



KLAIPĖDOS UOSTAS 1945–1990 m.

Eglė TRUSKAUSKIENĖ

Vilniaus Gedimino technikos universitetas, Vilnius, Lietuva
El. paštas etruske@gmail.com

Santrauka. Tarybų valžia Lietuvoje funkcionavo beveik pusę amžiaus. Nors daugelį urbanistinių problemų ši sistema sprendė panašiai kaip ir visas pasaulis, kai kuriuos dalykus interpretavo savaip, o kai ką tiesiog imitavo. Ideologiniais ir socialistinės ekonomikos argumentais grindžiamos projektavimo disciplinos ir praktika Klaipėdos veidą išstypė kaip kreivas veidrodį. Vis dėl to tie 45 metai Klaipėdai nepaprastai svarbūs. Per juos urbanistinė raida nesustojo, paliko savo ženklą, davė naujų impulsų. Urbanistiniai procesai, ypač susiję su uosto plėtra, miestą pakeitė ir vis dar keičia negrįžtamai.

Reikšminiai žodžiai: uostas, miestas, urbanistinė raida, rangas, mastelis, hinterlandas, forelandas.

Įvadas

Objektas – Klaipėdos uosto kaita 1945–1990 m. Šiek tiek pakeisti urbanistinės raidos procesų kryptį reikia visai nedaug – nutiesti gatvę, vandentiekį, pakeisti įstatymą ar tiesiog atsirasti naujai miestų planavimo madai. Pokyčiai uoste gali ne tik pakeisti miesto audinį – gatvių ir kvartalų sistemą. Jie miestui gali tapti netgi lemtingi. Neproporcingai sustiprėjusi uosto funkcija lokalų miestą gali paversti valstybinės, regioninės ar net pasaulinės reikšmės uostamiesčiu. Be šios funkcijos sumažėja ir miesto reikšmė.

Tikslas – nustatyti dėsningumus tarp kintančios Klaipėdos uosto reikšmės ir uosto projekcijų į miesto audinį. Tai platesnio tyrimo dalis, kuri bus panaudota moksliniame darbe.

Uždaviniai – nužymėti miesto ir uosto atsiskyrimo etapus; atskleisti sistemines, bendras visiems uostams raidos aplinkybes; palyginti jas su unikaliomis, tarybinei terpei būdingomis sąlygomis; parodyti, kokiomis priemonėmis miestų planuotojai ir centralizuota valdžia gali lemti vieni kitų sprendimus.

1945–1990 m. laikotarpis dėl skausmingų prisiminimų, o gal ir dėl mažos laiko distancijos siekiant objektyviai vertinti dažnai išbraukiamas net ir iš chronologiškai sukonstruotų tyrimų. Išimtis – V. Safronovo straipsniai, nagrinėjantys įvairius Klaipėdos istorijos etapus. Šie straipsniai – nauja T. S. Butkaus ir V. Safronovo parengta monografija „Klaipėdos urbanistinė raida 1945–1990“ (Butkus *et al.* 2015); taip pat autorių paskolinti spaudos rinkiniai buvo šio straipsnio įrankis, nagrinėjant uosto raidos

etapus tarybinio laikotarpio. Tyrimo laukas naujas tuo, kad rodamos sąsajos tarp augančios uosto svarbos bei nykstančio miesto audinio tiek visuotinių uosto-miesto raidos dėsnių plotmėje, tiek tarybinės valdžios direktyvų ir vietinių projektuotojų peripetijose.

Uostams miestų teorijoje priskiriamas skirtingo rango vaidmuo. Tai ir miestų funkcinės zonos, ir transporto mazgai, ir ryšių teritorijos. Uostų funkcionavimas net 70–80 proc. susijęs su aptarnaujama teritorija (hinterlandu ir forelandu), tai yra kur kas labiau nei su pačiu uostamiesčiu. Vis dėlto uostai buvo ir yra svarbiausi pakrančių urbanistines struktūras organizuojantys elementai. Neabejotinai uostas lėmė ir Klaipėdos raidą.

Formaliai uosto ir miesto kaitos dėsniai 1945–1990 m. Klaipėdoje veikė panašiai, kaip ir daugelyje kitų Europos uostamiesčių. Iškart po Antrojo pasaulinio karo uoste vyko atkuriamieji darbai; paskui pamažu atsigavo pramonė ir prekyba, todėl atsirado naujų uosto krantinių bei krovinių priplaukų poreikis ir plėtra priešais miesto ribą. Vėliau dėl naftos produktų pervežimo ir konteinerizacijos uostų teritorijos tapo vis labiau specializuotos ir uždaros (1 pav.). Vis intensyvėjanti veikla lėmė, kad Klaipėdoje, kaip ir kituose uostamiesčiuose, uostų ribos plėtėsi į miesto pusę, pamažu iš urbanistinio audinio išplėsdamos vis naujus kvartalus.

Vis dėlto praktine prasme Klaipėdos uosto ir miesto santykis keitėsi itin specifinėmis aplinkybėmis. 1) Po karo miestas vėl tapo Lietuvos (dabar – jau tarybinės) dalimi. Taigi, pasikeitė politinė ir ekonominė santvarka. 2) Uostas liko visai be jūrinės patirties. Lokaliu mastu – visai be

ETAPAS	SIMBOLIS ○ miestas ● uostas	PERIODAS	BRUOŽAI
I Primityvus uostas/miestas		antika/viduramžiai iki 19 a.	Vientisa erdvinė bei funkcinė miesto ir uosto struktūra
II Besivystantis uostas/miestas		19 a.-20 a. pradžia	Spartus komercinis ir pramoninis augimas lemia uosto krantinių ir krovinių prieklaukų plėtrą priešais miesto ribą
III Modernus pramoninis uostas/miestas		20 a. vidurys	Pramoninis augimas (naftos perdirbimo) konteinerių ir roko krovinių erdvės atskyrimas
IV Atsitraukimas nuo pakrančių		1960-1980	Jūrinių technologijų pokyčiai skatina atskirų jūrinių pramoninių teritorijų plėtrą
V Pakrančių renovacija		1970-1990	Moderniems uostams reikalingi dideli sausumos ir vandens plotai, pradinėje teritorijoje vyksta urbanistinė renovacija
VI Uosto/miesto ryšių atnaujinimas		1980-2000+	Globalizacija ir intermodalinės jungtys keičia uosto vaidmenį, urbanistinis atnaujinamas stiprina uosto-miesto ryšius

1 pav. Tradicinių miesto ir uosto ryšių kaitos etapai (šaltinis: Hoyle 1989)

Fig. 1. Stages in the evolution of traditional port-city interrelationship (source: Hoyle 1989)

darbuotojų (po karo Klaipėdoje beveik neliko gyventojų); darbų organizavimo prasme – be jūrinių, prekybos ir pramonės planavimo; globaliai – be uostų infrastruktūros planavimo (neaišku, nei kokie darbai dirbami, nei jų apimtis, nei darbuotojų, nei miesto resursų poreikis).

3) Kardinaliai pasikeitė visa uosto aptarnaujama teritorija. Anksčiau skirtas Lietuvos žvejybos ir prekybos poreikiams tenkinti, jis pamažu tapo TSRS eksporto uostu. Pasak V. Safronovo, šis naujai atsiradęs priklausomumo dvilypumas skatino konkurenciją tarp Vilniaus ir Maskvos dėl įsitvirtinimo Klaipėdoje ir paženklino visą 45 metų miesto buvimo TSRS sudėtyje raidą.

Palikimas

Vienintelio dabartinės Lietuvos uostamiesčio – Klaipėdos – reikšmė įvairiais laikotarpiais kito: nuo žemaičių puldinėjamo vokiečių ordino avanposto XIII a. viduryje iki didžiausio regione medienos eksporto uosto 1743 m. Kita uostamiesčio klestėjimo „viršūnė“ vėl buvo pasiekta 1807 m., kai Memelis tapo laikinąja Prūsijos sostine bei pelnė Karališkojo jūrų ir prekybos miesto titulą (Tatoris 1994). Po 1854 m. per gaisrą sudegė 2/3 miesto, tačiau prieš metus prasidėjęs prekybos pakilimas truko iki 1856 m. Tuo laikotarpiu prekybos apimtis vėl tapo rekordinė. Urbanistinės raidos prasme šis etapas nepaprastai svarbus miestui – atsirado naujų pastatų, funkcijų, vystėsi pramonė, plėtėsi miesto branduolio teritorija.

Klaipėdą net ir geriausiais laikais sunku būtų buvę priskirti prie svarbiausių Baltijos uostų. Veikiau atvirkščiai – vokiečiai piečiau turėjo neblogai išvystytus Karaliaučių ir Pilau, todėl „šiaurės rytų pakrastyje esančio uosto aktualumas labiausiai priklausė nuo kaimyninės Rusijos muitų politikos Nemune“ (Žaromskis 2008). 1872 m. iškasus

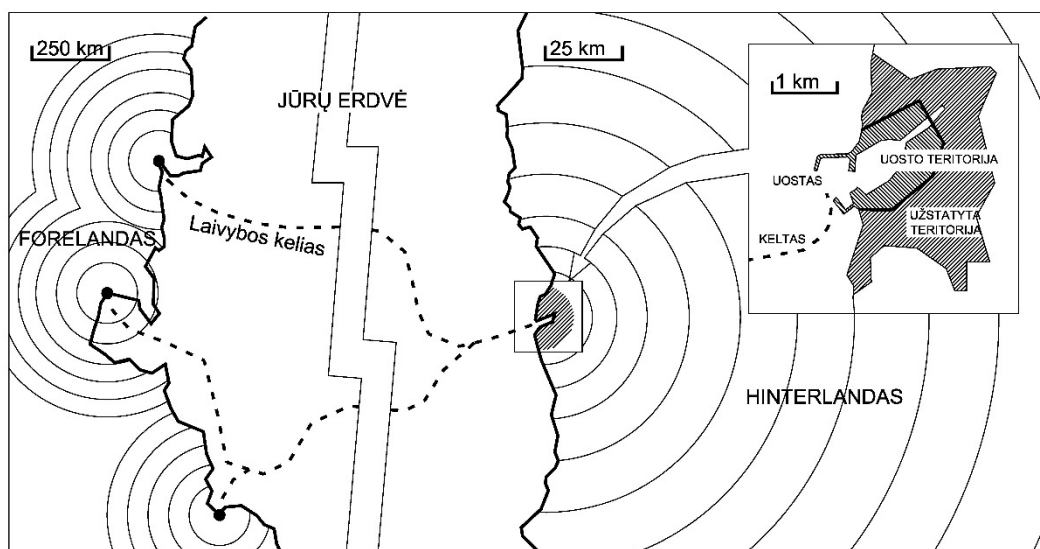
Vilhelmo kanalą ir pastačius Žiemos uostą buvo tikimasi naujo prekybos pagyvėjimo. Vis dėlto XIX a. viduryje kiti Baltijos regiono uostai ir miestai augo dar sparčiau. Geležinkelius ir geresnius vandens kelius turėję Baltijos uostai tuo metu pradėjo aptarnauti vis didesnius hinterlandus ir dėl padidėjusio krovinių kiekio pradėjo ne tik uostų ir hidrotechninių įrenginių, bet ir aktyvios miestų statybos etapą.

Rytprūsių pakrastyje buvusiam mieste geležinkelis atsirado gana vėly – 1875 m. Tai yra maždaug 20 metų vėliau nei visoje Europoje. Šis atsilikimas labai atitolino Klaipėdos jungimąsi į Baltijos uostų tinklą.

Pasibaigus Pirmajam pasauliniam karui ir paskelbus Lietuvos nepriklausomybę, tiek Palanga, tiek Klaipėda tapo tarptautinių ginčų objektu. Kadangi po Pirmojo pasaulinio karo politikų sluoksniuose vyravo nuomonė, kad naujai susikūrusios valstybės be uostų neišgyvens, tarptautinė arbitražo komisija atsižvelgė į ekonominius bei strateginius Lietuvos interesus. Buvo įvertintas poreikis turėti priėjimą prie jūros bei galimybę turėti uostą – ir priimtas mūsų valstybei palankus sprendimas (Žaromskis 1998).

1923 m. Klaipėdos kraštas autonomijos pagrindais buvo prijungtas prie Lietuvos, tačiau geležinkelis iki Telšių tiesioginė jungtis su Lietuvos teritorija, nutiestas tik 1932 m. Taigi, devynerius metus po krašto prijungimo pagrindinė prekybos partnerė išliko Vokietija (15min.lt 2013).

Nors Klaipėdos uosto vaidmuo Baltijos jūros regione ir nebuvo labai didelis, tačiau Lietuvos Respublikai uostas neabejotinai buvo svarbus. Tarpukariu į uosto plėtrą buvo investuojamos didžiulės lėšos ir uosto apyvarta didėjo net pasaulinės krizės metais. Jis buvo neblogai išvystytas lokalaus masto uostas, sugebėjęs aprūpinti vietinę rinką, išlaikęs nebloginius ryšius su Vokietija.



2 pav. Uosto erdvės koncepcijos paaiškinimas (šaltinis: Goodall 1987)

Fig. 2. Port space concept (source: Goodall 1987)

Uostas žadėjo Klaipėdai galimybę tapti integralia Lietuvos dalimi, o gal net vienu svarbiausių šalies miestų. Žvelgiant dar toliau į ateitį šis pažadas galėjo tapti galimybė visai jaunai šaliai tapti svarbia Baltijos regiono dalimi. Vis dėlto šis periodas truko neilgai – keliolika metų iki sovietinės okupacijos. Klaipėdos uostas nespėjo susieti nepriklausomos Lietuvos su Baltijos jūros regionu permanentiniais ryšiais.

Naujas puslapis

Klaipėda, taip pat ir uostas, per visą karo laikotarpį beveik nenukentėjo. Miestas buvo bombarduotas kone vienintelį kartą – 1941 m. birželio naktį iš 22–23 d. Didžioji dalis įmonių, taip pat ir uostas, veikė įprastu režimu, o „Lindenau“ laivų statyklos apimtis dėl karinių užsakymų net padidėjo. 1944 m. liepą Raudonoji armija sparčiai artėjant prie Rytų Prūsijos sienos, prasidėjo prievartinė viso krašto evakuacija. Į Prūsijos gilumą išvežta apie 90 % gyventojų. Uosto vaidmuo čia akivaizdus – per aštuonias dienas Klaipėdą paliko maždaug 50 tūkst. gyventojų, liko mažiau nei dešimtadalis. Vėliau laivais buvo gabenami visi gamybiniai įrenginiai – buvo rūpinamasi, kad Vokietijos įmonių įranga neatitektų priešui. SSSR kariuomenė prie miesto priartėjo tik 1945 m. spalį. Tuomet buvo bombarduotas uosto rajonas, nukentėjo kairioji Dangės krantinė, sudegė Bomelsvitė. Operacija buvo baigta taip ir neužėmus Klaipėdos (Demereckas, Safronovas 2010).

Sausio viduryje atsitraukdami vokiečiai naikino visą įmanomą infrastruktūrą – ryšių mazgus, tiltus, geležinkelio bėgius. Raudonosios armijos kariams užėmus Klaipėdą,

niokojimas nesiliovė. Dėl neoperatyvaus išminavimo, kuris truko dar tris mėnesius, mieste ir uoste siautė gaisrai, o įmonės ir toliau virto griuvėsiais.

Miestui žalų padarė ir trofėjų rinkimo komandos, panašu, kad uoste jos neturėjo daug darbo, nes didžioji įrenginių dalis jau 1944 m. buvo demontuota ir išvežta į Vokietiją.

Uosto sugriovimo mastas skirtinguose šaltiniuose aptariamas skirtingai. 1945 m. kovą atsirado vertinimų, kad uostas sugriautas „visiškai“, kitur teigiama, kad „beveik visos pramonės įmonės ir 60 % gyvenamųjų bei visuomeninių pastatų buvo sugriauta, tiltai ir uosto įrengimai susprogdinti“ (Černiauskas 1954). Kad ir kokie būtų tie patikslinti duomenys, nei dalis inžinerinių įrenginių, nei šiek tiek laivų tikrai negalėjo palaikyti uosto gyvybingumo.

Visų pirma – uoste nebeliko nei specialistų, nei darbo jėgos. 1945 m. sausio 28 d. mieste buvo tik 27 civiliai + 1 naujagimis. Keletą metų uosto tvarkymo veikla buvo pavesta kareiviams ir karo belaisviams. Kariškių buvimas uoste reiškė destruktiją, nes jie ardė uosto dirbtuves ir net centrinio šildymo įrangą, o dėl institucijų nesusikalbėjimo tai truko iki 1946 m. Kita vertus, 1945 m. rugsėjo mėnesį iš Kuršo į Klaipėdą buvo perkelta belaisvių stovykla Nr. 57. 1400 žmonių „speckontingentas“ atliko net apie 70 % prekybos uosto darbų. Po pusantrų metų, kai Lietuvos TSRS Ministrų Taryba nusprendė šios darbo jėgos uoste sumažinti perpus, uosto atkuriamieji darbai smarkiai sulėtėjo. Taigi – jokios patirties, susijusios su uostu, nebuvo nei kam perduoti, nei kam perimti.

Antra – Klaipėdoje visiškai nutrūko buvęs krovinių ir paslaugų srautas. Daugeliui uostų karo metais nestabilumas

buvo įpratas dalykas. Vis dėlto, baigiantis karui kroviniai ir paslaugos pamažu turėjo persiskirstyti infrastruktūrą išlaidiškiausiose uostuose. Kardinalų pokytį nesunku iliustruoti. 1923 m., kai Klaipėda autonomijos teisėmis perėjo Lietuvai, nusistovėję prekybiniai ryšiai su Vokietija išliko. Ir atvirkščiai – 1945 m. uostą perėmus sovietams uostas nustojo priklausyti ankstesnei uostų sistemai. Pasikeitus valstybei, uostas neteko savo erdvės: hinterlando – aptarnaujamos sausumos dalies užnugaryje ir forelando – aptarnaujamos sausumos dalies kitapus jūros (2 pav.). „Prasidėjo Klaipėdos verslo ir pramonės integravimas į naują ekonominę sistemą, turėjusią maža bendro su ta, kurioje Klaipėdos verslas ir pramonė funkcionavo iki tol“ (Safronovas 2012).

Taigi, senoje uosto vietoje jūrinė patirtis pradėta kaupiti visiškai iš naujo: kartu su pasikeitusia valstybe; su nauja, precedento neturinčia politine sistema; kartu su naujomis miesto institucijomis, verslu, pramone.

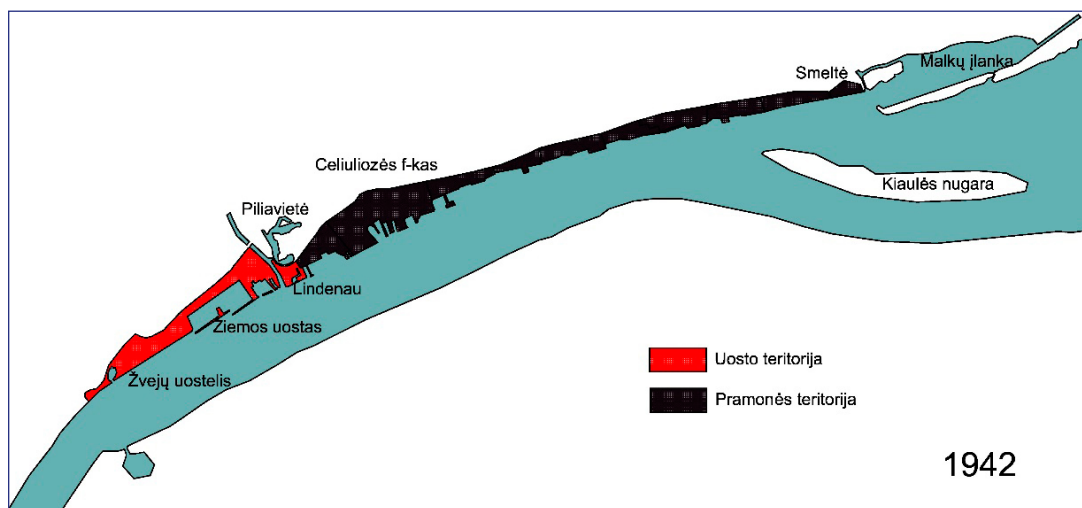
„Išvadavimas“ 1945 m.

Sovietų okupacija buvo traktuojama kaip laisvės „vokiečių priespaudoje“ buvusiai teritorijai suteikimas (nors gyventojų beveik neliko). Ilgainiui tai tapo tiesiog istorijos pradžia. Naujas atskaitos taškas akivaizdžiai tapo baziniu pagrindu visai veiklai tiek mieste, tiek uoste. Tai atsispindi pokario veikloje ir spaudoje:

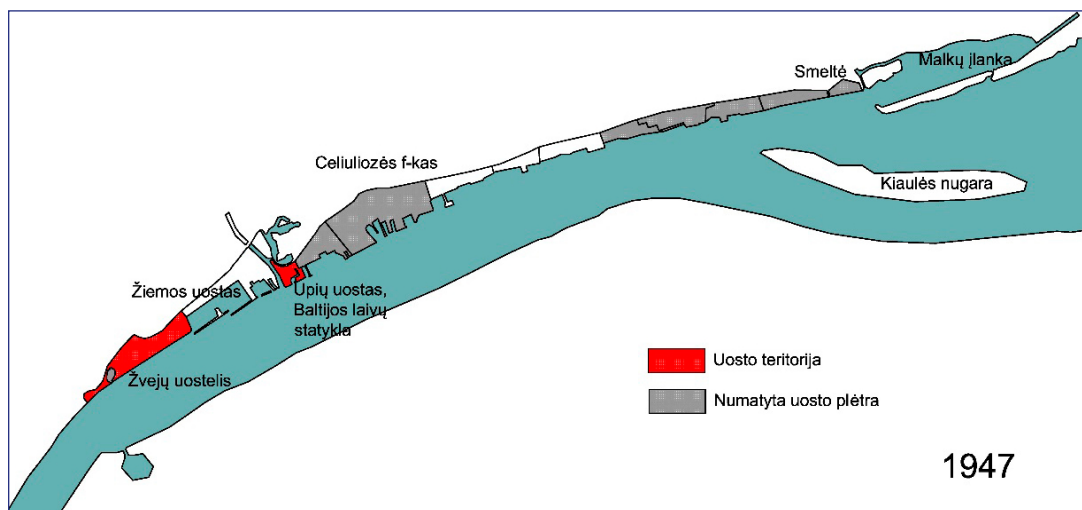
- 1) Ankstesnė patirtis buvo neanalizuojama, o tiesiog neigiama. Miesto struktūra buvo aptariama kaip „chaotiškas kreivų ir siaurų gatvių tinklas, pastatų susitelkimas – be jokio miesto perspektyvaus vystymo plano“ (Černiauskas 1953), nors vėliau paaiškėjo, kad toks statybos būdas leido apsaugoti miestą nuo vėjų.
- 2) Smerkiant visa, kas buvo vokiška, buvo demonuojami griuvėsiai, dažnai ir visai neblogos būklės namai, siekiant prasimanyti plytų. Todėl nenuostabu, kad „uostiečiai naudodami tanketę baigė versti didžiulius Biržos namus“ (Raudonasis švyturys 1946), o darbo našumas vertintas „surinktų plytų skaičiumi“ (Pakalnis 1946). Eliminuojuant „vokiškumą“ buvo nugriauta ir daugiau visai neblogos būklės pastatų, neišskiriant nei uosto sandėlių.
- 3) Siekiant įtvirtinti socialistinę ideologiją, griuvėsiuose buvo išvelgiama galimybė pritaikyti SSSR miestų planavimo bei architektūros kūrybines tendencijas, kurių pagrindas – funkcinis zonavimas (iš tiesų funkcinis zonavimas ilgam tapo bendra pasauline tendencija). Todėl dažnai buvo kalbama apie uosto parką (Pakalnis 1946); gražiuosius

Dangės pakraščius, kuriuos reiktų pritaikyti poilsui, nes juos buvo užėmę pramoniniai uosto pastatai ir sandėliai (Tarybinė Klaipėda 1955).

Ne visi užmojai realizuoti. Pavyzdžiui, 1948 m. pagal panaudotas lėšas pavykdavo įgyvendinti tik 20–25 % planų (Cibas 1948). Visų pirma – labai trūko darbininkų. Klaipėdos gyventojų skaičius tik po 1950 m. pradėjo artėti prie ikikarinio (Tarybų Lietuvos enciklopedija 1986). Daug gyventojų atvykdavo, bet daug ir išvykdavo. Kai kuriose įmonėse priimamų ir atleidžiamų darbininkų skaičius būdavo didesnis už dirbančių asmenų vidurkį – dėl nepasiteisusių geresnio gyvenimo lūkesčių arba dėl „liaudies priešų“ paieškų. Antra vertus, trūko gyvenamojo ploto, maisto, įrankių, kvalifikacijos. Be to, buvo ir pirmos svarbos darbų, susijusių su uostu – reikėjo atkurti infrastruktūrą – atnaujinti ryšius, tiekimą, atstatyti geležinkelį. Taigi, nepaisant propagandos ir socialistinio planavimo, svarbiausias prioritetas buvo utilitarios reikmės. Tai galima pasakyti ir apie nors kiek tinkamus gyventi namus, ir apie pramonės teritorijas, ir apie uostą. Jų skirstymas zonomis buvo paveldėtas ir tapo išeities tašku. Senoji jūrinė patirtis buvo prarasta, o naujos įgyti nebuvo kada, todėl uostas buvo naudojamas kaip papuola. Dažnai tie patys sklypai būdavo paskiriami, atimami ir vėl perduodami kitoms įmonėms. Akivaizdus pavyzdys – aktyvios jūrų žvejybos bazė. Jos veikla buvo laikoma prioritetine, nes galėjo parūpinti maisto. Įmonė stumdėsi tiesiogine šio žodžio prasme visoje pakrantėje. Pradžioje ji glaudėsi buvusiam žvejų uostelyje (1945 m. liepos 3 d.), po kelių mėnesių buvo kalbama apie to paties uostelio užpylimą (1945 m. spalio), nes teritorija pasirodė per maža. Paskui žvejybos uostui buvo paskirti du nepaprastai dideli sklypai – vienas į šiaurę nuo „Celiuliozės“ fabriko iki Danės, kitas – į pietus iki pat Malkų įlankos. Tačiau laivai švartuodavosi tiesiog prie telegrafo stulpų, pasirodo, uosto visai nereikėjo. Bazė naudojo tik kelis apgriautus pastatus buvusioje „Lindenau“ laivų statykloje (dab. Baltijos laivų statykla). Dar po poros metų, 1947 m., pradėjus planuoti laivų statyklą, žvejybos bazė iškelta į buvusią „Maisto“ fabriko teritoriją. Visoje uosto teritorijoje dar buvo Klaipėdos prekybos uostas, skirtas trofėjiniam turtui plukdyti iš Rytų Vokietijos; Danės žiotyse bazavosi upių uostas, skirtas upėmis gabenamiems kroviniams, ir kiek vėliau – nuo 1950 m. pradėjo veikti Baltijos laivų statykla. Iki 1950 m. ikikarinė uosto teritorija nebuvo didinama ir liko beveik tokia pati, kaip ir prieš karą (išskyrus nedidelį užpiltą žvejų uostelį). Tik 1950 m. ji išplėsta nuo 18 ha iki 21,5 ha. Iki karo aktyviai naudota uosto teritorija matoma 3 pav. ir išdrikusi, planuojama iš naujo matoma 4 pav.



3 pav. Uosto teritorijos schema 1942 m. (pagal Stadtplan fon Memel 1939)
 Fig. 3. Scheme of the port territory in 1942 (according to Stadtplan fon Memel 1939)



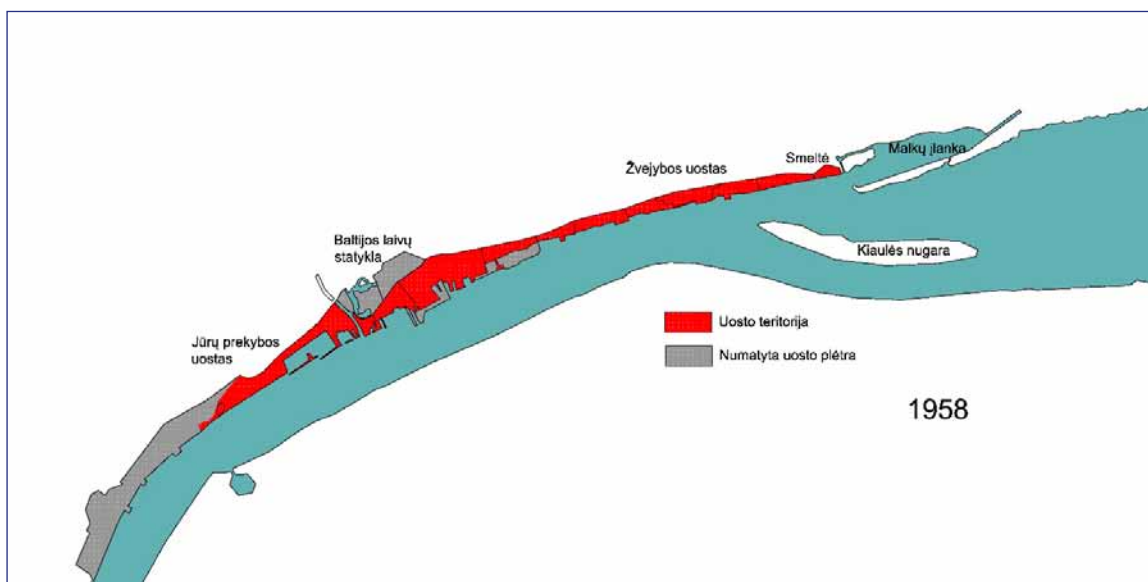
4 pav. Uosto teritorijos schema 1947 m. (pagal 1947 ir 1948 m. geodezinių žemėlapi)
 Fig. 4. Scheme of the port territory in 1947 (according military map of 1947 and 1948)

Nauji gyventojai ir socialistinė ideologija neturėjo jokių sentimentų senai tvarkai, todėl daugeliu atvejų tai, kas likę, nebuvo saugojama, neigiama ir ardoma visa, kas vokiška. Uosto chaosą pabrėžė ir privačios nuosavybės nebuvimas. Buvęs gražus ir turtingas uostamietis savo iškarninį gamybinį pajėgumą sugebėjo atkurti tik 1951 m. „Raudonojo švyturio“ straipsnyje (Raudonasis švyturys 1950) 1950 m. pradžioje dar kalbama apie sugriovimus, kurių nepavyko sutvarkyti, o 1951 m., remiantis oficialia statistika, gyventojų skaičius tais metais pasiekė 51 tūkst., kaip ir 1939 m. (Tarybų Lietuvos enciklopedija 1986). Laikoma, kad tais metais atkurta visų apgriautų pramonės įmonių veikla ir atstatytas uostas (Tarybų Lietuvos enciklopedija 1987). Ikkarinę krovinių apyvartą ~1 mln. tonų uostas pasiekė dar po penkerių metų.

Naujo ūkio kūrimas 1952 m.

Pradžioje Lietuvos TSR valdžia įsivaizdavo uostą tarpukario masteliais, o žvejybą ir prekybą orientavo į vietines reikmes. Vis dėlto Maskvos tikslas buvo išsivirtinti neužšalčiame Baltijos uoste. Interesų neatitikimas buvo pastebimas ir anksčiau, ypač sprendžiant tarpžinybinius konfliktus, paskiriant ir atlaisvinant uosto sklypus, planuojant gamybą, gyvenamąjį fondą. 1952 m. sprendimai, anksčiau buvę tik popieriuje, tapo tam tikru fiziniu pokyčiu, išryškinusiu TSRS interesų dominavimą prieš miestiečių ar respublikinius interesus.

1949–1950 m. Maskvoje priimti sprendimai vystyti Klaipėdoje žvejybos uostą ne vien Lietuvos, bet kur kas didesnės TSRS dalies reikmėms 1952 m. įgavo apčiuopiamą pavidalą. Buvo išplėsti žvejybos plotai iš Baltijos jūros



5 pav. Uosto teritorijos schema 1958 m. (pagal 1958 m. geodezinį žemėlapi)
 Fig. 5. Scheme of the port territory in 1958 (according military map of 1958)

į okeaninius vandenį, įrengta gilioji krantinė su prielauka, atidarytas silkių apdorojimo fabrikas, kiek vėliau – konservų fabrikas. Žvejybos uostas, anksčiau veikęs trofėjinio laivyno pagrindu, pradėtas planingai aprūpinti okeaninei žvejybai tinkamais laivais. 6-ajame dešimtmetyje žuvis pramonė tapo pagrindiniu miesto darbdaviu ir pramonės šaka. 1955 m. vien žuvis pramonėje jau buvo kuriama 55 % visos miesto pramonės produkcijos vertės.

1952 m. iškilo „Baltijos“ laivų statykla, pradžioje stačiusi savaeigės, refrižetorines baržas ir vidutinius žvejybos tralerius LTSRS laivynui, vėliau statė tralerius ir Šiaurės baseino žvejams (Tarybų Lietuvos enciklopedija 1985).

Specifinės verslo sąlygos socialistinėje erdvėje ir komplikuoti užsienio prekyba lėmė, kad prekybos uosto vystymas vyko lėčiau negu žvejybos ir laivų statybos. Prekybos uosto fizinė infrastruktūra beveik visą pokario dešimtmetį išvis nebuvo vystoma.

Maskvos interesų pirmumas vystant Klaipėdos uostą lėmė milžiniško žuvis pramonės komplekso sukūrimą ir suintensyvėjusią prekybą tarp Rytų ir Vakarų per Klaipėdą (Safronovas 2012). Kartu išaugo ir gyventojų skaičius. Miesto raida akivaizdžiai pradėjo atsilikti nuo uosto. Daugiau nei dešimtmetį – nuo 1946 iki 1956 m. miesto vyr. architektas buvo vienintelis žmogus, kuris atsakė už miesto projektavimo reguliavimą. Po karo išgriautame mieste problemos dažniausiai buvo sprendžiamos statant atskirus objektus. Kadangi miestas pats neturėjo finansinių išteklių statyboms, todėl statybų ritmą diktavo miesto, o labiausiai – uosto įmonės. Pirmasis generalinis planas

parengtas tik 1952 m. Kaune. Kai kurios miesto architektų vizijos, pvz.: „geros sąlygos poilsiui ir susisiekimui su marėmis“ (Černiauskas 1954) arba „miesto užstatymas pagal generalinį planą“, nebeturėjo jokių perspektyvų. Generalinį planą iškart teko koreguoti (TSKP Centro Komiteto... 1957) dėl uosto rezervo pietinėje dalyje ir žvejybos uosto plėtros į rytus, taip pat naujų geležinkelio atšakų. Tuo metu Uoste (Sąjungos mastu) jau buvo priimami nauji sprendimai ir toliau lėmė didelį ir tuomet dar sunkiai įsivaizduojamą miesto augimą. 5 pav. matoma, kad uosto veikla jau vykdoma ikikarinėse pramonės teritorijose, o plėtrai numatyta didelė dalis prie uosto vartų.

Lūžis 1962 m.

Planavimas ir toliau galėjo vykti tik lokaliu mastu. Uostas tęsėsi į pietus, o kartu suprojektuota nauja didžiulė pietinė miesto dalis kartu su išilgai miesto nutįsusia Taikos magistrale (Klaipėda – ateities miestas 1961). Skirtumas tarp lokalių projektavimo galimybių ir globalių Sąjungos poreikių darėsi vis ryškesnis.

Architektų ir urbanistų turėtos priemonės niekaip negalėjo prilygti siekiams uosto, kurio įnašas šį tą reikė ne tik LTSRS (13 % pramonės), bet Sąjungos mastu (4 % žuvis). Čia svarbu paminėti kai kuriuos to meto sprendimus ir diskusijas. Spaudoje buvo skelbiama, kad uosto darbų apimtis padidėjo net 2 kartus, o krantinės – tik 1,2 karto (Apie 1959 m. baigtus statyti... 1959). Taigi buvo tikimasi naujų teritorijų Jūrų prekybos uostui. 1961 m. uosto prašymu turėjo būti parengtas uosto ribų išplėtimo projektas. Teritorijų

poreikį diktavo ir maždaug dešimtmetį vėluojančios naftos krovos, konteinerių ir ro-ro (į kelą įvažiuojančių traukinių) technologijos. Tiesa, naująją naftos bazę Leningrado projektuotojai suprojektavo senosios vietoje. Ji pradėjo funkcionuoti 1959 m. Ko gero, šis projektas ir paskatino augimo apetitą. Na o urbanistai, galimas daiktas, kad tyčia, nagrinėdami uosto užmojus plėstis į Kuršių nerijos pusę, tai vadino „siaurais žinybiniais interesais“. Diskusijoje dalyvavę architektai Šešelgis, Bučas, Lekevičius, Slavinskas (Apie Klaipėdos ateitį 1960) pasiūlė itin profesionalų ir toliaregišką uosto plėtros į Melnragės pusę variantą. Šis variantas ir šiandien nagrinėjamas kaip perspektyvus. Į vėlesnius planus Kuršių nerijos rezervas vis dėlto kurį laiką buvo įtrauktas. Panašūs pasistumdymai vyko ir dėl uosto plėtros į rytų, tai yra į miesto pusę. Toliau augo Baltijos laivų statykla, numatyta žvejybos uosto plėtra (zona iki Minijos gatvės) ir prekybos uosto plėtra. Iš architektų buvo reikalaujama atsižvelgti į tokias perspektyvas, todėl planuose atsirado Naujoji uosto gatvė. Šis projektas iš miesto audinio vėliau išplėšė daugybę senovinių kvartalų.

Visų šių lokalių ir globalių pasistumdymų kritiniu tašku tapo anglies rūšiavimo fabrikas. Fabrikas iškilo 1962–1966 m., tačiau pradėjus bandymus paaiškėjo, jog anglis susmulkinama per daug, todėl eksportas darėsi neefektyvus, be to, kėlė didelę aplinkos taršą. Tai buvo vienas iš retų kartų, kai vedini panašių interesų prekybos uostas, miesto administracija ir LTSR vadovybė nepakluso TSRS Anglies pramonės ministerijos reikalavimams ir fabrikas buvo uždarytas. „Statant kombinatą buvo padaryta neatitaisomos žalos – „nukirstas“ XVIII a. pabaigoje susiformavęs kelias palei marias iš miesto branduolio į Melnragę“ (Safronovas 2012).

Uosto ir miesto plėtros netolygumai dėl technologijų pokyčių ir dėl rangų skirtumo nebuvo vien Klaipėdos problema. XX a. viduryje panašūs procesai vyko ir kituose Europos uostuose. Ten plėtros netolygumus riboja tam tikri saugikliai: 1) kryptį apibrėžė daugiau ar mažiau nuosekli vienos, o ne dviejų valstybių politika; 2) mastą šiek tiek koregavo privati nuosavybė; 3) plėtros vykdytojai galėjo remtis sava, o ne svetima jūrine praktika ir patirtimi; 4) šalia plėtros interesų egzistavo istorija, kuri tose valstybėse buvo svarbi.

Gilėjanti krizė 1965 m.

Gamybos valdymo sistema Sovietų Sąjungoje keitėsi kelis kartus. Po Stalino mirties respublikinis valdymas buvo stiprinamas ir buvo pritaikytas daugiausia lengvojoje pramonėje, tačiau uoste realių teisių neįgijo. Teritorinis valdymo principas nepasiteisino. 1965 m. kaip ekonominių reformų

pasekmė ne tik formaliai, bet ir oficialiai uostas tapo sąjunginio pavaldumo objektu. Sovietinių ministerijų žinion grįžo Baltijos laivų statykla, bandomoji laivų remonto įmonė („Lindenau“ laivų statyklos vietoje), sukurta tralerių laivyno bazė, atskirta nuo silkų žvejybos bazės, tapo susivienijimu „Litrybprom“, refrižeratorių bazė, atskirta nuo Okeaninės žvejybos bazės, tapo „Zapremrybflot“ (Safronovas 2012). Septintajame dešimtmetyje pradėta naujos žvejybos laivų remonto įmonės statyba. 1968 m. įkurta Plaukiojanti laivų remonto gamykla vėliau išaugo į Vakarų laivų remonto gamyklą (TLE, IV). Uosto vystymo svarbą nusako tai, kad per Klaipėdą buvo gabenama 27 % Sovietų Sąjungos krovinių Baltijos jūroje. Natūralu, kad uostui buvo skiriama gero kai daugiau lėšų nei miesto komunaliniam ūkiui. Turtingų uosto įmonių lėšomis buvo tiesiama inžinerinė infrastruktūra, gatvės, kurios ir diktavo gyvenamųjų kvartalų bei gatvių statybos kryptis. Šie kvartalai, mokyklos ir darželiai taip pat buvo statomi konkrečių įmonių darbuotojams. Urbanistų rengtais generaliniais planais bandyta šiek tiek reglamentuoti uosto plėtrą, tačiau šiuose planuose objektai dažniausiai atsidurdavo Maskvos sprendimu. Planuotoja dažniausiai tiesiog bandydavo spręsti jau sukeltas transporto ir gyvenamųjų namų statybos problemas. Kartais dėl didelės planavimo apimties architektai tiesiog nebespėdavo laiku parengti detaliojo planavimo projektų. Dalis projektų rengiami kitų miestų projektavimo institutuose. To laikotarpio spaudoje toliau kalbama apie miesto plėtrą į pietus, anksčiau drąsiai žarstytus pažadus pakeitė tik užuominos apie nedidelius praėjimus prie marių, nes „kranto metras milijonus kainuoja“ (Balėnas 1965).

Laimė, kad uosto įmonės ne visuomet sugebėdavo įsisavinti visas joms paskirtas teritorijas, todėl Kopsalyje uostas neišsikūrė. Be to, miesto planavimo srityje atsirado naujų postūmių – 1968 m. Klaipėdoje įkurtos restauracinės dirbtuvės ir pagaliau pradėta rūpintis senamiesčiu (Puzonas 1968).

Natūralu, kad tokiomis sąlygomis įtampa tarp sąjunginių užmojų ir vietinės administracijos planų tik didėjo. Per šią krizę išryškėjo keletas ankstesniais metais buvusių, bet mažiau akivaizdžių uosto plėtros tendencijų. Uosto planuotojai, susiduriantys su nuolatine plėtra, nustojo ieškoti vidinių uosto plėtros resursų. Tai buvo natūralu, nes ir pagal Europos uostų plėtros praktiką dėl technologinės raidos turėjo prasidėti dar didesnė uosto plėtra – toliau nuo miesto ir prie gilesnių vandenių. Tikėtina, kad miesto planuotojams tokia praktika nebuvo visiškai naujiena, nes kalbant apie uosto plėtrą iki Naujosios Uosto gatvės, architektas E. Masiulis suabejojo sprendimų ekonomiškumu ir siūlė uostą kelti už Klaipėdos, link Girulių (Misiulis 1969). To meto spaudoje buvo ir daugiau teiginių, kad „įmonės plėstis

toliau į seklias marias neturi galimybės. Paskutinė – Vakarų laivų remonto įmonė. Transporto laivai ir jų grimzlės didės ir jiems reikės statyti naują uosta prie Girulių“ (Lapė 1971). Uosto plėtra už miesto būtų atvėrusi galimybes ir prieiti prie marių, ir senamiesčio branduoliui išsaugoti, tai pamažu taip pat darėsi aktuali tema. Panašu, kad panašioms nuomonėms realizuoti pritrūkdavo ryžto, nes bendra urbanistų pozicija buvo riboti uostą. Kita, matyt, lygiagrečiai egzistavusi, priežastis – ši ir kitos miestų planuotojų nuomonės uosto vystytojams nebuvo labai įdomios.

Ir toliau vyko uosto plėtra į seklesniąją, pietinę dalį, gilinant farvaterius ir kasant didelius grunto kiekius, nors uosto plėtra į priešingą pusę buvo užprogramuota jau vokiečių laikais, pastačius žiemos uostą. Labiausiai išvystytuose Europos uostamiesčiuose uostų atsitraukimas iš centrų jau buvo įvykęs, prasidėjo pakrančių renovacija. Na o Klaipėdoje, bandomojoje laivų remonto įmonėje, prie pat pilies pastatyta lentpjūvė ir miško birža (Martinkus 1971).

Atsiskyrimas 1972 m.

Septinto dešimtmečio pabaigoje didžiulį uosto augimą pradėjo riboti LTSRS vadovybė. Visų pirma – valdžia stengėsi išlaikyti Respublikoje dislokuotos pramonės kontrolę, todėl buvo nesuinteresuota sąjunginio pavaldumo įmonių plėtra. Antra – buvo siekiama apriboti darbo jėgos srautą iš kitų Sovietų Sąjungos respublikų. Savų išteklių reikėjo Vilniuje, o iš TSRS platybių ne visada būdavo siunčiami aukščiausios moralės kadrai. Trečia – buvo siekiama pristabdyti didžiųjų miestų augimą pagal LTSRS vienos apgyvendinimo sistemos modelį. Buvo kalbama apie tai, kad miestai su nuo 500 tūkst. iki milijono gyventojų dar gali sudaryti palankiausias sąlygas. Aptariama ir kitų šalių patirtis ir optimalus miesto dydis. Pramonė ir jos kadrai yra miestą kuriantis veiksnys, tačiau miesto augimą reguliuoti būtina (Lapė 1969). Tokia Respublikos politika buvo realizuojama tiesiog neskiriant gyvenamojo būsto be eilės. Rekonstruotoje Vakarų laivų remonto įmonėje turėjo dirbti per 10 tūkst. darbininkų – tiek, kiek prieš penkiolika metų dirbo visoje Klaipėdoje. Jiems apgyvendinti būtų prirėkę naujos didelės miesto dalies. Respublikos vadovybė galėjo pasiūlyti tik uždaryti kitą laivų remonto įmonę ir naudotis jos darbuotojais, todėl Laivų remonto įmonė įdarbino tik trečdalį reikalingų žmonių.

Darbuotojų, plūstančių į uostą, stabdymas davė šokių tokių rezultatų, tačiau ir toliau planuojami dideli gyvenamieji kvartalai, nes 1990 m. Klaipėdoje tikimasi 230 tūkst. gyventojų. Atmesti ankstesni pamąstymai apie uosto plėtrą Melnragėje. Planuojamas miško rajonas šiaurinėje dalyje,

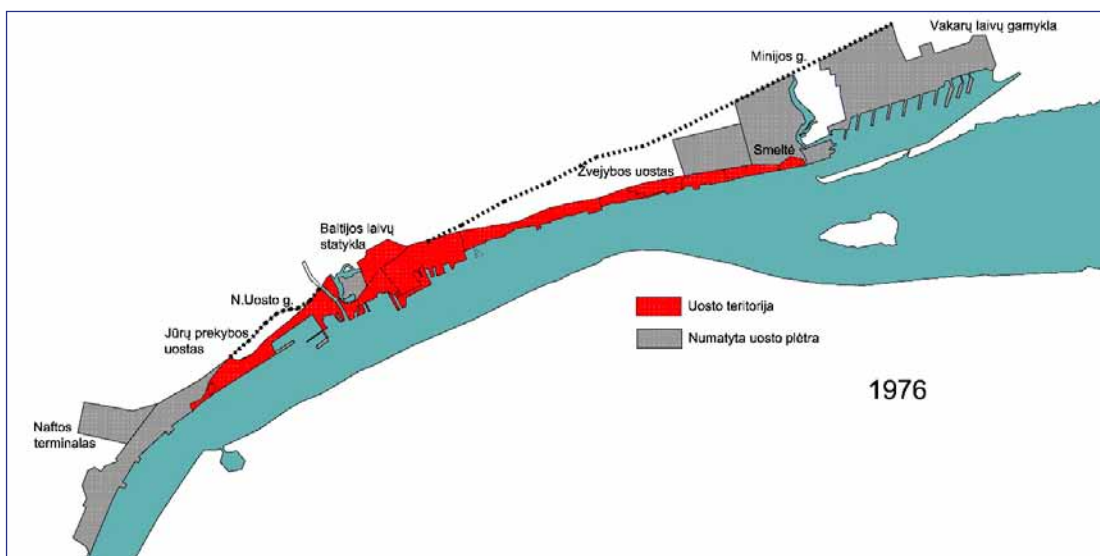
todėl parengtas detaliojo planavimo projektas (Pirockis 1977a). Šiuo laikotarpiu buvo pradedama pripažinti, kad planuojant miestą padaryta tam tikrų klaidų – kai kurie pramoniniai rajonai augo spontaniškai, užgoždami senamiesčiui būdingą charakterį. Jau nebemanoma, kad Klaipėda – vokiečių sukurtas miestas, todėl reikia viskuo atsikratyti. Vis dėlto nei senamiesčio pripažinimas vertingu ir seniausiu Lietuvoje, nei kalbos apie piliavietės saugojimą miesto ir uosto santykio nepakeitė. Bokštų, Jūros, Krovėjų gatves nustota prižiūrėti, nes užstatymas buvo laikomas menkaverčiu, o teritorija įvardyta kaip Jūrų prekybos uosto rezervinė zona (Pirockis 1977b). Taip pat realizuota dalis Naujosios uosto gatvės projekto (architektas Vytenis Mazurkevičius). Pagal jį, gatvės kairėje maždaug 600 m ilgio ir 100 m pločio teritorija su visais esančiais pastatais perduota jūrų uostui, dešinėje didelės statybos nebuvo numatytos. „Gatvė daugiausia bus tranzitinio ir krovinių transporto magistralė“ (Mazurkevičius 1981). Gatvė nutiesta ignoruojant senų kvartalų ribas, tiesiog per kiemus, todėl toje pusėje, kur statybos nenumatytos, buvo užprogramuotos urbanistinės dykros (6 pav. ir 7 pav.)

Paskutinis tarybinis didelis uosto plėtros projektas 1983 m.

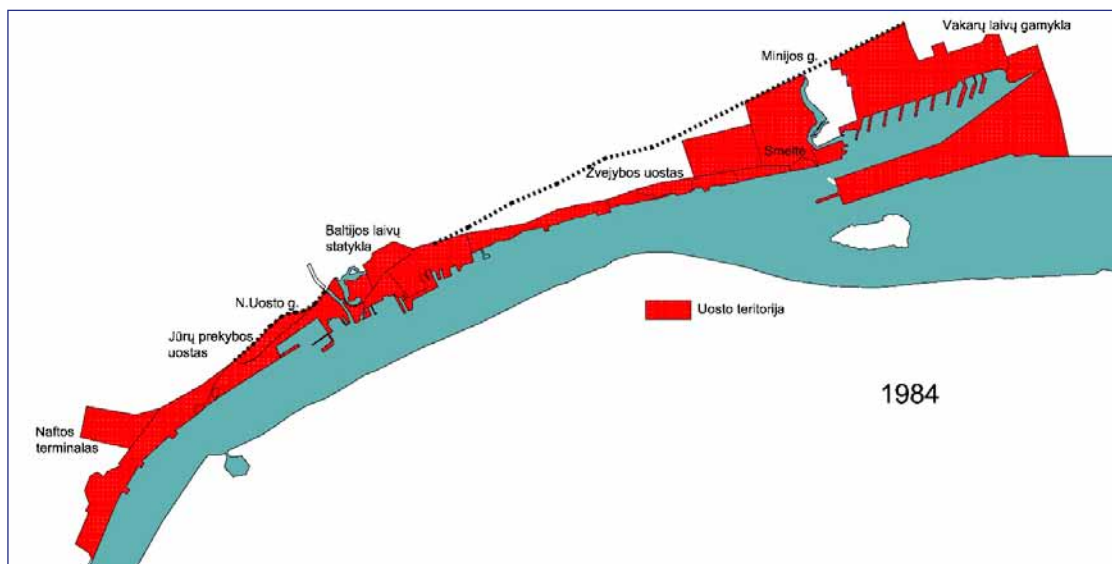
Tai grandiozinė Mukrano keltų statyba dar toli į pietus link Smeltės pusiasalio. Vien statant pirmąją objekto eilę buvo iškasta 4 mln. m³ grunto. Galutinai objekto statyba turėjo būti baigta 1989 m., tačiau pirmasis keltas „Mukran“, išplaukęs iš Zasnico su 101 vagonu, buvo priimtas Klaipėdos perkėloje trejais metais anksčiau. Šis uosto rekonstrukcijos projektas buvo paskutinis tarybinis projektas. Jis reiškė tam tikrą politinį atšilimą – perkėla sujungė Tarybų Sąjungą su Vokietijos Demokratinė Respublika. Įgyvendinus projektą krovinių apimtis uoste padidėjo 40–50 proc. Nors ir nebuvo skelbiama, ši linija buvo aktuali ne tik prekybiniu, bet ir kariniu požiūriu (Safronovas 2012).

Viena vertus, projektą galima laikyti didžiulės valstybinės reikšmės. Jis, kaip ir daugelis kitų Tarybų Sąjungoje, buvo ideologizuotas. Buvo statoma nepaprastai greitai, projektiniuose dokumentuose buvo teigiama, kad kroviniai bus aptarnaujami per trumpiausią pasaulyje laiką – 4 valandas. Antra vertus – projektas pareikalavo didžiulių investicijų. Uosto vystytojams kliūtimi netapo nei žaliųjų protestai, nei miesto planuotojų daugybę kartų deklaruoti tikslai turėti priėjimą prie marių, nei tai, kad numatyto tipo laivai yra didelės grimzlės ir reikės iškasti milžiniškus grunto kiekius. Projektas tikrai pateko į Gineso rekordų knygą.

Iš esmės šis projektas yra paskutinis įrodymas to, kad tarybinei valdžiai nepavyko pertvarkyti „supuvusio



6 pav. Uosto teritorijos schema 1976 m. (pagal 1977 m. geodezinį žemėlapi)
 Fig. 6. Scheme of the port territory in 1976 (according military map of 1977)



7 pav. Uosto teritorijos schema 1984 m. (pagal 1984 m. geodezinį žemėlapi)
 Fig. 7. Scheme of the port territory in 1984 (according military map of 1984)

kapitalizmo“ laikais susiformavusio pramoninio užstatymo prie vandens. Po karo išsigalėjusi pasaulinė funkcinio skirstymo zonomis tendencija šią problemą dar pagilino, nes nebeliko ir daugelio anksčiau funkcionavusių priėjimų prie marių, o dėl uosto plėtros buvo išgriauta daugybė namų.

Išvados

Klaipėdos uostas per 45 tarybinės valdžios egzistavimo metus tapo didžiulio masto urbanistine ekspansija. Urbanistinius procesus aptariančioje literatūroje didžiulio masto urbanistinėmis ekspansijomis dar įvardijami oro uostai, didelės pramonės, logistikos zonos, įvairiarūšiai

traukinių terminalai. Jų veikla iš esmės skiriasi nuo esmos miestų aplinkos, todėl integralumo su gretimomis teritorijomis klausimas visada labai problemiškas (Camagni *et al.* 2002). Klaipėdos atveju uosto atsiskyrimas nuo miesto sutapo su naujos valdžios išsigalėjimu. Pats uostas buvo naudojamas kitos, daug didesnės valstybės. Taigi, savo esme ir taip problemiškas uosto ir miesto planavimas Klaipėdos urbanistinėje struktūroje įgavo specifinių bruožų.

1. 1956 m. ir vėlesniuose generaliniuose planuose Klaipėdos uosto užmojai buvo įvertinti nepakankamai, nors uosto veikla Maskvos akimis darėsi vis svarbesnė.

- Su tokio didelio masto plėtra nei miesto planuotojai, nei Respublikos valdžia dar nebuvo susidūrę.
 - Apie sąjunginiu mastu priimamus naujus sprendimus vietinė valdžia ir planuotojai būdavo informuojami per vėlai.
 - Bendra urbanistų pozicija buvo riboti uosta, todėl plėtrai naujos teritorijos būdavo ne suplanuotos, įvertinus miesto interesus, o paskiriamos „iš viršaus“. Paskirtos vietos dažniausiai neatitikdavo Klaipėdos miesto interesų.
2. Respublikoje rengti generaliniai planai laikytini Lietuvos architektų teigiama pastanga reglamentuoti pramonės projektavimą. Vis dėlto sąjunginės reikšmės objektai išskildavo ne miesto ar respublikos valdžios sprendimu, o po sprendimo Maskvoje. Taigi, generalinis planas sprendavo ne paties objekto vietą ir dydį, o jo atsiradimo šalutines problemas.
 3. Neatitiktį tarp (sąjunginio) uosto rango ir (lokalus) miesto, kuris pradžioje buvo išivaizduojamas panašaus dydžio kaip prieš karą, galima laikyti tipine bet kurio augančio uosto ir miesto raidos problema.
 - Daugelyje augančių Europos uostamiesčių tokio tipo problemos buvo identifikuotos ir pradėtos spęsti. Uosto plėtra buvo vertinama kaip neišvengiama. Uostus pradėta išskelti už miesto, prie gilesnių vandenių, kartu saugant istorinius miestų centrus.
 - Na o Klaipėdoje uosto plėtra perspektyviniuose planuose buvo ignoruojama, o realybėje virto nevaldoma linijine miesto plėtra į pietinę pusę ir išplėšė iš miesto audinio didelę dalį istorinio miesto branduolio.
 4. Visuotinai pripažinti uosto ir miesto raidos dėsniai neturėtų būti ignoruojami, o laikomi ta patirtimi, kuri padeda uostą ir miestą vystyti tolygiai, turint naudos abiem pusėms.

Literatūra

- 15min.lt. 2013. *Istorikas Vasilijus Safronovas: „Klaipėdos krašto prijungimas – viena svarbiausių Lietuvos istorijos datų XX amžiuje“* [interaktyvus], [žiūrėta 2017 m. sausio 10 d.]. Prieiga per internetą: <http://www.15min.lt/naujiena/aktualu/istorija/istorikas-vasilijus-safronovas-klaipedos-krasto-prijungimas-ryskus-bet-ilgai-nerealizuotas-poslinkis-lietuvos-istorijoje-582-296673>
- Apie 1959 m. baigtus statyti objektus, *Tarybinė Klaipėda*, 1959 m. lapkričio 6 d., Nr. 220(3641).

- Apie Klaipėdos ateitį, *Tarybinė Klaipėda*, 1960 m. spalio 23 d., Nr. 242(3920).
- Balėnas, K. 1965. Apie gyvenamųjų rajonų statybas Klaipėdos m., *Tarybinė Klaipėda*, 1965 m. balandžio 17 d..
- Butkus, T. S.; Safronovas, V.; Petrusis, V. 2015. *Klaipėdos urbanistinė raida 1945–1990*. VDA leidykla / Vario burnos.
- Camagni, R.; Gibelli, M. C.; Rigamonti, P. 2002. Economics of urban sustainability, urban mobility and urban form: the social and environmental costs of different patterns of urban expansion, *Ecological Economics* (40)2: 199–216.
- Cibas, A. 1948. Kodėl blogai vyksta Klaipėdos miesto atstatymas, *Raudonasis švyturys*, 1948 m. spalio 5 d. Nr. 236(756).
- Černiauskas, K. 1953. Apie Klaipėdos architektūrinį apipavidalinimą, *Tarybinė Klaipėda*. 1953 m. rugsėjo 21 d.
- Černiauskas, K. 1954. Klaipėdos m. išvystymo perspektyvos, *Tarybinė Klaipėda*. 1954 m. kovo 9 d.
- Demereckas, K.; Safronovas, V. 2010. *Klaipėda 1945–1965*. Libra Memelensis, 304.
- Goodall, B. 1987. *Dictionary of Human Geography*. Penguin Books. 512 p.
- Hoyle, B. S. 1989. The Port-city interface: trends, problems and examples, *Geoforum* 20(4): 429–435. [https://doi.org/10.1016/0016-7185\(89\)90026-2](https://doi.org/10.1016/0016-7185(89)90026-2)
- Klaipėda – ateities miestas, *Tarybinė Klaipėda*, 1961 m. spalio 6 d.
- Lapė, P. 1969. Žmogus. Architektūra. Aplinka. Mana gatvė, mani namai, *Tarybinė Klaipėda*. 1969 m. gegužės 15 d.
- Lapė, P. 1971. Projektuotojai ir miestas, *Tarybinė Klaipėda*. 1971 m. sausio 18 d.
- Martinkus, P. 1971. Architektai apie Klaipėdos dabartį ir ateitį, *Tarybinė Klaipėda*. 1971 m. birželio 16 d.
- Mazurkevičius, V. 1981. Miesto centras 2000-aisiais metais, *Tarybinė Klaipėda*. 1981 m. vasario 15 d.
- Misiulis, E. 1969. Liaudies tradicijų dvasia, *Tarybinė Klaipėda*. 1969 m. gruodžio 14 d.
- Pakalnis, J. 1946. Turėsime uosto parką, *Raudonasis švyturys*, 1946 m. birželio 12 d. Nr. 69(71).
- Pirockis, S. 1977a. Žvilgsnis į 2000-uosius, *Tarybinė Klaipėda*. 1977 m. vasario 15 d.
- Pirockis, S. 1977b. Kaip atrodys miestas, *Tarybinė Klaipėda*. 1977 m. sausio 25 d.
- Puzonas, J. 1968. Senamiestį reikia išsaugoti, *Tarybinė Klaipėda*. 1968 m. lapkričio 22 d.
- Raudonasis švyturys*, 1946 m. birželio 25, Nr. 79(81).
- Raudonasis švyturys*, 1950 m. kovo 3 d.
- Safronovas, V. 2012. Klaipėdos verslas ir pramonė 1945–1990, iš J. Žukas (red.). *Klaipėdos pramonės ir verslo istorija*. Klaipėda: Klaipėdos pramonininkų asociacija, 68–151.
- Stadtplan fon Memel*. 1939.
- Tarybinė Klaipėda*, 1955 m. rugsėjo 18 d.
- Tarybų Lietuvos enciklopedija*. 1985. I tomas. Vyriausioji enciklopedijų redakcija.
- Tarybų Lietuvos enciklopedija*. 1986. II tomas. Vyriausioji enciklopedijų redakcija.

- Tarybų Lietuvos enciklopedija*. 1987. III tomas. Vyriausioji enciklopedijų redakcija.
- Tatoris, J. 1994. *Senoji Klaipėda*. Vilnius: Mokslo ir enciklopedijų leidykla.
- TSKP Centro Komiteto ir TSRS Ministrų Tarybos nutarimas Dėl gyvenamųjų namų statybos išvystymo Tarybų Sąjungoje, *Tarybinė Klaipėda*, 1957 m. rugpjūčio 4 d.
- Žaromskis, R. 2008. *Baltijos jūros uostai*. Vilnius: Vilniaus Universiteto leidykla.
- Žaromskis, R. 1998. Lietuvos jūrų ūkio politika ir raida, *Mokslas ir gyvenimas* 1998/8.
- Žemėlapis 1947. Generalnyj Štab Vooruženych Syl, Lytovskaja SSR, Klaipėda, 1947. M1:25000.
- Žemėlapis 1948. Generalnyj Štab Vooruženych Syl, Lytovskaja SSR, Klaipėda, 1948. M1:25000.
- Žemėlapis 1958. Generalnyj Štab Vooruženych Syl, Lytovskaja SSR, Klaipėda, 1958. M1:25000.
- Žemėlapis 1977. Generalnyj Štab Vooruženych Syl, Lytovskaja SSR, Klaipėda, 1977. M1:25000.
- Žemėlapis 1984. Generalnyj Štab Vooruženych Syl, Lytovskaja SSR, Klaipėda, 1984. M1:25000.

KLAIPĖDA PORT IN 1945–1990

E. Truskauskienė

Abstract

Soviet government in Lithuania was in power almost for a half of century. This system solved urban problems almost in the same way as the rest of the world. However, Soviet power some topics tried to interpret on its own way and some of them simply simulated. Urban design practice and theory were based on the foundation of ideology and socialist economics, so the urban fabric of Klaipėda city was stretched. Anyway, those 45 years were very important for the city. It was a time, when the urban development hasn't stopped. It has left its own landmarks and gave some new impulses. Urban processes of this period, especially connected with port's development, have made a great impact on the plan of city. And some of those processes are still working.

Keywords: port, city, urban development, scale, level, hinterland, foreland.