

Caroline Jonigkeit

Humboldt-Universität zu Berlin

Die Moskauer Metro (1931–1954): Einordnung in die Architektur des Sozialistischen Realismus Moskaus

Die Moskauer Untergrundbahn ist ein wichtiges Wahrzeichen der russischen Metropole. Die erste Linie der *Moskovski Metropolitain imeni L. M. Kaganovič*¹ wurde im Mai 1935 unter Iosif Vissarionovič Stalin (1879–1953) eröffnet. Vor dem Hintergrund des Ersten Fünfjahresplans steht die U-Bahn auch mit ihrer kurzen Bauzeit (1931–1935) exemplarisch für die forcierte Industrialisierung, die Realisierung monumentaler Großbauprojekte und für staatliche repressive Kontrolle der 30er Jahre.²

Die Geschichte der sowjetischen U-Bahn ist vor allem für die erste Linie mit den Entscheidungsprozessen für den Bau, als auch die technischen Konstruktionsweisen, die Einbettung der Metro in den Generalplan Moskaus (1935), ihre Anbindung an den Eisenbahndurchmesser sowie auch bezüglich der Lebensumstände der Bauarbeiter aufgearbeitet worden.³ Auch in wissenschaftlichen Publikationen zur Architektur der Stalinzeit wird die U-Bahn besprochen.⁴

¹ *Moskauer Metro namnes L. M. Kaganovič*. Benannt nach dem sowjetischen Verkehrsminister Lazar' Moissejevič Kaganovič (1893–1991). Ende 1955 wurde die U-Bahn in *Moskovski Metropolitain imeni Lenina* umbenannt.

² Die kurze Bauzeit der Moskauer U-Bahn ist auch vor dem Hintergrund bemerkenswert, da auf der Baustelle keine Zwangsarbeiter*innen eingesetzt wurden, wie es bei vielen Großbaustellen beispielsweise beim Moskva-Wolga-Kanal (1932–1937) der Zeit üblich war. Vgl. Harald BODENSCHATZ und Christiane POST (Hg.), *Städtebau im Schatten Stalins. Die internationale Suche nach der sozialistischen Stadt in der 1929–1935*, Berlin 2003, S. 269 – Natalia DUSKINA, *Moscow Metro*, In: Berlin, hg. v. Nationalkomitee der Bundesrepublik Deutschland, ICOMOS, *Welterbestätten des 20. Jahrhunderts. Defizite und Risiken aus europäischer Sicht. World Heritage Sites of the 20th Century – Gaps and Risk from a European Point of View*. Jörg Haspel und Michael Petzet, Berlin 2008, S. 129 – Werner HUBER, *Moskau – Metropole im Wandel. Ein architektonischer Stadtführer*, Köln 2007, S. 113 und 119 – Katharina KUCHER, *Metrostroj 1931–1935. Der Bau der Moskauer Metro als soziales Phänomen der dreißiger Jahre*, In: *Zeitschrift für Kultur- und Geisteswissenschaften*, 10 (1995/1996), S. 43 – Christine KUHLMANN, „...hell und froh unter der Erde.“ *Die Moskauer Metro (1931–1935) als Dokument des Stalinismus*, Marburg 1995, S. 11, 33 und 41 – Dietmar NEUTATZ, *Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus (1931–1935)*, Köln, 2001, S. 171–172 – NEUTATZ, *Träume und Alpträume. Eine Geschichte Russlands im 20. Jahrhundert*, München 2013, S. 227–230.

³ Einen großen Beitrag leistete dazu die Habilitationsschrift von NEUTATZ *Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus (1931–1935)*, Köln, 2001. Auch in: KUCHER 1995/1996, *Metrostroj*, In: *Zeitschrift* (1995/1996), S. – Dietmar NEUTATZ, *Von der Stadtduma ins Politbüro? Entscheidungsprozesse bei der Projektierung der Moskauer Untergrundbahn. 1897–1935*, In: *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, Band 44, Düsseldorf 1996 – Ders., „Schmiede des neuen Menschen“ und Kostprobe des Sozialismus: Utopien des des Moskauer Metrobaus, In: Wolfgang Hartwig, *Utopie und politische Herrschaft im Europa der Zwischenkriegszeit*, München 2003.

⁴ Weitere Publikationen dazu: BODENSCHATZ und POST (Hg.) 2003, *Städtebau im Schatten Stalins* – KUHLMANN

Das Dissertationsprojekt befasst sich mit der Architektur der Moskauer U-Bahn. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den ober- und unterirdischen U-Bahnstationen, welche zwischen 1935 und 1953/1954 erbaut wurden. Den Anfangspunkt der Untersuchung stellt die Eröffnung der ersten Metrolinie Moskaus, zugleich auch der Sowjetunion, dar. Der Endpunkt wird markiert durch den Tod Stalins beziehungsweise mit der Realisierung der unter Stalin geplanten Stationen und der beginnenden Entstalinisierung.

Das Metrosystem bestand bis 1954 aus drei Radiallinien, die von einer Ringlinie, entlang des Gartenrings eingefasst wurden. Zwischen 1935–1954 wurden 42 Stationen auf vier Linien eröffnet. Für eine kunsthistorische Betrachtung der ersten Linie wurden in der Abschlussarbeit⁵ jeweils für die oberirdischen als auch die unterirdischen Stationen Raumtypologien entwickelt. Die Vestibüle wurden in integrierte und freistehende Portale eingeordnet, wobei letztere noch einmal in Tempel- und Gartenportaltypen klassifiziert worden sind. Die unterirdischen Stationen wurden in Saal-Typus, Schiff-Typus und Drei-Raum-Typus eingeteilt. Davon ausgehend soll die Raumtypologie für die Einordnung der U-Bahn-Stationen, welche ab 1938 eröffnet wurden, erweitert werden. Anhand der Typologie werden Merkmale der Metroarchitektur erfasst, wodurch diese in den Kontext der Architektur des Sozialistischen Realismus in Moskau gesetzt werden.

Bei der Betrachtung der Eingangsportale wird erörtert, wie diese in das städtische Umfeld integriert wurden, also wie sie umliegenden Gebäuden und Plätzen gegenüberstehen. Hinzu kommt die Untersuchung der Beziehung zwischen den ober- und unterirdischen Gebäuden einer jeweiligen Station. Grundlegend für die Beantwortung der Frage in Bezug auf die Architektursprache der Moskauer Metro ist eine Erörterung der städtebaupolitischen Entscheidungsprozesse. Dazu muss analysiert werden welche Architekten im Sozialistischen Realismus Bauprojekte unter welchen Bedingungen realisieren durften. Dies ist rückgekoppelt an die Frage nach der Funktion sowjetischer U-Bahn-Architektur. Dafür bedarf es einer genauen Analyse der einzelnen gestalterischen Elemente in den unterirdischen und oberirdischen Bereichen der U-Bahn.

1995, „...hell und froh – Peter NOEVER: Tyrannei des Schönen. Architektur der Stalinzeit [anlässlich der Ausstellung im MAK – Österreichisches Museum für Angewandte Kunst. Wien, vom 6.4.–17.7.1994], München 1994. – Aleksej TARCHANOW und Sergej KAWTARADZE, Stalinistische Architektur, München 1992 – Vittorio Magnago LAMPUGNANI, Der Sozialistische Realismus und die Stadt. Die „Ingenieure des Glücks“ bauen die Sowjetunion neu auf, In: Die Stadt im 20. Jahrhundert, Berlin 2010. Zur Moskauer Metro – Josette BOUVARD, Symbolische Architektur in der Stalin-Ära. Die Moskauer Metro, In: Andreas PRIBERSKY und Berthold UNFRIED (Hrsg.), Symbole und Rituale des Politischen. Ost- und Westeuropa im Vergleich, Frankfurt am Main, 1999 – DUSKINA 2008, Moscow Metro, S. 128–134 – KUHLMANN 1995, Hell und froh – Sergej KUZNECOV und Philipp MEUSER (Hrsg.), Hidden Urbanism. Architecture and design of the Moscow Metro 1935–2015, Berlin 2016.

⁵ Magisterarbeit: Die Moskauer Metro: Eine Synthese von Funktion und Ästhetik – Der erste U-Bahnabschnitt als eine funktionsgerechte Monumentalarchitektur, Leipzig 2013.