



Metrostationen mit monumentalen Wandbildern als Ruhmeshallen der Sowjetgeschichte: Kriegsveteranen in der Station Park Pobedy (Park des Sieges).

FOTOS: OLAF MEINHARDT

# Unterirdische Paläste

Marmor, Stuck und Mosaiken: Vor 75 Jahren öffneten die ersten Bahnhöfe der neuerbauten Moskauer Metro.

Von Ulrike Gruska

Die Funktionäre auf dem siebten Sowjetkongress in Moskau staunten nicht schlecht, als zum Finale im Frühjahr 1935 nicht wie sonst üblich ein dröger Abschlussredner ans Pult trat, sondern 2500 Arbeiter in Blau- und Rotmännern aufmarschierten. Galt es doch, einen Supererfolg zu vermelden: Die erste Linie der prachtvollen neuen Untergrundbahn war gebaut. Am 15. Mai 1935 gab der erste Mann im Lande, Josef Wissarionowitsch Stalin, sie höchstselbst für den Verkehr frei. Heute befördert die Moskauer Metro neun Millionen Passagiere täglich, mehr als die U-Bahnen Londons und New Yorks zusammen. Ihre Stationen gelten als die schönsten Bahnhöfe der Welt, als Paläste unter der Erde.

Es ging ja auch nicht einfach um den Ausbau des überlasteten Moskauer Verkehrsnetzes, damals vor mehr als 75 Jahren. Die neue Metro, so der Plan der Sowjetführung, sollte die Moskauer über all jene erheben, die durch die zugigen Bahnhöfe kapitalistischer Metropolen hasteten. Kunstvolle Wandbilder, Statuen und Skulpturen würden zum Verweilen einladen und die Menschen im Geiste des Sozialismus erziehen.

Doch so hoch der Anspruch an die neue Metro auch war, so überstürzt begannen die Bauarbeiten. Die logistische Planung war noch nicht weit gediehen, als man im November 1931 den ersten Schacht in die Erde trieb. Mit Spaten und Spitzhacke stiegen Arbeiter unter Tage. Erst im folgenden Jahr untersuchten Geologen den Boden entlang der geplanten Linie, studierten Ingenieure die Erfahrungen anderer Städte beim U-Bahn-Bau.

Das ambitionierte Projekt bündelte die Kräfte des riesigen Landes in der Hauptstadt: Man bestellte Stahl in den Werken von Kusnezsk und schaffte Marmor aus dem Kau-

kasus heran. Ingenieure kamen aus Leningrad und Bergleute aus der Ukraine. Soldaten der Roten Armee wurden zu Arbeitsschichten auf den Bau abkommandiert, genau wie Brigaden des Jugendverbands Komsomol. Tausende Fabrikarbeiter mussten am Sonnabend „freiwillige Zusatzarbeit“ leisten und trafen sich zum „Subbotnik“. 70 000 Menschen halfen so beim Bau der Moskauer Metro. Meter um Meter trotzten sie dem ungeeigneten, feuchten Untergrund für die Schächte ab und wetteiferten darin, das geplante Tagessoll zu überbieten, selbst wenn sie sich damit die Gesundheit ruinierten.

Die feierliche Eröffnung der ersten Linie wurde zu einem Volksfest in der U-Bahn. Hunderte Arbeiter versammelten sich mit Hacken und Hämmern zur Parade. In den prächtigen Stationen, berichten Augenzeugen, standen Menschen mit Tränen in den Augen und bestaunten die Frucht ihrer schmerzvoll harten Arbeit.

Welch ein Gegensatz zu ihrem entbehrungsreichen Alltag in den 30er Jahren: Die Station Kropotkinskaja etwa erinnerte an einen grie-

## Im Krieg wurden die Stationen zu Luftschutzbunkern

chischen Tempel, mit Säulen, die nach oben hin wie Lotusblüten aufgehen und unter der Decke in fünfzackige Sterne münden – eine geschickte Verbindung antiker und sowjetischer Motive. Am Platz der Revolution (Ploschtschadji Revoluzii) waren die Idealbilder derer in Bronze gegossen, die die Sowjetunion aufgebaut hatten: ein Rotarmist mit Schäferhund, eine Bäuerin mit Korngarbe, ein in die Bücher vertiefter Student. In der Majakowskaja fügte sich eine gewagte Konstruktion aus Edelstahl und Marmor zu einer endlosen Bogenreihe und ließ die ohnehin riesige Haupthalle noch weiter erscheinen.

Im Zweiten Weltkrieg nutzten die Moskauer ihre Metrostationen als Luftschutzbunker. Nach 18 Uhr fuhren keine Züge mehr, die Gleise wurden mit Holz abgedeckt. In den Tunneln, die 30 bis 60 Meter tief unter

der Erde liegen, konnte sich fast eine halbe Million Menschen verstecken. Mehr als 200 Kinder wurden während des Krieges in der Metro geboren. In der imposanten Halle der Station Majakowskaja rief Stalin am 6. November 1941 zur Verteidigung des Vaterlands auf. Deutsche Truppen standen zehn Kilometer vor der Stadt, der sowjetische Generalstab hatte sein Hauptquartier unter die Erde verlegt – und die Metro war zum Symbol des Widerstands geworden. Als sie 1941 den Betrieb einstellte und demontiert wurde, weil man Material für die Front brauchte, waren viele Moskauer am Verzweifeln.

Der hart erkämpfte Sieg über die Nationalsozialisten wurde nach dem Krieg zum zentralen Thema beim weiteren Metrobau. Die Stationen dieser Zeit gleichen Ruhmeshallen für die Soldaten der Roten Armee und das opferbereite russische Volk: Umrahmt von üppigem barocken Stuck feiern goldglänzende Mosaiken deren Heldentaten. In der Station Nowokusnezskaja ehrt ein Relieffband führende Köpfe der russischen Militärgeschichte, farbenfrohe Bilder erzählen vom industriellen Aufbau des Landes. In der Komsomolskaja hängen riesige Lüster zwischen Mosaiken mit Szenen aus der glorreichen Vergangenheit Russlands und seiner lichten Zukunft.

Heute wirkt die Metro zu Stoßzeiten eher düster. Millionen von Passagieren verschwinden jeden Morgen auf langen Rolltreppen im Untergrund, doppelt so schnell wie in Westeuropa fahren müde Gesichter aneinander vorbei. In gläsernen Kästen überwachen Uniformierte den Verkehr. Pfeile dirigieren den Menschenstrom auf die entsprechenden Bahnsteige – nur nicht stehen bleiben, nur nicht in die falsche Richtung laufen. Im Minutentakt fahren Züge ab, schließen Türen mit unerbittlichem Knall. Kaum einer hat Augen für die prächtigen Mosaiken und den Stuck ringsum. Für manche Besucher aber, der sich außerhalb der Stoßzeiten in den Untergrund begibt, ist die Moskauer Metro vor allem eines geblieben: ein einzigartiges Museum sowjetischer Bau- und Kunstgeschichte.

**info** Ulrike Gruska ist Autorin des Buches „Zeit für Moskau“, erschienen im Bruckmann-Verlag, 192 Seiten, 24,95 Euro.



Hektik unter Stuck in der Station Kievskaja.

## Im Ein-Minuten-Takt für 66 Cent

■ **Josef Stalin** hatte es angeordnet: Die Stationen der Moskauer Metro sollten „Paläste für das Volk“ sein. In unterirdischen Prunkbauten verewigte die Sowjetführung ihre Utopie vom neuen sozialistischen Menschen.

■ **In einer Zeit** äußerster Materialknappheit wurden dafür 70 000 Quadratmeter teuerster Marmor, Granit und Porphyrt verbaut.

■ **Am 15. Mai 1935** wurden die ersten elf Kilometer Strecke mit 13 Stationen eröffnet. Im Fünf-Minuten-Takt fuhren die Züge mit je vier Waggons hin und her. Heute umfasst das Moskauer Metronetz etwa 265 Kilometer und mehr als 160 Stationen. Die Züge sind doppelt so lang wie einst, in Stoßzeiten fahren sie alle ein bis zwei Minuten.

■ **Im dauerverstopften Moskau** ist die Metro mit bis zu 90 km/h das schnellste Verkehrsmittel. Mit einer Fahrkarte für umgerechnet 66 Cent kann man fahren, so weit und so lange man will.

■ **Besonders die Ringlinie** im Zentrum mit ihren prachtvollen Bahnhöfen aus den 40er und 50er Jahren ist für eine Rundfahrt zum empfehlen.

■ **Die neueren Stationen** hingegen sind einfache, funktionale Bauten. ■ **Die tiefste Station** der Metro am „Park des Sieges“ (Park Pobedy) wurde 2003 eröffnet. Eine 126 Meter lange Rolltreppe führt in die Bahnhofshallen, wo riesige Wandbilder des umstrittenen Künstlers Surab Zereteli die Siege der russischen Truppen von 1812 und 1945 feiern. *ulg*