



# **ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ**

**ΣΧΟΛΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ & ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΩΝ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ - ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΗ**

**ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ**

**ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΩΝ**

**ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ**

**ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΠΟΛΕΩΝ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΒΕΝΤΡΙ ΚΑΙ ΣΤΑΛΙΝΓΚΡΑΝΤ**

*Μεταπτυχιακή Εργασία*

**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ**

**A.M. 219117**

**Αθήνα, 2022**



**HAROKOPIO UNIVERSITY**

SCHOOL OF ENVIRONMENT, GEOGRAPHY AND SUSTAINABLE  
DEVELOPMENT

GEOGRAPHY DEPARTMENT

POSTGRADUATE PROGRAMME – APPLIED GEOGRAPHY AND SPATIAL  
PLANNING

COURSE – MANAGEMENT OF NATURAL AND HUMAN INDUCED  
DISASTERS

**DISASTER RECONSTRUCTION PLANNING:  
THE CASES OF COVENTRY AND STALINGRAD**

Master Thesis

**PANAGIOTIS PAPAKOSTAS**

**R.N. 219117**

**Αθήνα, 2022**



# **ΧΑΡΟΚΟΠΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ**

**ΣΧΟΛΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ, ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ & ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΩΝ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ - ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΗ**

**ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ**

**ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ – ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΩΝ**

**ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΩΝ**

## **Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

**Επιβλέπων Μέλος ΔΕΠ – Δελλαδέτσιμας Παύλος - Μαρίνος  
Καθηγητής, Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο**

**Δράκου Γ. Ευαγγελία  
Επίκουρη Καθηγήτρια, Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο**

**Τραγάκη Αλεξάνδρα  
Καθηγήτρια, Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο**



Ο Παναγιώτης Παπακώστας

δηλώνω υπεύθυνα ότι:

- 1)** Είμαι ο κάτοχος των πνευματικών δικαιωμάτων της πρωτότυπης αυτής εργασίας και από όσο γνωρίζω η εργασία μου δε συκοφαντεί πρόσωπα, ούτε προσβάλλει τα πνευματικά δικαιώματα τρίτων.
- 2)** Αποδέχομαι ότι η ΒΚΠ μπορεί, χωρίς να αλλάξει το περιεχόμενο της εργασίας μου, να τη διαθέσει σε ηλεκτρονική μορφή μέσα από τη ψηφιακή Βιβλιοθήκη της, να την αντιγράψει σε οποιοδήποτε μέσο ή/και σε οποιοδήποτε μορφότυπο καθώς και να κρατά περισσότερα από ένα αντίγραφα για λόγους συντήρησης και ασφάλειας.
- 3)** Όπου υφίστανται δικαιώματα άλλων δημιουργών έχουν διασφαλιστεί όλες οι αναγκαίες άδειες χρήσης ενώ το αντίστοιχο υλικό είναι ευδιάκριτο στην υποβληθείσα εργασία.



## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την περάτωση της εργασίας θέλω να ευχαριστήσω θερμά τον Επιβλέπων Καθηγητή μου Π.Μ. Δελλαδέτσιμα. Κατόπιν της αρχικής μου επιλογής θέματος διπλωματικής εργασίας, αντιλήφθηκε τον υπέρμετρο όγκο δουλειάς που απαιτούσε το θέμα σε συνδυασμό με τις γενικότερες δυσκολίες μου την εποχή ανάληψής του, και έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην αλλαγή και τελική επιλογή του θέματος, ενώ ταυτόχρονα έδωσε ουσιαστικές κατευθύνσεις και έδειξε πίστη στις δυνατότητές μου να το εξελίξω. Οι δυσκολίες αφορούσαν κυρίως τις επιπτώσεις της κοινωνικής απομόνωσης λόγω της πανδημίας COVID-19 που απασχόλησαν το σύνολο της κοινωνίας, ενώ συγκεκριμένα δυσκόλεψε το έργο της πανεπιστημιακής κοινότητας λόγω της ξαφνικής και αναγκαστικής απουσίας από τα ιδρύματα. Επίσης ευχαριστώ τους συμφοιτητές μου στο τμήμα του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών, για την αλληλοϋποστήριξη και ανταλλαγή απόψεων στην πορεία των εργασιών μας σε αυτή τη συνθήκη.



## ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΠΟΛΕΩΝ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΒΕΝΤΡΙ ΚΑΙ ΣΤΑΛΙΝΓΚΡΑΝΤ

### ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη .....	3
Abstract .....	4
1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	5
1.1 Γενικά .....	5
1.2 Στόχος – Μεθοδολογία Εκπόνησης.....	5
2 ΟΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ & ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ .....	6
3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΒΕΝΤΡΙ .....	7
3.1 Γενικά και Ιστορικά Στοιχεία της Πόλης.....	7
3.2 Ο Βομβαρδισμός του Κόβεντρι .....	9
3.3 Το αποτέλεσμα της καταστροφής.....	10
3.4 Η Ανασυγκρότηση του Κόβεντρι .....	13
3.4.1 Πριν από την Καταστροφή - Προκαταρκτικός Σχεδιασμός.....	13
3.4.2 Σχεδιασμός Ανασυγκρότησης την Περίοδο 1940-1950 .....	14
3.4.3 Σχεδιασμός Ανασυγκρότησης μετά το 1950 .....	21
3.4.4 Εφαρμογή των σχεδίων - Αποτέλεσμα .....	24
3.4.5 Στέγαση .....	30
3.5 Σύνοψη .....	31
4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΒΟΛΓΚΟΓΡΑΝΤ (ΠΡΩΗΝ ΣΤΑΛΙΝΓΚΡΑΝΤ) .....	35
4.1 Γενικά και Ιστορικά στοιχεία της πόλης.....	35
4.2 Η Καταστροφή του Στάλινγκραντ.....	39
4.3 Το αποτέλεσμα της καταστροφής.....	39
4.4 Η Ανασυγκρότηση του Στάλινγκραντ .....	45
4.4.1 Σχεδιασμός Ανασυγκρότησης .....	45
4.4.2 Οι Πρώτες Ενέργειες Αποκατάστασης μετά την Καταστροφή (1943-1945).....	52
4.4.3 Ενέργειες Αποκατάστασης την Περίοδο 1945-1952.....	58
4.4.4 Πρόσθετα Στοιχεία για την Αποκατάσταση και Ανασυγκρότηση - Αποτέλεσμα.....	61
4.5 Σύνοψη .....	65



5	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	67
5.1	Συγκρίσεις Περιπτώσεων .....	67
5.2	Επίλογος .....	70
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	71



## Περίληψη

Ποιες είναι οι αλλαγές που συντελούνται σε μια πόλη κατά τις διαδικασίες αποκατάστασης και ανασυγκρότησης μετά μια μεγάλη καταστροφή και πώς η κοινωνικοπολιτική διάσταση αντικατοπτρίζεται στον επανασχεδιασμό αυτών των πόλεων; Στην εργασία εξετάζονται αυτές οι διαδικασίες σε δύο πόλεις που καταστράφηκαν στην διάρκεια του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου, στο Κόβεντρι του Ηνωμένου Βασιλείου και στο πρώην Στάλινγκραντ της πρώην Σοβιετικής Ένωσης.

Η περίπτωση του Κόβεντρι είναι ιδιαίτερα μελετημένη σε ότι αφορά σχεδιασμό της αποκατάστασης και ανασυγκρότησης μετά τον 2<sup>ο</sup> Π.Π., με ενδιαφέρον πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό, καθώς ο επανασχεδιασμό του εντάσσεται στις διεθνείς αρχιτεκτονικές τάσεις της τότε εποχής, βασισμένες στα πρότυπα και τις ιδέες CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne - Διεθνή Συνέδρια Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής) και ειδικότερα του αρχιτέκτονα-πολεοδόμου Le Corbusier και αποτυπώνουν τις ιδέες του μοντερνισμού που διαμορφώθηκαν προπολεμικά και επηρέασαν όλη τη μεταπολεμική εξέλιξη και το σχεδιασμό του χώρου μεταπολεμικά στην Ευρώπη και όχι μόνο. Η περίπτωση του Στάλινγκραντ παραμένει εξαιρετικά ενδιαφέρουσα, κυρίως λόγω του απόλυτου βαθμού ισοπέδωσής της, καθώς ήταν αμφίβολο ακόμα και αν θα ξαναλειτουργήσει η πόλη. Η πόλη είναι ιδιαίτερα γνωστή για τη σημασία της μάχης κατά τον 2ο Π.Π., αλλά λιγότερο γνωστή για τη συνέχειά της, ενώ η ανασυγκρότησή της αποτέλεσε ή/και χρησιμοποιήθηκε ως το εκσυγχρονιστικό πρότυπο πόλης του σταλινικού ή υπαρκτού σοσιαλισμού.

Οι δυο αυτές περιπτώσεις καλύπτουν δύο διαφορετικές ιδεολογίες, αυτή του δυτικού κόσμου και των πρώην ανατολικών σοσιαλιστικών καθεστώτων. Οι ιδεολογικές διαφορές καθιστούν διαφορετική προσέγγιση στην ανασυγκρότηση, και κυρίως στον βαθμό εμπλοκής των θεσμικών οργάνων στον σχεδιασμό. Περιγράφονται οι στόχοι του σχεδιασμού, οι διαφορετικές φιλοσοφίες στην έννοια των χρήσεων γης, οι ρόλοι των εκάστοτε καθεστώτων στον σχεδιασμό στην μεταπολεμική εποχή, οι προσωρινές συνθήκες στέγασης, στοιχεία χρηματοδότησης στην υλοποίηση, στοιχεία χρονοδιαγραμμάτων, προβλήματα που αντιμετωπίστηκαν στην εφαρμογή, τυχόν επανασχεδιασμοί, ο ρόλος και οι αντιδράσεις των κατοίκων, το λειτουργικό και αισθητικό αποτέλεσμα σε σχέση με την προπολεμική εποχή. Επίσης δίνονται ιστορικά στοιχεία για το μέγεθος και το είδος των καταστροφών.



## Abstract

Which are the changes that take place in a city during the recovery and reconstruction processes after a major disaster and how is the socio-political dimension reflected in the redesign of these cities? The paper examines these processes in two cities destroyed during World War II, in Coventry, UK, and in the former Stalingrad of the former Soviet Union.

The case of Coventry is highly studied in terms of planning the restoration and reconstruction after the 2nd W.W., with urban planning and architectural design interest, as the city's redesign is part of the international architectural trends of the time, based on the standards and ideas of CIAM (Congrès Intern d'Architecture Moderne - International Conferences of Modern Architecture) and in particular of the architect-urban planner Le Corbusier, which capture the ideas of modernism that were formed before the war and influenced at least, all the post-war development and spatial design. The case of Stalingrad remains extremely interesting, mainly due to the absolute degree of it's leveling, as it was doubtful even if the city would function again. The city is particularly known for the importance of the battle during World War II, but less known for its continuity, while its reconstruction was and/or was used as the modernizing model of the city of Stalinist or real socialism.

These two cases cover two different ideologies, those of the western world and the former eastern socialist regimes. Ideological differences make for a different approach to reconstruction, and especially to the degree of involvement of the institutions in planning. The dissertation describes the objectives of the plan, the different philosophies in the concept of land use, the roles of the respective regimes in the planning in the post-war era, the temporary housing conditions, elements of financing in implementation, elements of timetables, problems encountered in implementation, any redesigns, role and the reactions of the inhabitants, the functional and aesthetic result in relation to the pre-war era. Historical data on the size and type of disasters are also provided.



## 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 Γενικά

Η παρούσα εργασία με τίτλο «Σχεδιασμός Ανασυγκρότησης Πόλεων: Η Περίπτωση του Κόβεντρι και του Στάλινγκραντ» εκπονείται στα πλαίσια Διπλωματικής Εργασίας της κατεύθυνσης «Διαχείριση Φυσικών και Ανθρωπογενών Κινδύνων και Καταστροφών» του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση του Χώρου» του Χαροκόπειου Πανεπιστημίου. Επιβλέπον Καθηγητής της Εργασίας είναι ο Παύλος Μαρίνος Δελλαδέτσιμας, Καθηγητής.

Η εργασία εκπονήθηκε από τον φοιτητή του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Παναγιώτη Παπακώστα, γεωλόγο, απόφοιτο του Τμήματος Γεωλογίας και Γεωπεριβάλλοντος της Σχολής Θετικών Επιστημών του ΕΚΠΑ (Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών) και μεταπτυχιακό φοιτητή στο ΠΜΣ Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση του Χώρου του τμήματος Γεωγραφίας.

### 1.2 Στόχος – Μεθοδολογία Εκπόνησης

Σκοπός της εργασίας είναι να αναλυθούν οι πολιτικές και πρακτικές αποκατάστασης και ανασυγκρότησης πόλεων μετά από καταστροφές μεγάλης κλίμακας, κυρίως σε ότι αφορά στον αστικό σχεδιασμό και τους στόχους του, τις επιλογές ως προς τη διατήρηση ή αλλαγή των χρήσεων γης, πληθυσμιακές μετακινήσεις, αλλαγές στα λειτουργικά αλλά και μορφολογικά στοιχεία των πόλεων. Εξετάζονται εδώ, δύο περιπτώσεις: η πόλη του Κόβεντρι στην Αγγλία και η πόλη του πρώην Στάλινγκραντ στην πρώην ΕΣΣΔ, οι οποίες στην ουσία καταστράφηκαν ολοσχερώς κατά τη διάρκεια του 2<sup>ου</sup> Παγκόσμιου Πολέμου.

Η μέθοδος της έρευνας είναι βιβλιογραφική. Αναζητήθηκαν μελέτες, δημοσιεύσεις, επιστημονικά κείμενα, αρχαικό υλικό video και φωτογραφιών, καθώς και εφημερίδες της εποχής του πολέμου και μεταπολεμικές. Η εργασία έχει ιστορικό χαρακτήρα και αποτελεί μία σύνθεση των αναζητήσεων και μια προσπάθεια να τεθούν τα γεγονότα σε χρονική σειρά. Για να γίνουν κατανοητές οι ενέργειες αποκατάστασης σε σχέση με την έκταση της καταστροφής, είναι απαραίτητο αυτά να ενταχθούν και σε ένα γεωγραφικό πλαίσιο. Κάθε καινούργια πληροφορία προσπαθούσα να την τοποθετήσω χωρικά στον χάρτη των πόλεων. Η πιο εύκολη μέθοδος γι' αυτό ήταν η περιήγηση στις πόλεις με εργαλεία τύπου street view. Η δυσκολία σε αυτή τη μέθοδο είναι το street view απεικονίζει την σημερινή κατάσταση, ενώ έχει περάσει παραπάνω από μισός αιώνας από την αποκατάσταση των πόλεων από τον 2ο Π.Π. και έχουν επέλθει πρόσθετες αλλαγές από τότε. Πιστεύω ότι για να θεωρηθεί ολοκληρωμένο ένα τέτοιο εγχείρημα, είναι απαραίτητη η αναζήτηση χαρτών και φωτογραφικού υλικού σε τρία στάδια: πριν από την καταστροφή, αμέσως μετά την καταστροφή και μετά την αποκατάσταση, για λόγους σύγκρισης και κατανόησης των αλλαγών. Αυτή η προσπάθεια επιχειρήθηκε στην παρούσα εργασία στον βαθμό που ήταν δυνατό. Ως τέλος αποκατάστασης σε ιστορικά γεγονότα, θα πρέπει να θεωρηθεί ίσως η μαζική ολοκλήρωση έργων και υποδομών σε ένα μεγάλο ποσοστό που αφορούν την καταστροφή. Οι πόλεις δε σταματούν να αλλάζουν και να εκσυγχρονίζονται, χωρίς απαραίτητα οι αλλαγές να αφορούν μέτρα αποκατάστασης, άρα το όριο μεταξύ αποκατάστασης/ανασυγκρότησης και εξέλιξης της πόλης ίσως μπαίνει κάπως υποκειμενικά για τις ανάγκες της εργασίας.



Η εργασία περιγράφει κατευθείαν τις περιπτώσεις του Κόβεντρι και του Στάλινγκραντ, ενώ στο τελευταίο κεφάλαιο εξάγονται κάποιες συγκρίσεις και συμπεράσματα κατά την προσωπική κρίση.

## 2 ΟΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ & ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

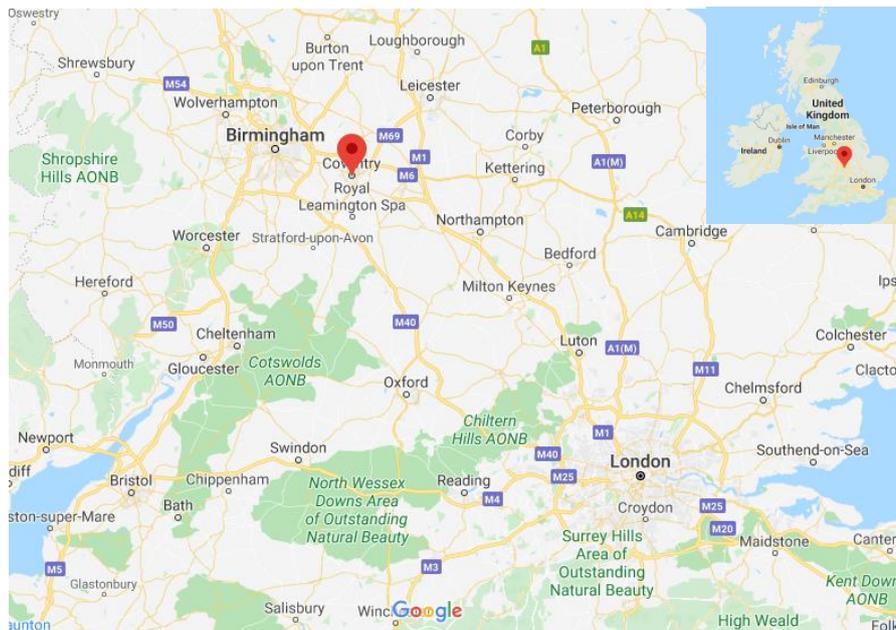
Η διαδικασία αποκατάστασης αποτελούν αναγκαιότητα για την ανάκαμψη πληττόμενων από καταστροφές πληθυσμών και περιοχών. *“Η περίοδος της αποκατάστασης χαρακτηρίζεται από την επισκευή της αστικής υποδομής, των κατοικιών, και γενικότερα από την επιστροφή σε «κανονικότερες» κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες”* (βλ. σελ.226 [1]). Η αποκατάσταση ίσως περιλαμβάνει μια έννοια αμεσότητας, ανεξάρτητα από την πραγματική χρονική διάρκεια της εκάστοτε περιόδου αποκατάστασης. Από την άλλη, ο σχεδιασμός ανασυγκρότησης συνδέεται με την αναδιοργάνωση του κατεστραμμένου τοπίου, με κοινωνικά, πολεοδομικά, αρχιτεκτονικά και άλλα κριτήρια, με σκοπό την αποτελεσματικότερη διαχείριση του χώρου σε ενδεχόμενη μελλοντική καταστροφή, δημιουργώντας ταυτόχρονα και μια πιο πρακτική και λειτουργική καθημερινότητα (βλ. σελ.22 [1]). Σε ότι αφορά τον αστικό χώρο, ο σχεδιασμός ανασυγκρότησης είναι συνδεδεμένος με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, καθώς κατόπιν μιας σειράς ιστορικών καταστροφών σε αστικούς χώρους προέκυψε η ανάγκη εκπόνησης οργανωμένων πολεοδομικών σχεδίων. Ο σχεδιασμός ανασυγκρότησης και ειδικότερα ο πολεοδομικός σχεδιασμός ιστορικά καλείται να συγκεράσει αντιπαλεύόμενες κοινωνικοπολιτικές δυναμικές που έχουν εκδηλωθεί σε περιόδους καταστροφών (βλ. σελ.107 [1]). Για παράδειγμα, τα σχέδια για την ριζική αναδιάρθρωση της πληγείσας πόλης του Λονδίνου μετά από την πυρκαγιά του 1666, αποτέλεσαν ένα ουτοπικό πλάνο που δεν πραγματοποιήθηκε ποτέ, καθώς δεν συμπεριλήφθηκε ρεαλιστικά η κοινωνικοοικονομική δυναμική της πόλης (βλ. σελ.107 [1]). Αντίθετα, ο σχεδιασμός ανασυγκρότησης της Λισαβόνας κατόπιν σεισμού και τσουνάμι το 1755, θεωρείται ότι αποτέλεσε ανάμεσα σε άλλα και *“ένα ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχέδιο, το οποίο ενσωματώνει κανονισμούς, δομικά συστήματα και τρόπους οργάνωσης της πόλης, διασφαλίζοντας ένα κλίμα προβλεψιμότητας και μελλοντικής ασφάλειας”* (βλ. σελ. 109 [1]).

Οι καταστροφές και κατ επέκταση η διαδικασία της ανασυγκρότησης, επιφέρουν στις περισσότερες περιπτώσεις την ανάγκη αλλαγών σε θεσμικά πλαίσια, ίσως διοικητικές αναδιορθώσεις και νέες πολεοδομικές και δομικές ρυθμίσεις (βλ. σελ.17 [1]). Σε αυτό το πλαίσιο, μία από τις σημαντικές αλλαγές που συντελούνται στις πόλεις είναι η «τακτοποίηση» των χρήσεων γης, μία ιδέα που εφαρμόστηκε εκτεταμένα στις κατεστραμμένες πόλεις της περιόδου αναφοράς της εργασίας (μετά τον 2<sup>ο</sup> Π.Π.) και η οποία ήταν και συστατικό της ιδέας του μοντερνισμού CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne - Διεθνή Συνέδρια Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής). Κατά συνέπεια, η διαχείριση του αστικού χώρου και η αναδιάρθρωσή του σε τέτοια κλίμακα απαιτούσε την ίδρυση ενός συστήματος πολιτικής γης που να περιλαμβάνει την παρέμβαση του δημοσίου τομέα. Ειδικότερα, στην μεταπολεμική Ευρώπη, *“έλαβε χώρα ένας δραστικός περιορισμός των δικαιωμάτων της ιδιωτικής ιδιοκτησίας (νομιμοποιούμενος από τις πιεστικές ανάγκες της ανοικοδόμησης), και κυρίως αυτών που αφορούσαν στη μελλοντική ανάπτυξη των εγγείων αποθεμάτων”* (βλ. σελ.119 [1]). Από την άλλη, στην Ανατολική Ευρώπη, η πολιτική γης ήταν πιο απλοποιημένη με την μετάβαση της ιδιοκτησίας στο δημόσιο. Οι αλλαγές που συντελούνται στο αστικό τοπίο κατά τον σχεδιασμό ανασυγκρότησης αντικατοπτρίζουν και τις κοινωνικοπολιτικές συνθήκες που είναι ξεχωριστές σε κάθε περίπτωση.

### 3 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΒΕΝΤΡΙ

#### 3.1 Γενικά και Ιστορικά Στοιχεία της Πόλης

Το Κόβεντρι είναι πόλη της Αγγλίας στην περιοχή West Midlands, η οποία βρίσκεται 153 χιλιόμετρα βορειοδυτικά από το Λονδίνο και 30 χιλιόμετρα ανατολικά από το Μπέρμιγχαμ.



**Εικ.1:** Η γεωγραφική θέση του Κόβεντρι (Πηγή – google maps).

Ο πρώτος οικισμός στην θέση του Κόβεντρι τοποθετείται περίπου στο 700μ.Χ., γύρω από ένα μοναστήρι Σαξόνων, αλλά η πρώτη καταγεγραμμένη ιστορία είναι κοντά στο 1000μ.Χ. όταν καταστράφηκε το κεντρικό μοναστήρι από Δανούς βίκινγκς και ανασυγκροτήθηκε το 1043μ.Χ.. Έκτοτε ο οικισμός αναπτύχθηκε, εξελίχθηκε σε πόλη όπου απέκτησε τον πρώτο Δήμαρχο το 1345μ.Χ. με βασιλικό καταστατικό, ενώ το 1451μ.Χ. πάλι με βασιλικό διάταγμα αναβαθμίστηκε σε Κομητεία. Ο τίτλος αυτός αποσύρθηκε με νομοσχέδιο το 1835μ.Χ. και το Κόβεντρι υποβαθμίστηκε πάλι σε Δήμο. Από τον 17<sup>ο</sup> αιώνα η κύρια οικονομική δραστηριότητα στο Κόβεντρι ήταν η ύφανση μεταξωτής κορδέλας, ενώ η βιομηχανία εξελίχθηκε στο τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, με την πόλη να αναδεικνύεται αρχικά σε κέντρο κατασκευής ποδηλάτων. Ακολούθησε η βιομηχανία μηχανών και αυτοκινήτου, με γνωστές βιομηχανίες να δραστηριοποιούνται αρκετά νωρίς όπως η Dunlop (δίσκοι, δισκόφρενα, ελαστικά) η Rolls Royce και η Triumph [2]. Έκτοτε το Κόβεντρι χαρακτηρίζεται ως μία από τις πιο βιομηχανικές πόλεις στην Αγγλία, ενώ τα Εκπαιδευτικά της Ιδρύματα εκείνη την εποχή προσανατολίζονταν στις τότε ανάγκες των τοπικών βιομηχανιών. Ο 1<sup>ος</sup> Παγκόσμιος Πόλεμος ανάγκασε την στροφή στην πολεμική βιομηχανία, η οποία αναπτύχθηκε περισσότερο κατά τη διάρκεια του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου.

Με την ανάπτυξη της βιομηχανίας στο 1<sup>ο</sup> μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα, ο πληθυσμός του Κόβεντρι αυξήθηκε από 69.978 το 1901μ.Χ. σε 220.000 το 1939μ.Χ. πριν από την καταστροφή (βλ. σελ. 445 [3]).

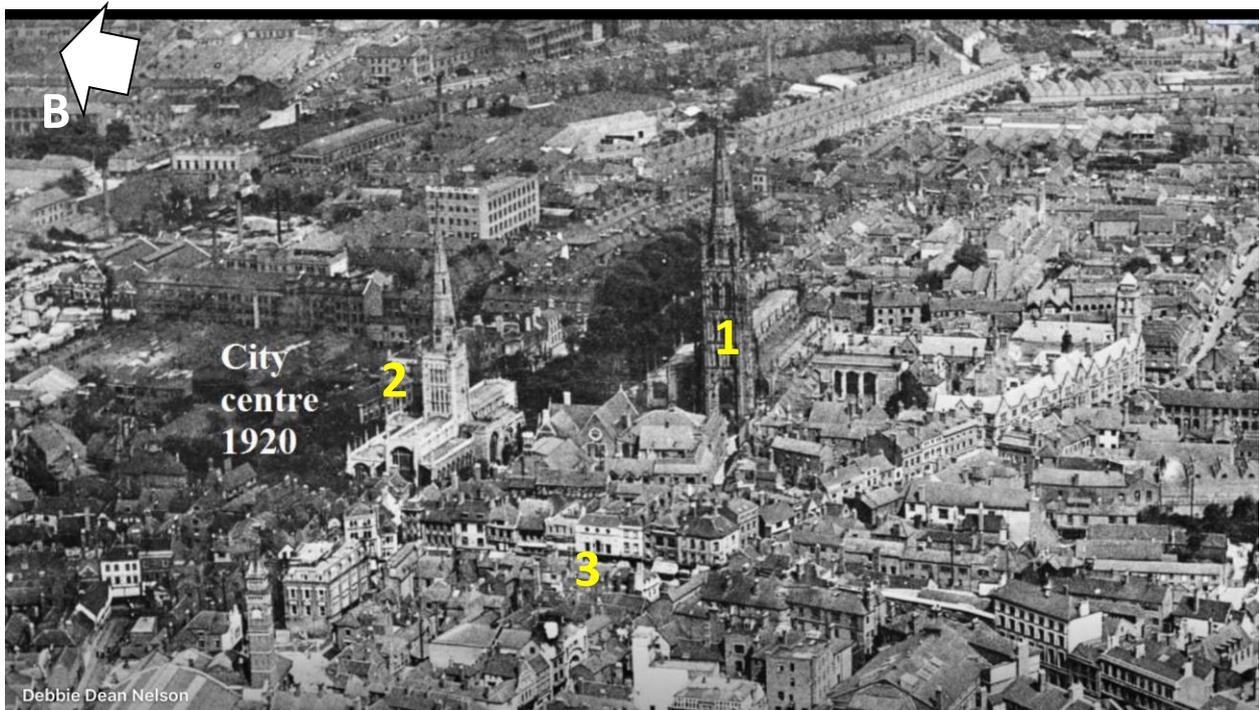
Η πόλη κατά κύριο λόγο αναπτύσσονταν κυκλικά και γύρω από το κέντρο της, που είναι η πλατεία Broadgate. Τα πιο χαρακτηριστικά σημεία της πόλης αποτελούν, πριν και μετά τον πόλεμο, ο Καθεδρικός Ναός St. Michael, η εκκλησία Holy Trinity και η κεντρική πλατεία Broadgate.

Το Κόβεντρι πριν από τον πόλεμο ήταν μία πυκνοδομημένη πόλη με κτίρια μεσαιωνικής αρχιτεκτονικής χτισμένα κυρίως από πλίνθο και με κατακόρυφες επί το πλείστον ξύλινες δοκούς, πολλές φορές επενδυμένες με ξυλόγλυπτα, ενώ είχαν χαρακτηριστικές τριγωνικές δίρριχτες οροφές. Τα κτίρια συνήθως εφάπτονταν, οι δρόμοι ήταν στενοί και η εικόνα ήταν αυτή της παραδοσιακής, γραφικής, συνωστισμένης πόλης, χωρίς ξεκάθαρες χρήσεις στις γειτονιές. Οι επιχειρήσεις, τα καταστήματα και οι κατοικίες αναμιγνύονταν στις γειτονιές και στα ίδια τα κτίρια.



*Εικ.2: Άποψη της Well Street στο κέντρο της πόλης, όπου φαίνεται η πυκνή δόμηση και η μικτές χρήσεις των κτιρίων [2].*

Ο βιομηχανικός χαρακτήρας της πόλης είναι η κύρια αιτία για την στοχοποίησή της από την αεροπορία της Λουφτβάφε. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τη διάρκεια του πολέμου η Armstrong Whitworth και Rolls Royce κατασκεύαζε αεροπλάνα, κινητήρες αεροπλάνων και περιφερειακά εξαρτήματα, όπως το βαρύ βομβαρδιστικό Whitley [2].



**Εικ.3:** Άποψη του κέντρου του Κόβεντρι σε παλαιότερη του πολέμου φωτογραφία (1920) [4].

1. Ο Καθεδρικός Ναός St. Michael,
2. Η εκκλησία Holy Trinity,
3. Η πλατεία Broadgate

### 3.2 Ο Βομβαρδισμός του Κόβεντρι

Το Κόβεντρι ήταν ένας από τους στόχους μια σειράς βομβαρδισμών από την γερμανική αεροπορία της Λουφτβάφε, οι οποίοι είχαν σκοπό τον αποδεκατισμό της βρετανικής βιομηχανίας, ενώ παράλληλα λειτούργησαν και ως αντίποινα για τον βομβαρδισμό του Μονάχου από την RAF νωρίτερα την 8<sup>η</sup> Νοεμβρίου του 1940. Ο πιο καταστροφικός βομβαρδισμός του Κόβεντρι έλαβε χώρα την νύχτα της 14<sup>ης</sup> Νοεμβρίου του 1940. Ο συναγερμός άρχισε περίπου στις 19:00 και έληξε στις 6:00 το πρωί της 15<sup>ης</sup> Νοεμβρίου [2].

Δευτερεύοντες βομβαρδισμοί ακολούθησαν και τον Απρίλιο του 1941, καθώς και τον Απρίλιο του 1942 με λιγότερες απώλειες και πολύ λιγότερες ζημιές [5].

Ο βομβαρδισμός του Κόβεντρι ήταν από τους πρώτους στην Αγγλία κατά τον 2<sup>ο</sup> ΠΠ, ο πιο καταστροφικός τουλάχιστον μέχρι την εκείνη την περίοδο του πολέμου και είναι γνωστός με την ονομασία Coventry-b blitz. Οι Γερμανοί χρησιμοποίησαν και τον όρο coventrate στις πολεμικές επιχειρήσεις όπου δήλωνε την ολοκληρωτική καταστροφή πόλης από αεροπορία.

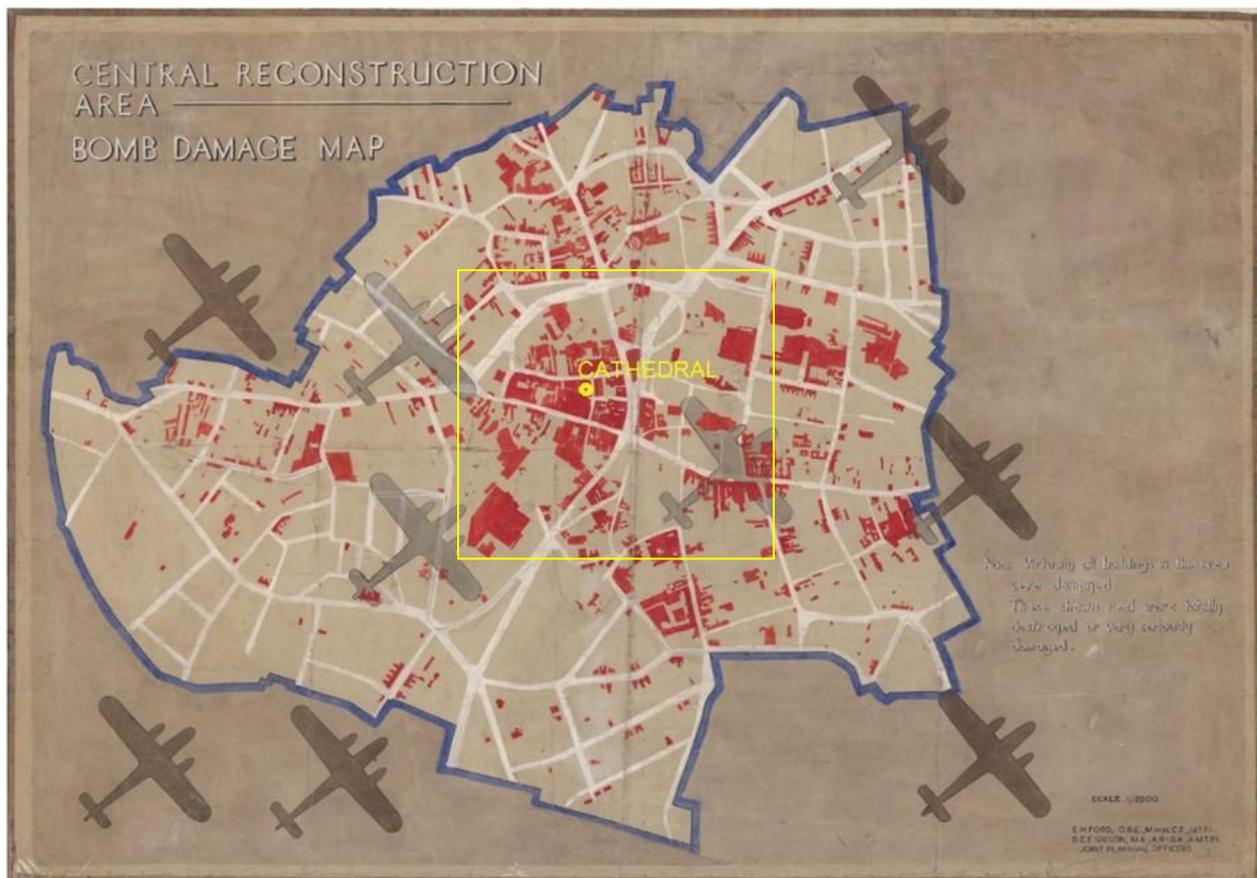
Στον βομβαρδισμό έλαβαν μέρος 449 βομβαρδιστικά και ερίφθησαν περίπου 30.000 εμπρηστικές βόμβες, καθώς και 1.600 εκρηκτικές [6]. Η άμυνα που αποτελούνταν κυρίως από αντιαεροπορικά και barrage balloons (αερόστατα ζέπελιν για παρεμπόδιση πτήσης βομβαρδιστικών), κατέρριψε μόνο ένα από τα βομβαρδιστικά.

### 3.3 Το αποτέλεσμα της καταστροφής

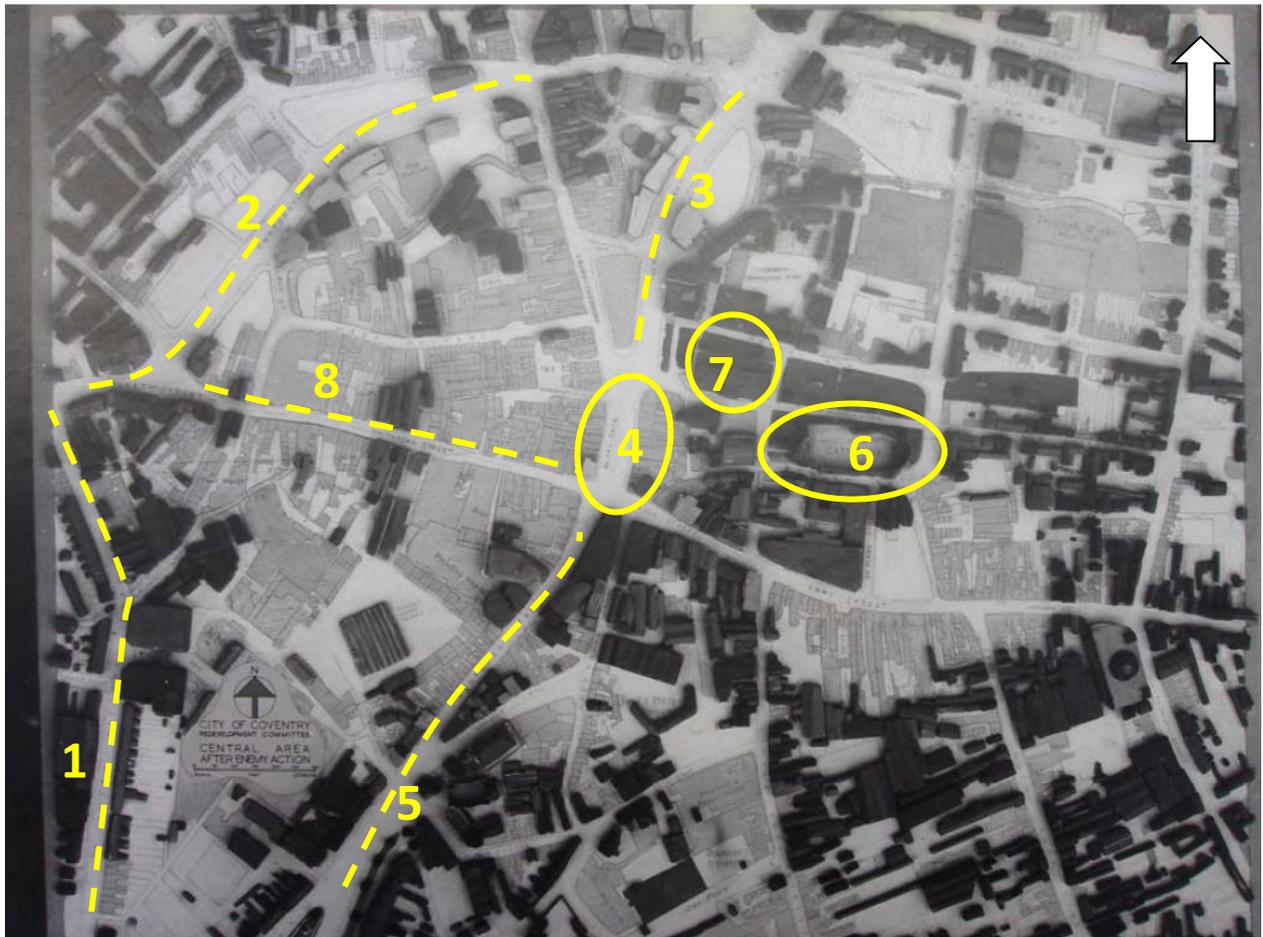
Παρά το γεγονός ότι τους κύριους στόχους του βομβαρδισμού αποτελούσαν οι βιομηχανίες, το κέντρο του Κόβεντρι βομβαρδίστηκε εξίσου, επιφέροντας εκτεταμένες ζημιές. Ο απολογισμός σε ανθρώπινες ζωές ήταν 538, ενώ οι υλικές ζημιές σε αριθμούς καταγράφηκαν ως εξής [2]:

- 2,306 σπίτια καταστράφηκαν εντελώς ή έχρηζαν κατεδάφισης.
- 5,930 σπίτια έπρεπε να εκκενωθούν για επισκευές.
- 41,500 σπίτια έπαθαν ελαφρές ζημιές.
- 624 καταστήματα καταστράφηκαν.
- 111 από τα 180 εργοστάσια έπαθαν ζημιές, 75 από αυτά καταστράφηκαν εντελώς.
- 28 ξενοδοχεία, 80 γκαράζ & 121 γραφεία καταστράφηκαν.

Στις παρακάτω εικόνες αναπαρίσταται το μέγεθος της καταστροφής στο κέντρο του Κόβεντρι.



**Εικ.4:** Χάρτης του κέντρου και των περιφερειακών συνοικιών, με την έκταση της καταστροφής. Οι κόκκινες είναι οι κατεστραμμένες περιοχές [7]. Η περιοχή στο κίτρινο τετράγωνο φαίνεται στην παρακάτω εικόνα.



**Εικ.5:** Μοντέλο του 1940 με την έκταση της καταστροφής. Τα γκρι είναι τα κατεστραμμένα κτίρια, ενώ τα μαύρα κτίρια είναι τα εναπομείναντα (βλ. σελ.8 [8]).

1. Queen Victoria St,
2. Corporation St,
3. Trinity St,
4. Broadgate,
5. Hertford Street,

6. Καθεδρικός Ναός St. Michael, όπου φαίνεται η κατάρρευση της οροφής,
7. Εκκλησία Holy Trinity,
8. Smithford St

Τις μεγαλύτερες καταστροφές τις υπέστη η περιοχή δυτικά του Καθεδρικού Ναού, βόρεια και νότια της Smithford Street, και πιο συγκεκριμένα μεταξύ των οδών Queen Victoria Street, Corporation Street, Trinity Street, Broadgate και Hertford Street. Στο παραπάνω μοντέλο διακρίνεται και η κατάρρευση της οροφής του Καθεδρικού Ναού, του πιο χαρακτηριστικού κτιρίου του Κόβεντρι.

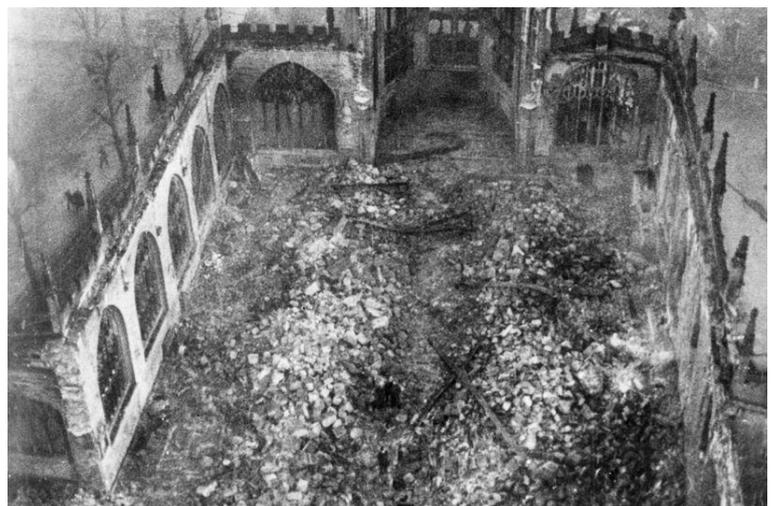
Από έρευνα που διεξήχθη από την κυβέρνηση το 1941 καταγράφηκαν 53 στρέμματα κατεστραμμένης περιοχής, ενώ εκτεταμένη ζημιά παρατηρείται κυρίως σε εμπορική περιοχή. Είναι χαρακτηριστικό η Smithford St. που αποτελούσε κυρίως εμπορικό δρόμο (No 8 στην παραπάνω εικόνα), καταστράφηκαν σχεδόν όλα τα κτίρια κατά μήκος της. Το γεγονός αυτό αποτέλεσε μεγάλο πλήγμα στην τοπική οικονομία, καθώς πολλά έσοδα προέρχονταν από την ιδιοκτησία καταστημάτων (βλ. σελ.55 – 56 [9]).

**Εικ.6:** Άποψη της καταστροφής στον εμπορικό δρόμο Smithford St [10].



**Εικ.7:** Άποψη της καταστροφής στην κεντρική πλατεία Broadgate [5]. Το γωνιακό κτίριο απέναντι είναι το πολυκατάστημα Owen Owen. Το κτίριο κατεδαφίστηκε και επανασχεδιάστηκε μετά τον βομβαρδισμό. Στη θέση του σήμερα είναι το πολυκατάστημα Primark.

**Εικ.8:** Άποψη της καταστροφής του Καθεδρικού Ναού St Michael [11].

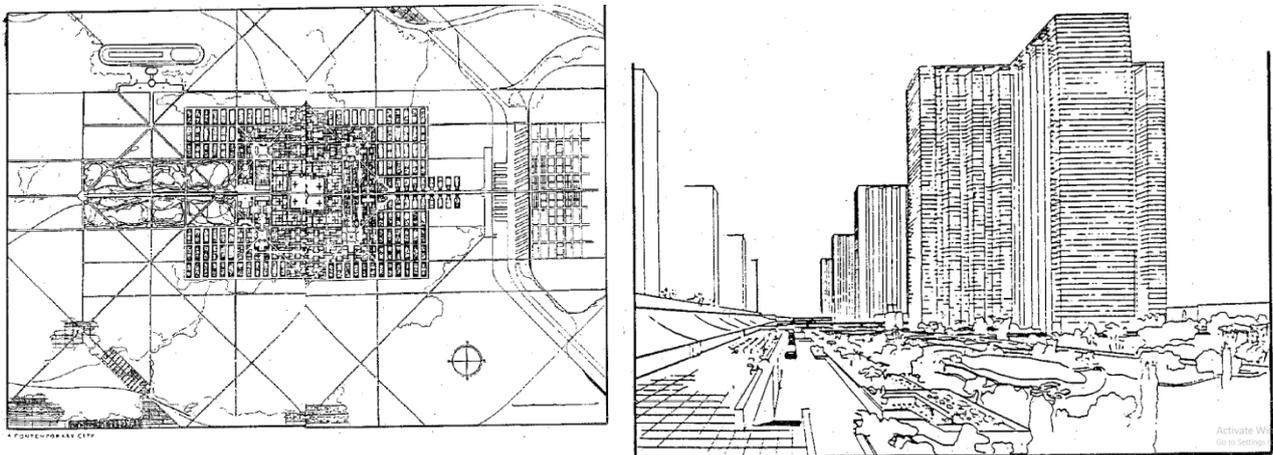


### 3.4 Η Ανασυγκρότηση του Κόβεντρι

#### 3.4.1 Πριν από την Καταστροφή - Προκαταρκτικός Σχεδιασμός

Η πρώτη ιδιαιτερότητα του Κόβεντρι σε ότι αφορά τον σχεδιασμό αποκατάστασης και ανασυγκρότησης, είναι ότι ήδη πριν από τον πόλεμο ετοιμάζονταν ο επανασχεδιασμός του κέντρου της πόλης, χωρίς βέβαια να είχε ληφθεί υπόψιν το ενδεχόμενο της καταστροφής. Η ανάγκη επανασχεδιασμού είχε προκύψει από το γεγονός ότι η πυκνή ρυμοτομία, οι μικτές χρήσεις, η βιομηχανική ανάπτυξη και η αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στους δρόμους συνετέλεσαν στην δημιουργία ενός ασφυκτικού κέντρου. Οι σκέψεις για την αποσυμφόρηση του κέντρου άρχισαν να αποτυπώνονται το 1938, όταν το Δημοτικό Συμβούλιο ανέθεσε στον Donald Gibson την θέση του Αρχιτέκτονα Πόλης (City Architect). Στη συνέχεια περιγράφεται συνοπτικά η γενική κατεύθυνση στην οποία κινείται ο D. Gibson σε ότι αφορά τον σχεδιασμό πόλεων, προκειμένου να γίνουν κατανοητές οι προτάσεις του κατόπιν της καταστροφής.

Ο D. Gibson περιγράφεται ως πολύ ενθουσιώδης και φιλόδοξος αρχιτέκτονας που εξέφραζε τη διεθνή τάση της μοντέρνας αρχιτεκτονικής, τις θεωρητικές βάσεις της οποίας έβαλε ο Le Corbusier (όπως αποτυπώθηκαν κυρίως με τα έργα του *Towards a New Architecture* και *The City of Tomorrow, 1929*). *“Το έργο αυτό περιείχε το πρώτο πλήρως ανεπτυγμένο θεωρητικό δοκίμιο σε ολοκληρωμένο σχεδιασμό πόλεων, το οποίο έλαβε υπόψη το αυτοκίνητο, τον ουρανοξύστη και όλα τα άλλα νέα τεχνουργήματα που είχαν πεταχτεί από την απρογραμμάτιστη αστική ανάπτυξη για όλους. Εδώ ήταν ένα μεγάλο σχέδιο για μια ολοκληρωμένη πόλη, ένα σχέδιο μεγάλης σαφήνειας, σαρωτικής τόλμης και αδίστακτης, και πλήρους εμπέλειας. Ήταν ωστόσο ένα διάγραμμα στο διάστημα, τόσο ιδεαλιστικό και μη ρεαλιστικό από κάποιες απόψεις όσο μία ιδανική πόλη της Αναγέννησης”* (βλ. σελ.225 [12]).



**Εικ.9,10:** Κάτοψη και σκίτσο της ιδανικής πόλης από το *The City of Tomorrow and its Planning* (1929) του Le Corbusier (βλ. σελ.369 και 375 [13]).

Έτσι, η πόλη του μέλλοντος ήταν το κύριο θέμα του ανασχεδιασμού του Κόβεντρι από τον D. Gibson πριν από την καταστροφή. Οι στόχοι του εμπνευσμένου απευθείας από το έργο του Le Corbusier ήταν οι εξής (βλ. σελ.5 [8]):

1. Αποσυμφόρηση του κέντρου. Όπως προαναφέρθηκε, η μεσαιωνικού τύπου ρυμοτομία σε συνδυασμό με την έντονη βιομηχανοποίηση της πόλης δημιουργούν έντονα προβλήματα στην κινητικότητα στο κέντρο.
2. Η αύξηση της πυκνότητας της πόλης. Η αύξηση της πυκνότητας σε συνδυασμό με την αποσυμφόρηση της σημαίνει ανάπτυξη καθ' ύψος.
3. Η ευκολία μετακίνησης. Από μέσα μαζικής μεταφοράς, ευκολία μετακίνησης πεζών μέχρι οδικούς άξονες που στοχεύουν στη συγκοινωνιακή αποσυμφόρηση του κέντρου.
4. Η αύξηση των πάρκων και ανοικτών χώρων.

Στην ομάδα του Gibson για τον σχεδιασμό της πόλης συμμετείχε ο Ernest Ford, ο Πολ. Μηχανικός Πόλης, ο οποίος έπαιξε σημαντικό ρόλο κυρίως με τις αντιδράσεις του στην ολοκληρωτική αλλαγή του τοπίου. Τον Μάιο του 1940 ο Gibson είχε την ευκαιρία να παρουσιάσει σε μακέτα το σχέδιό του για τμήμα του κέντρου της πόλης στην Έκθεση «Coventry of tomorrow». Στην μακέτα αποτυπώνονται οι παραπάνω στόχοι και κυρίως η διάθεση για αύξηση των ανοικτών χώρων και θέτει τις βάσεις για τον μεταπολεμικό σχεδιασμό. Ο δεύτερος στόχος δεν μπόρεσε να υλοποιηθεί, καθώς η αύξηση της πυκνότητας με ψηλά κτίρια και ουρανοξύστες ήταν μία ιδέα που τελικά απέρριψε ο Gibson. Θεώρησε ότι το Κόβεντρι είναι αρκετά μικρή πόλη και ότι έπρεπε να διατηρηθεί ο ορίζοντας με τα ψηλά καμπαναριά του Καθεδρικού Ναού και της Trinity (βλ. σελ.225 [12]).



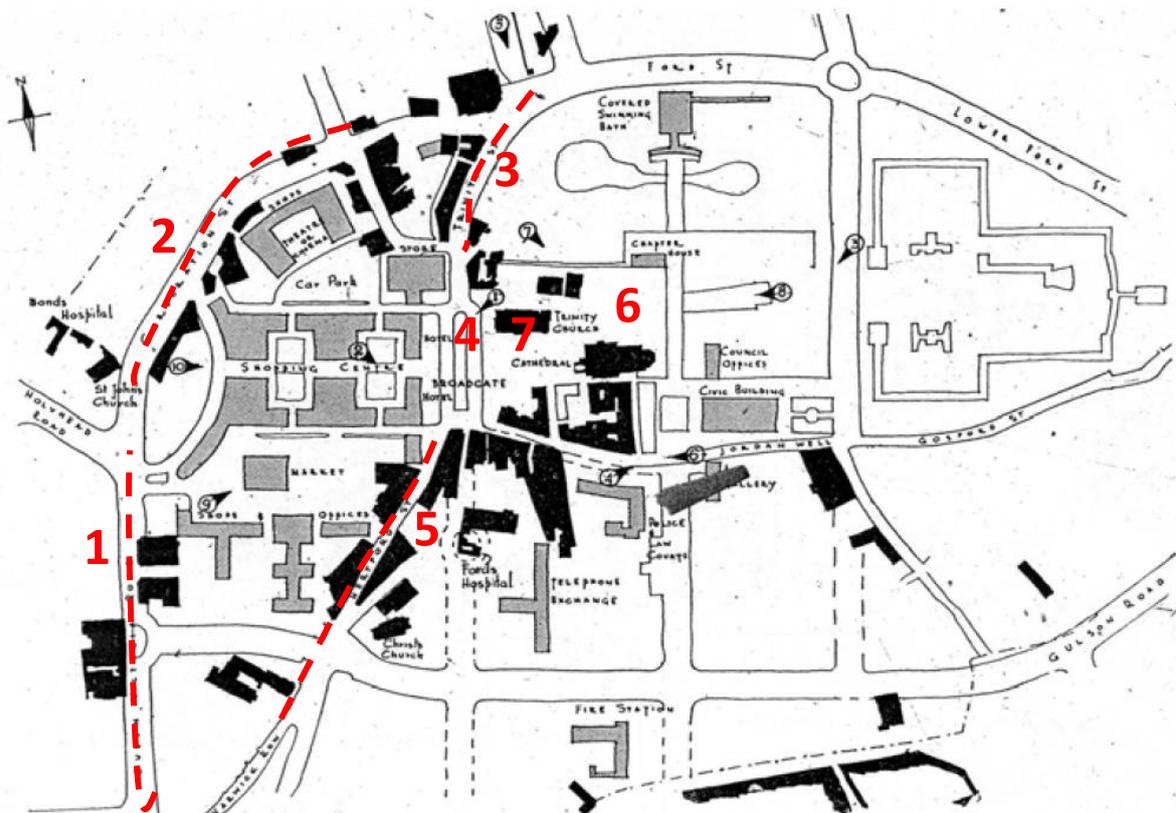
*Εικ.11: Η μακέτα που παρουσιάστηκε στην Έκθεση «Coventry of tomorrow» (βλ. σελ.4 [8]).*

### 3.4.2 Σχεδιασμός Ανασυγκρότησης την Περίοδο 1940-1950

Ο πειραματισμός της Έκθεσης «Coventry of tomorrow» έγινε τελικά ο πυρήνας των μετά της καταστροφής σχεδιασμών. Μέσα στην δεκαετία 1940-1950 (μετά την καταστροφή) ο Gibson ανέπτυξε 5 σχέδια πολεοδόμησης για την αποκατάσταση του κέντρου της πόλης (2 το 1941, ένα το 1942, ένα το 1945 κι ένα το 1949). Το πρώτο παρουσιάστηκε ως πλάνο για άμεσες αποκαταστάσεις, το δεύτερο μέσα στον ίδιο χρόνο ως τελικό, ενώ τα υπόλοιπα αποτελούσαν αναθεωρήσεις. Το 1955, τον D. Gibson διαδέχθηκε ο Arthur G. Link ως Αρχιτέκτονας Πόλης, ο οποίος παρουσίασε συμπληρωματικά σχέδια. Τις βάσεις όμως για τον χαρακτήρα του κέντρου του Κόβεντρι τις είχε θέσει ο Gibson. Λόγω του γεγονότος ότι οι αλλαγές των αναθεωρημένων σχεδίων δεν είναι μεγάλης κλίμακας, ενώ η μέγιστη αλλαγή είναι ήδη εμφανής από τα πλάνα του 1941, στο παρόν κείμενο θα παρουσιαστούν οι αναθεωρήσεις μόνο στον βαθμό που εξυπηρετούν τον σκοπό της εργασίας.

Επί της διαδικασίας, ο Gibson και η ομάδα του καταθέτουν τις προτάσεις τους στο Δημοτικό Συμβούλιο, το οποίο μαζί με την Επιτροπή Ανασυγκρότησης τα εγκρίνει και τα στέλνουν στην Κεντρική Κυβέρνηση για τελική έγκριση και χρηματοδότηση. Εκ μέρους της κυβέρνησης, ο Υπουργός Έργων και Κτιρίων (Minister of Works and Buildings) Lord Reith είχε αναλάβει τον ρόλο του Επιτρόπου των έργων (βλ. σελ.11 [8]). Σημειώνεται ότι τα σχέδια έμπαιναν και σε δημόσια διαβούλευση και αρκετές φορές η Κεντρική Κυβέρνηση ζητούσε και την σύμφωνη γνώμη της τοπικής κοινωνίας. Επιχειρηματικοί και εμπορικοί σύλλογοι κατέθεταν επίσης τις ενστάσεις τους, σύμφωνα με τα συμφέροντά τους.

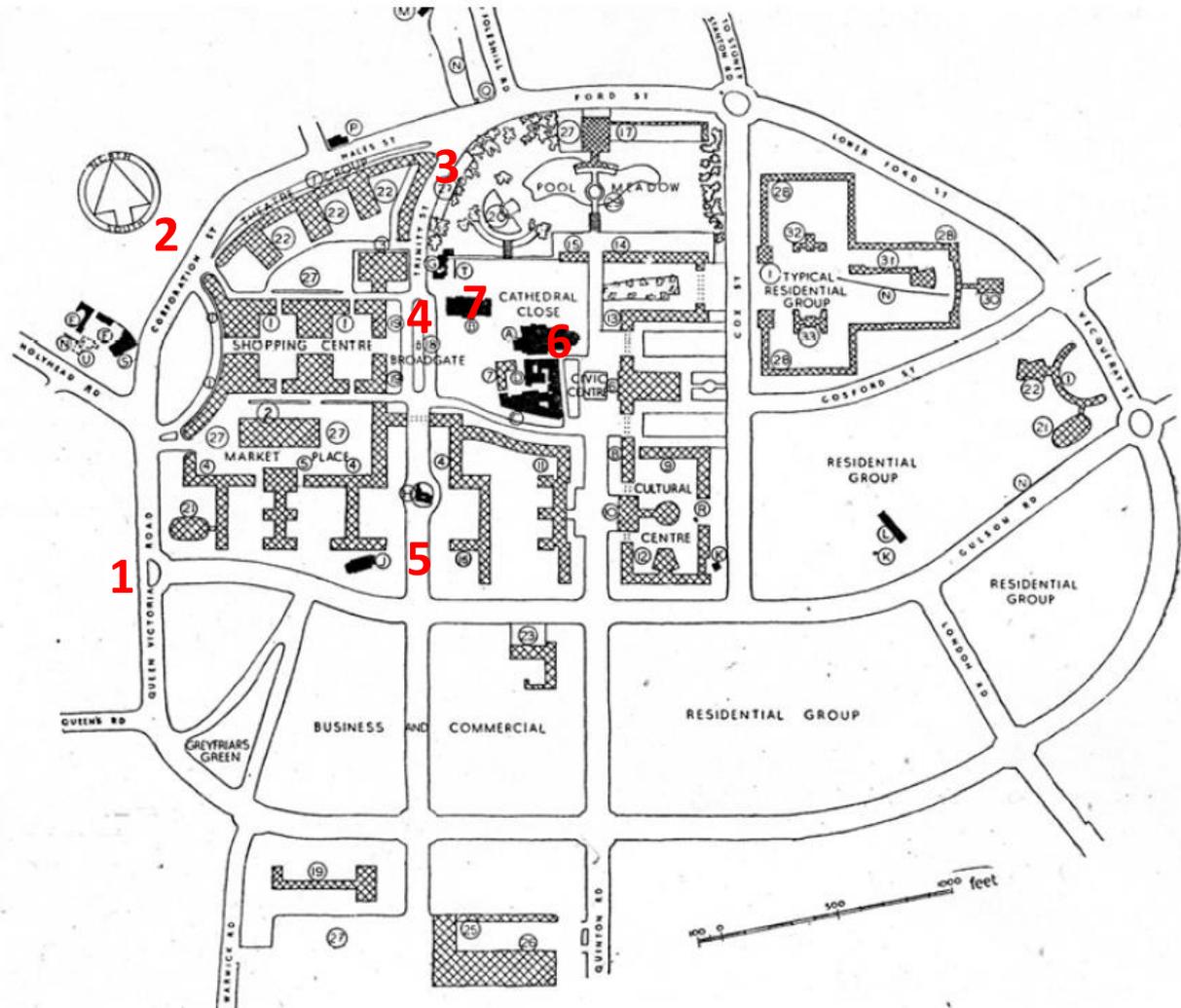
Κατόπιν του βομβαρδισμού του Κόβεντρι, μέσα σε λίγες εβδομάδες το Δημοτικό Συμβούλιο ζήτησε από τον Gibson να ετοιμάσει ένα ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχέδιο. Εκδόθηκαν δύο σχέδια στις αρχές του 1941, ένα «άμεσο», στόχος του οποίου ήταν να μπει γρήγορα σε εφαρμογή και ένα «τελικό». Στο άμεσο πλάνο φαίνεται η επιρροή του Μηχανικού Πόλης E.Ford, ο οποίος επιθυμούσε να διατηρηθεί ο προσανατολισμός των οδών, καθώς και πολλά από τα μεσαιωνικά κτίρια στο κέντρο. Το τελικό πλάνο, περιέχει πιο τολμηρό ανασχεδιασμό και αντιπροσωπεύει ξεκάθαρα την άποψη του Gibson. Θεώρησε ότι η καταστροφή είναι “μοναδική ευκαιρία να χτιστεί μια πόλη για την μελλοντική υγεία και ευκολία των πολιτών της”(βλ. σελ.11 [8]).



**Εικ.12:** Το πρώτο άμεσο πλάνο του Gibson (1941) μετά την καταστροφή. Τα κτίρια με χρώμα γκρι είναι νέα σχεδιασμένα, ενώ τα μαύρα είναι κτίρια που διατηρούνται προς το παρόν (βλ. σελ.12 [8]).

1. Queen Victoria St,
2. Corporation St,
3. Trinity St,
4. Broadgate,

5. Hertford Street,
6. Καθεδρικός Ναός St. Michael,
7. Εκκλησία Holy Trinity



**Εικ.13:** Το τελικό πλάνο του Gibson(1941) που κατατέθηκε αμέσως μετά το άμεσο πλάνο. Τα κτίρια με το πλέγμα είναι τα νέα σχεδιασμένα, ενώ τα μαύρα είναι κτίρια που διατηρούνται (βλ. σελ.12 [8]).

1. Queen Victoria St,

2. Corporation St,

3. Trinity St,

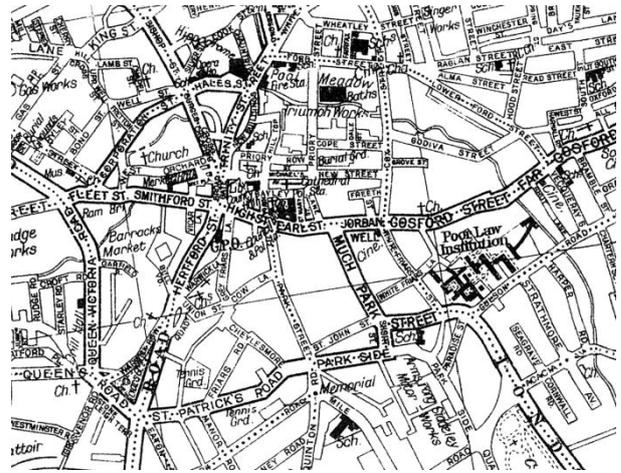
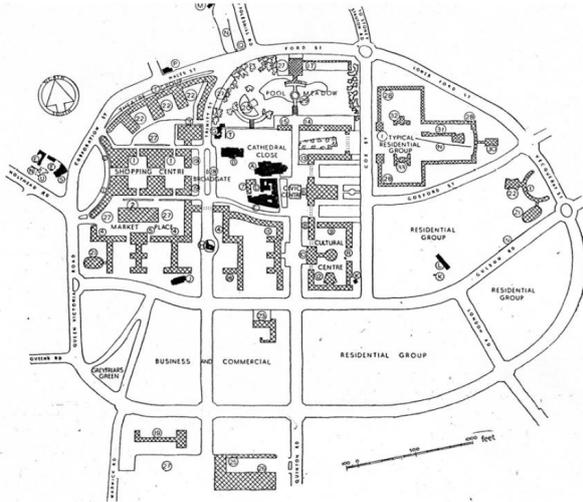
4. Broadgate,

5. Hertford Street,

6. Καθεδρικός Ναός St. Michael,

7. Εκκλησία Holy Trinity

Στη συνέχεια παρατίθεται το τελικό πλάνο της παραπάνω εικόνας σε σχέση με χάρτη του Κόβεντρι την περίοδο του 1940 πριν από την καταστροφή.



**Εικ.14,15:** Σύγκριση του τελικού πλάνου του Gibson(1941) και χάρτη του κέντρου της πόλης το 1940 [2].

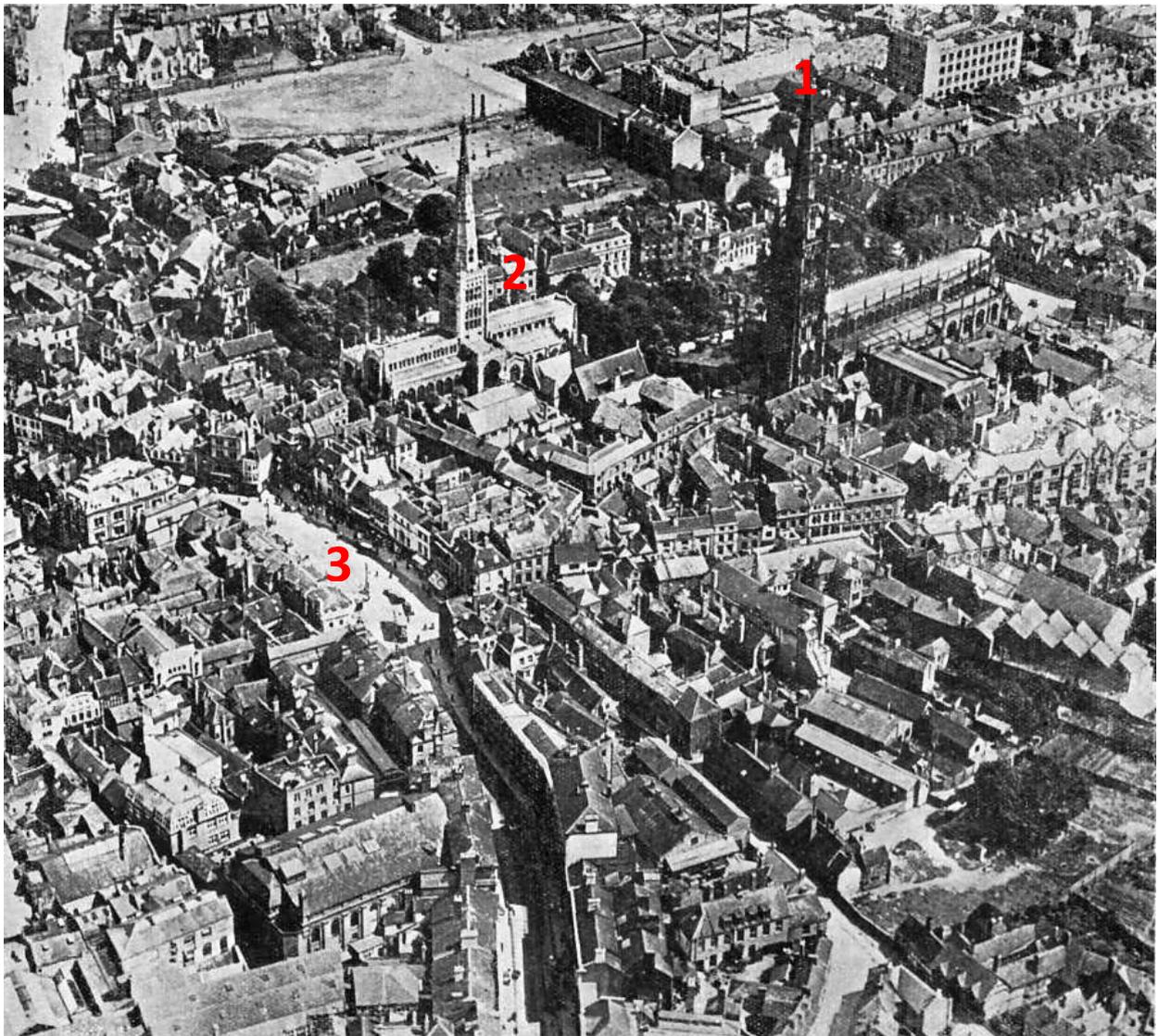
Συγκρίνοντας τις παραπάνω εικόνες γίνεται σαφής η αλλαγή στο χαρακτήρα του κέντρου και στην κύρια πληγείσα περιοχή μεταξύ των οδών Queen Victoria, Corporation, Trinity και Herford, κυρίως σε ότι αφορά την τάξη και οργάνωση των χρήσεων γης.

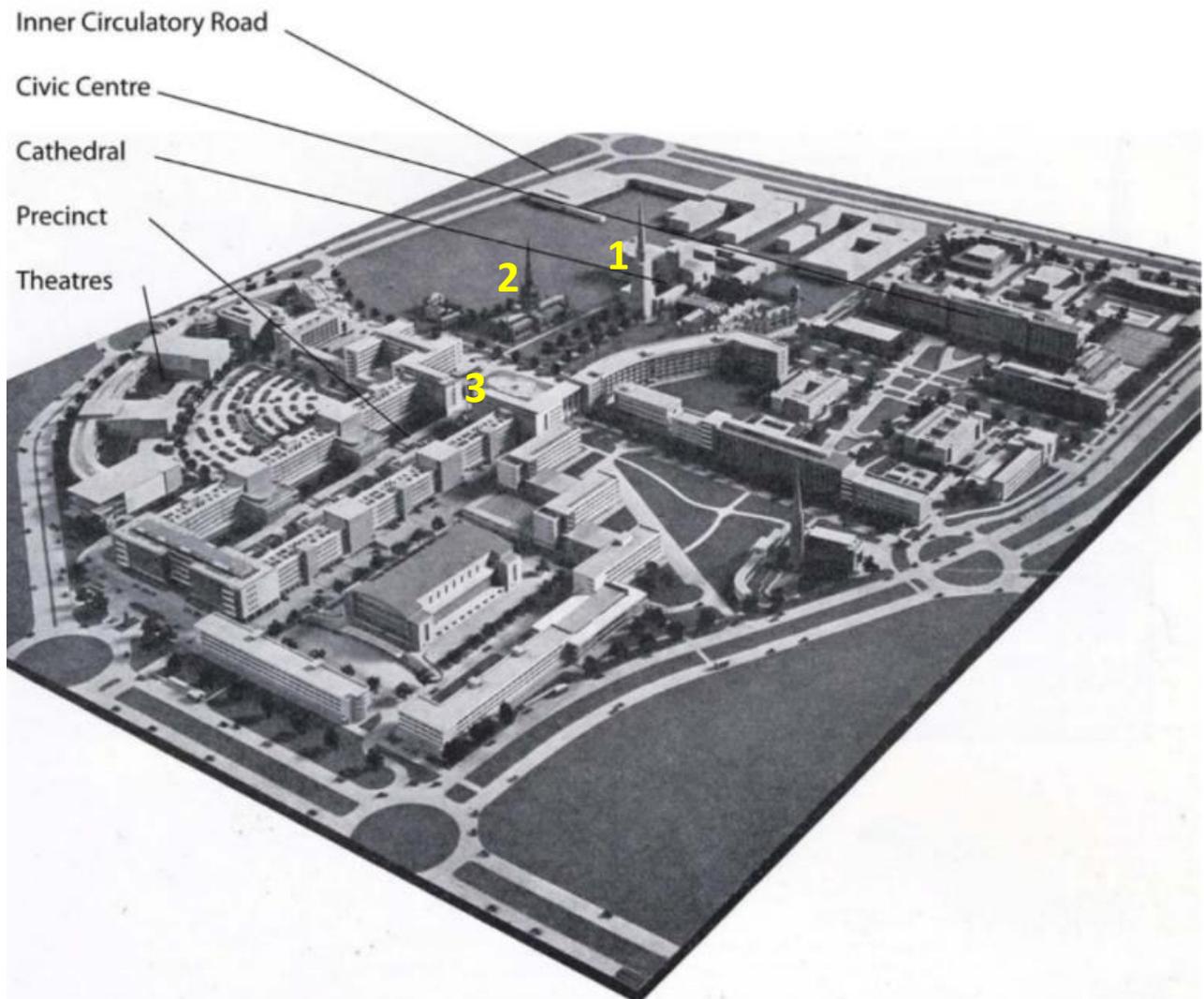
Παρακάτω δίνονται σε εικόνες και τα αναθεωρημένα σχέδια του Gibson. Οι βασικές κατευθύνσεις που φαίνονται στα πρώτα, αλλά επισφραγίζονται και στα αναθεωρημένα σχέδια είναι οι εξής:

1. Με τα νέα σχέδια, ο Gibson ξεκαθαρίζει τις χρήσεις γης, οι οποίες περιλαμβάνουν τομέα εμπορικό, πολιτιστικό, διοικητικό κ.α.. Ταυτόχρονα αναπτύσσονται περισσότεροι ανοιχτοί χώροι και απομακρύνονται τα εφαιπόμενα κτίρια από την περιοχή του κέντρου. Τα κτίρια αυτά δεν είχαν συγκεκριμένο προσανατολισμό, είχαν την πρόσοψη στις οδούς (οι οποίες επίσης ήταν χωρίς συγκεκριμένο προσανατολισμό) και έδιναν την εικόνα παλιάς, γραφικής, συνωστισμένης πόλης. Τέτοιου τύπου συνοικίες δεν είχαν ξεκάθαρες χρήσεις γης και τα κτίρια εμπορικών δραστηριοτήτων αναμιγνύονταν με τις κατοικίες. Αντικαθιστά τα σχετικά μικρά κολλητά κτίρια «άναρχης» δόμησης, με μεγάλα κοινόχρηστα κτίρια συγκεκριμένου προσανατολισμού και σε αποστάσεις μεταξύ τους ώστε να υπάρχουν ανοιχτοί χώροι. Επίσης δίνεται ένας προσανατολισμός στις οδούς με βασικό μοτίβο ένα ορθογώνιο πλέγμα (όπως η μορφή της ιδανικής πόλης του Le Corbusier που φαίνεται στην Εικ.9). Ο προσανατολισμός ήταν σχεδιασμένος έτσι ώστε οι μεγάλοι άξονες των κτιρίων να έχουν την ίδια διεύθυνση με αυτήν του Καθεδρικού Ναού, δηλαδή Α-Δ (βλ. σελ.14 [8]).
2. Δημιουργείται σαφές εμπορικό κέντρο. Ο παραδοσιακός εμπορικός δρόμος ήταν η Smithford Street, η οποία πριν από καταστροφή εκτείνονταν από το Broadgate μέχρι την εκκλησία του Αγίου Ιωάννη στα ανατολικά στην συμβολή Corporation St. και Queen Victoria St.. Αποφασίστηκε να διατηρηθεί ο εμπορικός τομέας περίπου στην ίδια θέση, με τη διαφορά ότι σχεδιάζεται μια νέα πεζοδρομημένη ζώνη έναντι του παλιού εμπορικού δρόμου. Με την αύξηση των αυτοκινήτων τα τελευταία προπολεμικά χρόνια, ειδικά στη Smithford Str υπήρχε κυκλοφοριακή δυσκολία τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων για δεδομένα της εποχής. *“Το μεγάλο κατάστημα επέτρεπε στους ανθρώπους να αγοράσουν με άνεση και ασφάλεια, να*

*αφήσουν ένα παιδί με έναν συνοδό, να πιουν ένα φλιτζάνι τσάι ή ένα γεύμα και στην πραγματικότητα να πάρουν ό, τι ήθελαν κάτω από μια στέγη” (βλ. σελ.225-226 [12]).*

3. Σε σχέση με τα ύψη των κτιρίων, αυτά διαμορφώθηκαν σε ένα επίπεδο περίπου 5-6 ορόφων. Στο κέντρο υπάρχουν ήδη τουλάχιστον δύο ψηλά χαρακτηριστικά κτίσματα, το καμπαναριό του Καθεδρικού Ναού και της εκκλησίας Αγ. Τριάδας. Πολύ αργότερα από την αποκατάσταση, στην διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα προστέθηκαν και πολυώροφα κτίσματα. Οι οροφές έγιναν επίπεδες, οι κατασκευές θα ήταν ξεκάθαρες και απομακρύνθηκε η εικόνα των δίρριχτων στεγών της μεσαιωνικής αρχιτεκτονικής. Η αλλαγή στην εικόνα της δόμησης είναι εμφανής στην σύγκριση των παρακάτω εικόνων, δηλαδή της εικόνας πριν την καταστροφή και της μακέτας του σχεδίου του 1942 (τρίτο κατά σειρά), οι οποίες δείχνουν την πόλη από την ίδια σχεδόν γωνία λήψης.





**Εικ.16,17:** Σύγκριση του προ του πολέμου Κόβεντρι και μοντέλου του σχεδίου του 1942 (τρίτο κατά σειρά), όπου διακρίνεται το άνοιγμα του χώρου, η ανάπτυξη μεγαλύτερων κοινόχρηστων κτιρίων και η επιπέδωση των οροφών. Ως σημεία αναφοράς χρησιμοποιούνται (βλ. σελ.16 [8]):

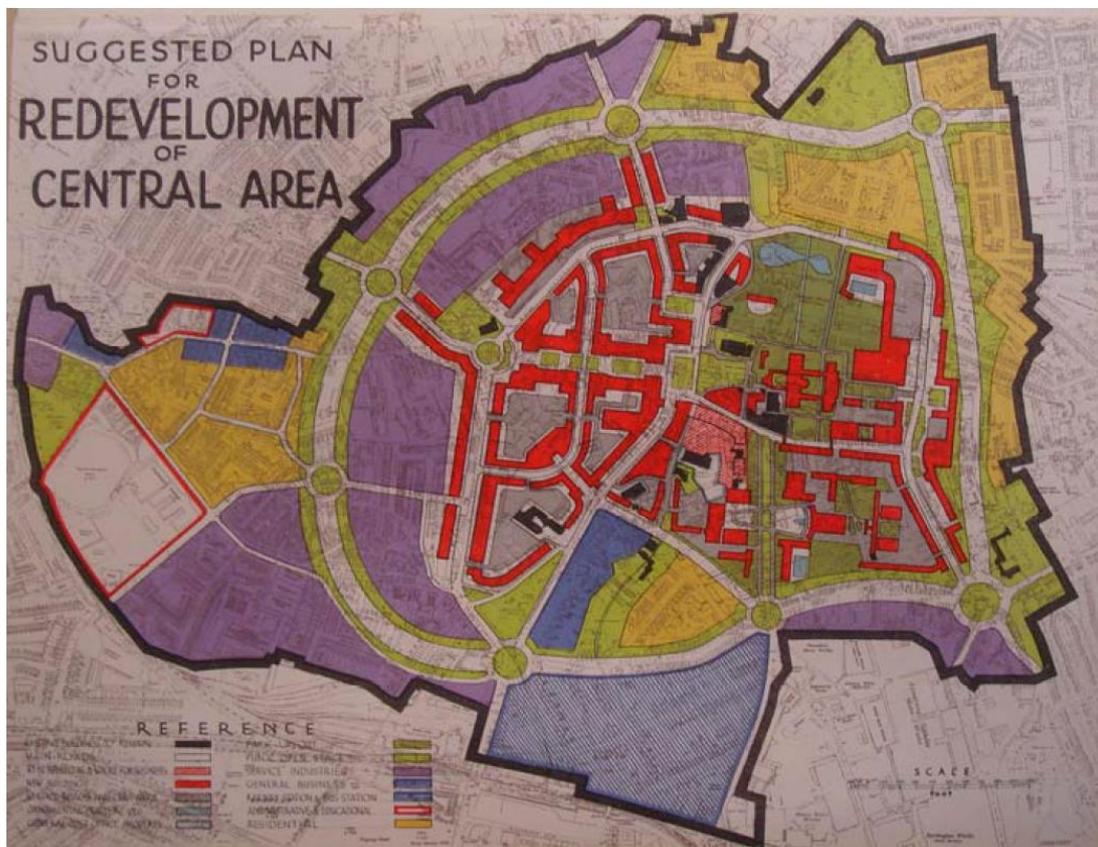
1. Καθεδρικός Ναός St. Michael
2. Εκκλησία Holy Trinity,
3. Broadgate

4. Το κεντρικό σημείο της πόλης που είναι η πλατεία Broadgate, αλλάζει στο σχήμα και από μακρόστενος χώρος προσανατολισμού Β-Ν όπως φαίνεται στην Εικ.5 (σημείο νο4) αλλά και Εικ.16 (σημείο νο.3), μετατρέπεται σε ορθογώνια, με κυκλοφορία των αυτοκινήτων γύρω από αυτή (Εικ.31). Στην πλατεία θα τοποθετηθεί το άγαλμα της Lady Godiva.
5. Δημιουργία εσωτερικού περιφερειακού δρόμου. Στο πρώτο μοντέλο γίνεται εξομάλυνση της γωνίας στην συμβολή των οδών Queen Victoria και Corporation, στα δυτικά του κέντρου. Αυτό διευκολύνει την κυκλοφορία περιφερειακά. Αυτή η εξομάλυνση δίνει τη σειρά της στην δημιουργία περιφερειακού δρόμου γύρω από το κέντρο. Η δημιουργία περιφερειακού δρόμου

έχει δύο στόχους, περικλείει το κέντρο και το διαχωρίζει ως προς την χρήση του από τις υπόλοιπες συνοικίες, ενώ ταυτόχρονα παρακάμπτει την κίνηση των αυτοκινήτων εκτός του κέντρου. Οι κατοικίες κατά πλειοψηφία απομακρύνονται εκτός περιφερειακού και παραμένουν εντός οι κοινόχρηστοι χώροι και κοινωφελή κτίρια. Ταυτόχρονα δίνεται μια εικόνα ακτινωτής ανάπτυξης του κέντρου με χώρους που μεγαλώνουν προς τα έξω.

6. Συναφές με το παραπάνω είναι η λογική της απομάκρυνσης των αυτοκινήτων από το κέντρο, με ταυτόχρονη πεζοδρόμηση και κατασκευή χώρων μαζικής στάθμευσης. Παράδειγμα αυτού, όπως αναφέρθηκε, είναι το γεγονός ότι η Smithford St. (Εικ.5, νο.8) λείπει ως οδική αρτηρία ήδη από το άμεσο πλάνο του 1941 (Εικ.12), η οποία δίνει τη θέση της σε εμπορικό κέντρο. Αυτό επίσης ήταν μία δραστική αλλαγή, καθώς η συνήθεια όσων κατοίκων είχαν αυτοκίνητο, ήταν να σταθμεύουν απευθείας μπροστά στον προορισμό τους. Παρόλα αυτά ο Gibson θεώρησε ότι στην πόλη όπου η βιομηχανία παράγει αυτοκίνητα, θα πρέπει να δίνεται το παράδειγμα καλής χρήσης. Στην ίδια λογική σχεδιάζεται και ο αποκλεισμός των αυτοκινήτων και από την Hertford St. (Εικ.12 & Εικ.13, νο.5) και η πεζοδρόμησή της, οδός που συναντάει στα νότια την πλατεία Broadgate.

Στο σχέδιο του 1945 (τέταρτο κατά σειρά. Εικ.18), πάνω στο οποίο άρχισε η εφαρμογή το 1946, συνοψίζονται τα παραπάνω και ταυτόχρονα απεικονίζονται και οι χρήσεις γης. Είναι εμφανής εδώ επίσης η δημιουργία και δεύτερου περιφερειακού δρόμου, ο οποίος είναι πιο μακριά από τις περιφερειακές οδούς Corporation St. και Queen Victoria St.



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

	Service Industries
	Commercial and Public Services
	General Industries
	Residential
	Parks
	Open Spaces
	Railway Station
	Sports District

**Εικ.18:** Το τέταρτο κατά σειρά σχέδιο, 1945. Στο υπόμνημα εξηγούνται οι χρωματισμένες χρήσεις γης (βλ. σελ.18 [8]).

Στην παρακάτω εικόνα φαίνεται η τελευταία αναθεώρηση του 1949, η οποία εγκρίθηκε από το Ministry of Town and Country Planning στις 16 Ιουλίου του 1949 (βλ. σελ.21 [8]).



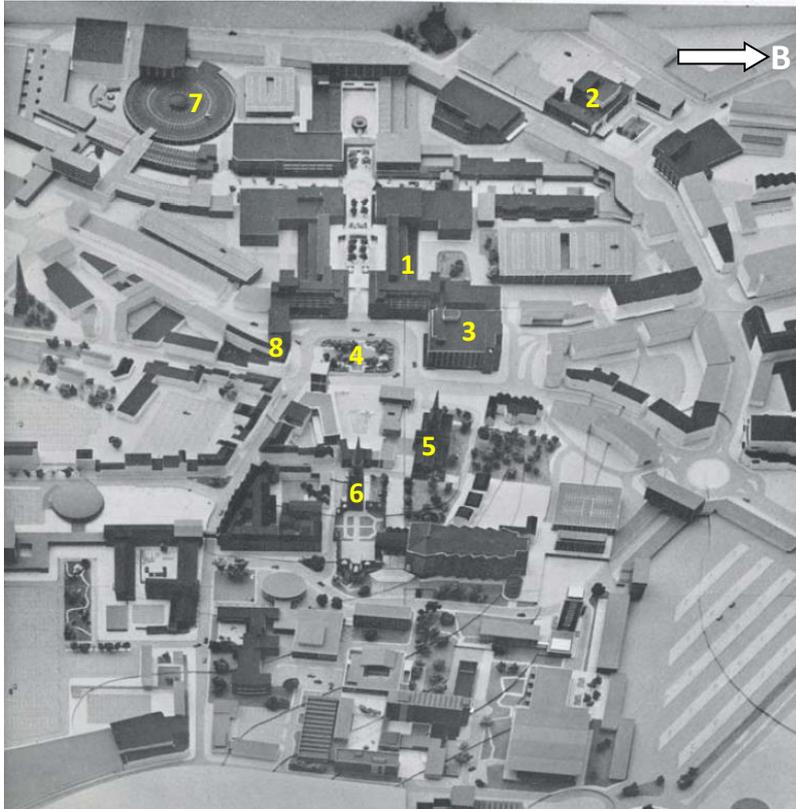
**Εικ.19:** Το τελευταίο σχέδιο ανασυγκρότησης του Gibson το 1949 (βλ. σελ.20 [8]).

**3.4.3 Σχεδιασμός Ανασυγκρότησης μετά το 1950**

Η δεκαετία 1940-1950 αποτέλεσε περίοδο κυρίως πολεοδομικού ανασχεδιασμού του Κόβεντρι, όπου σε γενικές γραμμές διαχωρίστηκαν τομείς με διακριτές χρήσεις και διαμορφώθηκε το κέντρο με προσανατολισμένους δρόμους και περιφερειακές οδούς. Κατόπιν της έγκρισης του τελικού σχεδίου

του 1949, υποβλήθηκαν αιτήσεις σχεδιασμού για κτίρια. Έτσι, η δεκαετία μετά το 1950 αποτελεί περίοδο αρχιτεκτονικού σχεδιασμού και κατασκευής συγκεκριμένων πλέον κτιρίων.

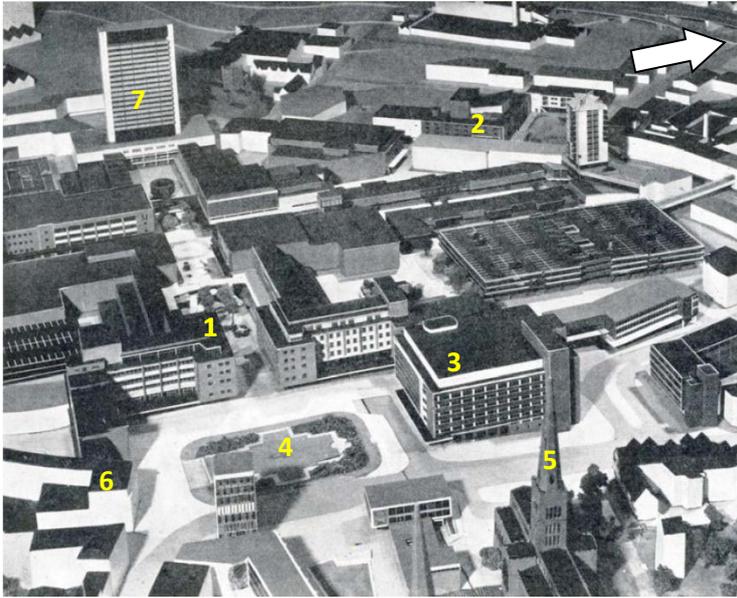
Το 1955 ο Arthur G. Ling διαδέχθηκε τον Donald Gibson στη θέση του Αρχιτέκτονα Πόλης. Ο Ling υποστήριξε ότι το εγκεκριμένο σχέδιο πόλης έπρεπε να προσαρμόζεται σε νέες απαιτήσεις και να μην παραμένει αμετάβλητο. Έτσι, το 1958 εκδόθηκε νέο μοντέλο για το κέντρο της πόλης (Εικ.20), στην οποία φαίνεται ότι μέχρι εκείνη τη χρονιά είχαν κατασκευαστεί αρκετά κτίρια (βλ. σελ.23 [8]).



**Εικ.20:** Το μοντέλο του 1958. Τα μαύρα κτίρια έχουν ήδη κατασκευαστεί (βλ. σελ.22 [8]).

1. Εμπορικό Κέντρο
2. Θέατρο Belgrade
3. Κτίριο Owen Owen
4. Πλατεία Broadgate
5. Εκκλησία Holy Trinity
6. Καθεδρικός St. Michael
7. Market Place
8. Εθνική Τράπεζα

Το 1962 εκδόθηκε ένα τελευταίο μοντέλο της πόλης στο οποίο παρουσιάζονται για πρώτη φορά ψηλά κτίρια, παρεκκλίνοντας από τις προτροπές του Gibson, όπως ο πύργος (Mercia House, νο. 7 στην παρακάτω εικόνα) που συστάθηκε στο δυτικό άκρο του πεζοδρόμου που διασχίζει το εμπορικό κέντρο.



**Εικ.21:** Το μοντέλο του 1962 (βλ. σελ.24 [8]).

1. Εμπορικό Κέντρο
2. Θέατρο Belgrade
3. Κτίριο Owen Owen
4. Πλατεία Broadgate
5. Εκκλησία Holy Trinity
6. Εθνική Τράπεζα
7. Mercia House

Στον σχεδιασμό των κτιρίων ασχολήθηκε ένα πλήθος αρχιτεκτόνων, αλλά και η ίδια η αρχιτεκτονική ομάδα του Gibson, οι οποίοι ετοιμάσαν τουλάχιστον τα προσχέδια σε κτίρια κυρίως γύρω από την πλατεία Broadgate, όπως το Broadgate House, το Leofric Hotel κ.α. που ανήκουν στον τομέα του εμπορικού κέντρου. Οι μορφές των κτιρίων είναι απλές, με προσόψεις από πλίνθο και άσπρη πέτρα, με επαναλαμβανόμενα τετράγωνα παράθυρα και με υπόστεγα με κολώνες (βλ. σελ.27 [14]).



**Εικ.22:** Το Broadgate House στην πλατεία Broadgate (βλ. σελ.25 [14]).

Στον πολιτιστικό τομέα της πόλης στην Corporation Str., η ομάδα του Gibson σχεδίασε το θέατρο Belgrade, το οποίο ονομάστηκε έτσι ως φόρος τιμής στην Γιουγκοσλαβία που χάρισε στο Κόβεντρι τις πλίνθους ως πρώτο υπόβαθρο για να κατασκευαστεί το νέο θέατρο (βλ. σελ.347 [15]), καθότι το Βελιγράδι ήταν μία από τις πόλεις με τις οποίες αδελφοποιήθηκε το Κόβεντρι μετά από τον πόλεμο. Αξιοσημείωτο είναι ότι η δεύτερη πόλη με την οποία αδελφοποιήθηκε το Κόβεντρι ήταν και το Στάλινγκραντ η ανασυγκρότηση του οποίου παρουσιάζεται στο επόμενο κεφάλαιο.



**Εικ.23:** Το θέατρο Belgrade το 1958 (βλ. σελ.348 [15]).

Κατά την περίοδο των τελευταίων επανασχεδιασμών στην δεκαετία του '50 και του '60 η πόλη ως επί το πλείστον είχε αποκατασταθεί από την καταστροφή. Οι επανασχεδιασμοί κατά κύριο λόγο αφορούσαν προσθήκες, όπως αυτές των ψηλών κτιρίων, και ανήκουν στην ιστορία της εξέλιξης της πόλης στο δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Ο σχεδιασμός της ανοικοδόμησης βέβαια ανήκει στον Donald Gibson, ο οποίος έδωσε τον χαρακτήρα στην πόλη που φαίνεται ακόμα και σήμερα.

#### 3.4.4 Εφαρμογή των σχεδίων - Αποτέλεσμα

Παρά τον ενθουσιασμό και την ετοιμότητα της αρχιτεκτονικής ομάδας για τον επανασχεδιασμό του κέντρου του Κόβεντρι, υπήρξαν καθυστερήσεις στην υλοποίηση των σχεδίων. Ορισμένοι από τους λόγους των καθυστερήσεων αναφέρονται παρακάτω:

1. Ο Δήμος έδειχνε απροθυμία να μπει σε διαδικασία υλοποίησης υπό το τότε νομικό καθεστώς, κυρίως στα πρώτα χρόνια μέχρι το 1944, το οποίο ήταν ακόμα ασαφές και δύσκαμπτο. Το νομικό καθεστώς ξεκαθάρισε σε ότι αφορά την ανάπτυξη των κατεστραμμένων από τον πόλεμο περιοχών, με την έκδοση του νόμου Town and Country Planning Act του 1944. «Ο νόμος αυτός επέτρεπε στα τοπικά συμβούλια να αγοράζουν υποχρεωτικά γη σε περιοχές που υπέστησαν ζημιές από τον πόλεμο, υπό την προϋπόθεση ότι θα εκπονούσαν ένα σχέδιο για εκ νέου ανάπτυξη και ότι θα πραγματοποιούσαν ευρείες δημόσιες διαβουλεύσεις, και επέτρεψε στο Coventry να εφαρμόσει το σχέδιό του, αν και ο ρυθμός ήταν οδυνηρά αργός» (βλ. σελ.13 [16]). Ο νόμος έδινε εξουσίες στην τοπική αυτοδιοίκηση για την αγορά γης, ενώ η αγορά θα χρηματοδοτούνταν από το Υπουργείο Οικονομικών (Treasury Ministry) (βλ. σελ.309 [3]). Βάσει του νόμου αυτού χωροθετήθηκε τελικά και η έκταση της επέμβασης στην πόλη από το Υπουργείο (Ministry of Town and Country Planning) το 1947. Από την αρχική έκταση των 1830 περίπου στρεμμάτων που αιτήθηκε αρχικά, εγκρίθηκε τελικά η έκταση των 1110 περίπου στρεμμάτων, καλύπτοντας κυρίως την περιοχή του κέντρου, εντός του εξωτερικού περιφερειακού δρόμου (βλ. σελ.21 [8]).
2. Με την εξέλιξη του πολέμου αυξήθηκε ο αριθμός των πληγείσων πόλεων στην Αγγλία, με αποτέλεσμα η Κεντρική Κυβέρνηση να αναγκάζεται να αξιολογεί τις προτεραιότητες σύμφωνα με τον διαθέσιμο προϋπολογισμό. Ο Δήμος του Κόβεντρι από την άλλη θεωρούσε ότι έχει προτεραιότητα καθώς ήταν από τις πρώτες πληγείσες πόλεις.
3. Εκφράστηκαν διαμαρτυρίες από την κοινή γνώμη μέσω τοπικών συλλόγων και κυρίως από τον εμπορικό σύλλογο που έβλεπε το εμπορικό κέντρο να αλλάζει ολοκληρωτικά. Η Επιτροπή

Ανασυγκρότησης βρέθηκε στη θέση να αποδεικνύει στην Κυβέρνηση ότι τα καινοτόμα σχέδια ήταν κοινώς αποδεκτά και δεν επιβάλλονταν στην κοινή γνώμη.

4. Υπήρχαν δομικές διαφωνίες μεταξύ του E.Ford και του D.Gibson στην ανάπτυξη της πόλης. Κατά τον Ford η βασική αλλαγή που θα συμβάλει στην αποσυμφόρηση θα έπρεπε να είναι η διαπλάτυνση των οδών, διατηρώντας όμως τα κτίρια ύφους Mock Tudor (αναφέρεται στην εποχή μοναρχίας του Οίκου των Tudor τον 15ο αιώνα και πρόκειται για τα μεσαιωνικά κτίρια με πλίνθο σε μοτίβο ψαροκόκαλο, την επένδυση με ξυλοδοκούς και τη δίρριχτη στέγη) σε αντίθεση με την πλήρη αναδιαμόρφωση της πόλης του Gibson. Ο Ford κατέθεσε δικό του σχέδιο το 1941 το οποίο όμως απορρίφθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο (βλ. σελ.651 [17]).

Από τις πρώτες τριβές μεταξύ του Μηχανικού και του Αρχιτέκτονα αποτέλεσε το κτίριο του νοσοκομείου Ford (Ford's Hospital), κατασκευασμένο το 1529, για το οποίο ο E.Ford υποστήριζε θερμά ότι έπρεπε να αναστηλωθεί στην αρχική του θέση μετά την καταστροφή, ενώ ο Gibson εστιασμένος στο μεγαλύτερο πλάνο, το θεωρούσε απλά εμπόδιο. Τελικά ο Ford πέτυχε μια μικρή νίκη ταυτόχρονα την απόρριψη του σχεδίου του, όπου το Δημοτικό Συμβούλιο ενέκρινε την αναστήλωση του κτιρίου στην αρχική του θέση. Το γεγονός αυτό θεωρείται ότι αντικατοπτρίζει τις μεταξύ τους διαφωνίες που συμβάλλουν τον αργό ρυθμό της αποκατάστασης του Κόβεντρι (βλ. σελ.63-64 [18]).



**Εικ.24:** Ford's Hospital όπως είναι σήμερα, στην αρχική του θέση στην Grey Friars Ln περίπου 100m νότια της πλατείας Bradgate [19].

Σε σχέση με τα ιστορικά κτίρια, όπως το Ford's Hospital, παράλληλα με τις προόδους της αποκατάστασης το Συμβούλιο Ιστορικών Κτιρίων (HBC – Historic Buildings Council) έθεσε θέμα διατήρησης των κτιρίων της μεσαιωνικής Tudor αρχιτεκτονικής. Το HBC μπήκε σε διαπραγματεύσεις με το Δημοτικό Συμβούλιο και αποφασίστηκε η Spon Street, η οποία αρχίζει από την συμβολή Corporation st. και Queen Victoria st. (στην θέση της εκκλησίας St. John), και εκτείνεται δυτικά, να αποτελέσει κονσερβατόριο για την ιστορική κληρονομιά της πόλης. Έτσι, όσα κτίρια μεσαιωνικά σώθηκαν από τον βομβαρδισμό και τα σχέδια του Gibson, μετακινήθηκαν στην Spon St (βλ. σελ.66-67 [18]).



*Εικ.25: Άποψη της Spon Street σήμερα [2].*

Ο σχεδιασμός αποκατάστασης του Κόβεντρι μαζί με την εφαρμογή διήρκησε από το 1941 έως περίπου το 1962. Τα εγκαίνια της αποκατάστασης έγιναν το 1946. Οι ανοιχτοί χώροι είχαν αποκατασταθεί έως το 1948 (Εικ.27), ενώ ταυτόχρονα άρχισε η εφαρμογή των σχεδίων των κτιρίων, με τον πρώτο λίθο να τον τοποθετεί συμβολικά η πριγκίπισσα ακόμα τότε Ελισάβετ. Παρόλα αυτά, μέχρι το 1953 αναφέρεται ότι δεν είχε ολοκληρωθεί ούτε ένα κτίριο, ενώ η κατασκευή ουσιαστικά επιταχύνθηκε με την τοποθέτηση του Arthur G. Link ως Αρχιτέκτονα Πόλης το 1955.



*Εικ.26: Η πριγκίπισσα Ελισάβετ, τοποθετεί συμβολικά τον πρώτο λίθο στο Κόβεντρι, 1948 [20].*



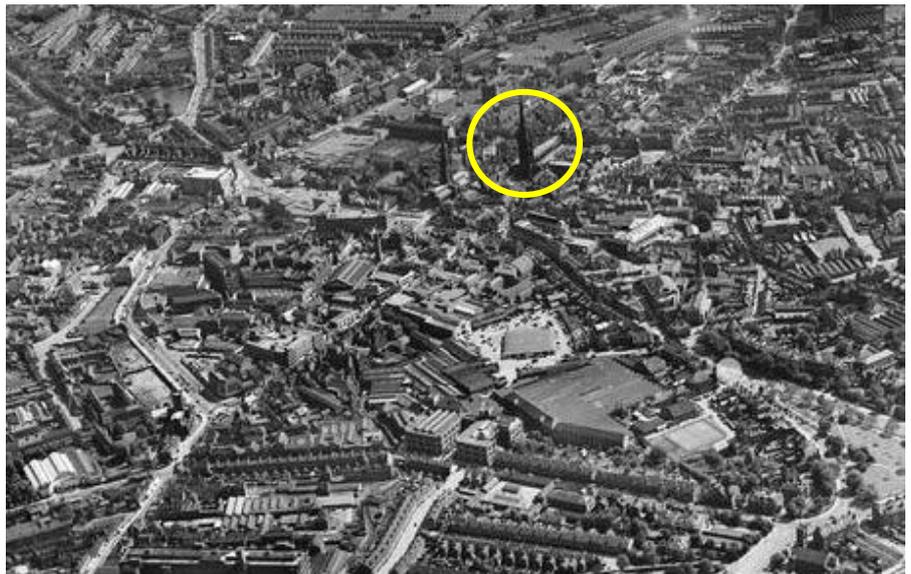
**Εικ.27:** Αποκατάσταση των ανοιχτών χώρων στο κέντρο, 1949. Διακρίνεται η πλατεία Broadgate με την αλλαγή της σε ορθογώνιο σχήμα (Άποψη από δυτικά προς ανατολικά) [21].

Με την ολοκλήρωση και των κτιρίων, αποδείχθηκε ότι ενώ αρχικά οι σχεδιαστές είχαν την αμέριστη στήριξη της κοινής γνώμης για την αποκατάσταση της πόλης, για λόγους τόνωσης του ηθικού με ταυτόχρονη στροφή προς το μέλλον, στα τελικά στάδια κατασκευής επικράτησε το συναισθηματικό δέσιμο με τις παλιές συνοικίες και μια απογοήτευση για την απώλεια των γνώριμων γειτονιών. Η μοντέρνα πόλη του Κόβεντρι ήταν τελικά άγνωστη στους κατοίκους. Επιπρόσθετα, το παραδοσιακό τούβλο ως υλικό κατασκευής αντικαταστάθηκε σταδιακά σε μεγάλο βαθμό από τσιμέντο, προκαλώντας ακόμα μεγαλύτερη απογοήτευση στην κοινή γνώμη για την αισθητική της πόλης.

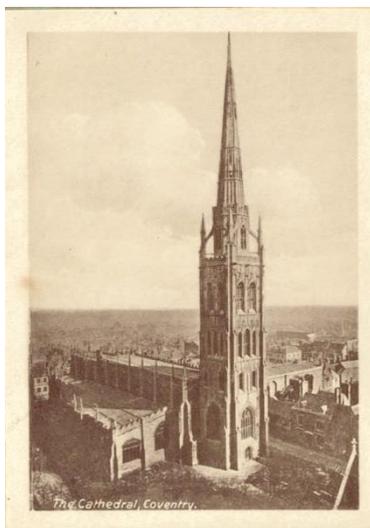
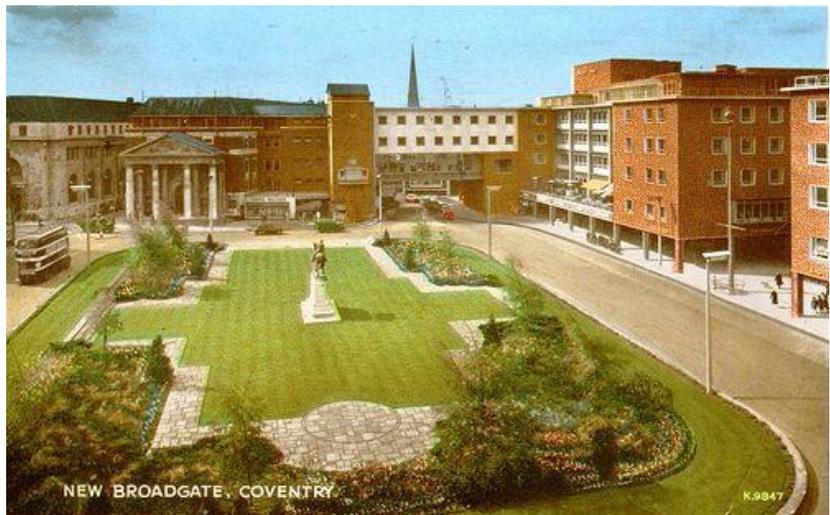
Στην παρακάτω εικόνα φαίνεται η άποψη του κέντρου από ψηλά το 1976, όταν είχαν προστεθεί και πολυώροφα κτίρια στην περιοχή του κέντρου. Η φωτογραφία μπαίνει σε σύγκριση με φωτογραφία του 1939 για να τονιστεί η τεράστια αλλαγή της μορφής του κέντρου.



**Εικ.28, 29:** Η πόλη του Κόβεντρι από παρόμοια λήψη το 1976 (πάνω) και το 1939 (κάτω). Στον κίτρινο κύκλο ο Καθεδρικός Ναός. (Άποψη από νοτιοδυτικά προς βορειοανατολικά) [22], [21].



**Εικ.30, 31:** Άποψη της πλατείας Broadgate πριν τον πόλεμο (αριστερά) και φωτορεαλιστική αναπαράσταση μετά την αποκατάσταση (κάτω). Στο κέντρο της αποκατασταθείσας πλατείας η τοποθέτηση του αγάλματος της Lady Godiva. Στο βάθος το νεοκλασικό κτίριο της Εθνικής Τράπεζας, το οποίο ενώθηκε με το Broadgate house που δημιουργεί στοά στην αρχή της Hertford Street [23], [24].



Τα περισσότερα προπολεμικά ορόσημα της πόλης είχαν χαθεί και δεν σχεδιάζονταν να αποκατασταθούν. Η εκκλησία της Αγ. Τριάδας δεν καταστράφηκε και διατηρήθηκε όπως ήταν, ενώ στον Καθεδρικό Ναό δεν αποκαταστάθηκε ποτέ η πεσμένη οροφή, αλλά παρέμεινε ως μνημείο του βομβαρδισμού, ενώ κατασκευάστηκε νέος καθεδρικός δίπλα στον παλιό.

*Εικ.32: Ο Καθεδρικός Ναός πριν από την καταστροφή [25].*



*Εικ.33, 34: Άποψη του Καθεδρικού Ναού κατά την επίσκεψη του πρωθυπουργού Ουίνστον Τσώρτσιλ (αριστερά) μετά τον βομβαρδισμό και σήμερα (δεξιά) με τον νέο ναό να φαίνεται στ'αριστερά του [26].*



### 3.4.5 Στέγαση

Η καθημερινή ζωή την περίοδο του πολέμου και ειδικότερα η στέγαση εξελίσσονταν με μεγάλες στερήσεις. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι *“από το 1942 η στέγαση των εργατών στην πολεμική βιομηχανία εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από 14 ξενώνες (ο καθένας με χωρητικότητα 500 ατόμων) που παρείχαν εντός και γύρω από το Κόβεντρι, η Εθνική Ένωση Hostel (National Service Hostels Corporation)”* (βλ. σελ.349 [3]). Την κατάσταση διευκόλυνε το γεγονός ότι εκτός από τις αεροπορικές επιδρομές, δεν υπήρξε άλλη πολεμική εμπλοκή στην ζωή της πόλης. Γενικά δεν υπήρχε σοβαρό στεγαστικό πρόβλημα. Οι απώλειες του πολέμου επιδείνωσαν το διαθέσιμο στεγαστικό απόθεμα.

Οι εργασίες για την αποκατάσταση των κατεστραμμένων οικιών ξεκίνησαν άμεσα, μετά την νύχτα του βομβαρδισμού. Οι αρχές είχαν να αντιμετωπίσουν το γεγονός ότι υπήρχαν 3.000 περίπου άστεγοι μέσα στον μήνα του Νοεμβρίου. Περίπου 500 σπίτια την ημέρα επισκευάζονταν τις πρώτες εβδομάδες και έως τις 28 Δεκεμβρίου 1940 επισκευάστηκαν 16.048 σπίτια. Περίπου 28.000 σπίτια είχαν αποκατασταθεί μέχρι τις 30 Ιανουαρίου 1941, που αντιστοιχεί στα δύο τρίτα του κατεστραμμένου αριθμού [2].

Εκτός όμως από την άμεση ανάγκη για την αποκατάσταση στέγης, ο σχεδιασμός των κατοικιών εντάχθηκε στον γενικότερο σχεδιασμό της πόλης του Gibson, το οποίο περιελάμβανε επαναδιευθέτηση των περιοχών των κατοικιών. *“Η πεποίθησή του ήταν ότι «κάποιος πρέπει να περιορίσει την εξάπλωση έξω από την πόλη στο ελάχιστο» και τάχθηκε υπέρ της κεντρικής ανάπλασης, αντικαθιστώντας τα υποτυπώδη σπίτια και παραγκουπόλεις (μερικά από τα οποία είχαν καταστραφεί στις αεροπορικές επιδρομές) με τις προτεινόμενες μονάδες γειτονιάς του. Ο γενικός στόχος ήταν να εξαλειφθεί ο συνωστισμός και να παρασχεθεί ξεχωριστή στέγαση για όλα τα νοικοκυριά”* (βλ. σελ.456 [3]).

Έτσι, οι καθυστερήσεις της αποκατάστασης που αφορούσε κυρίως την περιοχή του κέντρου, είχαν επίδραση και στον σχεδιασμό της στέγασης. Η κύρια προτεραιότητα της κυβέρνησης ήταν η επικράτηση των συμμαχικών δυνάμεων, με τους περισσότερους οικονομικούς πόρους να απορροφά η πολεμική βιομηχανία και η συντήρηση του στρατού. Σε αυτό το πλαίσιο, αναφέρεται ότι ενώ είχαν υπογραφεί συμβόλαια για κατασκευή κατοικιών, αυτές δεν ξεκινούσαν πριν από την αποκατάσταση βιομηχανικών κτιρίων.

Επιπρόσθετες καθυστερήσεις αφορούσαν στην εναντίωση της Επιτροπής Στέγασης του Δημοτικού Συμβουλίου, του Μηχανικού της Πόλης, τοπικών αρχιτεκτόνων και των ίδιων των κατοίκων, στην ιδέα κατασκευής μεγάλων μπλοκ πολυκατοικιών και διαμερισμάτων, προκατασκευασμένων σπιτιών ή σπιτιών με κοινόχρηστες αυλές (βλ. σελ.459 [3]).

*“Η σοβαρότητα της κατάστασης στέγασης αποκαλύφθηκε τον Μάρτιο του 1945 όταν ανακοινώθηκε ότι το Συμβούλιο είχε ήδη λάβει 7.141 αιτήσεις για ένα σπίτι, συμπεριλαμβανομένων 1.722 οι οποίοι εξακολουθούν να υπηρετούν ή γύρισαν από τον πόλεμο”* (βλ. σελ.460 [3]). Από το 1945 ο πληθυσμός της πόλης είχε ήδη αυξηθεί κατά 30.000 περίπου και ζούσαν σε ανεπαρκή καταλύματα και χωρίς κοινωνικές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις. Τελικά, σε μεγάλο ποσοστό οι κατοικίες αναπτύχθηκαν σε χαμηλής πυκνότητας συγκροτήματα στα περίχωρα της πόλης.

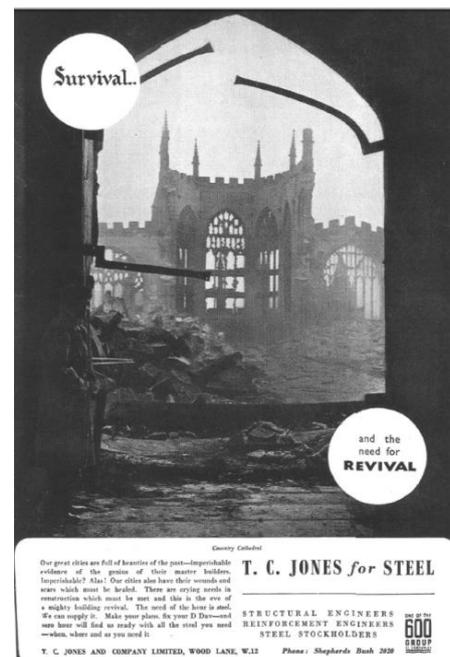
Την περίοδο 1946-1952, χτίστηκαν 2.986 μόνιμες, 1.099 προσωρινές κατοικίες ενώ ταυτόχρονα κατασκευάστηκαν και 1.529 κτίρια ιδιωτικών επιχειρήσεων (βλ. σελ.539 [3]). Στην περίοδο 1946-1951, το 40% των εξόδων του Δήμου κατευθύνθηκε στην στέγαση, ενώ στην περίοδο 1951-1952 το ποσοστό αυτό ξεπέρασε το 60%. Τα προβλήματα της στέγασης υποχωρούσαν σταδιακά, παρόλα αυτά, ακόμα και “το 1952 το Κόβεντρι χαρακτηρίζεται ως ένα τεράστιο στρατόπεδο βιομηχανίας και πληθυσμού με απελπιστικά ανεπαρκείς κοινωνικές και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις, όπου η ζωή αναμφίβολα είναι πολύ άβολη” (βλ. σελ.517 [3]).

Σε όλη τη διάρκεια της αποκατάστασης, αλλά κυρίως στην κατασκευή κατοικιών, η ιδιωτική πρωτοβουλία ήταν περιορισμένη κυρίως λόγω της νομοθεσίας. Ένα παράδειγμα ιδιωτικής προσπάθειας είναι αυτό του οργανισμού Family and Health Club (FHC), ο οποίος το 1947 είχε εξασφαλίσει την υποστήριξη τοπικών συμβουλίων και είχε σχεδιάσει την κατασκευή περίπου 2000 κατοικιών στην περιοχή Brandon Wood Estate, ανατολικά από το Κόβεντρι. Την ίδια όμως χρονιά ο νέος νόμος Town and Country Planning Act, ενίσχυσε τις τοπικές και περιφερειακές αυτοδιοικήσεις να διαχειρίζονται και να σχεδιάζουν σε αυτές τις περιοχές, αναγκάζοντας τον οργανισμό να υποχωρήσει στα πλάνα κατασκευής κατοικιών (βλ. σελ.523-524 [27]).

### 3.5 Σύνοψη

Η πόλη του Κόβεντρι αποτέλεσε το πρώτο θύμα βομβαρδισμού από τις πόλεις της Αγγλίας εκτός του Λονδίνου. Η επίθεση έγινε ξαφνικά, καθώς υπήρχαν ασαφείς πληροφορίες για τους στόχους της Λουφτβάφε και η πόλη είχε λίγα μέσα άμυνας σε σχέση με το μέγεθος της επίθεσης. Το αποτέλεσμα του βομβαρδισμού ήταν ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπινων απωλειών και καταστροφών κυρίως στο κέντρο της πόλης. Το γεγονός προκάλεσε σοκ σε όλη τη χώρα, αλλά γρήγορα το Κόβεντρι θα αναδεικνύονταν ως σύμβολο στην άκαμπτη αντίσταση των πολιτών που βρέθηκαν ξαφνικά στο κέντρο του πολέμου και θα μνημονεύονταν η ικανότητά τους για γρήγορη ανάκαμψη. Στα χρόνια του πολέμου το Κόβεντρι θα χρησιμοποιούνταν στην τόνωση του ηθικού για μια Αγγλία που επιβιώνει και αναζωογονείται.

**Εικ.35:** Αφισάκι στο περιοδικό *The Architectural Review*, vo.354, 1941 με τα χαλάσματα του καθεδρικού ναού το μήνυμα “Survival-Revival” (βλ. σελ.152 [28]).





Παράλληλα, η καταστροφή έλαβε χώρα σε ένα κομβικό χρονικό σημείο για την πόλη, όπου υπήρχε η κοινή αντίληψη ότι ο ρυθμός εκβιομηχάνισης σε συνδυασμό με την εισροή πληθυσμού που αναζητούσαν απασχόληση ξεπερνούσε τη φέρουσα ικανότητα της πόλης, στην οποία υπήρχε ήδη ένας συμπυκνωμένος αστικός ιστός και συμφόρηση. Έτσι, στην αρχή της καριέρας του D.Gibson ως Αρχιτέκτονας Πόλης, ο οποίος είχε εκθέσει ήδη τις ιδέες του για την πόλη του μέλλοντος, η καταστροφή άφησε έναν «λευκό καμβά» στα χέρια του για να δημιουργήσει το όραμά του. Μπορεί να ειπωθεί ότι αποτέλεσε «ευκαιρία» για τα φιλόδοξο αρχιτέκτονα, ο οποίος σχεδίαζε να αντικαταστήσει την πυκνή, ακτινωτή μεσαιωνικού τύπου δόμηση τους στενούς δρόμους και τη μεσαιωνική Tudor αρχιτεκτονική, με προσανατολισμένα μπλοκ από μεγάλα κτίρια, με μινιμαλιστική διάθεση στις προσόψεις και χωρίς τις ασύμμετρες οροφές των παλιών κτιρίων. Η μοντέρνα πόλη είχε πεζοδρομημένο κέντρο σε μεγάλο ποσοστό, ανοιχτούς χώρους και πάρκα, χώρους στάθμευσης και περιφερειακό δρόμο, αλλά κυρίως διαχωρισμό των χρήσεων γης με προτεραιότητα την λειτουργικότητα της πόλης.

Αν και ο Gibson πέτυχε στο να αποδώσει την αισθητική των νέων πόλεων του 20<sup>ου</sup> αιώνα επηρεασμένος από τις ιδέες του Le Corbusier και να βελτιώσει τα λειτουργικά της στοιχεία, από την άλλη αφαίρεσε τον παραδοσιακό της χαρακτήρα και απομάκρυνε το αποτύπωμα της μεγάλης ιστορίας της, παρά το ότι δεν ακολούθησε κατά γράμμα τις οδηγίες του Le Corbusier, απορρίπτοντας την κατασκευή ουρανοξύστη και αφήνοντας τους τρεις πύργους των εκκλησιών (Holy Trinity, Καθεδρικός St Michael και St. John) να καθορίζουν τον ορίζοντα της πόλης.

Ο πληθυσμός της πόλης αρχικά μοιράστηκε τον ενθουσιασμό του Gibson, καθώς στοιχειοθετούσε ένα όραμα που έδινε ανάταση στην πόλη μετά το σοκ του βομβαρδισμού. Ο επανασχεδιασμός και η απαλλαγή από την παλιά εικόνα βοήθησαν στο να ξεχάσουν, να αφεθούν και επικεντρωθούν στο μέλλον, σταδιακά όμως κατά τη διάρκεια των καθυστερήσεων, κομμάτι της κοινωνίας βρέθηκε απέναντι καθώς άρχισε να νοσταλγεί τις παλιές γειτονιές και τελικά αντίκρισε μια άγνωστη, αποξενωμένη πόλη. Παράλληλα, αυτός ο τύπος της αναβάθμισης του κέντρου σε πρότυπο «garden city», η απομάκρυνση των κατοικιών, σε συνδυασμό με μετέπειτα λάθη που αφορούσαν την ανάμιξη βιομηχανικών περιοχών με κατοικίες στα περίχωρα, πιθανό να οδήγησε σε φτωχοποίηση ορισμένων συνοικιών στα περίχωρα της πόλης όπως φάνηκε κυρίως της δεκαετία του 1970. Αν και δεν είναι αρκετές οι πληροφορίες για την προσωρινή στέγαση των πληγέντων, φαίνεται ότι η καθημερινή ζωή των κατοίκων έμοιαζε με μιας εμπόλεμη ζώνης, τουλάχιστον μέχρι το τέλος του πολέμου το 1945.

Κομβικό σημείο στην υλοποίηση της αποκατάστασης ήταν η έκδοση του νόμου Town and Country Planning Act του 1944 και του επικαιροποιημένου του 1947, ο οποίος επέτρεψε στα τοπικά συμβούλια την υποχρεωτική αγορά γης, με την προϋπόθεση ότι υπάρχει συγκεκριμένος σχεδιασμός με συνοδευόμενο προϋπολογισμό για την ανοικοδόμηση των κατεστραμμένων περιοχών.

Το έργο του Donald Gibson βρίσκει και υποστηρικτές και εχθρούς, με κριτικούς που μνημονεύουν το όραμά του, αλλά και κριτικούς που θεωρούν ότι κατέστρεψε τον χαρακτήρα της πόλης. *“Σε ό,τι αφορά τη Βρετανία, αυτή είναι «η πόλη του αιώνα». Πουθενά αλλού δεν υπήρξε τόσο συνεχής και συντονισμένη προσπάθεια και επίτευγμα στον πολεοδομικό σχεδιασμό σε μια συγκρίσιμη περίοδο – σε ένα τέταρτο του αιώνα, όπου προηγήθηκε μια δεκαετία χάρτινων σχεδίων. Τα κτίρια και οι χωρικές ομαδοποιήσεις αντικατοπτρίζουν τις μεταβαλλόμενες ιδέες και τον σχεδιασμό σε δράση κατά τη*

διάρκεια αυτής της περιόδου. Παρά τις δικαιολογημένες επικρίσεις, το Κόβεντρι είναι πλέον μια εξαιρετική πόλη για τα ευρωπαϊκά πρότυπα, τόσο λόγω των μεταπολεμικών επιτευγμάτων του όσο και λόγω των πολλών εκλεκτών, μερικές φορές θεαματικών, εναπομεινάντων ιστορικών κτιρίων του” (βλ. σελ.150 [29]).

Το έργο του Donald Gibson βρίσκει και υποστηρικτές και εχθρούς, με κριτικούς που μνημονεύουν το όραμά του, αλλά και κριτικούς που θεωρούν ότι κατέστρεψε τον χαρακτήρα της πόλης. Σήμερα και μετά τον εκμοντερνισμό που έχει υποστεί το Κόβεντρι κυρίως τη διάρκεια της δεκαετίας του '90, με προσθήκες γυάλινων θόλων και αντικατάσταση διαφόρων κατασκευών και στοιχείων της δεκαετίας του '50, αλλά και με τις προσθήκες ψηλών κτιρίων την δεκαετία του '60 που παρέκκλιναν από τις αρχές του Gibson, η πόλη οπτικά χαρακτηρίζεται από μία μίξη τούβλου,τσιμέντου και γυαλιού. Σήμερα η γεωμετρία της πόλης είναι ορατή, αλλά οι επανασχεδιασμοί στο 2<sup>ο</sup> μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα έχουν αλλοιώσει την όψη της.



**Εικ.36, 37:** Αποψη του σημερινού shopping centre (κάτω) και του ίδιου σημείου πριν από τον πόλεμο (πάνω) (Αποψη από ανατολικά προς δυτικά)[2].





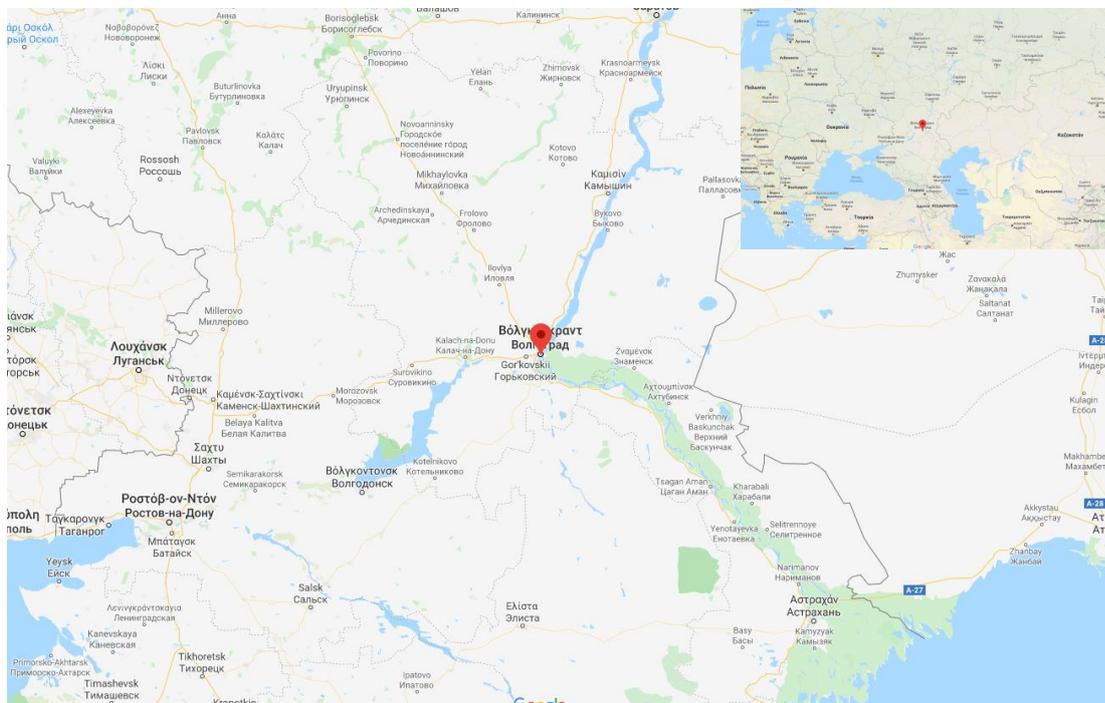
**Εικ.38, 39:** Άποψη σημείου του κέντρου της πόλης πριν από τον πόλεμο (πάνω) και σήμερα (κάτω) [30].



## 4 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΒΟΛΓΚΟΓΡΑΝΤ (ΠΡΩΗΝ ΣΤΑΛΙΝΓΚΡΑΝΤ)

### 4.1 Γενικά και Ιστορικά στοιχεία της πόλης

Το Βόλγκοκραντ είναι πόλη των νότιων επαρχιών της Ρωσίας και βρίσκεται στις δυτικές όχθες του ποταμού Βόλγα. Σήμερα αριθμεί πληθυσμό πάνω από 1 εκατομμύριο κατοίκους και θεωρείται η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στις νότιες επαρχίες [31]. Το ανάγλυφο της ευρύτερης περιοχής είναι αποκλειστικά πεδινό με λίγα χαμηλά υψώματα, ήπιες κλίσεις προς τις όχθες του Βόλγα, ενώ χαρακτηρίζεται από ένα δίκτυο ποταμών και ρεμάτων εγκάρσιων στον κύριο κλάδο του Βόλγα που διατρέχουν τον αστικό χώρο. Ένα από αυτά είναι ο ποταμός Τσαρίτσα, ο οποίος ρέει από τα δυτικά προς ανατολικά και εκβάλλει στον Βόλγα στα νότια προάστια του Βόλγκοκραντ.



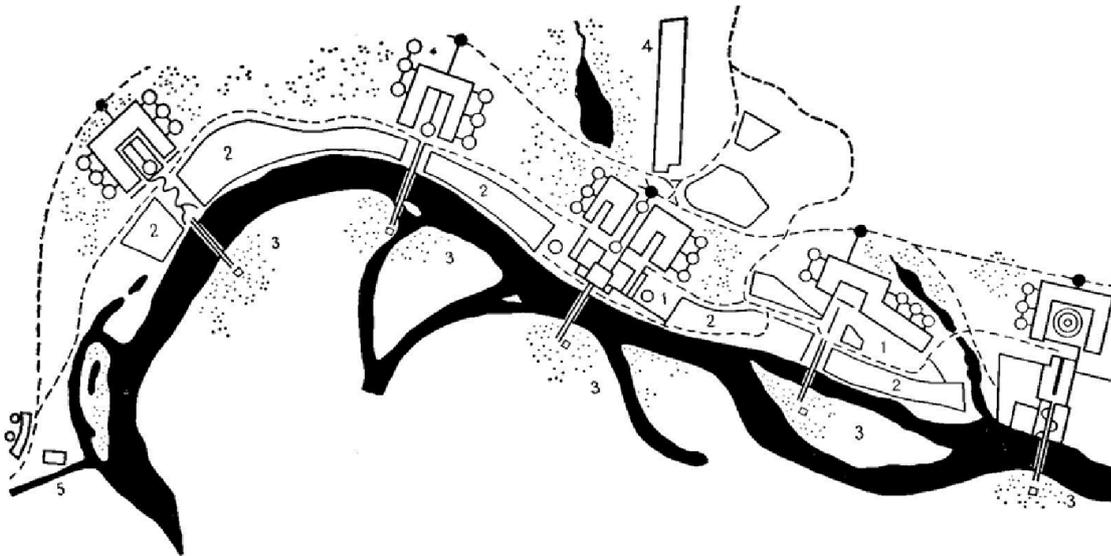
**Εικ.40:** Η γεωγραφική θέση του πρώην Στάλινγκραντ – νυν Βόλγκοκραντ (Πηγή – google maps).

Στη θέση του σημερινού Βόλγκοκραντ εγκαταστάθηκε ο πρώτος οικισμός με το όνομα Τσαρίτσιν περί το 1589 μ.Χ., στις δυτικές όχθες του ποταμού Βόλγα, με τα χαρακτηριστικά ενός παράκτιου οικισμού. Το κυρίαρχο στοιχείο του φυσικού περιβάλλοντος είναι ο ποταμός, μία ζωτικής σημασίας αρτηρία για την πόλη, ο οποίος έπαιξε σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση τόσο του πρώτου οικισμού όσο και της μετέπειτα πόλης (βλ. σελ 6 [32]).

Σημαντική περίοδος στην εξέλιξη της πόλης είναι τα πρώτα 40 χρόνια του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Το 1925 η πόλη μετονομάζεται σε Στάλινγκραντ [31], ενώ ταυτόχρονα γνωρίζει γρήγορη βιομηχανική ανάπτυξη, με την κατασκευή δύο σημαντικών εργοστασίων, του εργοστασίου τρακτέρ και του εργοστασίου «Κόκκινος Οκτώβρης», το οποίο παρήγαγε χάλυβα και τον προμήθευε στον εργοστάσιο των τρακτέρ [33].

Σ αυτήν την περίοδο, η πόλη ήταν χτισμένη σε μεγάλο ποσοστό με τη κλασική ρωσική αρχιτεκτονική τσαρικής εποχής, ενώ την δεκαετία του 30 κατεδαφίστηκαν οι εκκλησίες στερώντας στην πόλη τα

κυρίαρχα ψηλά στοιχεία (βλ. σελ.2 [34]). Ταυτόχρονα με τη βιομηχανοποίησή της, ακολούθησαν από το 1929 σχεδιασμοί γραμμικής ανάπτυξης της πόλης κατά μήκος του Βόλγα. Η γραμμική ανάπτυξη διευκολύνει όχι μόνο την βιομηχανική και εμπορική δραστηριότητα της πόλης, εκμεταλλευόμενη μεγαλύτερη όχθη του ποταμού, αλλά και την αγροτική παραγωγή και μεταφορά προϊόντων είτε μέσω σιδηροδρόμου είτε μέσω λιμανιού (βλ. σελ.193 [35]). Κατά την βιομηχανοποίηση της πόλης ξεκίνησε και η κατασκευή πιο ορθολογικής μορφής (μοντέρνων) δημόσιων κτιρίων σοβιετικού τύπου.



**Εικ.41:** Σκίτσο γραμμικού σχεδιασμού ανάπτυξης του Στάλινγκραντ το 1929 (βλ. σελ.2 [36]).

Την περίοδο αμέσως πριν από τον 2<sup>ο</sup> Π.Π. το Στάλινγκραντ ήταν η μεγαλύτερη πόλη της νότιας Ρωσίας με πληθυσμό περίπου 400.000 το 1939, ενώ ο πληθυσμός έφτασε περίπου τις 560.000 όταν εγκαταστάθηκαν και οι πρόσφυγες του πολέμου κυρίως από την Ουκρανία (βλ. σελ. 9 [37]).

Λόγω της θέσης της έγινε το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο της περιοχής, ενώ την περίοδο του Στάλιν έγινε και κέντρο βαριάς βιομηχανίας. Οι πετρελαιοπηγές του Καυκάσου βρίσκονταν σχετικά μακριά από την επιρροή του Στάλινγκραντ, παρόλα αυτά ήταν κομβικό σημείο για τις μεταφορές στην αμυνόμενη Σοβιετική Ένωση λόγω του ποταμού Βόλγα κι έτσι αιτιολογείται η επιμονή των δυνάμεων του Άξονα να κατακτήσουν την πόλη. Το Στάλινγκραντ ήταν επίσης και το μεγάλο διοικητικό κέντρο της περιοχής, ενώ το 1930 ιδρύθηκε το πρώτο Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ινστιτούτο και ένα χρόνο μετά το Βιομηχανικό Παιδαγωγικό Ινστιτούτο που σήμερα είναι το Κρατικό Παιδαγωγικό Πανεπιστήμιο του Βόλγκογκραντ.

Η πόλη βεβαίως έγινε περισσότερο γνωστή κυρίως από τις εμβληματικές μάχες του 2<sup>ου</sup> Π.Π. κι έτσι τα περισσότερα σύγχρονα γνωστά τοπωνύμια, αποτελούν αναφορά σε αυτές. Ίσως το πιο αναγνωρίσιμο σημείο της πόλης πριν και μετά τον πόλεμο είναι ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός, μπροστά από τον οποίο στέκονταν το σιντριβάνι Barmaley «Children's dance», που αποτέλεσε ένα από τα σύμβολα της αντίστασης (Εικ. 42 και 43 αντίστοιχα).

Το 1961 η πόλη μετονομάζεται σε Βόλγκογκραντ από τον Νικήτα Χρουστσόφ, στα πλαίσια της αποσταλινοποίησης της Σοβιετικής Ένωσης [31].



**Εικ.42:** Ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός του Στάλινγκραντ πριν από τον πόλεμο. Στον κόκκινο κύκλο η θέση του σιντριβανιού «children's dance» [38].



**Εικ.43:** Ίσως η πιο χαρακτηριστική φωτογραφία της μάχης του Στάλινγκραντ με το σιντριβάνι «children's dance» με φόντο τον κατεστραμμένο κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό (Φωτογράφος Emmanuil Yevzerikhin 1942) [39].



*Εικ.44,45,46: Απόψεις σημείων του κέντρου της πόλης πριν από τον πόλεμο [40].*

## 4.2 Η Καταστροφή του Στάλινγκραντ

Η καταστροφή του Στάλινγκραντ έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια της πολύμηνης μάχης που ξεκίνησε στις 23 Αυγούστου 1942, όταν η εμπροσθοφυλακή της 6<sup>ης</sup> στρατιάς του γερμανικού ανατολικού μετώπου υπό τον στρατηγό Friedrich Paulus αντίκρισε για πρώτη φορά την πόλη στις όχθες του Βόλγα, οπότε και ξεκίνησε η πολιορκία, ενώ τελείωσε στις 2 Φεβρουαρίου του 1943 με την παράδοση του ίδιου και των εναπομείναντων γερμανικών στρατευμάτων.

Στη διάρκεια αυτών των μαχών επιχειρήθηκαν αεροπορικοί βομβαρδισμοί, με τον πιο σφοδρό να λαμβάνει χώρα την πρώτη μέρα της πολιορκίας (23/08/1942) στην οποία εκτός των ανθρώπινων απωλειών επέφερε πολλές υλικές καταστροφές και είχε αποτέλεσμα τη διακοπή βασικών λειτουργιών της πόλης (νερό, ρεύμα, επικοινωνίες). Στη συνέχεια και με την είσοδο των γερμανικών στρατευμάτων στην πόλη ακολούθησαν επίγειες μάχες στα χαλάσματα χωρίς την ολοκληρωτική κατάληψη της πόλης, με αποτέλεσμα η ίδια η πόλη να αποτελεί το μέτωπο μίας από τις πιο σκληρές μάχες της ιστορίας. Ο πόλεμος μετατράπηκε σε «αντάρτικο πόλης» και συνέβαλε στην σχεδόν ολοκληρωτική καταστροφή του αστικού ιστού.



*Εικ.47: Ιστορική φωτογραφία της μάχης του Στάλινγκραντ με επίγειες μάχες σε ισοπεδωμένα κτίρια και χαλάσματα [41].*

## 4.3 Το αποτέλεσμα της καταστροφής

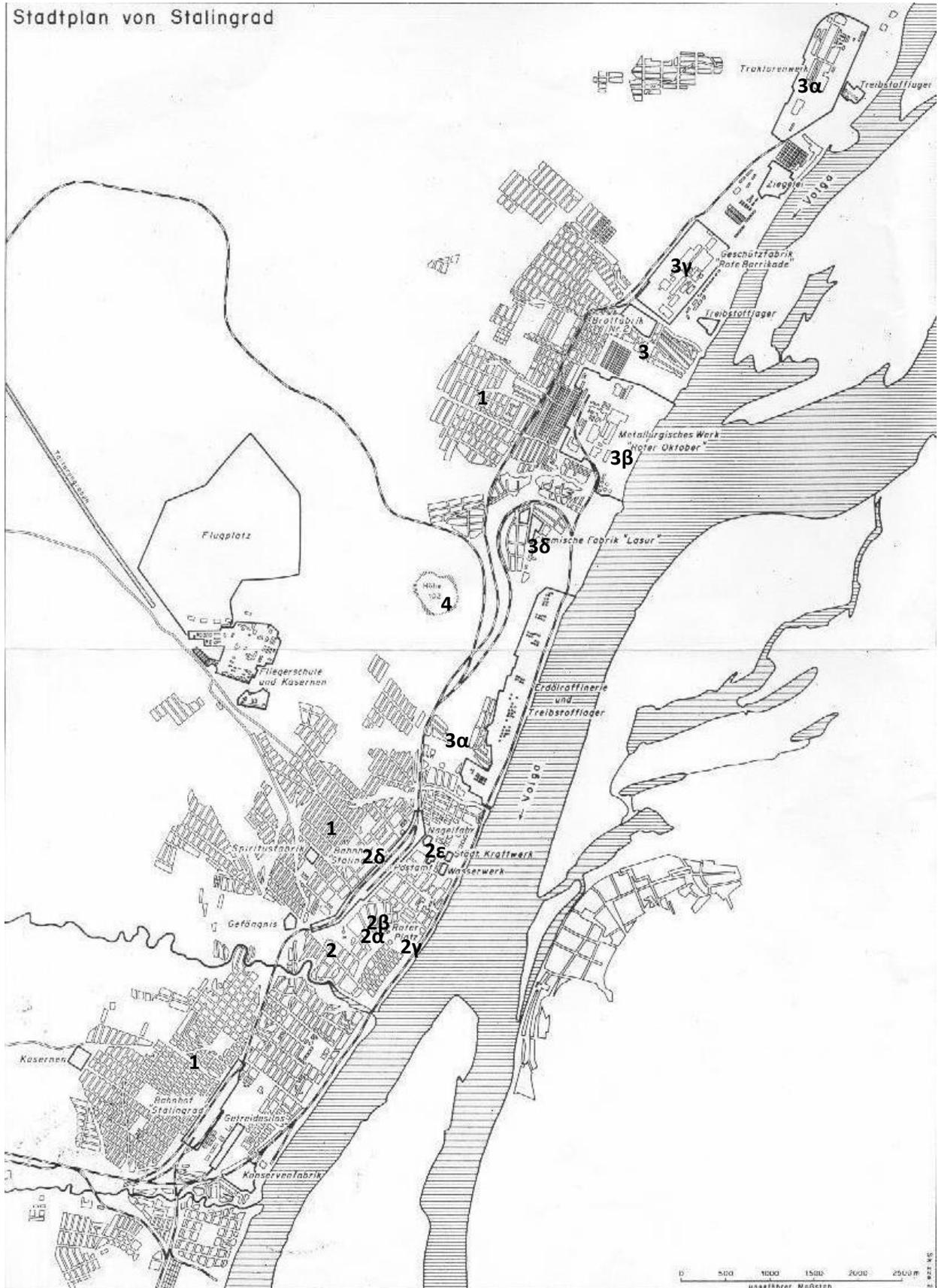
Κατά τη διάρκεια των μαχών, εκτιμάται ότι έγινε χρήση πάνω από 2.9 εκατομμύρια βομβών, οβίδων και ναρκών. Οι ανθρώπινες απώλειες ήταν περίπου 400.000 γερμανοί στρατιώτες και 1.200.000 σοβιετικοί, εκ των οποίων 40.000 άμαχοι πολίτες. Οι υλικές ζημιές ήταν σχεδόν ολοκληρωτικές καθώς το 12.1% της πόλης στέκονταν ακόμα όρθιο, 41.895 κτίρια καταστράφηκαν εντελώς, 70 θέατρα, 110 σχολεία, 120 νηπιαγωγεία, 15 νοσοκομεία, 68 πολυκλινικές, 2 μουσεία και όλες οι βιβλιοθήκες. Από τα 666 βιομηχανικά κτίρια καταστράφηκαν εντελώς τα 546 (βλ. σελ.9 [37]) [42].

Η οριοθέτηση των ζημιών της καταστροφής θα ήταν ένα δύσκολο εγχείρημα, καθώς αυτές εκτείνονται στο σύνολο της πόλης. Ενδεικτικά, παρατίθεται χάρτης της πόλης της εποχής της πολιορκίας που χρησιμοποιήθηκε για τις επιχειρήσεις του γερμανικού στρατού, προκειμένου να αποκτηθεί η εικόνα



της πόλης (χάρτης Εικ.48). Στον χάρτη έχουν προστεθεί τοπόσημα, τα οποία εμφανίζονται σε φωτογραφίες στην συνέχεια και εξηγούνται στο παρακάτω υπόμνημα:

1. Περιοχές εργατικών κατοικιών, κοινόχρηστων κτιρίων, νοσοκομείων.
2. Το κεντρικό τμήμα της πόλης, κατοικίες και δημόσια κτίρια. Σε αυτήν την περιοχή βρίσκονται:
  - a. Η κεντρική Κόκκινη Πλατεία (2α), ή αλλιώς η Πλατεία των Πεσμένων Ηρώων. Καθώς αποτελεί το πιο κεντρικό σημείο της πόλης, τα κτίρια περιμετρικά της πλατείας αποτέλεσαν τις πρώτες απόπειρες εφαρμογής της μοντέρνας σοβιετικής αρχιτεκτονικής κατά την ανοικοδόμηση του Στάλινγκραντ.
  - b. Το κτίριο του καταστήματος της Univermag (2β). Το κτίριο αποτέλεσε το επιτελείο του στρατηγού Paulus κατά τη διάρκεια των μαχών και έχει ενδιαφέρον το πώς συμβολικά παραμελήθηκε από τους σοβιετικούς κατά την ανοικοδόμηση.
  - c. Οι Πύλες της Πόλης (2γ) στις όχθες του Βόλγα. Μια μεταπολεμική κατασκευή, κομμάτι μεγαλοπρεπών έργων του κέντρου της πόλης μέσω των οποίων επιχειρήθηκε να δοθεί ο χαρακτήρας της «Ηρωικής Πόλης».
  - d. Ο κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός (2δ). Ένα από τα κτίρια σύμβολα της μάχης, με το σιντριβάνι Barmaley στην πλατεία μπροστά από τον σταθμό. Η αποκατάστασή του ήταν από τις πρώτες προτεραιότητες.
  - e. Το σπίτι του Ρανιον και ο μύλος του Gergardt (2ε). Ο Ρανιον ήταν λοχίας του σοβιετικού στρατού που κράτησε με τη μονάδα του το κτίριο επί 58 ημέρες, απωθώντας τις γερμανικές επιθέσεις. Τα δύο αυτά κτίρια διατηρήθηκαν όπως τα άφησαν οι μάχες, καθώς οι περιγραφές του ηρωισμού των αντιστασιακών σε αυτά απέκτησαν μυθικές διαστάσεις.
3. Η Βιομηχανική περιοχή, στα βόρεια της πόλης, με την διάταξη των εργοστασίων να συνεχίζουν τη γραμμικότητα της πόλης παράλληλα στις όχθες του Βόλγα.
  - a. Το εργοστάσιο τρακτέρ (Tractor Factory) (3α).
  - b. Το μεταλλουργείο «Κόκκινος Οκτώβρης» (3β).
  - c. Το εργοστάσιο Titan-Barrikady, εργοστάσιο αρμάτων και βαρέων όπλων (3γ).
  - d. Το εργοστάσιο χημικών Lazur (3δ).
4. Το ύψωμα Mamayev Kurgan που διαχωρίζει την πόλη από την βιομηχανική περιοχή, με θέα στο σύνολο της περιοχής. Στρατηγικό σημείο στην περίοδο των μαχών.



Εικ.48: Χάρτης του Στάλινγκραντ όπου απεικονίζεται η πόλη την περίοδο των μαχών [43].

Σε γενικές γραμμές, οι περιοχές των εργατικών κατοικιών που τοποθετούνταν κυρίως στα περίχωρα της πόλης, σχεδόν ισοπεδώθηκαν, καθώς αυτές οι κατοικίες αποτελούσαν τα πρώτα κτίρια που αντίκρισε το γερμανικό μέτωπο και δέχτηκαν τα πυρά κυρίως των βαρέων αρμάτων, αλλά και από σοβιετικούς πυραύλους εδάφους που έπλητταν τις γερμανικές θέσεις. Στη συνέχεια και στην είσοδο των γερμανών στην κυρίως πόλη, τα τεθωρακισμένα δεν είχαν την ίδια ευκολία στην πρόσβαση, με αποτέλεσμα οι ζημιές των κτιρίων να οφείλονται κυρίως στη χρήση βαρέων όπλων που μεταφέρονται από το πεζικό ή στους αεροπορικούς βομβαρδισμούς.



*Εικ.49: Άποψη του βαθμού της καταστροφής σε περιοχές εργατικών κατοικιών. Στο βάθος βιομηχανικά κτίρια [44].*

Η βιομηχανική περιοχή επλήγη σοβαρά, καθώς αποτελούσε και στόχο για τη διακοπή παραγωγής όπλων, αρκετά κτίρια λόγω του όγκου τους δεν κατεδαφίστηκαν και παρέμεινε ο σκελετός τους, άλλα κτίρια ισοπεδώθηκαν από την ένταση των βομβαρδισμών.



*Εικ.50: Εικόνα βομβαρδισμών στην βιομηχανική ζώνη [45].*

Bundesarchiv, Bild 183-J17815  
Foto: Klose | Oktober 1942



*Εικ.51,52: Άποψη του εργοστασίου χημικών Lazur, πριν και μετά από τους βομβαρδισμούς [46].*



Στο κέντρο της πόλης ένας μεγάλος αριθμός κτιρίων σε μορφή χαλασμάτων στέκεται μετά το τέλος της μάχης.



**Εικ.53,54:** Άποψη της κεντρικής Κόκκινης Πλατείας από παρόμοια λήψη το 1931 (πάνω) και μετά την καταστροφή (κάτω) [47] [48].



**Εικ.55:** Άποψη της καταστροφής του Στάλινγκραντ από τις όχθες του Βόλγα [49].



#### 4.4 Η Ανασυγκρότηση του Στάλινγκραντ

Η εικόνα της πόλης μετά την καταστροφή ήταν απογοητευτική. *“Ένας από τους ξένους που είχε την ευκαιρία να επισκεφτεί αυτήν την πόλη είπε στον επικεφαλής της, τον Γραμματέα της Επαρχιακής Επιτροπής, Τσουγιάνοφ: «Είσαι τώρα ο βασιλιάς των ερειπίων»* (βλ. σελ. 63 [50]).

Αρχικά προσφέρθηκε η ιδέα να χτιστεί η πόλη από την αρχή σε άλλη τοποθεσία (βλ. σελ.9 [37]). Η άποψη αυτή εγκαταλείφθηκε γρήγορα καθώς η ιδέα του «Μεγάλου Πατριωτικού Πολέμου» που είχε ήδη διαδοθεί ευρέως στην διάρκεια της αντίστασης, είδε την πρώτη μεγάλη νίκη έναντι των γερμανικών στρατευμάτων τουλάχιστον σε ευρωπαϊκό έδαφος. Καθώς ο πόλεμος ήταν ακόμα σε εξέλιξη, η αποκατάσταση της «Ηρωικής Πόλης» μπήκε σε προτεραιότητα, πόσο μάλλον όταν αυτή η πόλη φέρει το όνομα του Ιωσήφ Στάλιν. Εκτός όμως από τον πατριωτικό ζήλο, υπήρχε άμεση ανάγκη στην επαναλειτουργία των εργοστασίων που τροφοδοτούν με πολεμικό υλικό το ανατολικό μέτωπο, καθώς και στην απόκτηση του πρότερου ρόλου της ως το μεγαλύτερο διοικητικό κέντρο στη νότια Ρωσία.

##### 4.4.1 Σχεδιασμός Ανασυγκρότησης

Την ιδέα της «Ηρωικής Πόλης» θα αναλάμβανε να σχεδιάσει ο Καρο Χαλαμπιαν, αντιπρόεδρος τότε της Σοβιετικής Ακαδημίας Αρχιτεκτονικής. Ο Καρο Χαλαμπιαν είναι διάσημος αρχιτέκτονας στην πρώην Σοβιετική Ένωση και εκφραστής της σταλινικής περιόδου αρχιτεκτονικής, με έδρα την Μόσχα. Αναφέρεται επίσης ως επικεφαλής της τοπικής ομάδας αρχιτεκτόνων του Στάλινγκραντ ο P.I. Buchnev, ενώ στο έργο συμμετείχε ολόκληρη ομάδα τοπικών αρχιτεκτόνων. Οι θεσμικοί φορείς που εμπλέκονταν στον σχεδιασμό ήταν η Σοβιετική Ακαδημία Αρχιτεκτονικής, το Ινστιτούτο Αστικής Ανάπτυξης και το τμήμα Αρχιτεκτονικού Σχεδιασμού της Ρωσικής Σοβιετικής Ομοσπονδιακής Σοσιαλιστικής Δημοκρατίας (RSFSR).

Ο γενικός σχεδιασμός για το νέο Στάλινγκραντ άρχισε το 1943. Ένα από τα ζητήματα που αναφέρει ο ίδιος ο Χαλαμπιαν, είναι ότι *“πριν από την καταστροφή η πόλη είχε μία πλήρη μορφή, ήταν ένα τυπικό παράδειγμα παραποτάμιας πόλης που εκτείνονταν μίλια κατά μήκος του Βόλγα σε μια λεπτή γραμμή. Η διάταξη των τετραγώνων, λεωφόρων και πάρκων και τα όρια του ποταμού της έδιναν τον χαρακτήρα της. Παρά την έκταση της καταστροφής, η τοποθεσία του Στάλινγκραντ δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί άδεια. Ανεξάρτητα από την πανωλεθρία, ήταν αδύνατο να παραμεληθεί ένα πλήρως οργανωμένο σύστημα πόλης”* (βλ. σελ.17 [51]).

Ο νέος σχεδιασμός σε γενικές γραμμές είχε στόχο να τονίσει τα πλεονεκτήματα του γραμμικού σχεδιασμού που είχε η πόλη από το 1929. Την γραμμική διάταξη παράλληλα στον Βόλγα, ακολουθούν και τα οικοδομικά τετράγωνα, με τον μεγάλο τους άξονα να είναι παράλληλος στην διεύθυνση του ποταμού. Οι περισσότεροι δρόμοι είναι είτε παράλληλοι, είτε κάθετοι στο ποτάμι. Σε αυτήν την διάταξη υπήρχαν λειτουργικά εξειδικευμένοι παράλληλοι τομείς, όπως για παράδειγμα η περιοχή των εργατικών κατοικιών, η οποία διαχωρίζεται από τις υπόλοιπες ζώνες με τις σιδηροδρομικές γραμμές, όπως φαίνεται και στον χάρτη της Εικ.48. Η πόλη όμως διέθετε και μειονεκτήματα στον προπολεμικό σχεδιασμό, όπως για παράδειγμα το γεγονός ότι μια σειρά εργοστασίων και αποθηκών εκτείνονταν στις όχθες κατά μήκος σχεδόν ολόκληρης της πόλης, καθώς εξυπηρετούνταν από την άμεση πρόσβαση



στις αποβάθρες. Ένας κλάδος των σιδηροδρομικών γραμμών επίσης κινούνταν στις όχθες του Βόλγα, αποκόπτοντας έτσι την διέξοδο στον ποταμό.

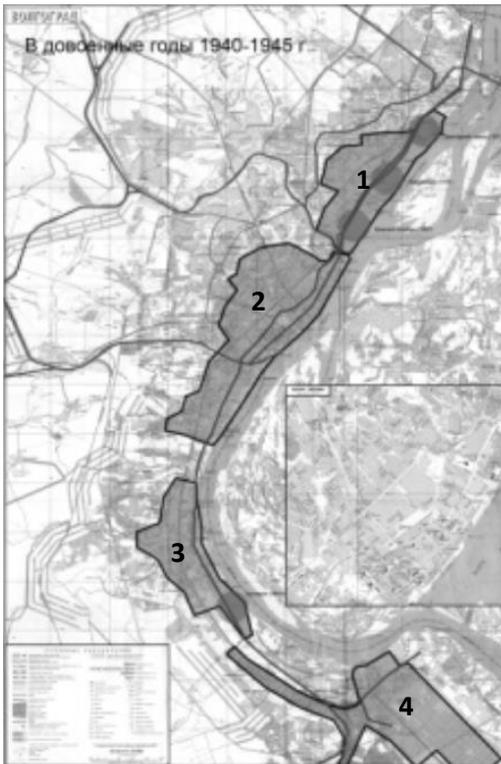
Ο Halabyan ήθελε να εκμεταλλευτεί το τοπογραφικό πλεονέκτημα που διαθέτει η πόλη, το οποίο είναι η θέα στον ποταμό Βόλγα και στις καταπράσινες ανατολικές ακτές του, που αποτελούν και χώρο αναψυχής. Ταυτόχρονα όλες οι κατοικίες θα είχαν εύκολη πρόσβαση στον ποταμό καθώς θα ήταν σε μικρή απόσταση από αυτόν. Με αυτόν τον τρόπο θα ισορροπούσαν ο ισχυρός βιομηχανικός χαρακτήρας της πόλης με τα φυσικά κάλλη του περιβάλλοντος.

Έτσι, βασικό στοιχείο του σχεδιασμού ήταν να απομακρυνθούν τα ψηλά κτίρια των αποθηκών και εργοστασίων στον Βόλγα και οι παρόχθιες σιδηροδρομικές γραμμές, ώστε να αποκτήσουν διέξοδο στο ποτάμι οι οικιστικές συνοικίες, ενώ ταυτόχρονα οι όχθες θα αποκτούσαν δρόμο για πεζούς και πράσινη ζώνη. Η οικιστική ανάπτυξη θα γίνονταν σε επίπεδα που ανεβαίνουν από τις όχθες, ενώ οι γειτονικές στο ποτάμι κατοικίες δε θα είχαν πάνω από δύο ορόφους ώστε να εξασφαλίζεται η θέα. Η πόλη θα τηρούσε οικιστικές ζώνες παράλληλα στο ποτάμι, που υπήρχαν και προπολεμικά αλλά ίσως με περισσότερη ασάφεια. Κάθε ζώνη θα είχε τον τύπο της κατοικίας που οικονομικά ταίριαζε στην τοποθεσία, αλλά από αρχιτεκτονικής άποψης, οι διάφορες οικιστικές ζώνες θα ήταν υποδεέστερες σε σχέση με το γενικό πλάνο του κέντρου, το οποίο θα αναλυθεί στη συνέχεια (βλ. σελ.17 – 18 [51]). Η πόλη θα οργανώνονταν έτσι ώστε οι εμπορικοί και πολιτιστικοί τομείς να είναι στη μικρότερη απόσταση από τις οικιστικές ζώνες. Οι δρόμοι θα αποκτήσουν συστάδες δέντρων που θα προστατεύουν τις κατοικίες από τον θόρυβο των αυτοκινήτων. Σε κάθε μπλοκ/οικοδομικό τετράγωνο, θα υπάρχουν γραφεία του Δήμου και διοικητικά κτίρια.

Η μετακίνηση κάθετα στο ποτάμι θα γινόταν εύκολα στη στενή λωρίδα της πόλης, ενώ για την παράλληλη στο ποτάμι μετακίνηση, τρεις αυτοκινητόδρομοι που εκτείνονται σε 34 μίλια κατά μήκος του Βόλγα θα ήταν υπεραρκετοί για την επικοινωνία μεταξύ των συνοικιών (βλ. σελ.17 [51]).

Το Στάλινγκραντ εάν προσθέσει κανείς τα νότια και βόρεια προάστια, μαζί με την βιομηχανική ζώνη, εκτείνεται σε μία ζώνη συνολικού μήκους 70km. Κατά τον Halabyan ο σχεδιασμός θα ήταν τέτοιος ώστε δεν θα γινόταν αισθητή η σημαντική ανάπτυξη της πόλης σε όλο αυτό το μήκος. Έτσι πόλη διαχωρίστηκε σε τέσσερις περιοχές (βλ. σελ.7 [32]):

- τις Βόρειες (Traktorozavodsky και Krasnoarmejsky, νο1 στην παρακάτω εικόνα) που είναι ουσιαστικά η βιομηχανική περιοχή,
- τις Κεντρικές (Dzerzhinsky και Sovietsky, νο2 στην παρακάτω εικόνα) που είναι το κύριο σώμα της πόλης του Στάλινγκραντ,
- και πιο νότια τις περιοχές Kironsky (νο3 στην παρακάτω εικόνα) και Krasnoarmejsky (νο4 στην παρακάτω εικόνα) που έως τότε δεν αποτελούσαν κομμάτι του κύριου αστικού ιστού του Στάλινγκραντ.

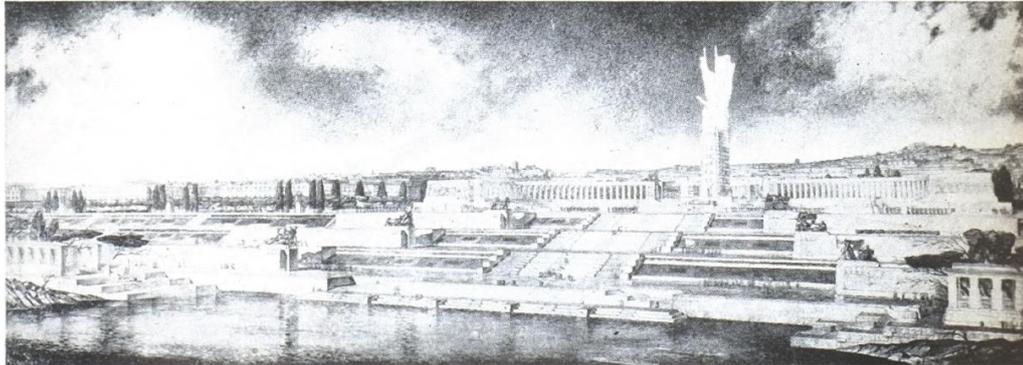


**Εικ.56:** Άποψη των πλάνων γραμμικής επέκτασης του Στάλινγκραντ, 1940-1945 (βλ. σελ.6 [32]).

Έως και τον πόλεμο, ως Στάλινγκραντ αναφέρονται μόνο οι περιοχές 1 και 2 της παραπάνω εικόνας. Οι περιοχές διαχωρίζονται με φυσικό τρόπο, με ρεματιές που καταλήγουν στον Βόλγα.

Από αρχιτεκτονικής άποψης, οι πρώτες ιδέες για το μνημειώδη χαρακτήρα της «Ηρωικής Πόλης» ήταν παραπάνω από φιλόδοξες και έγιναν μέσα σε κλίμα ενθουσιασμού. “Δώσαμε μεγάλη προσοχή στην αναζήτηση μιας αρχιτεκτονικής έκφρασης, αξίας του μεγέθους των μαχών που έγιναν εδώ. Κτίρια όπως το «City Soviet», το «Pantheon of the Patriotic War», οι χώροι των τύμβων, το ύψωμα Matayev Kurgan και άλλα μέρη σφοδρών μαχών πρέπει να εκφραστούν με αρχιτεκτονικές φόρμες που θα διατηρήσουν στους αιώνες το σοβιετικό παρόν, ως μνήμες των ηρωικών πράξεων του Κόκκινου Στρατού και του σοβιετικού κόσμου στο σύνολο” – Καρο Χαλαβγαν (βλ. σελ.17 [51]). Αναπόφευκτα, δημιουργήθηκε ένα χάσμα μεταξύ των μεγαλεπήβολων σχεδίων και των πραγματικών αναγκών της επαναλειτουργίας της πόλης, με τους κατοίκους να προσπαθούν για μια αξιοπρεπή διαβίωση στα χαλάσματα. Πολλές από αυτές τις αρχιτεκτονικές ιδέες έμειναν στο χαρτί.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ιδέας που δεν υλοποιήθηκε ποτέ είναι το παλάτι του Στάλιν (βλ. σελ.2 [52]), αλλά και άλλοι σχεδιασμοί όπως η μνημειώδους χαρακτήρα ανάπλαση του κέντρου της πόλης στις όχθες του Βόλγα, όπως φαίνεται στις παρακάτω εικόνες.



**Εικ.57:** Σχέδιο αρχιτέκτονα για την πόλη (βλ. σελ.17 [51]).



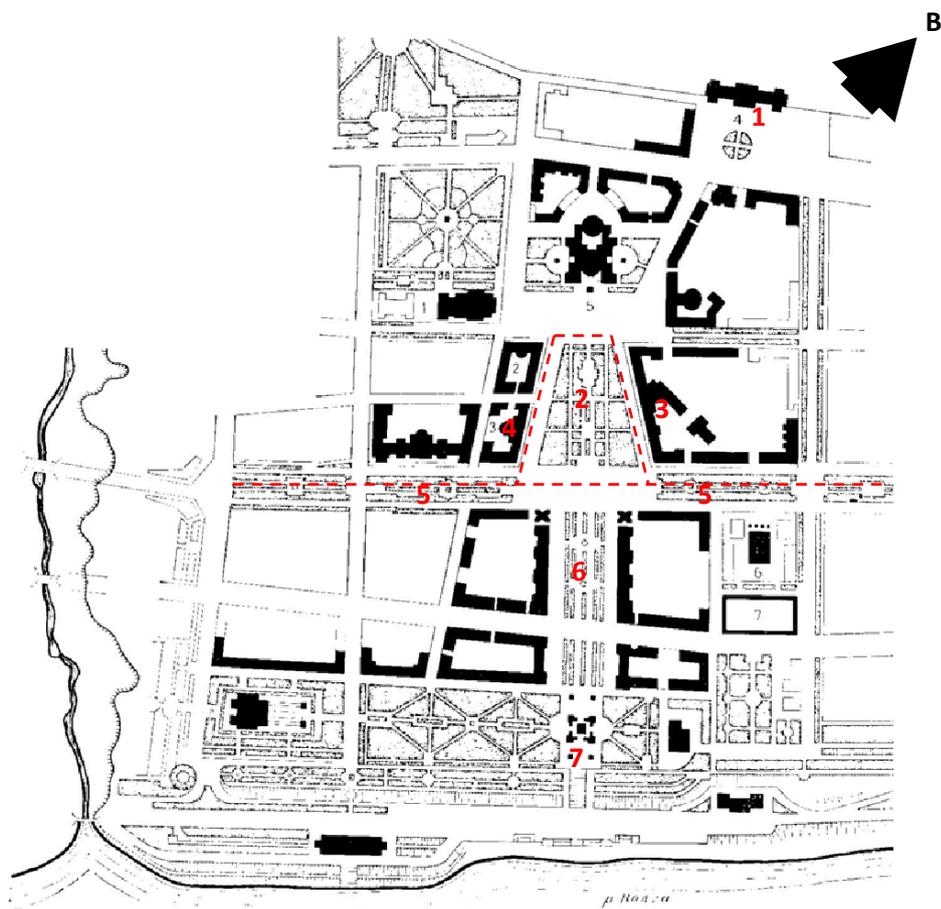
**Εικ.58:** Άποψη σχεδίων και φωτορεαλισμός για την πόλη που δεν εφαρμόστηκαν. Στο σημείο αυτό βρίσκονται οι πύλες της πόλης στις όχθες του Βόλγα [53].

Το αρχιτεκτονικό ύφος του κέντρου της πόλης θα ήταν αναπόφευκτα στο στυλ της σταλινικής περιόδου (Stalinist Empire Style), η οποία απαιτεί κατασκευή ογκωδών κτιρίων. Η έκταση και το μέγεθος των κτιρίων που τελικά σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν είναι πιο περιορισμένα από τις παραπάνω εικόνες για πρακτικούς λόγους. Το σχέδιο ανάπτυξης του κέντρου της πόλης αναπτύχθηκε τελικά το 1946.

Το σχέδιο αυτό, από άποψη ρυμοτομίας διατηρεί τον βασικό αστικό ιστό του προπολεμικού Στάλινγκραντ, με τις οδικές αρτηρίες σε γενικές γραμμές να παραμένουν στην ίδια διάταξη, παράλληλες και κάθετες στο ποτάμι. Οι αλλαγές αφορούν κυρίως στο μέγεθος των οικοδομικών

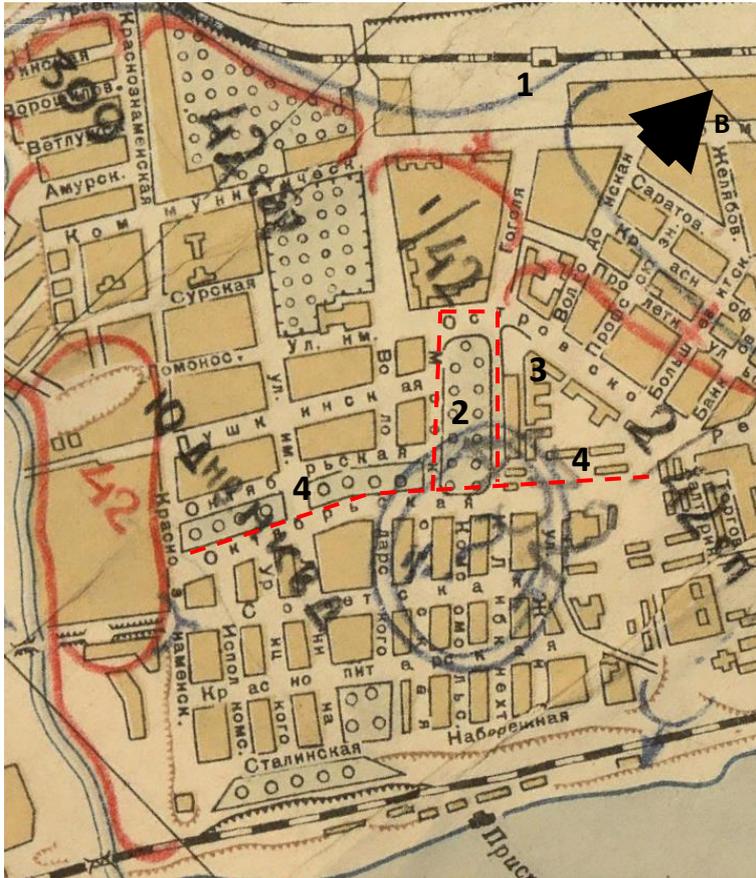
τετραγώνων, τα οποία ενοποιούνται για να εφαρμοστεί ο όγκος που απαιτεί η αρχιτεκτονική σταλινικής περιόδου στα κτίρια.

Από αρχιτεκτονικής άποψης, το κέντρο θα αποτελούσε αντικείμενο ενός έργου τέχνης. Τα κτίρια θα ενταχθούν σε ένα αρχιτεκτονικό σύνολο που θα τονίζει τον μνημειώδη χαρακτήρα της πόλης. Η σοβιετική αρχιτεκτονική συνδυάζει τη μεγαλοπρέπεια του παρελθόντος, κτίρια που μοιάζουν με παλάτια, με πιο απλοποιημένες επιφάνειες ενός νεοκλασικού στυλ. Ένα τέτοιο κτίριο καταλαμβάνει σε μήκος πρόσοψης όλο σχεδόν το οικοδομικό τετράγωνο. Η κεντρική οδική αρτηρία Λεωφόρος Στάλιν (νυν Λεωφόρος Λένιν) η οποία είναι παράλληλη στον ποταμό και ο χώρος γύρω από την κεντρική Κόκκινη Πλατεία (νυν Πλατεία των Πεσμένων Ηρώων), θα αποτελεί την αφητηρία αυτού του ύφους, και ταυτόχρονα η βάση με την οποία θα προσεγγιστεί το κέντρο.



**Εικ.59:** Πλάνο αποκατάστασης του κέντρου του Στάλινγκραντ από τον Καρο Χαλabyan το 1946. Με μαύρο χρώμα τα κτίρια της αρχιτεκτονικής σταλινικής περιόδου (βλ. σελ.3 [52]).

- |  |                                |
|--|--------------------------------|
| 1. Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός με το σιντριβάνι <i>Barmaley</i> | 5. Λεωφόρος Στάλιν/Λένιν       |
| 2. Κόκκινη Πλατεία   | 6. Δρόμος των Ηρώων            |
| 3. Κτίριο <i>Univermag</i>   | 7. Πύλες της Πόλης / Προπύλαια |
| 4. Περιφερειακό Σχολείο του κόμματος                                 |                                |



**Εικ.60:** Σοβιετικός χάρτης του κέντρου του Στάλινγκραντ πριν από τη μάχη, 1942 [54].

1. Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός με το σιντριβάνι *Barmaley*
2. Κόκκινη Πλατεία
3. Κτίριο *Univermag*
4. Λεωφόρος Στάλιν/Λένιν

Συγκρίνοντας τον χάρτη του κέντρου του 1942 στην Εικ.59 με το σχέδιο του 1946 της Εικ.60 φαίνεται η ενοποίηση των οικοδομικών τετραγώνων με στόχο την ανέγερση ογκωδών κτιρίων. Οι προσόψεις αυτών των κτιρίων είναι ομοιόμορφες και χαρακτηρίζονται από ρουστίκ επιφάνειες στους 2 πρώτους ορόφους, αψίδες σε εισόδους και παράθυρα, κολώνες με κιονόκρανα κορινθιακού ρυθμού που φέρουν όμως στοιχεία σοβιετικών συμβόλων (βλ. σελ. 5 [52]). Στο σύνολο τα κτίρια θυμίζουν παλάτια ιταλικής αναγέννησης με στοιχεία κλασικισμού (βλ σελ. 4 [52]).



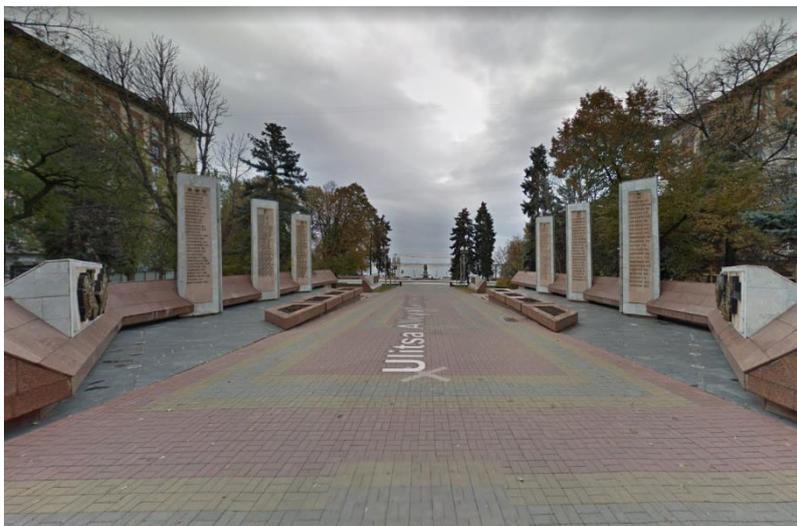
**Εικ.61, 62:** Ομοιότητες στις προσόψεις κτιρίου της σταλινικής αρχιτεκτονικής και της αναγέννησης. Αριστερά: το περιφερειακό σχολείο του κόμματος στην γωνία οδού Στάλιν και Κόκκινης Πλατείας, Στάλινγκραντ 1950 (βλ. σελ.5 [52]). Δεξιά: το παλάτι των Μεδίκων στην Φλωρεντία [55].

Κατασκευές οι οποίες βρέθηκαν στο επίκεντρο μαχών απέκτησαν συμβολικό χαρακτήρα, όπως ο κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός του Στάλινγκραντ που αποτέλεσε ένα από τα πρώτα πεδία μάχης και ο οποίος βρίσκονταν στην δυτική είσοδο της πόλης, ενώ συνδέεται και με την κεντρική πλατεία μέσω της οδού Γκόγκολ. Ο σταθμός τέθηκε πάλι σε λειτουργία το 1954 [56]. Στις εικόνες 42 και 43 απεικονίζεται ο Σιδηροδρομικός Σταθμός πριν και κατά την καταστροφή αντίστοιχα, στην παρακάτω εικόνα φαίνεται μετά την ανοικοδόμηση, ενώ αντίγραφο του σιντριβανιού Barmaley της Εικ.43 (το πρωτότυπο είχε καταστραφεί και αφαιρεθεί) μπήκε πάλι μπροστά στον σταθμό το 2013.



**Εικ.63:** Ο κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός το 1954 (βλ. σελ.4 [52]).

Παράλληλα αναζητήθηκε η αρχιτεκτονική έκφραση που θα συνδέονταν με τις ηρωικές πράξεις, μνημεία στα οποία θα αναδεικνύονταν το μέγεθος και η σημασία των μαχών. Σε συνέχεια των έργων της οδού Στάλιν και της Κόκκινης Πλατείας, μία πλατιά πεζοδρομημένη αρτηρία με το όνομα «Δρόμος των Ηρώων» θα ξεκινάει από την Πλατεία, θα κατηφορίζει στον Βόλγα όπου θα καταλήγει σε ένα μνημειώδες έργο που ονομάζεται οι «Πύλες της Πόλης» ή αλλιώς Προπύλαια. Η κατασκευή τους συμπληρώνει την αρχιτεκτονική σύνθεση του κέντρου.



**Εικ.64:** Ο Δρόμος των ηρώων που ξεκινάει από την κεντρική πλατεία και καταλήγει στον Βόλγα (google street view)



*Εικ.65: Οι Πύλες της Πόλης στον Βόλγα το 1954 (βλ. σελ.4 [52]).*

Τα μνημεία θα τοποθετούνταν σε διάφορα σημεία της πόλης, με το μεγαλύτερο από αυτά να είναι στο ύψωμα Mamayev Kurgan (Εικ.85). Το μνημείο στο Mamayev Kurgan είχε αρχικά σχεδιαστεί από το 1943, αλλά κατασκευάστηκε πολύ αργότερα το 1959-1961 όπως θα αναφερθεί στη συνέχεια.

#### **4.4.2 Οι Πρώτες Ενέργειες Αποκατάστασης μετά την Καταστροφή (1943-1945)**

Η καταστροφή άφησε το Στάλινγκραντ με 7.655 κατοίκους έναντι των 400.000 μόνιμων κατοίκων πριν από τη μάχη (βλ. σελ.9 [37]). Ο αριθμός αυτός είναι αποτέλεσμα τόσο των ανθρωπίνων απωλειών του πολέμου όσο και των εκκενώσεων στη διάρκεια της μάχης. Οι κάτοικοι εκπαιδεύτηκαν με βίαιο τρόπο και στη διάρκεια της πολύμηνης μάχης να ζουν στις σκληρές συνθήκες του πολέμου. Με κομμένες τις βασικές λειτουργίες της πόλης, ρεύμα και νερό, έμεναν στα εναπομείναντα χαλάσματα, είτε στις περιοχές της αντιστεκόμενης πόλης είτε στις κατεχόμενες περιοχές. Οι συνθήκες αυτές άλλαξαν λίγο κατά τους πρώτους μήνες αμέσως μετά την απελευθέρωση, όπου για παράδειγμα οι κάτοικοι είχαν επιπλέον ελευθερία κινήσεων στο να συλλέγουν νερό από τα πηγάδια. Η στέγαση παρέμεινε κυρίως αυτοσχέδια για το πρώτο διάστημα, βρίσκοντας καταλύματα ακόμα και σε πολεμικά αεροπλάνα που είχαν καταρριφθεί.



*Εικ.66: Χρήση πολεμικού αεροπλάνου ως κατάλυμα [57].*



**Εικ.67:** Πρώην στρατιωτικά χαρακώματα ως καταλύματα [58].

Οι πρώτες κινήσεις ανοικοδόμησης έγιναν από τους ίδιους τους κατοίκους, οι οποίοι αναζητώντας καλύτερες συνθήκες διαβίωσης, συγκέντρωναν υλικά οικοδομής από τους σωρούς των χαλασμάτων (κυρίως τούβλα) και ανόρθωναν κτίσματα για προσωρινή τουλάχιστον στέγαση.

Την ίδια περίοδο άρχισε η δράση εθελοντικών ομάδων, με πιο χαρακτηριστική την ομάδα της Alexandra Maksimovna Cherkasova (Cherkasova brigade), η οποία αρχικά απαρτιζόταν από 19 κατοίκους. Η ομάδα ξεκίνησε με δική της πρωτοβουλία να ανακατασκευάζει το σπίτι του Ρανβον, ένα κτίριο γύρω από το οποίο δημιουργήθηκε ένας μύθος για την ανθεκτικότητα των αντιστασιακών. Σύμφωνα με την ιστορία, μια μικρή ομάδα υπό τον λοχία Ρανβον κατάφερε να κρατήσει το κτίριο από τις επιθέσεις για 2 μήνες περίπου, επιφέροντας σημαντικές καθυστερήσεις στην προχώρηση του γερμανικού μετώπου.



**Εικ.68:** Η Alexandra Cherkasova μαζί με τον λοχία Ρανβον [42].

Το κτίριο κατόπιν αυτής την προσπάθεια ανακαινίστηκε σε μεταγενέστερο χρόνο, ενώ διατηρήθηκε ένα τμήμα της παλιάς τοιχοποιίας όπου φαίνεται το τούβλο. Σήμερα το κτίριο ανήκει σε ένα μουσειακό συγκρότημα συντήρησης κατασκευών από τον πόλεμο που βρίσκεται σε απόσταση περίπου 1km βορειοανατολικά από την κεντρική πλατεία. Στο μουσειακό αυτό συγκρότημα, πίσω από το σπίτι του Ρανβον προς τις όχθες του Βόλγα, βρίσκεται ο μύλος του Gergardt που αναφέρεται ως το τελικό σύνορο

του γερμανικού μετώπου που δεν κατάφερε να φτάσει στο ποτάμι [59]. Ο μύλος έχει διατηρηθεί εξ'ολοκλήρου ως ερείπιο του πολέμου.



**Εικ.69:** Το σπίτι του Ρανβον στην καταστροφή και μετά την ανοικοδόμηση [60].



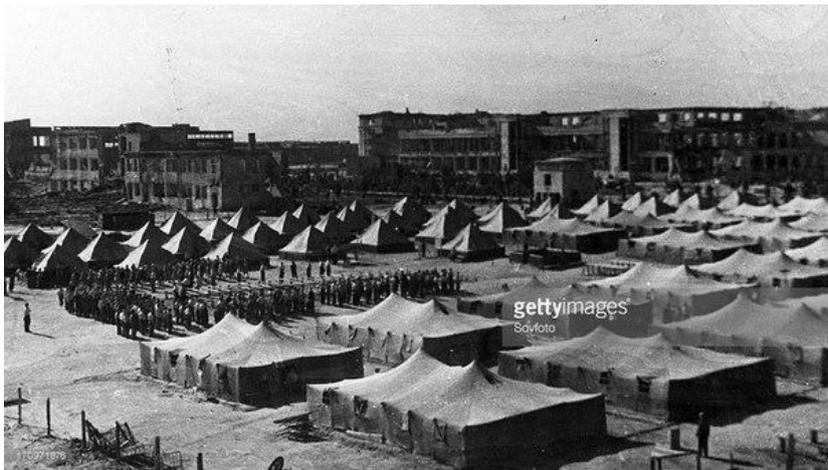
**Εικ.70:** Μουσειακό συγκρότημα στο οποίο βρίσκονται το σπίτι του Ρανβον και ο μύλος του Gergardt. Μπροστά από το σπίτι Ρανβον βρίσκεται πλατεία με το άγαλμα του Lenin [61].

Η ανοικοδόμηση του κτιρίου του Ρανβον αναφέρεται ως η πρώτη ολοκληρωμένη προσπάθεια και με αυτήν την κίνηση η ομάδα Cherkasova προτρέπει τους κατοίκους να κάνουν το ίδιο και σε άλλα κτίρια. Έτσι, δημιουργήθηκε ένα κίνημα από εθελοντικές ομάδες ανακατασκευών. Κατά τη διάρκεια όλων των χρόνων αποκατάστασης πήραν μέρος περίπου 4.000 εθελοντικές ομάδες με συνολικά 90.000 μέλη από

εργάτες, μηχανικούς, σχεδιαστές και ανειδίκευτους (βλ. σελ.95 [62]). Οι κάτοικοι θεώρησαν τη συμμετοχή τους απαραίτητη, όχι μόνο για λόγους επιβίωσης, αλλά και ως συνέχεια της πάλης του «Μεγάλου Πατριωτικού Πολέμου». Οι ομάδες αυτές κατάφεραν να ανοικοδομήσουν αρκετά κτίρια χρησιμοποιώντας τους σωρούς από τούβλα, λάσπη και σύρματα του γερμανικού στρατού και να βελτιώσουν την καθημερινή ζωή των κατοίκων. Τους πρώτους 3 μήνες, αυτά τα κινήματα αποκατέστησαν περίπου 300 σπίτια, σχολεία, παιδικούς σταθμούς, νοσοκομεία και κτίρια πολιτισμού.

Ταυτόχρονα συστάθηκε και μια ειδική ομάδα του Κόκκινου Στρατού, οι Stalingrad Group of Troops, οι οποίοι απομάκρυναν νάρκες, κρυμμένες οβίδες και έβρισκαν τους νεκρούς της μάχης. Τον πρώτο μήνα της δράσης τους αμέσως μετά το τέλος της μάχης, είχαν εντοπίσει 59 ναρκοπέδια με περίπου 3.000 νάρκες (βλ. σελ. 120 [63]). Αξίζει να σημειωθεί ότι εκείνη την περίοδο υπήρχαν στο Στάλινγκραντ περίπου 90.000 γερμανοί αιχμάλωτοι πολέμου, αρκετοί από τους οποίους τοποθετήθηκαν σε εργασίες ανοικοδόμησης. Συμφωνα με αρχειακό υλικό της εταιρίας παραγωγής ντοκιμαντέρ British Pathe εμφανίζονται αιχμάλωτοι πολέμου σε εργασίες ακόμα και το έτος 1947.

Τους πρώτους μήνες μετά την απελευθέρωση ο εκτοπισμένος πληθυσμός άρχισε να επιστρέφει στην πόλη, μαζί με νέο πληθυσμό που αναζητούσε απασχόληση, είτε στα εργοστάσια, είτε στην ανοικοδόμηση. Έτσι, οι αυξανόμενες ανάγκες για στέγαση προσέλκυαν εργάτες και οικοδόμους και από τις γειτονικές πόλεις. *“Ολόκληρη η χώρα βοήθησε στην υπεράσπιση του Στάλινγκραντ. Τώρα, ολόκληρη η χώρα βοηθά στην ανοικοδόμησή της. Μόλις τελείωσε η μεγάλη μάχη στο Βόλγα, η αδελφική βοήθεια άρχισε να ρέει στην πόλη. Πλοία και τρένα έφεραν γυαλί από την Πένζα, ξυλεία από τον Αρχάγγελο, εργαλειομηχανές από τα Ουράλια, κάρβουνο από τη λεκάνη του Ντόνετς, προκατασκευασμένα σπίτια από την περιοχή του Μολότοφ. Φέρνουν βιβλία, εργαλεία, ρούχα και υποδήματα, τσιμέντο, καρφιά και έπιπλα - ό,τι χρειάζεται για την αποκατάσταση της πόλης. Εκατοντάδες χιλιάδες ατομικά δώρα έχουν επίσης παραδοθεί στο Στάλινγκραντ”* (βλ. σελ.8 [64]).



**Εικ.71:** Σκηνές στις οποίες έμεναν εργάτες και οικοδόμοι από διαφορετικές πόλεις [65].

Από θεσμικής πλευράς, η έναρξη ανοικοδόμησης του Στάλινγκραντ κηρύχθηκε με διατάγματα που εξέδωσε το ΓΚΟ (Gosudarstvennyĭ komitet oborony - State Defense Committee). Το ΓΚΟ ήταν το ανώτερο όργανο που συγκέντρωνε όλες τις εξουσίες, συστάθηκε για τις ανάγκες του πολέμου και πρόεδρος ήταν ο Ιωσήφ Στάλιν. Τα διατάγματα εκδόθηκαν από τις πρώτες μέρες της απελευθέρωσης και αφορούσαν τα θέματα που αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα.



1	- Διάταγμα του ΓΚΟ αρ. 2895 της 14ης Φεβρουαρίου 1943 "σχετικά με την αποκατάσταση του εργοστασίου αριθ. 91 του Λαϊκού Επιμελητηρίου Χημικής Βιομηχανίας στην πόλη του Στάλινγκραντ" (ο έλεγχος της εφαρμογής ανατέθηκε στον σύντροφο L. Beria)
2	- Διάταγμα του Συμβουλίου των Λαϊκών Επιτρόπων της ΕΣΣΔ αρ. 268 της 13ης Μαρτίου 1943 σχετικά με τη δημιουργία κρατικών αγροκτημάτων στην περιοχή του Στάλινγκραντ (έλεγχος της εφαρμογής ανατέθηκε στον σύντροφο A. Andreeva)
3	- Διάταγμα του ΓΚΟ αριθ. 3014 της 03/09/1943 "Για μερική αποκατάσταση μονάδων παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, δικτύων και υποσταθμών στο Γκρόζνι, στο Ορζονικίντζε, στο Στάλινγκραντ και στο Βορόνεζ" (ο έλεγχος εφαρμογής ανατέθηκε στον T. Μαλένκοβα Γ.Μ.)
4	- Διάταγμα της ΓΚΟ αριθ. 3117 της 04.04.1943 "Σχετικά με τα μέτρα προτεραιότητας για την αποκατάσταση της οικονομίας του Στάλινγκραντ" (ο έλεγχος της εφαρμογής ανατέθηκε στους συντρόφους Voznesensky NA και Kosygin AN)
5	- Διάταγμα της ΓΚΟ αριθ. 3230 με ημερομηνία 04/22/1943 "σχετικά με την αποκατάσταση του Stalingrad Tractor Plant and Plant No. 264 του Λαϊκού Επιμελητηρίου Βιομηχανίας" (η παρακολούθηση της εφαρμογής ανατέθηκε στον σύντροφο Beria L.P.).
6	- Διάταγμα του ΓΚΟ No. 3356 της 05/12/1943 "Για εργασίες αποκατάστασης Stalingrad Hydrolysis Plant of Glavlesospirt (έλεγχος απόδοσης ανατέθηκε στον σύντροφο Mikoyan AI - TL, EM) και στο Stalingrad Forest Plant. Kuybyshev (ανατέθηκε ο έλεγχος της εφαρμογής στον σύντροφο A. Kosygin - TL, EM) "
7	- Διάταγμα του Συμβουλίου των Λαϊκών Επιτρόπων της ΕΣΣΔ αρ. 579-179, με ημερομηνία 22 Μαΐου 1943, σχετικά με την αποκατάσταση των στεγαστικών και κοινωνικών υπηρεσιών της πόλης του Στάλινγκραντ.
8	- Διάταγμα του Συμβουλίου των Λαϊκών Επιτρόπων της ΕΣΣΔ αρ. 656 της 12ης Ιουνίου 1943 σχετικά με τα μέτρα για την αποκατάσταση των προιονιστηρίων του Στάλινγκραντ των Λαϊκών Επιτρόπων της ΕΣΣΔ "(η παρακολούθηση ανατέθηκε στον σύντροφο A. Kosygina).
9	- Διάταγμα του ΓΚΟ αρ. 3582 της 15ης Ιουνίου 1943 σχετικά με την αποκατάσταση του εργοστασίου αρ. 221 του Λαϊκού Επιμελητηρίου Εξοπλισμών στο Στάλινγκραντ (ο έλεγχος εφαρμογής ανατέθηκε στον T. Beria L.P.).
10	- Διάταγμα του ΓΚΟ αρ. 3649 της 26ης Ιουνίου 1943 "σχετικά με την κατανομή εργαλειομηχανών κοπής μετάλλων στο Stalingrad Tractor Plant" (ο έλεγχος εκτέλεσης ανατέθηκε στον t. Beria L.P.).
11	- Διάταγμα του ΓΚΟ αρ. 3849 της 2ας Αυγούστου 1943 "σχετικά με τη διασφάλιση της εκτέλεσης Αποφάσεις ΓΚΟ-3376 της 05.15.43" σχετικά με την αποκατάσταση του μεταλλουργικού εργοστασίου του Στάλινγκραντ "Κόκκινος Οκτώβρης" "(ο έλεγχος της απόδοσης ανατέθηκε στον σύντροφο G. Malenkova).

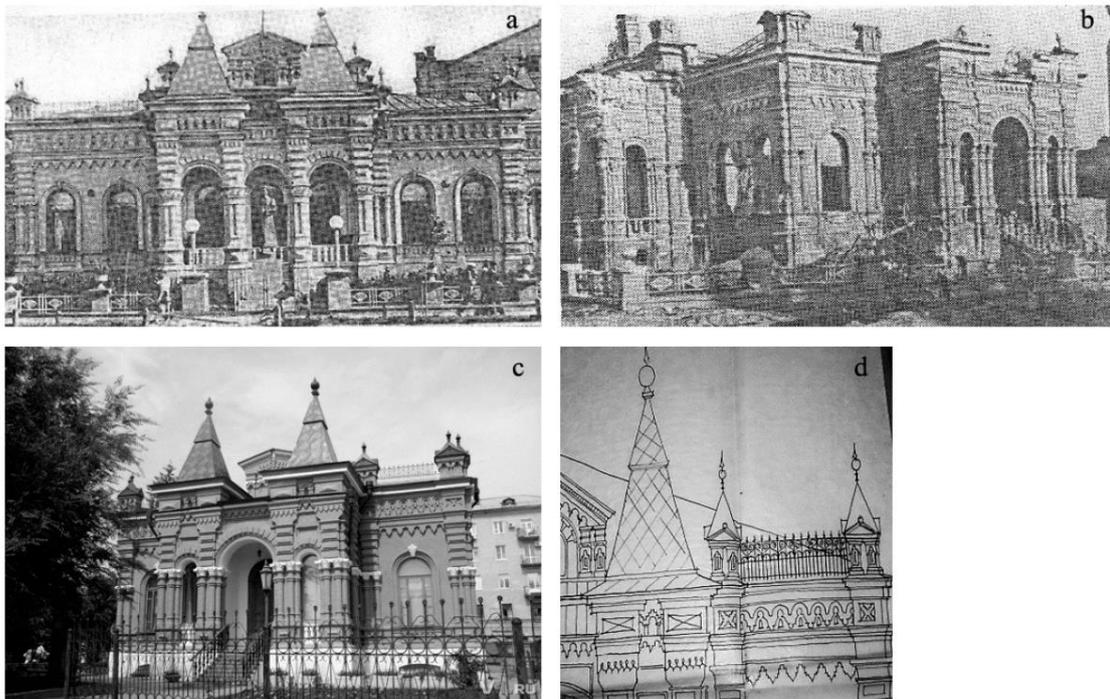
**Εικ.72:** Πίνακας με τα διατάγματα για την άμεση αποκατάσταση του Στάλινγκραντ (βλ. σελ.130-131 [66]).

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, είναι χαρακτηριστικό ότι δόθηκε προτεραιότητα στην αποκατάσταση των εργοστασίων, ενώ το διάταγμα που αφορούσε στεγαστικές υπηρεσίες εκδόθηκε 3 μήνες μετά την απελευθέρωση του Στάλινγκραντ. Επίσης, ενδεικτικό της σημασίας και του έκτακτου χαρακτήρα που δόθηκε στην αποκατάσταση της πόλης, είναι ότι το όνομα που εμφανίζεται συχνά στον έλεγχο της εφαρμογής τους, είναι αυτό του Lavrenti Beria, μέλος του ΓΚΟ, επικεφαλής της μυστικής αστυνομίας του NKVD (Υπουργείο Εσωτερικών Υποθέσεων), διοικητής των «στρατοπέδων εργασίας» (γκούλαγκ) και ένας από τους πιο έμπιστους ανθρώπους του Στάλιν.

Με την έκδοση των διαταγμάτων για την στέγαση, έως τον Σεπτέμβριο του 1943, 6 μήνες περίπου μετά την απελευθέρωση, είχαν ανοικοδομηθεί περίπου 3.500 κατοικίες, ενώ διατέθηκαν περίπου 160.000m<sup>2</sup> χώρου για ανέγερση κατοικιών. 45.000 περίπου άνθρωποι μετακόμισαν σε ανακαινισμένα και νεόκτιστα σπίτια. Η πρόοδος αυτή δεν ήταν αρκετή και υπολογίστηκε ότι 30.000 άνθρωποι ζούσαν ακόμα σε χαρακώματα και κατεστραμμένα κτίρια. Αρκετά βραχυπρόθεσμα πλάνα μπήκαν σε εφαρμογή για να ανταποκριθούν στις ανάγκες στέγασης, που περιελάμβαναν την κατασκευή εργοστασίου παραγωγής πλίνθου και καταστημάτων οικοδομικών υλικών, καθώς και τη διάθεση 500.000 ρούβλιων από την Κοινοτική Τράπεζα στους κατασκευαστές, χωρίς όμως να εντοπίζονται δραματικές αλλαγές στον ρυθμό ανοικοδόμησης. Η γρήγορη ανοικοδόμηση απαιτούσε μια ισχυρή οικονομική ενίσχυση, η οποία όμως ήταν δύσκολο να επιτευχθεί σ ένα μη ευέλικτο τραπεζικό σύστημα, που δεν έχει αλλάξει από την προπολεμική περίοδο και με προτεραιότητα στην πολεμική βιομηχανία, καθώς ο πόλεμος δεν είχε λήξει ακόμα. Μία θετική οικονομική ενίσχυση αποτέλεσαν τα προγράμματα δανειοληπτικού μηχανισμού από την Αγροτική Τράπεζα, με όρους πολύ επιεικείς για τους δανειολήπτες. Αφορούσαν κυρίως αγρότες που είχαν πληγεί από την κατοχή και τους έδινε τη δυνατότητα εκτός από την αποκατάσταση της παραγωγής τους και την ανέγερση νέας στέγης, με ποσό

στα 10.000 ρούβλια και περίοδο αποπληρωμής έως και 7 χρόνια. Μέχρι το τέλος του 1943 η Κρατική Τράπεζα μετά από έκκληση των τοπικών διοικήσεων αύξησε τον δανεισμό για συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού πληττόμενες από τον πόλεμο και την κατοχή (βλ. σελ. 133-134 [66]).

Οι πρώτες ανοικοδομήσεις έγιναν σε κατ' επείγουσες συνθήκες για την κάλυψη βασικών αναγκών στέγασης, αλλά δεν υπήρξε έλλειψη αρχιτεκτονικού σχεδιασμού. Μια ομάδα τοπικών αρχιτεκτόνων (S.Z. Briskin, N.V. Vlasovskaya, A. Drozdov, P.P. Kalinichenko, A.S. Kulev, A.V. Kurovskii, E.I. Levitan, I.E. Maslyaev, V.N. Simbirtsev, M.I. Sinyavskii, I.E. Fialko) καθώς και από τη μητρόπολη (K.N. Afanasyev, I.V. Zholtovskii, N.A. Naumona και άλλοι) δούλευαν από το 1943 στην αποκατάσταση του Στάλινγκραντ. Ο κύριος στόχος αυτής της ομάδας ήταν όσο το δυνατό να διατηρηθεί η αρχική όψη των κτιρίων του παλαιού Τσαρίσιν, η οποία χαρακτηριζόταν από τις προσόψεις με πλίνθο. Οι προσπάθειες αυτές βέβαια επικεντρώνονταν σε σημαίνοντα κτίρια, σχολεία, θέατρα, μουσεία και επαύλεις. Το εγχείρημα ήταν δύσκολο καθώς δεν ήταν αρκετός ο αριθμός των σχεδίων που είχαν διατηρηθεί, ενώ επιπρόσθετα τα κτίρια έπρεπε να αλλάξουν τη χρήση τους για κοινωνικούς σκοπούς και ανάγκες στέγασης (βλ. σελ.2 [34]).



**Εικ.73:** Αποκατάσταση του παλαιού μουσείου άμυνας του Τσαρίσιν. Πριν από τον πόλεμο (a), κατά τη διάρκεια (b), μετά την αποκατάσταση (c), σχέδιο της αποκατάστασης (d) (βλ. σελ.3 [34]).

Οι παραπάνω βέβαια προσπάθειες, εάν εξαιρέσουμε τα διατάγματα του ΓΚΟ, δεν αφορούν έναν κεντρικό σχεδιασμό, αλλά προσπάθειες αποκατάστασης σε τοπικό επίπεδο και μεμονωμένες ενέργειες.

Έτσι, στον πρώτο χρόνο, όχι μόνο στο Στάλινγκραντ, αλλά στο σύνολο των κατεστραμμένων πόλεων, προέκυψε η ανάγκη να τυποποιηθούν οι παραγωγικές ενέργειες στον τομέα της αποκατάστασης, καθώς και ο σχεδιασμός για βασικούς τύπους κτιρίων. Τον σχεδιασμό των τυποποιημένων κτιρίων, κατοικιών και δημόσιων, ανέλαβε η Ακαδημία Αρχιτεκτονικής της Σοβιετικής Ένωσης. Από το 1944 ένα

νεοσύστατο κυβερνητικό όργανο, μια ειδική Επιτροπή Αρχιτεκτονικής ανέλαβε τον συντονισμό των γενικών σχεδίων πόλεων και την κύρωση των τυποποιημένων σχεδίων (βλ. σελ.6 [67]).

#### 4.4.3 Ενέργειες Αποκατάστασης την Περίοδο 1945-1952

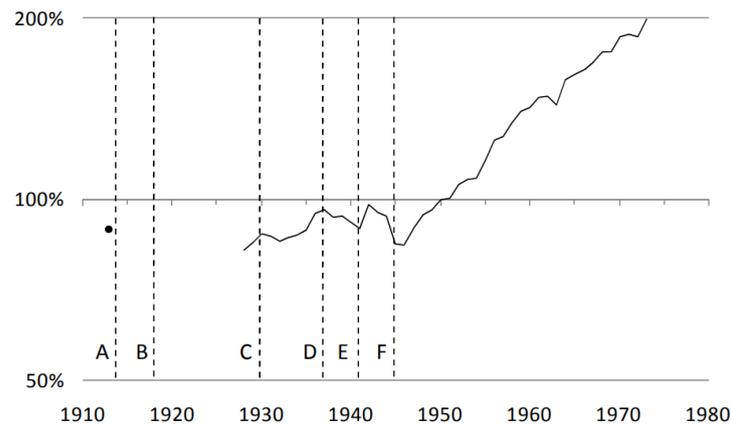
Το 1945 ο πληθυσμός τους Στάλινγκραντ έφτανε τις 260.000 (βλ. σελ.10 [37]). Η πόλη έφερε ακόμα τις πληγές του πολέμου ενώ ο πληθυσμός δεν είχε καλύψει πλήρως τις ανάγκες στέγασης. Υπήρχαν χιλιάδες άνθρωποι που ζούσαν σε υπόγεια, κουκέτες και κατεστραμμένα κτίρια ακόμα και το 1947 (βλ. σελ.12 [37]). Το 1948 αναφέρεται ότι οι εθελοντές καθάριζαν ακόμα σωρούς από χαλάσματα (βλ. σελ.21 [37]), ενώ το 1950, 1300 οικογένειες έμεναν ακόμα σε χαρακώματα (βλ. σελ.19 [37]).

*Εικ.74: Άποψη των κτιρίων γύρω από την κόκκινη πλατεία το 1945 [68].*



*Εικ.75: Άποψη του κτιρίου του κόμματος στην κόκκινη πλατεία το 1945 [68].*

Λαμβάνοντας υπόψιν το μέγεθος της καταστροφής της πόλης, το χρόνο και τους πόρους που καλούνταν να διαθέσει η χώρα στον πόλεμο, καθώς ανέλαβε τα ηνία της αντεπίθεσης στο ανατολικό μέτωπο, είναι λογικό η αποκατάσταση να μην έχει προχωρήσει σε μεγάλη κλίμακα μέχρι το 1945. Επιπρόσθετα, άλλος ένας παράγοντας καθυστερήσεων της αποκατάστασης ακόμα και μετά τον πόλεμο, ήταν τα αποτελέσματα της οικονομικής καταστροφής στη Σοβιετική Ένωση αμέσως μετά την λήξη του πολέμου στα χρόνια 1946-1947.



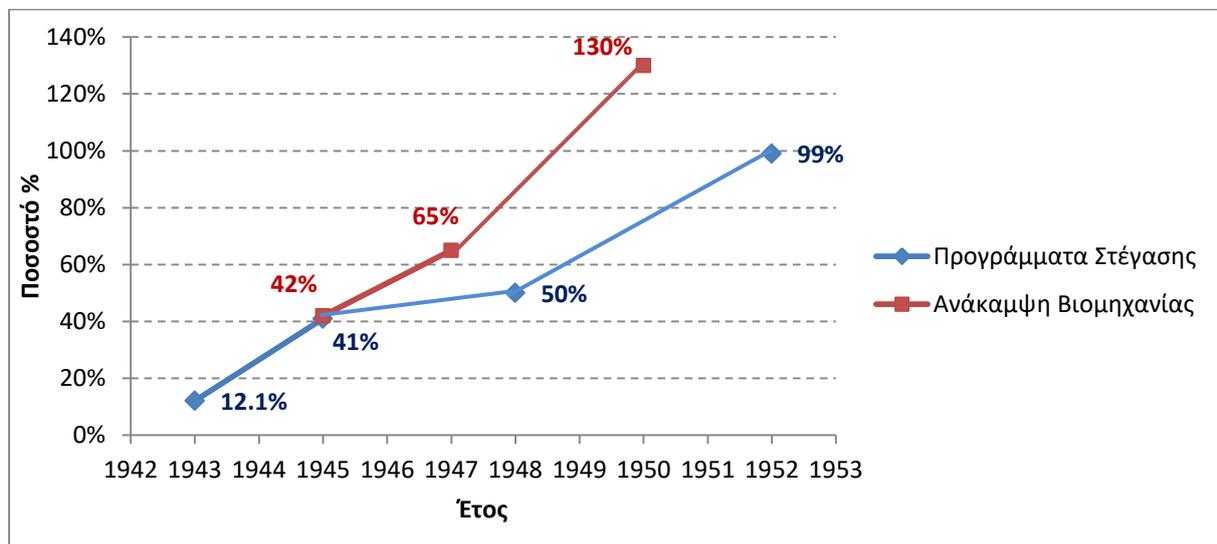
Key: A (1914) World War I. B (1918) Civil War. C (1930) Collectivization. D (1937) The Great Terror. E (1941) World War II. F (1945) Postwar period.

**Εικ.76:** Κατά κεφαλήν ΑΕΠ της Σοβιετικής Ένωσης στον χρόνο. Οι διακεκομμένες γραμμές δείχνουν σημαντικές ιστορικές στιγμές για τη χώρα. Φαίνεται η μεταπολεμική μείωση του δείκτη μετά το 1945 πριν αρχίσει η ανάκαμψη (βλ. σελ.7 [69]).

Η περίοδος αυτή είναι γνωστή και για τον Σοβιετικό λιμό, που προκλήθηκε από έναν συνδυασμό παραγόντων. Σε αυτούς συμπεριλαμβάνονται μια περίοδος ξηρασίας το 1946, η επιστροφή λιγότερων σε αριθμό αγροτών μεταπολεμικά και η υπερπροσφορά σιτηρών από την Σοβιετική Ένωση σε μια κοινή προσπάθεια με τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Μεγάλη Βρετανία να ισορροπήσουν την παγκόσμια κρίση φαγητού που προκλήθηκε από τον πόλεμο. Επί της ουσίας την χρονιά του 1948 οι οικονομικοί δείκτες ανέβηκαν στα επίπεδα που ήταν προπολεμικά.

Για την ανάπτυξη της οικονομίας μεταπολεμικά εκδόθηκε το 4<sup>ο</sup> Πενταετές Σχέδιο (4th Five Year Plan for Restoration and Development of National Economy) για την περίοδο 1945-1950, το οποίο αφορούσε και την αποκατάσταση του Στάλινγκραντ. Ο γενικός στόχος του σχεδίου ήταν η Σοβιετική Ένωση να γίνει η πρώτη βιομηχανική δύναμη στον κόσμο. Ένα από τα αναπτυξιακά του σχέδια, με γενικό τίτλο «Κατασκευές του Κομμουνισμού», αφορούσε την κατασκευή έργων για την ηλεκτρική ενέργεια, άρδευση και μεταφορές σε πέντε περιοχές συμπεριλαμβανομένου και του Στάλινγκραντ. Πιο συγκεκριμένα, οι κατασκευές αφορούσαν μεγάλα φράγματα και κανάλια, τα οποία υπηρετούσαν πιο πολύ την εικόνα της Σοβιετικής Ένωσης στον κόσμο, που δείχνει ότι προσανατολίζεται στην βελτίωση της ζωής των ανθρώπων, έναντι των Ηνωμένων Πολιτειών που ετοιμάζεται για τον ψυχρό πόλεμο. Τα έργα όμως αποφασίστηκαν χωρίς προκαταρκτικό σχεδιασμό, μελέτες σκοπιμότητας και κόστους, ενώ ταυτόχρονα το πλάνο επιχειρούσε να αναδιανείμει πόρους σε υπερμεγέθεις κατασκευές την περίοδο που η Σοβιετική Ένωση προσπαθούσε να ανακάμψει από τον πόλεμο. Πολλές κατασκευές εγκρίθηκαν και ξεκίνησαν, ενώ οι προϋπολογισμοί υπολογίστηκαν κατά τη διάρκεια των κατασκευών, χωρίς να έχουν κάποια επιρροή στην σκοπιμότητα. (βλ. σελ 149 – 150 [70]). Έτσι, το 4<sup>ο</sup> Πενταετές Σχέδιο, με στόχους που παρεκκλίνουν από την πραγματικότητα και με ασάφειες στην εφαρμογή, δεν κατάφερε να αντιμετωπίσει τις άμεσες ανάγκες της αποκατάστασης των πόλεων μετά τον πόλεμο. Μία από τις «Κατασκευές του Κομμουνισμού» του Πενταετούς Σχεδίου, είναι το κανάλι που συνδέει τον ποταμό Βόλγα με τον ποταμό Ντον, η είσοδος του οποίου βρίσκεται νότια από την πόλη του Στάλινγκραντ. Η περάτωση του έργου έγινε το 1952 όπως θα φανεί στη συνέχεια.

Οι προσπάθειες αποκατάστασης του Στάλινγκραντ μετά από την μάχη έφεραν μια ανάπτυξη δύο ταχυτήτων στην πόλη, με την βιομηχανία να επανακτά τους προπολεμικούς ρυθμούς πιο γρήγορα από την πρόοδο των προγραμμάτων στέγασης. Το έτος 1950 μάλιστα ξεπερνάει τους προπολεμικούς ρυθμούς κατά 30%. Ο ρυθμός ανάκαμψης της παραγωγής της βιομηχανίας όμως δε συμβάδιζε απαραίτητα και με τον ρυθμό ανακατασκευής των ίδιων των κτιρίων των εργοστασίων. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το 1946, το εργοστάσιο των τρακτέρ που κείτονταν ακόμα σε ερείπια, παρήγαγε 6.000 τρακτέρ (βλ. σελ.22 [37]). Λίγους μήνες μετά το τέλος της μάχης το 1943, το Στάλινγκραντ τροφοδοτούσε ήδη με πολεμικό υλικό το μέτωπο, ενώ είχε αποκατασταθεί η σιδηροδρομική διασύνδεση με την Μόσχα. Μία ένδειξη στη διαφορά του ρυθμού ανάκαμψης της βιομηχανίας (ποσοστό λειτουργίας σε σχέση με τα προπολεμικά επίπεδα) και του ρυθμού ολοκλήρωσης των στεγαστικών προγραμμάτων (ποσοστό ολοκλήρωσης κατασκευής και ανακατασκευής κατοικιών) φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.



**Εικ.77:** Ενδεικτικό διάγραμμα του ρυθμού ανάκαμψης της βιομηχανίας και του ρυθμού ολοκλήρωσης των στεγαστικών προγραμμάτων (ιδία επεξεργασία [37]).

Το φαινόμενο αυτό ήταν κοινό σε όλες τις βιομηχανικές πόλεις της Σοβιετικής Ένωσης που επλήγησαν από τον πόλεμο. Το φαινόμενο παρατηρήθηκε επίσης και στις ελεύθερες από την κατοχή πόλεις στα ανατολικά του Βόλγα, καθώς είχαν επιφορτιστεί τη βιομηχανική παραγωγή και την εισροή εργατών χωρίς να υπάρχει επαρκής στέγαση. Μέχρι το 1950 έχουν ξοδευτεί περίπου 2.500.000.000 ρούβλια για την αποκατάσταση του Στάλινγκραντ και το έτος εκείνο οι εργασίες συνεχίζονταν με κόστος περίπου 1.000.000 ρούβλια την ημέρα. Τα στεγαστικά δάνεια των 10.000 ρουβλιών συνεχίζονταν με εκτεταμένο χρόνο αποπληρωμής στα 10 χρόνια πλέον (βλ. σελ.94-95 [62]), αλλά επί της ουσίας η στέγαση ολοκληρώθηκε με την καμπάνια για στεγαστικά προγράμματα του Χρυσόστοφ στα μέσα της δεκαετίας '50 (βλ. σελ. 15 [37]).

Οι καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των κατοικιών σε σχέση με τις αρχικές εκτιμήσεις δημιούργησαν τριβές μεταξύ σχεδιαστών, τοπικών αρχών, διοικήσεων τοπικών και περιφερειακών και κεντρικής διοίκησης. Μέσα σε αυτό το κλίμα, υπάρχει μια ασάφεια για την επίδραση των καθυστερήσεων στην κοινή γνώμη. Ο πατριωτικός ζήλος, ο απόηχος της νίκης του «Μεγάλου Πατριωτικού Πολέμου» και η



ιδέα της συμμετοχής στην κατασκευή της «σοσιαλιστικής πόλης» θολώνουν το τοπίο σε ότι αφορά ενδεχόμενη δυσαρέσκεια, ενώ ταυτόχρονα ο εθελοντισμός ανθεί. Το 1948 είχαν καταγραφεί περίπου 90.000 εθελοντές στην κατασκευή. Οι αρχές, ίσως σε μια προσπάθεια χαλιναγώγησης της κοινής γνώμης, τιμούν τον εθελοντισμό και επιπληττούν τους σχεδιαστές και κατασκευαστές.

Σε γενικές γραμμές, με τις καθυστερήσεις που αναφέρθηκαν, το μεγαλύτερο κομμάτι της πόλης αποκαταστάθηκε μέχρι το 1952, με την στέγαση όμως να μην έχει ακόμα καλυφθεί στο 100%. Παρόλα αυτά, εάν αναλογιστεί κανείς το μέγεθος της καταστροφής του Στάλινγκραντ, τα απομεινάρια μετά την μάχη και την εικόνα της πόλης φάντασμα με μηδενική λειτουργικότητα και παροχές σε όσους κατοίκους είχαν απομείνει, και εάν θεωρηθεί ότι το 1952 είχε ολοκληρωθεί σχεδόν η αποκατάσταση, τότε η ανάκαμψη φαντάζει εντυπωσιακά γρήγορη.

#### **4.4.4 Πρόσθετα Στοιχεία για την Αποκατάσταση και Ανασυγκρότηση - Αποτέλεσμα**

Στο πέρασμα των χρόνων από την αρχή του σχεδιασμού αποκατάστασης και ανασυγκρότησης το 1943 μέχρι περίπου το 1952, ο ενθουσιασμός του καθεστώτος για το μέλλον της πόλης άρχισε να φθίνει, να απομακρύνεται ίσως από την αρχική αποστολή της κατασκευής της πόλης σύμβολο, και να δίνει όλο και περισσότερες αρμοδιότητες σε τοπικούς παράγοντες.

Το 1952 τελείωσε ένα μεγάλο κατασκευαστικό έργο, η σύνδεση του ποταμού Ντον και του Βόλγα με ένα κανάλι μήκους της τάξης των 100km (ενταγμένο στο 4<sup>ο</sup> Πενταετές Σχέδιο όπως προαναφέρθηκε), το οποίο ουσιαστικά συνδέει ακτοπλοϊκά την Κασπία θάλασσα, μέσω του Βόλγα και του Ντον, με τη Μαύρη θάλασσα και κατ' επέκταση με τη Μεσόγειο θάλασσα. Στην είσοδο του καναλιού από τον Βόλγα, που βρίσκεται νότια από την πόλη του Στάλινγκραντ, στην περιοχή Krasnoarmejsky, κατασκευάστηκε μια αψίδα, τα εγκαίνια της οποίας υποτίθεται ότι θα ήταν το επιστέγασμα της κληρονομιάς του Στάλινγκραντ, με τον ίδιο τον Στάλιν παρόν. Το ενδιαφέρον του καθεστώτος όμως είχε μειωθεί τόσο, που ο Στάλιν κατά τα εγκαίνια παρέμεινε στην Μόσχα, και στη θέση του ένα ποταμόπλοιο με το όνομα «Στάλιν» πέρασε κάτω από την αψίδα (Εικ.78).

Στη συνέχεια και με τον θάνατο του Στάλιν το 1953, οποιαδήποτε συνέχιση μεγάλων έργων ή κατασκευών που ο συμβολισμός τους θα περιφέρονταν γύρω από το όνομα του Στάλιν, δεν είχε μεγάλο νόημα. Οκτώ χρόνια μετά από τον θάνατό του η πόλη θα μετονομαστεί σε Βόλγκογκραντ.



*Εικ.78: Γραμματόσημο εποχής με αναπαράσταση των εγκαινίων της αψίδας, με το ποταμόπλοιο Στάλιν [71].*

Ενδιαφέρουσα ιστορία έχει το κτίριο του παλιού καταστήματος Univermag, που τοποθετείται στην βορειοδυτική γωνία της Κόκκινης Πλατείας. Στο κτίριο είχε εγκατασταθεί το αρχηγείο των γερμανικών δυνάμεων (το επιτελείο του γερμανού στρατηγού Friedrich Paulus). Μετά τον πόλεμο το κτίριο αναστηλώθηκε, υπάρχει σήμερα και λειτουργεί ως μουσείο, αλλά κρύφτηκε πίσω τα κτίρια της Stalinist Empire Style αρχιτεκτονικής και δεν αποτελεί πλέον το πρώτο γωνιακό κτίριο της πλατείας.





**Εικ.79, 80, 81:** Το κτίριο της Univermag στην Κόκκινη Πλατεία, πριν (πάνω αριστερά), κατά τη διάρκεια της καταστροφής (πάνω δεξιά) και σήμερα (κάτω) [72], [61].

Από την θέση του κτιρίου Univermag στην τελευταία φωτογραφία, φαίνεται ότι το κτίριο αποτελούσε τη γωνία του οικοδομικού τετραγώνου πριν από τον πόλεμο και κατ'επέκταση ο τρόπος που έχουν μεγεθυνθεί τα οικοδομικά τετράγωνα. Στην ίδια φωτογραφία φαίνεται επίσης πανοραμικά, απόσπασμα από το αποτέλεσμα του σχεδιασμού του Καρο Χαλαβγαν για το κέντρο της πόλης, η κεντρική πλατεία με τα κτίρια αρχιτεκτονικής σταλινικής περιόδου, τον Δρόμο των Ηρώων και στο βάθος οι Πύλες της Πόλης στις όχθες του Βόλγα.

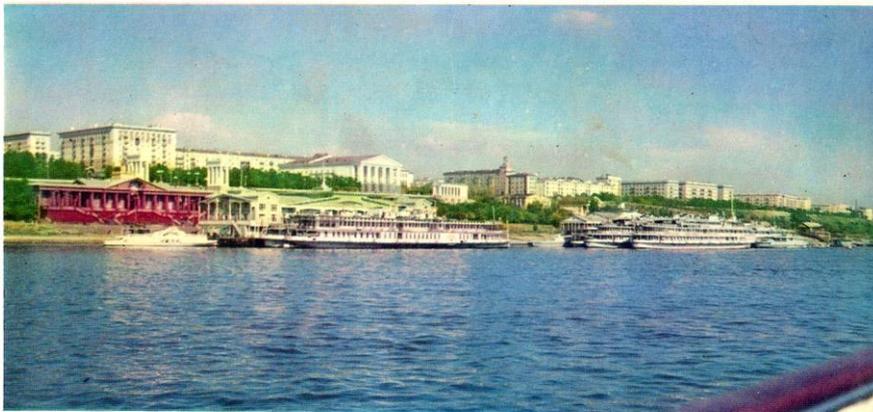
Μια κοντινή ματιά στην όψη της πόλης αμέσως μετά την αποκατάσταση δείχνουν οι παρακάτω φωτογραφίες του 1967.



**Εικ.82:** Η Κόκκινη Πλατεία - 1967 [73].

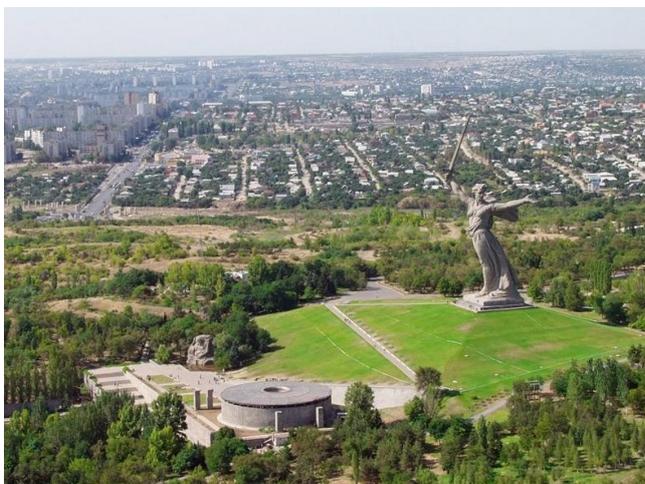


**Εικ.83:** Ο Δρόμος των Ηρώων - 1967 [73].



**Εικ.84:** Οι όχθες του Βόλγα - 1967 [73].

Πολύ αργότερα στα χρόνια 1959 – 1961 προστέθηκε και το μεγαλύτερο μνημείο, στο ύψωμα Matayev Kurgan, στρατηγικής σημασίας κατά τη διάρκεια της μάχης, που διαχωρίζει το κεντρικό αστικό ιστό από την βιομηχανική ζώνη. Πρόκειται για ένα μνημειακό σύμπλεγμα με κύριο χαρακτηριστικό ένα γιγάντιο άγαλμα ύψους 52m που κυριαρχεί στον ορίζοντα της πόλης. Εκεί μεταφέρθηκε η σορός του Vasily Chuikov διοικητή της σοβιετικής αντίστασης στην πόλη και του πιο γνωστού ήρωα σκοπευτή Vasily Zaytsev [74].



**Εικ.85:** Το μνημείο στο ύψωμα Matayev Kurgan, [75].



## 4.5 Σύνοψη

Το Στάλινγκραντ αποτέλεσε το πεδίο μίας από τις πιο σκληρές μάχες στην διάρκεια του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου. Η βμηνη μάχη άφησε την πόλη κατεστραμμένη σχεδόν στο σύνολό της με δραματική μείωση του πληθυσμού της και χωρίς βασικές λειτουργίες. Η αρχική απογοήτευση και σκέψη για ανοικοδόμηση της πόλης σε άλλη τοποθεσία αντικαταστάθηκε από άρνηση να δοθεί αυτή η «νίκη» στον εχθρό και ανάγκη να εορταστεί η πρώτη μεγάλη νίκη του σοβιετικού στρατού, αλλά και γενικώς των συμμαχικών δυνάμεων με την αναζωογόνηση της πόλης. Ο ενθουσιασμός που ακολούθησε κατέλαβε εξίσου τον πληθυσμό που δημιούργησε πρωτοβουλίες και εθελοντικές κινήσεις ανοικοδόμησης και τις θεσμικές αρχές, οι οποίες ήθελαν να αναδείξουν τη συμβολική σημασία της πόλης.

Ο γενικός σχεδιασμός ανασυγκρότησης ανατέθηκε στον αρχιτέκτονα Karo Halabyan, αντιπρόεδρο της Σοβιετικής Ακαδημίας Αρχιτεκτονικής. Η Ακαδημία ανέλαβε την αποστολή ανασυγκρότησης όλων των απελευθερωμένων πόλεων της χώρας δίνοντας όμως ιδιαίτερη σημασία στην πόλη του Στάλινγκραντ. Τα χαρακτηριστικά και οι στόχοι της ανασυγκρότησης ήταν οι παρακάτω:

- Η ανέγερση της ηρωικής πόλης – “Hero City”. Η όψη της ηρωικής πόλης θα περιείχε όλα τα αρχιτεκτονικά στοιχεία του «Σταλινικού Τύπου Αυτοκρατορίας» (Stalinist Empire Style), ένα ύφος που εν ολίγοις συνδυάζει τον σοβιετικό νεοκλασικισμό με την ιταλική αναγέννηση. Τα κτίρια, κυρίως του κέντρου της πόλης καταλαμβάνουν ολόκληρα μπλοκ και σχεδιάζονται με τρόπο ώστε να θυμίζουν παλάτια. Η πόλη θα περιλάμβανε μνημεία που συνδέονται με τις ηρωικές μάχες που δόθηκαν και θα συντηρούν το σοβιετικό έπος σε βάθος χρόνου. Η «ηρωική πόλη» θα αποτελεί ταυτόχρονα και έμπρακτο παράδειγμα στην ιδέα των «σοσιαλιστικών πόλεων», στις οποίες η συμμετοχική διαδικασία των πολιτών στην κατασκευή και ανάπτυξη είναι απαραίτητο στοιχείο. Σε αυτό το πλαίσιο, η πόλη θα έφερε πληθώρα συμβολισμών που θα εξυμνούν το όνομα του Στάλιν. Η νέα όψη της πόλης θα αντανάκλασε τη μεγαλοπρέπεια της χώρας και θα συνδύαζε την τέχνη της μνημειώδους αρχιτεκτονικής με τον ισχυρό βιομηχανικό χαρακτήρα της πόλης.
- Η βελτίωση των πολεοδομικών ελαττωμάτων που είχε η πόλη προπολεμικά. Η γραμμική της διάταξη θεωρούνταν ιδανική για τον διαχωρισμό της πόλης σε τομείς, οι οποίοι δεν είχαν τηρηθεί αυστηρά πριν από τον πόλεμο. Η ανάπτυξη στις όχθες του Βόλγα είναι κομβική ώστε να εκμεταλλευτεί η πόλη το αισθητικό πλεονέκτημα που προσφέρει το ποτάμι. Θα δίνονταν ιδιαίτερη προσοχή στην άμεση πρόσβαση στο ποτάμι, αλλά και στις μετακινήσεις παράλληλα σε αυτό.
- Η επανεκκίνηση της οικονομίας της περιοχής. Η αποκατάσταση της πόλης ως το μεγαλύτερο εμπορικό, βιομηχανικό και διοικητικό κέντρο του νότου ήταν άμεση προτεραιότητα και λόγω της πίεσης του πολέμου. Ο ρυθμός της βιομηχανικής ανάκαμψης ξεπέρασε τον ρυθμό αποκατάστασης άλλων τομέων. Το εργοστάσιο των τρακτέρ, κομβικό κομμάτι επανεκκίνησης της αγροτικής οικονομίας των γύρω περιοχών, το εργοστάσιο Barrikady κατασκεύαζε τα νέα τεθωρακισμένα T-44 που θα χρησιμοποιούνταν στην αντεπίθεση του ανατολικού μετώπου στον πόλεμο και το εργοστάσιο μεταλλουργίας του Κόκκινου Οκτώβρη (Red October factory) τροφοδοτούσε με χάλυβα τα παραπάνω εργοστάσια. Τα εργοστάσια αυτά αποτελούν



ταυτόχρονα τόποι σφοδρών συγκρούσεων στην μάχη του Στάλινγκραντ, συνεπώς και τόποι μνήμης.

Το έργο της αποκατάστασης και ανασυγκρότησης είχε περισσότερες καθυστερήσεις από ότι υπολογίζονταν αρχικά, κυρίως στο κομμάτι της στέγασης. Πιθανά οι αρχικές εκτιμήσεις να ήταν αρκετά φιλόδοξες σε σχέση με το χρονοδιάγραμμα της ανοικοδόμησης, σίγουρα όμως η εισροή πληθυσμού στην πόλη, ο οποίος αναζητούσε απασχόληση στην αναπτυσσόμενη βιομηχανία έθετε καινούργιες βάσεις για το μέγεθος του έργου της κατασκευής ή αποκατάστασης κατοικιών. Επιπρόσθετα οι οικονομικές δυσκολίες και η διανομή πόρων κυρίως στην στρατιωτική βιομηχανία συνέβαλαν σε αυτές τις καθυστερήσεις. Από την άλλη, το ενθουσιώδες κλίμα που συνδυάστηκε και με την τελική επικράτηση του Κόκκινου Στρατού επί του γερμανικού, με την εισβολή και κατάληψη του Βερολίνου, φορείς διοίκησης, οικονομικοί φορείς και απλοί πολίτες συνέβαλαν στους εντυπωσιακούς ρυθμούς ανασυγκρότησης της πόλης. Από το 1943, μια πόλη φάντασμα κατέληξε να είναι λειτουργική σε ότι αφορά τις δημόσιες υποδομές το 1947-1948, ενώ η πλήρης αποκατάσταση ολοκληρώνονται σχεδόν στα μέσα της δεκαετίας του '50.

Ο στόχος του σχεδιασμού της ηρωικής πόλης ίσως δεν επετεύχθη πλήρως, καθώς φαίνεται ότι το καθεστώς έχασε σταδιακά το ενδιαφέρον του, με αποκορύφωμα τον θάνατο του Στάλιν. Η πόλη ανοικοδομήθηκε με θεμέλια το σταλινικό στυλ, αλλά με τον θάνατο του Στάλιν αλλοιώθηκε το όραμα του νέου χαρακτήρα. Με την μετονομασία τέλος της πόλης σε Βόλγκρογκραντ το 1961, η πόλη σταμάτησε να βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος, ενώ τελικά δεν τηρήθηκαν αυστηρά οι χρήσεις γης και λογική των κατοικιών με θέα τον Βόλγα, καθώς βιομηχανικές μονάδες προστέθηκαν και σε νότιες περιοχές και μάλιστα δίπλα στον ποταμό. Η εξάπλωση της πόλης δεν έχει διατηρήσει αυστηρά την γραμμική διάταξη, αλλά έχει επεκταθεί πλέον και σε βάθος.

Σήμερα, το Βόλγκογκραντ εντάσσεται σε ένα σύνολο πόλεων των πρώην ανατολικών σοσιαλιστικών χωρών που είναι χτισμένες με παρόμοιο τρόπο, ενώ οι μεγαλοπρεπείς κατασκευές ίσως χάνονται σε αυτό το σύνολο που ήταν προϊόν θαυμασμού εσωτερικής κατανάλωσης. Η μάχη του Στάλινγκραντ είναι το στοιχείο που έχει σημαδέψει βαθιά αυτήν την πόλη και οι τόποι μνήμης είναι ακόμα ζωντανοί. Σύμφωνα με άρθρο του 2018 στον Independent [76], μπορεί να έχουν περάσει περισσότερα από 70 χρόνια από τον πόλεμο, αλλά όποιος στέκεται στο Βόλγκογκραντ δεν καταλαβαίνει τη διαφορά και η διαρκής υπενθύμιση της μάχης είναι σχεδόν καταθλιπτική για την καθημερινότητα. Σύμφωνα με το άρθρο, υπάρχει ανάγκη να μπει η πόλη σε νέα εποχή και ψάχνει ευκαιρίες όπως το Παγκόσμιο Κύπελλο ποδοσφαίρου του 2018 στο οποίο η Ρωσία ήταν οικοδεσπότης. Η ιστορία όμως επανήλθε ακόμα και τότε με σκληρό πρόσωπο, καθώς στις εκκαφές για το νέο στάδιο του Volgograd Arena ανασύρθηκαν 2 νεκροί του Κόκκινου Στρατού από τη μάχη.



## 5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ

### 5.1 Συγκρίσεις Περιπτώσεων

Το Κόβεντρι και το Στάλινγκραντ ήταν δύο πόλεις που σημαδεύτηκαν από την καταστροφή τους στον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο. Ο τρόπος και η έκταση της καταστροφής ήταν διαφορετικός στις δύο περιπτώσεις, παρόλα αυτά υπήρχαν κάποιες ομοιότητες που χαρακτηρίζουν τον σχεδιασμό της αποκατάστασής τους:

1. Και οι δύο πόλεις βρέθηκαν στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος αμέσως μετά την καταστροφή τους. Το Κόβεντρι αποτέλεσε την πρώτη ισοπεδωμένη ουσιαστικά επαρχιακή πόλη του Ηνωμένου Βασιλείου και κέρδισε άμεσα και ευρέως τη συμπάθεια τουλάχιστον του συνόλου χώρας για τις απώλειες και το σοκ που υπέστησαν οι κάτοικοι από τον βομβαρδισμό. Η προσοχή αυτή εκφράστηκε με τις επισκέψεις του πρωθυπουργού Ουίνστον Τσόρτσιλ, αλλά και του βασιλιά Γεώργιου VI και της πριγκίπισσας Ελισάβετ. Το Στάλινγκραντ ως πρώτη νίκη επί του γερμανικού στρατού και εξαιτίας του ονόματός του ήταν αναπόφευκτο ότι θα αποκτούσε την προσοχή της κεντρικής διοίκησης.
2. Η αποκατάσταση και στις δύο περιπτώσεις είχε μεταξύ άλλων και συμβολικό χαρακτήρα. Η αντοχή των λαών, η αντίσταση και η θέληση για αναβίωση των πόλεων ήταν απαραίτητα στοιχεία για την πραγματοποίηση των έργων αποκατάστασης και αντίστροφα η αποκατάσταση συμβόλιζε αυτά τα χαρακτηριστικά των λαών.
3. Η συνέχιση του πολέμου επέβαλε την επανεκκίνηση της λειτουργίας των βιομηχανιών. Στις πόλεις αυτές, δόθηκε προτεραιότητα στην αποκατάσταση των βιομηχανιών για τις ανάγκες του πολέμου, αλλά και για τις ανάγκες επανεκκίνησης της οικονομίας.
4. Και στις δύο περιπτώσεις η καταστροφή αποτέλεσε μια «ευκαιρία», στο μεν Κόβεντρι να μπουν σε εφαρμογή τα φιλόδοξα σχέδια του Πολεοδόμου – Αρχιτέκτονα Πόλης για τον μετασηματισμό του σε πόλη του μέλλοντος, στο δε Στάλινγκραντ, να ικανοποιηθεί η συλλογική φιλοδοξία της ίδρυσης μιας πόλης που θα εξαγει την σοβιετική κουλτούρα.
5. Σε αυτό το πλαίσιο, η καταστροφή παρέδωσε στους σχεδιαστές έναν «λευκό καμβά» για να δημιουργήσουν την αρχιτεκτονική έκφραση ανάλογη με τους στόχους τους. Στο Κόβεντρι, το ύψος βασίστηκε στα πρότυπα του CIAM, απορρίπτοντας τους προπολεμικούς μεσαιωνικούς ρυθμούς, ενώ το Στάλινγκραντ εντάχθηκε στη σταλινική περίοδο απορρίπτοντας την παλιά αρχιτεκτονική του Τσαρίσιν. Ταυτόχρονα και στις δύο πόλεις διατηρήθηκαν κατά περιπτώσεις και τα δύο προπολεμικά στυλ αρχιτεκτονικής από προσπάθειες που δεν εντάσσονταν απαραίτητα στον κεντρικό σχεδιασμό.
6. Ο γενικός σχεδιασμός και των δύο πόλεων θα περιελάμβανε διάκριση των χρήσεων γης – τομέων των πόλεων. Στο Κόβεντρι το εγχείρημα αυτό ήταν καινοτόμο, καθώς η προπολεμική εικόνα της πόλης περιείχε μικτές χρήσεις, ενώ στο Στάλινγκραντ το τοπίο ήταν πιο ξεκάθαρο προπολεμικά, παρότι δεν είχε τηρηθεί αυστηρά ο διαχωρισμός των εξειδικευμένων τομέων της πόλης.
7. Τα σχέδια σε μερικές περιπτώσεις ήταν αρκετά φιλόδοξα και πάνω από τις δυνατότητες των εποχών, καθώς δεν συμβάδισαν με την καθημερινότητα του πληττόμενου πληθυσμού, γεγονός που συνέβαλε σε καθυστερήσεις κυρίως στις εγκρίσεις των σχεδίων.



8. Και οι δύο χώρες ήταν πρωταγωνιστές στο σκηνικό του πολέμου, με αποτέλεσμα οι πόροι να αναδιανέμονται στις στρατιωτικές επιχειρήσεις κατά προτεραιότητα. Απαιτήθηκαν ειδικοί σχεδιασμοί για την οικονομική ανάπτυξη μεταπολεμικά, ώστε να ολοκληρωθούν οι αποκαταστάσεις των πόλεων.

Παρά τις παραπάνω ομοιότητες, οι δύο πόλεις ανήκαν σε δύο κόσμους που είχαν δομικές διαφορές. Αυτές οι διαφορές εκφράζονται και κατά την φάση του σχεδιασμού αποκατάστασής τους και είναι οι παρακάτω:

1. Οι ιδεολογικές διαφορές στον τρόπο ανασυγκρότησης. Στο σοβιετικό καθεστώς δεν υπήρχε επί της ουσίας ιδιωτική ιδιοκτησία, γεγονός που απλοποιεί τις διαδικασίες πολεοδομησης. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι τα εργοστάσια στις όχθες του Βόλγα αφαιρέθηκαν για τις ανάγκες της ανάπλασης με σχετική ευκολία καθώς ανήκουν στο κράτος. Άλλο χαρακτηριστικό γεγονός της έλλειψης ιδιοκτησίας είναι το γεγονός ότι οι άνθρωποι που έφυγαν από την κατοικία τους στη διάρκεια του πολέμου, δεν επέστρεφαν απαραίτητα στην ίδια κατοικία μεταπολεμικά, ακόμα και αν είχε αποκατασταθεί. Στο Κόβεντρι, τα συμφέροντα ιδιωτών, επιχειρηματιών και εμπορικών συλλόγων έρχονταν συχνά σε αντιπαράθεση με τα σχέδια, με αποτέλεσμα την διεξαγωγή μιας σειράς διαβουλεύσεων και αλλαγών στις λεπτομέρειες των σχεδίων. Η αγγλική κυβέρνηση ζητούσε από το Δημοτικό Συμβούλιο να υπάρχει σύμφωνη γνώμη των εκάστοτε συλλόγων για να εγκριθούν τα σχέδια.
2. Στο Κόβεντρι οι κύριοι παράγοντες του σχεδιασμού ήταν τοπικοί, ο γενικός σχεδιασμός έγινε από τον Αρχιτέκτονα Πόλης και στην πολιτική του σχεδιασμού εμπλέκονταν κυρίως το Δημοτικό Συμβούλιο. Επιπρόσθετα, με τον νεό νόμο Town and Country Planning Act, δίνονταν επιπλέον εξουσίες στις τοπικές αυτοδιοικήσεις στα πλαίσια της ανασυγκρότησης. Στο Στάλινγκραντ οι κύριοι παράγοντες του σχεδιασμού ήταν από την κεντρική διοίκηση. Ο Karo Halabyan ήταν αντιπρόεδρος της Σοβιετικής Ακαδημίας Αρχιτεκτονικής με έδρα την Μόσχα, ενώ συντονίζονταν από ειδική επιτροπή του Λαϊκού Επιμελητηρίου (People's Commissariat).
3. Στην περίπτωση του Κόβεντρι οι πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές ιδέες προέρχονταν επί της ουσίας από τον Αρχιτέκτονα Πόλης Donald Gibson και καθώς ήταν καινοτόμες, έπρεπε να πείσει τις διοικήσεις και την κοινή γνώμη για την εφαρμογή τους. Στην περίπτωση του Στάλινγκραντ το σοβιετικό στυλ ήταν μονόδρομος, με όλες τις πλευρές να συγκλίνουν στην ίδια κατεύθυνση. Ο Karo Halabyan ουσιαστικά εφάρμοσε το ύφος που επέβαλε η εποχή.
4. Το πλήθος των πλάνων που παρουσιάστηκαν από τον D. Gibson είναι πολύ μεγαλύτερο σε σχέση με το αντίστοιχο του Karo Halabyan. Αυτό το γεγονός θα μπορούσε να έχει διάφορες ερμηνείες, εάν εξαιρέσουμε την περίπτωση να μην βρέθηκαν τυχόν υπόλοιπα σχέδια για το Στάλινγκραντ κατά την βιβλιογραφική αναζήτηση. Ο Gibson όρισε εξ αρχής νέα ρυμοτομία της πόλης, γεγονός που επιφέρει διάφορες αλλαγές και διορθώσεις, ενώ ο Halabyan βασίστηκε στην προηγούμενη γραμμική διάταξη της πόλης. Επίσης, ο Gibson ασχολήθηκε αποκλειστικά με την περίπτωση του Κόβεντρι ενώ η Σοβιετική Ακαδημία Αρχιτεκτονικής και ο Halabyan είχαν αναλάβει ένα σύνολο κατεστραμμένων πόλεων. Σε αυτό το πλαίσιο, ίσως ήταν πιο τυποποιημένος ο σχεδιασμός του Halabyan, από την άποψη κιάλας ότι το αρχιτεκτονικό ύφος θα ήταν συγκεκριμένο εξ αρχής.



5. Οι στόχοι της ανασυγκρότησης ήταν σχεδόν αντίθετοι σε σχέση με την πληγή της καταστροφής. Το Κόβεντρι αναδύθηκε ως μία εντελώς διαφορετική πόλη από αυτή που ήταν προπολεμικά σε μία προσπάθεια να ξεχαστούν τα χτυπήματα των βομβαρδισμών και να στραφεί η προσοχή προς το μέλλον, ενώ διατηρείται μόνο ένας τόπος ως μνημείο που είναι η πεσμένη οροφή του Καθεδρικού Ναού St. Michael. Το Στάλινγκραντ διατηρεί τη μνήμη ζωντανή και υπερθεματίζει ίσως στα γεγονότα των μαχών. Το μουσειακό συγκρότημα με το σπίτι του Ρανιον και τον μύλο του Gergardt, ο Δρόμος των Ηρώων, οι Πύλες τις Πόλης, το σιντριβάνι Barmaley, το πολεμικό μουσείο του καταστήματος Univermag, το εντυπωσιακό μνημείο – τύμβος “Motherland Calls” στο ύψωμα Mamayev Kurgan που ξεχωρίζει στον ορίζοντα της πόλης κ.α., υπάρχουν για να θυμίζουν την ιστορία της πόλης.
6. Κινήσεις πολιτών και αλληλεγγύης που συνέβαλαν στις διαδικασίες αποκατάστασης υπήρξαν και στις δύο περιπτώσεις, ακόμα και αναλλαγές υλικών και εργατικού δυναμικού με διαφορετικές πόλεις και χώρες. Οι διαφορές εδώ αφορούν την ιδεολογική προσέγγιση του ζητήματος εθελοντισμός. Στην Σοβιετική Ένωση ο εθελοντισμός στους πολίτες μπερδεύεται με το καθήκον σε μια αξία που έχει τοποθετηθεί πάνω από τους εαυτούς τους. Αυτή η αξία μπορεί να αφορά το σύνολο, την γη, την πατρίδα και παίρνει μορφή μέσω της ιδεολογίας, του κόμματος, του ηγέτη, ένα μείγμα που καταλήγει στην εντυπωσιακή συμμετοχή μεγάλης μάζας πληθυσμού σε περιόδους κρίσης, στην στοχοπροσήλωση, και εν τέλει στην αυτοθυσία, χωρίς να παραμελούνται βέβαια τα πολλαπλά ελαττώματα μιας τέτοιου τύπου εκπαίδευσης.

Η αποκατάσταση και στις δύο πόλεις ολοκληρώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του '50. Μετά από αυτό το διάστημα, η κληρονομιά των σχεδιαστών άρχισε σταδιακά να αλλοιώνεται. Το Κόβεντρι επέδειξε ευελιξία σε νέους σχεδιασμούς και εκσυγχρονισμούς ανάλογα με τις τάσεις του 2<sup>ου</sup> μισού του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Σύμφωνα με άρθρο του Independent [77] το 1992, οι υποστηρικτές του έργου του Gibson για το εμπορικό κέντρο νιώθουν ότι ήταν ένα κόσμημα που έχει καταστραφεί από τους επανασχεδιασμούς. Ψηλά κτίρια και ουρανοξύστες προστέθηκαν τις δεκαετίες '60-'70, και ως υλικό προστέθηκε το τσιμέντο και το γυαλί κυρίως την δεκαετία του '90. Στο Στάλινγκραντ η ιστορία πήρε διαφορετική τροπή μετά τον θάνατο του Στάλιν το 1953. Η ένδοξη ιστορία δεν αναπαράγονταν με τον ίδιο ενθουσιασμό εξαιτίας του ονόματος της πόλης, το οποίο άλλαξε σε Βόλγκογκραντ το 1961. Μέχρι και τα οικιστικά μπλοκ που ονομάστηκαν “Stalinkas” και εντάσσονταν στο Stalinist Empire Style έδωσαν τη θέση τους σε πιο απλοποιημένης μορφής μπλοκ που ονομάστηκαν “Khrushchevkas” μεταξύ του 1953 και 1964 [78].

## 5.2 Επίλογος

Το 1942 και με το ξέσπασμα της μάχης του Στάλινγκραντ, με πρωτοβουλία μιας ομάδας γυναικών στο Κόβεντρι, οι κάτοικοι συνέλλεξαν περίπου 4.500 αγγλικές λίρες (200.000 αντίστοιχα σήμερα), για κινητό νοσοκομειακό εξοπλισμό τον οποίο έστειλαν στον Κόκκινο Στρατό στο Στάλινγκραντ. Σε απάντηση, 36.000 γυναίκες του Στάλινγκραντ υπέγραψαν ένα άλμπουμ υπογραφών, το οποίο έστειλαν στο Κόβεντρι. Τελικά οι δύο πόλεις αδελφοποιήθηκαν το 1944 και το γεγονός αποτελεί την πρώτη αδελφοποίηση πόλεων στον κόσμο.



**Εικ.86:** «Volgograd Place» κάτω από γέφυρα στο Κόβεντρι, έργο που αναπαριστά την καταστροφή του Στάλινγκραντ στα πλαίσια της αδελφοποίησης των δύο πόλεων [79].



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- [1] Π.Μ. Δελλαδέτσικας, *Οι Ασφαλείς Πόλεις*. Αθήνα, ΕΞΑΝΤΑΣ, 2009.
- [2] *Ιστοτόπος Historic Coventry* [Online]. Διαθέσιμο:  
<http://www.historiccoventry.co.uk/history/history.php>
- [3] T. Tsubaki, "Postwar Reconstruction and the Questions of Popular Housing Provision, 1939-1951 - The debates and implementation of policy, with particular reference to Coventry and Portsmouth, vol. 1", Ph.D. dissertation, Centre for the Study of Social History, Warwick University, Warwick, UK, 1993.
- [4] *Ιστοτόπος pinimg* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://i.pinimg.com/originals/cd/0c/3b/cd0c3b501fd10ec8039202644ea4c14f.jpg>
- [5] Ελεύθερη Διαδικτυακή Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia, *Coventry Blitz* [Online]. Διαθέσιμο:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Coventry\\_Blitz](https://en.wikipedia.org/wiki/Coventry_Blitz)
- [6] BBC News. (2015, Nov. 13). *The Coventry Blitz: 'Hysteria, terror and neurosis'* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.bbc.com/news/uk-england-coventry-warwickshire-34746691>
- [7] Herbert Art Gallery & Museum. (2020, Nov. 14). *Tales From The Archive: Coventry Blitz - Banding Together In A Crisis* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.theherbert.org/news/196/tales-from-the-archive-coventry-blitz-banding-together-in-a-crisis>
- [8] J. Gould and C. Gould, *Coventry planned – The Architecture of the Plan for Coventry 1940 – 1978*, Ordnance Survey Material, 2009 [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.coventry.gov.uk/downloads/file/19166/gould-report-coventry-planned-april-20-09-revision>
- [9] J. Hasegawa, "The Replanning of the Blitzed City Centre in Britain: A comparative study of Bristol, Coventry and Southampton 1941-1950", Ph.D. dissertation, Centre for the Study of Social History, Warwick University, Warwick, UK, 1989.
- [10] *Ιστοτοπος alamy* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.alamy.com/stock-photo-smithford-street-coventry-after-the-blitz1310november-1940-20226603.html>



- [11] Coventry Telegraph. (2020, Nov. 13). *How Coventry will mark the 80th anniversary of the Blitz* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.coventrytelegraph.net/news/coventry-news/how-coventry-mark-80th-anniversary-19270809>
- [12] P. Johnson-Marshall, “Coventry : Test Case of Planning”, *Official Architecture and Planning*, No. 5, vol. 21, pp. 225-226, May 1958.
- [13] R.T. LeGates and F. Stout, “A Contemporary City from The City of Tomorrow and its Planning (1929) By Le Corbusier”, *The City Reader*, London: Routledge, 2020, pp. 367-375.
- [14] J. Gould and C. Gould, *Coventry: The making of a modern city 1939-1973*, Swindon: Historic England, 2016.
- [15] A. Fair, “A new image of the living theatre: the Genesis and Design of the Belgrade Theatre , Coventry , 1948-58”, *Architectural History*, vol. 54, pp. 347-382, 2011.
- [16] L. Campbell, “*Paper Dream City/ Modern Monument: Donald Gibson and Coventry*”, London; New York, Routledge, 2007, pp. 121-144.
- [17] M.S. Webb, “Local responses to the protection of medieval buildings and archaeology in British post-war town reconstruction: Southampton and Coventry”, *Urban History*, vol. 45, issue 4, pp. 635-659, Nov 2018.
- [18] R. Hill, “From the Black Prince to the Silver Prince: Relocating Medieval Coventry”, *Twentieth Century Architecture*, No.7, pp. 60-86, 2004.
- [19] Britain Express. *Ford's Hospital Almshouse, Coventry* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.britainexpress.com/counties/westmid/coventry/fords-hospital.htm>
- [20] Coventry Live News. *Incredible old plans show what Coventry COULD have looked like* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.coventrytelegraph.net/news/coventry-news/coventry-blitz-world-war-ii-13721053>
- [21] *Ιστοτόπος Britain from above* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://britainfromabove.org.uk/>
- [22] Coventry Telegraph. (2018, Jun. 22). *On This Day: Old photos taken in Coventry and Warwickshire on June 22* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.coventrytelegraph.net/news/history/gallery/day-old-photos-taken-coventry-11504336>



- [23] BBC Local. (2010, Nov. 4). *Take a look back at pre-war Coventry through pictures* [Online]. Διαθέσιμο: [http://news.bbc.co.uk/local/coventry/hi/front\\_page/newsid\\_9159000/9159406.stm](http://news.bbc.co.uk/local/coventry/hi/front_page/newsid_9159000/9159406.stm)
- [24] *Ιστότοπος pinimg* [Online]. Διαθέσιμο: <https://i.pinimg.com/originals/5f/d6/1e/5fd61e9833f6128a4edaead779545719.jpg>
- [25] *Ιστότοπος reddit* [Online]. Διαθέσιμο: [https://www.reddit.com/r/Lost\\_Architecture/comments/b8keci/coventry\\_cathedral\\_built\\_in\\_the\\_14th\\_century/](https://www.reddit.com/r/Lost_Architecture/comments/b8keci/coventry_cathedral_built_in_the_14th_century/)
- [26] *Ιστότοπος The Historic England blog* [Online]. Διαθέσιμο: <https://heritagecalling.com/2019/08/14/the-destruction-and-rebirth-of-coventry-cathedral/>
- [27] S. Couperus, “Experimental Planning after the Blitz. Non-governmental Planning Initiatives and Post-war Reconstruction in Coventry and Rotterdam, 1940–1955”, *Journal of Modern European History*, vol. 13, No 4, pp. 516-533, 2015.
- [28] S. von Moos, “Le Corbusier and European Reconstruction”, *Perspecta*, Vol. 48, pp. 144-160, 2015.
- [29] D. Lloyd and D. Kilpatrick, “Urban evaluation: Coventry City of the Century”, *Built Environment Quarterly*, vol. 2, No 2, pp. 140-150, June 1976.
- [30] Youtube. (2012, Mar. 12). *Coventry: Then and Now (50+ Old Photos)* [Online]. Διαθέσιμο: <https://www.youtube.com/watch?v=7RqTognrzu4&t=9s>
- [31] Ελεύθερη Διαδικτυακή Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia. *Volgograd* [Online]. Διαθέσιμο: <https://en.wikipedia.org/wiki/Volgograd>
- [32] E. Krasilnikova, “Landscape and urban planning transformation of space-planning structure”, *The Hybrid Link 03*, pp. 1–26, 2014 [Online]. Διαθέσιμο: <http://www.urbanhybridization.net>
- [33] Ελεύθερη Διαδικτυακή Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia. *Krasny Oktyabr (steel plant)* [Online]. Διαθέσιμο: [https://en.wikipedia.org/wiki/Krasny\\_Oktyabr\\_\(steel\\_plant\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Krasny_Oktyabr_(steel_plant))
- [34] V. Serebryanaya et al, “Creation of Stalingrad look in postwar period (1940 – 1950)”, *IOP Conf. Ser.: Mater. Sci. Eng*, 2018 [Online]. Διαθέσιμο: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/451/1/012160>
- [35] B. Risebero, *Modern Architecture and Design: An Alternative History*, The MIT Press, 1985.



- [36] A.V. Antyufeev and O.A. Antyufeeva, “Linear cities: controversies, challenges and prospects”, *IOP Conf*, Volgograd, 2019, doi:10.1088/1757-899X/687/5/055025.
- [37] R Dale, “Divided we Stand: Cities Social Unity and Post-War Reconstruction in Soviet Russia, 1945-1953”, *Contemporary European History*, Vol. 24, No. 4, pp. 493–516, 2015.
- [38] *Ιστότοπος pinterest* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.pinterest.ca/pin/499195939928965257/>
- [39] *Ιστότοπος Rare Historical Photos* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://rarehistoricalphotos.com/statue-center-stalingrad-1942/>
- [40] Youtube. (2019, Feb. 11). *Stalingrad Before WW2 Battle In Color* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.youtube.com/watch?v=FJNfrVLB6ds>
- [41] Ελεύθερη Διαδικτυακή Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia. *Battle of Stalingrad* [Online]. Διαθέσιμο:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Battle\\_of\\_Stalingrad](https://en.wikipedia.org/wiki/Battle_of_Stalingrad)
- [42] NYU Jordan Center for the Advanced Study of Russia, *Reconstructing Stalingrad: The Struggle to Rebuild and Redefine the “Hero City” After 1943, Part I* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://jordandrussiacenter.org/news/reconstructing-stalingrad-the-struggle-to-rebuild-and-redefine-the-hero-city-in-the-aftermath-of-1943-part-i/#.YUi7mbgzaUI>
- [43] *Ιστότοπος Das Ende in Stalingrad* [Online]. Διαθέσιμο:  
<http://www.389id.de/Kampfhandlungen/Stalingrad%201942.htm>
- [44] Live Journal. *Foto History* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://foto-history.livejournal.com/10390282.html>
- [45] War on the Rocks. (2017, Aug.30). *The Motherland calls: The Battle of Stalingrad, 75 Years Later* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://warontherocks.com/2017/08/the-motherland-calls-the-battle-of-stalingrad-75-years-later/>
- [46] ExpressDigest. *The Battle of Stalingrad as never seen before* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://expressdigest.com/the-battle-of-stalingrad-as-never-seen-before/>
- [47] *Ιστότοπος pinterest* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.pinterest.it/pin/282389839108638654/>
- [48] WW2 Photo Archive. (2018, Nov. 18). *Square of Fallen Fighters after the end of the Battle of Stalingrad* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://albumwar2.com/square-of-fallen-fighters-after-the-end-of-the-battle-of-stalingrad/>



- [49] Return of Kings. *The 10 most extraordinary things about the battle of Stalingrad* [Online]. Διαθέσιμο:  
[https://www.returnofkings.com/61600/the-10-most-extraordinary-things-about-the-battle-of-stalingrad?utm\\_source=pinterest&utm\\_medium=pinterest&utm\\_campaign=sumome\\_share](https://www.returnofkings.com/61600/the-10-most-extraordinary-things-about-the-battle-of-stalingrad?utm_source=pinterest&utm_medium=pinterest&utm_campaign=sumome_share)
- [50] V. Alexandrova, “The Revival of Liberated Cities in the Soviet Union”, *The Russian Review*, , Vol. 4 No.2, pp 62-71, Spring 1945.
- [51] K. Alabyan, “ Rebuilt Cities to Gain New Beauty”, *Information Bulletin published by the Embassy of the Union of Soviet Socialist Republics in the U.S.A.*, vol. 6, No. 52, pp. 17-18 July 1946.
- [52] G. Ptichnikova and A. Antyufeev, “Architecture of Stalingrad: the image of the hero city by the language of “Stalinist Empire style””, *E3S Web Conf*, vol. 33, 2018, doi:  
<https://doi.org/10.1051/e3sconf/20183301046>
- [53] Vojna2historia. *Early post war Stalingrad. (rebuilding Stalingrad)* [Online]. Διαθέσιμο:  
<http://vojna2historia.blogspot.com/2016/03/early-post-war-stalingrad-rebuilding.html>
- [54] EtoMesto. *1942 map of Stalingrad and its environs* [Online]. Διαθέσιμο:  
[http://www.oldmap.org/map-volgograd\\_1942-stalingrad/](http://www.oldmap.org/map-volgograd_1942-stalingrad/)
- [55] Ελεύθερη Διαδικτυακή Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia. *Palazzo Medici Riccardi* [Online]. Διαθέσιμο:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Palazzo\\_Medici\\_Riccardi#/media/File:Palazzo\\_Medici\\_Riccardi-Florence.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Palazzo_Medici_Riccardi#/media/File:Palazzo_Medici_Riccardi-Florence.jpg)
- [56] Ελεύθερη Διαδικτυακή Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia. *Volgograd Railway Station* [Online]. Διαθέσιμο:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Volgograd\\_railway\\_station](https://en.wikipedia.org/wiki/Volgograd_railway_station)
- [57] *Ιστοτόπος NET-FILM* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.net-film.ru/film-27364/>
- [58] Erenow. *Stalingrad: The City that defeated the Third Reich* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://erenow.net/ww/stalingrad-city-that-defeated-third-reich/17.php>
- [59] Ελεύθερη Διαδικτυακή Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia. *Gerhardt's Mill* [Online]. Διαθέσιμο:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Gerhardt%27s\\_Mill](https://en.wikipedia.org/wiki/Gerhardt%27s_Mill)
- [60] *Ιστοτόπος pinimg* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://i.pinimg.com/originals/d0/8c/6b/d08c6bd31bfd2e828a9ed76040564194.jpg>
- [61] Russia Travel Blog. *Volgograd – the city restored from ruins* [Online]. Διαθέσιμο:



<https://russiatrek.org/blog/cities/volgograd-the-city-restored-from-ruins/>

- [62] V. Rodionov, “Inspired People of Stalingrad Are Restoring Their City”, *Information Bulletin published by the Embassy of the Union of Soviet Socialist Republics in the U.S.A*, vol. 10, No 3, pp. 94-95, Feb 1950.
- [63] O. A. Gomanenko, “The Priority Measures on the Restoration of Stalingrad Region After the End of the Battle on the Volga”, *Science Journal of Volgograd State University*, vol. 23, no. 1, pp. 116-125, 2018.
- [64] V. Koroteyev, “The Great City”, *Information Bulletin published by the Embassy of the Union of Soviet Socialist Republics in the U.S.A*, vol. 4, No. 13, pp. 4-11, Jan 1944.
- [65] *Ιστότοπος pinterest* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.pinterest.fr/pin/494199759090958820/>
- [66] V. Lokhova and Malysheva M. “Restoring the Stalingrad Region: Peculiarities of Using State and Organizing, Financial and Credit Resources of the USSR 1943-1944” *Vestnik Volgogradskogo Gosudarstvennogo Universiteta*, Vol. 23, Iss. 1, Feb 2018, doi:10.15688/jvolsu4.2018.1.12.
- [67] K. Alabyan, “Soviet Architects Build Now – and for the Future”, *Information Bulletin published by the Embassy of the Union of Soviet Socialist Republics in the U.S.A*, vol. 4, No. 4, pp. 4-8, Jan 1944.
- [68] Russia Travel Blog. *Athletic parade in Stalingrad in May 1945* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://russiatrek.org/blog/history/athletic-parade-in-stalingrad-in-may-1945/>
- [69] M. Harrison, “The Soviet Union after 1945: Economic Recovery and Political Repression”, *Past & Present*, vol. 210, iss. 6, pp. 1-17, 2011.
- [70] J. Naum, “Close-up of the Soviet Fourth Five-Year Plan”, *The Quarterly Journal of Economics*, vol. 66, No. 2, pp. 139-171, May 1952.
- [71] NYU Jordan Center for the Advanced Study of Russia. *Reconstructing Stalingrad: The Struggle to Rebuild and Redefine the “Hero City” After 1943, Part III* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://jordanrussiacenter.org/news/reconstructing-stalingrad-the-struggle-to-rebuild-and-redefine-the-hero-city-in-the-aftermath-of-1943-part-iii/#.YVCADLgzaUk>
- [72] *Ιστότοπος facebook* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://www.facebook.com/173574009693754/posts/then-and-now-the-univermagbuilt-in-1938-the-univermag-department-store-was-one-o/822273834823765/>
- [73] Soviet Postcards. *VOLGOGRAD – ΒΟΛΓΟΓΡΑΔ 1967* [Online]. Διαθέσιμο:



<https://www.sovietpostcards.org/2013/01/02/volgograd-%D0%B2%D0%BE%D0%BB%D0%B3%D0%BE%D0%B3%D1%80%D0%B0%D0%B4-1967/>

- [74] Ελεύθερη Διαδικτυακή Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia. *Mamayev Kurgan* [Online]. Διαθέσιμο: [https://en.wikipedia.org/wiki/Mamayev\\_Kurgan](https://en.wikipedia.org/wiki/Mamayev_Kurgan)
- [75] Amusing Planet. (2013, Oct.18). *Soviet War Memorial at Mamayev Kurgan* [Online]. Διαθέσιμο: <https://www.amusingplanet.com/2013/10/soviet-war-memorial-at-mamayev-kurgan.html>
- [76] Independent. (2018, Jun. 18). *The city that can't forget the war: Why Volgograd hopes the World Cup can help it enter a new era* [Online]. Διαθέσιμο: <https://www.independent.co.uk/news/world/europe/world-cup-2018-volograd-russia-second-world-war-stalingrad-a8403471.html>
- [77] Independent. (1992, Sep. 01). *Architecture: Cluttering up Gibson's Coventry: Councillors say the Fifties shopping centre is tatty, but others feel a gem is being ruined by redevelopment. Chris Arnot reports* [Online]. Διαθέσιμο: <https://www.independent.co.uk/arts-entertainment/art/news/architecture-cluttering-up-gibson-s-coventry-councillors-say-the-fifties-shopping-centre-is-tatty-but-others-feel-a-gem-is-being-ruined-by-redevelopment-chris-arnot-reports-1548820.html>
- [78] K. Choate, "From "Stalinkas" to "Khrushchevkas"", M.Sc. dissertation, U.S., Utah State University, Logan, Utah, 2010.
- [79] The Guardian. *A tale of twin cities: how Coventry and Stalingrad invented the concept* [Online]. Διαθέσιμο: <https://www.theguardian.com/cities/2016/mar/04/twin-cities-coventry-stalingrad-war>
- [80] J. Calame, "Post War Reconstruction: Concerns, Models & Approaches", *Post - Conflict Reconstruction: Re-connecting Sites, Nations, Cultures*, vol. 6, paper 20, pp. 1-56, Spring 2005 [Online]. Διαθέσιμο: [https://docs.rwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1018&context=cmpd\\_working\\_papers](https://docs.rwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1018&context=cmpd_working_papers)
- [81] R. Kozlovsky, "Adventure Playgrounds and Postwar Reconstruction", *Designing Modern Childhoods: History, Space, and the Material Culture of Children; An International Reader*, Rutgers University Press, 2007 [Online]. Διαθέσιμο: [https://www.academia.edu/13258671/Adventure\\_Playgrounds\\_and\\_Postwar\\_Reconstruction](https://www.academia.edu/13258671/Adventure_Playgrounds_and_Postwar_Reconstruction)
- [82] E. D. Vladimirova, "Social and Economic Development of the Stalingrad Region in 1943-1947" *Center of Documentation of the Contemporary History of the Volgograd Region*, vol. 23, No. 1, 2017, doi: <https://doi.org/10.15688/jvolsu4.2018.1.13>.



- [83] D. Pigalev, “Stalingrad, the Reborn City”, *Information Bulletin published by the Embassy of the Union of Soviet Socialist Republics in the U.S.A.*, vol. 7, No. 1, pp. 17-18, Jan 1947.
- [84] S. G. Wheatcroft, “The Soviet Famine of 1946-1947, the Weather and Human Agency in Historical Perspective”, *Europe – Asia Studies*, vol. 64, No. 6, pp. 987-1005, Aug 2012.
- [85] Stalingrad Front. *Heroic defense of Pavlov’s House* [Online]. Διαθέσιμο:  
<https://stalingradfront.com/articles/articles-about-stalingrad-battle/pavlovs-house/>