

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 17 (2004)
Heft: 6-7

Artikel: Das Vaterland im Untergrund : Metro in Moskau
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122382>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Das Vaterland im Untergrund

Text: Werner Huber



«Park Pobedy», Siegespark, ist der Name der neusten Station der Moskauer Metro. Tief unter der Erde erscheint sie wie ein Relikt aus vergangenen Zeiten, in denen Stalin seine «Paläste für das Volk» bauen liess. Doch «Park Pobedy» ist nicht nur U-Bahnstation, sie hat auch eine patriotische Pflicht zu erfüllen: Sie erinnert an zwei zentrale Ereignisse der russischen Geschichte.

• Auch nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion sind die Russen zumindest auf zwei Errungenschaften der UdSSR nach wie vor stolz: auf die Moskauer Metro und auf den Sieg im Zweiten Weltkrieg, dem «Grossen Vaterländischen Krieg». Im Westen Moskaus, wo das «Zentrale Museum des Grossen Vaterländischen Krieges» mit dem dazugehörigen «Siegespark» an den Zweiten Weltkrieg und ein Triumphbogen an Napoleons Russlandfeldzug von 1812 erinnern, sind diese beiden so unterschiedlichen Themen zu einer Einheit verschmolzen. 85 Meter unter der Erdoberfläche, so tief wie keine andere, liegt «Park Pobedy» (Siegespark), die neuste Station der Moskauer Metro. «Konitschnaja, pojezd dalsche nje idiot», scheppert es aus dem Lautsprecher – Endstation, der Zug fährt nicht weiter. Endstation – das passt. Wir fühlen uns wie in einem Mausoleum. Spiegelblanker brauner und weisser Marmor an den Wänden, glänzender grauer und schwarzer Granit am Boden. Ein Ausgang ist nicht zu sehen, denn selbst an den Stirnseiten der langen Halle, wo sonst die Rolltreppen nach oben führen, ist nichts als glänzender Stein. Nach links weist ein Schild zum Ausgang in die Stadt. Die Treppe führt seitlich über die Gleise hinweg; nicht nach draussen, sondern in eine zweite, fast identische Station. Der einzige Unterschied: Die beiden Marmorfarben an den Wänden sind vertauscht. Hier endlich gleiten am Ende der Halle die metallisch glänzenden Rolltreppen nach oben. Die Moskauer Metrostationen als «Paläste für das Volk», davon weiss jeder Reiseführer zu berichten. Doch war das nicht eher zu Stalins Zeiten so? «Park Pobedy» aber ist ganz neu und gleich in doppelter Ausführung. Ratlos entschweben wir nach oben. «Deshurnyj u Eskalatora Sprawok nje dajot»: Der Diensthabende, der die Rolltreppe überwacht, erteilt keine Auskünfte, sagt das Schild.

Vom Palast zum Typenbau

Die schönste, sicherste und komfortabelste Untergrundbahn der Welt hat Stalin seinem Volk versprochen, als er in den Dreissigerjahren die erste Linie in den Moskauer Boden graben liess. Die im Mai 1935 eröffneten Stationen wurden diesem Anspruch gerecht: grosszügige Räume und edle Materialien standen in scharfem Kontrast zum alten Moskau über der Erde. Im Untergrund konnten die Moskauerinnen und Moskauer die Utopie der sozialistischen Stadt im Massstab eins zu eins erleben, beeinträchtigt weder von löchrigen Strassen noch von heruntergekommenen Hinter-

1-2 Ruhmeshallen für die russische Armee: die zwei fast identischen Säle der Metrostation «Park Pobedy» Fotos: Alexander Rusov

3-5 Drei Metrostationen aus drei Epochen: «Komsomolskaja» an der Ringlinie (1952), «Warschawskaja» (1969) und «Serpuchowskaja» (1983) Fotos: Werner Huber

höfen. Die bei den Moskauern beliebteste Station, «Majakowskaja», baute Alexander Duschkin 1938. Berichte über deren schlechten Zustand füllen heute regelmässig Zeitungsspalten. Selbst während des Zweiten Weltkrieges, als die Deutsche Wehrmacht vor den Toren Moskaus stand, gingen die Bauarbeiten weiter. Nach dem Krieg entstanden dann die grossartigsten der unterirdischen Paläste. Mit monumentaler Architektur – über und unter der Erde – konnten die Machthaber dem Volk, das unter dem Krieg und dessen Folgen schwer zu leiden hatte, die Stärke des Staates demonstrieren. Die prunkvollste Station aus jener Zeit ist «Komsomolskaja» an der Ringlinie. Stalins (Hofarchitekt) Aleksej Schtschusew hat sie zu einer Ruhmeshalle für die Rote Armee ausgestaltet.

Nach Stalins Tod verordnete der neue Kremlherr Nikita Chruschtschow 1955 der sowjetischen Architektur eine neue Ausrichtung. Der Wohnungsbau hatte fortan höchste Priorität, der Plattenbau setzte zum Siegeszug an. Die Metro musste die neuen Siedlungen erschliessen, für prunkvolle Paläste waren weder die Zeit noch die Mittel vorhanden. So unterscheiden sich die typisierten Stationen aus den Sechziger- und Siebzigerjahren oft nur im Farbton der Wandkacheln. Gegen Ende der Siebzigerjahre besannen sich die Metroplaner wieder auf ihr Erbe. Mit den traditionellen Materialien Marmor und Granit, in Moskaus Untergrund, schufen die Architekten des Planungsbüros Metrogiprotrans nun zeitgemässe Bauwerke, die zwar keine prunkvollen Paläste mehr waren, die den Vergleich mit den Bauten der Fünfzigerjahre dennoch nicht zu scheuen brauchten.

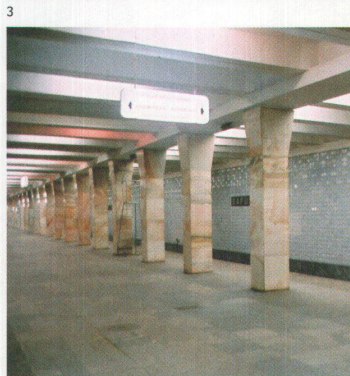
Alte Architektur in neuer Zeit

Die Wirtschaftskrise und der Zusammenbruch der Sowjetunion drosselten das Tempo der Metrobauer. Zwar wurde fast jedes Jahr hier und da ein Stück U-Bahn mit einer Station fertig, doch die langfristigen Terminpläne wurden zur Makulatur. Immerhin konnte die Moskauer Metro 1995 mit der Ljublinskaja-Linie einen neuen Zweig in ihr Netz einfügen. An der Architektur im Moskauer Untergrund scheinen die Umwälzungen seit dem Zusammenbruch der Sowjetunion fast spurlos vorübergegangen zu sein. Im Gegensatz zur Bauerei über der Erde, wo Erker, Türmchen und Verzierungen – Bürgermeister Jurij Lushkows «russischer Stil» – üppig spriessen, hat sich die Metroarchitektur in den letzten beiden Jahrzehnten kaum gewandelt.

Dies erstaunt wenig. Beim Metroplaner Metrogiprotrans arbeiten die gleichen Leute wie seit Jahren und Jahrzehnten, und zudem ziehen sich die Planung und der Bau einer Metrolinie über Jahre hinweg. Bauwerke, die der demokratisch gewählte und mehrmals im Amt bestätigte Bürgermeister Lushkow heute feierlich eröffnet, gehen in ihren Anfängen auf Pläne und Ideen aus Gorbatschows oder gar Breschnews Zeiten zurück.

Sinnlos, aber sinnfällig

Auch die Station «Park Pobedy» ist ein Erbe der Sowjetzeit. Damals sahen die Metroplaner hier einen Umsteigeknoten zu einer neuen Express-Metro vor. Frohgemut begann 1986 der Bau. Weltkriegsveteran und Architekt Mark P. Bubnow – Träger zweier Preise des Ministerrats der UdSSR, eines Staatspreises der Russischen Sowjetrepublik (RSFSR), Verdienter Architekt der RSFSR, Ehrenaussagezeichneter des Präsidiums der Tuwinischen Autonomen Sowjetrepublik und langjähriger Mitarbeiter von Metrogiprotrans – gewann den Wettbewerb für den Innenausbau. Doch bald musste



5
Moskauer Metro

-
- > Liniennetz: 12 Linien, 279 km (inklusive «Mini-Metro»)
- > Anzahl Stationen: 170
- > Umsteigestationen: 56
- > Anzahl Passagiere: ca. 9 Millionen pro Tag, 3 Milliarden pro Jahr
- > Zugfolge: alle 95 Sekunden in der Stosszeit
- > Inbetriebnahme: erste Linie eröffnet am 15. Mai 1935

man die Baustelle «einfrieren», denn für den Metrobau war im Staatshaushalt kein Geld vorhanden. In den Neunzigerjahren übernahm die Stadt die Metro vom staatlichen Transportministerium. Dank dem Aufschwung in der russischen Hauptstadt fliesst auch wieder Geld in die Kasse der Metrobauer. Ende der Neunzigerjahre fuhren die Baumaschinen wieder am Siegespark auf und stellten das Werk – trotz geänderter Linienpläne – wie einst vorgesehen fertig. Einzig auf den teuren zweiten Rolltreppenschacht hat man vorläufig verzichtet. Architekt Bubnows Pläne waren offenbar der Bedeutung der Aufgabe nicht würdig, denn ausgeführt haben die Station Nikolaj I. Schumakow, der Chefarchitekt von Metrogiprotrans und Natalja W. Schurygina, ebenfalls Architektin beim Metroplanungsbüro.

Betrieblich ist die neue Doppelstation sinnlos, denn an den vier Perronkanten gibt es nur zwei Gleise. Die beiden anderen Gleiströge werden wohl auf Jahrzehnte hinaus leer bleiben. Dem russischen Selbstbild kommt die Verdoppelung an diesem Ort entgegen. Denn in der russischen Geschichte gibt es zwei Ereignisse, die in ihrer bis heute anhaltenden Bedeutung sogar die Oktoberrevolution in ihren Schatten stellen: der Krieg gegen Napoleon 1812 – genannt der «Vaterländische Krieg» – und der Krieg gegen das faschistische Deutschland 1941 bis 1945 – der «Grosse Vaterländische Krieg». Dank den beiden Hallen kann Russland hier im Untergrund gleich beiden gebührend gedenken: dem «Grossen Vaterländischen Krieg» in der nördlichen Station (der Endstation ohne Ausgang), dem «kleinen» Vaterländischen in der südlichen Station, die mit der Oberwelt verbunden ist. An den Stirnseiten der Mittelhallen thematisieren bunte Bilder die beiden Ereignisse. «Diese beiden Bilder beschreiben zu wollen, ist sinnlos. Man muss sie sehen», meinte ein Berichterstatter. Entworfen hat sie der aus Georgien stammende, in Künstlerkreisen heftig umstrittene Surab Zereteli. Als Bürgermeister Lushkows Liebling hat er ganz Moskau mit seinen Werken überzogen.

Ein Geschenk an die Veteranen

Jurij Lushkow hat «Park Pobedy» Anfang Mai 2003 eröffnet, gerade rechtzeitig zu den jährlichen Siegesfeiern im Siegespark droben, über der Erde. «Die Station ist in erster Linie ein Geschenk an die Veteranen des «Grossen Vaterländischen Krieges». Nun können die ehemaligen Frontkämpfer problemlos und komfortabel an den uns allen heiligen Ort gelangen», meinte der Bürgermeister feierlich. Falls die greisen Frontkämpfer die zahlreichen Stufen und die schnelle Fahrt mit der längsten Rolltreppe Moskaus überhaupt bewältigen können: Die Rolltreppen in der Moskauer Metro laufen nämlich rund doppelt so schnell wie jene in den Schweizer Bahnhöfen.

An vergangene Sowjetzeiten erinnert die Lobeshymne aus der Zeitschrift «Stroj» (Bau): «Niemand bleibt gleichgültig angesichts der strengen Säle, des präzisen Rhythmus der Pylone, der Geometrie der Böden und des künstlerischen Wandschmucks», schrieb die Berichterstatterin. Das Internetmagazin «Archi.ru» hingegen ist skeptischer: «Das Ziel, die stalinsche Metro zu klonen, erweist sich als falsch, ja gar als parodistisch. «Park Pobedy», die als Umsteigepunkt zur Express-Metro die erste Station der Untergrundbahn der Zukunft hätte werden sollen, ist zur letzten Station des «Grossen Stils» geworden». •

Buch von Werner Huber: «Hauptstadt Moskau – Ein Reiseführer durch das Baugeschehen von Stalin über Chruschtschow und Breschnew bis heute», Zürich 1998. CHF 21.– plus Versand, verlag@hochparterre.ch, 01 444 28 88