Zur Stadtentwicklung und Architektur Klaipėdas in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und im 20. Jahrhundert*

von Jonas Genys und Edmundas Andrijauskas

Klaipėda (Memel) wurde 1252 aufgrund eines Übereinkommens des Hochmeisters des Livländischen Ritterordens mit dem Bischof von Kurland gegründet. In den 750 Jahren seiner Existenz erlebte Klaipėda, wie jede andere alte Stadt, viele Kriege, Feuersbrünste, Epidemien, wirtschaftlichen Niedergang und Aufschwung. Jede dieser geschichtlichen Epochen hat ihre Spuren in der Architektur der Stadt hinterlassen.

Das Ziel dieser Arbeit ist, die architektonische Entwicklung der Stadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und im 20. Jahrhundert darzustellen. Dabei besitzt der Große Brand von 1854, der den größten Teil der Stadt vernichtete, eine zentrale Bedeutung, denn der Wiederaufbau vollzog sich unter neuen architektonischen Gesichtspunkten. Das seit dem Mittelalter entstandene Grundstücks-, Straßen- und Stadtviertelsystem vermochten jedoch auch die Baumeister des 19. Jahrhunderts nicht zu ändern. So verschmolzen im Stadtbild während der zu untersuchenden Periode Elemente des Mittelalters und der Moderne.

Die heutige Struktur der Altstadt stammt vom Ende des 15. und dem Beginn des 16. Jahrhunderts. Zuvor handelte es sich bei Klaipėda um ein kleines, ein geringes Gebiet umfassendes, an einer Burg gelegenes Städtchen. Der Umbau der Burg im 16. Jahrhundert brachte eine entscheidende Veränderung auch für die Stadt, denn der alte Siedlungsplatz musste aufgegeben werden; an seine Stelle trat das Territorium der heutigen Altstadt. Die aus dem 16. Jahrhundert stammenden grundlegenden Stadtelemente blieben bis in spätere Zeiten erhalten. Zunächst bildete sich die Altstadt mit einem gleichmäßigen rechtwinkligen Straßennetz heraus, dem bald die Vororte Friedrich(s)stadt, Vitė (Bommelsvitte), Krūmamiestis (Krammeist) folgten, und auch in Smeltė (Schmelz) ließen sich bereits Menschen nieder.

Von großer Bedeutung für die Entwicklung war das 17. Jahrhundert, denn die Stadt wurde mit einem System von Wehrmauern und -tür-

* Eine litauische Fassung des Artikels ist erschienen in: Klaipėda. Istorija populiariai
Klaipėda. Eine populärwissenschaftliche Geschichte). Klaipėda 2002, S. 121-152.

men umgeben. Diese umfangreichen Verteidigungsanlagen zwangen die Bürger, die alte Johanniskirche abzureißen und einen Teil der Gärten aufzugeben, obwohl die städtischen Grundstrukturen (Straßennetz und -viertel) erhalten blieben.

Der Große Brand von 1854 und seine Folgen

Dieser Brand, der im Vorort Vitė ausbrach und auf die Altstadt übergriff, war der größte in der Geschichte der Stadt. Das Ausmaß des angerichteten Schadens kann man aus geschichtlichen Quellen ersehen. Während das Feuer in Vitė die Gebäude auf 74 Grundstücken vernichtete, brannten in der Altstadt auf 231 Grundstücken Bauwerke ab. Insgesamt verloren die Bürger 254 Wohnhäuser, 83 Lagerhäuser, 133 Ställe und 49 Scheunen, und 516 Familien wurden obdachlos.¹ Die Schäden lassen sich auch in einem Stadtplan nachvollziehen, der sich heute in der Bibliothek der Litauischen Akademie der Wissenschaften befindet.² Der etwa um 1855/56 entstandene Plan zeigt, dass vom Feuer beinahe die gesamte Altstadt zwischen der Danė (Dange) und der Didžiosios-Vandens-Straße (Gr. Wasserstraße) sowie die Grundstücke entlang der Tiltų-Straße (im 19. Jahrhundert Friedrich-Wilhelm-Straße) bis hin zum Kulių-Tor (Steintor) in Mitleidenschaft gezogen wurden. Die Katastrophe verschonte lediglich den südwestlichen Teil der Altstadt (im Bereich der Aukštosios-Straße [Hohe Straße] und dem Turgaus-Platz [Marktplatz]). Die Folgen des Feuers im Vorort Vitė sowie im Hafensbereich sind aus dem Plan ebenfalls ersichtlich. Man erkennt, dass die überwiegende Mehrheit der Grundstücke westlich des Ferdinandplatzes sowie die Hafenspeicher und Windmühlen beschädigt worden waren. Die anderen Stadtteile von Klaipėda wie z.B. die Neustadt hatten keine größeren Schäden zu verzeichnen.

Zu den während des Brandes vernichteten Gebäuden gehörten auch die wichtigsten und architektonisch wertvollsten Kirchen der Altstadt. Unter ihnen war die Anfang des 18. Jahrhunderts eröffnete deutsche evangelisch-lutherische Johanniskirche, die am Ostende des Marktplatzes gestanden hatte. Eingäschert wurden auch die Kirche der Reformierten sowie die Jakobskirche in der Tiltų-Straße. Der Verlust

¹ Johannes Sembritzki, *Memel 1902*, S. 16 ff.

² Lietuvos Mokslų Akademijos biblioteka, Rankraščių skyrius (Handschriftenabteilung der Bibliothek der Litauischen Akademie der Wissenschaften) (LMAB RS), F. 170-755.

der Kirchen war nicht nur für die Gläubigen schmerzlich, sondern mit ihnen verlor die Altstadt auch ihre sie prägenden architektonischen Wahrzeichen.

Verständlicherweise galt um 1854/55 die größte Sorge des Magistrats dem Wiederaufbau der Stadt. Doch war man nicht nur gezwungen, den Neuaufbau zu planen und voranzutreiben, sondern es waren auch Vorsorgemaßnahmen zu treffen, um die Wiederholung einer solchen Katastrophe zu verhindern.

Neue Bauschutzmaßnahmen waren folglich in dem 1855 aufgestellten Wiederaufbauplan enthalten und dienten im Weiteren als Richtlinien bei den Arbeiten. Dieser Bebauungsplan erlaubte es nicht mehr, in den Wohngebieten gewerblich genutzte Gebäude und Lagerhäuser zu bauen. Solche Zweckbauten sollten an das Danėufer verlegt werden.³ Diese Vorschrift führte dazu, dass am Ufer der Danė Lagerhäuser der verschiedensten Art entstanden. Beim Bau selbst mussten strenge feuerpolizeiliche Vorschriften eingehalten werden. Alle neu errichteten Gebäude mussten aus Mauerwerk bestehen. Wohn- und Lagerräume durften sich nicht im selben Gebäude befinden. Auf jedem Grundstück sollte eine 5,4 m² große unbebaute Fläche mit einem Brunnen verbleiben. Die Wiederaufbauvorschriften reglementierten also nicht nur die Planung der Grundstücke, sondern legten auch die Art der zu verwendenden Baustoffe für die Neubauten fest.

Die Altstadt und der Vorort Vitė hatten mehr als 500 der bisher unterschiedlich genutzten Gebäude verloren (den größten Anteil daran machten Wohngebäude, Speicher und Kirchen aus), die im 17. und 18. Jahrhundert errichtet worden waren. Anstelle der vom Feuer vernichteten Bauten mit Stilelementen des Barock und des Klassizismus entstanden neue, im Stil des Historismus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gestaltete Gebäude. Diese Architektur veränderte das Stadtbild wesentlich.

Ungeachtet des durch das Feuer angerichteten Schadens vollzog sich der Wiederaufbau der Stadt verhältnismäßig rasch. Die Schnelligkeit war nicht nur dem Zusammenwirken von Stadt, Staat und privaten Geldgeber zu verdanken, sondern wurde auch durch das massive Anwachsen des Handels über den Klaipėdaer Hafen wesentlich beeinflusst. Die von Gerhard Willoweit publizierten Zahlen der ankommenden und auslaufenden Schiffe zeigen, dass zwischen 1853 und

³ Johannes Sembritzki, *Der Große Memeler Brand 1854 und seine Folgen*, in: *Sonntagsbeilage des Memeler Dampfboots vom 5. Januar 1896*.

1855 jährlich bis zu 1809 Schiffe im Hafen ankerten.⁴ Der Aufschwung des Handels füllte nicht nur die Stadtkasse, sondern steigerte auch die Nachfrage nach Lagerhallen, Nachtquartieren und Gaststätten, die neu errichtet werden mussten.

Und schließlich nahm auch die nationale und konfessionelle Zusammensetzung der Stadtbevölkerung Einfluss auf die Architektur (insbesondere auf die der kommunalen Gebäude und der Kirchen). Betrug die Bevölkerung Klaipėdas im Jahre 1852 noch 11422 Personen, hatte sich diese Zahl bis 1900 fast verdoppelt und nunmehr 20166 erreicht.⁵ 1941 war die Bevölkerung schließlich auf 41 188 Personen angewachsen.⁶ Unter nationalen Gesichtspunkten bildeten die Deutschen den überwiegenden Anteil der Stadtbevölkerung, unter konfessionellen die Protestanten. Indessen stieg der Anteil der Litauer von 5,3% im Jahre 1890 bis auf über 10% gemäß der Volkszählung vom 20. Januar 1925.⁷ Neben Deutschen und Litauern gab es 1925 12% Juden sowie Einwohner anderer Nationalitäten. Leider sagen die Quellen nichts Genaueres über deren Herkunft aus. Sicher ist, dass schon seit dem 18. Jahrhundert in Klaipėda große englische und schottische Handelsniederlassungen existierten.⁸ Neben Engländern, Deutschen, Litauern und Juden wird im 19. Jahrhundert auch von Russen und Polen berichtet,⁹ jedoch war ihre Zahl offensichtlich gering. In den 20er Jahren betrug ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung nur 0,29% bzw. 0,03%.¹⁰

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der konfessionellen Zugehörigkeit. Nach dem Ergebnis der Volkszählung vom Dezember 1905 waren von den 30 052 Einwohnern 27 213 evangelisch (90,5%), 4,7% katholisch, 1,76% Christen anderer Konfessionen und 2,85% Israeliten.¹¹ Nach dem Anschluss des Klaipėdaer Gebiets an Litauen änderte sich sowohl die nationale als auch die konfessionelle Zusammensetzung der

⁴ Gerhard Willoweit, *Die Wirtschaftsgeschichte des Memelgebiets*. Marburg a.d.L. 1969, Bd. I, S. 823, Tabelle 57.

⁵ H.A. Kurschat, *Das Buch vom Memelland*. 2. Aufl., Oldenburg 1990, S. 291.

⁶ Einwohnerbuch für Stadt- und Landkreis Memel 1942, S. 1.

⁷ V. Vileišis, *Tautiniai santykiai Mažojoje Lietuvoje* (Die nationalen Beziehungen in Klein-Litauen). Kaunas 1935, S. 150 f.; R. Valsonokas, *Klaipėdos problema* (Das Klaipėda-Problem). Klaipėda 1932, S. 268.

⁸ Willoweit, *Wirtschaftsgeschichte* (wie Anm. 4), S. 375.

⁹ P. Rozenwal, *Ruso, keliavusio per Prūsiją 1814 m. pastabos apie šį kraštą ir jo gyventojus* (Anmerkungen eines Russen, der 1814 Preußen bereiste, über Land und Leute), in: *Pergalė* (1990), Nr. 12, S. 148 ff.

¹⁰ *Lietuvos statistikos metraštis 1924–1926* (Statistisches Jahrbuch Litauens 1924–1926). Kaunas 1927, S. 23.

¹¹ Vileišis, *Tautiniai* (wie Anm. 7), S. 212 f.

Bevölkerung. 1926 war der Anteil der Protestanten auf 83,1% gefallen, während der der Katholiken auf 6,95% gestiegen war (Reformierte 2,59%, Orthodoxe 0,12%, andere Christen 1,26% und Menschen jüdischen Glaubens 5,09%).¹² Somit erhöhte sich nach 1923 der prozentuale Anteil von Katholiken (Litauer) und Juden an der Einwohnerschaft.

Städtebauliche Entscheidungen

Ungeachtet der 1855 angekündigten großen Vorhaben der Stadtplaner erfuhr die Stadt dadurch keine größeren städtebaulichen Veränderungen. Das urbane System der Stadt blieb im Großen und Ganzen bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts erhalten. Doch der Ausbau der äußeren Kommunikationssysteme (Bau des Winterhafens und das Aufkommen der Eisenbahn) machten es notwendig, das Straßen- und Infrastrukturnetz umzubauen und zu erweitern.

So erhielten die die Struktur der Neustadt bestimmenden H.-Manto-Straße (früher Liepojos-Straße [Libauer Straße]) und Palangos-Straße (Polangenstraße) eine Ergänzung durch die K.-Donelaičio-Straße (früher Parko-Straße [Parkstraße]) und die Uosto-Straße (früher Malkų-Straße [Holzstraße]). Letztere entwickelte sich im Laufe der Zeit zu einer die Häfen verbindenden Hauptverkehrsader. Dagegen wurde die Donelaičio-Straße, nachdem der Plan, in ihrem südlichen Teil eine Brücke über die Danė zu bauen, nicht verwirklicht worden war, nach und nach zu einer prestigeträchtigen Straße für moderne Kommunalbauten und Villen.

Der Ausbau beschränkte sich zunächst auf die Füllung der Baulücken in bestehenden Straßen, und zwar hauptsächlich in nördlicher Richtung unter Zugrundelegung der traditionellen Bebauungs- und Grundstücksschemata. Die Modernisierung der bestehenden Gebäude oder ein Neubau an Stelle von geringwertiger Bausubstanz hatte Vorrang vor der Erschließung neuer Wohngebiete. Nach Süden und Osten dehnte sich die Stadt nicht aus, damit gab es genügend Raum für die Industrieanlagen am Ufer der Danė und des Kurischen Haffs.

Der von den im 17./18. Jahrhundert erstellten Befestigungsanlagen umrahmte Stadtkern behielt auch weiterhin sein seit dem Anfang des 16. Jahrhunderts herausgebildetes, rechteckig angelegtes Straßennetz und die Struktur kleiner rechteckiger Häuserkomplexe. Ebenso blie-

¹² Metraštis (wie Anm. 10), S. 23.

ben die vom 16. bis zum 18. Jahrhundert entstandenen breiten und großzügigen Straßen- und Blockstrukturen des Vororts Friedrichstadt erhalten.

Wirkliche Veränderungen brachte die Neuplanung des Vorortes Vitė, der durch das Feuer fast vollständig vernichtet worden war. Der Unterschied wird bei einem Vergleich von Stadtplänen überdeutlich.¹³ Ein Stadtplan von 1840 zeigt die für den Westteil des Vororts charakteristischen ungleichmäßigen Formen, Quartiere unterschiedlicher Größe, gewundene und verwinkelte, zum Kurischen Haff hinführende Gassen. Es ist offensichtlich, dass es sich hierbei um einen im 16./17. Jahrhundert entstandenen, natürlich gewachsenen und durch die Landschaft und die typischen Arbeitsbedürfnisse der hier lebenden Fischer geprägten Ort handelt. In den nach dem Großen Brand erstellten Plänen sind die Straßen begradigt, zum Teil ganz verschwunden, einige kleinere Komplexe zu größeren Vierteln vereint, ihre Fronten begradigt, die Bauten streng entlang der Straßen errichtet. Dennoch blieben in Vitė die Merkmale des alten Lageplanes weiter erkennbar. Man machte von der Möglichkeit, geometrisch gleichmäßige rechteckige Viertel zu errichten, wie das vor dem Großen Brand im Ostteil von Vitė geschehen war, keinen Gebrauch.

Der verhältnismäßig geringe Zuwachs der Stadtbevölkerung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (zur Zeit des Großen Brandes hatte die Stadt ca. 17000 Einwohner, im Jahre 1900 waren es 20166)¹⁴ bestätigt unsere Annahme, die demografische Situation in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts habe keine wesentlichen Impulse gegeben, das Territorium der Stadt zu erweitern. Wirklich neue Planungen und Ausbaurbeiten fanden allein in der Neustadt (heute H.-Manto-Straße) statt.

Den Planungen nach sollten die neuen Straßen parallel zum Kurischen Haff (von Süden in nördlicher Richtung) verlaufen und die dabei vorgesehenen Querstraßen rechtwinklige, rechteckige Häuserblocks ergeben. Abgesehen von dem schon seit dem 16. Jahrhundert entstandenen südlichen Teil (heute der Bereich der Liepų- und Danė-Straße [Alexander- und Dangestraße]) lässt sich in der Neustadt die konzeptionelle Planung, die eine Entwicklung der Stadt in nördlicher Richtung vorsah, klar belegen. Diese Stadtentwicklungsphase ist gekennzeichnet durch die Entstehung der Kasernen der ehemaligen

¹³ Mažosios Lietuvos istorijos muziejaus rinkinys (Sammlung des Museums der Geschichte Klein-Litauens) (MLIMR), Inv.-Nr. 3719, 22257.

¹⁴ Willoweit, Wirtschaftsgeschichte (wie Anm. 4), S. 747.

Wilhelmstadt (das Terrain zwischen der heutigen S.-Daukanto-Straße und dem Lietuvininkų-Platz – früher Kant-Platz, Liepoja-Platz), die Iğula-Straße und die Herausbildung der anderen Baustrukturen des nördlichen Stadtteils. Die in der Wilhelmstadt neu gezogenen Straßen wurden an die schon bestehenden Straßen der Neustadt angepasst, wobei die ausgewiesenen Grundstücke erheblich mehr Umfang besaßen. Besonders große Grundstücke wurden natürlich für öffentliche Bauten vorgesehen, zum Beispiel für das Lehrerseminar oder das Königin-Auguste-Viktoria-Mädchenlyzeum. Eine städtebaulich interessante Stelle in dem entstehenden Stadtteil ist der Anfang des 20. Jahrhunderts noch unbebaut belassene Raum, aus dem später der Kant-Platz bzw. Liepoja-Platz (heute Lietuvininkų-Platz mit einer Mažvydas-Skulptur) hervorging.

Im Allgemeinen waren die städtebaulichen Veränderungen der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts jedoch eher unwesentlich. Die Stadt überschritt nicht nur die sie umgebenden Verteidigungsmauern (Festungsbollwerke) im Südosten, sondern erweiterte sich, obgleich nur in geringem Maße, auch nach Norden hin. Nur der äußere Ausbau und die Verbesserung der Infrastruktur (Eisenbahn, Winterhafen) setzten sichtbare neue Zeichen im Stadtbild.

Eine weit größere Notwendigkeit, neue kommunale und private Gebäude zu errichten und damit die Stadtgrenzen auszudehnen, ergab sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, als die Bevölkerung sich im Vergleich zum Anfang des Jahrhunderts verdoppelte. Dieser Anstieg der Einwohnerzahl ergab sich nicht zuletzt aus der Eingemeindung der Vororte (allein in Smeltė lebten 6000 Menschen).¹⁵ Ungeachtet der administrativen Veränderungen wuchs die Stadt in späteren Jahren auch in ihrem historischen Teil. Stand bis zum Ersten Weltkrieg im Grunde nur die Entwicklung der bereits vorhandenen städtebaulichen Strukturen im Vordergrund, so begann in den 20er und 30er Jahren die Suche nach neuen Erweiterungsmöglichkeiten: Die Stadtentwicklung ging nicht nur von einer intensiven in eine expansive Phase über, sondern die Richtung der Expansion wurde zudem durch professionelle Architekten bestimmt.

In dieser Hinsicht bemerkenswert ist ein Projekt für ein Viertel des Vororts Smeltė von V. Landsbergis-Žemkalnis. Obwohl es alle Elemente der traditionellen rechteckigen Bebauungsweise enthielt, waren in dem Viertel auch alle für ein Gemeinwesen notwendigen Einrichtungen vorgesehen. Geplant war der Bau von Theater, (katholi-

¹⁵ J. Tatoris, Senoji Klaipėda (Das alte Klaipėda). Vilnius 1994, S. 55.

scher) Kirche und Markthalle. In dieses Viertel zogen vor allem Litauer, denen vorteilhafte Bedingungen für den Kauf von Wohnungen und Häusern eingeräumt wurden. Jedoch konnte die Planung nicht vollständig verwirklicht werden. Das Entstehen dieses Stadtteils symbolisiert auch die veränderte Ausdehnungsrichtung der Stadt: Nicht mehr vom historischen Kern aus nach Norden, sondern nach Süden in bislang unerschlossene Gebiete begann die Stadt zu wachsen.

Doch war man bestrebt, die Ausdehnung auch nach Osten und Norden zu forcieren. Die Pläne hatten zum Ziel, die Dominanz einer linearen Stadtstruktur zu verhindern. Das Ufer der Danė war als Gegengewicht zum Ufer der Kurischen Nehrung gedacht. Dort sollten Industriebetriebe und kommunale Einrichtungen entstehen, die keine direkte Beziehung zum Meer hatten. Gleichzeitig entstanden neue Stadtviertel im Bereich des Trinyčią-Weiheres.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass eine radiale Stadtstruktur erreicht werden sollte, als deren Zentrum die Altstadt mit einem Ring von ihr ausgehender konzentrischer Ringstraßen vorgesehen war.

Merkmale der Stadtarchitektur

Die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts vorherrschenden Fachwerk- und Steinbauten, die Merkmale des Barock (z.B. die Johanniskirche) und des Klassizismus (z.B. das Schauspielhaus, die alte Börse) trugen, wurden immer deutlicher von Gebäuden mit Merkmalen der Neugotik, der Neorenaissance, des Neoklassizismus, des Jugendstils und anderer Stilelemente des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts abgelöst, die an die Stelle der alten, 1854 durch das Feuer zerstörten Gebäude traten oder in den neu erschlossenen Baugebieten errichtet worden waren.

Das 19. Jahrhundert war in Europa gekennzeichnet durch die Industrialisierung und das damit einhergehende stürmische Wachstum der Städte, was zu einem Aufeinanderprallen von traditionellen architektonischen Stilelementen und dem neuen Industriezeitalter führte. Die Entstehung von Nationalstaaten, sozialen Revolutionen usw. ließen auch die Architektur und den Städtebau nicht unberührt. Die Bemühungen, einen „neuen Stil“ zu finden, orientierten sich zunächst an der herkömmlichen Architektur und damit am Stil der Vergangenheit. Doch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann man, den „reinen angemessenen Stil“ durch architektonische Experimente,

Mischung der Stile und Neuinterpretationen zu entwickeln. Dieser Sinneswandel in Europa fiel mit dem Großen Brand in Klaipėda und der daraus resultierenden Aufgabe zusammen, viele beschädigte Häuser zu renovieren oder umzubauen. Charakteristisch für das Klaipėda der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde die Tätigkeit Friedrich A. Stüllers, einem Schüler Schinkels, beim Wiederaufbau der Stadtkirchen.¹⁶ Eine imposante Mischung aus italienischer Romanik und Gotik löste den Stil der abgebrannten Kirchen ab. Da 1853 in der Stadt etwa 360 Katholiken lebten, wurde auch die katholische Kirche zwischen 1863 und 1865 nach Plänen des einheimischen Architekten Meyer wieder aufgebaut. Zur gleichen Zeit wurde in Vitė eine neugotische anglikanische Kirche vollendet.¹⁷

Einen gewissen Einfluss auf das Stadtleben (insbesondere nach dem 1923 erfolgten Anschluss des Memellandes an den litauischen Staat) übte auch die jüdische Gemeinde aus. Schon Anfang des 19. Jahrhunderts hatte in Friedrichstadt eine vom Marktplatz ausgehende Gasse den Namen Sinagogų-Straße (Synagogenstraße) getragen. Früher dürfte hier wirklich eine Synagoge gestanden haben. Im Stadtplan von 1935 erscheint eine Synagoge allerdings schon an einer anderen Stelle, nämlich in der damaligen Kirpėjų-Straße (Bachstraße, heute Daržų-Straße [Gartenstraße]).¹⁸ Neben der Synagoge existierte auf dem jüdischen Stadtfriedhof auch eine Kapelle.

In der Architektur Klaipėdas in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und Anfang des 20. Jahrhunderts heben sich die neugotischen Gebäude hervor. Doch diese ‚Neogotik‘ erschöpfte sich oft in der Verwendung von einigen Stilelementen dieser Richtung und des Klassizismus sowie der verwendeten Baustoffe (in Klaipėda hergestellte Ziegelsteine und Dachziegel). Schinkel hatte in Preußen eine solche Mischung aus Stilelementen und Baustoffen für Staats- und Industriebauten schon 1836 mit der Erstellung der Bauakademie in Berlin geschaffen.

Zu den bedeutendsten Bauten dieser Stilrichtung in Klaipėda sind zu zählen: die Zellulosefabrik (gebaut 1899), die Gasfabrik (1861 vom Architekten J. Hartmann), das Bahnhofsgebäude (1857), die Speicher an der Danė (1860–1871), die Post (1893), das Lehrerseminar (1908) und der Kasernenkomplex im nördlichen Teil der Stadt. Der neugotische Stil wurde also weitgehend für den Bau öffentlicher Gebäude

¹⁶ Ebenda, S. 190–203.

¹⁷ Ebenda, S. 198.

¹⁸ MLIMR, Inv.-Nr. 6216: Klaipėdos miesto planas (Lageplan der Stadt Memel), hrsg. v. M. Gelžinis.

sowie für Industrieanlagen verwendet. Diese häuften sich in demjenigen Stadtteil, der nördlich der Danė und der Häfen an den Ufern der Kurischen Nehrung lag. Eine Ausnahme bildeten lediglich die Speicherbauten am linken Ufer der Danė.

Neben Gotteshäusern und Kommunalbauten im neugotischen Stil wurden in der Stadt auch Gebäude mit Elementen des Neoklassizismus, der Neorenaissance, der Romantik und nicht zuletzt des Jugendstils erstellt. So entstanden das Theater, die Banken, das Rathaus und die Residenz. Verständlicherweise fanden sich diese Bauten im Zentrum der Stadt oder in neu entstandenen prestigeträchtigen Stadtteilen.

Einer gesonderten Betrachtung sind die in Klaipėda erstellten Gebäude des Jugendstils wert. Der Jugendstil stellte den ersten Versuch dar, sich von der über Jahrhunderte dauernden Wiederholung, Nachahmung, Mischung und Neuinterpretation klassischer Stile zu lösen. Mit ihm entstanden neue Silhouetten, Kompositionen und Ornamentformen der Häuser. Die Fassaden wirkten dynamischer und schmucker in den Verzierungen, waren oft mit Türmchen versehen, während die Innenaufteilung wohlfreundlich und rational konzipiert war. In den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts sind als Vertreter des Jugendstils zu nennen: das Handelszentrum der Firma F. Lass & Co. in der Turgaus-Straße, die Verwaltungsgebäude der Zellulosefabrik (1903), das Haus des dänischen Vizekonsuls in der Liepų-Straße und Villen in der H.-Manto-Straße. Die einzige Industrieanlage dieses Stils in Klaipėda war das städtische Schlachthaus.¹⁹ Jugendstilhäuser mit großzügigen Grundstücken und Obstgärten standen eher auf der rechten Seite der Danė und gehörten Kaufleuten oder Staatsbediensteten, also vor allem in der heutigen Liepų-, H.-Manto- und K.-Donelaičio-Straße. Die kleinen und nach dem Brand von 1854 neu bebauten Stadtgrundstücke eigneten sich dagegen für diese Architektur weniger, weswegen hier der Einfluss des Jugendstils gering blieb.

Dem Jugendstil darf noch ein Verdienst für die Stadtarchitektur zugerechnet werden, denn die Tradition der Anlage von Ziergärten geht auf ihn zurück. Die Stadt wurde merklich ‚gemütlicher‘, lebendiger und bunter.

Ein weiteres Typikum dieser Phase der Stadtgeschichte stellen die Fachwerkbauten dar. Diese Bauweise wurde in Klaipėda, wie auch in Deutschland, seit dem Mittelalter verwendet; im 16. und 17. Jahrhun-

¹⁹ J. Tatoris, *Klaipėdos jugendo stiliaus architektūra* (Die Jugendstilarchitektur in Klaipėda), in: *Dailėtyra* (1987), S. 158.

dert wurden in Klaipėda nicht nur Speicher, sondern auch Wohnhäuser, Handwerksbetriebe²⁰ und sogar Kirchen mit Fachwerk gebaut.²¹

Die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommenden Steinbauten verdrängten die Fachwerkkonstruktionen aus dem Wohnhausbau, doch wurden sie beim Bau von Lagerhäusern weiter verwendet, und einzelne Elemente blieben auch in Jugendstilgebäuden erhalten. Ein Teil der Lagerhäuser in Fachwerkbauweise entstand im Bereich des Hafens und in der Altstadt, einige diese Speicher sind in der Aukštoji- und der Daržų-Straße erhalten geblieben.

Nach dem Ersten Weltkrieg verstärkte sich in der Architektur und der Städteplanung die Suche nach neuen Ausdrucksformen. Als Reaktion auf die Kriegsfolgen fand der deutsche Expressionismus von H. Poelzing und B. Taut einen vielfältigen Widerhall in einzelnen baulichen Stilelementen, doch gab es nicht ein einziges Bauwerk, das dem Expressionismus vollständig Ausdruck verlieh. G. Rietvelds „neue Plastik“ oder der Modernismus eines Gropius und Meyer waren Entwürfe, aus denen letztlich die moderne Architektur hervorging, und so übten sie verständlicherweise großen Einfluss auf die Architekten und Baumeister Klaipėdas aus. Deutsche Architekten befanden sich unter der Avantgarde derjenigen, die neue Baustile suchten. Dieses Trachten nach Neuem dokumentierte sich auch darin, dass 1928 in Klaipėda immerhin acht Architekturbüros tätig waren.²²

1923 kamen der Architekt Herbert Reißmann, Absolvent der Technischen Hochschule Dresden, V. Ryzler, Ingenieur und Direktor des Stettiner Museums, und die Ingenieure V. Behrendt und V. Gropius nach Klaipėda. Sie veröffentlichten Beiträge in der örtlichen Presse und hielten Vorträge über moderne Architektur.²³ Das Aussehen eines Gebäudes, so die Meinung dieser Fachleute, sei durch seine Funktion bestimmt, eine moderne Wohnung habe zuallererst eine bequeme und wirtschaftliche Wohnung zu sein, in der eine Harmonie zwischen den verschiedenen Baustoffen herrschen solle.

Der herausragendste und produktivste unter den Architekten Klaipėdas war während der Zwischenkriegszeit Reißmann. Er baute (oft zusammen mit dem Architekten A. Nixdorf) nicht nur in Klaipėda, sondern auch in Šilutė (Heydekrug) und anderen Städten des

²⁰ J. Genys, V. Žulkus, *Fachverkinių XVI a. pastatų liekanos Klaipėdoje, Kurpių gatvėje* (Die Überreste der Fachwerkbauten des 16. Jahrhunderts in Klaipėda, Kurpių-Straße), in: *Architektūros paminklai VII* (1982), S. 51-58.

²¹ MLIMR, Inv.-Nr. 7724.

²² Tatoris, Klaipėda (wie Anm. 15), S. 37.

²³ Ebenda, S. 34-38.

Klaipėdaer Gebiets. Sein Ansehen belegt nicht zuletzt die Tatsache, dass Thomas Mann ihn für den Bau seines Sommerhauses in Nida (Nidden) engagierte. Die Vielfalt der von ihm geplanten und erstellten Bauwerke ist enorm. Er entwarf Pläne für Industriebauten, Schulen, Ausstellungspavillons und andere Zweckbauten. Die Liste der Reißmann-Gebäude in Klaipėda ist lang: das Vytautas-der-Große-Gymnasium (1934), die Druckerei der Aktiengesellschaft „Rytas“ (1936), Verwaltungsgebäude (1936), das Elektrizitätswerk (1929), Verwaltungsgebäude, Werkstätten und Lagerhallen (1938), das Verwaltungsgebäude der Seifenfabrik (1930) und viele andere. In all diesen Bauten war die Grundidee Reißmanns von Einfachheit und Funktionalität klar erkennbar.

In der Stadt hatten auch andere Architekten ihre Büros: Giesing, Werner, Kleemann, Jozuvaitis, A. Maksvitaitis. Auch diese Architekturbüros orientierten sich an der Entwicklung der Bauideen in Deutschland. Sehr deutlich ist der Einfluss der „Großen Ausstellungen“ der Weißenhofsiedlung in Stuttgart (1927) und der Berlin-Britz-Siedlung in Berlin (1931) auf das Wirken der genannten Architekten zu erkennen. Dieser Einfluss wurde vor allem nach dem Beginn der Stadterweiterung bestimmend, als man die neuen städtebaulichen Tendenzen bei der Planung von Wohnvierteln umsetzen konnte. In dieser Hinsicht einzigartig ist das schon erwähnte Viertel zwischen der Kant-Straße und dem Pievų-Pfad (Wiesenstraße). Alle Gebäude entstanden in den Jahren 1933–1936. Der Notwendigkeit, für viele Menschen Wohnraum zu schaffen, wurde durch die Errichtung von Mehrfamilienblockbauten Rechnung getragen, die so gruppiert wurden, dass sie einen gemeinsamen Hof-Garten umschlossen.

Nach dem Anschluss des Klaipėdaer Gebiets 1923 an Litauen wurden auch litauische Architekten tätig: R. Streikūnas, V. Landsbergis-Žemkalnis, M. Songaila, K. Reisonas, O. Karalius. Auch sie waren Vertreter einer modernen Architekturrichtung. Doch im Vergleich zu den deutschen Architekten brachten sie in die Klaipėdaer Architektur vor allem eine Ausrichtung auf lokale Funktionalität ein. In ihren Bauten finden sich ebenfalls Elemente der Romantik und (im Unterschied zu den deutschen Architekten) eine Hinwendung zu einer ethnografischen Stilistik. Die wichtigsten Bauten waren: das Rot-Kreuz-Krankenhaus (R. Streikūnas, V. Landsbergis-Žemkalnis, 1933, 1938), die Speicherbauten der Bank von Litauen im Hafen (M. Songaila, J. Šimoliūnas, 1936), die Sporthalle des Pädagogischen Instituts (V. Landsbergis-Žemkalnis, 1938).

Doch sollte nicht der Eindruck entstehen, dass in Klaipėda in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts nur der Stil des „internationalen Modernismus“ vorherrschend gewesen sei. Ein Teil der Bauwerke, insbesondere Wohnhäuser, kommunale Gebäude minderer Bedeutung und Geschäftshäuser, wurde in herkömmlicher Weise entworfen, die sich nach Verschärfung der internationalen politischen Lage zu einem „Vaterlandsstil“ wandelte, der wiederum seinen Ursprung in der deutschen Romantik hatte. Solche Gebäude entstanden in der heutigen H.-Manto-Straße und am Lietuvininkų- (ehemals Kant-)Platz. Allerdings gab es in Klaipėda keine ideologisch bedingten pseudo-klassizistischen Bauten, wie sie im nationalsozialistischen Deutschland weit verbreitet waren.

In diese Zeit fiel auch der forcierte Ausbau des Hafens, vor allem im Bereich des Winterhafens. Hier und auch entlang der Danė entstanden zudem Lagerhäuser und Industriebauten. Auch strategisch wichtige Stadtobjekte wurden geplant: die Vertiefung der Fahrrinne im Bereich des Hafens oder eine Brücke über die Kurische Nehrung nach Smiltynė (Sandkrug). Das Vorhaben, am linken Ufer der Danė mit dem Bau von Hochhäusern zu beginnen, wurde nur teilweise verwirklicht. Für das Gebäude des Schifffahrtsunternehmens Meyerhöfer hatten die Architekten Josuweit und Maksvitaitis einen Entwurf mit vier tragenden Säulen im Zentrum und dem Schwerpunkt im Keller des Gebäudes geliefert. Die Aufteilung des umbauten Raumes und die Silhouette des Gebäudes entsprachen den Anforderungen der 1916 in den USA beschlossenen Regeln des Zoning Ordinance für den Bau von Hochhäusern in engen Straßen.

Zusammenfassend lassen sich bei der architektonischen Entwicklung der Stadt einige Aspekte für den besprochenen Zeitraum unterscheiden. Der Brand im 19. Jahrhundert hielt die Entwicklung der Innenstadt nicht auf, da der Wiederauf- und Neubau relativ schnell vonstatten ging. Die neuen Gebäude unterschieden sich in ihren Ausmaßen und ihrem Stil von den früheren und veränderten radikal das alte Stadtbild. Die gemäßigt barocken, stilvollen klassizistischen ein- oder zweistöckigen Gebäude konnten weder bei den verwendeten Baumaterialien noch aufgrund architektonischer Feinheiten oder stilistischer Besonderheiten mit den Bauwerken des neuen Zeitalters in Konkurrenz treten. Unzweifelhaft ist, dass in der zweiten Hälfte des 19. und zu Anfang des 20. Jahrhunderts die Stadt auch nach oben „wuchs“, und zwar nicht nur wegen höherer Kirchtürme, sondern auch wegen der Höhe der Bauwerke im Allgemeinen. Immer mehr Gebäude verkörperten den einen oder anderen neuen Stil; das

machte die Stadt bunter. Andererseits zerstörte das intensive Wachstum die Eigenart einer preußischen Provinzstadt des 18. Jahrhunderts mit ihren Holzbauten und Fachwerkhäusern. Die einheimische architektonische Kompetenz hielt sich offensichtlich noch in Grenzen, denn eine Vielzahl von Bauwerken wurde von Berliner und Königsberger Architekten geplant oder sogar von Architekten staatlicher Institutionen, die nicht viel Verständnis für Besonderheiten Klaipėdas an den Tag legten. Doch lässt die Architektur im Allgemeinen wenig Raum für lokale Eigenarten.

Der Zweite Weltkrieg

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde 1939 die zivile Bautätigkeit eingestellt. Die Zerstörung Klaipėdas begann im Sommer des gleichen Jahres mit dem Abriss der Synagoge und endete mit der letzten Bombardierung der Stadt am 28. Januar 1945.

Ein Augenzeuge schilderte seine Eindrücke folgendermaßen: „Der Turm der Reformiertenkirche lag quer über der Lietuvininkų-Straße (heute Tiltų-Straße) (...) Auf der anderen Straßenseite stand früher die Jakobskirche (Landarbeiterkirche). In ihrer Mitte klaffte im Boden ein Loch, die Wände voller Risse hatten sich nach außen geneigt. Vom Dach war nichts übrig (...). Ähnlich sah die Johanniskirche am Ende der Turgaus-Straße aus. Auch die aus roten Ziegelsteinen in gotischen Formen erbaute katholische Kirche an der Kreuzung der S.-Daukanto-Straße (S.-Dach-Straße) und der Plačiosios-Straße hatte in der Mitte des Hauptschiffes einen großen Krater, die Spitze des Turms war in das Kircheninnere herabgestürzt, die Außenwände waren heil. (...) Die Gebäude beiderseits der Mažvydas-Allee (ehem. Alte Sorgestraße) und das Zentrum der Stadt beiderseits der Biržos-Straße (Börsenstraße, heute H.-Manto-Straße) waren zerstört. Zerstörte Häuser auch in der Turgaus-Straße: Nr. 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12.“²⁴ Fotoaufnahmen, die der mit der Sowjetarmee in die Stadt gekommene Fotokorrespondent Ch. Levinas machte, bestätigen den Eindruck.²⁵ Auf diesen Bildern versinkt die Stadt in Trümmer, Feuer und Rauch. Historische Quellen belegen, dass die Stadt zum Zeitpunkt des Einmarsches der Roten Armee menschenleer war. Von den mehr als 40000 vor dem Krieg in

²⁴ P. Lapė, Klaipėdos miesto pokario architektūra ir jos problemos (Die Nachkriegsarchitektur der Stadt Klaipėda und ihre Probleme), in: Klaipėdos raidos bruožai (Grundzüge der Entwicklung Klaipėdas), Klaipėda 1992, S. 93.

²⁵ MLIMR, Inv.-Nr. 17970-18000, 2113-2118.

Klaipėda lebenden Einwohnern waren sechs bzw. 28 in der Stadt verblieben.²⁶

Es ist anzunehmen, dass etwa 60% der gewerblich genutzten Gebäude und der Wohnhäuser vollständig zerstört oder schwer beschädigt worden waren. Manche Historiker, die sich auf Archivquellen stützen, machen konkretere Angaben: „Vor dem Krieg gab es in Klaipėda 3 200 Häuser mit 810 000 m² Wohnfläche. 1 200 Häuser mit 300 000 m² Wohnfläche waren durch Bomben oder Feuer ganz zerstört. Sie machten 37% des gesamten Wohnraumes aus. (...) Mehr als 50% der Bauten für Wohn- und kulturelle Zwecke (...) sowie 60% der Industriebetriebe waren zerstört.“²⁷ Diese Zahlen sprechen für sich: Die Stadtarchitektur hatte durch den Krieg riesige Verluste erlitten.

Zu den ersten Nachkriegsarbeiten gehörten die Säuberung der Stadt von den Trümmern und der Beginn des Wiederaufbaus. Diesem Ziel galt der Beschluss des Büros des Zentralkomitees der Litauischen Kommunistischen Partei vom 1. August 1945 über „Sofortmaßnahmen zum Wiederaufbau der Klaipėdaer Wirtschaft“.²⁸ Man warb Arbeitskräfte aus der gesamten Sowjetunion an. Den Ankömmlingen aus den Sowjetrepubliken wurden verschiedene Vergünstigungen und Ausgleichszahlungen gewährt, weswegen ihre Zahl rapide anstieg. Die im Archiv des Museums für die Geschichte Klein-Litauens aufbewahrten Arbeitsverträge zeigen, welche Vorteile die aus Russland kommenden Menschen erhielten: Bereitstellung von Wohnraum, Gewährung von drei Mahlzeiten pro Tag, Versorgung mit Kleidung, Bettzeug auf Abzahlung, einmalige finanzielle Zuwendungen und Erstattung der Reisekosten für die ganze Familie.²⁹ Anzumerken ist dabei, dass die Arbeitsverträge mit litauischen Arbeitskräften Vorteile solchen Umfangs nicht vorsahen. Bei ihnen finden sich nur Angaben über Erstattungen der Anfahrtskosten und kleine einmalige Geldzahlungen. Die in den Arbeitsverträgen genannten Personen wurden in Betrieben eingestellt, die selbst den Wiederaufbau bewerkstelligen mussten. Darüber hinaus waren zu den Aufräumarbeiten in der Stadt alle Arbeitnehmer verpflichtet. Diese Arbeiten wurden nach einem festen Plan durchgeführt, dessen Einhaltung streng kontrolliert

²⁶ V. Vareikis, *Klaipėda XX amžiuje* (Klaipėda im 20. Jahrhundert). Klaipėda 1993, S. 93. Vgl. auch den Beitrag von V. Vareikis im vorliegenden Heft, S. 117-147.

²⁷ N. Kairiukštytė, *Klaipėdos ūkio atkūrimas pirmąsias pokario metais, 1945–1946* (Der wirtschaftliche Wiederaufbau Klaipėdas in den ersten Nachkriegsjahren, 1945–1946), in: *Tarybinės Klaipėdos istorijos klausimai* (Fragen zur Geschichte Sowjet-Klaipėdas). Vilnius 1977, S. 23.

²⁸ Ebenda, S. 24.

²⁹ MLIMR, Inv.-Nr. 4157, S. 230.

wurde. Jeder Beteiligte besaß ein „Abrechnungsbuch über Teilnahme an den Arbeiten zum Wiederaufbau der Stadt“, in dem die geleisteten Arbeitsstunden vermerkt wurden.³⁰ In den ersten Nachkriegsjahren dürften die Stadtbewohner rund 1,5 Millionen Stunden beim Wiederaufbau verbracht haben.³¹ Es wurden auch deutsche Kriegsgefangene eingesetzt. Ein Dokument enthält den Hinweis, für die Wiederaufbauarbeiten in Klaipėda seien 5000 Kriegsgefangene bereitgestellt worden.³²

Die demografischen und nationalen Veränderungen der Jahre 1945 und 1946 spielen auch für die Bewertung der architektonischen Entwicklung der Stadt eine wichtige Rolle. Die meisten Bewohner kamen, wie bereits erwähnt, aus der Sowjetunion, und ein großer Teil von ihnen waren demobilisierte Rotarmisten. Aus diesem Grunde sahen sie in dem, was von der Stadt übrig geblieben war, ein Überbleibsel des „faschistischen Memel“ und übertrugen unbewusst einen Teil ihrer Kriegserfahrungen auf die Bauwerke der Stadt.

Eine Rolle spielte auch die Losung: „Klaipėda aufbauen – schöner als es jemals war“. Darin kann man allerdings auch den Wunsch erkennen, die Stadt *anders* aufzubauen, als sie gewesen war. Daher können an sich positive Maßnahmen wie die Beseitigung der Schutt- und Trümmerhalden leider nur bedingt als Wiederaufbauarbeiten angesehen werden, denn im Grunde wurde damit nur die weitere Zerstörung des alten Klaipėda betrieben: Obwohl nur beschädigt, wurden Häuser oftmals ganz abgerissen, und aus den alten Ziegelsteinen wurden in den neu entstehenden Stadtgebieten neue Häuser gebaut.

Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur wird oft als einer der Hauptgründe für den Wandel der Stadtarchitektur genannt. Es ist offensichtlich, dass der Zustrom von Menschen aus anderen Kulturen, die oft überhaupt keine Erfahrung mit urbanen Zentren hatten, in eine ihnen fremde Umgebung nicht ohne Folgen bleiben konnte. Ohne eine Gemeinschaft zu bilden, verließen die neuen Einwohner sich völlig auf die ideologisch begründeten architektonischen und städteplanerischen Vorgaben, die ihnen als unabänderliche Richtlinien präsentiert wurden. Andererseits gab es in einer totalitären Gesellschaft auch keine Möglichkeit für die Gemeinde, die Stadtentwicklung zu beeinflussen. Und selbst wenn solche Möglichkeiten bestanden hätten, bleibt es fraglich, ob die neuen Einwohner, aufgewachsen im Geiste des stalinistischen Sozialismus und eines aggressiven Atheismus, ver-

³⁰ MLIMR, Inv.-Nr. 4157, Tr.-206, Nr. 5728.

³¹ V. Butkus, Klaipėda. Vilnius 1972, S. 9.

³² MLIMR, Inv.-Nr. 4295, T. 230.

hindert hätten, dass kirchliche Denkmäler vernichtet, alte Gebäude wegen einer rein deklamatorischen ‚Straßenverbreiterung‘ abgerissen oder auch weniger beschädigte Häuser „gesäubert“ wurden.

Allerdings wäre es ungerecht, die negativen Veränderungen und die architektonischen Maßnahmen in der Stadt allein mit der veränderten Bevölkerungsstruktur, ihrer ideologischen Einstellung, den Eigenarten eines totalitären Staates und der Lebensweise von Menschen fremder Kulturen erklären zu wollen. Wichtig war auch der vollständige Bruch in den Eigentumsverhältnissen, der der Änderung des politischen Systems folgte: die Verstaatlichung von Grund und Boden sowie allen unbeweglichen Vermögens. Die Gebäude der Stadt und die Infrastruktur wurden damit praktisch jeglichen rechtlichen Schutzes (wie z.B. Grundbucheinträgen) beraubt. Viele Jahrhunderte lang, als es noch keine ein kulturelles Erbe schützende Gesetzgebung und Institutionen gab, war das Privateigentum eine Garantie dafür, dass die Architektur einer Stadt oder selbst die gesamte Stadtstruktur nicht allein deswegen zerstört wurde, weil die Staatsmacht es so wollte. 1945 zerstörte der Sozialismus diesen Schutzmechanismus in Klaipėda. Vor diesem Hintergrund konnten sich zunächst ideologisch unterlegte architektonischen Vorstellungen aus dem Osten und später ambitionierte westliche Theorien einer modernen Stadtplanung relativ ungehindert entfalten.

Die ersten Nachkriegsprojekte

Die Architektur in Klaipėda in den ersten Nachkriegsjahren wurde von zwei grundverschiedenen Architektenschulen und Traditionen bestimmt. Zum einen waren es Planer aus Kaunas, die versuchten, eher an die Architekturtraditionen der Vorkriegszeit anzuknüpfen, zum anderen Architekten der Leningrader staatlichen Planungsfirma Lenprojekt. Letztere nahmen deutlich mehr Einfluss auf die Stadt, während die litauischen Architekten gerade erst zu lernen begannen, den staatlichen Architekturstil, d.h. die etwa um 1930 in der UdSSR geschaffene Abart der Neorenaissance, zu übernehmen. Dennoch spiegelte die Planung auch allgemeine urbane Tendenzen wider, die zu der Zeit weltweit maßgeblich waren. Solche beziehungslosen Ideen zur Schaffung eines modernen und bequemen Umfeldes in Europas Innenstädten wurden nicht nur in vom Krieg zerstörten Städten wie Berlin und Rotterdam, sondern auch im gepflegten und von Bomben verschonten Stockholm umgesetzt. Die Missachtung der historisch

gewachsenen Umgebung und die Ablehnung oder „Sanierung“ von Altstadtstrukturen waren eine natürliche Sichtweise der damaligen ‚modernen‘ westeuropäischen Architekten. Diese architektonischen Vorhaben konnten sich in den demokratischen Staaten zwar nicht völlig durchsetzen, aber in Osteuropa waren die Bedingungen nicht zuletzt wegen des fehlenden Privateigentums viel günstiger.

Mit dem Erstellen der ersten Aufbau- und Generalpläne wurde in Klaipėda gleich nach dem Krieg begonnen. Eines der Projekte sah vor, den zentralen Teil der Stadt an der Biržos-Straße (heute H.-Manto-Straße) und der Danė neu zu gestalten. Im Juni 1946 legte der Architekt A. Cibas seine Vorstellungen dazu in der Presse dar.³³ Dieses Projekt stellt aus heutiger Sicht nicht nur einen konkreten Vorschlag für die Lösung eines Problems dar, sondern ist auch ein methodologisches Beispiel für architektonische Planungsvorhaben dieser Zeit.

Geplant war zunächst, die Gebäude am Anfang der Biržos-Straße abzureißen und auf dem Areal von der Danė bis zur Liepų-Straße einen 7800 m² großen Stadtplatz zu schaffen, an dessen Seiten ein ‚Sowjetpalast‘ und ein Siegesdenkmal entstehen sollten, was zeigt, wie stark die Konzeption von politischen Vorstellungen inspiriert worden war. Die Gebäude an beiden Ufern der Danė sollten ebenfalls abgerissen (mit Ausnahme des siebenstöckigen Hauses des Direktoriums in der Žvejų-Straße [Fischerstraße]) und durch Grünzonen ersetzt werden. Die Markthalle und die Relikte der alten Verteidigungsgräben sollten einem Park weichen. Auf dem Burghügel war ein Platz für ein Denkmal vorgesehen, das dem Wiederaufbau von Klaipėda gewidmet sein sollte. Eine Begrünung war auch für den Theaterplatz geplant, ebenso der Bau einer neuen und weit breiteren Karlsbrücke.

Ein Großteil dieser Pläne wurde verwirklicht. Ein Sowjetpalast wurde zwar nicht gebaut, aber ein zentraler Platz entstand, den die heutigen Klaipėdaer noch als Leninplatz in Erinnerung haben (heute Atgimimo-Platz). Die Bezeichnung wurde schon 1946 vom obersten Stadtarchitekten gebraucht.³⁴ Aus städtebaulicher Sicht war die Gestaltung des Platzes relativ einfach, aber es handelte sich um eine der interessantesten Stellen der Stadt mit der im Bogen verlaufenden Biržos-Straße und ihrer dichten Bebauung. Der Platz selbst war ein Fremdkörper. Ihm fielen zwei ehemals dicht bebaute Viertel zwischen

³³ A. Cibas, Klaipėdos miesto centro rekonstrukcija (Der Wiederaufbau des Zentrums von Klaipėda), in: Tiesa Nr. 143 vom 21. Juni 1946.

³⁴ Klaipėdos apygardos archyvas (Archiv des Bezirks Klaipėda) (KAA), F. 538, Mappe 1, B. 1, S. 1.

der Palangos- und der Biržos-Straße und ein von diesen Straßen gebildeter Platz zum Opfer.

Rechts der Danė entstanden (zum Teil an der Stelle des Börsengebäudes) mit Bäumen bepflanzte Grüngürtel und Ziergärten. Aber auf dem linken Ufer der Danė wurden die radikalen Vorschläge hinsichtlich der alten Architektur nicht bis zum Ende verwirklicht. Erhalten blieb nicht nur das siebenstöckige Gebäude in der Žvejų-Straße, sondern auch der Großteil der bis zum Kurischen Haff am Ufer der Danė stehenden Speicher.

Ebenfalls 1946 wurde mit der Erstellung des bis 1952 abzuschließenden Generalplans (Architekten M. Klein, A. Afočėnka, A. Cibas) begonnen. In ihm wurden die Ideen des Projekts von A. Cibas weiterverfolgt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Vorstand für Architekturangelegenheiten in einem Bericht von 1946 darauf hinwies, er habe keinerlei Anweisung erteilt, welche Bauwerke in die Liste der Architekturdenkmäler aufzunehmen seien.³⁵ Offensichtlich erachteten die sowjetischen Stadtplaner die alte Architektur nicht als schützenswert.

1957 und 1962 wurde der Generalplan von Architekten aus Kaunas (S. Revzinas, P. Janulis u.a.) überarbeitet und weiterentwickelt. In ihm wurde im Grunde die Idee einer linearen Stadtentwicklung entworfen: Klaipėda sollte sich linear entlang der Hauptachse H.-Manto-Straße – Pilies-Straße und dem Taikos-Prospekt entwickeln. Die Bildung einer Durchgangsstraße, die die Altstadt zerschnitt, machte es erforderlich, die H.-Manto-Straße und die Tiltų-Straße zu verbreitern. Mit der Beseitigung der Reste der alten Bebauung wurde die erste (H.-Manto-)Straße verbreitert, indem man die westliche Bebauungslinie um sieben Meter verschob. Zu einem noch größeren Hindernis für die neuen Stadtplaner wurde die Tiltų-Straße. Ihre Verbreiterung hätte es erforderlich gemacht, die Bauwerke auf beiden Straßenseiten abzureißen. Mit diesen Arbeiten wurde auch begonnen. Die voraussichtliche Breite der geplanten Straße lässt sich heute nur erahnen, wenn man das Mehrfamilienhaus und das ehemalige Restaurant „Neptūnas“ betrachtet, die an Stelle der abgerissenen Reformiertenkirche und der Jakobskirche gebaut wurden und erheblich von der ursprünglichen Bebauungslinie abweichen. Nachdem sich die Einstellung zur alten Bausubstanz geändert hatte, wurde diese die ganze Altstadt zerstörende Planungsidee nicht mehr weiter verfolgt. Ebenfalls nicht in die Tat umgesetzt wurde eine weitere den Bestand

³⁵ KAA, F. 538, Mappe 1, B. 1, S. 2.

der Altstadt gefährdende Maßnahme. Es war nämlich vorgesehen, die Turgaus-Straße in östlicher Richtung zu erweitern. Zu diesem Zwecke hätte man einen Teil der aus dem 17./18. Jahrhundert stammenden Verteidigungsanlagen an der Danė abtragen und die Schutzgräben auf-füllen müssen.

Wie bereits erwähnt, hatte man sich in diesen Generalplänen vorge-nommen, die Stadt (zuerst ihre Wohngebiete) nach Süden hin aus-zudehnen. Heute ist es nicht einfach, rational zu begründen, warum für die intensive Stadtentwicklung diese langweilige, vor den Westwinden ungeschützte ebene Richtung gewählt wurde. Zu vermuten ist, dass die Hafenindustrie, die sich am Kurischen Haff ent-wickelte, Einfluss auf die Entscheidung nahm. So konnte man die Mittel für den Aufbau einer Infrastruktur und eines Transportwesens sparen, da die Hafenarbeiter ihren Arbeitsplatz in der Nähe ihrer Wohnhäuser hatten. In einer totalitären Gesellschaft waren solche Argumente durchaus ernst zu nehmen. Damit wurde die schon in den 20er und 30er Jahren begonnene Entwicklung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zur allein bestimmenden.

Die Veränderungen in der Architektur und den Stilelementen waren tiefgehend. Als man 1957 endlich vom stalinistischen Baustil Abstand nahm, dominierten die Bauwerke dieser Stilrichtung in der Neustadt schon beide Seiten der H.-Manto-Straße und veränderten das Aus-sehen des Stadtteils grundlegend. Leere Räume waren entstanden, die charakteristische Silhouette und die Vielfalt der Gebäudetypen verschwunden. Ein Großteil der Stadt zwischen der Vytauto-, S.-Šim-kaus- und Žaliosios-Straße (Grüne Straße) mit der neu entstandenen M.-Mažvydo-Allee im Zentrum spiegelt heute die städtebaulichen Maßnahmen jener Zeit wider, die die frühere Stadtstruktur abgelöst hatten.

Pläne zur Altstadtanierung

Bevor wir uns den letzten sowjetischen Jahrzehnten zuwenden, sei auf einige herausragende Typika dieser Periode hingewiesen, die nicht nur für Klaipėda, sondern ganz Litauen Gültigkeit besitzen: Politisch gesehen geht es dabei um den Zusammenbruch des extremen Totalitarismus, den Beginn eines ‚Tauwetters‘ und die Liberalisierung der Lebensverhältnisse; baugeschichtlich betrachtet wurde der stalinistische Renaissancestil durch die Rückkehr des westlichen Modernismus in der Architektur abgelöst, und es bildete sich eine einheimische

Architektenschicht heraus, die mit der Zeit immer mehr Projekte in der Stadt übernahm; und aus demografisch-sozialer Sicht kann erstmals von einer neuen, in Klaipėda geborenen oder aufgewachsenen Generation und der Herausbildung einer Stadtgemeinschaft gesprochen werden, sodass die Menschen ein lokalpatriotisches Gefühl für die Stadt entwickelten.

Als Hauptfolge dieser Entwicklungszüge wandelte sich die Einstellung zur Stadt, die nun auch als historisches Objekt gesehen wurde. Die neue Klaipėdaer Gesellschaft begriff schrittweise, dass das Erbe der Stadt die Basis für ihre Weiterentwicklung und Ausgangspunkt für eine bessere Lebensqualität ihrer Bewohner darstellte, und damit auch das Ziel verbunden war, im europäischen architektonischen und geschichtlichen Bezugsrahmen zu verbleiben.

Dieser Prozess zog sich lange hin, und die um 1960 einsetzende Bewusstseinsänderung ist eigentlich bis heute noch nicht abgeschlossen. Als sichtbarster Ausdruck dieser veränderten Sichtweise ist zweifellos die Altstadtanierung zu benennen. Das erste Projekt „Zum Wiederaufbau der Klaipėdaer Altstadt“ wurde 1962 in der „Speziellen Wissenschaftlichen Werkstatt“ in Kaunas erstellt (von den Architekten S. Čarškutė, V. Jurkštas u.a.).³⁶ Der Hauptvorteil dieser Arbeit ist unserer Ansicht nach der, dass zum ersten Mal in der Nachkriegsgeschichte den katastrophalen Vorhaben der Generalpläne von 1952 bis 1962 eine abweichende Konzeption entgegengestellt wurde, die eine Alternative zu den destruktiven Ansätzen aufzeigte. In diesem Projekt wurde von der Vorstellung Abstand genommen, die Tiltų-Straße zu verbreitern, indem man ihre Bebauung abrisst, und die Turgaus-Straße nach Osten hin zu verlängern, indem man zwischen der Danė und der Bangų-Straße die übriggebliebenen Verteidigungsanlagen ein ebnete. Unter anderem wurden „Architekturdenkmäler von lokaler Bedeutung“ aufgeführt, und auch das vorhandene Straßennetz im Großen und Ganzen als erhaltenswert betrachtet. Es war vorgesehen, die Innenbereiche der Stadtviertel von Gewerbegebäuden zu „säubern“, um damit für die Altstadt untypische Freiräume zu gewinnen, ein ‚westeuropäischer‘ Ansatz. Ein Teil der Bebauung der Viertel zwischen der Didžiosios-Vandens- und der Tomo-Straße (Thomasstraße) sowie beiderseits der beiden neu geplanten Sukilėlių- und Pilies-Straße sollte ganz abgerissen werden, um daraus „grüne Gürtel“ zu schaffen oder eine Bebauung mit Mehrfamilienhäusern

³⁶ Paminklų restauravimo instituto archyvas (Archiv des Instituts für Denkmalpflege), F. 4, Nr. 225a.

vorzunehmen. Ein Wiederaufbau der vertikalen baulichen Akzente der Altstadt war nicht vorgesehen. Um zwei Hauptstraßen der Altstadt zu retten, waren die Architekten gezwungen, eine Alternative für eine Durchgangsstraße zu entwickeln, und fanden die Lösung in der neuen Pilies-Straße mit einer ganz neuen Bebauung. Eine solche Traversale verlangte die Idee der linearen Stadtentwicklung. Die bald darauf fertiggestellte Straße mit ihren fünfstöckigen Wohnhäusern zerstörte nicht nur die urbane Struktur dieses Teils der Altstadt, sondern trennte auch den Burgplatz von der Stadt und vernichtete einen Teil des Burggrabens. Ungeachtet aller Mängel ist das Projekt unter den Gegebenheiten der damaligen Zeit als positiv zu beurteilen, zumal nicht alle geplanten Vorhaben verwirklicht wurden und 112 eigentlich zum Abriss vorgesehene Wohnhäuser in der Altstadt erhalten blieben.

Neue Akzente setzte ein in der Klaipėdaer Abteilung des Instituts für Denkmalspflege erstellter Sanierungsplan der Architekten S. Prikockis, N. Zubovienė und V. Zubovas.³⁷ Dieser auf einer wesentlich gründlicheren und rationaleren Analyse fußende Plan sah nicht nur vor, die Altstadt juristisch vor der Vernichtung zu schützen, sondern zielte auch darauf ab, die verlorenen architektonischen Elemente der vergangenen Jahrzehnte wiederherzustellen. Insbesondere war es wichtig, dass bei der Festlegung der Prioritäten die Bedeutung des Straßennetzes, der allgemeinen Stadtstruktur, der Verteidigungsanlagen und des Burgplatzes als besonders wichtig angesehen wurden. Das ist der große Vorzug des Projekts. Die Verringerung des Stellenwertes der einzelnen Häuser und die Nichtbeachtung der Struktur der Grundstücksinnenhöfe gehören dagegen aus heutiger Sicht zu seinen Schwächen. Ebenfalls positiv zu bewerten ist der Ansatz, nur Neubauten vorzunehmen, die in ihren Ausmaßen und Proportionen der vorhandenen Bebauung entsprachen und das alte Stadtbild wiederherstellten. An Stelle der zerstörten Kirchen wollte man Bauwerke ähnlichen Aussehens erstellen, und die „grünen Zonen“ sollten aus dem Zentrum der Altstadt an ihren Rand in den Bereich der Stadtverteidigungsanlagen verlegt werden. Die Verbannung von Gewerbebetrieben und die Einschränkung des Transportverkehrs komplettierten die Planung.

Abschließend ist festzuhalten, dass die zwei Jahrzehnte zwischen 1970 und 1990 für den Erhalt und die Sanierung der Klaipėdaer Altstadt erfolgreich waren. Es wurde eine ganze Reihe von Gebäuden

³⁷ Klaipėdos savivaldos paminklotvarkos archyvas (Denkmalschutzarchiv der Klaipėdaer Selbstverwaltung), Akten-Nr. F5-S.

restauriert, und die Neubauten passten sich der Altstadt an. Schritt für Schritt wurde die urbane Struktur wiederhergestellt. In diesem Zeitraum wurden die Altstadtprojekte nur von ortsansässigen Architekten erstellt.

Eine Schwierigkeit für die Erhaltung des Alten ergab sich allerdings außerhalb der Altstadt in den ehemaligen Vororten. Für die Neustadt wurde schon 1981 ein detaillierter Plan entworfen (Arch. V. Mazurkevičius). Darin waren große Abbruchmaßnahmen in der Gegend der Jūros-, Ligoninės- (See-, Hospitalstraße), K.-Donelaičio- und Daukanto-Straße vorgesehen. Geplant war eine radikale Neubebauung der Pievų-Straße, des ehemaligen Fürsorgekomplexes in der Kareivinių- (Kasernenstraße) und der H.-Manto-Straße und des Königlichen Vité-Viertels. Leider wurde ein Teil der Vorschläge auch verwirklicht. 1996 wurde der rechts der Danė gelegene historische Stadtteil unter Denkmalschutz gestellt und damit der Schutz der historischen Bausubstanz gesichert.

Schlussfolgerungen

1. Das heutige Klaipėda ist eine Stadt mit einem Burgvorplatz und einer seit dem 16. Jahrhundert sich entwickelnden urbanen Struktur, deren vorherrschende Architektur aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und dem 20. Jahrhundert stammt.
2. Vom 16. Jahrhundert bis zum Ende des 19. Jahrhunderts entwickelte die Stadt kontinuierlich urbane Strukturen (Altstadt, Vororte). Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Ausdehnung der Stadt nach Norden erkennbar. Das extensive Wachstum erreichte seinen Höhepunkt in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts, als die Stadt sich nicht nur in südlicher, sondern auch in östlicher Richtung vom historischen Kern weg ausdehnte, wodurch auch eine planmäßige lineare Stadtstruktur entlang des Kurischen Hafens verhindert wurde.
3. Während des raschen Wachstums in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, wurde das traditionelle Stadtentwicklungsmodell aufgegeben. Man entschied sich für eine lineare Stadtstruktur: Zuletzt erstreckte sich die Stadt über 20 km weit in Nord-Süd-Richtung.
4. Die historische Architektur Klaipėdas wird repräsentiert durch Bauwerke aus der zweiten Hälfte des 19. und dem Anfang des 20. Jahrhunderts. Nur wenige Bauwerke, die den Großen Stadtbrand

- und den Zweiten Weltkrieg überstanden, vertreten heute das bauliche Erbe Klaipėdas aus dem 18. Jahrhundert.
5. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts überwogen zunächst der Bau von Wohnhäusern nach sowjetischen Typenplänen und die Missachtung des historischen Erbes. Erst seit den 70er Jahren begann sich die Einstellung zu der alten Stadtarchitektur zu wandeln. Sanierungspläne für die Altstadt wurden erstellt, die die Voraussetzungen für die Erhaltung des vorhandenen historischen Erbes und der Identität der Stadt schufen. Ortsansässige Architekten entwarfen Bauten unter Berücksichtigung des historischen Kontextes und der Einzigartigkeit der Stadt.

Aus dem Litauischen übersetzt von Vincas Bartusevičius, Wittlich