liepaja and Great Street. Research problem – architectural changes of the city center of Liepaja and Great Street has studied not sufficiently. Research novelty – architectural analysis of the city center of Liepaja and Great Street. The goal of the research – to determine the typical changes in planning of the city center and Great Street in the context of Liepaja urban development. Main methods applied – analysis of archive documents, projects and cartographic materials of urban planning, as well as study of published literature and inspection of buildings in nature.*

Keywords: *Detailed Plan, Great Street of Liepaja, Master Plan, planning of the city center, Rose Square.*

Ievads

Introduction

Baltijas jūras piekrastē apdzīvotu vietu izveidi noteica ūdeņu radītās salas un Līvas upe, kuras tecējums sākotnēji sakritis ar Pērkones upi. Nomaļus no kuršu zvejnieku ciemiem atradās lībiešu Līvas (lībiešu valodas vārds „liiv” apzīmē smiltis) jeb „Smilšu” ciems uz sēkļa. Ap 13. gadsimtu kuģniecībai, tirdzniecībai un preču pārkraušanai izveidoja Līvas ostu (*Lyva portus*) (Lancmanis, 2011, 14–15), bet leišu karapulki 1418. gadā nopostīja Līvas ciemu

(Bākule, 2001, 137). Turpmāk kuģu satiksmei izmantoja Līvas grīvu, un tās apkaimē veidojās apbūve (1. att. I) (Schoen), taču upe aizsērēja un 1538. gadā kļuva kuģniecībai nederīga.

No Kēnigsbergas (tagad Kaļiņingrada) pa liedagu un Līvas piekrasti 16.gs. vidū sauszemes ceļš veda uz miestu ar vācu nosaukumu *Libau* un tālāk – uz Rīgu. Ceļa paplašinājumā pirms miesta izveidoja Siena tirgu (vācu: *Heumarkt*), bet satiksmes plūsma dalījās divos virzienos – uz Veco tirgu (vācu: *Alter Markt*) mūsdienu Malkas, Zāļu, Eduarda Veidenbauma (agrāk Fromma), Siena, Rožu, Latviešu, Peldu (agrāk Garā) un Zivju ielu sateces vietā (1. att. II) un uz tirdzniecības centru Avotu (agrāk Ungera) ielas noslēgumā starp Peldu un Ludviķa (agrāk Skārņu) ielām. Zivju ielas galā pa kreisi tirgoja zivis, bet netālu bija vistu tirgus.

Kurzemes un Zemgales hercogistes (*Ducatus Curlandiae et Semigalliae*) laikā amatnieki un tirgotāji namus būvēja ap Sv. Annas koka baznīcu (ap 1587) pie kuras bija kapsēta, bet netālu atradās skola un vācu draudzes mācītāja senākā māja. Izveidoja sabiedrisku centru, un miests *Libau* 1625. gada 18. martā ieguva pilsētas tiesības. Apbūvi attīstīja arī teritorijā starp Pērkones upi un Līvas ieteku Vecupi. Dīķa ielas apkaimē iedzīvotāju nodarbošanās un dzīvesveids sekmēja saimnieciska centra izveidi pie ostas (1. att. III). Senā ceļa trasējumu no Siena tirgus tieši uz tirdzniecības centru ir saglabājusī Krišjāņa Valdemāra (agrāk Sāls) iela. Ceļu uz Rātlaukumu pie sāls noliktavām Katoļu, Ungera, Skārņu, Kungu un Tirgoņu ielu sateces vietā, kur kopš 1625. gada atradās rātsnams, iezīmē Kuršu (agrāk Pētera), Katoļu un Friča Brīvzemnieka (agrāk Juliannas) ielas (Bākule, 2001, 140). Vecā tirgus apkārtnē būvēja klētis, krogus, staļļus, iebraucamās vietas pajūgiem. *Libau* pilsētā 1634. gadā izveidoja Mazo (amatnieku) ģildi, bet 1646. gadā – Lielo (tirgotāju) ģildi. Ziemeļu kara (1655–1660) ugunsgrēki nopostīja koka apbūvi. Pilsētā ap 1682. gadu attīstījās privātā kuģniecība, bet tirdzniecības sakari ar vācu zemēm, Holandi, Poliju, Zviedriju ienesa būvniecībā jaunas vēsmas: ap 1690. gadu uzcēla noliktavu (tagad Zivju ielas 4/6 pagalmā) (Lancmanis, 1983, 35), bet Lielajā ielā 1693. gadā sāka būvēt pirmo mūra dzīvojamo namu. 1697. gada 1. oktobrī sāka rakt ostas kanālu, kas ietekmēja pilsētas plānojumu. Lielās, Zivju, Tirgoņu, Graudu un Andreja Pumpura (agrāk Pasta) ielu sateces vietā 17. gs. beigās ierīkoja Jauno tirgu (vācu: *Neue Markt*) (1. att. IV).

Pētījuma objekts: Liepājas pilsētas vēsturiskā centra arhitektoniski telpiskā vide. Pētījuma problēma: Liepājas vēsturiskā centra arhitektoniskās izmaiņas ir pētītas nepietiekami. Pētījuma novitāte: Liepājas vēsturiskā centra plānojuma un apbūves analīze līdz mūsdienām. Pētījuma mērķis: noteikt pilsētas vēsturiskā centra apbūves un plānojuma raksturīgās izmaiņas Liepājas pilsētvides attīstības kontekstā. Pētījuma galvenās metodes: analīzei izmantoti arhīvu dokumenti,

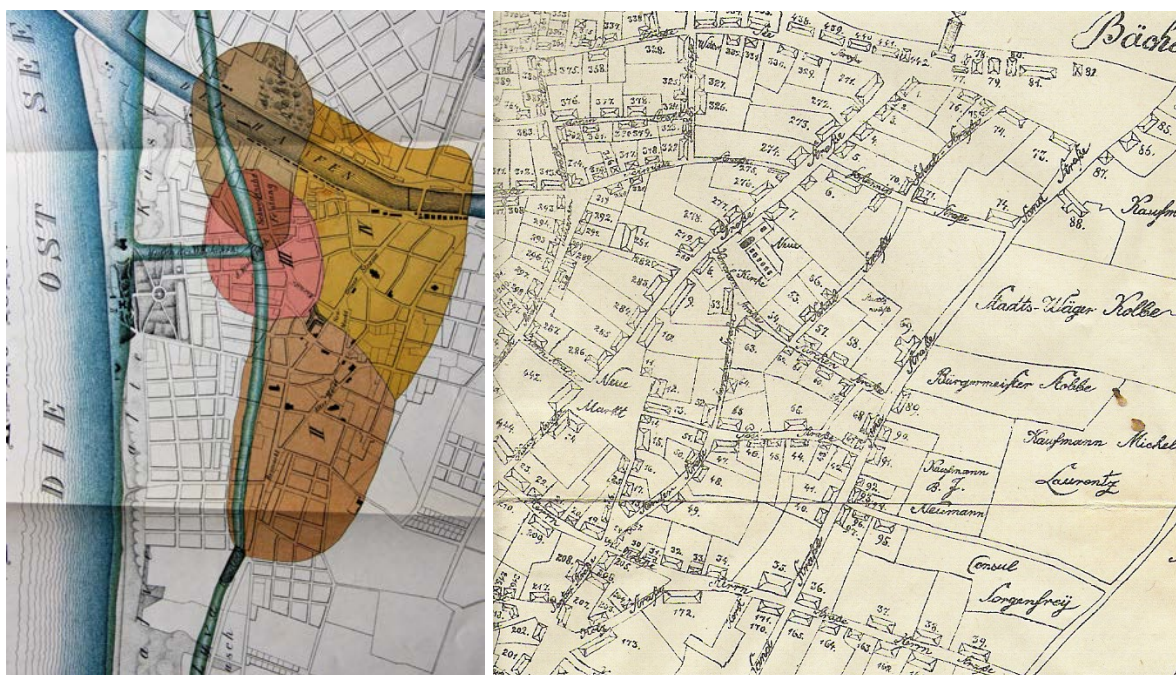
projekti un kartogrāfiskie materiāli, kā arī publikācijas un fotofiksācijas, apsekojot apbūvi.

Ostas pilsētas Libau attīstība līdz 18. gadsimta beigām *The development of the port city of Libau until the end of the 18th century*

Kurzemes un Zemgales hercogistes pilsētā *Libau* no 1697. līdz 1703. gadam izbūvēja tirdzniecības ostas kanālu, ko turpmāk pilnveidoja, un galvenā satiksmes plūsma pilsētas ziemeļdaļā ieguva jaunu virzienu – no ostas uz Jauno tirgu. Tirgotāju mūra nami ar tajos izbūvētiem pagrabiem veidoja Stendera ielas apbūvi, bet tuvējā Pasta ielā, kur atradās zirgu pasta stacija, radīja sakaru centru. Stendera un Pasta ielu stūri 1703. gadā akcentēja ar greznu ēku. Siena un Vecā tirgus apkaimē attīstīja sabiedrisko centru. Pilsētas apbūve 1705. gadā aizņēma teritoriju no Siena tirgus laukuma dienvidgala līdz Lielās ielas noslēgumam ostas dienvidu krastmalā, kur bija labības noliktavas un attīstīja saimniecisko centru, bet tilts veda pāri kanālam un sardzei bija uzcelta ēka (1713). Nozīmīgu satiksmes ceļu sateces vietās ap laukumiem sāka veidot tirdzniecības, sabiedriskām un saimnieciskām norisēm atbilstošus centrus ar konkrētai telpiskai videi raksturīgu mājokļu apbūvi. Attīstījās tirgotājiem piemēroti dzīvojamo ēku tipi ar plašu bēniņu telpu un pagrabiem. Laukuma funkcijai atbilstošas apbūves kompozīcijas pamatā bija mēroga un telpisko formu attiecības. Saimnieciskā rosība ostmalā un ielu krustojumu laukumos un paplašinājumos ietekmēja 18. gadsimta pilsētas apbūves un plānojuma attīstību, taču Lielais Ziemeļu karš (1700–1721) aizkavēja pilsētas jaunā centra izveidi. Ostmalu un Jauno tirgu saistīja Lielā iela (2. att.), kuru 1735. gadā sāka bruģēt. Jūrā 1737. gadā pabeidza ierīkot divas pāļu rindas moliem, un turpmāk osta, kuras apkaimē radīja kuģniecības un satiksmes centru, varēja uzņemt lielus kuģus un paplašināt tirdzniecības sakarus ar ārzemēm.

Lielajā ielā tirgotāja Vītes nodegušās mājas vietā 1742. gada 19. jūlijā svinīgi ielika pamatakmeni Sv. Trīsvienības baznīcai, kuras celtniecību pabeidza 1758. gadā, kas satiksmei pāri kanālam jau bijis ierīkots paceļams tilts, pirms kura uzbūvēja „Jaunos vārtus” ar sardzes māju (1772). Daudzi tirgotāji dzīvojamos namus un noliktavas būvēja ostas tuvumā. Vienu no piecām ēkām, kas 18. gadsimtā ietvēra Rātslaukumu, piemēroja rātes vajadzībām, bet ap 1758. gadu rātei izvēlējās (Lancmanis, 1983, 125, 127) vienstāva ēku Kungu un Zivju ielu stūrī (Libauscher, 1912, 18), kur veidoja pārvaldes centru. Veco rātsnamu pārvērtā par svaru māju, bet ap 1770. gadu uzbūvēja ēku Lielajā ielā 2. Baznīcas labajā pusē tirgotājs no Mēmeles (tagad Klaipēda) Johans Georgs Zameits uzcēla dzīvojamo ēku, kura 1775. gadā ieguva jaunu īpašnieku. Kaspars Dītrihs Meijers (*Caspar Dietrich Meyer* (I)) baznīcas kreisajā pusē Lielajā ielā 21 (Lancmanis, 1983, 138), domājams, pārbūvējot vecāku celtni, uzcēla mūra

dzīvojamo namu (1750), kuru 1774. gadā nopirka hercogs Pēteris, bet 1794.gadā – lieltirgotājs Stenders. Rātslaukuma rietumpusē un Skārņu ielā no 1780. līdz 1860. gadam atradās gaļas skārņi, un laukumu pārdēvēja par Skārņu laukumu. Jaunā tirgus laukuma ziemeļrietumu un austrumu pusē uzcēla pirmās ēkas. Sociāli ekonomisko apstākļu ietekmē 18.gs. nogalē ap Jauno tirgu sāka veidot daudzfunkcionālu centru, kuru ar rātsnamu un Veco tirgu saistīja Zivju iela. Tirgoņu iela bija satiksmes ceļa īsākais atzars no Peldu un Kuršu ielu krustojuma uz Skārņu laukumu un Jauno tirgu. Smilšainās ielas nobruģēja.



1.attēls. Dažāda laikmeta apbūves izvietojums Libau pilsētas plānā: senākā apbūve (I), 16. gadsimta apbūve (II), 17. gadsimta apbūve (III), pilsētas centra apbūves teritorija 18. – 19. gadsimtā (Schoen)

Figure 1 The plan of Libau with building location in different ages: the oldest building (I), the 16th century building (II), the 17th century building (III), the building of city center in the 18th – 19th centuries

2.attēls. Mērnīeks Fridrich August Barnekau. Libau apbūves plāna fragments ar Jaunā tirgus laukumu un Lielo ielu. 1797 (Plan der Stadt Libau gemeßen im Jahr 1797)

Figure 2 Surveyor Fridrich August Barnekau. Part of Libau Town Plan with building along New Market Square and Great (Latvian: Lielā) Street. 1797

Kurzemes guberņas pilsētas Libavas arhitektoniski telpiskās vides izmaiņas**19. gadsimta pirmajā pusē*****Changes in the architecturally spatial environment of the city of Libava in the first half of the 19th century***

Kurzemes un Zemgales hercogiste 1795. gada 15. maijā kļuva par Kurzemes guberņu Krievijas impērijā, kur buržuāziskās aristokrātijas kultūras un ideoloģijas ietekmē arhitektūrā par valdošo stilu līdz 1830. gadiem kļuva klasicisms, kura mākslinieciski estētiskajā sistēmā izmantoja antīko orderu elementus, bet kompozīcijā – simetriju, frontalitāti, cēlu vienkāršību, izteiktu hierarhiju celtnes akcentētajam centram pakārtotajās sastāvdaļās, bet Libava – par administratīvo centru un nozīmīgu ostu, ražošanas un tirdzniecības pilsētu, kur plānveidīgi sāka īstenot plašus pilsētībūvnieciskus pārveidojumus. Par Kurzemes guberņas arhitektu (1795–1804) iecēla dāni Severīnu Jensenu (*Severin Sören (Sörren) Jensen*, arī *Gensen*, 1723–pēc 1809), un viņš arhitektūrā un pilsētībūvniecībā ienesa agrīnā klasicisma vēsmas: sabiedriskās telpas veidošanai izvirzīja jaunus mākslinieciski estētiskos apsvērumus – pilsētas apbūvi, ielas un laukumus centās saistīt vienotā kompozīcijā. Libavas pilsētvidē 19. gs. pirmajā pusē iesaistīja jaunus sabiedrisko ēku tipus, attīstīja ielu un laukumu sistēmu, radot arhitektoniski telpiskās kompozīcijas centrus un aprises teritorijas zonējumam.

Valstī stratēģiski nozīmīgajā ostas pilsētā Libavā apbūve attīstījās uz dienvidiem no ostas kanāla, pilsētas teritoriju jūras pusē iezīmēja Toma iela, bet ezermalā – Smilšu iela, un 1800. gadā bija 415 ēkas un noliktavas, taču ostas ziemeļu krastmalā bija tikai 16 dzīvojamās ēkas, un ļoti sliktie pievedceļi neveicināja tirdzniecību (Libauscher, 1912, 25). Inženiera Vitteš pārraudzībā 1802. gadā veica Libavas ostas labiekārtošanu. Pilsētas izaugsmei un dažādu vajadzību nodrošināšanai bija nepieciešamas atbilstošas ēkas, tādēļ daudzus agrāk celtos namus 19. gs. sākumā pārveidoja. Būvēja arī jaunas, netradicionālas ēkas, kas pilsētvidi padarīja arhitektoniski daudzveidīgāku. Pašvaldība 1798.gadā atpirka 1750. gadā celto dzīvojamo māju Lielajā ielā 21, un pēc pārbūves 1800. gadā ierīkoja rātsnamu, kurā bija telpas pilsētas valdei un sekretariātam, kā arī finanšu, saimniecības, tehnikas, izglītības un dzimtsarakstu nodaļām, pilsētas krājķesei, lombardam un bāreņu tiesai. Jaunā tirgus tuvumā veidoja administratīvo centru. Rūpējoties par atpūtniekiem, Kungu un Malkas ielu stūrī pie Vecā tirgus uzbūvēja vācu teātri (1804). Ielu krustojuma paplašinājums kļuva par priekšlaukumu. Latīņu skolu 1806. gadā apvienoja ar aprīņa skolu un izveidoja trīs klašu mācību iestādi. Skolu likums Krievijā noteica, ka draudzes skolas un elementārskolas paredzētas zemnieku un amatnieku bērniem, bet aprīņa skolas – tirgotāju, zemāko virsnieku un muižnieku bērniem. Ģimnāzijās mācījās muižnieku bērni. Bijušā rātsnamā

1808.gadā dibināja pilsētas meiteņu skolu ar atsevišķām nodaļām turīgu un mazturīgu vecāku bērniem. Veidoja kultūras centru, kuru Garā (tagad Peldu) iela saistīja ar peldvietu jūras piekrastē.

Libavā ienāca Napoleona karaspēka Makdonalda franču-prūšu korpusa daļas, un pāri kanālam 1812. gada 26. jūlijā uzstādīja plosa tiltu. 1817. gada 25. augustā apstiprināja Kurzemē varu ieguvušo un Krievijas impērijas augstākajās varas struktūrās ietekmīgo vācu izcelsmes muižnieku projektu par dzimtbūšanas atcelšanu, bet 1818. gada 30. augustā Mītavas (tagad Jelgava) pilī imperatora Aleksandra I klātbūtnē pasludināja dzimtbūšanu Kurzemē par atceltu. Kurzemes pilsētās ieradās daudzi zemnieki.

Tirdzniecības ostas kanāla dienvidrietumu krastā uzbūvēja loču torni (1821), bet vētra 1821. gada rudenī salauza plosa tiltu un to daļēji ieskaloja jūrā. Tiltu atjaunoja, un pilsētā uzlaboja satiksmi, kas sekmēja nelielu ražotņu būvniecību. Daniels Fridrihs Zagers (*Daniel Friedrich Säger*, 1774–1826) netālu no rātsnama Pasta ielā 8 dibināja Libavā pirmo drukātavu (1823), bet pēc tirgotāja Fridriha Hagedorna (*Friedrich Hagedorn*, 1764–1848) iniciatīvas Libavā dibināja krājeksi (1825) – pirmo kredītiestādi Krievijas impērijā. Jaunā tirgus tuvumā veidoja finanšu centru. Pēc birģermeistara Fridriha Gotharda Šmāla (*Schmahl*) ierosinājuma Kungu ielā atvēra pilsētas slimnīcu (1830) un veidoja ārstniecības centru. „Jaunos vārtus” nojauca (1830) un pāri kanālam uzcēla pastāvīgu koka tiltu, bet kanālā izbūvēja piecus ledus lauzējus (1838). Libavā 1839. gadā bija 22 ielas, 63 šķērsielas, 2 bruģēti laukumi un dzīvoja 9578 iedzīvotāji. 1841. gadā atklāja Libavas–Grobiņas šoseju, kas ievērojami uzlaboja satiksmi, bet 1846. gadā dibināja Augstāko meiteņu skolu. Pēc pārbūves 1848. gada 15. septembrī iesvētīja un atklāja augstākās apriņķa skolas ēku Baznīcas ielā 7 (Gintners, 2004, 16–19), kur attīstīja izglītības centru.

Libavas arhitektoniski telpiskās kompozīcijas funkcionālo centru galvenie elementi bija laukumi, no kuriem noteicošais bija Jaunā tirgus laukums, bet palielinājās arī pārējo laukumu nozīme. Ielas saistīja laukumus un pilsētvides telpiskās struktūras un radīja Libavā vienotu ielu un laukumu sistēmu. Valsī 19.gs. pirmajā pusē īstenoja mākslinieciski estētiskās prasības, un ēku tipoloģiskā daudzveidība nodrošināja centru funkcijai atbilstošu apbūvi un veicināja teritoriju izmantošanu.

Libavas centra funkcionālās izmaiņas līdz Pirmajam pasaules karam *Functional changes of Libava Center to the First World War*

Eiropā 19. gs. vidū strauji attīstījās dzelzceļu satiksme, tirdzniecība un rūpniecība. Rūpniecība un transports 19. gs. otrajā pusē kļuva par nozīmīgu pilsētveidojošo faktoru, kas radikāli mainīja apdzīvoto vietu plānojuma un apbūves raksturu, telpisko organizāciju, apbūves raksturu un izkārtojumu.

Pilsētās plānveidīgi īstenoja plašus pilsētībūvniecības pārveidojumus, īpašu uzmanību pievēršot vides funkcionālo un estētisko jautājumu risināšanai. Palielinājās sabiedrisko celtnu tipoloģiskā daudzveidība. Kvartālu perimetra apbūvē ielas telpu veidoja līdzīgu interjeram, stingri ievērojot ēku augstuma un ielas platuma attiecības. Krievijas impērijā dzelzceļa līniju būvniecību 19. gs. otrajā pusē saistīja ar jaunu pilsētu izveidi. Funkcionāli atšķirīgas un patstāvīgas pilsētas daļas attīstīja kā autonomas struktūras ar dažādu apbūvi.



3.attēls. *Fotogrāfs Freidlin S. Jaunā tirgus laukums un pilsētas dienvidpuses apbūve. 1895*
(Freidlin)

Figure 3 Photographer Freidlin S. New Market Square and the South Side building of the city of Libava

Libavas laukumi kļuva daudzfunkcionāli, un tos rekonstruēja, bet ielu paplašinājumus saimnieciskām vajadzībām vairs neizmantoja. Jaunā tirgus laukumu (3. att.) pārbrūģēja (1860), un gaļas skārņus (1862) uzbūvēja Zivju ielā 2. Skārņu laukumā, kuru tirdzniecībai vairs neizmantoja, 1860. gadā ierīkoja vietu sardzes uzturēšanai un pārdēvēja par Virssardzes laukumu. Mazstāvu ēkas (4. att.) pakāpeniski nomainīja namu kompleksi (5. att.), un 19. gs. nogalē ugunsdzēsējiem jau bija uzbūvētas ēkas un tornis. Laukumu ietvēra cieša apbūve.



4.attēls. Ķelnes rūpnīcā “Herbrandt”
būvēts elektriskais tramvajs Lielajā ielā.
Ap 1900. (LM-1)
Figure 4 Herbrandts Koeln electric tram
car at Great Street. Around 1900



5.attēls. Lielā iela un Jaunā tirgus laukums
pēc 1899. (EH-1)
Figure 5 Great Street and New Market
Square. After 1899. Around 1900



6.attēls. Fotogrāfs Joseph Neuburger. Lielā iela un Tirdzniecības ostas kanāla
dienvidrietumu krastmala. Ap 1890–1899 (Neuburger)
Figure 6 Photographer Joseph Neuburger. Great Street and the Trade Port Canal's
southwest shore. Around 1890–1899

Eiropā militāri politiskais klimats pēc Balkānu kara (1877–1878) un Berlīnes kongresa (1878. g. 13. jūnijs–13. jūlijs), kurā apsprieda Balkānu valstu reorganizācijas jautājumus, un Krievijas impērijas attīstības specifika radīja nepieciešamību Baltijā izveidot neaizsalstošu un modernu ostu. Libavā 1878.gadā sāka ostas rekonstrukciju un pāri ostas kanālam uzbūvēja dzelzs tiltu (1881). No Smilšu līdz Lielajai ielai ostas kanāla dienvidaustrumu krastmalā (6.att.) par saimnieciskās dzīves centru kļuva Zāģeru laukums. 1880. gadā to nosauca par Biržas laukumu, izbūvēja dzelzceļa pievadu, uzcēla Libavas biržas

komitejas ēku (1885–1887). Sākās vispārējā ekonomiskā krīze (1881–1882), kurai no sekoja depresija (1883–1886). Ostas pārbūvi pabeidza 1888. gadā. Imperators Aleksandrs III (*Александр III*, 1845–1894) 1890. gada 15. janvārī parakstīja pavēli par Libavas kara ostas un jūras cietokšņa celtniecību. Tirdzniecības ostu modernizēja un paplašināja (1891–1897).

Pilsētvidē samazinājās dabas platības, un zaļumus papildināja mākslīgi radīti stādījumi. Saikni starp funkcionāli nozīmīgām teritorijām nodrošināja satiksmes maģistrāles, kuras akcentēja Holandes liepu un zirgkastaņu alejas. Puķkopji 19. gadsimtā guva nozīmīgus sasniegumus rožu audzēšanā, un dārzu un parku stādījumus papildināja rožu dārzi jeb rozāriji. Georgs Frīdrihs Ferdinands Kufalts (*Georg Friedrich Ferdinand Kuphaldt*, 1853–1938) 1889.gadā Vērmanes dārzā pie saules pulksteņa izveidoja pirmo rozāriju Rīgā. Izteiksmes līdzekļu daudzveidība dārzu un parku idejas īstenošanā atspoguļoja tā laika māksliniecisko domāšanu.

Pilsētās galvenos funkcionālos uzdevumus veica centri, atspoguļojot apbūves plānojuma kompozīcijas ideju, kas bija jāattīsta, jāpadziļina un jākonkretizē, lai publiskajā telpā panāktu tektonisku un gleznieciski plastisku līdzsvaru. Kijevā 1892. gada 13. jūnijā atklāja Krievijas impērijā pirmo ielu elektriskā dzelzceļa līniju. Pilsētās pieauga transporta kustības intensitāte, un laukumi kļuva par satiksmes mezgliem, kurus veidoja mākslinieciski izteiksmīgus, ievērojot transporta prasības. Vairāku ielu telpām piederošos maģistrāļu krustojumus 1890. gados pārvērtā par pilsētvides struktūras elementiem ar laukumam līdzīgu nozīmi. Arhitektoniski telpiskajā kompozīcijā nozīmīgākās vietas akcentēja trīs dimensijās uztverami stūra namu apjomi ar izteiksmīgiem torniem, radot atskaites sistēmu. Klasicisma stila arhitektūras mākslinieciskā valoda ar tās reglamentētajiem kanoniem vairs nespēja elastīgi reaģēt uz laikmeta diktētajām pārmaiņām, un arhitekti katram konkrētajam gadījumam no vēsturiskā mantojuma arhitektonisko formu krājuma izvēlējās piemērotākos mākslinieciskās izteiksmes līdzekļus. Neskatoties uz formu daudzveidību, eklektisms veidojās stilistiski viengabalains. Kompozīcijas sistēma it kā mazināja dažādu stilu formu atšķirības, padarot celtnes savstarpēji harmoniskas (Krastiņš, 1988, 7, 9, 14).

Libavas pilsētas dome 1894. gadā izveidoja komisiju, lai izstrādātu noteikumus ielu dzelzceļa ierīkošanai, bet 1896. gada 14. decembrī ar firmu „*Continental Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg*” noslēdza līgumu par ielu elektriskā dzelzceļa līnijas izbūvi. Kopš 1899. gada septembra elektriskais tramvajs nodrošināja satiksmi starp Karostu, dzīvojamajiem un rūpniecības rajoniem, kas atradās uz ziemeļiem no ostas kanāla, un pilsētas centru. Satiksmes maršrutā iekļāva Lielo un Graudu (vācu: *Korn*) ielu, un arī Jaunā tirgus laukumu, kura centrā uzstādīja elektriskā apgaismojuma laternu. Jaunā tirgus laukums kļuva par nozīmīgu transporta mezglu (7. att.), bet

apkaimes laukumi – par kompozīcijas elementiem arhitektoniski telpiskajā centru sistēmā. Jaunais tirgus ap 1903. gadu kļuva neērts un traucēja satiksmi. 1907. gadā beidza būvēt Karostu, bet 1908. gada 1. novembrī likvidēja jūras cietoksni. Pētertirgū (vācu: *Peter-Markt*) ierīkoja stacionāras vietas tirdzniecībai, atklāja arhitekta Luija Melvila (*Louis Ludwig Wilhelm Melville*; 1837–1915) projektēto tirgus paviljonu (1910) un teritorijā starp trīs baznīcām izveidoja Libavā lielāko tirgu. Libavas valde 1910. gada 20. septembrī pieņēma lēmumu par Jaunā tirgus slēgšanu un uzskatīja, ka izstrādājot pilsētai vienotu plānojumu un saistot ielas, laukumus un zaļumus vienotā kompleksā, varētu sasniegt augstu labiekārtojuma līmeni. Stādījumi akcentēja transporta maģistrāles, un satiksmes mezgli ieguva jaunu vizuālo tēlu.



7.attēls. Freidlin. Lielās un Graudu ielas krustojums pie Jaunā tirgus. 1899–1911. (BCB-1)

Figure 7 Freidlin. The intersection of Great and Korn Street at New Market. 1899–1911



8.attēls. Freidlin. Rožu laukums, Lielās un Graudu ielas krustojums. 1914–1917. (BCB-2)

Figure 8 Freidlin. Rose Square and the intersection of Great and Korn Street. 1914–1917

Krievijas pilsētu vidi bagātināja rožu un ziedu stādījumi. Libavā zaļumu sistēmu 1911. gadā papildināja Jaunā tirgus vietā radītais trīsstūrveida laukums ar divām centriskām pastaigu takām – nelielu celiņu starp pilsētas dārznieka Katerfelda (*Katterfeld*) iestādītiem 500 rožu stādiem apaļajā dobē ap laternu pretī Graudu ielai un lielu pastaigu taku, kuras malā izvietoja 12 koka soliņus atpūtai. Kociņu lapotnes tikai veidojās, un ainavu papildināja ziedu paklāji zālājā. Rožu laukuma plānojumu ar pilsētvidi saistīja gājēju takas Pasta, Tirgoņu un Graudu ielu virzienā. Graudu un Lielās ielas satiksmes maģistrāļu krustojumu rotāja izteiksmīgs akcents – pilsētas arhitekta Paula Maksa Berči (*Paul Max Bertschy*, 1840–1911) projektētais Landau nams ar stūra torni (ap 1914). Libava ieguva skaistu pilsētas simbolu – Rožu laukumu (8. att.).

Liepājas centra latviskais veidols Latvijas Republikas laikā *Latvian shape of Liepaja Center during the Republic of Latvia*

Neatkarīgās Latvijas Republikas laikā Liepājas pilsētas valdes tehniskajā nodaļā uzsāka jauna ģenerālā plāna (ap 1927) izstrādi. Pilnveidoja centra apbūvi un plānojumu (9. att.) – uzcēla Latviešu biedrības namu (1934–1935, arhitekts Jānis Blauss (1880–?) ar palīgiem Zebaueru un Celmiņu), Armijas ekonomisko veikalu (1934–1935, arhitekts Aleksandrs Rācenis (1899–1984)), lombarda un krājkases ēku (1936–1937, Valdis Zebauers (1903–?)). Viesnīca „Pēterpils” kļuva par pašvaldības īpašumu (1936) – to pārdēvēja par „Pilsētas viesnīcu” un pārbūvēja (1938).



9.attēls. *Lielā iela Liepājā. 1939 (LM-2)*
Figure 9 Great Street in Liepaja. 1939



10.attēls. *Rožu laukums Liepājā.*
Pēc 1934 (LM-3)
Figure 10 Rose Square in Liepaja.
After 1934

Apstādījumos līdz Otrajam pasaules karam iecienīti bija pazemi un cirtti dzīvžogi. Rožu laukumā (10. att.) apvienoja ainaviskā un ģeometriskā dārza formas, ierīkoja zālienus un ziedošu ziemciešu puķu grupējumus.

Liepājas centra atjaunošana sociālisma ideoloģijas ietekmē *Restoration of Liepaja Center under the influence of socialist ideology*

Latvijas Republikā 1940. gada 17. jūnijā ienāca padomju karaspēks un 21.jūlijā tika atjaunota padomju vara. Latviju 5. augustā iekļāva Padomju Sociālistisko Republiku Savienībā (turpmāk tekstā PSRS) un uzsāka īpašumu un namu nacionalizāciju. Otrā pasaules kara pirmajās stundās 1941. gada 22. jūnijā pret Liepāju vērtais vācu armijas uzbrukums pārtrauca iedzīvotāju mierīgo dzīvi. Vācu aviācijas uzlidojumos un tiešajā karadarbībā no 25. līdz 27. jūnijam Liepājā sagrava Biržas (no 1955. gada – 17. jūnija, tagad Kārļa Zāles) laukuma ēkas, iznīcināja ostas kanāla dienvidaustrumu krastmalas apbūvi, bet 1942. gada

bombardēšanā nopostīja ēkas pilsētas centrā ap Graudu, Lielo (no 1955. gada Ļeņina) un Tirgoņu ielu, saglabājot Rožu (no 1945.g. 25. septembra līdz 1988.gadam Uzvaras) laukumu (**11. att.**). Pēc kaujas operācijas 1944. gada 9. – 10. oktobrī vācu armiju grupas „Ziemeļi” karaspēks nonāca ielenkumā jeb „Kurzemes katlā”. Trīsdesmit kilometrus uz dienvidiem no Liepājas izveidojās frontes līnija. Padomju aviācijas uzlidojumā 14. un 21. – 22. decembrī Liepājā sagrava „Pilsētas viesnīcu”, muzeja ēku Alejas (no 1948. gada Komjaunatnes, tagad Jāņa Čakstes) laukumā, namus Peldu (no 1948. gada Komjaunatnes) ielā un Kūrmājas (no 1945. gada Padomju) prospektā (Ozola, 2015).



11.attēls. Skats no Sv. Trīsvienības baznīcas uz kara postījumiem Rožu laukumā un Lielajā ielā. 1942 (Jāņa Sudmaļa (1887–1984) foto)

Figure 11 View from Holy Trinity Church on war damage at Rose Square and Great Street.

Latvijas pilsētās pirmajos gados pēc kara atjaunoja un rekonstruēja rūpnīcas, komunālo saimniecību un transportu. Rīgā pie LPSR MP nodibināja Arhitektūras lietu pārvaldes Republikāniskās arhitektūras-plānošanas darbnīcas (1945), kur nopostīto pilsētu apbūves atjaunošanai izstrādāja sociālisma ideoloģijai atbilstošus ģenerālos plānus vai shēmas. Pilsētu centru plānojumu un apbūvi pārveidoja: radīja plašas ielas un regulārus, simetriska plānojuma laukumus Ļeņina pieminekļa novietošanai. Latvijas Padomju Sociālistiskajā Republikā (turpmāk tekstā LPSR) pilsētībūvniecību regulēja visai Padomju Savienībai unificētie pilsētu plānošanas un apbūves normatīvi, kas paredzēja izmantot būvniecībā Vissavienības tipveida projektus. Kvartālu perimetra apbūvē cēla daudzstāvu dzīvojamās ēkas (1945–1955).

Liepājā karadarbības laikā autotransports un komunālā saimniecība tikpat kā nepastāvēja, bet tramvaju saimniecības inventāru aizveda uz Vāciju. Pilsētā

sāka novākt drupas. Liepājā parku, bulvāru un skvēru labiekārtojums nebija apmierinošs, tādēļ labiekārtošanai sastādīja darbu plānu, saskaņā ar kuru līdz 1945. gada 25. oktobrim bija jāierīko elektrisko apgaismojumu Lielajā, Tirgoņu, Kuršu, Peldu, Uliha (no 1945. gada Uzvaras), Graudu un Klaipēdas ielās un Līvas laukumā. Kopš 1946. gada 19. janvārī no Uzvaras laukuma (**12. att.**), kur ap bijušo Rožu laukumu (13.att.) ierīkoja sliedes, satiksmi līdz Karostai un dzelzceļa pasažieru stacijai nodrošināja autobuss un tramvajs (Ozola, 2015).



12.attēls. Uzvaras laukums Liepājā pirms Padomju Nama uzcelšanas. Ap 1950 (EH-2)

Figure 12 Victory Square in Liepaja before erecting of the Soviet House. Around 1950



13.attēls. Rožu laukuma apstādījumi un tramvaja vagoni ar piekabi pēc modernizācijas pirmajos gados pēc Otrā pasaules kara. (GS-1)

Figure 13 Greenery of Rose Square and tram car with a trailer after modernization during the first years after World War II

Arhitekts Vitālijs Ivanovs (1909–1964) izstrādāja priekšlikumu skices Liepājas plānojuma attīstībai. Uzklusot projekta autora ziņojumu un izskatot skices, Liepājas pilsētas DDPI 1946. gada 16. augustā nolēma lūgt LPSR MP apstiprināt skices Liepājas plānojuma attīstībai un piešķirt līdzekļus ģenerālā un detālā plānojuma izstrādei. 1947. gada 21. februārī Rubaņenko adresēja Liepājas pilsētas galvenā arhitekta pārvaldei dokumentu Nr. 82-3 un norādīja, ka līdz 1.maijam jāizstrādā „Liepājas celtniecības kompleksā shēma 1946.–1950. gadam”, bet Arhitektūras lietu Komitejas pie PSRS MP priekšsēdētājs G. Simonovs 14. jūnija pavēlē Nr. 302 pagarināja beigu termiņu līdz 1947. gada 15. jūlijam (Ozola, 2015).

Divos pirmajos gados pēc kara iedzīvotāju skaits Liepājā pieauga līdz 110 000, bet dzīvojamā fonda atjaunošana atpalika no rūpniecības un transporta attīstības. Vajadzēja atjaunot Lielās ielas apbūvi. Arhitektūras lietu pārvaldes pie LPSR MP Arhitektūras Padomes 1947. gada 29. novembra sēdē Arhitektūras lietu pārvaldes pie LPSR MP priekšnieks Ēvalds Ādolfs Kišē (1899–1974), Arhitektūras Padomes loceklis, arhitekts-eksperts, docents Osvalds Tīlmanis (1900–1980), Projektu un aprēķinu ekspertīzes biroja priekšnieks Minuhins,

Pilsētu plānošanas nodaļas vadītājs Kramarevs, Galvenās Arhitektūras Celtniecības komitejas galvenās inspekcijas priekšnieks Aizsilnieks, Pilsētu plānošanas nodaļas vecākais arhitekts Alfons Ūdris (1924–1999), Liepājas pilsētas galvenais arhitekts Roberts Vītolnieks (1907–?), Jelgavas pilsētas galvenais arhitekts Vladimirs Laks (1910–?), Liepājas attīstības projekta autors Vitālijs Ivanovs, Republikāniskās Arhitektūras-plānošanas darbnīcas arhitekts-eksperts S. Razživins un sekretārs Pļavinskis izskatīja Liepājas un Jelgavas pilsētu turpmākās attīstības iespējas. Protokolā Nr. 54 bija teikts, ka arhitekta Vītolnieka izstrādātā „Liepājas kompleksās celtniecības shēma 1946. – 1950.gadam” tiek apstiprināta ar nosacījumu, ka tiks veikti precizējumi.

Pamatojoties uz LPSR MP rezolūciju, Liepājas pilsētas DDPI pieņēma lēmumu, ar kuru pasludināja Liepājas pilsētas teritoriju par slēgtu. Sākot ar 1948.gada 1. janvāri civilpersonām atļāva ierasties Liepājā, uzrādot Jūras-Kara komandanta izdotu caurlaidi. Uzvaras laukuma daļai starp Stendera, Baznīcas, Lielo un Pumpura ielu 1948. gadā apstiprināja rekonstrukcijas projektu, bet 1950.gada 21. aprīlī Liepājas pilsētas DDPI apstiprināja plānošanas uzdevumu tilta būvniecībai pāri Tirdzniecības ostas kanālam: līdz 1. oktobrim bija jāpagatavo divi arhitektoniskā noformējuma priekšlikuma varianti – izpildījumam no dzelzsbetona un metāla. Projektējamā tilta ass novietojumu noteica pilsētas arhitekts, bet tilta platumu – asfaltēta brauktuve ar vienā līmenī izvietotām divām tramvaja līniju un automašīnu kustības joslām un gājēju ietvēm brauktuves katrā pusē. Liepāju ar 64 200 iedzīvotājiem 1950. gada augustā pasludināja par slēgtu pilsētu. Pedagoģiskās skolas vietā 1. septembrī darbību sāka divgadīga augstākā mācību iestāde – Liepājas Skolotāju institūts, bet pēc sliežu ceļa izveides ap bijušo Rožu laukumu tramvajs 15. novembrī sāka kustību no Uzvaras laukuma (Gintners, 2004, 53). PSRS Ministru Padome priekšsēdētāja Josifa Staļina vadībā 1951. gada 18. augustā pieņēma lēmumu par Liepājas Tirdzniecības ostas akvatorijas, tai pieguļošo teritoriju, visu piestātņu, krasta būvju un iekārtu atdošanu 4. jūras karaflotei līdz 1952. gada 1. janvārim. Tirdzniecības ostā izbeidza saimniecisko darbību un pielāgoja militārām vajadzībām. Lielās ielas abās pusēs uzstādīja dekoratīvas vāzes, bet Lielās, Jūras un Radio ielas apkaimē 1952. gadā ierīkotajā skvērā uzstādīja soliņus un novietoja skulptūru „Meitene tautastērpā”. Saskaņā ar Latvijas PSR Ministru Padomes 1952. gada 14. maija lēmumu Nr. 689 paredzēja labiekārtot Uzvaras laukuma teritoriju, kur uzstādīja Goda plāksni, ierīkoja soliņus un novietoja divas dekoratīvas ziedu vāzes. Labiekārtoja arī Armijas ekonomiskā veikala vietu. LPSR MP un Liepājas pilsētas DDPI 1952. gada maijā pieņēma lēmumu uzcelt Padomju (apgabala) Namu, lai Uzvaras laukumā veidotu Liepājas administratīvo centru. Piesaistes un labiekārtojuma projektā paredzēja laukumā pirms celtnes uzstādīt V.I. Ļeņina bronzas skulptūru (14. att.). Saskaņā ar LPSR MP Arhitektūras lietu pārvaldē 1952. gada 18. martā apstiprināto arhitektūras

plānošanas uzdevumu Nr. 031, LPSR Republikāniskā projektu institūta arhitekts Vladimirs Kruglovs (1902–?), izmantojot 1947. gada uzņēmumu „sarkano līniju plānam”, Liepājas pilsētas centrālajai daļai izstrādāja detālplānojumu (1953) (15. att.). Projektēšanai izmantoja bijušajās Arhitektūras-plānošanas darbnīcās izgatavoto ģenerālā plānojuma shēmu, kas 1950. gadā ar rezolūciju Nr. 1389 bija apstiprināta LPSR MP. Lielo un Tirgoņu ielu 1955. gada 21. aprīlī pārdēvēja par Ļeņina ielu (Gintners, 2004, 55). Pāri Tirdzniecības kanālam 1956. gadā izveidoja koka tiltu uz pāļiem, bet metāla tiltu demontēja. 1957. gadā PSRS Transporta ministrijas celtniecības organizācija „Moststroj” (*Мостстрой*) sāka būvēt dzelzsbetona tiltu.



14.attēls. Arhitekts Vladimirs Kruglovs (1902–?). Priekšlikums Uzvaras laukuma izveidei Liepājā. 1953 (LPB-1)

Figure 14 Architect Vladimir Kruglov (1902–?). Proposal for Victory Square in Liepaja. 1953

15.attēls. Vladimirs Kruglovs. Liepājas Lielās ielas apbūves pirmprojekts ar esošām, saglabājamām ēkām un projektētajām ēkām. Rasējums № 17. 1952 (LPB-1)

Figure 15 Vladimir Kruglov. Source building project with existing, preserved houses and designed houses of Lielā (Great) Street in Liepaja. Drawing № 17. 1952

Liepājas centra apbūvi uzsāka veidot Liepājas Vispārējais Teritoriālais Celtniecības trests (turpmāk tekstā LVTCT), uzbūvējot Uzvaras laukuma malā arhitekta Andreja Aivara (1909–1975) projektēto sabiedrisko ēku (Ļeņina ielā 14), kurā vēlāk izvietoja Liepājas pedagoģisko institūtu (16. att.). Liepājas galvenā arhitekta Vītoliņa vadītā komisija 1957. gada 16. decembrī pieņēma namu ekspluatācijā, bet līdz 1959. gada 1. maijam iecerēja labiekārtot laukumu starp Pedagoģisko institūtu un Lauksaimniecības mašīnu rūpnīcas dzīvojamo namu Ļeņina ielā 12 (17. att.) (Gintners, 2004, 56). Ar Liepājas garnizonu, kas

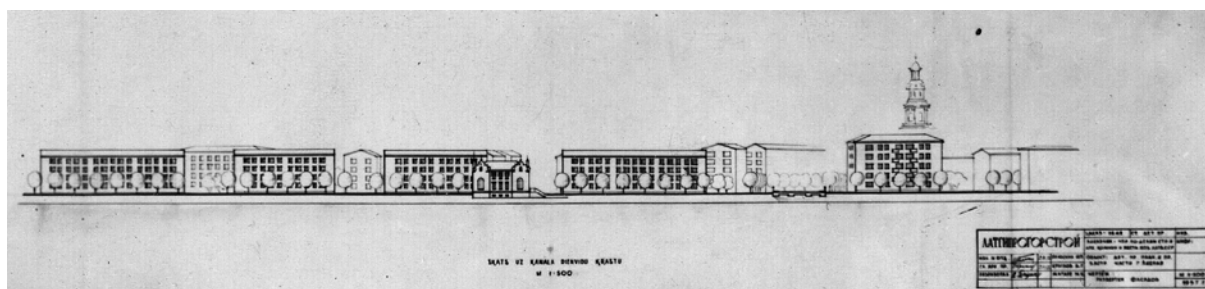
Ozola, 2019. Liepājas centra arhitektoniski telpiskās vides pārmaiņas ekonomisko apstākļu un politiskās ideoloģijas ietekmē

bez līguma noslēgšanas bija sācis Flotes oficiēru namam izmantot agrāko Latviešu biedrības namu Uzvaras laukumā 5/7, no 1959. gada 1. oktobra uz pieciem gadiem noslēdza ilgtermiņa īres līgumu, taču īres maksu neiekasēja, ņemot vērā ģirnieka ieguldītos līdzekļus (Ozola, 2015).

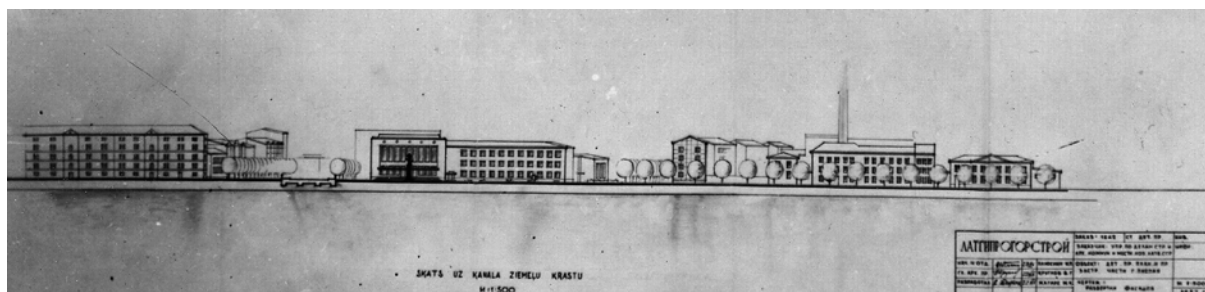


16.attēls. Arhitekts Andrejs Aivars (1909–1975). Padomju Nams (vēlāk Liepājas Pedagoģiskā institūta ēka) Ļeņina ielā 14. 1961 (GS-2)
Figure 16 Architect Andrejs Aivars (1909–1975). The Soviet House (later the building of Liepāja Pedagogical Institute) at 14 Lenin Street. 1961

17.attēls. Skats no Rožu laukuma uz dzīvojamā ēku Ļeņina ielā 12. Ap 1955–1960 (GS-3)
Figure 17 View from Rose Square to the residential building on 12 Lenin Street



18.attēls. Maiga Žagare. Liepājas Tirdzniecības ostas kanāla dienvidkrasta ēku fasāžu notinums. 1957 (LPB-2)
Figure 18 Maiga Žagare. View on the Trade Port Canal's southern shore in Liepāja. 1957



19.attēls. Maiga Žagare. Liepājas Tirdzniecības ostas kanāla ziemeļkrasta ēku fasāžu notinums. 1957 (LPB-2)
Figure 19 Maiga Žagare. View on the Trade Port Canal's northern shore in Liepāja. 1957



20.attēls. Tirdzniecības nams “Kurzeme” un 1961. gadā uz Liepāju atvestais modeļa T59E tramvaja vagona bez piekabes. 1968 (Ilmāra Ādamsona foto)

Figure 20 The trading house “Kurzeme” and the T59E model tram car without a trailer brought to Liepaja in 1961. 1968



21.attēls. Viesnīca “Līva”. 1970-ie gadi (LPB-3)

Figure 21. Hotel Liva. 1970s

Liepājai izstrādāja projektu pirmās kārtas celtniecībai 1959.–1965. gadam (1959, arh. Pāvels Seļeckis (1913–1971) un Irēna Rubauska (dz. 1930)). Pāri Tirdzniecības ostas kanālam, kur Jaunajā Ostmalā izveidoja Parādes laukumu, (18. att.), uzbūvēja tramvaja tiltu (1960) Lielās ielas noslēgumā (19. att.), bet koka pāļu tiltu 1963. gadā nojauca. Parādes laukumā 1960. gadā notika Liepājas aizstāvju pieminekļa (1960, arh. Jānis Līcītis, tēln. Egons Zvirbulis (1907–1986)) atklāšanas svinības. Liepājas centra apbūvi 1961. gadā papildināja universālveikals „Kurzeme” Ļeņina ielā 1/5 (1959, arhitekti Josifs Goldenbergs (1907–1984) un L. Ģintere, inženieris Krastkalns) (20. att.) (Ozola, 2015).

Valsts Pilsētu celtniecības projektēšanas institūta “Latgiprogostroj” (Латгунпогострој) arhitekta Irēna Rubauska 1965. gadā izstrādāja Liepājas centra detālplānojumu, paredzot dzīvojamo kvartālu rekonstrukciju un pilsētas centra robežu paplašināšanu. 1966. gada 15. janvārī atklāja kara laikā nopostītā pilsētas valdes nama vietā uzbūvēto viesnīcu „Līva” (21. att.). Liepājas ģenerālajā plānā (1966) paredzēja divu dzīvojamo ēku kompleksu un tirdzniecības, administratīvā, kultūras un sporta centra izveidi. Funkcionālās zonas saistīja zaļumu sistēma un gājēju celiņi. Kārļa Marksa (Graudu) un Ļeņina ielā starp universālveikalu „Kurzeme” un kolhozu tirgu iecerēja būvēt augstceltni, tirdzniecības centru paplašināt Zivju ielas virzienā, bet starp Ļeņina, Komunālo (Baznīcas) un 17. jūnija (Bāriņu) ielu izveidot kultūras centru ar sporta namu, peldbaseinu, pilsētas bibliotēku. Kultūras nama galvenā fasāde būtu vērsta pret Uzvaras laukumu un skvēru blakus viesnīcai „Līva”. Teritorijā starp Radio un Jūras ielu iecerēja būvēt arhitekta Arvīda Blauberģa (dz. 1906) projektēto platformāta kinoteātri „Liepāja” un gar Jūras ielu izveidot aleju. Lai

arhitektoniski apvienotu kanāla abus krastus, pilsētas centra apbūves turpinājumam ziemeļu virzienā pāri ostas kanālam iecerēja radīt administratīvo centru ar Padomju nama daudzstāvu kompleksu un laukumu mītiņiem.

Uzvaras laukuma skvēram starp Zivju un Stendera ielu arhitekts Kārlis Plūksne (1906–1973) izstrādāja rekonstrukcijas projektu (1969). Tolaik labiekārtojumam izmantoja jaunu ieseguma materiālu – betona plāksnes. Liepājas centra plānojuma attīstības koncepcijā (1970) paredzēja Uzvaras laukumā uzstādīt tēlnieka Alberta Terpilovska (1922–2002) darināto V.I. Leņina pieminekli (1970). Uzvaras laukumā iekļāva arī Rožu laukumu, kuram daiļdārznieks Kārlis Barons (1912–1996) izstrādāja dendroloģisko projektu, lai nomainītu padomju laikā ierīkotos stādījumus (Dāvidsone, 1974, 195). Atjaunoja sākotnējo stādījumu un plānojuma kompozīciju – skābaržu ietverto lielo pastaigu apli ar apaļo rožu dobi centrā un gājēju plūsmām atbilstošiem celiņiem.

Liepājas centrā izveidoja pilsētvidi, kuras estētiku un labiekārtojumu noteica viesarhitekti: rekonstruēja laukumus, paplašināja ielas, tās pārvēršot par maģistrālēm. Uzsāka sabiedrisko ēkas un dzīvojamo namu būvniecību. Liepāja ieguva sociālisma ideoloģijai atbilstošu vizuālo tēlu.

Liepājas centra vizuālais tēls atjaunotajā Latvijas Republikā *Visual image of Liepaja Center in the restored Republic of Latvia*

Liepāju 20. gs. sākumā pazina kā kūrorta pilsētu ar ainavu arhitektūras meistardarbiem. Pilsētas izaugsmi skatīja virzībā uz nozīmīgu mērķu sasniegšanu – kūrorta, rūpniecības, dzīvojamās apbūves un ostu attīstību, zaļo stādījumu pilnveidošanu un pilsētas identitātes radīšanu. Mūsdienās šauro nākotnes skatījumu uz Liepājas attīstību un rīcības samazināto mērogu nosaka privātās iniciatīvas – par prioritāti kļuvusi ikdienas problēmu risināšana. Viesnīcas “Līva” rekonstrukcijai 1999. gadā rīkoja projektu konkursu, kurā par labāko no četriem piedāvājumiem atzina arhitektes Agitas Lieģes risinājumu. AKA projektēšanas birojs arhitekta Andra Kokina vadībā izstrādāja projektu Rožu laukuma rekonstrukcijas projektu (1999), saistot to ar Zivju ielas rekonstrukcijas koncepciju (2001–2006). Finansiālu un komerciālu apsvērumu ietekmē par rekonstruētā Rožu laukuma arhitektoniskās kompozīcijas akcentu kļuva nevis rožu stādījumi, bet betonēta rožu dobe Liepājas sadraudzības pilsētu simbolikas izvietojšanai. Atbilstoši iecerētā tirdzniecības centra novietnei tika izmainīti gājēju celiņu virzieni. 20. gs. sākuma ainavu arhitektūras meistardarbu pārvērta par vietēja mēroga risinājumu – sabiedrisko ēku priekšlaukumu.

Liepājas pilsētvides un Rožu laukuma attīstības koncepcija līdz Pirmajam pasaules karam ietvēra Eiropas pilsētībūvniecības prakses un ainavu arhitektūras jaunākos sasniegumus un labāko pieredzi, kuru Latvijas Republikas laikā

papildināja nacionālas vērtības. Sociālisma ideoloģijas ietekmē pēc Otrā pasaules kara Liepājas centra arhitektoniski telpiskās attīstības modeli radikāli izmainīja, saudzējot Rožu laukuma sākotnējo ieceri. Atjaunotās Latvijas Republikas laikā tika radīts Liepājas centra teritorijas sadrumstalotībai un fragmentācijai atbilstošs pilsētībūvniecisks risinājums – Rožu laukums pārvērsts par sabiedrisko ēku priekšlaukumu un ieguvis jaunu identitāti.



22.attēls. *Lielā iela pēc rekonstrukcijas. 2018. gada 23. decembris (Silvijas Ozolas foto)*

Figure 22 Great Street after reconstruction. December 23, 2018

Liepājā pilsētībūvnieciski un ainaviski nozīmīgo meistardarbu Rožu laukumu pielāgoja teritoriālai sadrumstalotībai un fragmentācijai un pārvērta par sabiedrisko ēku priekšlaukumu, kam piešķīra jaunu identitāti. Pēc vērienīgas rekonstrukcijas tiltu pār kanālu 2018. g. nogalē paplašināja. Radikāli pārveidotā Lielā iela (22. att.) ieguva jaunu veidolu, bet, vai labāku?

Secinājumi *Conclusions*

Ekonomisko apstākļu ietekmē ap Lielo ielu un Jaunā tirgus laukumu 18.gadsimtā izveidojās daudzfunkcionāls pilsētas centrs, kura 19. gs. nogalē un 20. gs. sākumā mazstāvu apbūvi pakāpeniski aizstāja īres nami ar veikalu telpām pirmajā stāvā. Līvavas centram un satiksmes mezglam radīja kvalitatīvu arhitektonisko telpu, iesaistot arī apstādījumus. Latvijas Republikas laikā ap Rožu laukumu un Lielajā ielā uzbūvēja celtnes tirdzniecības un kultūras funkcijai. Radīja latvisku vidi, izmainot Rožu laukumu apstādījumu raksturu.

Padomju Latvijā pēc Otrā pasaules kara viesarhitektu vadībā radīja sociālisma ideoloģijai atbilstošu pilsētvidi: politisku apstākļu ietekmē pārveidoja

laukumus, paplašināja ielas, tās pārvēršot par maģistrālēm. Liepājā sociālisma estētikai atbilstošu pilsētvidi īstenoja daļēji: vēsturisko apbūvi aizstāja monumentālas sabiedriskas un dzīvojamās ēkas, izveidoja Uzvaras laukumu, saglabājot pilsētas simbolu – Rožu laukumu, kuram mainīja vizuālo tēlu.

Pēc Latvijas Republikas atjaunošanas Liepājas attīstību nosaka privātas iniciatīvas, kas veicina funkcionālu sadrumstalotību: pilsētvide ir zaudējusi stilistiski vienoto raksturu, jo pilsētas centra attīstību nenosaka kvalitatīva izstrādāta arhitektoniskā un mākslinieciskā koncepcija. Rožu laukuma pārveidi noteica komerciālas intereses. Izmantojot Eiropas Savienības finansējumu, ir īstenoti vārienīgi projekti – tilta paplašināšana un Lielās ielas rekonstrukcija, taču zaudēta kādreiz Liepājas centram raksturīgā pievilcība.

Summary

On the coast of the Baltic Sea, where the Līva River ran, a town Libau was formed. After foundation of the Duchy of Courland and Semigallia, St. Anna's wooden church (around 1587) at the Old Market Place was built. Near the oldest pastorat of the German parish and a school located. A publish center was established. At the mouth of the Līva, there was a port, and an economic center created by domestic inhabitants. Salt (now *Krišjānis Valdemārs*) Street retained the track from Hay Market to Town Hall Square at the crossroads of five streets. On 18 March 1625, Libau acquired town rights. Around 1682 private shipping developed: the Port Channel (1697–1703) was built. On the north side of the town, the traffic flow got the opposite direction. The Great (Latvian: *Lielā*) Street, where the foundation stone of Holy Trinity Church (built in 1758) was inseted on 19 July 1742, led from the shipping and traffic center on the port's southern shore to the New Market at the crossroads of Fish (Latvian: *Zivju*), Merchant (Latvian: *Tirgoņu*), Grain (Latvian: *Graudu*), Post (now *Andrejs Pumpurs*) Streets. A horse post station on Post Street was the communication center. Around 1758, the town council chose a one-storey building at the corner of Lords' (Latvian: *Kungu*) and Fish Street where the administrative center was formed. In the late 18th century, the first buildings built at New Market Square's northwest and east sides created the multifunctional center.

On 15 May 1795, Libava became the administrative center and an important port of Imperial Russia. In trading town planned urban transformations began. Architect of Courland Province (1795–1804) Severin Jensen set new artistic aesthetic requirements for the urban environment: buildings, streets and squares was linked in united planning composition. Functional centers of Libava during the first half of the 19th century were integrated into the system of streets and squares created the shape of territorial zoning. A residential building on 21 Great Street was rebuilt and a Town Hall (1800) was opened there. A German theater (1804) was built at the Old Market which, but in a former Town Hall a school for girls was established (1808). Long (now *Peldu*) Street linked the cultural center by a swimming on the seashore. On 26 July 1812, Napoleon soldiers installed a bridge over the canal, but in autumn of 1821, the storm broke it.

Restored bridge promoted traffic and building of industrial facilities. Hospital on Lord Street was opened (1830). Traffic was improved by a permanent wooden bridge and the Libava-Grobin highway (1841). On 15 September 1848, at Church Street 7 a district school was opened. Financial, administrative, medical and educational centers in vicinity of the New Market determined the architecturally spatial composition of Libava. Squares of Libava by the mid- the 19th century became multifunctional and they were reconstructed. Extensions of streets were no longer economically used. New Market Square was repaved (1860), and small houses were replaced by building complexes. In 1878, the Port Channel was rebuilt, an iron bridge was erected (1881). The square on Great Street's east side became the center of economic life. The Trade Port was modernized (1891–1897).

In cities natural structures decreased, but the transport movement increased. Traffic highways were highlighted by alleys, which also linked functionally important areas. The squares became traffic junctions, and they were artfully expressive. In September 1899, electric tram traffic started. The route also included the Great Street and New Market Square, which became an important transport hub. On 20 September 1910, the Libava Board decided to close the New Market, which obstructed traffic. It was considered that developing a unified planning for the city and linking fields, streets and greens could increase the level of improvement. In 1911, the square system of the city was supplemented by Rose Square created instead of the New Market.

During the Republic of Latvia the construction and planning of Liepaja Center improved by the House of Latvian Society (1934–1935, architect Jānis Blauss (1880-?) with assistants of Zebauers and Celmiņš), Army Economic Store (1934–1935, architect Aleksandrs Rācenis (1899–1935)) and the House of lombard and savings bank (1936–1937, Valdis Zebauers (1903-?)). At Great Street, "City Hotel" was rebuilt (1938). Rose Square was covered by shriveled hedges. Landscape were complemented by lawns and flower beds.

Soviet troops on 17 June 1940 entered the Republic of Latvia, and soviet power on 21 July was restored. Latvia on 5 August was incorporated into the Union of Soviet Socialist Republics, and the nationalization of property started. In World War II, German aviation flights during 25–27 June destroyed the building on Liepaja Trade Port's southern embankment, but in 1942, the bombing destroyed the building of Grain, Great (Lenin from 1955) and Merchant Street, preserving Rose Square (from 25 September 1945 to 1988 – Victory Square). The "City Hotel" was destroyed by the Soviet aviation on 14 and 21–22 December of 1944.

Ruins began to be harvested in Liepaja. According to Liepaja Planning Sketches created by architect Vitaly Ivanov (1909–1964) "The Complex Scheme of Liepaja Construction 1946–1950" was made. By August 1950, Liepaja became a closed city. On 15 November, the tram started his moving from Victory Square. The Trade Port until 1 January 1952 was handed over to the 4th Sea Gunboat. Economic activity in the Trade Port was completed, and the port was adapted for military purposes. Architect Vladimir Kruglov (1902-?) developed a Detailed Plan of Liepaja Center (1953). Urban environment aesthetics corresponded to ideology of socialism determined by guest architects. Great and Merchant Street on 21 April 1955 was renamed Lenin

Street. The commission headed by Liepāja Chief Architect Roberts Vītolnieks (1907-?) on 16 December took on employment a Soviet House building (arch. Andrejs Aivars (1909-1975)) erected at the edge of Victory Square (Lenin Street 14), where the Liepāja Pedagogical Institute later was disposed. Lenin sculpture was planning to install at the Soviet House's front-square. In 1960, a bridge for tram traffic over the Trade Port Canal was completed. A project for the first round of construction developed in 1959–1965 by architects Pāvels Seļeckis (1913–1971) and Irēna Rubauska (born 1930)). The monument dedicated protectors of Liepāja (1960, arch. Jānis Līcītis, sculptor Egons Zvirbulis (1907–1986)) was opened on Parade-ground on the Trade Port Canal's north embankment. The construction of Liepāja Center in 1961 was supplemented by the supermarket "Kurzeme" (1959, architect Goldenbergs and Ģintere, engineer Krastkalns) at 1/5 Lenin Street. In the Detailed Plan of Liepāja Center (1965), architect Irēna Rubauska (born 1930) intended to reconstruct the residential quarter and expand boundaries of the city center. Two residential complexes, a commercial, administrative, cultural and sports center were included in the Master Plan of Liepāja (1966). The main facade of the Culture House faced Victory Square. It was planned to continue the city center building north of the Trade Port Channel and create an administrative center by the multi-storey complex of the Soviet House. A cinema "Liepāja" (arch. Arvīds Blauberģs; 1906–?) on a plot between Radio and See Street was built to be architecturally united two shores of the canal. According to the design (1969) of architect Kārlis Plūksne (1906–1973), a bronze monument of V.I. Lenin (1970) made by sculptor Alberts Terpilovskis (1922–2002) was installed on Victory Square. Kārlis Barons (1912–1996) developed a dendrological project of Rose Square to replace plantations of Soviet time.

In the renewal Republic of Latvia, the development of Liepāja is determined by private initiatives. Under the guidance of architect Andris Kokins, a project for the reconstruction of Rose Square (1999) was developed. Due to financial reasons, the accent was not roses but the concreted planting bed on which broad edges emblems of twin towns of Liepāja were placed. Directions of pedestrian paths were changed according to the planned shopping center, linked to the concept of reconstruction of Fish Street (2001–2006). Important masterpieces of landscape were adapted to the territorial fragmentation and Rose Square turned into a front-square of public buildings gave a new identity. After an extensive reconstruction, the bridge over the canal was extended at the end of 2018. The radically transformed Great Street got a new shape. But, was it better?

Literatūra References

- BCB-1 – Baltijas Centrālā bibliotēka. BCB, glabāšanas vienība L202-a3, atklātne (Freidlin S. *Libau. Große Straße*. Libau: Verlag S. Freidlin).
- BCB-2 – BCB, glabāšanas vienība L204-a4. atklātne (Freidlin S. *Libau. Rosenplatz*. Libau: Verlag S. Freidlin).
- Bākule, I. (2001). *Rātsnami Latvijas pilsētās*. Rīga: Zinātne.

- Dāvidsone, I. (1974). Raksturīgākās tendences vēsturisko parku rekonstrukcijā. *Rīgas Politehniskā institūta Zinātniskie raksti: Pilsētu attīstība un arhitektūra Latvijas PSR*. Rīga: Zinātne, 183. – 203.
- EH-1 – Ērika Hūna atklātņu un fotogrāfiju kolekcija, atklātne (*Libau. Neu-Markt = Лубава. Новый рынок*. Wiesbaden: Verlag Rheinische Kunstverlagsanstalt Hch. Lenz)
- EH-2 – Fotogrāfija (Uzvaras laukums Liepājā pirms Padomju (apgabala) Nama uzcelšanas). Freidlin, S. *Libau. Südseite*. Libau: Verlag S. Freidlin.
- Gintners, J. (2004). *Liepājas gadsimti: pilsētas vēsture gadskaitļos*. 13. gs. – 20. gs. Liepāja: Liepājas Muzejs.
- GS-1 – Gunāra Silakaktiņa fotogrāfiju kolekcija, fotogrāfija (Rožu laukuma apstādījumi).
- GS-2 – Fotogrāfija (Padomju Nams (Liepājas Pedagoģiskā institūta ēka) Ļeņina ielā 14).
- GS-3 – Fotogrāfija (Skats no Rožu laukuma uz dzīvojamā ēku Ļeņina ielā 12).
- Krastiņš, J. (1988). *Eklektisms Rīgas arhitektūrā*. Rīga: Zinātne.
- Lancmanis, I., & Berči, A. (2011). *Bertschy*. Rīga: Valters un Rapa.
- Lancmanis, I. (1983). *Liepāja no baroka līdz klasicismam*. Rīga: Zinātne.
- Plan der Stadt Libau gemeßen im Jahr 1797. durch den Rußischen Kaijserlichen Revisor Fridrich August Barnekau (1912). *Libauscher Kalender für das Jahr nach Christi Geburt 1913: welches ein Gemeinjahr von 356 Tagen ist*. 23. Jahrgang. Libau: Либавский Вѣстникъ.
- LM-1 – Liepājas Muzejs. LM, glabāšanas vienība LM 12125, fotogrāfija (Lielā iela un Ķelnes rūpnīcā “Herbrandt” būvētais elektriskā tramvaja vagoni. Ap 1900).
- LM-2 – LM, glabāšanas vienība LM 12143, atklātne (Lielā iela Liepājā).
- LM-3 – LM, glabāšanas vienība LM 45233, atklātne (Liepāja. Rožlaukums).
- LPB-1 – Liepājas pilsētas Būvvaldes arhīvs, LPB, *Пояснительная записка к проекту детальной планировки центральной части гор. Лиепая*. (1953). Рига: Республиканский проектный институт Латвийской ССР.
- LPB-2 – LPB, fasāžu notinuma rasējums. (1957). No: Liepājas apbūves detālplānojums. Rīga: Projektēšanas institūts “Latgiprogorstroj” (*Латгипрогорстрой*).
- LPB-3 – LPB, fotogrāfija (Viesnīca “Līva”).
- Neuburger, J. *Gruß aus Libau. Die Hafенbrücke und die Grosse Strasse = Лубава. Городской мост и Большая улица*. Libau: Verlag Joseph Neuburger.
- Ozola, S. (2015). Liepājas pilsētas centra atjaunošanas koncepcija pēc Otrā pasaules kara. *Māksla un mūzika kultūras diskursā. IV starptautiskās zinātniski praktiskās konferences materiāli*, 157–173.
- Schoen, A. (1902). *Studien zur Geschichte Libaus. Stadtplan Libaus 1875 mit Angabe der vormaligen Terrain= und Wasserverhältnisse*. Libau: Buck- und Steindruckerei von Gottlieb D. Wener.