



STEDELIJKE METARMORFOSES TIJDENS HET SOCIALISME

Steden in communistisch Oost-Europa waren duidelijk anders dan in West-Europa: geen reclames voor Coca Cola, maar opwekkende parolen om de arbeiders op te zwepen tot nog betere prestaties. Maar de nieuwbouwwijken leken verdacht veel op de Amsterdamse Bijlmermeer. In heel Europa was de kraanbouwideologie namelijk langere of kortere tijd dominant. Wat waren de specifieke kenmerken van de socialistische stad?

Ideologische basis

Tijdens het communisme was de stedenbouw onlosmakelijk verbonden met de marxistisch-leninistische leer. Karl Marx en Friedrich Engels hadden in de negentiende eeuw op treffende wijze de uitwassen van de kapitalistische maatschappij beschreven. Vanaf het begin van de Industriële Revolutie waren de leefomstandigheden van arbeiders in de snel uitdijende steden erbarmelijk. Engels schreef zijn in 1845 gepubliceerde boek *'Die Lage der arbeitenden Klasse in England'* in Manchester, dat samen met Liverpool het hart van de Engelse industrialisatie vormde. Marx en Engels lieten na hun dood echter geen blauwdruk achter voor een communistische samenleving, laat staan van de ideale stad. Pas na de dood van Lenin (zeven jaar na de revolutie van 1917) begon de discussie over de fundamenteën van de communistische samenleving. In de jaren twintig werden ook de 'principes van de socialistische stedenbouw' opgesteld.

De nieuwe Sovjetmaatschappij moest een einde maken aan de grote ongelijkheid en klassentegenstellingen die het kapitalisme kenmerkten. Hun kritiek op de kapitalistische stad laat zich samenvatten in zes punten: 1) de verspilling van ruimte door het enorme grondoppervlak van eengezinswoningen; 2) de verspilling van tijd en transport door de ruimtelijke scheiding van wonen, werken en recreëren; 3) de overheersing van de tertiaire sector in het stadscentrum; 4) de sociale segregatie binnen steden; 5) het overwicht van één of meer steden in het stedelijk systeem en 6) de chaotische stadsontwikkeling en stadsplanning.

Principes van de socialistische stedenbouw

Al deze kwalijke zaken waren volgens de ideologen het gevolg van de macht van het kapitaal, met stedelijke planners in een ondergeschikte rol. Die nadelen kenden de communistische landen niet: de productiemiddelen waren immers in handen van de staat, en de centrale economische en ruimtelijke planners zouden de juiste keuzes maken ten faveure van 'het volk'.

De stedenbouw in de Sovjet-Unie en haar satellietstaten in Midden- en Oost-Europa moest laten zien dat het communisme een veel betere en eerlijkere samenleving had opgeleverd, ook in de stad. De 'principes van de socialistische stedenbouw' waren het communistische antwoord op de verderfelijke kenmerken van de kapitalistische stad.

Het eerste principe betrof het stadscentrum, dat een multifunctionele mix moest bieden van wonen, werken, recreëren, winkelen en dienstverlening. De uitvoering daarvan vinden we bijvoorbeeld terug op de Karl-Marx-Allee in Oost-Berlijn met winkels en diensten op de begane grond, en daarboven de woningen. De woonblokken worden afgewisseld met prominent aanwezige bioscopen of restaurants. De woonfunctie in het centrum was dus belangrijk. In de praktijk lag de nadruk echter op de politieke, bestuurlijke en culturele functies in het centrum. De winkelfunctie kreeg weinig aandacht: de meeste winkels waren te vinden in de nieuwe wooncomplexen buiten het centrum, en ook daar waren ze vaak een sluitpost: wel gepland, maar door geldgebrek niet, of veel later pas gerealiseerd.

Gestreefd werd naar een evenredige spreiding van voorzieningen in een nieuwbouwwijk; de realiteit was een concentratie van winkels bij belangrijke haltes van het openbaar vervoer – overigens een handige oplossing voor de werkende mens (en dat was bijna iedereen). In nieuwe steden (inclusief de stadscentra van zwaar verwoeste steden tijdens de Tweede Wereldoorlog) was wel ruimte

voor een prominente, vaak autovrije, winkelstraat. Het mooiste voorbeeld is de Prager Straße in Dresden, die een verbinding vormt tussen het centraal station en de oude binnenstad. Dit was de pronkstreek van de socialistische winkelstraat, die overigens verdacht veel lijkt op de Lijnbaan in Rotterdam, maar dan net iets breder, en met hogere flats. Dit is niet vreemd, want in de jaren vijftig van de vorige eeuw lieten zowel West- als Oost-Europese stadsplanners en architecten zich inspireren door modernisten, zoals Le Corbusier.

Arbeider en ingenieur moesten naast elkaar wonen; het tegengaan van sociale segregatie was een tweede principe. Dat leverde overigens in de praktijk vaak een botsing van verschillende leefstijlen op. De arbeider die in ploegendienst werkte had toch een ander levensritme dan de wetenschappelijk medewerker van het planbureau. Het gevolg van dit principe was wel dat er in socialistische steden weinig segregatie voorkwam.

Stadscentra

Een derde principe betrof het belang van het stadscentrum voor de representatie van de staat en de communistische partij. Op een groot centraal plein konden politieke manifestaties plaatsvinden en kon bij parades de militaire en economische macht aan de wereld getoond worden. De hoofdkwartieren van de communistische partij en bijvoorbeeld de vakbeweging waren op of nabij dit plein te vinden. Een cultuurpaleis, waar culturele manifestaties en tentoonstellingen konden plaatsvinden, mocht niet ontbreken. Het centrale plein was het eindpunt van de zogenaamde 'magistralen': de brede wegen die gebruikt konden worden voor parades, en die ook dienden als de belangrijkste verkeersaders van en naar het centrum (met vaak een gereserveerde rijstrook voor het vervoer van prominente politici). Langs deze magistralen waren ook belangrijke winkels en voorzieningen gevestigd. De almacht van de Partij werd fysiek zichtbaar in zogenaamde 'dominanten': nieuwe, hoge gebouwen, zoals het cultuurpaleis in Warschau (zie artikel Ferry Vermeer in deze AGORA), de televisietoren in Oost-Berlijn of Riga, of het hoofdgebouw van de Lomonosov-universiteit in Moskou.

In steden die zwaar getroffen waren door de Tweede Wereldoorlog was het eenvoudiger om de nieuwe principes te hanteren bij de wederopbouw. Dat zien we bijvoorbeeld in Oost-Berlijn ten oosten van de Marx-Engels-Platz (sinds 1990 weer Schloßplatz) en in Dresden, dat op 13 februari 1945 vrijwel geheel werd vernietigd door de zware bombardementen van de geallieerden. Op de plaats van de historische Wilsdruffer Straße werd een

61 meter brede oost-west magistrale aangelegd, die in 1954 werd vernoemd naar de Duitse communist Ernst Thälmann. De historische



De Prager Strasse in Dresden. Foto: Christian Stolz

Altmarkt werd een stuk groter gemaakt om plaats te bieden aan grote parades. De nieuwbouw aan de markt wordt gekenmerkt door de architectuur van het socialistisch classicisme, een historische bouwstijl die in die jaren in de mode was, en die beslist mooie gebouwen opleverde. Er waren plannen om aan de noordzijde een hoog 'Kulturpalast' te bouwen, in de stijl van het cultuurpaleis van Warschau, naar model van de 'zeven zusters' in Moskou: wolkenkrabbers in de zogenaamde suikertaartenstijl, waar Stalin erg van hield. Uiteindelijk werd tussen 1966 en 1969 een Kulturpalast gebouwd in modernistische stijl, met een indrukwekkend mozaïek aan de zijkant 'Der Weg der Roten Fahne'. Het gebouw heeft nu een monumentale status en wordt momenteel gerenoveerd.

De 'compacte stad', met een korte afstand tussen en wonen en werken, en een prominente rol voor het openbaar vervoer, was een vierde principe. Dit werd vooral gerealiseerd in de compleet nieuwe steden, zoals Eisenhüttenstadt en Hoyerswerda in de DDR, het Poolse Nowa Huta ten oosten van Krakau, of Dunaújváros in Hongarije. Deze steden verzezen naast een nieuwe economische activiteit, zoals een hoogoven of een bruinkoolmijn. De woonwijken lagen dicht bij de industrie, slechts gescheiden door een vrij smalle groenstrook. Het openbaar vervoer was prima geregeld (en goedkoop); dat gold overigens ook in de oudere steden. Het particulier autobezit werd bewust laag gehouden. In de DDR was de gemiddelde wachttijd voor een Trabant veertien jaar. In binnensteden en nieuwe wooncomplexen hoefde daarom weinig ruimte gereserveerd te worden voor parkeerplekken. Na de omwenteling nam het autobezit snel toe, met alle parkeeroverlast en congestie ten gevolge.

Nieuwbouwwijken

De nieuwe socialistische woonwijken buiten het centrum (vaak op grote afstand) waren gebouwd volgens het principe van het mikrorayon. Een wijk was opgebouwd uit verschillende mikrorayons, met vijfduizend tot dertigduizend inwoners en een eigen centrum met collectieve voorzieningen. Er werd veel gewerkt met stadsverwarming, zodat de restwarmte van de vaak nabij gelegen fabrieken gebruikt kon worden. Oorspronkelijk was de gedachte dat het individuele leven steeds meer zou verschuiven naar een collectief leven met gemeenschappelijk vermaak en restauratieve voorzieningen (in de eerste nieuwbouwflats was de keuken heel klein). Maar de praktijk liet zien dat ook de socialistische mens een voorkeur had voor een gezinsleven.

Zowel in Oost- als West-Europa overheerste in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw de 'kraanideologie': met systeembouw kon snel en goedkoop flats gebouwd worden. Een nadeel was de monotonie, die ondervangen werd door een variatie in hoogte en het gebruik van kleuren of muurschilderingen. Dat is goed te zien in het Oost-Duitse Halle-Neustadt, waar het kleurgebruik de kinderen moest helpen na schooltijd hun flat terug te vinden. In het Westen raakten dit soort woonwijken uit de gratie, en verschoof de aandacht naar suburbane woonwijken met veel ééngezinshuizen. In Oost-Europa bleef men tot aan het eind van de communistische periode doorgaan met de systeembouw (*Plattenbau* in de DDR). We moeten daarbij bedenken dat deze moderne woningen geliefd waren bij de bevolking: ze waren relatief ruim en beschikten over moderne voorzieningen, zoals centrale verwarming. De machthebbers in de DDR, Polen, Hongarije en de andere Oostbloklanden lieten daarnaast de oude binnensteden verkommeren: te duur, en minder geschikt om de principes van het 'nieuwe wonen' door te voeren.

Met name in de oude wijken met huurkazernes (gebouwd tijdens de industrialisatie van eind negentiende/begin twintigste eeuw) waren de huisvestingsomstandigheden slecht. Er moest vaak een toilet gedeeld worden, en om het verouderde verwarmingssysteem draaiende te houden moest gesjouwd worden met bruinkoolbriketten. Dan had je geluk als je na lang wachten in aanmerking kwam voor een nieuwe woning in een moderne uitbreidingswijk. Dat is ook een belangrijke reden waarom mensen in Oost-Europa nog altijd positiever zijn over dit soort wijken dan 'Westerlingen' dat zijn. Na de omwenteling zijn veel van dit soort wijken gerenoveerd (nieuwe kozijnen, nieuw pleisterwerk). Ook ontstond leegstand: in Oost-Duitsland vooral door de massale verhuizing naar het Westen (pas de laatste vijf jaar afgenomen) maar daarnaast (in alle landen) omdat het stijgende inkomen een verhuizing naar een suburbane eengezinshuizen mogelijk maakte.

Eenheid en verscheidenheid

De gemeenschappelijke ideologische basis heeft ervoor gezorgd dat de steden in het Oostblok veel op elkaar leken. Maar er waren wel degelijk verschillen, omdat de strijd tussen ideologische hardliners en pragmatische stadsbestuurders verschillend kon uitpakken. Dat kon van plaats tot plaats verschillen. Steden die zwaar waren getroffen tijdens de Tweede Wereldoorlog boden meer speelruimte aan stadsplanners dan steden die gespaard bleven. Maar het kwam ook voor dat de bulldozer werd ingezet om alsnog ruimte te creëren – denk aan de Boekarest, waar hele stadswijken gesloopt werden om het Paleis van het Volk te bouwen, een waanidee van dictator Ceaușescu. Sinds 1989 hebben de meeste steden een metamorfose ondergaan. Maar voor wie er oog voor heeft, zijn de contouren van de socialistische stadsplanning nog altijd goed te herkennen.

Literatuurselectie

- French, R.A. & F.E.I. Hamilton (1979) *The Socialist City: spatial structure and urban policy*. Chichester: Wiley.
- Rijk, G. de (1977) *Steden in socialistische landen: wat is anders?* In: Ginkel, J.A. e.a., *Zicht op de stad*, p. 251-313. Bussum: Romem.
- Stanilov, K. (red) (2007) *The Post-Socialist City*. Dordrecht: Springer.



Beeld: Stacja Muranów

Leo Paul (l.j.paul@uu.nl) is universitair hoofddocent aan de faculteit Geowetenschappen, Universiteit Utrecht, en gespecialiseerd in Europese integratie en Midden- en Oost-Europa.