

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΧΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Διπλωματική Εργασία

Η σύγκρουση δύο κόσμων: Βερολίνο 1949-1990



Όνομα φοιτητή: Χατζηπαναγιωτίδης Δημήτρης

Επιβλέπων: Λαλένης Κωνσταντίνος

ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2019

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει τίτλο *Η σύγκρουση δύο κόσμων: Βερολίνο 1949-1990* και αποτελεί ουσιαστικά μια συγκριτική μελέτη ανάμεσα στο Δυτικό και Ανατολικό Βερολίνο κατά την περίοδο 1949 - 1990, στον τομέα του χωρικού σχεδιασμού και της αστικής ανάπτυξης. Ο βασικός προβληματισμός αφορά το κατά πόσο η διαφορετική οργάνωση της οικονομίας τους αποτυπώθηκε στον χώρο, πως επηρεάστηκε ο αστικός ιστός και οι λειτουργίες της πόλης. Η εργασία αποτελείται από έξι Κεφάλαια. Στα πρώτα δύο Κεφάλαια, γίνεται προσπάθεια να δωθούν κάποιες βασικές πληροφορίες σχετικά με το Βερολίνο και να αναδειχθούν οι ιστορικές πλευρές, οι καθοριστικές πολιτικές εξελίξεις που συντέλεσαν στην διαίρεση της πόλης. Ακολουθούν τρία Κεφάλαια στα οποία πραγματοποιείται μια σύγκριση σχετικά με την οικονομία, τις αστικές μεταφορές και την αστική ανάπτυξη στις δύο πλευρές. Τέλος, παρουσιάζονται τα βασικά συμπεράσματα από την εργασία, γενικά και ειδικά για τα ζητήματα που εξετάστηκαν.

λέξεις κλειδιά: Δυτικό Βερολίνο, Ανατολικό Βερολίνο, χωρικός σχεδιασμός, αστική ανάπτυξη, διαιρεμένη πόλη

Abstract

This thesis is titled *The clash between two worlds: Berlin 1949-1990* and is basically a comparative study between West and East Berlin between 1949 and 1990 in the sphere of spatial planning and urban development. The main concern is whether the different organization of their economy was reflected in urban space, how the urban fabric and the city functions were affected. The thesis consists of six Chapters. In the first two Chapters, an attempt is made to give some basic information about Berlin and to highlight the historical aspects, the key political developments that have contributed to the division of the city. Then follow three Chapters in which a comparison is made on the economy, urban transport and urban development on both sides. Finally, the main conclusions from this study are being presented, generally and specifically on the issues that were examined.

key words: *West Berlin, East Berlin, spatial planning, urban development, divided city*

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω πρώτα απ' όλα τον κύριο Λαλένη Κωνσταντίνο για την καθοδήγηση, την βοήθεια και την κατανόηση που μου έδειξε καθόλη την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας. Ευχαριστώ ιδιαίτερα τους γονείς μου για την μεγάλη στήριξη που μου έδωσαν όλα τα χρόνια της φοίτησής μου και τις αγαπημένες μου αδερφές, Γιώτα και Πάτυ, που ήταν πάντα παράδειγμα για εμένα. Τέλος, ευχαριστώ από την καρδιά μου τους φίλους και τους συντρόφους μου, την φίλη μου Εύη για την βοήθεια στην διαμόρφωση του τεύχους, κι ένα ιδιαίτερο πρόσωπο, την Ι.Α.Γ.

Πίνακας Περιεχομένων

1. Εισαγωγή	1
2. Ιστορικό Πλαίσιο	3
2.1. Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και η «μοιρασιά» των νικητών.....	3
2.2. Η Διάσκεψη του Πότσταμ και οι δύο «Γερμανίες»	5
2.3. Το Τείχος του Βερολίνου.....	8
3. Οικονομία	11
3.1. Οικονομική Ανασυγκρότηση στο Δυτικό Βερολίνο	12
3.2. Οικονομική Ανασυγκρότηση στο Ανατολικό Βερολίνο	14
3.3. Ενέργεια στο Δυτικό Βερολίνο.....	16
3.4. Ενέργεια στο Ανατολικό Βερολίνο.....	17
3.5. Βιομηχανία στο Δυτικό Βερολίνο	19
3.6. Βιομηχανία στο Ανατολικό Βερολίνο	21
3.7. Τριτογενής Τομέας στο Δυτικό Βερολίνο	22
3.8. Τριτογενής Τομέας στο Ανατολικό Βερολίνο	24
4. Αστικές μεταφορές	26
4.1. Πριν την ανέγερση του Τείχους.....	26
4.1.1. Οδικό δίκτυο	26
4.1.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο.....	27
4.2. Δυτικό Βερολίνο.....	29
4.2.1. S-Bahn.....	29
4.2.2. U-Bahn.....	30
4.2.3. Οδικό δίκτυο	31
4.3. Ανατολικό Βερολίνο.....	33
4.3.1. S-Bahn.....	33
4.3.3. Οδικό δίκτυο	35
5. Αστική ανάπτυξη	36
5.1. Δομή της Πόλης	36
5.2. 1945 - 1949	37
5.3. Το νέο κέντρο του Δυτικού Βερολίνου	40

5.4. Το κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου	43
5.5. Δευτερεύοντα κέντρα στο Δυτικό Βερολίνο	48
5.6. Δευτερεύοντα κέντρα στο Ανατολικό Βερολίνο	51
5.7. Η κατοικία στο Δυτικό Βερολίνο	52
5.7.1. Hansa Viertel	52
5.7.2. Grosswohnsiedlungen	54
5.8. Η κατοικία στο Ανατολικό Βερολίνο	57
5.8.1. Δεκαετία του '50	57
5.8.2. Δεκαετία του '60	58
5.8.3. Δεκαετία του '70	60
6. Συμπεράσματα	63
6.1. Για την Οικονομία	63
6.2. Για τις Αστικές Μεταφορές	65
6.3. Για την Αστική Ανάπτυξη	65
Βιβλιογραφία	68

1. Εισαγωγή

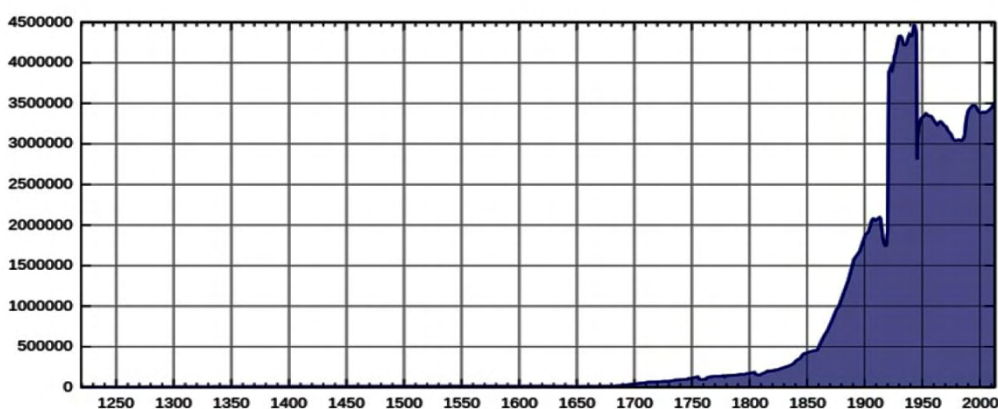
Το Βερολίνο είναι μια πόλη που βρίσκεται στο έδαφος του βορειοανατολικού τμήματος της Γερμανίας, στην κεντρική Ευρώπη. Η καταγεγραμμένη του ιστορία ξεκινάει από τα τέλη του 12^{ου} και τις αρχές του 13^{ου} αιώνα, καθώς διάφοροι οικισμοί του όπως το Spandau ή το Kopenick αναφέρονται από τότε, πάντως η ημερομηνία ίδρυσής του θεωρείται το 1237. Το Βερολίνο μέσα στην πορεία του στους αιώνες αποτέλεσε πόλη – πρωτεύουσα για του Βρανδεμβούργου, του Βασιλείου της Πρωσίας, της Γερμανικής Αυτοκρατορίας, της ναζιστικής Γερμανίας, της Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας και τέλος της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας.



Εικόνα 1: Η θέση του Βερολίνου στην Γερμανία

Η πόλη αναπτύχθηκε ραγδαία μετά την Βιομηχανική Επανάσταση, κατά τον 19^ο αιώνα και μετατράπηκε στο μεγαλύτερο οικονομικό και βιομηχανικό κέντρο της Γερμανίας. Η έντονη αστικοποίηση από το 1820 οδήγησε στην δραματική αύξηση του πληθυσμού και στην μεγάλη

επέκταση της πόλης. Ενδεικτικά, ο πληθυσμός της δεκαπλασιάστηκε από το 1650 μέχρι το 1700 φθάνοντας σχεδόν τους 60.000 κατοίκους, ενώ το 1877 ξεπέρασε το 1 εκατομμύριο. Η πληθυσμιακή αύξηση υπέστη έντονη επιτάχυνση λόγω της βιομηχανοποίησης της πόλης και της περιοχής και κορυφώθηκε το 1942 αγγίζοντας σχεδόν τους 4,5 εκατομμύρια κατοίκους. Αντίστοιχα, η έκταση της πόλης ακολούθησε παρόμοια μεγέθυνση. Από τον 19^ο μέχρι τον 20^ο αιώνα τετραπλασίασε την έκτασή της φθάνοντας τα 65 km², ενώ από το 1920, όταν συνενώθηκε διοικητικά με τα προάστια και τους δορυφορικούς οικισμούς έφθασε τα 883 km². Από την πορεία ανάπτυξής του, το Βερολίνο εξελίχθηκε και αποτελεί μια πόλη παγκοσμίου κλάσης, με επιφανή θέση σε κάθε πτυχή των ανθρώπινων και κοινωνικών δραστηριοτήτων, από την ιστορία, την πολιτική και την οικονομία μέχρι την επιστήμη, την τέχνη και τον πολιτισμό.



Εικόνα 2: Η πληθυσμιακή ανάπτυξη του Βερολίνου

Μέσα στην πλούσια ιστορική πορεία του Βερολίνου ξεχωρίζουν πολλά, τίποτα όμως όσο η περίοδος μετά την λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η διαιρεμένη του εποχή από το 1949 έως το 1990. Κατά την διάρκεια αυτή το Βερολίνο, μέσα στις σύνθετες μεταπολεμικές συνθήκες διχάστηκε στα δύο και πέρασε 41 χρόνια έτσι. Δεν αποτελεί βέβαια την πρώτη ούτε την τελευταία διαιρεμένη πόλη, υπάρχουν οι περιπτώσεις της Λευκωσίας, του Μπέλφαστ, της Βηρυτού, της Ιερουσαλήμ και πολλών άλλων. Ωστόσο το Βερολίνο διαφέρει από όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις, καθώς ο διαχωρισμός του δεν αφορά εθνικές ή θρησκευτικές αντιθέσεις, αλλά ιδεολογικές, πολιτικές και οικονομικές (Caner, Bollen, 2016). Για πρώτη και μοναδική φορά στην ιστορία, σε μια πόλη συνυπάρχουν και συγκρούονται δύο διαφορετικά κοινωνικο - οικονομικά συστήματα. Το Βερολίνο στην διαιρεμένη του εποχή αποτέλεσε το επίκεντρο της αντιπαράθεσης ανάμεσα στα παγκόσμια καπιταλιστικά και σοσιαλιστικά στρατόπεδα κι έγινε το σύμβολο του Ψυχρού Πολέμου. Αυτό το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του το καθιστά μοναδικό και γι' αυτό το λόγο επιλέχθηκε ως θέμα της παρούσας εργασίας.

2. Ιστορικό Πλαίσιο

Η διαίρεση της πόλης του Βερολίνου σε Δυτικό και Ανατολικό αποτελεί μια εξαιρετικά σύνθετη υπόθεση. Πολλά από τα γεγονότα που οδήγησαν στη δημιουργία των δύο γερμανικών κρατών, της σοσιαλιστικής Λαοκρατικής ή Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας (ΛΔΓ) και της καπιταλιστικής Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας (ΟΔΓ), αποτελούν «θολά» σημεία, ενώ άλλα αποκρύπτονται σκόπιμα και συστηματικά. Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται προσπάθεια να αναδειχθούν κάποιες ιστορικές πλευρές, που συντέλεσαν στην εγκαθίδρυση δύο διαφορετικών συστημάτων στη μεταπολεμική Γερμανία.

2.1. Β' Παγκόσμιος Πόλεμος και η «μοιρασιά» των νικητών

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος έλαβε χώρα από το 1939 έως το 1945 και αποτέλεσε την πιο εκτενή και καταστροφική πολεμική σύγκρουση στην ιστορία των ανθρώπινων κοινωνιών, αφήνοντας πίσω του περισσότερους από 60 εκατομμύρια νεκρούς και αμέτρητες υλικές καταστροφές. Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος ήρθε ως αποτέλεσμα των σφοδρών αντιθέσεων και ανταγωνισμών μεταξύ των οικονομικών και γεωπολιτικών συμφερόντων των καπιταλιστικών χωρών σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, που αφορούσαν το ξεπέραςμα της μεγάλης οικονομικής κρίσης της δεκαετίας του '30, την διεύρυνση των αγορών και των σφαιρών επιρροής, την αύξηση των αποικιών και την αναδιανομή και επέκταση των συνόρων. Μέσα σε αυτή την σύνθετη σύγκρουση, προέκυψαν ουσιαστικά δύο αντιμαχόμενα στρατόπεδα, από την μία οι δυνάμεις του Άξονα με ηγετικές χώρες την ναζιστική Γερμανία, την φασιστική Ιταλία και την αυτοκρατορία της Ιαπωνίας, και από την άλλη τις δυνάμεις των Συμμάχων με ηγετικές τις καπιταλιστικές χώρες των ΗΠΑ, Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία και την σοσιαλιστική ΕΣΣΔ. Η έκβαση του πολέμου βρήκε νικητές το εντελώς ανομοιογενές μπλοκ των Συμμάχων, γεγονός που αποτέλεσε την βάση των μετέπειτα εξελίξεων στην ηττημένη χώρα της Γερμανίας.

Το αποτέλεσμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ήταν αντιφατικό για το στρατόπεδο των νικητών. Σαφώς επιτεύχθηκε αφενός ο κοινός στόχος των Συμμάχων, δηλαδή η ήττα και συντριβή των ναζιστικών-φασιστικών δυνάμεων, ωστόσο εγκαινιάζεται αφετέρου η εποχή του Ψυχρού Πολέμου με την ανάδειξη δύο αντικρουόμενων νέων υπερδυνάμεων. Από τη μία στην αλλαγή αυτή των παγκόσμιων συσχετισμών, η χώρα των ΗΠΑ περνάει σε φάση έντονης οικονομικής αναζωογόνησης και ανάπτυξης, ενώ αυξάνει σημαντικά την διεθνή πολιτική επιρροή της. Από την άλλη, η λήξη του πολέμου επέφερε σημαντικό κλονισμό στην οικονομική και πολιτική οργάνωση σε μια σειρά χώρες της ανατολικής Ευρώπης και των Βαλκανίων, οι οποίες με επαναστάσεις αλλά και την με την καθοριστική συμβολή του Κόκκινου Στρατού δημιούργησαν ένα νέο μπλοκ, το σοσιαλιστικό στρατόπεδο, με ηγέτιδα δύναμη την ΕΣΣΔ. Έτσι, διαμορφώθηκε

το λεγόμενο αντίπαλο δέος και ξεκίνησε η μεγάλη αντιπαράθεση ανάμεσα σε «Δύση» και «Ανατολή».

Για την Γερμανία, η οριστική της ήττα στον πόλεμο σφραγίζεται στις 30 Απριλίου του 1945, όταν μετά από δύο εβδομάδες πολιορκίας του Βερολίνου, ο Χίτλερ αυτοκτονεί, οι εναπομείναντες δυνάμεις του γερμανικού στρατού παραδίδονται και ο σοβιετικός Κόκκινος Στρατός υψώνει στο Ράιχσταγκ, το κτίριο του κοινοβουλίου, την κόκκινη σημαία με το σφυροδρέπανο, κι έτσι μετά από μερικές ημέρες, την νύχτα της 8^{ης} προς 9^η Μάη πραγματοποιείται η άνευ όρων συνθηκολόγηση της Γερμανίας. Στις 5 Ιούνη του 1945, αντιπροσωπεία από ανώτατα στελέχη του στρατού από τις χώρες των ΗΠΑ, της Μεγάλης Βρετανίας, της Γαλλίας και της ΕΣΣΔ υπέγραψε τη «Διακήρυξη σχετικά με την Ήττα της Γερμανίας και την Ανάλυση της Ανώτατης Αρχής», σύμφωνα με την οποία η Γερμανία χωρίστηκε σε τέσσερις ζώνες κατοχής και το Βερολίνο σε τέσσερις τομείς. Μετά από τέσσερις ημέρες εγκαθιδρύονται στις ζώνες και στους τομείς κατοχής στρατιωτικές κυβερνήσεις των αντίστοιχων χωρών, όπου κάθε μια από αυτές συγκέντρωνε την ανώτατη εξουσία στο αντίστοιχο τμήμα της Γερμανίας ή του Βερολίνου που υπαγόταν στον έλεγχό της. Για ζητήματα που αφορούσαν το σύνολο της Γερμανίας ή του Βερολίνου, αποφάσιζε ενιαίο όργανο, το μετέπειτα Συμμαχικό Συμβούλιο Ελέγχου, το οποίο αποτελούνταν από εκπροσώπους και των τεσσάρων δυνάμεων.



Εικόνα 3: Οι τομείς κατοχής του Βερολίνου (πηγή: britannica.com)



Εικόνα 3: Η κόκκινη σημαία στο Ράιχσταγκ (πηγή: Ριζοσπάστης)



Εικόνα 4: Οι ζώνες κατοχής στην Γερμανία

Αξίζει να σημειωθεί και να ξεκαθαριστεί πως ολόκληρη η πόλη του Βερολίνου βρισκόταν στο έδαφος της σοβιετικής κατοχικής ζώνης και μετέπειτα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας, δηλαδή η πόλη δεν ανήκε ούτε γεωγραφικά ούτε συνόρευε με τις ζώνες κατοχής των άλλων δυνάμεων και μετέπειτα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Είναι προφανές ότι αυτή η κατάσταση όξυνε έντονα τους ανταγωνισμούς, την δυσπιστία και τις τεταμένες σχέσεις ανάμεσα στις νικητήριες δυνάμεις. Έτσι, για την ΕΣΣΔ και το σοσιαλιστικό στρατόπεδο, το Δυτικό Βερολίνο αποτελούσε ένα προκεχωρημένο φυλάκιο του καπιταλισμού μέσα στα σοσιαλιστικά εδάφη με σκοπό την υπονόμευση, την δολιοφθορά και την ανατροπή της προσπάθειας οικοδόμησης του σοσιαλισμού, ενώ για την Δύση αποτελούσε το τελευταίο οχυρό της απέναντι στην κομμουνιστική επέκτασης και ένα σύμβολο δημοκρατίας και ελευθερίας.

2.2. Η Διάσκεψη του Πότσταμ και οι δύο «Γερμανίες»

Από τις 17 Ιουλίου μέχρι τις 2 Αυγούστου του 1945 πραγματοποιήθηκε στην πόλη του Potsdam, 26 χ.μ. νοτιοδυτικά από την πόλη του Βερολίνου, η Διάσκεψη του Πότσταμ, στην οποία πήραν μέρος οι ηγέτες Ιωσήφ Στάλιν, Ουίνστον Τσόρτσιλ και Χάρυ Τρούμαν, των χωρών της ΕΣΣΔ, της Μεγάλης Βρετανίας και των ΗΠΑ αντίστοιχα. Η συνδιάσκεψη αυτή είχε στο επίκεντρό της την συμφωνία και την λήψη μέτρων κι αποφάσεων, όπως αποτυπώθηκαν στο Πρωτόκολλο της Διάσκεψης, σχετικά με την αποναζιστικοποίηση, την αποστρατικοποίηση, την διοίκηση, την αποκατάσταση, τις αποζημιώσεις και γενικότερα τα ζητήματα της μεταπολεμικής πορείας της Γερμανίας. Ο βασικός όμως στόχος που έθετε η Διάσκεψη, στον οποίο εκφράστηκε κοινή συμφωνία από όλους, αφορούσε την δημιουργία ενός ενιαίου γερμανικού, αποστρατιωτικοποιημένου, αποναζιστικοποιημένου, δημοκρατικού κράτους. Ωστόσο, φάνηκε σύντομα πως οι αντιπαραθέσεις ανάμεσα στις δυνάμεις κατοχής οδηγούσαν περισσότερο στο οριστικό μοίρασμα της Γερμανίας και του Βερολίνου, παρά στους ενιαίους στόχους, κι έτσι δρομολογήθηκαν οι ενέργειες παραβίασης της Διάσκεψης του Πότσταμ. (CVCE, 2016)



Εικόνα 4: Τσόρτσιλ, Τρούμαν και Στάλιν στην Διάσκεψη του Πότσταμ

Στις 15 Σεπτέμβρη του 1946, δημοσιεύεται από το Υπουργείο Εξωτερικών των ΗΠΑ μια 37σέλιδη αναφορά για τις εξελίξεις στη Γερμανία και τη στάση των ΗΠΑ, η οποία αναφέρει τα εξής: «Οι ΗΠΑ δεν μπορούν να αποδεχτούν καμία πιθανή κυριαρχούμενη από τους κομμουνιστές Γερμανία και ο στόχος μίας ουδέτερης Γερμανίας θα ετίθετο σε αμφισβήτηση από μία κυρίαρχη κομμουνιστική επιρροή (σ.σ.: αν οι σοβιετικοί έμπαιναν εμπόδιο στα σχέδια των Αμερικανών για οικονομική ένωση της Γερμανίας) [...] θα έπρεπε να συνεχίσουμε με την ένωση της Δυτικής Γερμανίας -με τους Βρετανούς και αν είναι εφικτό και με τους Γάλλους- και με την αποκατάσταση της οικονομίας σε αυτή την περιοχή. Αυτή η εναλλακτική θα σήμαινε τη διαίρεση της Γερμανίας σε ένα ανατολικό και ένα δυτικό κράτος» (Department of State, Dec. Files 740.000 119 Control (Germany) 9-15-46).

Το πρώτο βήμα πραγματοποιείται στις 28 Ιουλίου του 1946, όταν οι ΗΠΑ κατέθεσαν πρόταση προς τις υπόλοιπες δυνάμεις για την οικονομική ενοποίηση των ζωνών κατοχής. Στην πρόταση αυτή αντιτάχθηκαν τόσο η ΕΣΣΔ όσο και η Γαλλία, ωστόσο μερικούς μήνες αργότερα στις 2 Δεκεμβρίου του 1946, οι ΗΠΑ και η Μεγάλη Βρετανία υπέγραψαν την συμφωνία για την ενοποίηση των δικών τους κατοχικών ζωνών, δημιουργώντας έτσι την περίφημη Διζωνία. Μετά από δύο περίπου χρόνια, στη 1 Αυγούστου του 1948, η γαλλική κατοχική ζώνη προσχώρησε στην Διζωνία, η οποία μετατράπηκε πλέον σε Τριζωνία. (CVCE, 2016) Η ενιαία αυτή Τριζωνία των καπιταλιστικών χωρών αποτέλεσε ουσιαστικά τον προάγγελο του κράτους της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας.

Το επόμενο βήμα, που ακολούθησε την πρώτη ενοποίηση των αμερικάνικων και βρετανικών ζωνών κατοχής του 1946, έγινε στις 20 Ιουνίου του 1948 με την νομισματική μεταρρύθμιση η οποία καθιέρωσε νέο ανεξάρτητο νόμισμα, συγκεκριμένα το γερμανικό μάρκο (DM), στην Διζωνία (κι αργότερα στην Τριζωνία) αντικαθιστώντας το παλιό ράιχσμαρκ που χρησιμοποιούσαν ενιαία οι «γερμανοί πολίτες» σε όλες τις ζώνες κατοχής. Ως απάντηση στην νομισματική μεταρρύθμιση, η ΕΣΣΔ αντικατέστησε κι αυτή στην δική της κατοχική ζώνη το ράιχσμαρκ με το νέο ανατολικογερμανικό μάρκο στις 23 Ιουνίου. Την αμέσως επόμενη ημέρα, το γερμανικό μάρκο κυκλοφόρησε και στους τομείς κατοχής του μετέπειτα Δυτικού Βερολίνου και αργότερα το ανατολικογερμανικό μάρκο στον σοβιετικό κατοχικό τομέα της πόλης. Είναι προφανές, ότι αυτή η χαοτική κατάσταση γύρω από το ανταλλακτικό νόμισμα, λειτούργησε εντελώς αποδιοργανωτικά στην παραγωγική ανασυγκρότηση στο σύνολο της Γερμανίας, αλλά ιδιαίτερα στην πόλη του Βερολίνου, δεδομένης της ελεύθερης (με κάποιους τυπικούς ελέγχους) κυκλοφορίας ανάμεσα στους τομείς κατοχής (Μπαλωμένος, 2010).

Το τελικό βήμα στην παραβίαση της Διάσκεψης του Πότσταμ ήρθε βεβαίως με την οριστική ρήξη και συγκρότηση των δύο ξεχωριστών κρατών στην Γερμανία. Σε συνδιάσκεψη που διεξήχθη στο Λονδίνο από τις 20 Απριλίου έως τις 2 Ιουνίου του 1948, είχε συζητηθεί από τις δυνάμεις των ΗΠΑ, Μεγάλης Βρετανίας και Γαλλίας, η δημιουργία αυτοτελούς γερμανικού κράτους στις δυτικές ενοποιημένες ζώνες. Στη 1 Σεπτεμβρίου συγκροτήθηκε βουλευτικό συμβούλιο στην πόλη της Βόννης, το οποίο στις 23 Μάη του 1949 ψήφισε το πρώτο Σύνταγμα για την επίσημη ίδρυση καπιταλιστικού κράτους στην δυτική Γερμανία, την Ομοσπονδιακή

Δημοκρατία της Γερμανίας, με καγκελάριο τον Konrad Adenauer και πρωτεύουσα την Βόννη. Τον Αύγουστο του 1949 διεξήχθησαν εκλογές με νικητή τον Konrad Adenauer και το Κόμμα των Χριστιανοδημοκρατών. Στις 7 Οκτωβρίου του ίδιου έτους ιδρύθηκε με τη σειρά της η σοσιαλιστική Λαοκρατική ή Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας (ΛΔΓ) και μετά από τρεις μέρες παραδόθηκε η ανώτατη εξουσία από την ΕΣΣΔ στην κυβέρνηση της ΛΔΓ. Πρώτος πρόεδρος της ΛΔΓ εκλέχθηκε ο κομμουνιστής Wilhelm Pieck, ενώ γραμματέας του Ενιαίου Σοσιαλιστικού Κόμματος της Γερμανίας, του κόμματος που καθοδηγεί την ανατολικογερμανική κυβέρνηση και την σοσιαλιστική οικοδόμηση, είναι ο Walter Ulbricht. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο πρώτο σύνταγμα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας δεν ορίστηκε ξεχωριστή σημαία ή εθνόσημο. Η σημαία της ΛΔΓ, με έμβλημα ένα σφυρί και ένα διαβήτη περικυκλωμένα από δύο λωρίδες στάχι με φόντο την μαύρη, την κόκκινη και την κίτρινη ρίγα (έμβλημα που συμβόλιζε την λαϊκή συμμαχία της εργατικής τάξης, των αγροτών και των επιστημόνων, για την σοσιαλιστική οικοδόμηση στην ανατολική Γερμανία), καθιερώθηκε δέκα χρόνια αργότερα, στη 1 Οκτωβρίου του 1959.



Εικόνα 5: Η σημαία της ΛΔΓ

Τέλος, το πεδίο ξεκαθάρισε με την συγκρότηση αυτοτελών εθνικών στρατών στις δύο χώρες και την ένταξή τους σε διεθνείς οργανισμούς συμμαχιών. Στις 9 Μάη 1955, στην ημέρα επετείου των 10 χρόνων από την ήττα του ναζισμού, η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας εντάχθηκε στο NATO, στον Οργανισμό Ευρωατλαντικού Συμφώνου, μια οικονομική και στρατιωτική συμμαχία καπιταλιστικών χωρών με πιλοτική δύναμη τις ΗΠΑ, που ιδρύθηκε το 1949. Σε απάντηση σε αυτή την ενέργεια ιδρύθηκε στις 14 Μάη, από 8 σοσιαλιστικές χώρες στην Ευρώπη με πρωτοβουλία της ΕΣΣΔ, η «Συνθήκη της Φιλίας, Συνεργασίας και Αμοιβαίας Βοήθειας», η οποία έμεινε στην ιστορία ως Σύμφωνο της Βαρσοβίας, στο οποίο προσχώρησε και η Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας . Περίπου ένα χρόνο αργότερα, η ΟΔΓ προέβη στην συγκρότηση του εθνικού στρατού της, τον Bundeswehr, ενώ δύο μήνες μετά ιδρύθηκε ο εθνικός λαϊκός στρατός της ΛΔΓ, ο Nationale Volksarmee (Μπαλωμένος, 2010).

2.3. Το Τείχος του Βερολίνου

Για 12 χρόνια, από το 1949 έως το 1961, τα σύνορα ανάμεσα στην δυτική και την ανατολική πλευρά της πόλης του Βερολίνου ήταν μόνο νοητά και η κυκλοφορία ανάμεσα στους κατοχικούς τομείς, πέρα από κάποιους τυπικούς ελέγχους, πραγματοποιούνταν ελεύθερα ανάμεσα στις δύο πλευρές. Υπολογίζεται ότι περίπου μισό εκατομμύριο άνθρωποι διαβαίνανε τα σύνορα καθημερινά, ανάμεσά τους και χιλιάδες πράκτορες των αμερικάνικων, βρετανικών, σοβιετικών και όχι μόνο, μυστικών υπηρεσιών. Αυτή η κατάσταση ήταν ιδιαίτερα προβληματική και επηρέασε κυρίως το Ανατολικό Βερολίνο και την Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας. Από την μία χιλιάδες ήταν οι άνθρωποι οι οποίοι κατοικούσαν στο Ανατολικό Βερολίνο ή στην ΛΔΓ, αλλά εργαζόνταν στο Δυτικό. Αυτό σήμαινε πως όλος αυτός ο κόσμος απολάμβανε τις δωρεάν ή σχεδόν δωρεάν δημόσιες υπηρεσίες, όπως η εκπαίδευση και η υγεία, της ΛΔΓ αλλά δεν προσέφερε με την εργασία του σε αυτήν. Από την άλλη, λόγω των «ανοιχτών» αυτών συνόρων ένας μεγάλος όγκος ανθρώπων μετανάστευσε και εγκαταστάθηκε μόνιμα στο Δυτικό Βερολίνο και την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία μέσα στα χρόνια, επιδεινώνοντας έτσι την πληθυσμιακή και οικονομική αιμορραγία της ΛΔΓ. Συνολικά, αυτά τα 12 χρόνια, υπολογίζεται πως περισσότεροι από 2 εκατομμύρια άνθρωποι μετανάστευσαν από την «Ανατολή» προς την «Δύση», πολλοί από αυτούς στο Δυτικό Βερολίνο.

Επιπλέον, αυτή η έκρυθμη κατάσταση κορυφώθηκε για πρώτη φορά με τα γεγονότα της 16^{ης} και 17^{ης} Ιουνίου του 1953 στο Ανατολικό Βερολίνο, όταν εκδηλώθηκαν λαϊκές αντιδράσεις ενάντια στην κυβέρνηση της ΛΔΓ, που σύμφωνα με την οποία ήταν υποκινούμενες σε μεγάλο βαθμό από τις δυτικές δυνάμεις. Όπως έχει αναφερθεί ένα χρόνο μετά την προσχώρηση της ΟΔΓ στο NATO το 1955, συγκρότησε εθνικό στρατό, μεγάλο μέρος του οποίου συγκέντρωνε σταδιακά στα σύνορα με την ΛΔΓ και στην πόλη του Δυτικού Βερολίνου. Από το 1958, η ΕΣΣΔ ζητάει από τις δυτικές δυνάμεις την αποχώρηση όλων των ξένων στρατευμάτων τόσο στο Δυτικό όσο και στο Ανατολικό Βερολίνο, συμπεριλαμβανομένου δηλαδή και του σοβιετικού στρατού, χωρίς

όμως να βρίσκει ανταπόκριση. Έτσι, το «ζενίθ» ήρθε στις αρχές του Αυγούστου του 1961, στην λεγόμενη «Κρίση του Βερολίνου», με τις δύο πλευρές να παρατάσσουν άρματα μάχης και στρατιωτικές δυνάμεις στα σύνορα της πόλης, με την σύρραξη όμως να αποφεύγεται. Μετά από τα γεγονότα αυτά, την νύχτα της 12^{ης} προς 13 Αυγούστου του 1961, ξεκινάει με απόφαση της ΛΔΓ η ανέγερση του, 45 περίπου χιλιομέτρων σε μήκος, Τείχους του Βερολίνου.



Εικόνα 6: Η γραμμή του Τείχους του Βερολίνου (πηγή: Βλάχος, 2014)



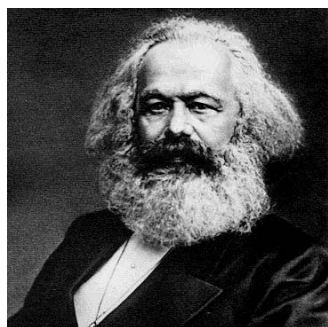
Εικόνα 7: Το Τείχος μπροστά από την Πύλη του Βρανδεμβούργου

Το Τείχος έγινε σύμβολο του Ψυχρού Πολέμου και χώριζε φυσικά τις δύο πλευρές της πόλης για 28 ολόκληρα χρόνια. Στις 9 Νοεμβρίου του 1989, με τις χώρες του σοσιαλιστικού στρατόπεδου να έχουν ήδη μπει σε μια πορεία καπιταλιστικής παλινόρθωσης και κάτω από έντονες πιέσεις των κατοίκων του Ανατολικού Βερολίνου οι οποίοι συγκεντρώθηκαν κατά χιλιάδες στα σύνορα των δύο πλευρών της πόλης, επιτράπηκε η ελεύθερη διέλευση και ξεκίνησε το γκρέμισμα του Τείχους του Βερολίνου, σηματοδοτώντας έτσι το τέλος του Ψυχρού Πολέμου. Η λήξη της εποχής του διαιρεμένου Βερολίνου σφραγίστηκε τυπικά και οριστικά στις 3 Οκτωβρίου του 1990 με την διάλυση της ΛΔΓ και την συνένωσή της με την ΟΔΓ, με «νέα» πρωτεύουσα της ενιαίας χώρας το Βερολίνο.



Εικόνα 8: Πλήθος Βερολινέζων στην Πύλη του Βρανδεμβούργου την ημέρα της πτώσης του Τείχους

3. Οικονομία



«Στην κοινωνική παραγωγή της ζωής τους, οι άνθρωποι εισέρχονται σε σχέσεις καθορισμένες, αναγκαίες, ανεξάρτητες από την θέλησή τους, σε σχέσεις παραγωγής, οι οποίες αντιστοιχούν σε μια καθορισμένη βαθμίδα ανάπτυξης των υλικών παραγωγικών τους δυνάμεων. Η ολότητα αυτών των σχέσεων παραγωγής αποτελεί την οικονομική δομή της κοινωνίας, την πραγματική βάση πάνω στην οποία υψώνεται ένα νομικό και πολιτικό εποικοδόμημα και στην οποία αντιστοιχούν συγκεκριμένες μορφές κοινωνικής συνείδησης. Ο τρόπος παραγωγής της υλικής ζωής καθορίζει γενικά την κοινωνική, πολιτική και πνευματική διαδικασία της ζωής. Δεν είναι η συνείδηση των ανθρώπων που καθορίζει το είναι τους, αλλά, αντίστροφα, το κοινωνικό τους είναι καθορίζει την συνείδησή τους. [...] Με την αλλαγή της οικονομικής βάσης ανατρέπεται, αργά ή γρήγορα, ολόκληρο το τεράστιο εποικοδόμημα.» - Καρλ Μαρξ, πρόλογος στην Κριτική της Πολιτικής Οικονομίας

Το παραπάνω παράθεμα από τα γραπτά του Καρλ Μαρξ, συμπυκνώνει τις βασικές, θεμελιωδές αρχές της υλιστικής αντίληψης της ιστορίας των ανθρώπινων κοινωνιών, η οποία εντοπίζει την ρίζα της εξέλιξης και ανάπτυξης της κοινωνικής ζωής σε όλες τις εκφάνσεις της (πολιτική, ιδεολογία, τέχνη, κοκ), στην οικονομική οργάνωση της κοινωνίας, στον τρόπο με τον οποίο παράγει τα μέσα ύπαρξής της, στις σχέσεις παραγωγής, δηλαδή τις σχέσεις ανάμεσα στους ανθρώπους στην διαδικασία της παραγωγής (Σεγκάλ, 2016). Αυτό, στην περίπτωση του Βερολίνου σημαίνει πως, μέσα σε όλα τα άλλα, ο σχεδιασμός και οι πολιτικές του, η ανάπτυξη, η χωροθέτηση των λειτουργιών μέσα στον αστικό ιστό, ξεκινούν από διαφορετική αφετηρία στις δύο αντικρουόμενες πλευρές του. Συγκεκριμένα, στο Δυτικό Βερολίνο διαμορφώνονται και εξελίσσονται στην βάση του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής ή των καπιταλιστικών σχέσεων, ενώ στο Ανατολικό Βερολίνο στην βάση του σοσιαλιστικού/κομμουνιστικού τρόπου παραγωγής ή των σοσιαλιστικών/κομμουνιστικών σχέσεων.

Το τί είναι ο καπιταλισμός, καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής και καπιταλιστικές σχέσεις αποτελεί ένα εξαιρετικά σύνθετο ζήτημα, μια υπόθεση που επιδέχεται πολλές ερμηνείες, προσεγγίσεις και κριτικές, για να γίνει ωστόσο κατανοητός η βάση στην οποία οργανώθηκε η οικονομία, η πολιτική, ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη της ΟΔΓ και του Δυτικού Βερολίνου, αρκείται να αναφερθούν δύο κοινώς αποδεκτά, βασικά χαρακτηριστικά του. Πρώτον, στον καπιταλισμό πραγματοποιείται εμπορευματική παραγωγή, αυτό σημαίνει ότι τα αγαθά και τα προϊόντα παράγονται για να ανταλλαχθούν, να εμπορευθούν κι όχι να καταναλωθούν.

Προφανώς, βέβαια, χρειάζεται να έχουν κάποια χρηστική αξία, να ικανοποιούν κάποια ανάγκη, ωστόσο ο σκοπός, η ποσότητα, η ποιότητα της παραγωγής τους καθορίζονται από τα κριτήρια αύξησης του κέρδους μέσα από την διαδικασία πώλησής τους. Δεύτερον, ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής διέπεται από την σχέση Κεφαλαίου – Μισθωτής Εργασίας. Αυτό, σημαίνει πως στην μαζική κοινωνική παραγωγή, ο καπιταλιστής ή κεφαλαιοκράτης, δηλαδή αυτός που έχει στην ιδιοκτησία του τα μέσα παραγωγής, αγοράζει πρώτες ύλες, μισθώνει ξένη εργατική δύναμη, με σκοπό να παράξει εμπορεύματα τα οποία πουλάει. Το χρήμα που κερδίζει από την διαδικασία πώλησης το επενδύει έπειτα και πάλι στην παραγωγή ως κεφάλαιο, με σκοπό να την αυξήσει, κι αυτός ο κύκλος είναι επαναλαμβανόμενος (Σεγκάλ, 2016).

Στον σοσιαλιστικό ή κομμουνιστικό τρόπο παραγωγής βάση του οποίου οργανώθηκε η ΛΔΓ και το Ανατολικό Βερολίνο, δεν ισχύουν τα παραπάνω δεδομένα. Στον σοσιαλισμό, η πλειοψηφία των μέσων παραγωγής (εξαιρέσεις γίνονται σε μικροϊδιοκτήτες, όπως μικρομεσαίοι αγρότες και αυτοαπασχολούμενοι επαγγελματίες) αποτελούν κοινωνική ιδιοκτησία. Ο κεντρικός σχεδιασμός είναι η βασική σχέση παραγωγής και βάση αυτού πραγματοποιείται η κατανομή του εργατικού δυναμικού στους διάφορους τομείς και κλάδους της οικονομίας και η κατανομή του παραγόμενου κοινωνικού προϊόντος. Φορέας της κοινωνικής ιδιοκτησίας στα μεγάλα μέσα παραγωγής και του κεντρικού σχεδιασμού είναι το ίδιο το σοσιαλιστικό εργατικό κράτος, το οποίο οργανώνει το τι, πως και πόσο θα παράγεται με βασικό κριτήριο τις κοινωνικές ανάγκες. Στην σοσιαλιστική κοινωνία που οι σχέσεις αυτές δεν είναι αρκετά ώριμες κι υπάρχουν κάποια «καπιταλιστικά κατάλοιπα» (μικρή ατομική ή ομαδική ιδιοκτησία, πχ στην αγροτική παραγωγή), ένα μέρος των κοινωνικών αναγκών καλύπτεται εντελώς δωρεάν, όμως κι ένα σημαντικό μέρος των αγαθών και προϊόντων για ατομική κατανάλωση κατανέμεται με βάση την ατομική εργασία των ανθρώπων.

3.1. Οικονομική Ανασυγκρότηση στο Δυτικό Βερολίνο

Η μεταπολεμική ιστορία της οικονομίας της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας αλλά και ειδικότερα του Δυτικού Βερολίνου ξεκινάει με τεράστιες δυσκολίες. Μεγάλος όγκος της προπολεμικής παραγωγής, υποδομές και δίκτυα, εργοστάσια, γραφεία, μαγαζιά και δρόμοι μεταφοράς, έχουν καταστραφεί από τον πόλεμο, τους βομβαρδισμούς και τις ένοπλες συγκρούσεις μέσα στην πόλη. Κατά τη διάρκεια του αποκλεισμού, αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα σύνδεσης με την υπόλοιπη επικράτεια της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας, αποκόπηκε σε σημαντικό βαθμό από τις πρώην αγορές και το δίκτυο προμήθευσης πρώτων υλών και εμπορευμάτων, ενώ μετά το 1961 και την ανέγερση του Τείχους του Βερολίνου η κατάσταση αυτή εντάθηκε περισσότερο. Ακόμη, το γεγονός αυτό στέρησε το Δυτικό Βερολίνο από χιλιάδες ανθρώπους οι οποίοι κατοικούσαν στην Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας και στο Ανατολικό Βερολίνο, όμως εργάζονταν στο Δυτικό. Επιπλέον, μέσα σε ένα τέτοιο κλίμα απομόνωσης και ανασφάλειας, γεννήθηκε μια τάση σε πολλές επιχειρήσεις οι οποίες είχαν

παραδοσιακά την έδρα τους στην πόλη του Βερολίνου να μεταφέρουν ολόκληρη ή ένα μέρος της παραγωγικής τους δραστηριότητας, τις εγκαταστάσεις τους, τα εργοστάσια ή τα διοικητικά γραφεία τους σε άλλες πόλεις και περιοχές της ΟΔΓ. Τέλος, η οικονομία του Δυτικού Βερολίνου και της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας ήρθε αντιμέτωπη με γενικότερα προβλήματα που αφορούσαν ευρύτερα τον υπόλοιπο δυτικό κόσμο και τις καπιταλιστικές χώρες, όπως η ανεργία, οι τεχνολογικές μεταβολές και οι περίοδοι ύφεσης σαν κι αυτές στα μέσα της δεκαετίας του '70, μετά την παγκόσμια πετρελαϊκή κρίση και πάλι στις αρχές της δεκαετίας του '80.

Δεδομένων των παραπάνω συνθηκών, η ανασυγκρότηση της οικονομίας της ΟΔΓ και του Δυτικού Βερολίνου θα ήταν αδύνατη χωρίς σημαντική εξωτερική βοήθεια. Η βοήθεια αυτή ήρθε πρώτα και κύρια από το λεγόμενο Σχέδιο Μάρσαλ. Το Σχέδιο Μάρσαλ ήταν ένα πρόγραμμα οικονομικής στήριξης υπό την αιγίδα των ΗΠΑ, με πρωτεργάτες τον πρόεδρο Χάρυ Τρούμαν και τον γραμματέα Τζορτζ Μάρσαλ, προς τις καπιταλιστικές χώρες της Ευρώπης. Έτσι, τον Ιούλιο του 1947 ιδρύθηκε από 14 χώρες αρχικά της Ευρώπης (μετέπειτα συμμετείχαν 16) η «Επιτροπή για την Ευρωπαϊκή Οικονομική Συνεργασία (CEEC)» με σκοπό την διαχείριση και την διανομή των οικονομικών κονδυλίων του προγράμματος. Ανάμεσα σε αυτές τις χώρες βρισκόταν βεβαίως και η Γερμανία των δυτικών ζωνών κατοχής, η αργότερα Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας από το 1949. Αν και δεν υπάρχει επίσημη καταγραφή και συμφωνία για τα ακριβή ποσά μοιράστηκαν από το Σχέδιο Μάρσαλ, οι πιο μετριοπαθείς εκτιμήσεις όσον αφορά την περίπτωση της ΟΔΓ υπολογίζουν τουλάχιστον 1,4 δισεκατομμύρια δολάρια από την περίοδο 1949-1951, ενώ άλλες πηγές αναφέρονται σε ποσά έως και 4 δισεκατομμύρια δολάρια. Είναι βέβαιο πάντως ότι η ΟΔΓ ήταν μια από τις 3 πρώτες χώρες, μαζί με την Μεγάλη Βρετανία και την Γαλλία, όσον αφορά το μερίδιο που έλαβαν από το Σχέδιο.



Εικόνα 9: Σχέδιο Μάρσαλ (πηγή: thecoldwarexperience.com)

Στην ΟΔΓ διαχειριστής των κονδυλίων της εξωτερικής οικονομικής βοήθειας ήταν η ομοσπονδιακή κυβέρνηση. Όσον αφορά το Δυτικό Βερολίνο, ο γενικός στόχος που έθεσε είχε να κάνει με την διάσφαση και το ανέβασμα του βιοτικού επιπέδου και της οικονομικής ανάπτυξης

της πόλης στους αντίστοιχους μέσους όρους με την υπόλοιπη χώρα. Πρώτα και κύρια, μεγάλα ποσά καταναλώθηκαν για την αποκατάσταση των μεταφορικών και επικοινωνιακών δικτύων, ζήτημα στρατηγικής σημασίας για την επιβίωση της πόλης, έτσι ώστε να μπορεί σε κατάσταση απομόνωσης και χωρικού περιορισμού να εξασφαλίζει την προμήθεια των απαραίτητων πρώτων υλών, ενεργειακών πόρων, καυσίμων, κλπ. Επιπλέον, η οικονομική βοήθεια μεταφράστηκε σε διάφορα μέτρα για την στήριξη της επιχειρηματικότητας και την αύξηση των επενδύσεων στο Δυτικό Βερολίνο. Αυτά τα μέτρα περιλάμβαναν την σημαντική μείωση των συντελεστών των φόρων εισοδήματος, των φόρων των επιχειρήσεων και των εταιριών, κι επιπλέον, αφορολόγητες επιδοτήσεις για τις νέες επενδύσεις στην πόλη στους κλάδους της βιομηχανίας, για τα κατασκευαστικά έργα, έργα στέγασης, για τον τουρισμό και την έρευνα. Τέλος, η οικονομική βοήθεια πήρε την μορφή εγγυημένων δανείων με χαμηλά επιτοκία για άτομα που ξεκινούσαν για πρώτη φορά κάποια επιχειρηματική δραστηριότητα στο Δυτικό Βερολίνο, προσφέροντας παράλληλα μια σειρά παροχές σε συμβουλευτικές υπηρεσίες αλλά και επαναχρησιμοποιημένους χώρους για την εγκατάσταση των νέων επιχειρήσεων.

3.2. Οικονομική Ανασυγκρότηση στο Ανατολικό Βερολίνο

Όπως συνέβη με την ΟΔΓ και το Δυτικό Βερολίνο, αντίστοιχα το Ανατολικό Βερολίνο και η ΛΔΓ αναδύονται οικονομικά ανίσχυρες μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Οι βομβαρδισμοί και οι ένοπλες συγκρούσεις μέσα στην πόλη, όπως και στην δυτική πλευρά, άφησαν πίσω τους μεγάλες καταστροφές στις υποδομές, στα δίκτυα, συνολικά στο κτιριακό απόθεμα, στις βιομηχανικές εγκαταστάσεις, στα γραφεία και τα καταστήματα, στις κατοικίες. Ακόμη, η Λαϊκή Δημοκρατία, παράλληλα με την προσπάθεια της αποκατάστασης των καταστροφών και της ανοικοδόμησης σε ολόκληρη την χώρα και ειδικότερα στην πόλη του Ανατολικού Βερολίνου, διεξήγαγε έναν πολύπλευρο πολιτικό αγώνα, με έντονες αντιπαραθέσεις, πιέσεις και διαπάλη, για τον σοσιαλιστικό μετασχηματισμό της κοινωνίας, την οικοδόμηση της οικονομίας και της εξουσίας με την νέα διαφορετική οργάνωση. Επιπλέον, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η ΛΔΓ με επίκεντρο το Ανατολικό Βερολίνο βρέθηκε αντιμέτωπη από το 1949 έως το 1961 με μια σημαντική πληθυσμιακή «αιμορραγία». Πέρα από το εργατικό δυναμικό που μετανάστευσε μόνιμα στην ΟΔΓ, ακόμα και οι χιλιάδες κάτοικοι της ΛΔΓ και του Ανατολικού Βερολίνου που μετακινούνταν καθημερινά για εργάζονται στην δυτική πλευρά, αποτελούσαν ουσιαστικά ένα «ενοχλητικό έξοδο» για το σοσιαλιστικό κράτος και την οικονομία του.

Και σε αυτή την περίπτωση λοιπόν, η εξωτερική βοήθεια συνέβαλε καθοριστικά για την οικονομική ανασυγκρότηση της χώρας και του Ανατολικού Βερολίνου. Σαν απάντηση στο Σχέδιο Μάρσαλ, ιδρύθηκε στις 8 Ιανουαρίου του 1949, με πρωτοβουλία της ΕΣΣΔ και την συμμετοχή άλλων πέντε σοσιαλιστικών χωρών, το «Συμβούλιο για την Αμοιβαία Οικονομική Βοήθεια», γνωστό ως Comecon. Η Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας έγινε μέλος του ένα χρόνο αργότερα, το 1950 (CVCE, 2016). Το Comecon δεν αποτελούσε τόσο ένα πρόγραμμα

οικονομικής στήριξης, αλλά περισσότερο μια οικονομική ένωση ανάμεσα στις χώρες του σοσιαλιστικού στρατοπέδου. Το Συμβούλιο διοικούνταν από την Εκτελεστική Επιτροπή του, η οποία απαρτιζόταν από αντιπροσώπους των 11 σοσιαλιστικών χωρών που συμμετείχαν, ενώ διέθετε ακόμη τέσσερις βοηθητικές επιτροπές υπεύθυνες για τον Σχεδιασμό, για την Επιστημονική και Τεχνική Συνεργασία, για τις Προμήθειες, και για τα Μέσα Παραγωγής. Σε αντίθεση με το Σχέδιο Μάρσαλ, στο Comecon η οικονομική βοήθεια δεν είχε την μορφή των χρηματοδοτικών πακέτων και κονδυλίων από την ΕΣΣΔ προς τις υπόλοιπες σοσιαλιστικές χώρες, αλλά στηριζόταν σε ένα δίκτυο ανταλλαγής πρώτων υλών, καυσίμων, μηχανημάτων κι άλλων, σε τιμή κόστους και την συντονισμένη ανάπτυξη της επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας ανάμεσα στις χώρες αυτές, ενώ παράλληλα διαμόρφωνε σχέσεις κοινού οικονομικού οφέλους με άλλες μη σοσιαλιστικές χώρες όπως το Ιράκ και το Μεξικό. Με αυτόν τον τρόπο, η ΛΔΓ και το Ανατολικό Βερολίνο κατάφεραν να ξεπεράσουν τις σοβαρές ελλείψεις σε μηχανήματα, πρώτες ύλες και ενεργειακούς πόρους να ανασυγκροστήσουν την οικονομία τους.



Εικόνα 10: Comecon (πηγή: 123rf.com)

3.3. Ενέργεια στο Δυτικό Βερολίνο

Το Δυτικό Βερολίνο, στην απομονωμένη του κατάσταση, αντιμετώπισε σοβαρά προβλήματα στο ζήτημα της παραγωγής και παροχής ενέργειας. Τα προβλήματα αυτά προέρχονταν κυρίως από τα υψηλά κόστη μεταφοράς των απαραίτητων πρώτων υλών και καυσίμων για τις μονάδες παραγωγής ενέργειας στην πόλη, εξαιτίας των δυσκολιών σύνδεσης με τα δίκτυα μεταφορών και ενέργειας της ΟΔΓ αλλά και της ΛΔΓ. Ωστόσο, το Δυτικό Βερολίνο κατέκτησε μια σχετική ενεργειακή αυτάρκεια από τις αρχές του 1950, τόσο όσον αφορά το ηλεκτρικό ρεύμα όσο και το φυσικό αέριο. Η αυτάρκεια αυτή βέβαια αναφέρεται στο γεγονός ότι οι ενεργειακές ανάγκες καλύπτονται ως επί το πλείστον από την παραγωγή εντός της πόλης, συγκεκριμένα από σταθμούς παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας που βρίσκονται στις περιοχές του Charlottenburg, του Wilmersdorf, του Moabit, του Spandau και άλλων, και από εγκαταστάσεις παροχής φυσικού αερίου στο Charlottenburg και στο Mariendorf, ανάμεσα στις περιοχές του Steglitz και του Neukölln. Οι πρώτες ύλες βέβαια για την λειτουργία αυτών των μονάδων εισάγονταν από έξω. Το μεγαλύτερο μέρος του εισαγόμενου λιγνίτη που χρησιμοποιούνταν για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, προερχόταν από την υπόλοιπη Ομοσπονδιακή Δημοκρατία και ένα μέρος του από την ΛΔΓ, η συντριπτική πλειοψηφία του πετρελαίου και των παράγωγων του από τα διυλιστήρια της ανατολικογερμανικής πόλης Schwedt, ενώ σημαντικό μέρος του εισαγόμενου φυσικού αερίου προερχόταν από σοβιετικό αγωγό που διερχόταν στην ΟΔΓ από την χώρα της Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας της Τσεχοσλοβακίας.

Η αυξανόμενη ζήτηση σε ενέργεια που επήλθε από μέσα της δεκαετίας του 1970, οδήγησε σε ένα μεγάλο κύκλο συζητήσεων και προτάσεων ανάμεσα στο Δυτικό Βερολίνο, την ΟΔΓ, την ΛΔΓ και την ΕΣΣΔ. Η αρχική πρόταση αφορούσε την δημιουργία μιας επιπλέον μονάδας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με βάση την καύση λιγνίτη, όσο το δυνατόν πιο μακριά στο δάσος του Spandau ανάμεσα στα σύνορα με την ΛΔΓ, αλλά αυτό θα συνεπαγόταν την καταστροφή χιλιάδων δένδρων και σημαντικά προβλήματα, τόσο οπτικά και αισθητικά όσο και σε σχέση με την ατμοσφαιρική ρύπανση. Κατά το χρόνο εξετάστηκε ένας συνδυασμός διαφόρων εναλλακτικών προς την συγκεκριμένη πρόταση. Η ιδέα ενός ατομικού σταθμού ηλεκτροπαραγωγής απορρίφθηκε όχι τόσο για περιβαλλοντικούς λόγους, αλλά επειδή τουλάχιστον δύο εγκαταστάσεις θα ήταν αναγκαίες έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής τροφοδοσία σε ενέργεια, όμως αυτό θα υπερέβαινε κατά πολύ τη ζήτηση και θα ήταν ιδιαίτερα κοστοβόρο. Η σύνδεση με το δίκτυο της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας, διασχίζοντας όλη την ενδιάμεση επικράτεια της ΛΔΓ, δεν ήταν μια λύση στην οποία η ΛΔΓ είχε αντιταχθεί, υπό την προϋπόθεση ότι θα υπήρχε κάποιου είδους δασμός ή άλλο χρηματικό αντίτιμο προς το σοσιαλιστικό κράτος. Μια σοβιετική πρόταση ήταν να κατασκευαστεί με την ευθύνη και χρηματοδότηση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας ένας ατομικός σταθμός στο Καλίνινγκραντ στο έδαφος της ΕΣΣΔ, ο οποίος σε αντάλλαγμα θα παρείχε ηλεκτρικό ρεύμα

μέσω μιας γραμμής ηλεκτρικής ενέργειας που θα συνέδεε την Πολωνία, τη ΛΔΓ και την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία μέσω του Δυτικού Βερολίνου. Ωστόσο, στην πρόταση αυτή δεν συμφώνησε η Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας, η οποία αντιπρότεινε με τη σειρά της μια προσφορά πώλησης ενέργειας στο Δυτικό Βερολίνο από το δικό της δίκτυο. Ως αντίτιμο η Ομοσπονδιακή Δημοκρατία θα αναλάμβανε την κατασκευή ενός πυρηνικού εργοστασίου στο έδαφος της ΛΔΓ κοντά στην πόλη του Μαγδεμβούργου, όμως τίποτα τελικά δεν προέκυψε από όλα αυτά τα σχέδια. Τελικά, αποφασίστηκε να κατασκευαστεί μια πρόσθετη μονάδα δίπλα στο υφιστάμενο εργοστάσιο Ernst-Reuter δυτικά του Spandau, ακολουθώντας την ισχύουσα αρχή του Δυτικού Βερολίνου ότι δεν θα έπρεπε σε μια πόλη με ασφυκτικά περιορισμένα σύνορα να χρησιμοποιούνται νέες εγκαταστάσεις για βιομηχανικούς σκοπούς όταν μπορούν να αξιοποιηθούν ήδη υπάρχοντες.



Εικόνα 11: Τα διυλιστήρια στην πόλη Schwedt (πηγή: aerialphotosearch.com)

3.4. Ενέργεια στο Ανατολικό Βερολίνο

Σε αντίθεση με το Δυτικό Βερολίνο, το Ανατολικό Βερολίνο δεν αντιμετώπισε ιδιαίτερα προβλήματα όσον αφορά την σταθερή εξασφάλιση της απαιτούμενης ποσότητας ενέργειας στην πόλη. Καθοριστικός παράγοντας γι' αυτό ήταν πως, αντίθετα με το Δυτικό Βερολίνο, βρισκόταν σε άμεση σύνδεση με την υπόλοιπη επικράτεια της Λαϊκής Δημοκρατίας του Βερολίνου, αλλά και με τις γειτονικές σοσιαλιστικές χώρες. Έτσι, το γεγονός αυτό διαμόρφωσε μια σταθερή

κατάσταση ενεργειακής ασφάλειας για το Ανατολικό Βερολίνο, όχι τόσο επειδή είχε μια εξασφαλισμένη, φθηνή και γρήγορη προμήθεια πρώτων υλών και καυσίμων, αλλά κυρίως επειδή ήταν ούτως ή άλλως ενσωματωμένο στο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας της χώρας, η οποία παραγόταν σε διάφορους ηλεκτροπαραγωγικούς σταθμούς της ΛΔΓ βόρεια, νότια και ανατολικά της πόλης του Βερολίνου.

Μέσα στην πόλη, υπήρχαν ορισμένες εγκαταστάσεις τηλεθέρμανσης, κυρίως στις περιοχές του Lichtenberg και του Kopenick, οι οποίες κάλυπταν της ανάγκες θέρμανσης και ζεστού νερού στο Ανατολικό Βερολίνο, ενώ παρήγαγαν και κάποιες ποσότητες ηλεκτρικής ενέργειας. Οι μονάδες αυτές λειτουργούσαν κυρίως με βάση το πετρέλαιο που εισαγόταν από την ΕΣΣΔ και τα διυλιστήρια στην πόλη Schwedt. Οστόσο, με την πάροδο των χρόνων, ενισχύθηκε, λόγω προσφοράς και μειωμένου κόστους μεταφοράς, η χρήση του λιγνίτη έναντι του πετρελαίου, και μέχρι την δεκαετία του 1980 είχε κυριαρχήσει. Ο εισαγόμενος λιγνίτης προερχόταν από τα μεγάλα λιγνιτορυχεία που βρίσκονταν στην ευρύτερη περιοχή γύρω από τις πόλεις Senftenberg και Cottbus στα σύνορα της Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της Πολωνίας.



Εικόνα 12: Με καφέ χρώμα, τα ορυχεία λιγνίτη στην ΛΔΓ (πηγή: cleanenergywire.com)

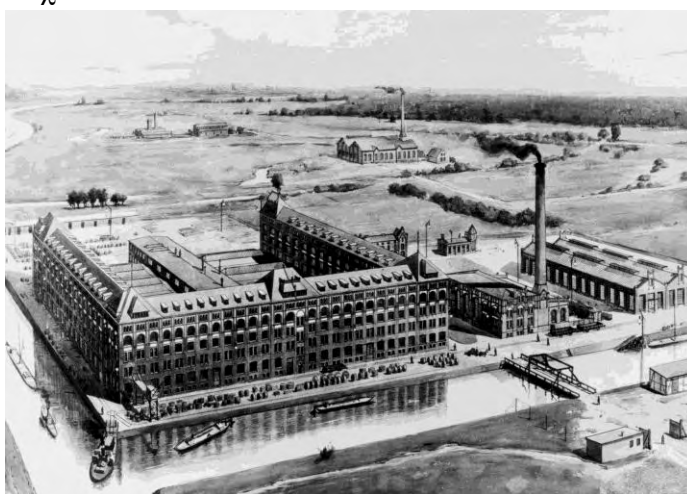
3.5. Βιομηχανία στο Δυτικό Βερολίνο

Ο τομέας της βιομηχανίας στην ΟΔΓ γενικότερα και κυρίως στο Δυτικό Βερολίνο, ήταν ένας από τους βασικούς αποδέκτες της οικονομικής βοήθειας από το Σχέδιο Μάρσαλ και των μέτρων της ομοσπονδιακής κυβέρνησης. Η πόλη αποτελούσε ένα από τα παραδοσιακά κέντρα συγκέντρωσης διαφόρων βιομηχανικών δραστηριοτήτων, χαρακτηριστικό που διατηρήθηκε κι ενισχύθηκε τα μεταπολεμικά χρόνια. Μέσα στην 40χρονη περίπου πορεία του Δυτικού Βερολίνου κυριάρχησαν τέσσερις μεγάλοι βιομηχανικοί κλάδοι, η παραγωγή ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, η βιομηχανία ποτών – τροφίμων, η παραγωγή μέσων παραγωγής και μηχανημάτων και η χημική βιομηχανία (Elkins, 1988).

Η παραγωγή ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού απασχολούσε περίπου το ένα τρίτο των βιομηχανικών εργατών κι επιστημόνων της βιομηχανίας του Δυτικού Βερολίνου. Η σχετικά μεγάλη ένταση εργασίας που παρουσίαζε, ιδίως λόγω των προηγμένων επιστημονικών γνώσεων και τεχνικών προσόντων που απαιτούνται από πολλούς εργαζόμενους, τον καθιστούσε διαχρονικά μια εξαιρετικά πολύτιμη δραστηριότητα για την πόλη. Στον συγκεκριμένο κλάδο υπήρχε μεγάλη παράδοση και κληρονομιά από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, ενώ η ανάπτυξή του συνδέθηκε ιστορικά με δύο μεγάλες επιχειρήσεις, την Siemens και την AEG. Η Siemens ιδρύθηκε το 1847 από τους Werner Siemens και Johann Halske και ήταν η εταιρία που δημιούργησε κι εγκατέστησε το πρώτο δίκτυο ηλεκτρικού τηλεγράφου στην Ευρώπη, ενώνοντας το Βερολίνο με την Φρανκφούρτη. Ακόμα, κατασκεύαζε ηλεκτρικά τρένα και λαμπτήρες, ενώ στις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα καινοτόμησε στον τηλεφωνικό και ραδιοφωνικό εξοπλισμό καθώς και στις τηλεοράσεις. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, αν και μετέφερε την έδρα της στο Μόναχο, διατήρησε τα εργαστάσια της στο Βερολίνο, επικεντρώθηκε στην μαζική παραγωγή υπολογιστών, πλυντηριών και ιατρικών συσκευών και αναδείχθηκε σε βιομηχανικό κολοσσό. Τα εργοστάσια της Siemens στο Δυτικό Βερολίνο ήταν εγκατεστημένα στην περιοχή του Charlottenburg, γύρω από τα οποία δημιούργησε ουσιαστικά έναν νέο μικρό οικισμό, την λεγόμενη Siemensstadt στις αρχές του 1900, με νέες βιομηχανικές εγκαταστάσεις και κατοικίες. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Siemens ήταν η μεγαλύτερη ιδιωτική επιχείρηση στην πόλη όσον αφορά τον αριθμό εργαζομένων που απασχολεί.



Εικόνα 15: Η τοποθεσία της Siemensstadt



Εικόνα 16: Εγκαταστάσεις της Siemens το 1900

Η άλλη ιστορική επιχείρηση στον κλάδο του ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ήταν η AEG, η οποία ιδρύθηκε στο Βερολίνο το 1883 από τον μηχανολόγο μηχανικό και επιχειρηματία Emil Rathenau. Η AEG παρήγαγε μια μεγάλη γκάμα ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών προϊόντων, από καλώδια μέχρι ηλεκτρικές τουρμπίνες, ενώ ήταν επενδυτικά ιδιαίτερα δραστήρια, ιδρύοντας διάφορες θυγατρικές εταιρίες στην πόλη, όπως την Telefunken, με συνιδρυτή την Siemens. Διέθετε πολλές βιομηχανικές εγκαταστάσεις στις περιοχές του Wedding, Moabit, του Tegel και του Köpenick, στου οποίου απαλοτριώθηκαν μετά τον πόλεμο από την ΛΔΓ.

Η ανάπτυξη της βιομηχανίας ποτών – τροφίμων ωθήθηκε κατά κύριο λόγο, από την ραγδαία αύξηση του πληθυσμού της πόλης του Βερολίνου από τα τέλη του 19^{ου} και τις αρχές του 20^{ου} αιώνα. Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, πέρασε μια σύντομη περίοδο στασιμότητας, ωστόσο, αν και δεν επωφελήθηκε ιδιαίτερα από το Σχέδιο Μάρσαλ καθώς δεν αποτελεί κλάδο της «βαριάς» βιομηχανίας, αναπτύχθηκε δυναμικά, χάρη στην ζήτηση που δημιουργήθηκε από τις αυξημένες εμπορικές δραστηριότητες στα νέα κέντρα του Δυτικού Βερολίνου. Η παραγωγή σοκολάτας είχε έντονο εξαγωγικό προσανατολισμό, όμως η συντριπτική πλειοψηφία των προϊόντων του συγκεκριμένου κλάδου, παράγονταν για να εμπορευθούν και να καταναλωθούν εντός των ορίων της πόλης.

Άλλος σημαντικός και παραδοσιακός κλάδος της βιομηχανίας, αποτέλεσε η παραγωγή μέσω παραγωγής και μηχανημάτων. Ο κλάδος αυτός είναι τόσο ιστορικός όσο είναι η ίδια η βιομηχανική ανάπτυξη του Βερολίνου. Από τον 19^ο αιώνα όταν η εκβιομηχανοποίηση της πόλης αποκτούσε γοργούς ρυθμούς, δημιουργήθηκαν εργοστάσια (συντά από σε πρώην μικρά εργαστήρια και μηχανουργεία) που παρήγαγαν μηχανές, μηχανήματα κι εργαλεία για να προμηθεύσουνε άλλα εργοστάσια και βιοτεχνίες που αναπτύσσονταν παράλληλα. Καταλυτικός παράγοντας αποτέλεσε η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, η οποία δημιούργησε μια νέα ζήτηση στην αγορά που αφορούσε ατμομηχανές, μηχανές έλξης κι άλλου εξοπλισμού. Δύο εμβληματικές περιπτώσεις ήταν BMAG, εταιρία του Louis Victor Robert Schwartzkopff ιδρυμένη το 1852, και η BORSIG του August Borsig ιδρυμένη το 1837. Οι επιχειρήσεις αυτές παρήγαγαν ατμομηχανές κι άλλο εξοπλισμό για το σιδηροδρομικό δίκτυο, όμως μετά τον πόλεμο, εξαιτίας της γενικής πτωτικής τάσης του κλάδου, αναπροσάρμωσαν την παραγωγή τους και επικεντρώθηκαν στην κατασκευή μηχανημάτων υαλουργίας, μηχανών ψύξης, λεβητών, κι άλλα. Γενικά, ο συγκεκριμένος βιομηχανικός κλάδος εγκαταστάθηκε, όπως και οι υπόλοιποι, στις περιοχές του Wedding, του Moabit, του Charlottenburg και του Tegel.

Τέλος, η χημική βιομηχανία του Δυτικού Βερολίνου εγκατάσταθηκε κυρίως στην περιοχή του Wedding και περιστράφηκε γύρω από την παραγωγή φαρμακευτικών προϊόντων, καλλυντικών και αρωμάτων. Ιστορική και πολύ επιτυχημένη επιχείρηση στον συγκεκριμένο κλάδο ήταν η Chemischen Fabrik auf Actien που ιδρύθηκε το 1871 από τον φαρμακοποιό Ernst Schering, προερχόμενη από ένα μικρό φαρμακείο κατέληξε να απασχολεί τους περισσότερους εργαζόμενους στην χημική βιομηχανία του Δυτικού Βερολίνου.

3.6. Βιομηχανία στο Ανατολικό Βερολίνο

Το Ανατολικό Βερολίνο συνέχισε τα μεταπολεμικά χρόνια να αποτελεί την μεγαλύτερη βιομηχανική πόλη της Λαϊκής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Όπως και στο Δυτικό Βερολίνο, υπήρχε παραδοσιακή συγκέντρωση βιομηχανικών δραστηριοτήτων σε συγκεκριμένους κλάδους. Η βιομηχανική παραγωγή του Ανατολικού Βερολίνου ήταν ενταγμένη στην κεντρικά σχεδιασμένη οικονομία της ΛΔΓ και επηρεαζόταν επίσης από παράγοντες ζήτησης και προσφοράς στα πλαίσια της οικονομικής συμμαχίας με τις υπόλοιπες σοσιαλιστικές χώρες (Comecon). Βασίστηκε στην μεταπολεμική κληρονομιά που παρέλαβε, όσον αφορά τις εγκαταστάσεις, την τεχνολογία, την εμπειρία του εργατικού κι επιστημονικού της δυναμικού και γύρω από αυτήν ανέπτυξε την βιομηχανία της.

Στην λεγόμενη «βαριά» βιομηχανία του Ανατολικού Βερολίνου κυριάρχησαν τρεις κλάδοι, συγκεκριμένα, η παραγωγή ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, η παραγωγή μέσων παραγωγής και μηχανημάτων και η χημική βιομηχανία. Η παραγωγή ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού αφορούσε ηλεκτρικά εξαρτήματα, εργαλεία κλπ για βιομηχανική χρήση αλλά και ηλεκτρικές συσκευές για λαϊκή οικιακή κατανάλωση. Χάρη στην υψηλή τεχνολογία και την έρευνα που αναπτύχθηκε στον συγκεκριμένο κλάδο, η παραγωγή μηχανημάτων, επίσης της πόλης, δεν περιοριζόταν μόνο στην κατασκευή κλασσικών μηχανών και μηχανοκίνητων εργαλείων, αλλά επεκτάθηκε και σε προηγμένες αυτοματοποιημένες μηχανές, ρομποτικούς βραχίονες και άλλα. Τέλος, η χημική βιομηχανία του Ανατολικού Βερολίνου επικεντρωνόταν κυρίως στον τομέα των φαρμάκων. Συνολικά, αυτοί οι κλάδοι παρουσίαζαν υψηλή ένταση εργασίας και απασχολούσαν περίπου 6 στους 10 εργαζόμενους στην βιομηχανία. Οι βιομηχανικές δραστηριότητες συγκεντρώθηκαν κυρίως στις περιοχές του Lichtenburg, του Kopenick και του Marzahn (Elkins, 1988).

Η λεγόμενη «ελαφριά» βιομηχανία του Ανατολικού Βερολίνου, παρήγαγε είδη και αγαθά λαϊκής κατανάλωσης για τα λαϊκά νοικοκυριά. Σε αυτή σημαντικό ρόλο κατείχε η κατασκευή επίπλων και οικιακών ειδών, ωστόσο ο βασικότερος κλάδος της ήταν, όπως και στο Δυτικό Βερολίνο, η βιομηχανία ποτών – τροφίμων. Το μεγαλύτερο μέρος των παραγόμενων προϊόντων προοριζότανε για κατανάλωση εντός της πόλης, ωστόσο, το Ανατολικό Βερολίνο ήταν υπεύθυνο και για ένα σημαντικό μερίδιο για την προμήθεια στην υπόλοιπη Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας.

3.7. Τριτογενής Τομέας στο Δυτικό Βερολίνο

Μεγάλη σημασία στην οικονομία του Δυτικού Βερολίνου κατέχει ο τριτογενής τομέας, ο οποίος παρουσίαζε σταθερή ανοδική πορεία μέσα στην πάροδο των χρόνων, τόσο όσον αφορά τους όρους προστιθέμενης αξίας, και όσον αφορά το μερίδιο απασχόλησης στον πληθυσμο της πόλης. Η ανάπτυξή του σχετίζεται κυρίως με τους κλάδους του εμπορίου, της παροχής υπηρεσιών και του τουρισμού. Συνολικά, ο τριτογενής τομέας καταλαμβάνει περίπου το 38% της παραγόμενης αξίας στο Δυτικό Βερολίνο κατά τα μέσα της δεκαετίας του 1980 (Elkins, 1988).

Το εμπόριο, η λιανική πώληση αλλά και δραστηριότητες που σχετίζονται με την διασκέδαση και την ψυχαγωγία, ήταν άρρηκτα συνδεδεμένες με την ανάπτυξη και εξέλιξη του νέου κέντρου και των δευτερευόντων κεντρικών περιοχών του Charlottenburg και του Steglitz στο Δυτικό Βερολίνο (Ellger, 1992). Ξεχωριστό παράδειγμα αποτελεί η εμπορική επιχείρηση Hertie, ο δεύτερος μεγαλύτερος ιδιωτικός εργοδότης του Δυτικού Βερολίνου μετά την εταιρία της Siemens, η οποία εκτός από την αλυσίδα καταστημάτων με το δικό της brandname, κατείχε και τα πολυκαταστήματα Wertheim και Kaufhaus des Westens, το οποίο αποτελούσε ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα σε ολόκληρη την Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας.



Εικόνα 13: Το Kaufhaus des Westens την δεκαετία του '70 (πηγή: flickr.com)

Ο κλάδος της παροχής υπηρεσιών κατείχε εξέχουσα θέση στην οικονομία του Δυτικού Βερολίνου, συγκεντρώνοντας περίπου το ένα τέταρτο της συνολικής απασχόλησης στην πόλη. Ο αριθμός αυτός ήταν αρκετά υψηλός ακόμη και σε σύγκριση με άλλες μεγάλες δυτικές γερμανικές και όχι μόνο πόλεις. Για πολιτικούς λόγους, αλλά κι επειδή το Δυτικό Βερολίνο δεν ήταν η πρωτεύουσα της ΟΔΓ, έπαψε να στεγάζει σημαντικά κυβερνητικά κτίρια, υπουργεία, μεγάλα ιδρύματα κυβερνητικών και στρατιωτικών υπηρεσιών, αλλά και χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, καθώς η Κεντρική Γερμανική Τράπεζα μεταφέρθηκε στην Φρανκφούρτη, κι άλλες μικρότερες ιδιωτικές και κρατικές τράπεζες συγχωνεύτηκαν και μετακινήθηκαν επίσης, ενώ λίγες παρέμειναν στην πόλη. Δηλαδή, το Δυτικό Βερολίνο έχασε ένα μεγάλο μέρος της προπολεμικής του συγκέντρωσης διοικητικών, κυβερνητικών και στρατιωτικών λειτουργιών στρατηγικής σημασίας, οι οποίες απασχολούσαν κι έναν αντίστοιχα αυξημένο αριθμό προσωπικού. Ωστόσο, αυτό το κενό καλύφθηκε σε ένα βαθμό από την εγκατάσταση 50 περίπου ομοσπονδιακών ιδρυμάτων σχετικά μικρότερης σημασίας υπηρεσιών, στα οποία απασχολούνταν περισσότεροι από 40.000 εργαζόμενοι. Το μεγαλύτερο από αυτά ήταν το Ομοσπονδιακή Ασφαλιστική Υπηρεσία των Εργαζομένων, με περισσότερους από 12.000 εργαζόμενους, ενώ άλλοι αξιοσημείωτοι οργανισμοί ήταν η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Δημόσιας Υγείας και ο Ομοσπονδιακός Οργανισμός Περιβάλλοντος (Elkins, 1988).

Ένας άλλος κλάδος του τριτογενή τομέα που παρουσίασε σημαντική ανάπτυξη, ήταν ο τουρισμός. Αν και το Δυτικό Βερολίνο βρισκόταν σε κατάσταση απομόνωσης, με σταθερές δυσκολίες στην συνδεσιμότητα και προσβασιμότητά του, εξελίχθηκε σε έναν από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας. Είναι ενδεικτικό ότι από την δεκαετία του 1980, περισσότεροι από 1 εκατομμύριο ανέρχονταν οι τουρίστες επισκέπτονταν την πόλη κάθε χρόνο, με την πλειοψηφεία να προέρχεται βέβαια από την ΟΔΓ. Ιδιαίτερη σημασία για την τουριστική ανάπτυξη της πόλης είχε η διοργάνωση μεγάλων ειδικών γεγονότων εθνικής και διεθνής εμβέλειας, όπως επιστημονικά συνέδρια, καλλιτεχνικές εκθέσεις, πολιτιστικές και αθλητικές εκδηλώσεις. Αυτά πλαισιώθηκαν από διάφορα κέντρα εκδηλώσεων, αίθουσες και εκθεσιακούς χώρους, όπως αυτά που στεγάζονται στην βάση του Πύργου του Ραδιοφώνου στο νοτιοδυτικό τμήμα του Charlottenburg ή στα περίχωρα του Tiergarten. Από όλα αυτά, ξεχωρίζει το Internationales Congress Centrum (ICC) το οποίο σχεδιάστηκε και κατασκευάστηκε το 1979, από το ζευγάρι αρχιτεκτόνων Ralf Schüler and Ursulina Schüler-Witte. Το Internationales Congress Centrum αποτελούσε και αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα εκδηλώσεων σε ολόκληρο τον κόσμο και χρησιμοποιούνταν για την οργάνωση συνεδρίων, θεατρικών παραστάσεων, συναυλιών, κι άλλων εκδηλώσεων. Το επιβλητικό αυτό κτίριο βρίσκεται απέναντι από τον Πύργο του Ραδιοφώνου στο νοτιοδυτικό Charlottenburg στο τέλος του μεγάλου αυτοκινητόδρομου Avus.



Εικόνα 18: Ο πύργος του ραδιοφώνου στο Charlottenburg (πηγή: berlin.de)



Εικόνα 19: Το Internationales Congress Centrum

Η ανάπτυξη του τουρισμού στο Δυτικό Βερολίνο, είχε αντανάκλαση στην αύξηση των ξενοδοχειακών καταλυμάτων, τα οποία επωφελήθηκαν αρκετά από τα κονδύλια του Σχεδίου Μάρσαλ και τα μέτρα της ομοσπονδιακής κυβέρνησης. Υπολογίζεται ότι από την δεκαετία του 1960 έως τα μέσα του 1980, οι διαθέσιμες κλίνες ξενοδοχείων αυξήθηκαν από 8.000 σε περίπου 22.000. Οι παροχές διαμονής απλώνονταν σε όλο το οικονομικό φάσμα, περιλάμβαναν από ακριβά πολυτελή ξενοδοχεία μέχρι απλούς μικρούς ξενώνες, έτσι ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες και τις δυνατότητες όλων των κοινωνικών στρωμάτων (Elkins, 1988).

3.8. Τριτογενής Τομέας στο Ανατολικό Βερολίνο

Σε αντίθεση με το Δυτικό Βερολίνο, το Ανατολικό Βερολίνο ήταν μια πόλη πρωτεύουσα. Αυτό σημαίνει ότι σχεδόν όλες οι δημόσιες διοικητικές υπηρεσίες στρατηγικής σημασίας της Λαϊκής Δημοκρατίας συγκεντρώνονταν εκεί. Ως πρωτεύουσα, το Ανατολικό Βερολίνο στέγαζε όλα τα κυβερνητικά ιδρύματα και τα υπουργεία, με εξαίρεση του Υπουργείου Άμυνας το οποίο για πολιτικούς λόγους είχε εγκατασταθεί στην πόλη του Strausberg. Ακόμη, στέγαζε πολλές πρεσβείες, μεγάλο αριθμό κεντρικών διοικητικών γραφείων των μεγάλων κρατικών επιχειρήσεων, αλλά και μεγάλα ιατρικά και εκπαιδευτικά ιδρύματα όπως το νοσοκομείο Charité και η Ακαδημία Επιστημών (Ellger, 1992). Επιπλέον, στην πόλη ζούσαν κι εργαζόνταν πολλά από τα καθοδηγητικά στελέχη του επαγγελματικού μηχανισμού του Ενιαίου Σοσιαλιστικού Κόμματος της Γερμανίας, και πολλά μέλη του λαϊκού στρατού και της συνοριακής αστυνομίας. Έτσι, οι δημόσιες και οι διοικητικές υπηρεσίες αποτελούσαν τον βασικό κορμό, αυτού που ορίζεται στην αστική οικονομική επιστήμη ως τριτογενής τομέας, στο Ανατολικό Βερολίνο. Σε αυτόν, υπολογίζεται ότι απασχούταν το ένα τρίτο περίπου των κατοίκων της πόλης

Το Ανατολικό Βερολίνο προφανώς κι ανέπτυξε κι επένδυσε, επίσης, στον κλάδο του τουρισμού. Ωστόσο, επειδή ο τουρισμός στην ΛΔΓ ήταν οργανωμένος σε εθνική βάση και όχι σε περιφερειακό ή επίπεδο πόλης, δεν έχουν διασωθεί κάποιες συγκεκριμένες στατιστικές ενδείξεις και στοιχεία. Ο αριθμός των τουριστικών επισκέψεων που προέρχονταν από το Δυτικό Βερολίνο και την ΟΔΓ σε καθημερινή βάση επίσης δεν έχει καταγραφεί. Η τουριστική δραστηριότητα πάντως στο Ανατολικό Βερολίνο αυξήθηκε αισθητά από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 και γενικά κατέγραψε μια ανοδική πορεία. Οι τουριστικές επισκέψεις στο Ανατολικό Βερολίνο, είτε από τις σοσιαλιστικές χώρες είτε από τις δυτικές καπιταλιστικές χώρες, είχαν κατά βάση τα χαρακτηριστικά των ομαδικών περιηγήσεων συχνά με συνοδεία ξεναγού, με μια μορφή δηλαδή «guide tour», ενώ οι μεμονωμένες επισκέψεις αποτελούσαν ένα σχετικά σπάνιο φαινόμενο. Μια τυπική επίσκεψη στο Ανατολικό Βερολίνο διαρκούσε συνήθως μόνο για μερικές ημέρες, καθώς πολλές φορές αποτελούσε μέρος της ευρύτερης οργανωμένης περιήγησης στην χώρα, η οποία ολοκληρώνονταν σε άλλες περιοχές ή πόλεις της ΛΔΓ.

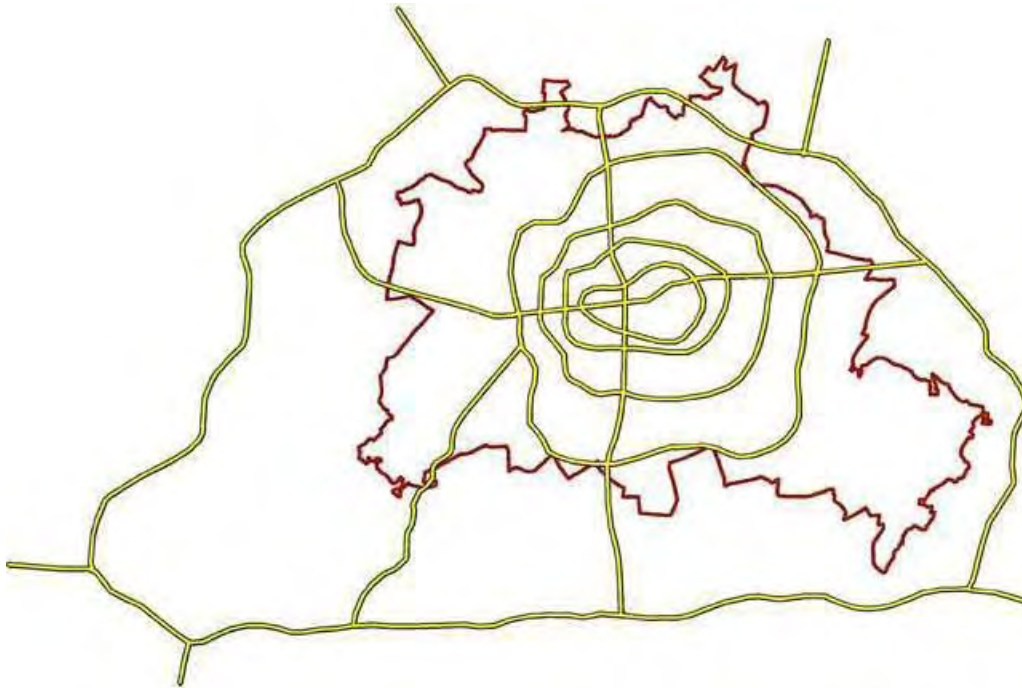
Η «καρδιά» της τουριστικής δραστηριότητας της πόλης, αποτελούσε προφανώς το ανοικοδομημένο και ανανεωμένο κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου. Στον άφθονο δημόσιο χώρο του, με τις μεγάλες πλατείες και τους πεζόδρομους, συγκεντρώνονταν τα πιο επιφανή αξιοθέατα της πόλης, όπως ο Πύργος της Τηλεόρασης, το άγαλμα των Marx – Engels, το Altes Museum στο λεγόμενο νησί των μουσείων, τα διάφορα ιστορικά κτίρια της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής. Συνάμα, στο κέντρο στεγάζονταν οι περισσότερες ψυχαγωγικές δραστηριότητες, με χώρους τέχνης και πολιτισμού όπως θέατρα και όπερες, αλλά και εστιατόρια, καφετέριες και εμπορικά μαγαζιά. Η τουριστική ανάπτυξη ώθησε επίσης την ανέγερση πολλών ξενοδοχείων, πολλά από τα οποία εξυπηρετούσαν και δυτικά νομίματα, καθώς πέρα από τους δυτικογερμανούς τουρίστες, ήταν συχνό φαινόμενο σε μεγάλα ειδικά γεγονότα του Δυτικού Βερολίνου, οι ξένοι επισκέπτες να αναζητούν πιο οικονομικές υπηρεσίες διαμονής στα ξενοδοχεία της ανατολικής πλευράς.

4. Αστικές μεταφορές

4.1. Πριν την ανέγερση του Τείχους

4.1.1. Οδικό δίκτυο

Η μορφή του σύγχρονου οδικού δικτύου του Βερολίνου έχει τις ρίζες της στα σχέδια του μηχανικού James Hobrecht, στο λεγόμενο Hobrecht Plan του 1862. Το εν λόγω σχέδιο καταρτίστηκε σε περίοδο επέκτασης της πόλης του Βερολίνου και είχε στο επίκεντρό του την κατασκευή δύο μεγάλων περιμετρικών δακτυλιοειδών δρόμων γύρω από το Βερολίνο και την τότε πόλη του Charlottenburg, ενώ στην ενδιάμεση περιοχή προέβλεπε την δημιουργία διαγώνιων οδικών συνδέσεων. Στην δομή που διαμορφώθηκε από το Hobrecht Plan βασίστηκε ο αρχιτέκτονας Albert Speer με το σχέδιο του, το λεγόμενο Speer Plan το 1939. Σύμφωνα με αυτό, προβλέπονταν η δημιουργία τεσσάρων δακτυλιοειδών δρόμων στο εσωτερικό της πόλης τους στους οποίους θα τέμνονταν δύο μεγάλοι οδικοί σύνδεσμοι στους άξονες βορρά – νότου και ανατολής – δύσης και θα κατέληγαν στον εξωτερικό περιφερειακό αυτοκινητόδρομο (Berliner Plane, 2002).



Εικόνα 20: Οι οδικοί άξονες του Speer Plan (πηγή: Berliner Plane)

Τα άμεσα μεταπολεμικά σχέδια για όλο το Βερολίνο αφορούσαν την προσπάθεια δημιουργίας μιας γραμμικής κεντρικής περιοχής, συνδέοντας το παραδοσιακό κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου με το αναδυόμενο κέντρο του Δυτικού Βερολίνου στην περιοχή του ζωολογικού κήπου, το Zoo Viertel. Αυτό έπρεπε να οριστεί σε όλες τις πλευρές από ένα ορθογώνιο σύστημα εφαπτόμενων δρόμων που θα εκτρέπουν την κυκλοφορία από την κεντρική περιοχή και θα την οδηγούν στον περιμετρικό δακτυλιοειδή αυτοκινητόδρομο. Ένας από τους εφαπτόμενους αυτούς δρόμους, το Nordtangente, βρισκόταν δυτικά από το Tiergarten βασισμένο σε μεγάλο βαθμό στον άξονα των οδών Strasse des 17 Juni και Heerstrasse που είχε αναπτυχθεί και επεκταθεί κατά την ναζιστική περίοδο και έτσι ουσιαστικά υπήρχε ήδη. Ένας άλλος ήταν αυτός του Südtangente βρισκόταν νότια του κέντρου του Δυτικού Βερολίνου, και βασιζόταν σε μεγάλο βαθμό σε υπάρχοντες δρόμους, ενώ είχε σχεδιαστεί να επεκταθεί προς τα ανατολικά μέσω των περιοχών του Neukölln και του Kreuzberg, νότια του ιστορικού κέντρου του Βερολίνου, διαπερνώντας τα σύνορα μεταξύ των δύο πλευρών. Στο μέτρο του δυνατού, ο περιμετρικός αυτοκινητόδρομος ακολούθησε τη δακτυλιοειδή γραμμή του S-Bahn έτσι ώστε να ελαχιστοποιηθούν όσο το δυνατόν περισσότερο τα κόστη κατασκευής αλλά και οι χωρικές διαταραχές στον αστικό ιστό (Elkins, 1988).

4.1.2. Σιδηροδρομικό δίκτυο

Οι απαρχές του σιδηροδρομικού δικτύου του Βερολίνου βρίσκονται στο Ringbahn, μιας περιμετρικής σιδηροδρομικής γραμμής που κατασκευάστηκε το 1877 γύρω από την πόλη. Το δίκτυο του Ringbahn υλοποιήθηκε από τον στρατό, με σκοπό να εξασφαλίζεται σε περίπτωση κινητοποίησης η σύνδεση των τερματικών σταθμών του Βερολίνου με μια γραμμή που θα εξυπηρετούσε επίσης τους χώρους στρατιωτικής εκπαίδευσης του Tempelhof. Η δακτυλιοειδής μορφή της γραμμής του και η χωροθέτησή της προέκυψαν από την ανάγκη να μεγιστοποιηθεί από την μία η χρηστικότητα και προσβασιμότητά της με το να βρίσκεται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στον πυρήνα της πόλης και από την άλλη, να ελαχιστοποιηθεί το κόστος για την αγορά γης αποφεύγοντας τις περιοχές αστικής ανάπτυξης της εποχής. Πρέπει επίσης να επισημανθεί ότι η περιμετρική γραμμή σχεδιάστηκε κυρίως για τη βελτιστοποίηση της μεταφοράς αγαθών προς και από τις βιομηχανίες που συγκεντρώνονταν σε εξωτερικές περιοχές όπως το Wedding και το Moabit, ενώ η χρήση της για την μετακίνηση των επιβατών, η οποία και κυριάρχησε ως πρωτεύουσα αργότερα, προέκυψε σε δεύτερο χρόνο.



Εικόνα 21: Το Ringbahn

Το 1902 εγκαινιάστηκε το U-Bahn, ένα δίκτυο κατά βάση υπόγειου σιδηρόδρομου που διαπερνούσε το κέντρο της πόλης. Η πρώτη διαδρομή συνέδεε τον τερματικό σταθμό στην πλατεία Potsdamer Platz με αυτόν του Stralauer Tor ανατολικά και δίπλα στην όχθη του ποταμού Spree, ενώ την ίδια χρονιά επεκτάθηκε προς την περιοχή του ζωολογικού κήπου, καλύπτοντας μια συνολική απόσταση περίπου 10 χιλιομέτρων. Μέχρι το 1913 η επέκταση του δικτύου του U-Bahn κάλυπτε συνολικά περίπου 38 χιλιόμετρα, 27 από τα οποία ήταν υπόγεια, ενώ μέχρι το 1930 δημιουργήθηκαν δύο μεγάλες γραμμές στον άξονα βορρά – νότου και μία στον άξονα δύσης – ανατολής.

Το δίκτυο του S-Bahn, το οποίο προέρχεται από την λέξη "Stadtschnellbahn" που σημαίνει ταχύς αστικός σιδηρόδρομος, βασίστηκε πάνω στο υφιστάμενο δίκτυο του Ringbahn και αναπτύχθηκε από την περίοδο του εξηλεκτρισμού του αστικού σιδηρόδρομου το 1924 – 1929. Το S-Bahn επεκτάθηκε ακτινωτά, με νέες γραμμές προς την εξωτερική ζώνη του Βερολίνου, παίζοντας συχνά καθοριστικό ρόλο στην οικιστική ανάπτυξη της πόλης θέση, αλλά και των περιφερειακών οικισμών και των δορυφορικών πόλεων γύρω από το Βερολίνο. Η τελευταία προπολεμική επέκταση πραγματοποιήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1930 και αποτελούσε μια υπόγεια σήραγγα στον άξονα βορρά – νότου που διερχόταν κάτω από το κέντρο της πόλης, καταλήγοντας στον ήδη υπάρχοντα σταθμό της Friedrichstrasse, ο οποίος εξελίχθηκε στον πιο σημαντικό κόμβο πολλαπλών γραμμών S-Bahn και U-Bahn (<https://berlingeschichte.de/stadtentwicklung/index.html>).

Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος επέφερε σημαντικές καταστροφές τόσο στο δίκτυο του S-Bahn όσο και στο U-Bahn. Εντατικές προσπάθειες αποκατάστασης ξεκίνησαν με την λήξη του πολέμου και τα πρώτα τμήματα των δικτύων άρχισαν να επαναλειτουργούν από τα τέλη τις άνοιξης και τις αρχές του καλοκαιριού του 1945. Η διοικητική διαίρεση του Βερολίνου το 1949 άφησε τα σιδηροδρομικά δίκτυα ανέπαφα και ενιαία, με τα τρένα και τις αμαξοστοιχίες να κινούνται από την μία πλευρά της πόλης στην άλλη σχετικά ελεύθερα, περνώντας μια διαδικασία ελέγχου στα πολλαπλά σημεία διέλευσης των συνόρων των δύο χωρών. Αυτή η κατάσταση άλλαξε οριστικά το 1961 με την ανέγερση του Τείχους του Βερολίνου.

4.2. Δυτικό Βερολίνο

4.2.1. S-Bahn

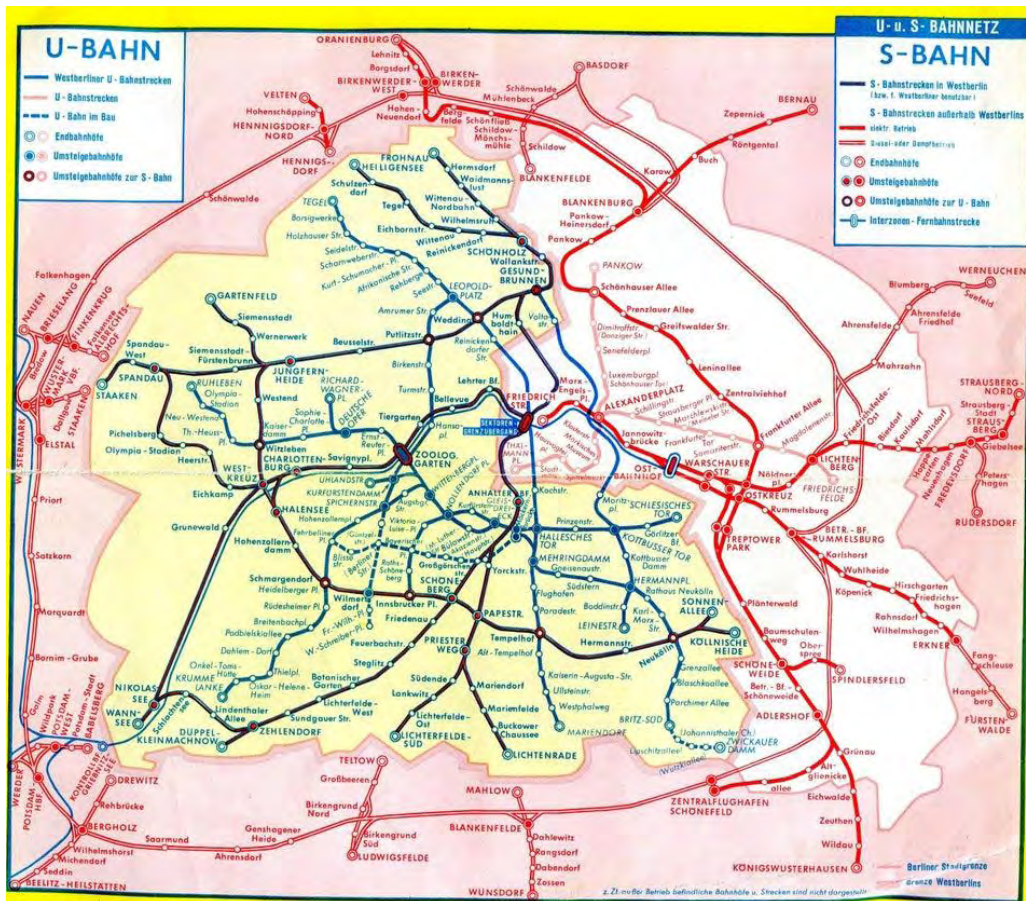
Μετά το 1961 όταν χτίστηκε το Τείχος και το Δυτικό Βερολίνο αποκόπηκε ως μια καπιταλιστική νησίδα στην καρδιά της ΛΔΓ, η Deutsche Reichsbahn (DR), η εταιρία που ήταν υπεύθυνη για την λειτουργία του S-Bahn, με έδρα το Ανατολικό Βερολίνο συνέχισε να είναι ο φορέας διαχείρισης του S-Bahn και στις δύο πλευρές της πόλης, τα οποία όμως λειτουργούσε ως δύο διαφορετικά συστήματα. Οι γραμμές που διέρχονται από το Δυτικό Βερολίνο στη γύρω περιοχή αποκόπηκαν στα σύνορα με τη ΛΔΓ, και έτσι η δακτυλιοειδής γραμμή του S-Bahn κόπηκε σε δύο ανεξάρτητα ημικόκλια από το Τείχος του Βερολίνου. Το τμήμα του δικτύου του Δυτικού Βερολίνου συνέχιζε να χρησιμοποιεί σήραγγα στον άξονα βορρά - νότου κάτω από το κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου, αλλά το μόνο επιτρεπόμενο σημείο διασύνδεσης αποτελούσε ο σταθμός Friedrichstrasse. Σε αυτό το σημείο οι επιβάτες είχαν την δυνατότητα να μεταβούν από τα τρένα του S-Bahn ή του U-Bahn του Δυτικού Βερολίνου στα αντίστοιχα τρένα του Ανατολικού Βερολίνου, αφού περάσουν, βέβαια, πρώτα από τον συνοριακό έλεγχο της ΛΔΓ. Έτσι, ο σταθμός Friedrichstrasse έγινε το κύριο σημείο διέλευσης για όσους εισέρχονται ή εξέρχονται από το Ανατολικό Βερολίνο.

Για πολιτικούς λόγους το S-Bahn βρέθηκε αντιμέτωπο με ένα διαρκές μποϊκοτάζ από το Δυτικό Βερολίνο, το οποίο συμπυκνωνόταν στο σύνθημα: «Ούτε μια δεκάρα για τα συρματοπλέγματα του Ulbicht». Στα μέσα της δεκαετίας του '70, το S-Bahn του Δυτικού Βερολίνου λειτουργούσε οριακά, με τους σταθμούς να βρίσκονται σε συνθήκες απαξίωσης και αποσύνθεσης. Η DR του Ανατολικού Βερολίνου αντιμετώπιζε σοβαρές οικονομικές απώλειες. Από το 1975 και εξής προσπάθησε να εκφορτώσει τη λειτουργία στη Γερουσία του Δυτικού Βερολίνου, αρχικά χωρίς επιτυχία. Συμφωνία ήρθε μόνο στο τέλος του 1983, όταν το Δυτικό Βερολίνο συμφώνησε να αναλάβει το σύστημα, όχι από τη ΛΔΓ ως κράτος, αλλά από την DR ως χειριστή. Η κατοχή ενός συστήματος S-Bahn απελευθερωμένου από το πολιτικό στίγμα θα έχει κάποια πλεονεκτήματα για το Δυτικό Βερολίνο, αλλά δεδομένου ότι επί τρεις δεκαετίες επένδυσε στο

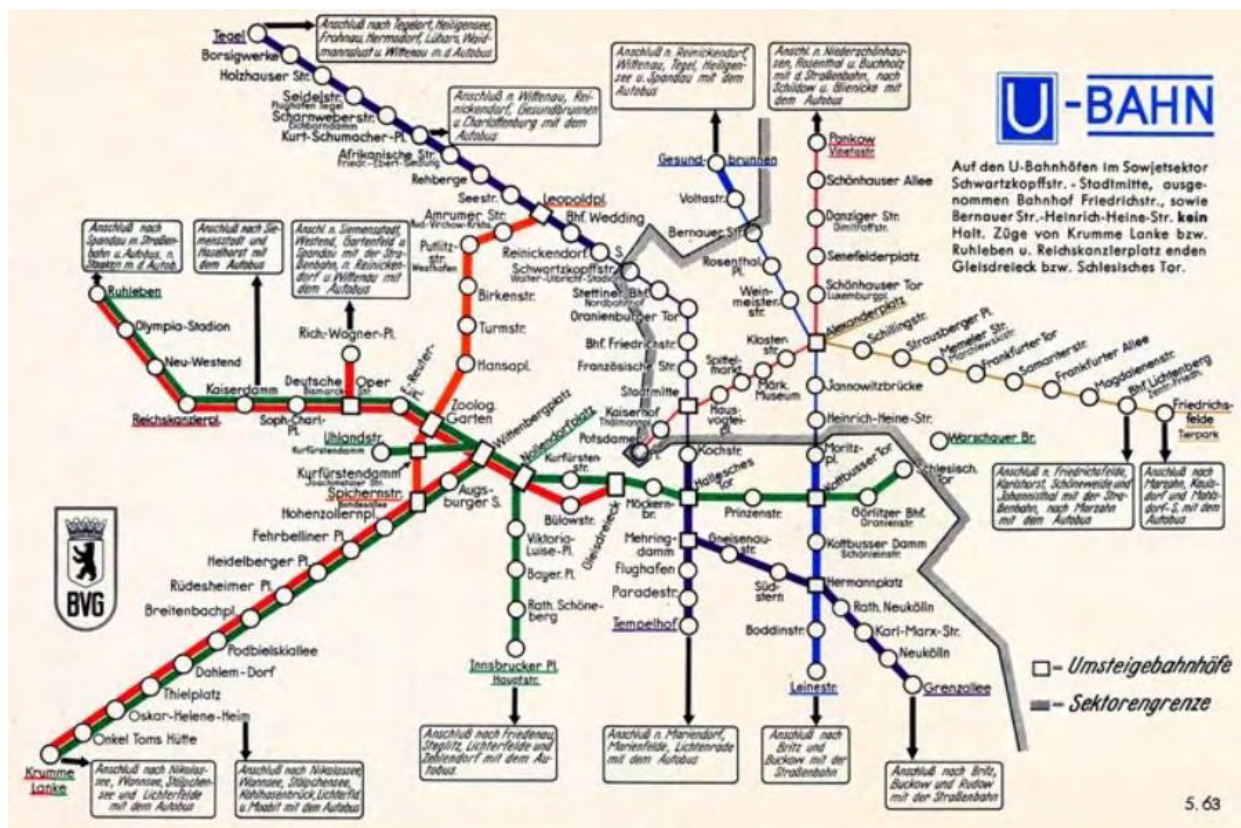
να αναπτύξει ένα ανεξάρτητο δίκτυο U-Bahn, δεν πραγματοποίησε προσπάθειες για την αποκατάσταση και την εξυγίανση της λειτουργίας του. Τέλος ένα ακόμη χαρακτηριστικό παράδειγμα απαξίωσης μαζί με το S-Bahn αποτελούσε το τραμ του οποίου η λειτουργία εγκαταλείφθηκε εντελώς καθόλη την διάρκεια της αυτοτελούς ύπαρξης του Δυτικού Βερολίνου.

4.2.2. U-Bahn

Το Δυτικό Βερολίνο μετά την διαίρεση της πόλης βρισκόταν στην πλεονεκτική θέση να έχει κληρονομήσει το μεγαλύτερο μέρος του δικτύου του U-Bahn. Σε αυτόν τον τομέα η έμφαση δόθηκε στην ανάπτυξη νέων γραμμών για τη σύνδεση των νότιων και των βόρειων τμημάτων του Δυτικού Βερολίνου με το νέο κέντρο της πόλης, στην περιοχή του ζωολογικού κήπου. Όπως συνέβη και με το S-Bahn, μετά το 1961 οι γραμμές του U-Bahn που διέρχονταν υπόγεια, κάτω από το κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου, συνέχισαν να λειτουργούν κανονικά, με όλους όμως τους σταθμούς, εκτός αυτού στη Friedrichstrasse, να κλείνουν, μένοντας έτσι γνωστοί στην ιστορία ως «ghost stations». Το μεγάλο πρόβλημα του δικτύου αφορούσε την δυσκολία και τη βραδύτητα επέκτασής του ώστε προσεγγίσει και να εξυπηρετήσει τα μεγάλα περιφερειακά έργα στέγασης της δεκαετίας του 1960 και του 1970 στην εξωτερική ζώνη της πόλης. Το U-Bahn έφτανε στο νότιο τμήμα της πόλης στο Gropiusstadt, όμως δεν πλησίασε ποτέ στο Falkenhagener Feld στα δυτικά από την περιοχή του Spandau ενώ βόρεια στο Märkisches Viertel έφτασε πολύ αργά, κατά την δεκαετία του 1980.



Εικόνα 22: Γραμμές U-Bahn και S-Bahn στο Δυτικό Βερολίνο (πηγή: reddit)



Εικόνα 23: Οι γραμμές του U-Bahn στο Τείχος και οι «ghost stations»

4.2.3. Οδικό δίκτυο

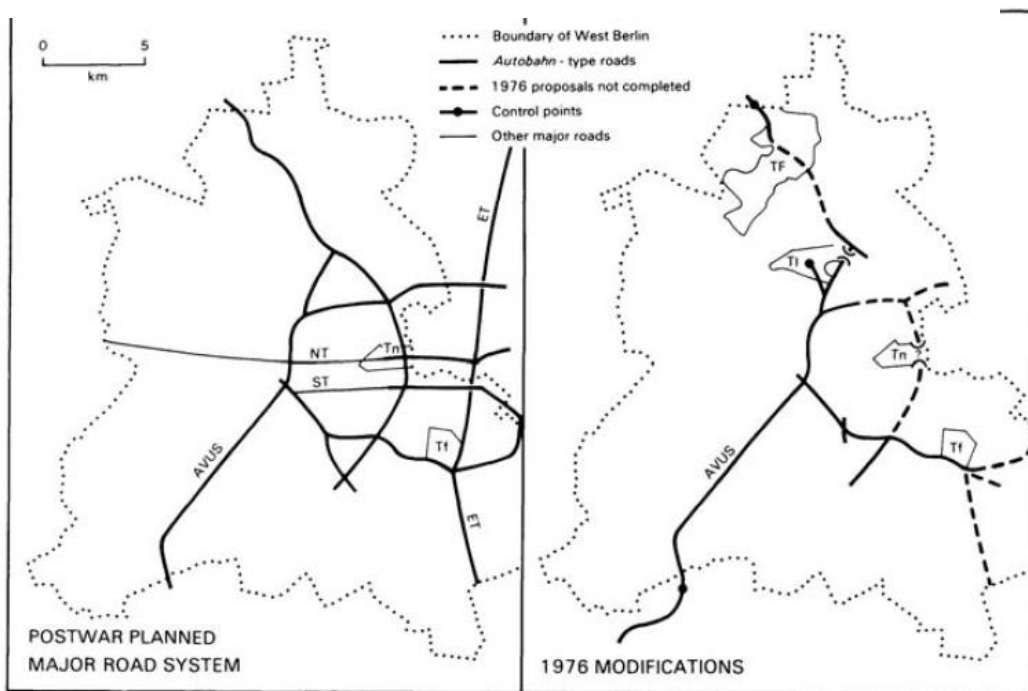
Μετά τη διαίρεση της διοίκησης του Βερολίνου το 1949, ακολουθούμενη από το φυσικό διαχωρισμό της πόλης με την κατασκευή του Τείχους του Βερολίνου το 1961, το Δυτικό Βερολίνο ήταν αρχικά απρόθυμο να τροποποιήσει τα σχέδιά του για ένα εφαιπτόμενο / δακτυλιοειδές σύστημα αυτοκινητόδρομων, ωστόσο αναγκάστηκε να συμβιβαστεί με ένα σύστημα μισού δακτυλίου. Το 1976 προτάθηκε και ξεκίνησε η υλοποίηση του περιμετρικού αστικού αυτοκινητόδρομου (Stadtautobahn) αποκλειστικά στο έδαφος του Δυτικού Βερολίνου. Σε αυτόν υπήρχαν τρεις οδικές διασυνδέσεις μεγάλων αποστάσεων, ο αυτοκινητόδρομος του Άνυς νοτιοδυτικά προς το σημείο ελέγχου Dreilinden και, ως εκ τούτου, στο αυτοκινητόδρομο της ΛΔΓ προς τις κατευθύνσεις του Ανόβερου, της Φρανκφούρτης και του Μονάχου, ο δρόμος βορειοδυτικά στο δάσος Tegel για την σύνδεση με το αυτοκινητόδρομο της ΛΔΓ προς το Αμβούργο, μέσω ενός νέου σημείου συνοριακού ελέγχου στο Heiligensee και το νότιο τμήμα του πρώην Osttangenten προς τη κατεύθυνση της Σαξονίας (Elkins, 1988).

Σχεδόν όλες οι μεγάλες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο της πόλης αντιμετώπισαν δυσκολίες. Το χτίσιμο του Τείχους του Βερολίνου, το οποίο στερήσε τις βόρειες και νοτιοανατολικές περιοχές του Δυτικού Βερολίνου από τους πρώην συνδέσμους τους στο κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου, οδήγησε στην κατασκευή ενός «προσωρινού» οδικού συνδέσμου στον άξονα βορρά - νότου με κανονικούς δρόμους απέναντι από το Tiergarten, μπροστά από την Πύλη του Βρανδεμβούργου. Σύμφωνα με τα νέα σχέδια, αυτός έπρεπε να αντικατασταθεί ή να συμπληρωθεί από έναν νέο οδικό σύνδεσμο με τον περιμετρικό αυτοκινητόδρομο στον

δακτύλιο. Ωστόσο, εξαιτίας της έλλειψης συνεργασίας με το Ανατολικό Βερολίνο αλλά και την έντονη αντίθεση των κατοίκων της περιοχής και των διάφορων περιβαλλοντικών ομάδων στο Δυτικό Βερολίνο, το έργο αυτό δεν πραγματοποιήθηκε.



Εικόνα 24: Ο αυτοκινητόδρομος Stadtautobahn (από: googlemaps)



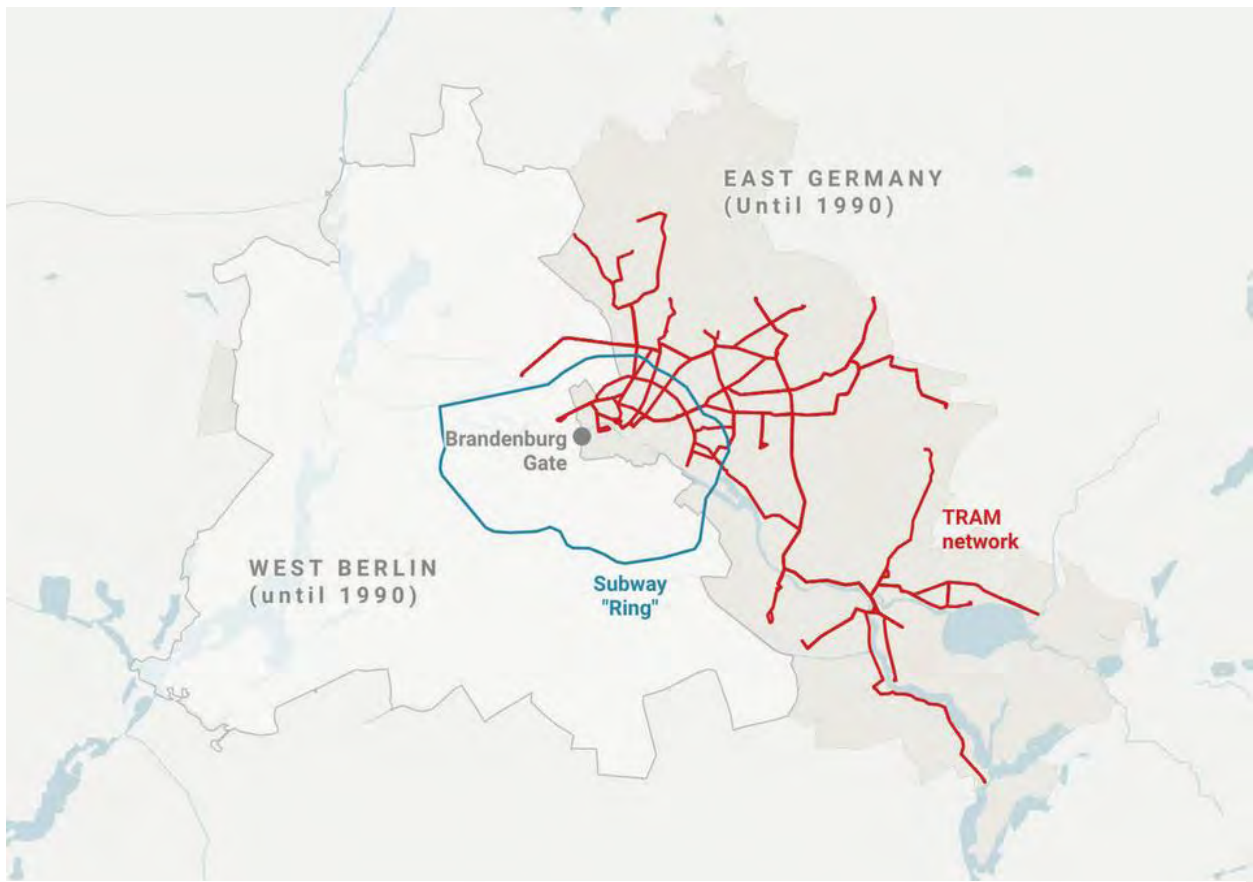
Εικόνα 25: Οι παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο του Δυτικού Βερολίνου το 1976 (πηγή: Elkins, 1988)

4.3. Ανατολικό Βερολίνο

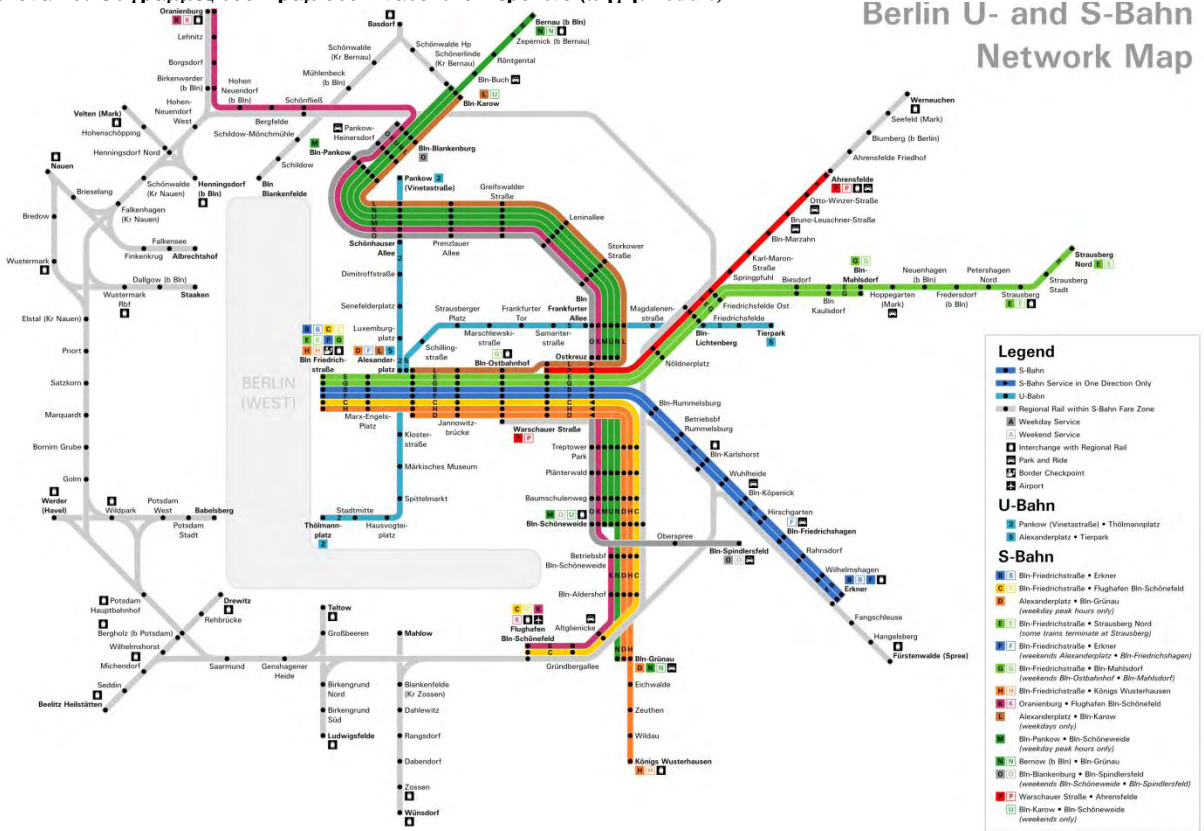
4.3.1. S-Bahn

Το Τείχος δημιούργησε μια σειρά προβλήματα και ενοχλητικά εμπόδια στην κυκλοφορία εντός της επικράτειας της ΛΔΓ. Όσον αφορά το δίκτυο του S-Bahn, η ΛΔΓ έμεινε με αρκετές αποκομμένες διαδρομές, οι οποίες προηγουμένως διέρχονταν βόρεια, δυτικά και νότια από το Δυτικό Βερολίνο. Ο ανεπαρκής και υπερφορτωμένος εξωτερικός δακτύλιος έπρεπε να συγκεντρώσει την κίνηση από αυτές τις διαδρομές, ενώ η σιδηροδρομική σύνδεση με την πόλη του Potsdam, στη «σκιά» του Δυτικού Βερολίνου, παρουσίασε επίσης ιδιαίτερα προβλήματα. Το S-Bahn είχε σχεδιαστεί για να υποστηρίζει το μεγαλύτερο μέρος της κυκλοφορίας και των μετακινήσεων που προέρχονται τόσο από το εσωτερικό όσο και εκτός της πόλης. Η πλειοψηφία των επιβατών στο Ανατολικό Βερολίνο χρησιμοποιούσαν για τον τελικό προορισμό τους το S-Bahn. Τα τρένα των καθημερινών δρομολογίων και ακόμη και τα τρένα που χρησιμοποιούν οι επιβάτες στις κεντρικές γραμμές σταματούν στους εξωτερικούς τερματικούς σταθμούς των γραμμών του S-Bahn, οι οποίοι βρίσκονται έξω από τα όρια της πόλης. Από την άλλη, η πλειοψηφία των υπόλοιπων αστικών μέσων μαζικής μεταφοράς που εξυπηρετούν τα προάστια και περίχωρα της πόλης, τροφοδοτείται στους τερματικούς σταθμούς του S-Bahn, ενώ τα λεωφορεία και τα τραμ που πραγματοποιούν υπεραστικές διαδρομές εκτός των συνόρων της πόλης είναι ελάχιστα.

Σημαντική επέκταση στο δίκτυο του S-Bahn αποτέλεσε η βορειοανατολική γραμμή προς τις περιοχές του Ahrensfelde και του Wartenberg, εξυπηρετώντας την μεγάλη αύξηση στην ζήτηση λόγω των μεγάλων έργων οικιστικής ανάπτυξης στις περιοχές του Marzahn και του Hohenschönhausen. Ίσως το μεγαλύτερο πρόβλημα αποτελούσε το γεγονός ότι όλα τα τρένα που είχαν την αφετηρία τους στο κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου έπρεπε να ακολουθούν την ίδια γραμμή S-Bahn προς τα ανατολικά μέχρι τον παλιό σταθμό του Ringbahn στο Ostkreuz, προτού να μπορέσουν να αποκλίνουν σε διαδρομές από τα βορειοδυτικά προς τα νοτιοδυτικά. Οι δυσκολίες και τα προβλήματα αυτά στην κυκλοφορία των τρένων ξεπεράστηκαν ως ένα βαθμό με τη δημιουργία μιας νέας γραμμής S-Bahn, η οποία διασχίζει την πόλη από τον βορρά προς τον νότο προς τα ανατολικά του Ostkreuz, χρησιμοποιώντας τις υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές του δικτύου για να παρέχει άμεση πρόσβαση από το Hohenschönhausen και το Marzahn στις βιομηχανικές περιοχές του νοτιοανατολικού Βερολίνου και στο αεροδρόμιο του Schönefeld. Το S-Bahn του Ανατολικού Βερολίνου αποτέλεσε, παρά τις μεγάλες δυσκολίες που αντιμετώπισε, ένα σχετικά βιώσιμο, χρηστικό και προσιτό σύστημα μετακινήσεων. Είναι ενδεικτικό το γεγονός ότι η τιμή ενός εισιτηρίου απλής διαδρομής με τα τρένα του S-Bahn στο Ανατολικό Βερολίνο κόστιζε περίπου το ένα δέκατο σε σχέση με αυτή ενός αντίστοιχου εισιτηρίου στο Δυτικό Βερολίνο (Elkins, 1988).



Εικόνα 26: Οι γραμμές του Τραμ στο Ανατολικό Βερολίνο (πηγή: reddit)



Εικόνα 27: S-Bahn και U-Bahn στο Ανατολικό Βερολίνο (πηγή: wordpresscom)

4.3.2. U-Bahn

Το Ανατολικό Βερολίνο κληρονόμησε μόνο ένα μικρό μέρος του προπολεμικού δικτύου του U-Bahn, το οποίο αποτελούνταν από δύο σύντομες γραμμές στους άξονες βορρά - νότου και ανατολής – δύσης, οι οποίες τέμονταν στην πλατεία Alexanderplatz. Η δεύτερη από αυτές τις γραμμές επεκτάθηκε προς τα ανατολικά για να εξυπηρετήσει τον ζωολογικό κήπο του Ανατολικού Βερολίνου και μετέπειτα επεκτάθηκε περαιτέρω, ώστε να μπορεί να ικανοποιήσει την αυξημένη ζήτηση στα μεγάλα συγκροτήματα κατοικιών στην περιοχή του Hellersdorf. Το U-Bahn πάντως παρέμεινε ένα δευτερεύον σιδηροδρομικό δίκτυο για την ανατολική πλευρά, και δεν κατόρθωσε να αποφορτίσει τον μεγάλο όγκο των μετακινήσεων στο δίκτυο του S-Bahn. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι άλλα μέσα μαζικών μεταφορών όπως το τραμ, αλλά και τα λεωφορεία, ήταν πιο δημοφιλή, ιδιαίτερα όσον αφορά τις εξωτερικές περιοχές της πόλης.

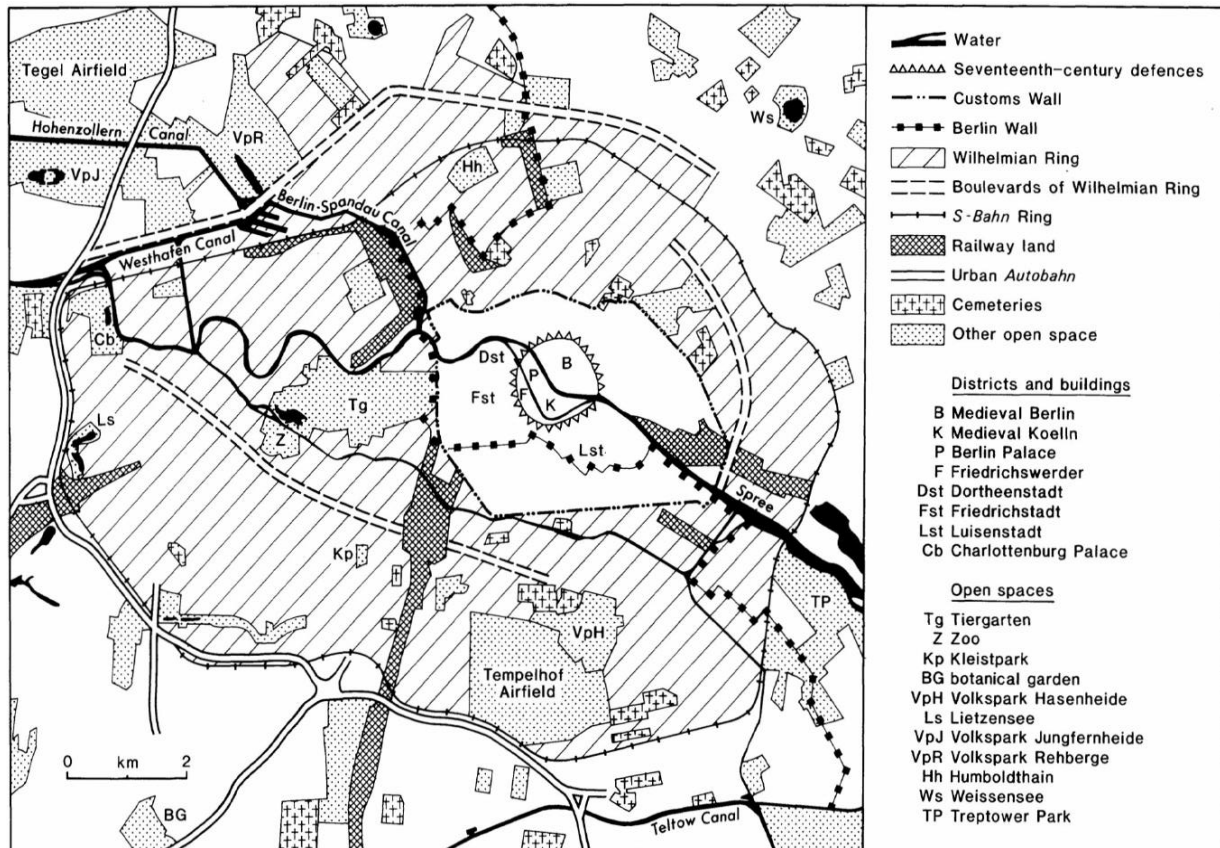
4.3.3. Οδικό δίκτυο

Το Ανατολικό Βερολίνο διατήρησε το οδικό δίκτυο που παρέλαβε από την προηγούμενη εποχή. Τα έργα οδοποιίας αφορούσαν κυρίως την αποκατάσταση των υλικών ζημιών των δρόμων και την διαπλάτυνση ορισμένων οδών, με χαρακτηριστικό το παράδειγμα της Stalinallee. Η βαρύτητα που δώθηκε στην μαζική μετακίνηση και μεταφορά από τις πολιτικές του Ανατολικού Βερολίνου σε συνδιασμό με το πόσο οικονομική ήταν, είχε ως αποτέλεσμα την χαμηλή ιδιωτική ιδιοκτησία σε αυτοκίνητα κυρίως τα πρώτα χρόνια. Η αύξηση όμως στην κατοχή αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως που επήλθε σε μια πορεία χρόνου, δημιουργεί προβλήματα στάθμευσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης, τα οποία δεν είχαν προβλεφθεί. Για αυτό τον λόγο, στο ανασχεδιασμένο κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου περιλαμβάνεται ένας ευρύς δρόμος εσωτερικής παρακαμπτηρίου στην ανατολική πλευρά της γέφυρας Mühlendamm. Επιπλέον, έγιναν προσπάθειες ώστε να περιοριστεί και να μειωθεί η κυκλοφορία στον άξονα ανατολής - δύσης στις οδούς Leipziger Strasse στα νότια και στη Wilhelm-Pieck Strasse στα βόρεια, με τους δρόμους αυτούς να συνδέονται με τον αυτοκινητόδρομο στην εξωτερική ζώνη της πόλης που εκτείνεται από την περιοχή του Pankow προς τα βόρεια έως την περιοχή του Grünau προς τα νότια. Ένας ακόμη σημαντικός οδικός σύνδεσμος με τον αυτοκινητόδρομο εκτείνεται προς το βορρά μεταξύ της βιομηχανικής περιοχής του Lichtenberg και των συγκροτημάτων κατοικίας στο Marzahn (Elkins, 1988).

5. Αστική ανάπτυξη

5.1. Δομή της Πόλης

Η πόλη του Βερολίνου, από την ιστορική ανάπτυξή της έφτασε από τις προπολεμικές δεκαετίες του Β' Παγκοσμίου πολέμου να αποτελείται από τρεις ουσιαστικά ζώνες, το ιστορικό κέντρο της πόλης και την γύρω από αυτό περιοχή, την ζώνη του Wilhelmian Ring, και την εξωτερική ζώνη. Η κεντρική περιοχή του Βερολίνου, αποτελούσε ουσιαστικά την περιοχή που περικλειώτανε από τα Παλαιά Τείχη (1735) της πόλης. Η ζώνη του Wilhelmian Ring πήρε το όνομά της από τον Kaiser Wilhelm τον Α' καθώς προέκυψε κατά τα χρόνια της βασιλείας του, από το 1861, από την ραγδαία οικιστική ανάπτυξη του Βερολίνου προς τα έξω (Βλάχος, 2014). Περιλάμβανε ένα μέρος από τις περιοχές του Moabit, του Wedding, του Charlottenburg, του Kreuzberg, του Friedrichshain και του Neukolln και ήταν ζώνη με κύρια την χρήση κατοικίας. Η εξωτερική ζώνη του Βερολίνου αποτελούνταν από προάστια και μικρούς δορυφορικούς οικισμούς της πόλης, που συνενώνονταν σιγά σιγά με αυτή, όπως το Spandau, το Tegel, το Marzahn κι άλλα.



Εικόνα 28: Οι ζώνες της πόλης του Βερολίνου (πηγή: Elkins, 1988)

5.2. 1945 - 1949

Οι βομβαρδισμοί που υπέστη η πόλη του Βερολίνου τα δύο τελευταία χρόνια του πολέμου από το 1943 έως το 1945, σε συνδυασμό με τις καταστροφές από τις μάχες και τις ένοπλες συγκρούσεις των τελευταίων εβδομάδων μέσα στην πόλη, είχαν ως απολογισμό περίπου 50.000 νεκρούς κατοίκους, περίπου 1 εκατομμύριο κατοίκους που εγκατέλειψαν την πόλη και ένα μεγάλο μέρος των κτιρίων και των υποδομών να είναι πλήρως ή μερικώς κατεστραμμένο. Οι ζημιές ήταν σαφώς σοβαρότερες στο κέντρο της πόλης, το Mitte, αλλά και στις γειτονικές περιοχές Friedrichshain και Tiergarten, οι οποίες έχασαν περίπου το ήμισυ των κατοικιών (Βλάχος, 2014). Ακόμη, η πλειοψηφία των δημόσιων κτιρίων σε αυτή την κεντρική περιοχή μετατράπηκε επίσης σε ερείπια ή υπεστησαν σοβαρές ζημιές, ανάμεσα στα οποία ξεχωρίζουν το Παλάτι του Βερολίνου, οι Καθεδρικοί Ναοί, πολλά μουσεία, το Εθνικό Θέατρο στο Gendarmenmarkt, το Ράιχσταγκ και η Εκκλησία Μνήμης του Kaiser Wilhelm. Αυτή η κεντρική περιοχή της μέγιστης καταστροφής αναφερόταν τότε ως «νεκρό μάτι» ή «νεκρή καρδιά» της πόλης. Κι άλλες πυκνοδομημένες περιοχές εκτός του κέντρου όπως το Charlottenburg και το Schöneberg υπέστησαν καταστροφές αντίστοιχου μεγέθους.



Εικόνες 29, 30, 31: Καταστροφές στο μεταπολεμικό Βερολίνο

Ακολούθησε μια μεγάλη προσπάθεια να απελευθερωθεί η πόλη από τα ερείπια των κατεστραμμένων κτιρίων της. Το 1947, δεκάδες χιλιάδες άνθρωποι εργάστηκαν σε αυτό το καθήκον, πολλοί εκ των οποίων ήταν γυναίκες, οι λεγόμενες «gumble women», οι οποίες καθάριζαν τους δρόμους και τα οικοδομικά τετράγωνα από μάζα και συντρίμια και διασώζανε ότι άλλα υλικά μπορούσαν να επαναχρησιμοποιηθούν στις πρώτες επείγουσες επισκευές κτιρίων (Ladd, 97).



Εικόνα 32: Οι «rumble women» στο Βερολίνο (από: akg-images.co.uk)

Οι πρώτες οργανωμένες προσπάθειες για την ανοικοδόμηση της πόλης, έχουν την αφετηρία τους στο 1946 με τα σχέδια των Kollektiv Plan και Zehlendorf Plan. Και τα δύο σχέδια λάμβαναν ως δεδομένο το γεγονός ότι το Βερολίνο θα παρέμενε ενιαίο κι έτσι αφορούσαν το σύνολο του αστικού ιστού της πόλης. Τόσο το Kollektiv όσο και το Zehlendorf Plan έδιναν ιδιαίτερη βαρύτητα στην ανοικοδόμηση του ιστορικού κέντρου της πόλης με στόχο να αποτελεί την ζωντανή καρδιά της κοινωνικής ζωής, ενώ προέβλεπαν επίσης την χάραξη ζωνών για χρήσεις κατοικίας, εμπορίου, βιομηχανίας και αστικού πρασίνου, με πολλές από αυτές να είναι αποκλειστικές. Η μεγάλη διαφορά τους βρισκόταν στην προτεινόμενη δομή της πόλης. Το Kollektiv Plan από τη μία πρότεινε ένα εντελώς αναδιοργανωμένο Βερολίνο, με διαφορετικό οδικό δίκτυο προσανατολισμένο στους άξονες ανατολής – δύσης και βορρά – νότου κι επομένως διαφορετικής διαμόρφωσης των οικοδομικών τετραγώνων, ενώ το Zehlendorf Plan από την άλλη διατηρούσε το υφιστάμενο οδικό και οικιστικό δίκτυο και πρότεινε μια ανάπτυξη κι επέκταση γύρω από νέες περιφερειακές οδούς (Berliner Plane, 2002).



Εικόνα 33: Kollektiv Plan (πηγή: Berliner Plane)



Εικόνα 34: Zehlendorf Plan (πηγή: Berliner Plane)

Όλα αυτά τα σχέδια, βέβαια, έμειναν μονάχα στα χαρτιά, αφού ο διαχωρισμός της πόλης σε δύο πλευρές, με διαφορετικά οικονομικά συστήματα και όργανα άσκησης εξουσίας, εμπόδιζε κάθε προηγούμενη προσπάθεια για έναν ενιαίο σχεδιασμό. Ωστόσο, το Kollektiv και το Zehlendorf Plan άφησαν μια παρακαταθήκη, επηρέασαν τους μεταγενέστερους σχεδιαστές και στις δύο μεριές, και στοιχεία τους αξιοποιήθηκαν για την ανοικοδόμηση των δύο Βερολίνων.

5.3. Το νέο κέντρο του Δυτικού Βερολίνου

Με τη δημιουργία της «νεκρής καρδιάς» στο κέντρο του Βερολίνου, οι παραδοσιακές τοποθεσίες των κεντρικών λειτουργιών στον αστικό ιστό εγκαταλείφθηκαν, τουλάχιστον για την δυτική πλευρά η οποία στερήθηκε το ιστορικό κέντρο της πόλης. Η αναβίωση του λιανικού εμπορίου και άλλων λειτουργιών του τριτογενή τομέα, που πραγματοποιήθηκε άναρχα, αποσπασματικά και διάσπαρτα κατά μήκος των ορισμένων κύριων οδών που διέρχονται μέσα από την λιγότερο κατεστραμμένη ζώνη του Wilhelmian Ring και τις εξωτερικές περιοχές, αποτέλεσε την υλική βάση και το σημείο αφετηρίας για την διαμόρφωση του νέου κέντρου της πόλης του Δυτικού Βερολίνου.

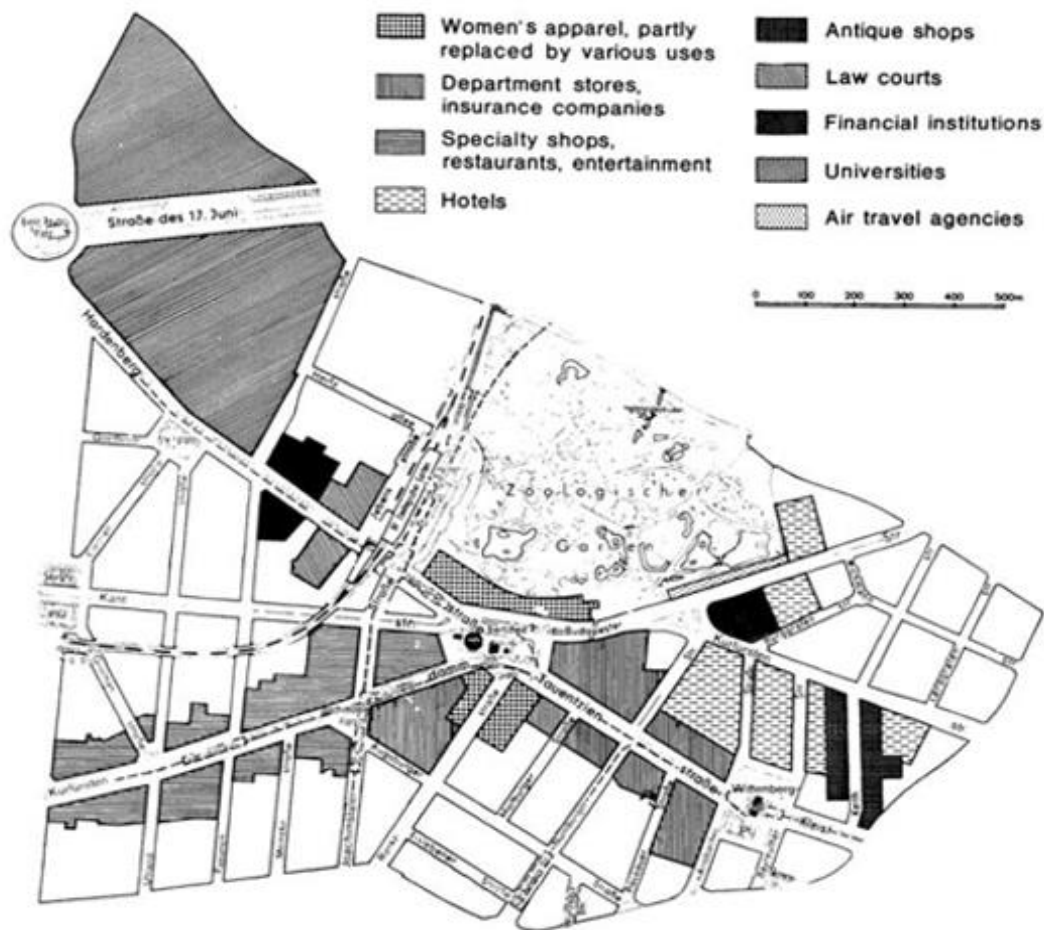
Η οδός Kurfürstendamm και άλλοι δρόμοι που περνούν από την Εκκλησία Μνήμης του Kaiser Wilhelm και εκτείνονται ως τον ζωολογικό κήπο είχαν ήδη πριν από το 1939 αρχίσει να συγκεντρώνουν αρκετά κτίρια υπηρεσιών και εμπορίου, όπως γραφεία, ξενοδοχεία, καταστήματα, και λειτουργούσαν σαν μια δευτερεύουσα κεντρική περιοχή του Βερολίνου. Έτσι, μετά το κτίσιμο του Τείχους, η περιοχή του ζωολογικού κήπου, το Zoo Viertel, άρχισε να αναδύεται ως ένα τυπικό καπιταλιστικό κέντρο με αυξημένη επιχειρηματική δραστηριότητα και με μια ενισχυμένη πολεοδομική ανάπτυξη που τροφοδοτείται από ειδικές φορολογικές ελαφρύνσεις και άλλους τρόπους βοήθειας από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση. Η οδός Kurfürstendamm και οι γειτονικοί δρόμοι εξελίσσονται σε γνωστές και αναγνωρίσιμες σε ευρωπαϊκό επίπεδο εμπορικές οδούς, που στεγάζουν από καταστήματα ρουχισμού και υποδημάτων, κοσμηματοπωλεία και αρωματοπωλεία, έως μεγάλα εμπορικά κέντρα και πολυκαταστήματα όπως το Kaufhaus des Westens, το Europa-Center και άλλα.

Εκτός από τις λειτουργίες εμπορίου και λιανικής πώλησης, η περιοχή του ζωολογικού κήπου κατείχε επίσης τη βασική συγκέντρωση χρήσεων για γραφεία και υπηρεσίες. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1950, αναδείχθηκε ως η κύρια τοποθεσία των γραφείων τραπεζών, ασφαλιστικών εταιριών, αεροπορικών και τουριστικών εταιριών, αλλά κι άλλων υπηρεσιακών δραστηριοτήτων, όπως γραφεία ιδιωτικών ιατρικών και ιατρικών κέντρων, οδοντιάτρων, δικηγόρων, λογιστών, συμβούλων. Τέλος, η περιοχή συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος της πολιτιστικής και ψυχαγωγικής δραστηριότητας της πόλης, καθώς διαθέτει πολυάριθμους

κινηματογράφους, θεατρικές σκηνές, γκαλερί, και επιφανή πολιτιστικά κέντρα όπως το Amerika-Haus και το Maison de France. Έτσι, βάσει των παραπάνω παραγόντων, το νέο αυτό κέντρο λειτούργησε και ως ένα ακμάζον τουριστικό θέρετρο.

Μια σημαντική έλλειψη που αντιμετωπίζει το νέο κέντρο του Δυτικού Βερολίνου και σπάνια συναντάται σε κέντρα άλλων πόλεων, είναι ότι δεν συγκεντρώνει τις διοικητικές λειτουργίες (ή έστω την πλειοψηφία τους) της πόλης, καθώς δεν στεγάζει ούτε το δημαρχείο ούτε κάποιο άλλο διοικητικό γραφείο. Το πρόβλημα αυτό δεν έχει σχέση με ζητήματα σχεδιασμού, αλλά είναι καθαρά πολιτικό και αφορά τις συγκρούσεις και εντάσεις της περιόδου του Ψυχρού Πολέμου. Ως εκ τούτου, η Γερουσία του Δυτικού Βερολίνου, το διοικητικό όργανο της πόλης, εγκαταστάθηκε επίσημα στο δημαρχείο του Schöneberg, στην πλατεία J.F.Kennedy-Platz, νότια από το κέντρο της πόλης, ενώ ο κύριος όγκος των διοικητικών γραφείων εγκαταστάθηκε δίπλα στο δημαρχείο του Wilmersdorf, στην πλατεία Fehrbelliner Platz, επίσης νότια του κέντρου, και άλλα μεμονωμένα γραφεία διαμοιράστηκαν στην πόλη. Το μόνο κτίριο στο νέο κέντρο της πόλης που φέρει ένα στίγμα της πολιτικής του εξουσίας είναι το Bundeshaus, στα νότια περίχωρα της περιοχής του ζωολογικού κήπου, το οποίο στεγάζει τον εκπρόσωπο της ομοσπονδιακής κυβέρνησης στο Δυτικό Βερολίνο (Elkins, 1988).

Το νέο κέντρο του Δυτικού Βερολίνου αναπτύχθηκε ασύμμετρα, κατά βάση προς τα νότια και δυτικά της Εκκλησίας Μνήμης του Kaiser Wilhelm, η οποία αποτελεί πλέον το νέο σύμβολο της πόλης. Το γεγονός αυτό οφείλεται σε δύο κυρίως λόγους. Πρώτον, υπάρχει αντικειμενικά έντονος χωρικός περιορισμός και φυσικά όρια που παρεμποδίζουν την συμμετρική ανάπτυξη του κέντρου. Ο ζωολογικός κήπος από την μία αποκλείει κάθε επέκταση προς τα βόρεια και τα βορειοανατολικά, ενώ από την άλλη τα ογκώδη ακαδημαϊκά κτίρια και οι υποδομές του Πανεπιστημίου των Τεχνών, του Τεχνικού Πανεπιστημίου του Βερολίνου και της Πανεπιστημιακής Βιβλιοθήκης, μαζί με τον μεγάλης έκτασης υπαίθριο χώρο πρασίνου που περιβάλλουν, αποτρέπουν οποιαδήποτε σημαντική επέκταση στα βορειοδυτικά. Ο δεύτερος λόγος έχει να κάνει με ζητήματα έλλειψης ενός επιστημονικού σχεδιασμού. Βέβαια, σε ορισμένο βαθμό, η δημιουργία ενός άρτια σχεδιασμένου κέντρου ήταν σχετικά αδύνατη, αφενός μεν διότι στο πρώτο χρονικό διάστημα μετά τον πόλεμο ήταν επιτακτική ανάγκη να λυθούν προβλήματα σχετικά με την ανασυγκρότηση της περιοχής και την αποκατάσταση και επισκευή καταστροφών και ζημιών, αφετέρου δε για πολιτικούς και οικονομικούς λόγους που αφορούν τις εξελίξεις στα χρόνια του Ψυχρού Πολέμου αλλά και το πως λειτουργεί και αναπτύσσεται αντικειμενικά η καπιταλιστική οικονομία.

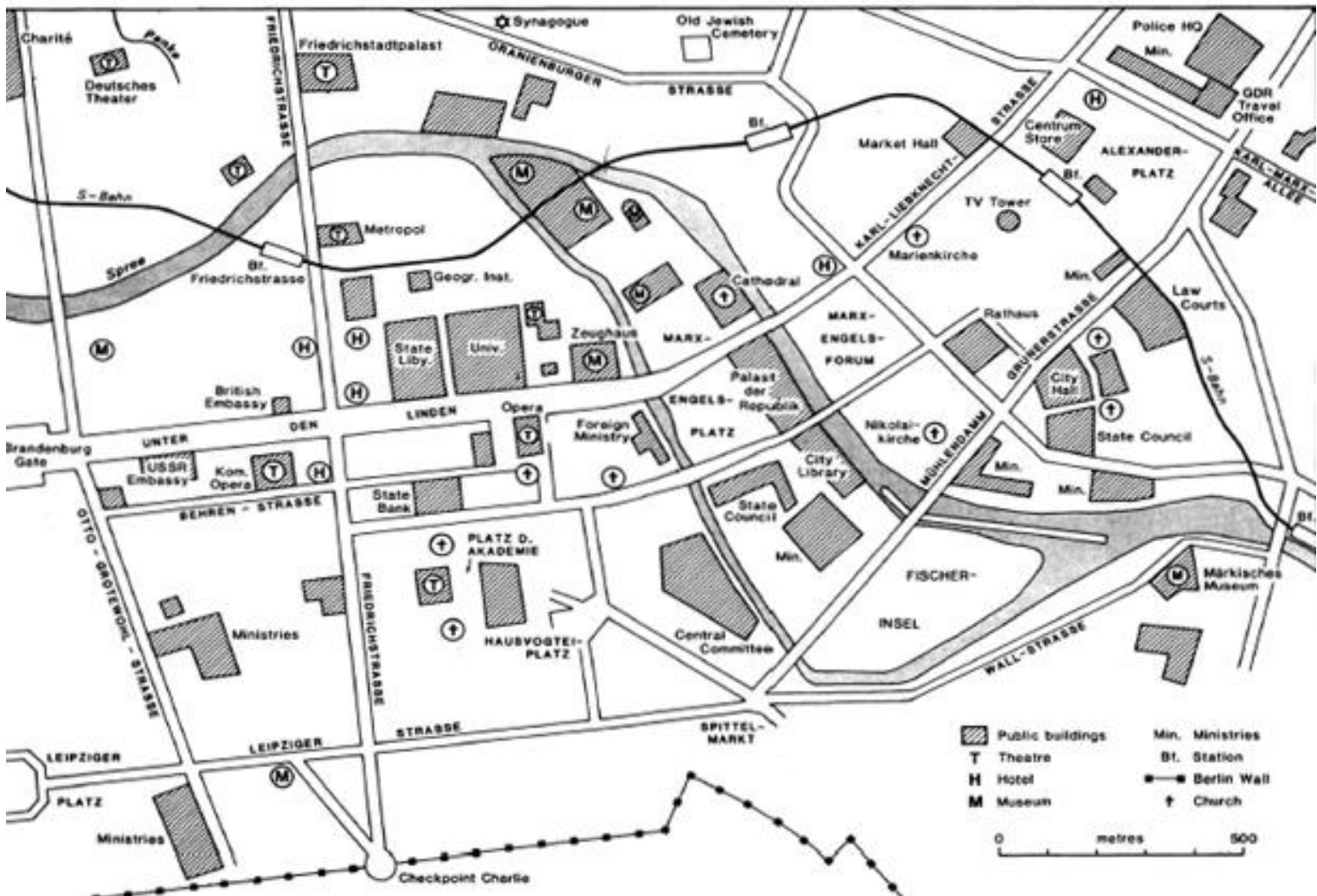


Εικόνα 35: Το κέντρο του Δυτικού Βερολίνου στο Zoo Viertel, και οι χρήσεις γης (πηγή: Elkins, 1988)¹⁴

Συνολικά, το νέο κέντρο του Δυτικού Βερολίνου αποτελεί ουσιαστικά προϊόν της απεριόριστης και ανεμπόδιστης ιδιωτικής πρωτοβουλίας και δεν βασίζεται σε κάποιο γενικότερο επεξεργασμένο σχέδιο. Αναπτύχθηκε όπως και όταν οι επιχειρηματίες ήταν σε θέση να επενδύσουν τα κεφάλαιά τους σε οικόπεδα και φυσικά υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει προοπτική κέρδους, γεγονός που πρακτικά έβαλε τροχοπέδη στον σχεδιασμό. Τα προϋπάρχοντα πρότυπα των δρόμων διατηρήθηκαν, με αποτέλεσμα σε βάθος χρόνου να δημιουργούνται προβλήματα στην κυκλοφορία και στην εναρμόνιση των ροών των οχημάτων με τις ροές των πεζών. Μόλις την δεκαετία του 1980, αντιμετωπίστηκε σε ένα μικρό βαθμό το πρόβλημα με την ανάπλαση της πλατείας Breitscheidplatz, η οποία εξασφάλισε μια ζώνη για την αποκλειστική κυκλοφορία των πεζών στο ευρύτερο οικοδομικό τετράγωνο της Εκκλησίας Μνήμης του Kaiser Wilhelm.

5.4. Το κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου

Η σχεδιασμένη ανάπτυξη του κέντρου του Ανατολικού Βερολίνου ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του 1960, πολύ αργότερα από την άναρχη και αυθόρμητη ανάπτυξη του νέου κέντρου του Δυτικού Βερολίνου. Αφού είχαν ολοκληρωθεί οι εργασίες επιδιορθώσης και αποκατάστασης από τις καταστροφές του πολέμου, ξεκίνησε κατά το 1965 η ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της πόλης. Το σχέδιο περιελάμβανε τη δημιουργία μιας περιοχής ελεύθερης κυκλοφορίας με εκτενείς δημόσιους χώρους, η οποία αποτελούνταν από τέσσερα μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα κατά μήκος του άξονα της οδού Unter den Linden από τα δυτικά προς τα ανατολικά. Στόχος ήταν η περιοχή να αποτελέσει το κέντρο της πολιτικής ζωής του Ανατολικού Βερολίνου, ένα κέντρο σύμβολο για το πρότυπο της σοσιαλιστικής πόλης (Haussermann, 1996).



Εικόνα 36: Το ανακατασκευασμένο ιστορικό κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου (πηγή: Elkins, 1988)

Το δυτικό οικοδομικό τετράγωνο βρίσκεται επί της οδού Unter den Linden, ανατολικά της γέφυρας Marx-Engels-Brücke, στην νησίδα ανάμεσα στον ποταμό Spree και στο κανάλι του. Αποτελείται από μια πλατεία δημιουργήθηκε στον υπαίθριο χώρο των πρώην Βασιλικών Ανακτόρων του Βερολίνου και του Lustgarten. Περιβάλλεται από κτίρια υψηλής αρχιτεκτονικής σημασίας, όπως το Altes Museum και τον Καθεδρικό Ναό του Βερολίνου. Χρησιμοποιήθηκε ως η κύρια τοποθεσία για τις μαζικές διαδηλώσεις της Εργατικής Πρωτομαγιάς και άλλων μεγάλων πολιτικών εκδηλώσεων.

Το επόμενο τετράγωνο βρίσκεται στα ανατολικά του Spree και έχει ως επίκεντρο Marx-Engels Forum. Εκεί εδράζουν τα αγάλματα του Karl Marx και του Friedrich Engels, των μεγάλων θεμελιωτών της κομμουνιστικής κοσμοθεωρίας. Στα νότια περίχωρα της πλατείας βρίσκεται η συνοικία Nikolai, όπου διασώθηκαν και αποκαταστήθηκαν προπολεμικά σπίτια παραδοσιακής αρχιτεκτονικής, ο Ναός του Αγίου Νικολάου και το Ephraim Palace. Στην πλατεία αυτή λειτουργούν καφετέριες, εστιατόρια και ζαχαροπλαστεία, αλλά και καταστήματα με τουριστικά είδη και αναμνηστικά.

Το επόμενο τετράγωνο προς τα ανατολικά αποτελείται από μια πολύ μεγάλη πλατεία, η οποία έχει μεγαλύτερη έκταση από όση τα δύο προηγούμενα οικοδομικά τετράγωνα μαζί. Σήμα κατατεθέν της πλατείας και ένα από τα σημαντικότερα τουριστικά αξιοθέατα του Ανατολικού Βερολίνου είναι ο επιβλητικός Πύργος Τηλεόρασης με ύψος 365μ. Περιέχει, επίσης, την ανακαινισμένη εκκλησία Marienkirche, χτισμένη από το 1380 σε γόθικο αρχιτεκτονικό στυλ, είναι το παλαιότερο διατηρητέο εκκλησιαστικό κτίριο της πόλης. Στο νοτιοδυτικό όριο της πλατείας, βρίσκεται το δημαρχείο της πόλης, το Rotes Rathaus, ενώ στα ανατολικά και δυτικά της όρια υπάρχουν κτίρια που στεγάζουν στο ισόγειο και τους πρώτους ορόφους διάφορα καταστήματα, όπως εστιατόρια και τουριστικά γραφεία άλλων σοσιαλιστικών χωρών, και στους παραπάνω ορόφους διαμερίσματα κατοικιών.

Τέλος, πέρα από την υπερυψωμένη γραμμή του S-Bahn, που οριοθετεί τα παλιά τείχη εσωτερικής πόλης, ακολουθεί η διευρυμένη πλατεία Alexanderplatz. Περιλαμβάνει το μεγάλο πολυκατάστημα Centrum και ένα πολυόροφο ξενοδοχείο. Περιβάλλεται από διάφορα μικρά τουριστικά και εμπορικά καταστήματα, ενώ στο βόρειο όριό της ξεχωρίζει ο πύργος που στεγάζει τα γραφεία της Κρατικής Τουριστικής Υπηρεσίας και την έδρα της Κρατικής Αστυνομίας.



Εικόνα 37: Ο Καθεδρικός Ναός



Εικόνα 38: Το άγαλμα των Marx - Engels



Εικόνα 39: Ο Πύργος της Τηλεόρασης



Εικόνα 40: Η εκκλησία Marienkirche

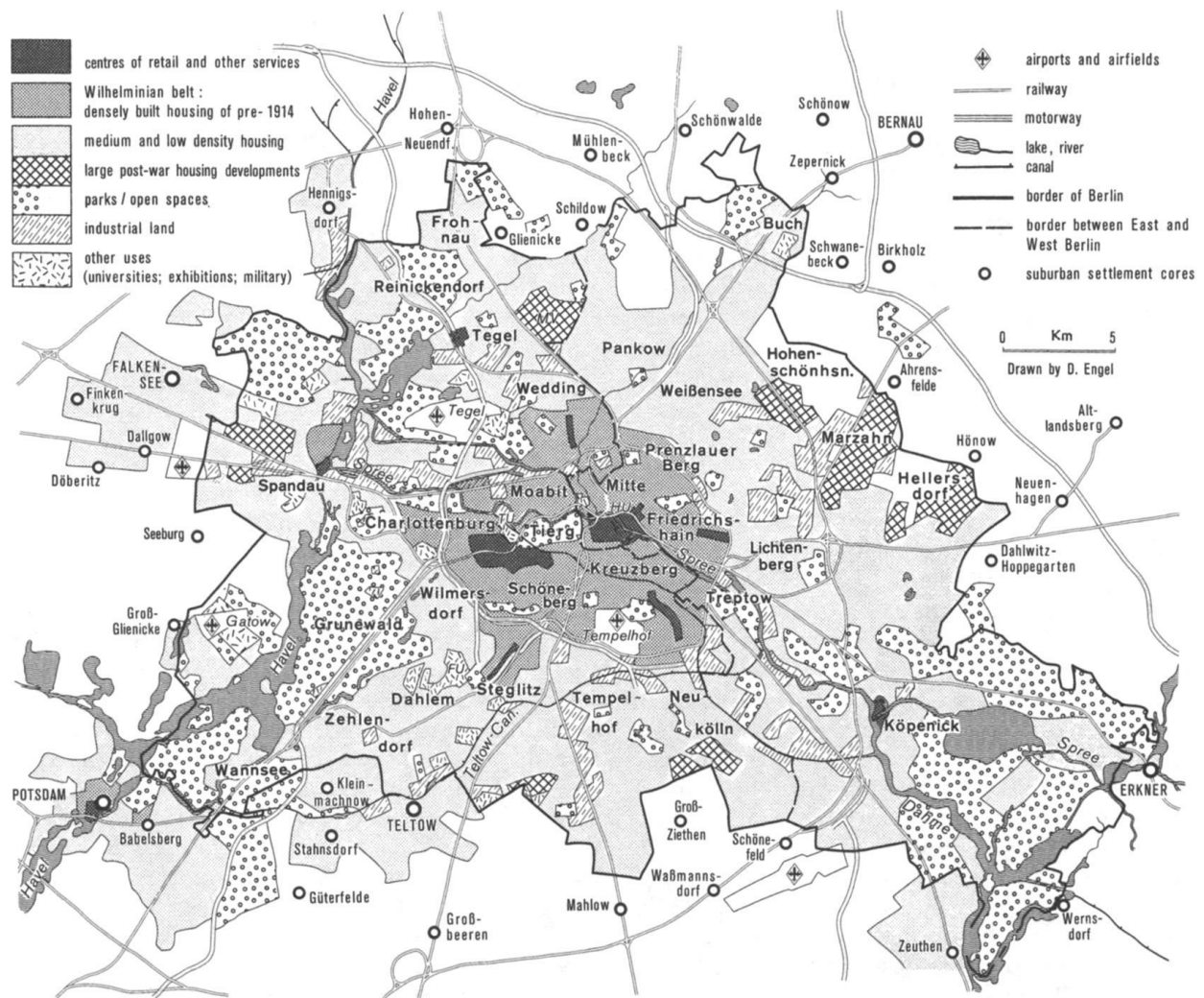


Εικόνα 41: Το Rotes Rathaus

Νότια της οδού Unter den Linden, η πρώην επιχειρηματική και διοικητική συνοικία του Friedrichstadt είχε παραμεληθεί σε ορισμένο βαθμό. Κάποια κυβερνητικά κτίρια στην οδό Wilhelmstrasse που επιβίωσαν από τις πολεμικές καταστροφές και ορισμένα επιζώντα τραπεζικά κτίρια στην οδό Behrenstrasse αποκαταστήθηκαν και επαναχρησιμοποιήθηκαν, όμως κατά κύριο λόγο η περιοχή που εν τέλει μοιράστηκε στα δύο από το Τείχος, παρήκμασε και πολλά κτίρια έμειναν κενά. Μέχρι τη δεκαετία του 1980, από την ευρύτερη περιοχή του κέντρου, μόνο αυτή που περικλείεται από τις οδούς Unter den Linden και Leipziger Strasse υπέστη μια αποτελεσματική ανάπλαση. Στην Leipziger Strasse εγκαταλήφθηκαν οι παραδοσιακές χρήσεις εμπορίου και κατά μήκος της χτίστηκαν πολυόροφες πολυκατοικίες με σχεδόν αποκλειστική χρήση στέγασης. Τα ιστορικά κτίρια της πλατείας Gendarmenmarkt (Platz der Akademie), ο Γαλλικός Καθεδρικός Ναός, ο Γερμανικός Καθεδρικός Ναός και το πρώην κτίριο του Εθνικού Θεάτρου αποκαταστήθηκαν με ιδιαίτερη προσοχή και σεβασμό στην παραδοσιακή αρχιτεκτονική τους (Elkins, 1988).

Σε σύγκριση με την αυθόρμητη και άναρχη ανάπτυξη του κέντρου του Δυτικού Βερολίνου, το οποίο μονοπωλείται από χρήσεις εμπορίου και λιανικής πώλησης καθώς και γραφείων υπηρεσιών, το κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου χαρακτηρίζεται από τάξη, σχεδιασμό και όλες τις απαραίτητες λειτουργίες μιας πρωτεύουσας. Βασικό διακριτό χαρακτηριστικό του κέντρου του Ανατολικού Βερολίνου που δεν εντοπίζεται στο αντίστοιχο κέντρο του Δυτικού, αποτελεί η σχεδιασμένη προσπάθεια για διατήρηση και ενίσχυση των χρήσεων κατοικίας όχι μόνο στα περίχωρα της κεντρικής περιοχής, αλλά και στα πολυόροφα κτίρια που βρίσκονται στην «καρδιά» του. Οι χρήσεις εμπορίου και λιανικής πώλησης είναι σαφώς περιορισμένες, καθώς στο Ανατολικό Βερολίνο, όπως και στην υπόλοιπη ΛΔΓ, επικρατεί σοσιαλιστική οργάνωση της

οικονομίας κι έτσι η μεγάλη πλειοψηφία των επιχειρήσεων λειτουργούν κάτω από την ιδιοκτησία και την διαχείριση του σοσιαλιστικού εργατικού κράτους.



Εικόνα 42: Χάρτης του Βερολίνου με τα δύο κέντρα των δύο πλευρών, τις ζώνες, τις χρήσεις γης και τα δίκτυα (πηγή: Ellger, 1993)

5.5. Δευτερεύοντα κέντρα στο Δυτικό Βερολίνο

Οι μεγάλες καταστροφές που άφησε πίσω του ο πόλεμος στις κεντρικές περιοχές, με επίκεντρο την εμπορική οδό της Leipziger Strasse, και βεβαίως ο αποκλεισμός της δυτικής πλευράς από το ιστορικό κέντρο της πόλης με τα σύνορα που προέκυψαν και ιδιαίτερα μετά τον φυσικό διαχωρισμό από το Τείχος, δημιούργησαν όχι μόνο ένα χωρικό κενό στην καρδιά του Δυτικού Βερολίνου αλλά και ένα σοβαρό έλλειμμα όσον αφορά τις λειτουργίες εξυπηρέτησης και παροχών στην πόλη. Η επίλυση δεν θα μπορούσε να επέλθει μόνο από την ανάπτυξη του νέου κέντρου στην περιοχή του ζωολογικού κήπου, αλλά ήταν αναγκάια και η διαμόρφωση νέων

δευτερευόντων κέντρων που θα εξυπηρετούν τις πιο περιφερειακές περιοχές της πόλης, όπως ήταν άλλωστε σε ένα βαθμό και το ίδιο το Zoo Viertel στο προπολεμικό ενιαίο Βερολίνο.

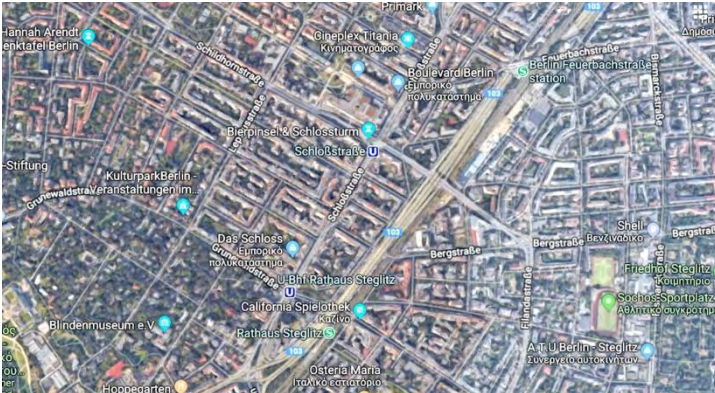
Ο μηχανισμός με τον οποίο προέκυψαν αυτά τα δευτερεύοντα κέντρα δεν απείχε ιδιαίτερα από αυτόν που ανέδειξε την περιοχή του ζωολογικού κήπου σε νέο κέντρο της πόλης, δηλαδή προέκυψαν, κι αυτά, αυθόρμητα από την ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας σε δρόμους «κλειδιά». Ήταν λοιπόν γραμμικά ως προς την μορφή τους, και εκτεινόταν κατά μήκος των κύριων δρόμων που διέρχονται από το κέντρο μέσω της ζώνης του Wilhelmian Ring, ενώ συχνά συνέπεφταν με παλιούς πυρήνες και μικρά κέντρα τοπικής σημασίας του προπολεμικού Βερολίνου. Τα δευτερεύοντα κέντρα εξυπηρετούν τις βασικές ανάγκες σε είδη κατανάλωσης, βασικά εμπορεύματα και υπηρεσίες. Τα μεγαλύτερα από αυτά καλύπτουν περισσότερες από τις καθημερινές ανάγκες, διαθέτουν μεγάλα πολυκαταστήματα και αλυσίδες, καθώς και πιο εξειδικευμένα καταστήματα με είδη ένδυσης και είδη οικιακής χρήσης, γεγονός που τα καθιστούσε μάλιστα ανταγωνιστικά σε σχέση με το ίδιο το κέντρο του Δυτικού Βερολίνου. Στην ανάπτυξη των δευτερευόντων κέντρων συνέβαλαν ιδιαίτερα, πέρα από τις επιχειρηματικές και εμπορικές δραστηριότητες, και οι βελτιώσεις στις υποδομές μεταφορών και στις δημόσιες συγκοινωνίες, όπως η επέκταση των δικτύων U-Bahn και S-Bahn.

Τα δύο πιο επιφανή δευτερεύοντα κέντρα που ξεχωρίζουν ως προς την σημαντικότητα και τον βαθμό ανάπτυξής τους, είναι αυτό στην περιοχή του Steglitz με βασικό άξονα την οδό Schlossstrasse και αυτό στην περιοχή του Charlottenburg με βασικό άξονα την οδό Wilmersdorfer Strasse. Η ανάδειξη αυτών των δύο περιοχών δεν είναι καθόλου τυχαία και δεν αφορά μόνο τους παράγοντες ανάπτυξης που αναφέρονται παραπάνω, αλλά συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με την ανάπτυξη του κέντρου του Δυτικού Βερολίνου προς τα νότια και δυτικά αντίστοιχα λαμβάνοντας έτσι οφέλη τόσο από την τάση επέκτασης όσο και από τις συνολικές ροές που αυτή δημιούργησε.

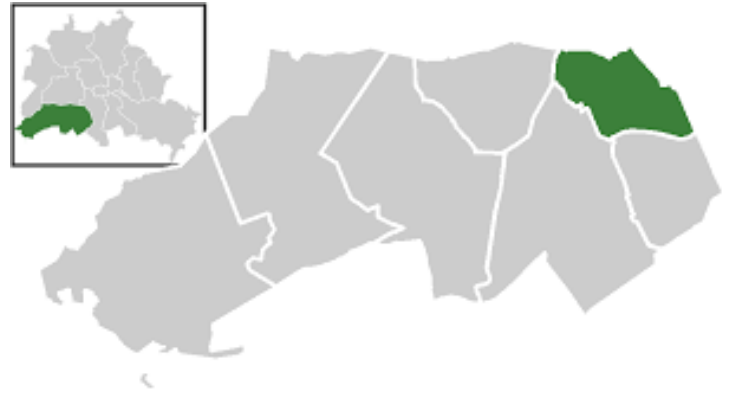
Το δευτερεύον κέντρο του Steglitz απέκτησε μια αρχική ώθηση χάρη στο μικρότερο μέγεθος των καταστροφών από τη διάρκεια του πολέμου τόσο στις εγκαταστάσεις του λιανικού εμπορίου όσο και στις παραποτάμιες κατοικημένες περιοχές του, σε σύγκριση με το παραδοσιακό εμπορικό κέντρο στην οδό Leipziger Strasse και τις περιοχές του Charlottenburg και του Zoo Viertel στο Δυτικό Βερολίνο. Το συγκεκριμένο κέντρο επωφελήθηκε από το να βρίσκεται στον κεντρικό νοτιοδυτικό δρόμο που συνέδεε τις κεντρικές περιοχές του Βερολίνου με την πόλη του Πότσταμ, πριν πραγματοποιηθεί η κατασκευή του Τείχους. Κατείχε επίσης σαφή πλεονεκτήματα από την εγγύτητα του με τον μεγάλο αστικό αυτοκινητόδρομο (Stadtautobahn) και ακόμη περισσότερο από την επέκταση του δικτύου του U-Bahn.

Η περιοχή του Steglitz στέγαζε διάφορα πολυκαταστήματα, υποκαταστήματα μεγάλων αλυσίδων σούπερ μάρκετ και ειδών ένδυσης, αλλά και κτίρια με χρήσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας όπως κινηματογράφο, εστιατόρια και καφετέριες. Ταυτόχρονα, υπήρχαν επίσης πολυάριθμα μικρά εμπορικά καταστήματα και μαγαζιά για ηλεκτρικά είδη, είδη οικιακής χρήσης και ρουχισμού. Από τα πολυκαταστήματα της περιοχής, ξεχωρίζει το εμπορικό κέντρο Forum Steglitz, το οποίο

εγκαινιάστηκε το 1970. Το πενταόροφο αυτό κτίριο περιλαμβάνει ένα μεγάλο σούπερ μάρκετ τροφίμων και ειδών μαζικής κατανάλωσης και περισσότερα από 100 μικρά εμπορικά καταστήματα. Ακόμη, περιμετρικά, στον ισόγειο εξωτερικό χώρο του κτιρίου λειτουργούσε υπαίθρια αγορά. Άλλο σημαίνον πολυκατάστημα αποτελεί το επιβλητικό Steglitzer Kreisel που βρίσκεται στο νότιο άκρο του κέντρου επί της οδού Schlosstrasse. Αυτό το δεκαεπταόροφο κτίριο στεγάζει μεγάλα εμπορικά καταστήματα και μικρότερα μαγαζιά λιανικής πώλησης, αλλά και γραφεία και υπηρεσίες. Στην βάση του κτιρίου επίσης λειτουργούν εμπορικά καταστήματα σε όλο το οικοδομικό τετράγωνο, ενώ διαθέτει και χώρο στάθμευσης.

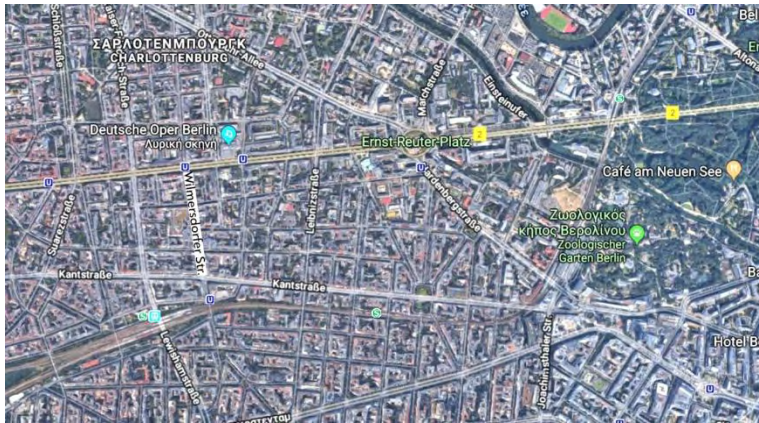


Εικόνα 43: Το δευτερεύον κέντρο του Steglitz (από googlemaps)



Εικόνα 43: Η περιοχή του Steglitz σε σχέση με το Βερολίνο

Το άλλο σημαντικό δευτερεύον κέντρο του Δυτικού Βερολίνου είναι το Charlottenburg. Ως κέντρο διαφέρει από αυτά του Zoo Viertel και του Steglitz, από την άποψη ότι δεν αναπτύχθηκε στην βάση ενός παραδοσιακού εμπορικού δρόμου υψηλής σημασίας που διέρχεται ή συνδέεται με το παλιό εμπορικό κέντρο του προπολεμικού Βερολίνου όπως η οδός Kurfürstendamm και η Schlosstrasse. Ωστόσο, η οδός Wilmersdorfer Strasse στον άξονα της οποίας αναπτύχθηκε το κέντρο του Charlottenburg, αναδείχθηκε σε ιδιαίτερα σημαντικό δρόμο, ο οποίος λειτουργεί ως σύνδεσμος μεταξύ των δρόμων που διέρχονται από την περιοχή του ζωολογικού κήπου, συγκεκριμένα των Kantstrasse και Bismarckstrasse, οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με πολλά καταστήματα. Έτσι, επωφελέθηκε έντονα από την ανάπτυξη του κέντρου του Δυτικού Βερολίνου προς τα δυτικά, από την επέκταση του δικτύου U-Bahn αλλά και από τον υφιστάμενο σταθμό του S-Bahn. Το μεγαλύτερο τμήμα της Wilmersdorfer Strasse μεταξύ των οδών Kantstrasse και Bismarckstrasse πεζοδρομήθηκε και μετατράπηκε σε έναν ευχάριστο χώρο με αστικό πράσινο, κιόσκια και παγκάκια που εξυπηρετούσε και πλανόδια και υπαίθρια αγορά. Κατά μήκος του δρόμου και στην γύρω περιοχή συγκεντρώθηκε μεγάλη εμπορική δραστηριότητα, με διαφόρων ειδών καταστήματα και αλυσίδες, όχι όμως στην κλίμακα του Steglitz.



Εικόνα 44: Το δευτερεύον κέντρο στο Charlottenburg επί της Wilmersdorfer Strasse (από googlemaps)



Εικόνα 45: Το Charlottenburg σε σχέση με το Βερολίνο

Από τα μικρότερα δευτερεύοντα κέντρα, ιδιαίτερη περίπτωση που αξίζει να αναφερθεί, αποτελεί η συνοικία του Gesundbrunnen στα ανατολικά περίχωρα του Wedding, με επίκεντρο την διασταύρωση των οδών Badstrasse και Brunnenstrasse. Η περιοχή αυτή αναπτύχθηκε ραγδαία κατά τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια χάρη στη σύνδεσή της με το δίκτυο του S-Bahn, αλλά κυρίως εξαιτίας της γειτνιάσής της με το Ανατολικό Βερολίνο. Συγκέντρωσε μεγάλη εμπορική δραστηριότητα, ενώ στα καταστήματά της εξυπηρετούνταν καταναλωτές τόσο από την δυτική όσο κι απ' την ανατολική πλευρά του Βερολίνου. Ωστόσο, όλα άλλαξαν από το 1961, με τη δημιουργία του Τείχους και την διαίρεση της πόλης, να επιφέρουν σοβαρά προβλήματα στο δίκτυο του S-Bahn αλλά και σοβαρή μείωση του αριθμού των καταναλωτών. Παρ' όλες τις προσπάθειες που ακολούθησαν με προγράμματα αστικής ανανέωσης, το Gesundbrunnen αλλά και ευρύτερα η περιοχή του Wedding ακολούθησαν πορεία σχετικής παρακμής και περιθωριοποίησης.

5.6. Δευτερεύοντα κέντρα στο Ανατολικό Βερολίνο

Η χρονοβόρα ανοικοδόμηση του κέντρου του Ανατολικού Βερολίνου σήμαινε ότι για ακόμη μεγαλύτερη περίοδο σε σχέση με το Δυτικό Βερολίνο οι πολίτες έπρεπε να βασίζονται σε δευτερεύοντα κέντρα. Βέβαια, αυτή η πίεση και ανάγκη να διαχυθούν οι λειτουργίες σε δευτερεύοντα κέντρα, ενσωματώνεται και γίνεται κτήμα της σοσιαλιστικής πολιτικής σχεδιασμού. Ακολουθείται, δηλαδή, μια σκόπιμη τάση αποκέντρωσης των λειτουργιών διανομής και παροχής υπηρεσιών και προϊόντων προς τις εξωτερικές περιοχές της πόλης ανάλογα με τις συγκεντρώσεις και τα μεγέθη του πληθυσμού που πρέπει να εξυπηρετηθεί. Έτσι, προκύπτει στο Ανατολικό Βερολίνο ένα πολυκεντρικό μοντέλο που χαρακτηρίζεται από μια θεωρητική λειτουργική ιεράρχηση των δευτερεύοντων κέντρων σε τρία επίπεδα, με βάση τον πληθυσμό που είναι κατανεμημένος μέσα στον αστικό ιστό.

Στο πρώτο επίπεδο υπάρχει το οικιστικό κέντρο γειτονιάς (Wohnkomplexzentrum), εξυπηρετώντας ιδανικά έναν πληθυσμό από 8.000 έως 10.000. Αυτό θα πρέπει απ' όλα να

περιλαμβάνει ένα τοπικό σούπερ μάρκετ που να καλύπτει σε καθημερινή βάση τις ανάγκες των κατοίκων για τρόφιμα, καθώς και για ορισμένα βασικά καταναλωτικά αγαθά, όπως οικιακά είδη και είδη υγιεινής. Ένα τέτοιο κέντρο χρειάζεται επίσης να διαθέτει ένα κέντρο υγείας για εξωτερικούς ασθενείς, ένα φαρμακείο, νηπιαγωγείο και σχολεία δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, μια βιβλιοθήκη, ένα ταχυδρομείο, καθώς και εγκαταστάσεις για απλές υπηρεσίες, καθαριστήρια και πλυντήρια, επισκευές ηλεκτρικών συσκευών, κλπ. Το επόμενο επίπεδο, των οικιστικών κέντρων (Wohnbezirkzentren), που εξυπηρετούν μεταξύ 20.000 και 60.000 κατοίκων, προσθέτει στις προαναφερόμενες υπηρεσίες εξειδικευμένα καταστήματα, όπως μεγάλα εστιατόρια. Τέλος, τα κέντρα αστικής περιοχής (Stadtbezirkzentren) θα πρέπει να διαθέτουν εξειδικευμένα καταστήματα που πωλούν εμπορεύματα σε περιοδική ζήτηση και τουλάχιστον ένα πολυκατάστημα με πλήρη γκάμα προϊόντων ικανό να καλύψει τις απαιτήσεις ενός χώρου αγοράς με περισσότερους από 35.000 κατοίκους (Elkins, 1988).

Αυτή η θεωρητική ιεράρχηση του πως θα έπρεπε να οργανώνονται και να κατανέμονται οι λειτουργίες στην πόλη δεν αποτυπώνεται χωρικά με έντονο τρόπο μέσα στον αστικό ιστό, στις κοντινές προς το κέντρο περιοχές ή στις περιοχές της ζώνης του Wilhelmian Ring. Εκεί που γίνεται ιδιαίτερα αισθητή είναι στις νέες οικιστικές περιοχές επέκτασης στην εξωτερική ζώνη του Ανατολικού Βερολίνου, όπως το Pankow, το Weissensee, το Köpenick. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις αποτελούν τα μεγάλα συγκροτήματα κατοικιών, τα λεγόμενα Grosswohnsiedlungen (εξετάζονται παρακάτω στις Ενότητες για την Κατοικία), στην περιοχή του Marzahn κι αλλού, στα οποία την ανέγερση κτιρίων κατοικίας συνόδευε παράλληλα η σχεδιασμένη και προμελετημένη δημιουργία υποδομών και εγκαταστάσεων όλων των παραπάνω χρήσεων με βάση την λειτουργική ιεράρχηση των δευτερευόντων κέντρων.

5.7. Η κατοικία στο Δυτικό Βερολίνο

Οι πρώτες προσπάθειες για την επίλυση των οξυμένων προβλημάτων σχετικά με την κατοικία στο Δυτικό Βερολίνο κατά την πρώτη μεταπολεμική δεκαετία έλαβαν κατά βάση τη μορφή εργασιών επισκευής και αποκατάστασης σε επιβιώντα κτίρια που υπέστησαν ζημιές από τους βομβαρδισμούς. Η οργανωμένη και σχεδιασμένη ανοικοδόμηση οικοδομικών τετραγώνων, συνοικιών και ευρύτερων περιοχών με κυρίαρχη χρήση την κατοικία ξεκίνησε ουσιαστικά από την δεκαετία του 1960 κι έπειτα.

5.7.1. Hansa Viertel

Την εποχή των μεγάλων αστικών παρεμβάσεων για την ανοικοδόμηση κατεστραμμένων περιοχών κατοικίας ή την οικοδόμηση νέων, σηματοδοτεί η Διεθνής Οικοδομική Έκθεση (Interbau) που πραγματοποιήθηκε στο Δυτικό Βερολίνο το 1957, στην οποία συμμετείχαν και συνέβαλαν καθοριστικά διεθνώς αναγνωρισμένοι αρχιτέκτονες όπως ο Le Corbusier, ο Walter Gropius και ο Alvar Aalto. Στα πλαίσια της έκθεσης, προέκυψαν τα σχέδια για την ανοικοδόμηση της κατεστραμμένης συνοικίας Hansa Viertel, η οποία βρίσκεται στα δυτικά

περίχωρα του Tiergarten, ως χώρο αποκλειστικής χρήσης για κατοικία. Το μεγάλης έκτασης έργο περιελάμβανε μεταξύ άλλων την ανέγερση έξι κτιριακών συγκροτημάτων σε μορφή ουρανοξύστη με 17 ορόφους. Προφανώς, ένα έργο τέτοιου μεγέθους θα ήταν αδύνατο δίχως τη γενναϊόδωρη οικονομική βοήθεια της ομοσπονδιακής κυβέρνησης. Συνολικά, οι ουρανοξύστες και τα υπόλοιπα κτίρια, εμπεριείχαν περισσότερα από 1200 διαμερίσματα. Οι κατοικίες περιβάλλονταν ως επί το πλείστον από πεζοδρομημένους πλακόστρωτους χώρους, ενώ παράλληλα είχαν άμεση πρόσβαση σε μεγάλες έκτασεις αστικού πρασίνου, αφού βρίσκονταν πλάι στο πάρκο του Tiergarten (Βλάχος, 2014). Σύμφωνα με τις κυβερνητικές ιδέες πολεοδομικού σχεδιασμού της εποχής, η βιομηχανία και οι μη τοπικές εμπορικές χρήσεις αποκλείστηκαν αυστηρά, καθιστώντας την Hansa Viertel, μια σχεδόν καθαρά περιοχή κατοικίας.

Το εγχείρημα στην Hansa Viertel, αυτή η νέα μορφή δόμησης που εισήγαγε, κρίθηκε επιτυχές γενικεύτηκε ως παράδειγμα για την οικιστική ανάπτυξη της πόλης. Πολλά από τα έργα ανοικοδόμησης και αναπλάσεων κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1950 κι έπειτα στα περίχωρα του κέντρου, στην ζώνη του Wilhelmian Ring και σε περιοχές κοντά στο Τείχος του Βερολίνου, όπως το Kreuzberg, ακολούθησαν τις αρχές σχεδιασμού που ορίστηκαν στην Hansa Viertel. Η επιρροή της όμως φάνηκε πιο καθοριστικά, με πολύ μαζικότερα χαρακτηριστικά στα μεγάλα έργα οικιστικής ανάπτυξης στην εξωτερική ζώνη του Δυτικού Βερολίνου, ουσιαστικά μετά από μια δεκαετία, κατά τα τέλη του 1960 και τις αρχές του 1970.



Εικόνα 46: Η συνοικία Hansa Viertel (πηγή: Βλάχος, 2014)

5.7.2. Grosswohnsiedlungen

Οι προσπάθειες για την αντιμετώπιση του συνεχιζόμενου προβλήματος της στέγασης από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 και στις αρχές της δεκαετίας του 1970 συμπυκνώθηκαν στην κατασκευή τριών Grosswohnsiedlungen, τα οποία αποτελούσαν μεγάλα οικιστικά έργα σε ανοικτή γη στην εξωτερική ζώνη, με στόχο να υποστηρίξουν πληθυσμούς μεταξύ 50.000 και 60.000 κατοίκων. Αυτά ήταν το Märkisches Viertel κοντά στα όρια του βόρειου τμήματος του Δυτικού Βερολίνου, το Gropiusstadt (Buckow-Rudow) στη νότια ανατολική γωνία του Δυτικού Βερολίνου και το Falkenhagener Feld δυτικά της περιοχής Spandau, δίπλα στα σύνορα με την ΛΔΓ (Ellger, 1992).

Το Märkisches Viertel ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1963, έπειτα από μερικά χρόνια προεργασιών, και ολοκληρώθηκε το 1974. Σε αυτό αναγέρθηκαν 53 νέα κτίρια που στέγαζαν περίπου 16.000 διαμερίσματα κατοικίας και συγκέντρωναν 47.000 κατοίκους. Αρχικά, οι προβλεπόμενοι στόχοι αφορούσαν μόνο 6.500 διαμερίσματα, ωστόσο τα πλάνα αυξήθηκαν κατά πολύ εξαιτίας της απότομης διεύρυνσης των αναγκών στέγασης για τους πρώην κατοίκους των περιοχών της ζώνης του Wilhelmian Ring που μετακινήθηκαν κατά τη διάρκεια των προγραμμάτων αστικής ανανέωσης σε αυτή. Επιπλέον, το Märkisches Viertel αναγκάστηκε να απορροφήσει κι ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού που εγκατέλειψε τις κεντρικές περιοχές του Δυτικού Βερολίνου, επειδή αδυνατούσε να πληρώνει τις υψηλές τιμές ενοικίου. Έτσι, η περιοχή έγινε πόλος συγκέντρωσης των χαμηλότερων κοινωνικών στρωμάτων. Η απουσία προετοιμασίας και σχεδίου αντιμετώπισης αυτών των εξελίξεων, φάνηκε έντονα στις ελλείψεις που προέκυψαν στο Märkisches Viertel όσον αφορά βασικές λειτουργίες όπως η υγεία και η εκπαίδευση. Κατά την δεκαετία του 1980, η προβληματική αυτή κατάσταση ξεκίνησε να αμβλύνεται, με νέες εγκαταστάσεις και υποδομές που περιλάμβαναν εμπορικά κέντρα, σχολεία, ιατρικά κέντρα, γηροκομεία, εκκλησίες, χώρους άθλησης και αναψυχής.

Το Gropiusstadt, το όνομα του οποίου προέρχεται από τον δημιουργό του γενικού του σχεδίου, Walter Gropius, είναι αρχιτεκτονικά το πιο διακεκριμένο από τα τρία Grosswohnsiedlungen. Έχει επίσης το πλεονέκτημα ότι η σύνδεση U-Bahn ολοκληρώθηκε όπως είχε προγραμματιστεί. Στον οικισμό συγκεντρώνονται περίπου 17.000 κατοικίες και 60.000 κάτοικοι. Από την αρχή, το Gropiusstadt διέθετε ένα μερίδιο μονοκατοικιών και διαμερισμάτων που προσφέρονταν προς πώληση, γεγονός που επέδρασε θετικά στην προσέλκυση μεσαίων κοινωνικών στρωμάτων σε αντίθεση με το Märkisches Viertel. Ακόμη, απέκτησε εξ' αρχής εγκαταστάσεις και υποδομές όπως εμπορικά καταστήματα, σχολεία, ιατρικά κέντρα και οργανωμένους χώρους αθλητισμού και αναψυχής (<https://berlingeschichte.de/stadtentwicklung/index.html>).

Το ήταν ο πρώτος από τους τρεις οικισμούς που ξεκίνησε, και τελικά κατέληξε να έχει περισσότερες από 11.000 κατοικίες και τελικό πληθυσμό περίπου 35.000 κατοίκων. Αρχιτεκτονικά, θεωρείται ως το λιγότερο διακεκριμένο από τα τρία Grosswohnsiedlungen. Στην πολύ απομακρυσμένη θέση του, μεταξύ του Spandau και των συνόρων του Δυτικού Βερολίνου με την επικράτεια της ΛΔΓ, είχε σοβαρά προβλήματα πρόσβασης και μετακίνησης, αφού η

επέκταση του U-Bahn έφτασε μέχρι το Spandau μόλις στα μέσα της δεκαετίας του 1980 (Elkins, 1988).

Συνολικά, τα Grosswohnsiedlungen, σε συνδιασμό με τη μείωση του πληθυσμού του κέντρου του Δυτικού Βερολίνου, λόγω της κυριάρχησης των εμπορικών χρήσεων σε αυτό, και τον αντίκτυπο των έργων αστικής ανανέωσης στις περιοχές της ζώνης του Wilhelmian Ring, συνέβαλαν στην έντονη φυγόκεντρη κίνηση του πληθυσμού του Δυτικού Βερολίνου και στην τάση συγκέντρωσής του στην εξωτερική ζώνη.



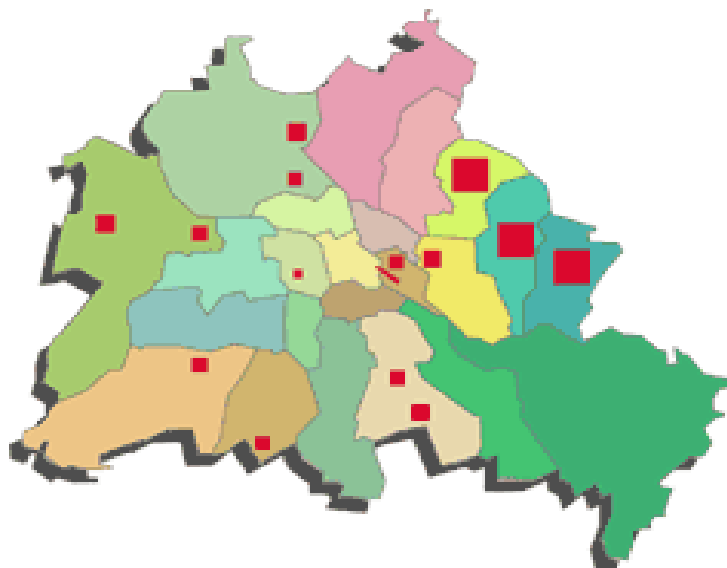
Εικόνα 47: Κατοικίες στο Falkenhagener Feld (από stadtenwicklung.berlin.de)



Εικόνα 48: Κατοικίες στο Märkisches Viertel (από stadtenwicklung.berlin.de)



Εικόνα 49: Κατοικίες στο Gropiusstadt (από tagesspiegel.de)



Εικόνα 50: Μεγάλα οικιστικά έργα στο Βερολίνο (από berlingeschichte.de)

5.8. Η κατοικία στο Ανατολικό Βερολίνο

5.8.1. Δεκαετία του '50

Τα πρώτα μεγάλα έργα ανέγερσης πολυόροφων κτιρίων για την ικανοποίηση των αυξημένων αναγκών για μαζική στέγαση, σχετίζονται άμεσα με το μεγάλο πρόγραμμα της ανοικοδόμησης της ιστορικής οδού Stalinallee, η οποία μετά το 1961 μετονομάστηκε σε Karl-Marx-Allee. Η Stalinallee εκτείνεται παράλληλα στον ποταμό Spree σε μια απόσταση 700 περίπου μέτρων ανατολικά από αυτόν και συνδέει την περιοχή του Friedrichshain με το κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου στην πλατεία Alexanderplatz (Ellger, 1992). Η υλοποίηση του μεγάλου έργου της ανοικοδόμησης και αναδιαμόρφωσης ξεκίνησε το 1949-1950 και ολοκληρώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του '50. Όσον αφορά την οδό καθ' αυτή, υπέστη σημαντική διαπλάτυνση φτάνοντας τα 30-35 μέτρα, ενώ στην πλατεία Strausberger Platz αγγίζει τα 90 μέτρα συνολικού πλάτους. Κατά μήκος της Stalinallee οικοδομήθηκαν πολυάριθμα κτίρια των 7 ή παραπάνω ορόφων, τα οποία συνολικά παρείχαν περισσότερα από 2000 διαμερίσματα κατοικίας, εφοδιασμένα με σύγχρονο εξοπλισμό και εγκαταστάσεις στο εσωτερικό τους. Στην περιοχή, η χρήση κατοικίας ήταν σαφώς κυρίαρχη, αλλά λειτουργούσαν και διάφορα εμπορικά καταστήματα καθώς και γραφεία κρατικών υπηρεσιών και υποδομές υγείας και εκπαίδευσης. Το πρώτο κτίριο της Stalinallee εγκαινιάστηκε στις 21/12/1952, την ημέρα των εβδομηκοστών τρίτων γενεθλίων του, ηγέτη της Σοβιετικής Ένωσης, Ιωσήφ Στάλιν.



Εικόνα 51: Η Stalinallee το 1953



Εικόνα 52: Η Stalinallee από την πλατεία Strausberger Platz με θέα προς τα νότια (από hippostcard.com)

5.8.2. Δεκαετία του '60

Από τα τέλη της δεκαετίας του '50 και τις αρχές της δεκαετίας του '60, η ανάγκη για γρήγορη και μαζική ανέγερση και αποκατάσταση κτιρίων και κατοικιών στις κεντρικές και περιφερειακές περιοχές του Ανατολικού Βερολίνου, επέβαλαν την αξιοποίηση νέων κατασκευαστικών τεχνικών. Η προσοχή στράφηκε στη χρήση των τεχνικών προκατασκευής που αναπτύχθηκαν στη Σοβιετική Ένωση και σε άλλες σοσιαλιστικές αλλά και καπιταλιστικές χώρες. Αρχικά, τα προκατασκευασμένα δομικά στοιχεία χρησιμοποιήθηκαν μόνο για την κατασκευή του κελύφους των κτιρίων. Σύντομα όμως, οι προκατασκευασμένες πλάκες από σκυρόδεμα και αντίστοιχες πλάκες άλλων δομικών υλικών, μπορούσαν να συναρμολογούνται και να συνθέτουν ολόκληρο το κτιριακό κέλυφος αλλά και την εσωτερική διαμόρφωση των διαμερισμάτων (εσωτερικοί τοίχοι, δάπεδα, κλπ). Τα αποτελέσματα ήταν αρχικά κάπως μονότονα και επικρίθηκαν έντονα για την αισθητική που παρήγαγαν. Είναι βέβαια λογικό πως όταν είναι στενό το φάσμα των διαθέσιμων προκατασκευασμένων υλικών, θα είναι περιορισμένο και το φάσμα των σχεδίων των διαμερισμάτων, τα οποία διαφοροποιούνταν κυρίως με βάση το μέγεθος της οικογένειας που

απευθύνονταν. Είναι, πάντως, γεγονός ότι οι τεχνικές προκατασκευής διαδραμάτισαν πολύ σημαντικό ρόλο για την επίλυση των προβλημάτων μαζικής στέγασης του πληθυσμού.

Η άλλη καινοτομία που έφτασε στη δεκαετία του 1960 μαζί με την προκατασκευή, ήταν η νέα αντίληψη στον σχεδιασμό, όσον αφορά την χωροθέτηση των οικιστικών κτιρίων. Υπήρξε μια απομάκρυνση από την ιδέα ότι οι κατοικίες πρέπει να παρατάσσονται στην σειρά, γραμμικά κατά μήκος των δρόμων. Η νέα προσέγγιση ήθελε τα συγκροτήματα κατοικιών να κατασκευάζονται εντός των οικοδομικών τετραγώνων μέσα σε χώρους άφθονου πράσινου. Οι πρώτες εφαρμογές αυτής της προσέγγισης πραγματοποιήθηκαν τη δεκαετία του 1960 σε τοποθεσίες σχετικά κοντινές με το κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου, όπως για παράδειγμα βόρεια και νότια της οδού Karl-Marx-Allee. Σε αντίθεση με τις εξελίξεις στο Δυτικό Βερολίνο και σε άλλες καπιταλιστικές πόλεις, στο Ανατολικό Βερολίνο εμποδίστηκε με αυτόν τον τρόπο στην τάση ολίσθησης του πληθυσμού από το κέντρο προς την εξωτερική ζώνη (Elkins, 1988).



Εικόνα 53: Ανέγερση κατοικιών με χρήση προκατασκευής (πηγή: eastgermanyimages.com)

5.8.3. Δεκαετία του '70

Μια πιο αποφασιστική αλλαγή στην αστική δομή ήρθε στη δεκαετία του 1970, όταν κρίθηκε απαραίτητο να επεκταθεί η πόλη προς την εξωτερική ζώνη, στον εξωαστικό χώρο στα ανατολικά και βορειοανατολικά και να υλοποιηθούν μεγάλα έργα οικιστικής ανάπτυξης. Όπως και στο Δυτικό Βερολίνο, αυτά έλαβαν τη μορφή των περιφερειακών Grosswohnsiedlungen, και συγκεκριμένα τριών οικισμών στις περιοχές του Marzahn, του Hohenschönhausen και του Hellersdorf.

Το Marzahn ήταν ο πρώτος από τους τρεις μεγάλους οικισμούς που υλοποιήθηκε, στην καρδιά ενός μικρού αγροτικού προαστίου 750 κατοίκων, περίπου 10 χιλιόμετρα ανατολικά από το ιστορικό κέντρο της πόλης. Μέσα σε μια δεκαετία οικοδόμησης, από το 1976 έως το 1987, κατέληξε να διαθέτει περίπου 62.000 νέα διαμερίσματα τα οποία στέγαζαν 170.000 κατοίκους. Στον οικισμό εξυπηρετούνταν όλες οι λειτουργίες και παροχές με βάση το πρότυπο των δευτερευόντων κέντρων του Ανατολικού Βερολίνου. Το κέντρο δε του Marzahn, το οποίο επιμελήθηκε ο αρχιτέκτονας Wolf-Rüdiger Eisentraut, με επίκεντρο την πλατεία Freizeitforum περιελάμβανε μια πισίνα μήκους 50 μέτρων, άλλες αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρο bowling, ένα κέτρο αναψυχής για σπουδαστές, καθώς κι έναν χώρο συναυλιών κι εκδηλώσεων (<https://berlingeschichte.de/stadtentwicklung/index.html>).

Το Hohenschönhausen ήταν ο δεύτερος οικισμός που υλοποιήθηκε, βορειοδυτικά του Marzahn και ανατολικά της περιφερειακής γραμμής του S-Bahn, σε απόσταση περίπου 8 χιλιομέτρων από το κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου. Το Hohenschönhausen σχεδιάστηκε από τους Peter Swiss, Walter Wenzel και Wolf-Rüdiger Eisentraut και κατασκευάστηκε από το 1979 έως το 1989. Το πρώτο μέρος του έργου ολοκληρώθηκε το 1984, στην περιοχή μεταξύ των οδών Gehrenseestraße και Wartenberger Straße, ενώ στο σύνολό του ο οικισμός συγκέντρωνε το 1989, 40.000 περίπου διαμερίσματα και 100.000 κατοίκους. Στην πλατεία Prerower Platz, υπήρχε η πλειοψηφία των εγκαταστάσεων και υποδομών υγείας, αναψυχής και αθλητισμού, με ελλείψεις όμως σε διοικητικά κτίρια, ενώ άφθονοι ήταν οι χώροι πρασίνου τόσο εντός όσο και περιμετρικά του οικισμού.

Τέλος, η οικοδόμηση του Hellersdorf ξεκίνησε το 1979 στην περιοχή του Lichtenberg, ανατολικά του Marzahn, σε απόσταση 13 περίπου χιλιομέτρων από το ιστορικό κέντρο της πόλης. Τα νέα στεγαστικά έργα στον οικισμό είχαν στόχο να παρέχουν 46.000 νέα διαμερίσματα, ωστόσο η καπιταλιστική παλινόρθωση και η ανατροπή του σοσιαλιστικού καθεστώτος το 1990 διέκοψαν τα έργα, με αποτέλεσμα να ολοκληρωθούν 34.000 από αυτά με πληθυσμό περίπου 90.000 κατοίκους.



Εικόνες 54, 55: Οι περιοχές του Lichtenberg και Marzahn



Εικόνα 56: Κατοικίες στο Marzahn



Εικόνα 15 Αεροφωτογραφία του Hohenschönhausen (πηγή: aerialphotosearch.com)



Εικόνα 58: Κατοικίες στο Hellersdorf (από allamy.com)

Χαρακτηριστικό αυτών των νέων οικισμών του Ανατολικού Βερολίνου, το οποίο δεν συναντάται στην πλειοψηφία των αντίστοιχων Grosswohnsiedlungen στο Δυτικό, είναι η ταυτόχρονη, με την εγκατάσταση των κτιρίων κατοικίας, παροχή του απαραίτητου κοινωνικού εξοπλισμού μέσα σε αυτούς. Συνολικά, περίπου το 50- 60% του συνολικού προϋπολογισμού των έργων, αφιερώθηκε στην τεχνική υποδομή για την αναβάθμιση των δρόμων, των αποχετεύσεων κ.α., αλλά και στις κοινωνικές παροχές. Οποιοσδήποτε, επεκτάσεις και ανοικοδομήσεις γενικότερα, συνοδεύονταν από εγκαταστάσεις σε επίπεδο γειτονιάς, όπως κέντρα υγείας, σχολεία, βασικά σουπερ μάρκετ, υποδομές αθλητισμού και πολιτισμού, ενώ σε επίπεδο κέντρου τα έργα αυτά αποκτούσαν πιο εξειδικευμένο περιεχόμενο και αυξημένα μεγέθη. Αξίζει να αναφερθεί ότι στους ισόγειους χώρους των συγκροτημάτων κατοικίας λειτουργούσαν βρεφονηπιακοί και παιδικοί σταθμοί, ειδικοί χώροι για την φροντίδα των ηλικιωμένων, κοινόχρηστες κουζίνες, πλυντήρια και στεγνωτήρια, ενώ η θέρμανση και το ζεστό νερό παρέχονταν από τις εγκαταστάσεις τηλεθέρμανσης. Συνολικά, σε ολόκληρο το Ανατολικό Βερολίνο, τα μεγάλα έργα οικιστικής ανάπτυξης, τα Grosswohnsiedlungen, και τα έργα ανοικοδόμησης στις κεντρικές περιοχές, δημιούργησαν περισσότερα από 360.000 νέα διαμερίσματα κατοικίας από το 1950 έως το 1990, τα οποία στέγαζαν 800.000 κατοίκους, δηλαδή περίπου τα 2/3 του πληθυσμού της πόλης

(<https://berlingeschichte.de/stadtentwicklung/index.html>).

6. Συμπεράσματα

Μέσα από την σύγκριση των πόλεων του Δυτικού και του Ανατολικού Βερολίνου στην 41χρονη περίοδο αυτοτελούς και αντικρουόμενης ύπαρξής τους μπορούν να αντληθούν κρίσιμα και ενδιαφέροντα συμπεράσματα. Βάζοντας το ένα Βερολίνο πλάι στο άλλο στην σύνθετη ιστορική τους εξέλιξη από το 1949 έως το 1990, δεν παρατηρείται μια αντιδιαμετρικά αντίθετη πραγματικότητα, μια κραυγαλέα αντίφαση «άσπρου – μαύρου», όπως εύκολα μπορεί κανείς να περιμένει, αλλά μια σειρά από ομοιότητες και διαφορές που συχνά ακολουθούν ένα μοτίβο διαλεκτικού δίπολου και εκφράζονται σε ένα σχήμα «παρόμοιας/κοινής μορφής – διαφορετικού περιεχομένου». Το γεγονός αυτό εντοπίζεται λιγότερο ή περισσότερο σε κάθε ζήτημα που εξετάστηκε στην συγκεκριμένη εργασία κι ωφείλεται κατά την γνώμη μου στον εξής συγκεκριμένο λόγο.

Το ενιαίο Βερολίνο μετά την λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου αποτελεί ουσιαστικά μια πόλη καταστραμένη, με τεράστιες υλικές ζημιές στις υποδομές, τα δίκτυα, τις εγκαταστάσεις και σημαντικές απώλειες σε ανθρώπινες ζωές, στο σύνολό της. Αυτό αποτελεί το σημείο αναφοράς, την κοινή αφετηρία για τις δύο πλευρές του Βερολίνου, που όμως κάτω από τις δεδομένες ιστορικές συνθήκες του 1945 – 1949, με την σφοδρή, παγκόσμια σύγκρουση δύο αντιμαχόμενων οικονομικών και πολιτικών στρατοπέδων να εκδηλώνεται σε έναν τόσο περιορισμένο χώρο, ακολουθούν διαφορετικούς δρόμους και διαχωρίζονται αποφασιστικά. Έτσι, η αποκατάσταση, η ανοικοδόμηση και η ανάπτυξη στο Δυτικό Βερολίνο συντελείται στα πλαίσια της καπιταλιστικής οργάνωσης της οικονομίας, της κοινωνίας και της εξουσίας, ενώ στο Ανατολικό Βερολίνο στα πλαίσια της αντίστοιχης σοσιαλιστικής οργάνωσης. Αυτή η αγεφύρωτη διαφορά αποτέλεσε την βάση για όλες τις υπόλοιπες που αφορούν την οικονομία και την διάρθρωσή της, τις πολιτικές που ακολουθήθηκαν και τον σχεδιασμό όπως εκφράστηκαν στον χώρο, στα δίκτυα μεταφορών, στις λειτουργίες και στις χρήσεις, στο ζήτημα της κατοικίας, στα πρωτεύοντα και δευτερεύοντα κέντρα του Δυτικού και του Ανατολικού Βερολίνου. Από την άλλη, ωστόσο, η διαφορετική αυτή πορεία αποκατάστασης, ανοικοδόμησης και ανάπτυξης στις δύο πλευρές του Βερολίνου εξελίσσεται παράλληλα και ανταγωνιστικά, σε ένα κοινό πλαίσιο σχετικά με το επίπεδο ανάπτυξης της επιστήμης, της τεχνολογίας και της τεχνογνωσίας της ανθρώπινης κοινωνίας, και από εδώ απορρέουν οι περισσότερες αν όχι όλες ομοιότητες ή παρομοιότητες που εντοπίζονται.

6.1. Για την Οικονομία

Όπως έχει ήδη αναφερθεί το Δυτικό και Ανατολικό Βερολίνο ακολούθησαν ριζικά διαφορετικούς δρόμους ανάπτυξης, στο πρώτο η οικονομία οργανώνεται καπιταλιστικά ενώ στο δεύτερο σοσιαλιστικά. Στο Δυτικό Βερολίνο η ιδιοκτησία στα μέσα παραγωγής, στα εργοστάσια, στα καταστήματα, στην γη, κλπ, ήταν ιδιωτική και η παραγωγή κινούνταν με κριτήριο το καπιταλιστικό κέρδος. Από την άλλη, στο Ανατολικό Βερολίνο υπήρχε κοινωνική

ιδιοκτησία η οποία εκφραζόταν από το σοσιαλιστικό εργατικό κράτος της Λαϊκής Δημοκρατίας και η παραγωγή κινούνταν με βάση τις λαϊκές ανάγκες της πόλης και της χώρας, αλλά κι από παράγοντες που καθορίζονταν από την οικονομική συνεργασία με τις υπόλοιπες σοσιαλιστικές χώρες. Αυτοί οι παράγοντες καθόρισαν ουσιαστικά και την μορφή της εξωτερικής οικονομικής βοήθειας, η οποία ήταν εξίσου αναγκαία, που δέχτηκαν οι δύο πλευρές. Έτσι, το Δυτικό Βερολίνο έλαβε σημαντικά πακέτα χρηματοδοτήσεων από το Σχέδιο Μάρσαλ, που με τα μέτρα της ομοσπονδιακής κυβέρνησης της ΟΔΓ, εκφράστηκαν φοροελαφρύνσεις, κίνητρα και επιχορηγήσεις για τους επιχειρηματίες και τους επενδυτές σε διάφορους κλάδους της βιομηχανίας και του τριγενούς τομέα ώστε να ανασυγκροτηθεί η καπιταλιστική οικονομία. Από την άλλη στο Ανατολικό Βερολίνο, η εξωτερική βοήθεια δεν προέκυψε από την άμεση χρηματοδότηση και παροχή κονδυλίων, αλλά μέσα από το συνεργατικό δίκτυο ανταλλαγής του Comecon, από το οποίο εξασφάλισε τα πρώτα χρόνια τις απαραίτητες πρώτες ύλες, τους ενεργειακούς πόρους, τα μηχανήματα και τον εξοπλισμό ώστε να ξεκινήσει την κεντρικά σχεδιασμένη οικονομική του ανάπτυξη.

Ωστόσο, αυτές οι ποιοτικές διαφορές, όσο μεγάλες κι αν ήταν, δεν αποτυπώθηκαν σε αντίστοιχες στην πραγματική διάρθρωση των οικονομιών τους, αντίθετα παρατηρούνται μεγάλες ομοιότητες. Στον τριτογενή τομέα αναπτύχθηκαν προφανώς και στις δύο πλευρές οι κλάδοι της παροχής υπηρεσιών, όπου και στο Δυτικό Βερολίνο κυριαρχούσε ο δημόσιος τομέας χωρίς να είναι καθολικός, αλλά και ο τουρισμός. Μάλιστα, στον συγκεκριμένο κλάδο φαίνεται οι δύο πλευρές να επωφελήθηκαν η μία από την άλλη, με το Ανατολικό Βερολίνο να φιλοξενεί για παράδειγμα επισκέπτες του Δυτικού οι οποίοι έψαχναν φθηνότερη διαμονή και το Δυτικό Βερολίνο να δέχεται επισκέπτες από την δύση οι οποίοι το αξιοποιούσαν σαν προορισμό για να επισκεπτούν το Ανατολικό. Διαφορές υπήρχαν προφανώς στον κλάδο του εμπορίου, καθώς στο Ανατολικό Βερολίνο ήταν περιορισμένο και κρατικά ελεγχόμενο. Μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι ομοιότητες στην βιομηχανία. Παρατηρείται πως τόσο στο Δυτικό όσο και στο Ανατολικό Βερολίνο οι κλάδοι που κυριάρχησαν, η παραγωγή ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, η παραγωγή μηχανημάτων, η χημική βιομηχανία και η βιομηχανία τροφίμων, αν και υπάκουαν σε διαφορετικό τρόπο οργάνωσης, παραγωγής και διανομής, ταυτίζονται απόλυτα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι και οι δύο πλευρές αξιοποίησαν και επένδυσαν στην βιομηχανική παράδοση του προπολεμικού Βερολίνου, στην προϋπάρχουσα συγκέντρωση αυτών των κλάδων στην πόλη, στις εναπομείναντες εγκαταστάσεις και στην εμπειρία του εργατικού κι επιστημονικού δυναμικού τους. Τέλος, η χωροθέτηση των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, και για τον παραπάνω λόγο, έγινε τόσο στο Δυτικό όσο και στο Ανατολικό Βερολίνο κυρίως στις περιοχές της εξωτερικής ζώνης και του εξωτερικού τμήματος της ζώνης Wilhelmian Ring.

6.2. Για τις Αστικές Μεταφορές

Όσον αφορά τις αστικές μεταφορές και τα δίκτυα, φαίνεται πως το Δυτικό και Ανατολικό Βερολίνο αρχικά προσπάθησαν να αποκαταστήσουν κι έπειτα να αναπτύξουν ότι «απέμεινε» στην πλευρά του καθενός. Στο πως αναπτύχθηκαν επηρέασε πολύ το καθεστώς κυκλοφορίας και μετακινήσεων ανάμεσα στις δυο πλευρές. Από το 1949 έως το 1961 η κυκλοφορία ήταν σχεδόν ελεύθερη με κάποιους τυπικούς ελέγχους στα σημεία διέλευσης, την δεκαετία του '60 τα περισσότερα σημεία έκλεισαν και έλεγχος έγινε ιδιαίτερα αυστηρός, για να χαλαρώσει μετά από την δεκαετία του '70. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο το Δυτικό Βερολίνο επικεντρώθηκε περισσότερο στο δίκτυο του U-Bahn, καθώς κληρονόμησε το μεγαλύτερο μέρος τους μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ αντίστοιχα το Ανατολικό Βερολίνο επικεντρώθηκε στο δίκτυο του S-Bahn για τον ίδιο λόγο. Η λειτουργία του S-Bahn και στις δύο πλευρές κάτω από τον έλεγχο της σοσιαλιστικής επιχείρησης της Deutsche Reichsbahn (DR) του Ανατολικού Βερολίνου, αποτελεί ένα αμφιλεγόμενο γεγονός που κατά την γνώμη μου εκφράζει έναν συσχετισμό δύναμης ανάμεσα στην «Δύση» και την «Ανατολή» και την γενικότερη ψυχροπολεμική κατάσταση.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει πάντως το γεγονός ότι γενικά δώθηκε διαφορετική βαρύτητα στις δύο πλευρές στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Το Δυτικό Βερολίνο σε αντίθεση με το Ανατολικό, κατήργησε την λειτουργία του τραμ, ενώ συγκριτικά και πάλι με το Ανατολικό, επένδυσε πολύ περισσότερο σε μεγάλα έργα οδοποιίας με χαρακτηριστικό το παράδειγμα του αυτοκινητόδρομου Stadtautobahn. Το γεγονός αυτό πηγάζει πάλι από τις ποιοτικές διαφορές στο επίπεδο της οικονομίας. Το Ανατολικό Βερολίνο ως σοσιαλιστική πόλη επικεντρώνεται σε μέσα μεταφορών που προσπαθούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες μετακινήσεων των ανθρώπων σε μαζικό κι όχι ατομικό επίπεδο, γι' αυτό και οι τιμές των εισητηρίων ήταν πιο χαμηλές και η χρήση ιδιόκτητων αυτοκινήτων μειωμένη. Αντίθετα το Δυτικό Βερολίνο επένδυσε στα οδικά δίκτυα και τους αυτοκινητόδρομους για να ικανοποιεί τις ανάγκες στην ατομική μετακίνηση με αυτοκίνητα, την οποία μάλιστα και προωθούσε έναντι των μέσων μαζικής μεταφοράς. Όπως γράφει χαρακτηριστικά και με καυστικό χιούμορ ο Christof Ellger σε άρθρο του «*η πολιτική του Δυτικού Βερολίνου δεν είχε σκοπό να αφαιρέσει με κανέναν τρόπο τα αγαπημένα τετράτροχα παιχνίδια των κατοίκων του*».

6.3. Για την Αστική Ανάπτυξη

Μέσα σε άλλα ο Hartmut Haussermann, στο άρθρο του *From the Socialist to the Capitalist City: Experiences from Germany* από το συλλογικό έργο *Cities After Socialism*, γράφει:

«Η ανάπτυξη των πόλεων στη Λαϊκή Δημοκρατία της Γερμανίας πραγματοποιήθηκε υπό εντελώς διαφορετικές συνθήκες από αυτές που επηρέασαν την αστική ανάπτυξη στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. [...] Η δομή της ανάπτυξης, των λειτουργιών και των χρήσεων γης των σοσιαλιστικών πόλεων διέφερε βασικά από αυτήν των καπιταλιστικών πόλεων. [...] Στην καπιταλιστική πόλη οι αποφάσεις των κατόχων ιδιωτικής ιδιοκτησίας

διαδραματίζουν κυρίαρχο ρόλο. Αν και τα συμφέροντά τους μπορεί να μην είναι εντελώς ταυτόσημα, σε γενικές γραμμές ο στόχος είναι να επιτευχθεί η πιο κερδοφόρα χρήση της γης. [...] Αντίθετα, η σοσιαλιστική πόλη αναπτύχθηκε σε ένα τελείως διαφορετικό πλαίσιο. Η ιδιωτική ιδιοκτησία δεν υπήρχε, όλες οι επενδύσεις ελέγχονταν από το κράτος, οι διαδικασίες αποφάσεων οργανώνονταν αυστηρά ιεραρχικά και συντονίζονταν κεντρικά. Οι λειτουργίες της πόλης, το χρονοδιάγραμμα και η έκταση των επενδύσεων ήταν απολύτως θέμα πολιτείας - αυτές ήταν ιδανικές προϋποθέσεις για τον πολεοδομικό σχεδιασμό».

Αυτές οι πλευρές που περιγράφονται παραπάνω, ίσχυσαν και ήταν εξίσου καθοριστικές και στην περίπτωση του Δυτικού και του Ανατολικού Βερολίνου. Εξετάζοντας πρώτα και κύρια το ζήτημα του κέντρου, διαγράφεται καθαρά η σύγκρουση των αντιλήψεων και των πολιτικών για τον χωρικό σχεδιασμό και την αστική ανάπτυξη των δύο πλευρών. Από την μία, το Ανατολικό Βερολίνο κληρονόμησε ολόκληρο το ιστορικό κέντρο της προπολεμικής πόλης, ωστόσο δεν έμεινε απλώς στην αποκατάσταση των καταστροφών του. Με βάση την σοσιαλιστική ιδέα ότι το κέντρο πρέπει να αποτελεί την καρδιά της κοινωνικής και πολιτικής ζωής της πόλης, προχώρησε σε μεγάλα έργα ανακατασκευής που έδιναν αυξημένη βαρύτητα στην διασφάλιση δημόσιου χώρου με εκτενείς πλατείες, μνημεία, αξιοθέατα, χώρους πολιτισμού, τέχνης και αναψυχής με επίκεντρο τα τέσσερα μεγάλα οικοδομικά επί της Unter den Linden. Η μεγάλη διαφορά με το Δυτικό Βερολίνο δεν έγκειται τόσο στο ότι η ανατολική πλευρά είχε «έτοιμο» κέντρο και η δυτική όχι, αλλά στο βασικό ζήτημα του σχεδιασμού. Στο Δυτικό Βερολίνο, αφού στερήθηκε του ιστορικού κέντρου της πόλης, δημιουργήθηκε ένα νέο κέντρο στην περιοχή του ζωολογικού κήπου, στο Zoo Viertel, σε αντίθεση όμως με το Ανατολικό, σε αυτήν την περίπτωση δεν υπάρχει ουσιαστικά σχεδιασμός. Το νέο κέντρο του Δυτικού Βερολίνου προέκυψε, ως τέτοιο, εντελώς αυθόρμητα σαν αποτέλεσμα της προϋπάρχουσας και ενισχυμένης συγκέντρωσης και ανάπτυξης των εμπορικών δραστηριοτήτων στην περιοχή με βασικό άξονα την οδό Kurfürstendamm. Ακόμη, εξαιτίας της ανάπτυξης της περιοχής, η μεγάλη αύξηση στις τιμές των ενοικίων οδήγησε στην μείωση των χρήσεων κατοικίας σε αυτή. Αντίθετα, στο κέντρο του Ανατολικού Βερολίνου, ενώ όπως και στο Δυτικό συγκεντρώνονταν σε μεγάλο βαθμό οι διοικητικές κι άλλες υπηρεσίες και οι αντίστοιχες δραστηριότητες λιανικής πώλησης, διατηρήθηκε αλλά κι ενισχύθηκε με την ανέγερση νέων κτιρίων η χρήση της κατοικίας. Πάντως αξίζει να αναφερθεί ότι η κεντρικά σχεδιασμένη ανοικοδόμηση του κέντρου του Ανατολικού Βερολίνου παρουσίασε μια παραπάνω από αισθητή χρονική καθυστέρηση, περίπου μιας δεκαετίας σε σχέση με το Δυτικό. Τέλος, επειδή η ανάπτυξη του νέου κέντρου της δυτικής πλευράς συνδεόταν άμεσα με την ανάπτυξη των εμπορικών εγκαταστάσεων κατά μήκος των δρόμων, παρουσίαζε μια γραμμική μορφή.

Όσον αφορά τα δευτερεύοντα κέντρα, η κατάσταση είναι πιο σύνθετη. Στο Δυτικό Βερολίνο τα δευτερεύοντα κέντρα προέκυψαν με τον ίδιο μηχανισμό με το νέο πρωτεύον κέντρο της πόλης, δηλαδή από την από την αυθόρμητη και άναρχη ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων, ενώ από αυτά ξεχώρισαν τα κέντρα του Steglitz με βασικό άξονα την οδό Schlossstrasse και του Charlottenburg με βασικό άξονα την οδό Wilmersdorfer Strasse. Αντίστοιχα δευτερεύοντα

κέντρα (με εξαίρεση τους οικισμούς των έργων οικιστικής επέκτασης Marzahn, Hohenschonhausen, Hellersdorf) με όρους έντονης συγκέντρωσης λειτουργιών κι εγκαταστάσεων λιανικής πώλησης και παροχής υπηρεσιών, δεν συναντώνται στην πόλη του Ανατολικού Βερολίνου. Αυτό οφείλεται αφενός στον καλυτικό ρόλο που διαδραματίζει το κέντρο της ανατολικής πλευράς κι αφετέρου στην διαφορετική θεώρηση ως ένα βαθμό των δευτερευόντων κέντρων. Τα δευτερεύοντα κέντρα στην πόλη του Ανατολικού Βερολίνου, δεν αποτελούσαν ξεχωριστές πυκνοδομημένες περιοχές που κάλυπταν τις παραπάνω λειτουργίες. Αντίθετα, με βάση την συγκέντρωση και την κατανομή του πληθυσμού εντός του αστικού ιστού, με μια λειτουργική ιεράρχηση, οριζόνταν και κατανέμονταν οι αντίστοιχες με την πυκνότητα εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των κατοίκων.

Τέλος, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το πως αντιμετώπισαν το ζήτημα της κατοικίας στις δύο πλευρές του Βερολίνου. Πρώτα απ' όλα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω υπάρχει μια διαφορετική τάση στις χρήσεις κατοικίας στις κεντρικές περιοχές των δύο πλευρών. Στο Δυτικό Βερολίνο, όπου υπήρχε και ιδιωτικό καθεστώς στην ιδιοκτησία γης, η κερδοφόρα αξιοποίηση της στο πρωτεύον και στα δευτερεύοντα κέντρα της πόλης με την μεγάλη εμπορική τους ανάπτυξη, ανέβασε τις αξίες γης στις περιοχές αυτές, τα ενοίκια των κατοικιών γίνανε ακριβότερα, γεγονός που ώθησε μια φυγόκεντρη τάση στις χρήσεις κατοικίας προς τις εξωτερικές περιοχές του Δυτικού Βερολίνου. Αντίθετα, στο Ανατολικό Βερολίνο όπου η γη βρισκόταν στην ιδιοκτησία του σοσιαλιστικού κράτους, υπήρξε μια τάση συγκράτησης του πληθυσμού στις κεντρικές περιοχές της πόλης, η οποία προήλθε από την σκόπιμη πολιτική του Ανατολικού Βερολίνου να διατηρήσει και να ενισχύσει μάλιστα τις χρήσεις κατοικίας, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την ανοικοδόμηση της οδού Stalinallee και τα ιστορικά κτίρια παραδοσιακής αρχιτεκτονικής του κέντρου.

Από την άλλη, η αυξημένες ανάγκες για μαζική στέγαση του πληθυσμού και στις δύο πλευρές καλύφθηκαν με την κατασκευή των Grosswohnsiedlungen. Αν και κοινή η μορφή αυτών των μεγάλων έργων οικιστικής επέκτασης, παρουσίαζαν σημαντικές διαφορές. Στο Δυτικό Βερολίνο, τα τρία Grosswohnsiedlungen αποτέλεσαν λύση αντιμετώπισης της φυγόκεντρης κίνησης του πληθυσμού, γι' αυτό και «ισομοιράστηκαν» στην εξωτερική ζώνη της πόλης, το Märkisches Viertel στον βορρά, το Falkenhagener Feld στην δύση και το Gropiusstadt στον νότο. Αντίθετα, τα Grosswohnsiedlungen στο Ανατολικό Βερολίνο, σχεδιάστηκαν και χωροθετήθηκαν σχετικά κοντά μεταξύ τους στα ανατολικά και βορειοανατολικά της εξωτερικής ζώνης για να καλύψουν ουσιαστικά τις ανάγκες της βιομηχανίας που συγκεντρώνονταν σε αυτές τις περιοχές κατανέμοντας ένα μέρος του πληθυσμού εκεί.

Βιβλιογραφία

- 1) Βλάχος Β., *Ιστορική και πολεοδομική εξέλιξη της πόλης του Βερολίνου- Συγκριτική μελέτη αναβάθμισης υποβαθμισμένων περιοχών σε Αθήνα και Βερολίνο*, διπλωματική εργασία, ΕΜΠ, 2014
- 2) Μαρξ Κ., *Κριτική της πολιτικής οικονομίας, Σύγχρονη Εποχή*, 2010
- 3) Μπαλωμένος Χ., *Η παγκόσμια σύγκρουση μεταξύ σοσιαλισμού και ιμπεριαλισμού όπως εκφράστηκε στη ΓΛΔ και στο Βερολίνο*, ΚΟΜΕΠ, τεύχος 1, 2010
- 4) Σεγκάλ Λ., *Βασικές αρχές της πολιτικής οικονομίας, Σύγχρονη Εποχή*, 2016
- 5) Berlin StadtEntwicklung, *Berliner Plane 1862 – 1994*, Senatsverwaltung fur Stadtentwicklung - 1 Am Kollnischen Park 3, 10179 Berlin, 2002
- 6) Caner G., Bollen F., *Urban planning approaches in divided cities*, ITU A|Z, Vol 13, No 1, 2016
- 7) CVCE, *The Cold War (1945 - 1989)*, 2016
- 8) Department of State, Dec. Files 740.000 119 Control (Germany) 9-15-46
- 9) Elkins T. H., *Berlin: The Spatial Structure of a Divided City*, Methuen & Co, 1988
- 10) Ellger C., *Berlin: Legacies of Division and Problems of Unification*, The Geographical Journal, Vol. 158, No. 1, Geographical J, 1992
- 11) Haussermann H., *From the Socialist to the Capitalist City: Experiences from Germany*, Cities after socialism: urban and regional change and conflict in post-socialist societies, Blackwell Publishers Ltd, 1996
- 12) Ladd B., *The Ghosts of Berlin: Confronting German History in the Urban Landscape*, University of Chicago Press, 1997
- 13) <https://berlingeschichte.de/stadtentwicklung/index.html>