

LIEPĀJAS PILSĒTAS CENTRA UN LIELĀS IELAS ARHITEKTONISKI TĒLPISKĀS VIDES PĀRMAIŅAS EKONOMISKO APSTĀKĻU UN POLITISKĀS IDEOLOĢIJAS IETEKMĒ NO 18. LĪDZ 21. GADSIMTAM

Silvija OZOLA

Rīgas Tehniskā universitāte, e-pasts: ozola.silvija@inbox.lv

Baltijas jūras piekrastē pie Līvas upes veidojās miests ar vācisku nosaukumu *Libau*. Kurzemes un Zemgales hercogistes laikā **Vecā tirgus** un Sv. Annas koka baznīcas (ap 1587) tuvumā atradās skola un vācu draudzes senākā mācītājmāja, būvēja klētis, krogus, staļļus, iebraucamās vietas pajūgiem un izveidoja **sabiedrisku centru**, bet pie Līvas ietekas Vecupes, kur bija osta, iedzīvotāju nodarbošanās sekmēja **saimnieciska centra** izveidi. Sāls (Kr. Valdemāra) iela saglabāja ceļa trasi no Siena tirgus (*Heumarkt*) uz Rātlaukumu, uz kuru veda arī Katoļu, Ungera (Avotu), Skārņu, Kungu, Tirgoņu ielas. Miests 1625. g. 18. martā ieguva pilsētas tiesības, un 1634. gadā izveidoja Mazo (amatnieku) ģildi, bet 1646. gadā – Lielo (tirgotāju) ģildi. Ap 1682. gadu attīstīja privāto kuģniecību: izbūvēja ostas kanālu (1697–1703), un pilsētas ziemeļdaļā satiksmes plūsma ieguva pretēju virzienu – Lielā iela, kur 1742. g. 19. jūlijā svinīgi ielika Sv. Trīsvienības baznīcas (uzcelta 1758. g.) pamatakmeni, no **kuģniecības** un **satiksmes centra** ostas dienvidu krastmalā veda uz Jauno tirgu (*Neue Markt*) Zivju, Tirgoņu, Graudu, Pasta (A. Pumpura) ielu krustcelēs. Pasta ielā atradās zirgu pasta stacija – **sakaru centrs**, bet Kungu un Zivju ielu stūrī rāte ap 1758. gadu izvēlējās vienkāršu ēku un veidoja **pārvaldes centru**. Ap Jauno tirgu laukumu, kura ziemeļrietumu un austrumu pusē uzcēla pirmās ēkas, 18. gs. nogalē sāka veidot **daudzfunkcionālu centru**.

Libava 1795. g. 15. maijā kļuva par Krievijas impērijas pārvaldes centru, nozīmīgu ostas un tirdzniecības pilsētu, kur uzsāka plānveidīgus pilsētbūvnieciskus pārveidojumus. Kurzemes guberņas arhitekts (1795–1804) dānis Severīns Jensens (*Gensen*) izvirzīja jaunas mākslinieciski estētiskas prasības pilsētvidei: apbūvi, ielas un laukumus saistīja vienotā kompozīcijā. Libavā 19. gs. I pusē funkcionālie centri, iekļauti ielu un laukumu sistēmā, radīja aprises teritoriālam zonējumam. Lielajā ielā 21 pārbūvēja dzīvojamo ēku un ierīkoja rātsnamu (1800). Pie Vecā tirgus uzcēla vācu teātri (1804) un bijušā rātsnamā 1808. gadā ierīkoja pilsētas meiteņu skolu. Garā (Peldu) iela saistīja **kultūras centru** ar peldvietu jūras krastā. Napoleona karaspēka kareivji 1812. g. 26. jūlijā pāri kanālam uzstādīja plosa tiltu, bet 1821. g. rudens vētra to salauza. Tiltu atjaunoja, un satiksme sekmēja ražotņu izveidi: Pasta ielā 8 dibināja Libavā pirmo drukātavu (1823), bet tirgotājs *Friedrich Hagedorn* (1764–1848) izveidoja krājksi (1825) – pirmo kredītiestādi Krievijā. Kungu ielā atvēra pilsētas slimnīcu (1830). Satiksmi uzlaboja pastāvīgs koka tilts un Libavas–Grobiņas lielceļš (1841). 1848. g. 15. septembrī Baznīcas ielā 7 atklāja apriņķa skolu. Jaunā tirgus tuvumā radītie **finanšu, administratīvo, ārstniecības un izglītības centri** noteica Libavas arhitektoniski telpisko kompozīciju, bet daudzveidīgā apbūve veicināja teritoriju izmantošanu.

Libavas laukumi 19. gs. vidū kļuva daudzfunkcionāli: tos rekonstruēja. Ielu paplašinājumus vairs saimnieciski neizmantoja. Jaunā tirgus laukumu pārbrūģēja (1860), un gaļas skārņus (1862) uzbūvēja Zivju ielā 2. Skārņu laukumu, kur 1860. gadā ierīkoja vietu sardzes uzturēšanai, pārdēvēja par Virssardzes laukumu. Mazos namus nomainīja ēku kompleksi. Laukumu 19. gs. nogalē ietvēra cieša apbūve ugunsdzēsējiem. 1878. gadā sāka ostas kanāla pārbūvi, uzbūvēja dzelzs tiltu (1881). Lielās ielas austrumpusē Biržas laukums kļuva par **saimnieciskās dzīves centru**. Tirdzniecības ostu modernizēja (1891–1897).

Pilsētās samazinājās dabas platības, bet pieauga transporta kustība. Satiksmes maģistrāles akcentēja alejas, kas saistīja arī funkcionāli nozīmīgas teritorijas. Laukumi kļuva par satiksmes mezgliem, un tos veidoja mākslinieciski izteismīgus. Libavas valde 1896. g. 14. decembrī ar firmu „*Continental Gesellschaft für electrische Unternehmungen in Nürnberg*” noslēdza līgumu par ielu elektriskā dzelzceļa izbūvi. 1899. g. septembrī uzsāka elektriskā tramvaja satiksmi. Maršrutā iekļāva arī Lielo ielu un Jaunā tirgus laukumu, kas kļuva par nozīmīgu transporta mezglu. Libavas valde 1910. g. 20. septembrī nolēma slēgt Jauno tirgu, kas traucēja satiksmi. Uzskatīja, ka izstrādājot pilsētai vienotu plānojumu un savstarpēji saistot laukumus, ielas un zaļumus, varētu paaugstināt labiekārtojuma līmeni. Pilsētas apstādījumu sistēmu papildināja 1911. gadā Jaunā tirgus vietā radītais Rožu laukums.

Latvijas Republikas laikā Liepājas centra apbūvi un plānojumu pilnveidoja – uzbūvēja Latviešu biedrības namu (1934–1935, arh. Jānis Blauss (1880–?) ar palīgiem Zebaueru un Celmiņu), Armijas ekonomisko veikalu (1934–1935, arh. Aleksandrs Rāčenis (1899–1984)), lombarda un krājkases ēku (1936–1937, Valdis Zebauers (1903–?)). Lielajā ielā pārbūvēja (1938) „Pilsētas viesnīcu”. Rožu laukumu ietvēra pazemi, cirpti dzīvžogi. Ainaviskos stādījumus papildināja zālieni un ziedošu puķu dobes.

Latvijas Republikā 1940. gada 17. jūnijā ienāca padomju karaspēks, un 21. jūlijā atjaunoja padomju varu. Latviju 5. augustā iekļāva Padomju Sociālistisko Republiku Savienībā, uzsāka īpašumu nacionalizāciju. Otrā pasaules karā vācu aviācijas uzlidojumos un tiešā karadarbībā 25. – 27. jūnijā iznīcināja Liepājas ostas kanāla dienvidu krasta apbūvi, bet 1942. gada bombardēšanā nopostīja Graudu, Lielās (no 1955. g. Ļeņina), Tirgoņu ielas ēkas, saglabājot Rožu (no 1945. g. 25. septembra līdz 1988. g. Uzvaras) laukumu. 1944. gadā padomju aviācijas uzlidojumā 14. un 21. – 22. decembrī sagrāva „Pilsētas viesnīcu”.

Liepājā sāka novākt drupas. Pēc arhitekta Vitālija Ivanova (1909–1964) Liepājas plānojuma skicēm izgatavoja „Liepājas celtniecības komplekso shēmu 1946.–1950. gadam”, kuru 1947. g. 29. novembrī apstiprināja Arhitektūras lietu pārvaldē pie LPSR MP. Liepāja kopš 1950. g. augusta kļuva slēgta pilsēta, un 15. novembrī tramvajs sāka kustību no Uzvaras laukuma. PSRS MP 1951. g. 18. augustā nolēma Tirdzniecības ostu, tai pieguļošo teritoriju ar piestātnēm, krasta būvēm līdz 1952. g. 1. janvārim atdot 4. jūras karaflotei. Ostā izbeidza saimniecisko darbību un pielāgoja militārām vajadzībām. Arhitekts Vladimirs Kruglovs (1902–?) izstrādāja Liepājas centra detālplānojumu (1953). Sociālisma ideoloģijai atbilstošās pilsētvides estētiku noteica viesarhitekti: rekonstruēja laukumus, paplašināja ielas, tās pārvēršot par maģistrālēm. Lielo un Tirgoņu ielu 1955. g. 21. aprīlī pārdēvēja par Ļeņina ielu. Liepājas galvenā arhitekta Roberta Vītolnieka (1907–?) vadītā komisija 1957. g. 16. decembrī pieņēma ekspluatācijā Uzvaras laukuma malā (Ļeņina ielā 14) Padomju (apgabala) Namam uzcelto ēku (arh. Andrejs Aivars (1909–1975), kurā vēlāk izvietoja Liepājas pedagogisko institūtu, bet pirms nama paredzēja uzstādīt V. I. Ļeņina bronzas skulptūru. Liepājas garnizons sāka Flotes oficiēru namam izmantot agrāko Latviešu biedrības namu Uzvaras laukumā 5/7. Liepājai izstrādāja projektu pirmās kārtas celtniecībai 1959. – 1965. gadam (1959, arh. Pāvels Seļeckis (1913–1971) un Irēna Rubauska (dz. 1930)). Ostas kanālam pāri 1960. gadā beidza būvēt tramvaja tiltu: ass novietojumu noteica pilsētas arhitekts, bet tilta platumu – asfaltēta brauktuve ar vienā līmenī izvietotām divām tramvaja un automašīnu kustības joslām un gājēju ietvi brauktuves katrā pusē. Jaunās Ostmalas Parādes laukumā atklāja pieminekli Liepājas aizstāvjiem (1960, arh. Jānis Līcītis, tēln. Egons Zvirbulis (1907–1986)). Liepājas centra apbūvi 1961. gadā papildināja universālveikals „Kurzeme” Ļeņina ielā 1/5 (1959, arh. Goldenbergs un Ģintere, inž. Krastkalns). Liepājas centra detālplānojumā

(1965) Rubauska paredzēja rekonstruēt dzīvojamo kvartālu un paplašināt pilsētas centra robežas, bet Liepājas ģenerālplānā (1966) iekļāva divus dzīvojamo ēku kompleksus, tirdzniecības, administratīvā, kultūras un sporta centru. Kultūras nama galveno fasādi pavērsa pret Uzvaras laukumu un skvēru pie jaunās viesnīcas „Līva” (1966). Teritorijā starp Radio un Jūras ielu uzcēla platformāta kinoteātri „Liepāja” (arh. Arvīds Blaubešs; 1906–?), un Jūras ielā paredzēja izveidot aleju. Lai arhitektoniski vienotu kanāla abus krastus, iecerēja pilsētas centra apbūvi turpināt uz ziemeļiem no ostas kanāla un radīt administratīvo centru ar Padomju Nama daudzstāvu kompleksu un laukumu mītiņiem. Uzvaras laukumā pēc arhitekta Kārļa Plūksnes (1906–1973) projekta (1969) uzstādīja tēlnieka Alberta Terpilovska (1922–2002) darināto V. I. Leņina pieminekli (1970). Kārlis Barons (1912–1996) izstrādāja dendroloģisko projektu, lai Rožu laukumā nomainītu padomju laika stādījumus.

Pēc Latvijas Republikas atjaunošanas Liepājas attīstību nosaka privātās iniciatīvas. Arhitekta Andra Kokina vadībā izstrādāja Rožu laukuma rekonstrukcijas projektu (1999), kur finansiālu apsvērumu ietekmē par akcentu kļuva nevis roes, bet betonēta dobe ar platu apmali, uz kuras izvietoja Liepājas sadraudzības pilsētu simboliku. Gājēju celiņu virzienus mainīja atbilstoši iecerētā tirdzniecības centra novietnei, to saistot ar Zivju ielas rekonstrukcijas koncepciju (2001–2006). Liepājā pilsēt būvnieciski un ainaviski nozīmīgo meistardarbu Rožu laukumu pielāgoja teritoriālai sadrumstalotībai un fragmentācijai un pārvērtā par sabiedrisku ēku priekšlaukumu, kam piešķīra jaunu identitāti. Pēc vērīgas rekonstrukcijas tiltu pār kanālu 2018. gada nogalē paplašināja. Radikāli pārveidotā Lielā iela ieguva jaunu veidolu, bet, vai labāku?