

УДК 94

Е. С. Митина

### ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО В ВОСТОЧНОЙ ПРУССИИ В МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД

*Рассмотрены особенности восстановления городов Восточной Пруссии после Первой мировой войны. В условиях сложной экономической ситуации система проведения восстановительных работ была четко структурирована. Государственная политика развития провинции в межвоенный период строилась в соответствии с современными требованиями градостроительства, опиралась на сочетание старой и новой архитектуры, на расширение селитебных территорий и создание комфортной среды для жизни населения путем разбивки садово-парковых ландшафтов.*

*This article considers the features of urban restoration in East Prussia after World War I. In a difficult economic situation, the system of restoration works was clearly structured. In the interbellum, the public development policy for the province was formulated in accordance with the contemporary urban development requirements and was based on a combination of old and new architecture, the expansion of residential areas, and creation of a comfortable environment with the help of landscape gardening.*

**Ключевые слова:** Восточная Пруссия, Кёнигсберг, восстановление, градостроительство, архитектура, 1920 – 1930-е гг.

**Key words:** East Prussia, Königsberg, restoration, urban development, architecture, 1920 – 1930s.

Градостроительная среда, созданная в Кёнигсберге и малых городах Восточной Пруссии в первой половине XX в., во многом определяет их современный облик. Изучение периода восстановления восточно-пруссских городов после Первой мировой войны представляет интерес с точки зрения сравнения с аналогичными мероприятиями в Калининградской области после Великой Отечественной войны.

Различные аспекты градостроительного развития Восточной Пруссии в Новейшее время мало изучены. Помимо справочных изданий, характеристика рассматриваемого периода в Кёнигсберге в обзорном виде содержится в статьях калининградских краеведов А.Б. Губина, В.Т. Салахова, В.В. Чернышевой. Более подробно тему изучила кандидат искусствоведения И.В. Белинцева. Пожалуй, самым полным исследованием архитектурно-планировочных мероприятий, конструктивных особенностей строительства в Восточной Пруссии является подготовленная на основе немецких источников электронная публикация архитектора Д.Б. Сухина. В зарубежной историографии сведения о межвоенном периоде можно почерпнуть из работ Ф. Гаузе, Б. Кестера, М. Поделя и др.



Первая мировая война принесла губительные последствия в малые города Восточной Пруссии: на две трети были разрушены Тапиау, Шталлупенен, почти полностью Ширвиндт и Эйдткунен, значительный урон понес Гумбиннен. Руины некоторых городов запечатлены на послевоенных открытках, а также на нотгельдах – «чрезвычайных деньгах», которые выпускали муниципалитеты. Крупные центры (Кёнигсберг, Инстербург) пострадали не столь значительно.

По результатам войны Восточная Пруссия, отрезанная от основной территории Германии Данцигским коридором, оказалась в сложной экономической ситуации. Однако восстановление сельскохозяйственной провинции началось уже во время войны в 1915–1916 гг. Это стало возможным благодаря финансовой помощи правительства и работе городских управлений, которые быстро и целенаправленно вложили деньги, снизив потери от инфляции [5, с. 29]. В апреле 1920 г. для решения проблем провинции была создана «Восточнопрусская служба при имперском и государственном министерстве». Финансовые средства поступали из метрополии по программе «Восточная Пруссия» [7, с. 372]. Кроме того, крупнейшие города Германии оказывали помощь пострадавшим городам. Так, Эйдткунен был восстановлен при шефской помощи города Висбадена [6, с. 287]. Бремен помогавший восстанавливать город Ширвиндт [там же, с. 133].

Структура управления восстановительными работами была четко отлажена. Разрушенные районы провинции были разбиты на строительско-консультационные округа во главе с районными архитекторами, которые подчинялись Главной строительско-консультационной службе при оберпрезиденте провинции, располагавшейся в Кёнигсберге. Должности районных архитекторов заняли частные лица. Им в помощь из метрополии были направлены 500 «строительных заступников», которые сами не могли производить проектные работы, но призваны были содействовать гармоничному сочетанию исторической и новой застройки [10, с. 44].

Города Восточной Пруссии восстанавливались при участии именитых архитекторов, некоторые из них приобрели известность во всем мире, например Э. Мендельсон, К. Фрик, Г. Хопп, Г. Шарун, М. Шенвальд. По утверждению К. Фрика, к 1924 г. восстановление Восточной Пруссии было окончательно завершено [11, л. 160–161]. Среди основных проблем, с которыми пришлось столкнуться в процессе работы, архитектор отметил нехватку материалов и рабочих рук, квалифицированных специалистов. В первую очередь необходимо было возродить аграрный сектор, поэтому строительство велось в сельской местности. В городах работы начались в 1916 г. Приграничные города по политическим соображениям пребывали в разрухе до 1917–1918 гг. (Эйдткунен, Ширвиндт) [там же, л. 162]. Среди особенностей восстановления К. Фрик назвал сохранение ансамблевой композиции города при соблюдении утилитарных требований, разработку общей архитектурной идеи, применение новых форм и конструкций [там же, л. 163–164]. Преобладающими стилями были сдержанный конструктивизм, функционализм.



Подготовленный в 1920 г. Генеральный план Кёнигсберга предусматривал строительство новых жилых кварталов, промышленных зон, озеленение путем разбивки новых парков [10, с. 51]. После войны деловой центр города разместился на Ганза-Плац (сегодня – площадь Победы), где в начале 20-х гг. были возведены сооружения Восточной ярмарки, одной из крупнейших в Германии. Особое значение с потерей Мемеля и Данцига приобрел Кёнигсбергский морской порт, который был расширен. Построены новые железнодорожные вокзалы – Северный и Главный, двухъярусный железнодорожный мост через Прегель, аэропорт Девау. Все эти мероприятия были необходимы для возрождения торгового сотрудничества провинции и решения ее экономических проблем, восстановления утраченных связей с основной территорией Германии. Как писали современники, в 1920-е гг. Кёнигсберг находился на этапе становления [1, л. 122 – 123].

131

Вследствие того что частное строительство не справлялось с жилищной проблемой, муниципалитеты решили ее при помощи так называемых минимальных квартир площадью 32 м<sup>2</sup> для семей с небольшим доходом и народных домов в три – четыре этажа [10, с. 52]. Применение качественных строительных материалов стало своего рода экономией: затрачивать материальные средства на временные решения и переделки немецкое правительство не собиралось. В связи с сокращением городских гарнизонов освободившиеся казармы использовались под жилье [3, с. 233].

Межвоенный период характеризуется интенсивным строительством современных городских районов. Город рос, пригороды Кёнигсберга в 1920-е гг. вошли в городскую черту (1927 – 1929 гг.). Новые районы были шире и просторнее старого центра. Современная застройка отличалась меньшей плотностью – расстояние между домами в среднем составляло от 15 до 25 м, а местами достигало 60 м. Ширина улиц в предместьях – 20 – 30 м, а иногда 35 – 40 м. Почти все улицы города были заасфальтированы или покрыты плоским булыжником [4, л. 5 – 11, 13 – 16, 18 – 23]. С другой стороны, центр Кёнигсберга оставался плотно застроенным многоквартирными домами в три – пять этажей. Ширина проезжей части (за исключением нескольких улиц) сужалась до 10 – 15 м, на острове Кнайпхоф – до 7 – 12 м [там же].

Связь окраин и центра требовала развитой транспортной сети, проведения инженерных коммуникаций. Наряду с конным, автомобильным транспортом в городе развивался современный трамвайный парк. Однако проектирование внеуличной городской сети до войны так и не было завершено [10, с. 53 – 54]. Росли и другие города Восточной Пруссии. В 1920-е гг. многие из них получили водопровод и канализацию, электроэнергию, асфальтировались улицы, развивался транспорт.

К 1930-м гг. Кёнигсберг превратился в город-сад благодаря стараниям директора городских парков дендролога и ландшафтного архитектора Э. Шнайдера. По результатам осуществления программы озеленения города, разработанной в 1928 г., площадь парков достигла 630 га [2, с. 122]. А к 1940 г. около 40 % территории Кёнигсберга занимали зеленые насаждения и сады [8, с. 20]. Структура «Зеленого пояса» пре-



дусматривала сохранение архитектурных фрагментов оборонительного вала, гармонично сливалась с особенностями исторической застройки. Однако необходимо отметить, что в рабочих кварталах, в районе старого центра ощущался недостаток зелени.

Программа города-сада успешно реализовывалась в Нойхаузене, Даркмене и других городах [2, с. 112]. В 1920-е гг. в Инстербурге была создана система скверов и парков под руководством ландшафтного архитектора Х. Кауфмана [6, с. 296]. Озеленение проводилось и в Кранце, Раушене, а также других поселениях, которые в то же время продолжали застраиваться частными виллами, санаториями, гостиницами. Все это способствовало успешному развитию туризма. Таким образом, изолированная от основной территории Германии Восточная Пруссия вопреки ожиданиям не пришла в упадок, а развивалась и процветала.

С 1933 г. архитектура стала восприниматься как орудие идеологии нацистского режима. Тон градостроительству задавали столичные зодчие. Проектировщики Третьего рейха пытались создать особый стиль, сочетающий европейский неоклассицизм и черты национальной германской архитектуры. Остальные стили отрицались. Нетрудно заметить сходства тоталитарного искусства гитлеровской Германии и сталинского СССР.

Городское строительное управление подготовило проект превращения Кёнигсберга в образцовый нацистский город, обер-бургомистр Х. Вильль 16 июня 1938 г. утвердил «Предложение о перестройке и развитии города Кёнигсберга» [9]. За образец были взяты берлинские оси «север-юг», «запад-восток». План реконструкции ставил несколько задач. Во-первых, ввод новой жилой площади — строительство 20 тыс. квартир в течение пяти лет. Развитие предполагалось на север, по направлению к окружной дороге. Следующая задача — возведение нового центра вблизи Северного вокзала. Политическим символом должен был стать Дворец края, вплетенный в городскую ось «север-юг» — от Восточной ярмарки до главного железнодорожного вокзала (сегодня — от площади Победы до Южного вокзала). Вдоль этой оси было предусмотрено строительство административных зданий. Третье направление заключалось в развитии транспортной сети в связи с начавшейся моторизацией. По линии вального укрепления было запроектировано внутреннее транспортное кольцо, которое бы освободило центральную парадную дорогу от загроможденности транспортом.

План был рассчитан на 20 лет, и, несомненно, его реализация привела бы к кардинальному изменению архитектурно-градостроительного облика города, к сносу некоторых старых зданий. Но грандиозным планам не суждено было осуществиться. Начавшаяся война поставила перед городскими архитекторами другие задачи.

В нацистский период границы города продолжали расширяться (в 1934, 1938 и 1939 гг.), много внимания уделялось решению социальных проблем. При реализации жилищной программы основными целями были стандартизация и рационализация, удешевление стоимости дома. Оформлению фасада отводилась минимальная роль. По замечанию Б. Кестера, в Кёнигсберге в нацистский период в основном строи-



лись казармы и залы для собраний [5, с. 29]. Большое значение власти придавали озеленению, развитию парковых зон, строительству спортивных сооружений.

Таким образом, к 1939 г. Кёнигсберг стал одним из самых современных городов Германии. Именно в Кёнигсберге и в городах Восточной Пруссии воплотились прогрессивные градостроительные идеи по возведению жилых комплексов с одновременной разбивкой зеленых насаждений [12, л. 2, 14, 27–28]. С другой стороны, в центре города сохранялись средневековые постройки.

В своей монографии доктор М. Подель отметил, что в 1930-е гг. произошла политизация архитектуры. Архитектурное наследие Восточной Пруссии представлялось нацистам важным фактором исторической связи между Тевтонским орденом и Третьим рейхом [14, S. 61–62]. Особенно превозносилась «символическая сила» старого орденского замка в Кёнигсберге [9]. В своей «Истории города Кёнигсберг», написанной при нацистском режиме, Ф. Вальтер заявил, что Кёнигсберг был и навсегда останется бастионом и форпостом Германии на Востоке. И даже Кафедральный собор расценивался как церковь-крепость [13, S. 225].

После Второй мировой войны именно такой идеологический контекст восприятия советскими властями архитектурного наследия Кёнигсберга и Восточной Пруссии послужил одной из причин его уничтожения.

#### Список источников и литературы

1. *Аушпитцер Х.* Кёнигсберг с градостроительной точки зрения / М. Дворкин ; пер. ст.: Königsberg in städtebaulicher Hinsicht von Schriftleiter H. Auspitzer. Berlin, 1926 // Научный архив Калининградского областного историко-художественного музея (НА КОИХМ). Ф. 1. Оп. 6. Д. 183.
2. *Белинцева И.В.* Архитектурно-градостроительная культура городов Балтики (Гданьск, Калининград, Эльблонг). М., 2002.
3. *Гаузе Ф.* Кёнигсберг в Пруссии: история одного европейского города / пер. с нем. В. Херд, Н. Конрад. Реклингхаузен, 1994.
4. *Город и крепость Кёнигсберг.* Краткий справочник. Штаб Замландской группы войск. 1945 г. (из личного архива генерал-полковника Т. Т. Хрюкина) // НА КОИХМ. Б/н.
5. *Кестер Б.* Кёнигсберг: сегодняшний Калининград: архитектура немецкого времени / пер. с нем. А. Шабунина. Хузум, 2000.
6. *Малые города Калининградской области* : энциклопедический справочник / ред. А.Н. Попадин. Калининград, 2011.
7. *Очерки истории Восточной Пруссии* / Г.В. Кретицин [и др.]. Калининград, 2004.
8. *Памятники истории и культуры* / рук. проекта и фот. Е.В. Менсон ; ред. Е.Н. Войтехович. М., 2005. Т. 1 : Калининград / В.И. Кулаков [и др.]. 2005.
9. «Архитектурный вестник» : Предложение о перестройке и развитии города Кёнигсберга, 1938 год / пер. с нем. Т.В. Сахаровой // Восстановление Кёнигсберга [сайт фонда содействия изучению и развитию культурно-исторического и архитектурного наследия]. URL: // <http://www.koenigfond.ru/content/articles/282/> (дата обращения: 07.07.2012).
10. *Сухин Д.Б.* Германская градостроительная история Восточной Пруссии. 2009–2010. URL: <http://instergod.ru/wp-content/uploads/2010/10/Encyclopaedia-redux.pdf> (дата обращения: 13.12.2011).



11. Фрик К. Восстановление Восточной Пруссии / М. Дворкин ; пер. Der Wiederaufbau Ostpreussens von Architect K. Frick, Königsberg. Früher Leiter des staatlichen Bauberatungs – Amtes Stallupönen – Schirwindt. Berlin, 1926 // НА КОИХМ. Ф. 1. Оп. 6. Д. 155.

12. Чернышева В.В. Архитектура г. Кёнигсберга в конце XIX – 40-х годах XX века : науч. справка. Калининград, 2004 // НА КОИХМ. Ф. 1. Оп. 6. Д. 125.

13. Franz W. Geschichte der Stadt Königsberg. Königsberg, 1934.

14. Podelhl M. Architektura Kaliningrada. Wie aus Königsberg Kaliningrad wurde. Marburg: Verlag Herder-Institut, 2012.

### Об авторе

134

Екатерина Сергеевна Митина – ст. науч. сотр., Калининградский областной историко-художественный музей.

E-mail: ekaterinamitina@yahoo.com

### About the author

Yekaterina Mitina, senior research fellow, Kaliningrad Regional Museum of History and Arts, Kaliningrad.

E-mail: ekaterinamitina@yahoo.com