



УДК 94(474.5)

Е. С. Митина

**ОТ НЕМЕЦКОГО МЕМЕЛЯ К СОВЕТСКОЙ КЛАЙПЕДЕ
(ВОССТАНОВЛЕНИЕ ГОРОДА
В ПЕРВОЕ ПОСЛЕВОЕННОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ)**

Дается характеристика послевоенного этапа градостроительства в городе Клайпеда, выделяются проблемы, которые стояли на пути восстановления.

This article characterizes the post-war period of urban development in the city of Klaipeda and draws attention to the problems in its restoration.

Ключевые слова: город Клайпеда, градостроительство, восстановление, 1945–1950-е гг.

Key words: Klaipeda city, urban development, restoration, 1945–1950s.

История восстановления и реконструкции города Клайпеда в послевоенное время относится к числу наименее изученных тем в современных литовских и российских (калининградских) исследованиях. Одной из причин такого положения стала невысокая степень репрезентативности и идеологизированность сохранившихся источников.

Мемель сильно пострадал в результате советских бомбардировок в октябре 1944 г. и во время штурма в январе 1945 г. Осознавая неизбежность передачи города СССР, отступавшие немецкие войска нанесли серьезный урон ряду стратегических объектов, жилым зданиям [7, с. 11].

По информации народного комиссариата внутренних дел Литовской ССР (сентябрь 1945 г.), город пострадал на 65–70 % [12, оп. 13, д. 35, л. 117]. Было уничтожено 60 % промышленных предприятий, 50 % зданий культурного назначения [8, с. 142].

Основной проблемой первых послевоенных лет являлась острая нехватка жилого фонда. Город до войны обладал жилым фондом в 810 тыс. м² (3220 домов). В литовской историографии используются точные данные о жилом фонде Клайпеды по состоянию на 1 июля 1945 г. (подсчет был произведен не ранее марта 1945 г., поэтому были учтены и послевоенные потери): 37 % довоенной жилплощади – совершенно разрушенные жилые дома; 19 % – жилые здания со степенью разрушенности до 25 %, требовавшие текущего ремонта; 43 % – со степенью разрушенности свыше 25 % [12, оп. 4, д. 377, л. 80].

Послевоенное восстановление города происходило в сложных условиях. Согласно воспоминаниям очевидцев, много людей и строений пострадало от оставленных инженерными частями вермахта мин [4, с. 3; 5, с. 4; 7, с. 297]. Повсюду встречались таблички: «Осторожно! Мины!» [5, с. 4; 2, с. 4].

Часть современных литовских историков считает, что разминирование Клайпеды происходило крайне медленно. Эта точка зрения ар-



гументирована недостаточно. Вывод сделан главным образом на основе немногочисленных сохранившихся послевоенных фотографий: многие здания в центре города, в конце января 1945 г. находившиеся в хорошем состоянии, впоследствии либо исчезли, либо остался их каркас. Но степень надежности такого источника, как фотография, может определить лишь специальная экспертиза, учитывающая такие факторы, как авторство снимка, выбранный ракурс, объект съемки и т.п. Также приводятся свидетельства некоторых переселенцев, которые отмечали, что уборка мусора и завалов началась только к середине марта 1945 г. [7, с. 12].

Существует и другая точка зрения. Разминирование города началось сразу после штурма и происходило и днем, и ночью. Саперный батальон 21-й мотоштурмовой инженерной бригады занимался разминированием жилых и производственных помещений, тушил пожары, возникавшие от мин замедленного действия. По свидетельству первого военного коменданта Клайпеды С.Т. Апышко, к середине марта 1945 г. было разминировано большинство зданий [4, с. 3]. Вероятно, тогда и началась активная разборка завалов (о чем и свидетельствуют очевидцы). Другое дело, что медленно производилось разминирование лесополосы, находившейся в пределах города [9, оп. 1, д. 6, л. 283]. Во исполнение приказа Главного управления по строительству при Совете министров Литовской ССР к августу 1946 г. при городских стройконтрамах были созданы команды минеров в составе одного-двух отделений, которые занимались поиском и уничтожением взрывоопасных средств на производственных участках [11, оп. 2, д. 2, л. 1].

Работы по организации восстановления и расчистки города от завалов начались сразу после окончания военных действий. Уже в феврале 1945 г. из Вильнюса, Каунаса, Шяуляя, Паневежиса в Клайпеду было прикомандировано несколько строительных команд. На их базе 1 апреля образовалась Строительно-монтажная контора №3 [13, с. 15], реорганизованная в июне 1946 г. в Строительно-монтажное управление [11, оп. 1, д. 9, л. 125]. В 1952 г. был организован Клайпедский строительный трест [10, с. 3].

Горжилуправление Клайпеды начало свою работу весной 1945 г. [7, с. 12] и являлось основным владельцем жилого фонда города [9, оп. 1, д. 122, л. 147], в марте 1946 г. оно было подчинено горкомхозу. При управлении существовала ремонтно-строительная бригада по демонтажным работам [там же, д. 6, л. 93], 20 февраля 1947 г. было организовано проектно-сметное бюро [там же, д. 9, л. 25]. В Клайпедском тресте «Литстройпроект» [11, оп. 1, д. 43, л. 24].

В архиве Клайпедского уезда нет документов об образовании Управления главного архитектора города. О деятельности этого учреждения можно судить лишь на основании документов Клайпедского горисполкома. Известно, что Управление функционировало с 1945 г. Решением горисполкома от 2 марта 1948 г. при нем была создана проектная мастерская [9, оп. 1, д. 25, л. 260].

В документах за 1945–1946 гг. упоминается главный архитектор города Альбертас Адольфо Цибас. В решениях горисполкома есть косвенное упоминание, что официально Цибас был назначен на долж-



ность главного архитектора 1 мая 1947 г. [9, оп. 1, д. 9, л. 139]. С 1950 по 1960 г. главным архитектором города был Костас Черняускас.

После освобождения гражданское население в Клайпеде практически отсутствовало. Вспоминает С. Т. Апышков: «Помню, сразу же после освобождения в санитарную часть пришел взволнованный польский гражданин. Он просил оказать помощь роженице. Если я не ошибаюсь, ребенок был 28-м гражданским человеком в Клайпеде» [4, с. 3]. Поэтому первыми строителями города стали советские военнослужащие, а также военнопленные. Обязательным для всех переселенцев являлось участие в работе по расчистке завалов.

Силами 411-го отдельного городского батальона к 1 августа 1945 г. были восстановлены 20 жилых зданий, частично городской водопровод, городская телефонная связь [12, оп. 13, д. 35, л. 123–124]. Уже в октябре 1945 г. город получил первый свет и электроэнергию благодаря запуску электростанции Клайпеды, в то время самой мощной в Литовской ССР [1, с. 5]. Таким образом, в первую очередь происходило восстановление сильно поврежденных инженерных коммуникаций. Первое время ремонт жилых зданий шел медленно, вероятно по причинам небольшого числа жителей и нехватки кадров. По данным литовских исследователей, в мае 1945 г. в городе проживало около 500 человек [14, с. 122]. Однако к июлю 1946 г. насчитывалось уже около 30 тыс. жителей [9, оп. 1, д. 3, л. 42] и проблема обеспечения населения жилой площадью выдвинулась на первый план.

В помощь восстановлению городского хозяйства из различных районов СССР в Клайпеду отправляли машины, оборудование, топливо, а также рабочих и специалистов. В 1946 г. Главное управление по строительству при Совете министров Литовской ССР осуществляло приобретение и доставку оборудования, автомашин, материалов из Калининградской области в Клайпеду, Каунас, Вильнюс [11, оп. 1, д. 9, л. 169].

В 1945–1947 гг. было введено в строй 188 тыс. м² жилой площади [9, оп. 1, д. 20, л. 157], т.е. 23 % довоенной. Пятнадцатого ноября 1945 г. открылось прямое пассажирское движение Клайпеда – Вильнюс [3, с. 3]. В начале мая 1946 г. организован постоянно действующий паром через Куршский пролив на косу [9, оп. 1, д. 6, л. 158]. Осенью 1945 г. начали давать продукцию некоторые промышленные предприятия города [14, с. 128]. Предполагалось, что Литовская ССР с портом в Клайпеде станет центром рыбной промышленности в СССР, поэтому особое внимание уделялось восстановлению судовой верфи, рыбного комбината, речного и морского портов.

В связи с нехваткой финансовых ресурсов в первое послевоенное десятилетие жилые районы строились в Клайпеде почти исключительно промышленными предприятиями [7, с. 24]. Горжилуправление передавало в аренду дома на баланс предприятиям и организациям Клайпеды, которые имели свои ремонтно-строительные отделы [9, оп. 1, д. 1, л. 42].

Широкий размах в Клайпеде приобрело строительство по индивидуальным проектам одно-двухэтажных домов; к 1954 г. их общая жилая площадь составляла около 35 тыс. м² [6, с. 2, 4].



Среди проблем, которые стояли на пути строительства нового советского города в первое послевоенное десятилетие, можно выделить следующие: а) большое количество заминированных территорий и зданий; б) растаскивание на стройматериалы уцелевших немецких зданий, которые в перспективе можно было бы восстановить; в) тяжелое состояние инженерных систем Клайпеды, пострадавших во время войны; г) низкое качество восстановления и строительства жилых зданий вследствие стремления как можно скорее решить острую жилищную проблему; д) недостаток и текучесть квалифицированных кадров из-за нехватки жилого фонда, пригодного для проживания; е) низкий уровень механизации строительных работ и нехватка строительных материалов; ж) преждевременный износ или разрушение ведомственных домов из-за отсутствия своевременного ремонта.

91

Постановление «О порядке застройки и оформления города Клайпеды» было принято 27 июля 1948 г. [9, оп. 1, д. 27, л. 107]. Постановлением Совета министров Литовской ССР от 22 октября 1952 г. №944 утвержден проект планировки и застройки города (авторы — архитекторы А. Афонченко, М. Клейн, Б. Ревзина, А. Цибас). Была сохранена старая сеть основных улиц [6, с. 2, 4], но мемельскую архитектуру принесли в жертву идее создания современных районов функционального зонирования и строительства новых улиц. Седьмого мая 1954 г. Клайпедский горисполком утвердил «Правила застройки города Клайпеды» [9, оп. 1, д. 213, л. 59].

Отношение к исторической архитектуре у новых властей было в основном негативным: старые здания ассоциировались с фашистским Мемелем. В пропаганде повторялась мысль о необходимости построить новый советский город, сделать его красивым и удобным для жизни. Клайпеду очищали от развалин, но в то же время происходил процесс утраты своеобразного, складывавшегося веками архитектурного облика старого города.

Список источников и литературы

1. Диркстис К. Свет городу // Советская Клайпеда. 1985. 26 янв.
2. Метельский Г. Население — всего несколько человек // Советская Клайпеда. 1985. 26 янв.
3. Никулин В. К новым успехам! // Советская Клайпеда. 1945. 5 дек.
4. Стубра А. Первый комендант портового города // Советская Клайпеда. 1975. 16 апр.
5. Толовые шашки на деревьях // Советская Клайпеда. 1985. 26 янв.
6. Черняускас К. Перспективы развития города Клайпеды // Советская Клайпеда. 1954. 9 марта.
7. Demereckas K., Safronovas V. Klaipėda 1945–1960. Klaipėda, 2010.
8. Klaipėda. Istorija Populiariai. Klaipėda, 2002.
9. Klaipėdos apskrities archyvas. F. 104: Lietuvos TSR Klaipėdos miesto Darbo žmonių deputatų tarybos vykdomasis komitetas.
10. Klaipėdos Statyba. Клайпедастрой. Вильнюс, 1987.
11. Lietuvos centrinis valstybes archyvas (LCVA). F. R-530: Lietuvos TSR Statybos ministerijos.



12. *LCVA. F. R-754: Ministrų tarybos reikalų Valdyba.*
13. *Pužauskas M. Darbas saulę palydėdavo. Klaipėda, 2001.*
14. *Vareikis V. Klaipėda zwischen der Sowjetunion und der Litauischen SSR, 1945–1990 // Nordost-Archiv. Im Wandel der Zeiten: Die Stadt Memel im 20. Jahrhundert. Bd. 10. Lueneburg, 2002.*

Об авторе

Екатерина Сергеевна Митина – асп., Балтийский федеральный университет им. И. Канта.

E-mail: ekaterinamitina@yahoo.com

About author

Yekaterina Mitina, PhD student, Immanuel Kant Baltic Federal University.

E-mail: ekaterinamitina@yahoo.com