

U-Bahn als U-Topie : über den Mythos und die Symbolik der Moskauer Metro

Autor(en): **Groys, Boris**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **91 (2004)**

Heft 4: **unter Grund = sous terre = under ground**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-67742>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

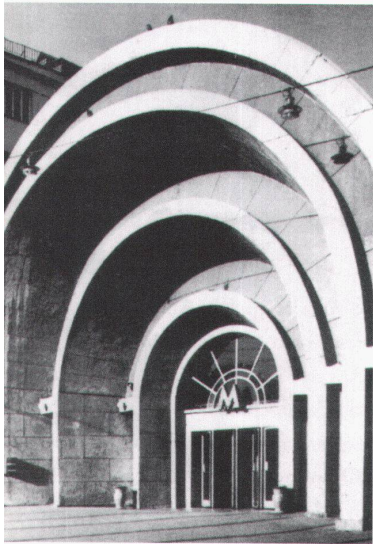
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

U-Bahn als U-Topie

Über den Mythos und die Symbolik der Moskauer Metro

Boris Groys Eine Utopie braucht eine gewisse räumliche Isolation, um in allen Einzelheiten sorgfältig erdacht und erbaut und vor der möglichen Korruption durch die übrige, unvollkommene Welt geschützt zu werden.



oben: N. Ladovskij, Eingangportal der Metrostation Krasnye vorota (Das Rote Tor), 1935. – Bild aus: Tyrannie des Schönen, München-New York 1994.

rechts: Metrostation Taganskaja.
Bild: Bee Flowers

Nicht zufällig ist der Bericht über eine Utopie immer ein Reisebericht. Jemand ist genötigt, einen schwierigen oder verlustreichen Weg im Raum oder in der Zeit zu bestreiten, und entdeckt auf einer Insel, auf einem in hohen Bergen verborgenen Plateau, auf einem anderen Planeten oder in einer anderen Zeit – meistens durch Zufall – eine utopische Welt. Und in der Regel findet der Reisende, sobald er diese utopische Welt verlassen hat, den Rückweg dorthin nicht wieder. Immer passiert etwas, das diesen Weg endgültig versperrt: eine Lawine in den Bergen, ein Schiffbruch, bei dem alte Seekarten verloren gehen, oder ein Brand, bei dem die Zeitmaschine explodiert. Daher ist das erste Gebot für jemanden, der eine Utopie erbauen will: einen einsamen Platz zu finden, wo er sich wirklich erlauben kann, alles neu und nach einem einheitlichen Plan zu erschaffen.

Diese Aufgabe ist aber nicht so einfach zu bewältigen. Auf einem für das Leben bereits erschlossenen Stück Erde macht sich der Erbauer der Utopie alles ein bisschen zu leicht: Er beginnt zu leben, bevor die Zukunft erscheint und die Utopie fertig ist. Dann wird die Utopie nie fertig. Die richtige Strategie des Utopie-Bauens besteht deshalb darin, inmitten einer bewohnten Welt einen unbewohnten – und am besten einen unbewohnbaren – U-Topos zu finden, um dort die Utopie zu errichten. Auf diese Weise vereint man alle Vorteile des Topischen und des Utopischen: Die ganze für den Bau notwendige Infrastruktur ist vorhanden, aber man kann sie für das Leben nicht benutzen, es bleibt nur das unendliche Bauen. Die Zeit des Utopieaufbaus muss in der Tat unendlich sein, denn keine endliche Zeit reicht aus, um alle Einzelheiten mit der gebotenen Sorgfalt zu überdenken. Es sollte nicht ver-



gessen werden, dass jede Utopie für die Ewigkeit erbaut wird – ihre Errichtung kann deshalb keine geringere Zeit als die Ewigkeit in Anspruch nehmen.

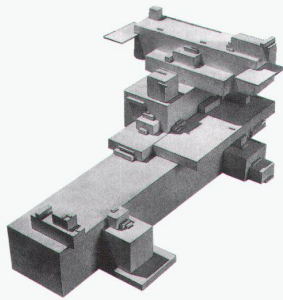
Sumpf, Erde, Himmel und Hölle

Den ersten Versuch, in Russland eine utopische Stadt zu erbauen, unternahm Peter der Grosse Ende des 16., Anfang des 17. Jahrhunderts. Ein geeigneter U-Topos wurde vortrefflich bestimmt – es war ein Sumpf, auf dem die Stadt St. Petersburg gebaut wurde. Jeder Versuch, sich auf den Boden zu stellen, führt unweigerlich zu einem Versinken im Sumpf. Hier wird der Mensch vor die Wahl gestellt: entweder utopisch überleben oder topisch, bodenständig, heimatverbunden untergehen.

Als die sowjetische Regierung nach der Oktoberrevolution die petrinische Epoche der russischen Staatlichkeit beendete und von St. Petersburg nach Moskau umzog, hat sie sich eine viel schwierigere Aufgabe ge-

stellt: eine utopische Stadt aufzubauen, die in der Geschichte keine Vorbilder hatte, denn es konnte früher keine kommunistische Stadt gegeben haben. Am besten wäre die neue Stadt ein himmlisches Moskau, das über der alten Stadt Moskau schwebt – als Metaebene der geschichtlichen Reflexion. In diesem Sinne planten einige sowjetische Künstler und Architekten tatsächlich zunächst, die Stadt Moskau im kosmischen Raum zu errichten. So schlug Malewitsch vor, die «Planiten» zu entwerfen und zu bauen, auf denen sich die Menschen – jetzt «Erdeniten» genannt – im Raum über der Erde in alle Richtungen frei bewegen könnten. Einige nicht ganz so radikale Projekte der zwanziger Jahre, z. B. von El Lissitzky, sahen Gebäude vor, die wie auf riesigen Beinen hoch über dem geschichtlichen Moskau stehen sollten. Eine andere, gemäßigtere Variante des gesuchten U-Topos bestand darin, jedem konkreten Topos durch ständigen Wechsel des Platzes zu entgehen. Der Poet Welimir Chlebnikow



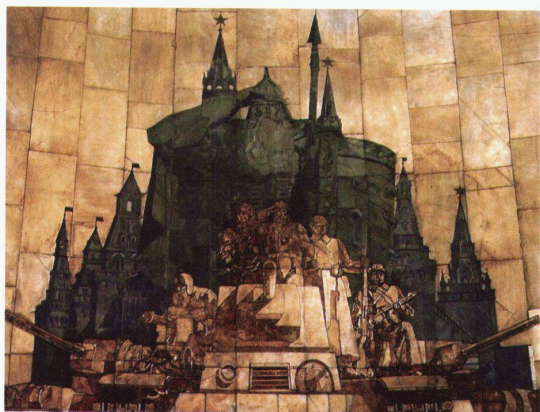
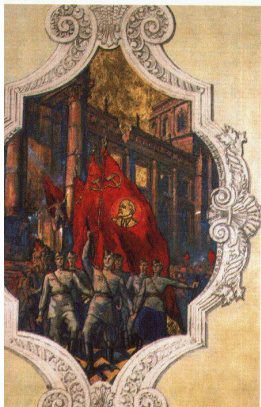


Kasimir Malewitsch, Architekt «Alpha», 1920. – Bild aus: Kasimir Malewitsch, Köln 1995

hatte schon früher vorgeschlagen, jeder Stadtbewohner solle eine bewegliche Wohnung aus Glas erhalten, die sich auf der Erdoberfläche in alle Richtungen frei bewegen kann. Der Ort einer solchen Wohnung wäre nirgendwo. Diese Ideen haben sich in den späteren zwanziger Jahren zum Programm des vom damals sehr bekannten sowjetischen Architekten Leonid Ochitowitsch formulierten «Desurbanismus» verbunden.

Diese Projekte blieben unrealisiert, ihre Autoren wurden in der Stalinzeit unterdrückt, zum Teil auch verhaftet und umgebracht. Trotzdem ist die primäre Fragestellung – wie baut man eine Utopie? – auch in der Stalinzeit aktuell geblieben. Und mehr noch: die utopische Stadt Moskau wurde tatsächlich gebaut. Erst nachdem sie gebaut war, wurde deutlich, worin der konzeptionelle Fehler der früheren Projekte lag. Allen diesen avantgardistischen Projekten mangelte es nämlich an Tiefe, und das Wort «Tiefe» soll dabei ganz wörtlich verstanden werden. Die utopischen Projekte der zwanziger Jahre beschäftigten sich entweder mit der Erdoberfläche oder mit dem Himmel über der Erde. Erst die stalinistische Epoche hat den Himmel in die Hölle geführt und die Synthese beider ermöglicht. Das Produkt dieser Synthese ist die wahre utopische Stadt Moskau, das unterirdische Moskau – die Moskauer U-Bahn, die Metro.

unten links: P.D. Korin, Die Eroberung des Reichtags, Entwurf für ein Mosaik in der Metrostation Komsomol'skaja-kol'cevaja, 1951. – Bild aus: Tyrannie des Schönen, München-New York 1994
unten rechts: Metrostation Avtozavodskaja. – Bild: Bee Flowers



Kultur, Kunst und Kontrolle

Der Topos der U-Bahn ist auf jeden Fall ein U-Topos. Unter der Erde lebt der Mensch gewöhnlich nicht. Der Lebensraum unter der Erde muss erst erschlossen, geschaffen werden. In diesem Raum kann es nichts Vererbtes, Traditionelles, Selbstverständliches, Undurchdachtes geben. Man ist in diesem Raum völlig abhängig von dem Willen derer, die ihn geschaffen haben. Das gibt dem U-Bahn-Planer die Chance, das ganze Leben eines Menschen zu gestalten, sobald dieser die U-Bahn betritt. Besonders wichtig ist, dass die Eingänge und Ausgänge, die den unterirdischen Raum der U-Bahn mit dem gewöhnlichen menschlichen Lebensraum verbinden, leicht kontrollierbar sind: Es gibt keine andere Möglichkeit, in die U-Bahn zu gelangen, als durch diese vorbestimmten Übergänge. Ein normaler Stadtbewohner kann sich gar nicht vorstellen, wie die Tunnel der U-Bahn unter der Erdoberfläche verlaufen. Der U-Topos der U-Bahn bleibt für ihn verborgen; der Weg zur Utopie kann jederzeit abgeschnitten werden, die Übergänge versperrt, die Tunnel zugeschüttet. Obwohl die U-Bahn zur Realität der Grossstadt gehört, bleibt sie phantastisch, kann nur «vorgestellt», nicht richtig erlebt werden.

Ein Bewohner der westlichen Grossstädte erfährt die U-Bahn natürlich nicht als utopischen Raum, sondern lediglich als technische Bequemlichkeit. Die Moskauer Metro der Stalinzeit funktionierte völlig anders – und Spuren dieser ihrer anderen, utopischen Funktion sind noch heute in ihr zu finden. Die Moskauer Metro der Stalinzeit war in erster Linie nicht ein normales Transportmittel, sondern der Entwurf einer wahren Stadt der kommunistischen Zukunft. Keine anderen Bauten aus der Zeit sehen so prächtig aus wie diese Metrostationen. In ihnen hat die Stalinzeit ihren konsequentesten Ausdruck gefunden.

Diese symbolische Funktion der Moskauer Metro wurde von der Kultur der Stalinzeit ausdrücklich reflektiert. Die erste und stilbildende Linie der Moskauer Metro wurde im Jahre 1935 eröffnet. Ein Jahr zuvor hatte die sowjetische Führung alle früheren Künstlerorganisationen aufgelöst und ein einheitliches System der Kunstverwaltung geschaffen. Zur einzigen erlaubten künstlerischen Methode in allen Bereichen der Kunst wurde der Sozialistische Realismus erklärt. Für den ganzen Bereich der visuellen Künste bekam die Moskauer Metro die Funktion eines universellen Modells. Es sollte allen die Realisierung des Unmöglichen, das Sich-Einrichten im Nichts veranschaulichen.

Der Traum unter Grund

Der Bau der Metro unterstand der direkten Aufsicht von Lasar Kaganowitsch, der eines der mächtigsten Mitglieder der stalinschen Führung war. Das letzte Wort hatte natürlich Stalin selbst. Die künstlerische Individualität der einzelnen Architekten spielte kaum eine Rolle – nur ihr technisches Können war gefragt.

Die stalinsche Führung wollte durch die Gestaltung der Metrostationen ihrem eigenen kollektiven Geschmack Ausdruck gehen, ihre eigene kollektive Vision der Zukunft manifestieren. Auch in diesem Sinn ist die Metro utopisch – sie ist ein Werk von kulturellen Aussenseitern, von Nicht-Spezialisten, von Nicht-Künstlern, die in der überkommenen Kulturwelt keinen Platz hatten und daher die Chance ihrer kulturellen Selbstverwirklichung nur unter der Erde finden konnten.

Dementsprechend wurde bei den Ausgaben für die Metro nicht gespart: nur das Teuerste, das Beste, das Imponierendste durfte verwendet werden. Und parallel dazu wurde die Moskauer Metro propagandistisch zum Prestigeobjekt par excellence aufgebaut. Der «metrorojewets», der Metrobauer, wurde zum Helden der neuen Kultur erklärt. Man schrieb über die Metro und ihre Erbauer Gedichte, Romane, Theaterstücke. Man drehte Filme über sie. Man berichtete ständig über ihre Fortschritte in den Zeitungen des ganzen Landes. Man empfing Delegationen der Metrobauer bei allen wichtigen politischen Ereignissen. Man verlieh ihnen alle möglichen Orden und Medaillen. Die Metro ist in der stalinschen Kultur allgegenwärtig, sie ist zur wichtigsten Metapher dieser Kultur geworden. Ihre gesellschaftliche Rolle bestand darin, dem utopischen Projekt des kommunistischen Aufbaus eine bestimmte Gestalt zu geben.

Die Moskauer Metrostationen beschwören das Bild einer nie gewesenen, einer utopischen Vergangenheit. Sie ähneln den Tempeln der griechisch-römischen An-

tike. Oder sie erinnern an herrschaftliche Paläste des alten Russland in der Zeit des russischen Empire oder des russischen Barock. Oder sie sind Zitate aus der kostbaren Architektur des islamischen Ostens. Und überall sind Marmor, Gold, Silber und andere teure Materialien zu sehen, die mit der prachtvollen Vergangenheit assoziiert werden. Inmitten dieser Pracht sieht man unzählige Fresken, Skulpturen, Mosaiken, Vitragen, die die Atmosphäre ins Sakrale steigern. Allerdings wurden mittels all dieser Künste nicht die Helden der Antike oder der russischen Geschichte dargestellt, sondern meistens Stalin und seine Getreuen sowie Arbeiter und Bauern, Revolutionäre und Soldaten aus der sowjetischen Zeit. Die ganze Vergangenheit wurde auf diese Weise von der utopischen Gegenwart besetzt. Alle traditionellen Kunststile wurden in der Moskauer Metro aus ihren historischen Bindungen gelöst und neu verwendet. Die Vergangenheit verlor dadurch ihren Unterschied zur Gegenwart und Zukunft, in denen die Modelle der Avantgarde noch verhaftet waren – auch in der Tiefe der Zeiten bis zur Antike sah man nur Stalin, sowjetische Fahnen und das optimistisch in die Zukunft blickende Volk.

Das Verhältnis des U-Bahn-Besuchers zu dieser Architektur ist aber noch sonderbarer und komplexer. Der Tempel dient der stillen Kontemplation. Der Palast lädt auch zum Verweilen ein. Nichts dergleichen findet in der Metro statt. Sie ist fast zu jeder Zeit voller Menschen, die sich ununterbrochen in alle Richtungen bewegen. Die meisten sind müde, verbittert, in Eile. Sie wollen nur schnell rein und raus. Stumm,

«Der proletarischen Hauptstadt – ein beispielgebendes Transportmittel, die Metro», M. Taranov, 1932



«Wir haben die Metro!», V. Deni, N. Dolgorukov, 1935



blind und gleichgültig zieht diese Menschenmasse an den unzähligen Kunstschätzen vorbei. Die Metro ist eben kein Paradies der stillen Kontemplation, sondern die unterirdische Hölle der ständigen Bewegung. Damit ist sie die Erbin der russischen avantgardistischen Utopie, die ebenfalls eine Utopie der ununterbrochenen Bewegung war. In der Moskauer Metro überlebt der Traum von Malewitsch, Chlebnikow oder den Desurbanisten, der Traum von einem utopischen Menschen, der keinen bestimmten Platz, keinen Topos auf der Erde hat, sondern sich ständig bewegt. Nun hat dieser Traum jetzt einen passenden Ort für seine Realisierung gefunden: unter der Erde.

Der Sieg über die Sonne

Die dialektisch-materialistische Utopie des russischen Kommunismus war übrigens von Anfang an keine klassische, kontemplative Utopie wie in früheren, ruhigeren Zeiten. Der dialektische Mensch soll sich immer bewegen, sich immer überwinden, weiter bringen, höher erheben – nicht nur ideell, sondern auch materiell. Stalin und andere auf den Bildern der Moskauer Metro dargestellte Verwalter dieser utopischen Hölle beobachten und beurteilen ständig das Benehmen der an ihnen vorbeiziehenden Menschen. Heute sind alle Götter gestürzt, aber früher – noch bis vor kurzem – konnte man bemerken, wie die Moskowiter sich völlig anders verhielten, sobald sie die heiligen Stätten der Metro betraten. Alle Gespräche wurden plötzlich sehr leise geführt, man spuckte nicht mehr auf den Boden, liess keinen Abfall fallen: man «benahm sich kulturell», wie es damals hiess.

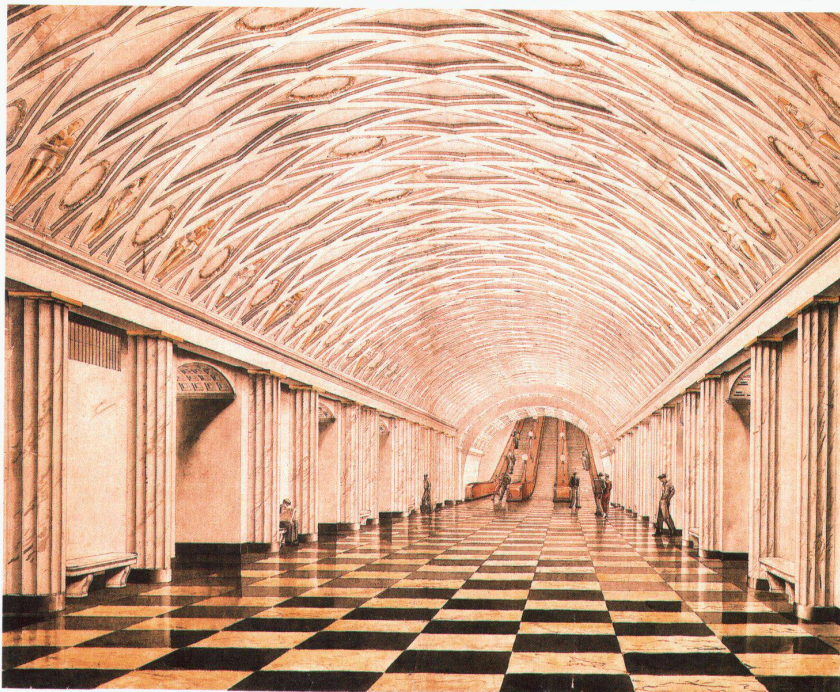
Die Metro hat noch eine andere Dimension, die sie direkt mit der Utopie der Avantgarde verbindet: Sie wird von künstlichem und nicht von natürlichem Licht beleuchtet. Der Kampf gegen die Sonne und gegen den Mond für ein künstliches, elektrisches Licht ist vielleicht das älteste Thema des russischen Futurismus. Nicht zufällig heisst das programmatische Werk der russischen Avantgarde «Der Sieg über die Sonne» (eine Mysterienoper von A. Krutschjonych, K. Malewitsch und M. Matjuschin, 1912). Die Abschaffung der Sonne wurde von den Futuristen als die endgültige Niederlage der alten Ordnung verstanden. Das Licht der Vernunft – sei es ein göttliches oder ein menschliches, natürliches Licht – sollte ausgelöscht werden, weil es ein Licht ist, das die ganze Topik unserer Welt bestimmt. Statt dessen sollte ein neues, künstliches, utopisches Licht aufscheinen, das eine völlig neue Welt schüffe. Die Moskauer Metro ist die konsequente Verkörperung dieser ewigen, elektrifizierten Moskauer Nacht.

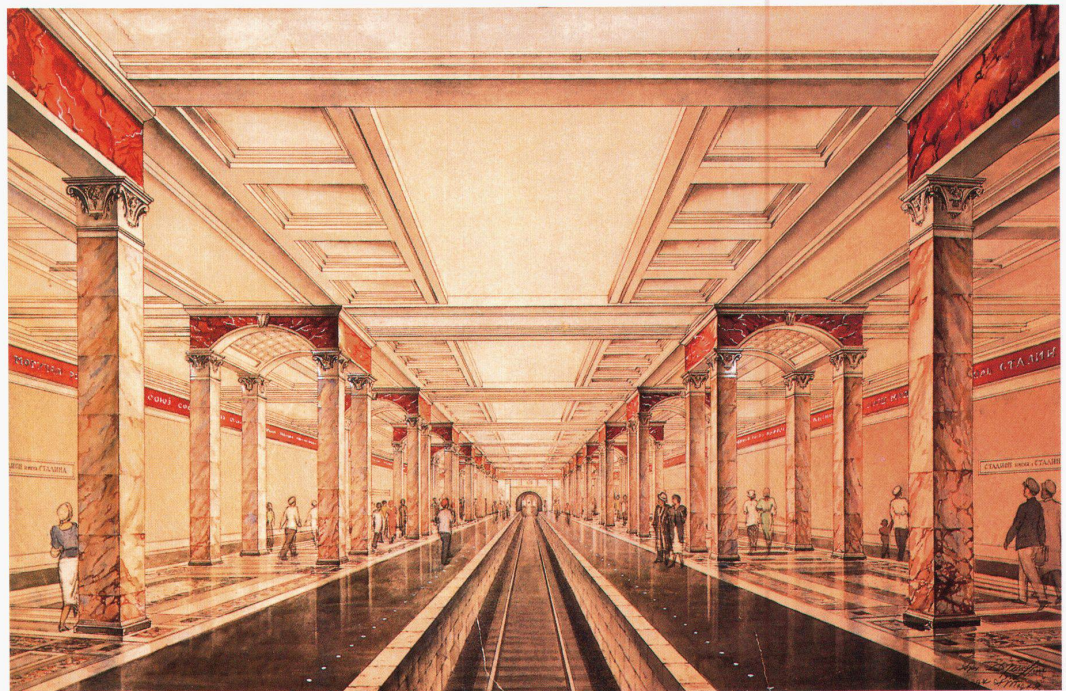
Allein die Bewegung ist ewig

Heute zerfällt die utopische kommunistische Synthese von Himmel und Hölle. Die dämonischen Züge der Metro werden dabei sichtbarer als die himmlischen. Aus der U-Bahn ist alles entfernt, was an die Vergänglichkeit des Lebens erinnert allein die Bewegung ihrer Züge ist ewig.

Das Denken des fundamentalistischen russischen Nationalismus richtet sich nach wie vor – positiv und negativ zugleich – auf die utopischen Träume vom russischen Staat. Was aber denkt ein normaler Einwohner Moskaus heute über seine Metro? Für ihn ist sie nicht mehr etwas Besonderes. Seit der Stalinzeit sind viele Jahrzehnte vergangen. Nach Stalins Tod wurde alles entfernt, zerstört oder gründlich verändert, was an seine Herrschaft erinnerte. Die prachthvolle stalinistische Architektur wurde als «Ornament-Architektur», als undemokratisch und unmodern verurteilt. Die später gebauten Metrostationen sehen schlicht, unpräntiös und rein funktionalistisch aus. Die ganze dunkle Metaphorik der stalinistischen Metro ging dadurch verloren. Ausserdem verlassen die neuen Metrolinien, die aus dem Zentrum Moskaus in die Vororte führen, das unterirdische Reich: sie gehen über in die normalen Zuglinien. Eine solche Vermischung von Utopischem und Topischem wäre in der Stalinzeit undenkbar gewesen. Dadurch verschwindet der grundlegende Gegensatz zwischen dem realen und dem imaginären, utopischen Moskau. Die Jahrzehnte der posttotalitären Nutzung der Metro haben sie also prosaisch, bedeutungslos gemacht. Nur wenige Moskowiter, die sich für die Geschichte und ihre Mythen interessieren, suchen immer noch in der Metro nach den Spuren ihrer utopischen Vergangenheit. Darunter sind auch junge Moskauer Soz-Art-Künstler, die die Metro gern zum Schauplatz ihrer Performances machen und damit auf ihre fast vergessene Symbolik verweisen. ■

Metrostation Teatralnaja, Zeichnung von Iwan Fomin, 1936–38. – Bild aus: Traumfabrik Kommunismus, Ostfildern 2003





oben: Metrostation Kievskaja, A. A. Vesnin, V. A. Vesnin, S. V. Levert, S. V. Ljaščenko, 2. Hälfte 40er Jahre
 unten: Metrostation Stadion imeni Stalina, Zeichnung von D. N. Čečulin und I. G. Taranov, 1937–38. Bilder aus: Tyrannie des Schönen, München-New York 1994

Dieser Beitrag ist eine vom Autor autorisierte gekürzte Fassung des gleichnamigen Aufsatzes, der erstmals im «Kursbuch, Heft 112, Berlin 1993, S. 1–9» und als Wiederabdruck im Sammelband «Boris Groys, Die Erfindung Russlands, München Wien 1995, S. 156–166» erschienen ist.

Boris Groys (*1947) in Berlin; 1965–71 Studium der Philosophie und Mathematik an der Leningrader Universität; 1981 Ausreise aus der UdSSR; Gastprofessuren in Pennsylvania und Los Angeles; 1992 Promotion in Philosophie an der Universität Münster; seit 1994 Professor für Kunstwissenschaft, Philosophie und Medientheorie an der Hochschule für Gestaltung Karlsruhe.

L'utopie du métro *Au sujet du mythe et de la symbolique du métro de Moscou.* Une utopie requiert un certain isolement afin de pouvoir être pensée et conçue soigneusement dans tous ses détails, afin aussi d'être protégée de l'imperfection du reste du monde et d'une possible corruption. Qui veut créer une utopie se doit de trouver un emplacement isolé, où il peut vraiment se permettre de tout recréer selon un plan homogène. C'est pourquoi la véritable stratégie de la construction utopique consiste à trouver, au milieu du monde habité, un monde inhabité – si possible un lieu sous-terrain non habitable, pour y construire son utopie. On réunit ainsi tous les avantages du topique et de l'utopique: toute l'infrastructure nécessaire à la construction est là, mais on ne peut pas l'utiliser pour vivre, seule demeure une construction infinie. Chaque utopie est construite pour l'éternité et envisage un temps qui ne saurait être inférieur à l'éternité.

Lorsque le gouvernement soviétique déménagea, après la révolution d'octobre, de Saint Petersburg à Moscou, quelques artistes et architectes soviétiques envisagèrent d'abord de construire la ville de Moscou dans l'espace cosmique (Malevitch, El Lissitzky, Chlebnikow). Ces projets ne furent pas réalisés, peut-être parce qu'ils manquaient de profondeur au sens propre. Ce n'est qu'à l'époque stalinienne

que le ciel a été mis en enfer et que la synthèse des deux a été rendue possible. Le produit de cette synthèse est la vraie ville utopique de Moscou, le Moscou souterrain – le métro de Moscou. Le topos du métro est un topos utopique. Dans l'espace de vie sous terre, il n'y a rien d'hérité, de traditionnel, d'évident, rien non plus qui n'ait été pensé. Le concepteur d'un métro structure et contrôle l'ensemble de la vie d'un homme, dès que celui-ci y pénètre. Le métro moscovite de l'époque stalinienne était avant tout le projet d'une réelle ville de l'avenir communiste, chargé d'une fonction symbolique clairement explicitée par la culture de l'époque – un modèle universel qui devait montrer la réalisation de l'impossible, l'installation dans le néant.

L'individualité artistique des différents architectes ne joua guère de rôle dans la construction du métro. Au premier plan se trouvait la vision du gouvernement stalinien d'un futur collectif. On n'économisa pas sur les dépenses du métro: seul ce qui était le plus cher, le meilleur et le plus imposant devait être utilisé. Le métro de Moscou devint un objet de prestige par excellence et le «metrotröjewets», le constructeur de métro, le héros de la nouvelle culture. Le métro est omniprésent dans la culture stalinienne et est devenu sa métaphore la plus importante. Les stations évoquent l'image

Metrostation Electrozavodskaja. – Bild: Bee Flowers



d'un passé qui n'a jamais existé, d'un passé utopique: temples, palais merveilleux, partout du marbre, de l'or et de l'argent, des fresques, des sculptures, des mosaïques, des vitraux qui investissent l'atmosphère d'une aura sacrée; des représentations de Staline et de ses fidèles ainsi que des travailleurs et des paysans, des révolutionnaires et des soldats de l'époque soviétique sont omniprésentes. Tout le passé fut ainsi investi par le présent utopique. Le métro n'est pas un paradis de la contemplation silencieuse, mais l'enfer souterrain du mouvement perpétuel. La lumière électrique, artificielle réalisa le rêve de la «victoire sur le soleil» et créa un monde totalement nouveau. Le métro de Moscou incarne la nuit moscovite éternelle, électriée.

Aujourd'hui, la synthèse utopique et communiste du ciel et de l'enfer tombe en ruine. Pour les moscovites, le métro n'est plus une chose particulière. Les stations de métro construites ultérieurement ont un aspect simple, sans prétention et purement fonctionnel. Toute la métaphorique sombre du métro stalinien, de l'opposition fondamentale entre le Moscou réel et le Moscou imaginaire, utopique s'est ainsi perdue. ■

The underground as U-topia *The myth and symbolism of the Moscow metro* A utopia needs a certain spatial isolation if it is to be carefully thought through and developed and protected from possible corruption by the rest of the imperfect world. Anyone wishing to build a utopia must find a lonely place where he can really afford to create everything anew according to a unified plan. The right strategy of utopia-building consists of finding, in the midst of an inhabited world, an uninhabited – and if possible uninhabitable – u-topos where he can develop his utopia. In this way, all the advantages of the topical and the u-topian are combined: the whole infrastructure necessary for the construction is available, but it cannot be used for life; there is only the endless building. Every utopia is built for eternity and demands no less.

When, after the October revolution, the Soviet government moved from St. Petersburg to Moscow, a number of Soviet artists and architects planned the construction of the City of Moscow in cosmic space (Malevich, El Lissitzky, Chlebnikov). These projects remained unrealised, perhaps because they lacked depth in the literal sense. It was not until the Stalinist era that heaven was transferred to hell and formed a synthesis. The product of this synthesis is the real utopian city of

Moscow, the underground Moscow – the Moscow metro. The topos of the underground is a u-topos. In the habitat beneath the earth there is nothing inherited, traditional, self-evident, incompletely thought through. The underground planner designs and controls the whole life of a human being as soon as he enters the underground. The Moscow metro of the Stalin epoch was first and foremost the design of a real city of the communist future, imbued with a symbolic function that was expressly reflected by the culture of the Stalin era – a universal model intended to illustrate the realisation of the impossible, the “managing” in nothingness.

The artistic individuality of the architects played a very minor role in the construction of the metro. In the foreground was the collective future vision of the Stalinist command. No expense was spared: only the best, the most expensive and the most imposing was good enough. The Moscow metro developed into an object of prestige par excellence, and the “metrojewels”, the metro builders, became the heroes of the new culture. The metro stations conjured up images of an imaginary utopian past: temples, palaces, everywhere marble, gold and silver, frescoes, sculptures, mosaics and glass, which elevated the atmosphere onto sacred levels, with omnipresent portrayals of Stalin and his trusty followers, as well as workers and farmers, revolutionaries and soldiers from the Soviet era. In this way, the whole past was filled with the utopian future. The metro is not a paradise of quiet contemplation but an underground hell of ceaseless motion. The artificial electric light in the underground fulfilled the dream of the “victory over the sun” and created a completely new world. The Moscow metro is the logical embodiment of the eternally electrified Moscow night.

Today, the utopian communist synthesis of heaven and hell has crumbled. For today's Moscovite the metro is no longer special. The later constructed metro stations are simple, unpretentious and purely functional, banishing the whole dark imagery of the Stalinist metro, the fundamental contrast between the real and the imaginary, utopian Moscow. ■