DIETMAR NEUTATZ

„Schmiede des neuen Menschen“ und Kostprobe
des Sozialismus: Utopien des Moskauer Metrobaus

Dietmar Neutatz

„Schmiede des neuen Menschen“ und Kostprobe des Sozialismus: Utopien des Moskauer Metrobaus

Die Moskauer Metro, am 15. Mai 1935 feierlich eröffnet, ist in ihrer Hauptfunktion – wie die Untergrundbahnen anderer Städte auch – ein Verkehrsmittel, geplant und gebaut zur Behebung der schwerwiegenden Verkehrsprobleme, die mit dem rasanten Wachstum Moskaus seit dem Ende des 19. Jahrhunderts einhergingen. Sie ist darüber hinaus aber von Anfang an noch sehr viel mehr: nämlich das in Beton, Stahl und Marmor gemauerte Denkmal einer visionären Idee, der Idee von der sozialistischen Umgestaltung der Welt und der Schaffung eines „neuen Menschen“, der sich diese Welt erbaut und würdig ist, in ihr zu leben. Bis heute haftet den architektonisch eindrucksvollen Stationen etwas Besonderes an, lebt der in den dreißiger Jahren von der Propaganda geschaffene Mythos des Metrobaus fort, sieht und spürt man immer noch beim Betreten und Verlassen des Bauwerks den Gegensatz zwischen der grauen oberirdischen Welt und ihrem unterirdischen Gegenentwurf.

Postuliert man als Kennzeichen einer Utopie die Flucht aus der krisenhaften Realität in eine visionäre Gegenwelt, verbunden mit Zeitverdichtung und der Verheißung von Fortschritt und gesellschaftlicher Harmonie und einem Partizipations- und Integrationsversprechen für die Massen¹ – und das alles nicht erst für künftige Generationen, sondern sofort, als Belohnung für eine entbehrungsreiche Anstrengung –, dann tragen sowohl das Bauwerk selbst als auch der Bau der ersten beiden Linien (1931–1935) utopische Züge.

Im folgenden sollen diese utopischen Züge des Metrobaus und seines Ergebnisses beleuchtet und in Bezug zur gesellschaftlichen und alltäglichen Realität gesetzt werden². Es geht hier zum einen um die Vorstellung vom Metrobau als „Schmiede des neuen Menschen“, zum anderen um die Antizipation des „Sozialismus“ in einer ersten – unterirdischen – Kostprobe. Beides waren zeitgenössische Wahr-

¹ Vgl. Wolfgang Hardtwigs Einleitung zu diesem Band.

² Für eine umfassende Geschichte des Metrobaus siehe *Dietmar Neutatz, Die Moskauer Metro. Von den ersten Plänen bis zur Großbaustelle des Stalinismus* (Beiträge zur Geschichte Osteuropas 33, Köln, Weimar, Wien 2001); im folgenden zitiert: *Neutatz, Moskauer Metro*.

nehmungen mit großer Ausstrahlungskraft, die bis heute im kollektiven Gedächtnis der inzwischen *post-sowjetischen* Gesellschaft nachwirken.

1. Der Diskurs der Transformation

„Während ich bei der Metro arbeitete, vergaß ich nicht eine Minute mein kulturelles Wachstum. Die Schicht arbeitete ich im Schacht, dann ging ich in die Arbeiterfakultät studieren. ... Die Arbeiterfakultät habe ich noch nicht abgeschlossen, aber dafür habe ich die große Universität Metrostroj durchlaufen, die mich viel gelehrt hat. Ich kann jetzt unter beliebigen Bedingungen arbeiten.“³

So schrieb der Arbeiter Pavel Sizikov am 1. Mai 1935 unter der Überschrift „Bei der Metro bin ich gewachsen“ in der Betriebszeitung seiner Baustelle. Derartige Aussagen waren typisch für die Charakterisierung der gesellschaftlichen Rolle, die man den Baustellen der Moskauer U-Bahn zuschrieb. Rund um diesen Bau entfaltete sich ein aus heutiger Sicht eigentümlicher Diskurs mit gesellschafts-utopischen Inhalten.

Daß der Metrobau, bei dem am Höhepunkt der Arbeiten rund 76 000 Menschen im Einsatz waren, von der Propaganda zu einem Großereignis inszeniert wurde, verwundert nicht. Schließlich handelte es sich um eine Pionierleistung. Die Moskauer U-Bahn entsprach in technischer Hinsicht den westlichen Vorbildern und stellte diese mit ihrer künstlerisch-architektonischen Ausgestaltung sogar in den Schatten. Die Propaganda beschränkte sich jedoch nicht darauf, das Werk an sich zu preisen, sondern sie schrieb der Arbeit an diesem Werk besondere gesellschaftliche Transformationskräfte zu. Die Großbaustellen galten generell als Durchlaufstationen für ehemalige Landbewohner, die sich hier an die neuen Produktionsverhältnisse gewöhnen sollten, bevor sie Industriearbeiter wurden. Der Metrobau sollte jedoch mehr sein, nämlich eine „Schule“, eine „Universität“ oder eine „Schmiede des neuen Menschen“⁴. Hier ging es explizit um die Schaffung des „neuen Menschen“, wie ihn die Propaganda schon in den zwanziger Jahren entworfen hatte als einen Typus, der aus eigenem Antrieb für die Erfüllung des Plans und für eine höhere Produktivität kämpfte, sich aktiv am Gemeinschaftsleben beteiligte, in den gesellschaftlichen Organisationen engagierte, sorgfältig mit gemeinschaftlichen Gütern umging und gleichzeitig ständig „an sich arbeitete“, um sich auf ein höheres kulturelles und politisches Niveau zu heben – eben zu „wachsen“⁵.

³ Pavel Sizikov, Na metro ja vyros (Bei der Metro bin ich gewachsen), in: Ventiljator 11 (1. 5. 1935) 2.

⁴ Vgl. die Überschriften in dem anlässlich der Eröffnung der Metro herausgegebenen Sammelband „Erzählungen der Metrobauer“: Rasskazy stroitelej metro (Moskau 1935).

⁵ Vgl. Gábor Tamás Rittersporn, From Working Class to Urban Laboring Mass: On Politics and Social Categories in the Formative Years of the Soviet System, in: Making Workers Soviet. Power, Class and Identity, hrsg. v. Lewis H. Siegelbaum, Ronald Grigor Suny (Ithaca,

Dieser Diskurs vom Metrobau als „Schmiede des neuen Menschen“ beschränkte sich nicht auf die Propagandaebene, sondern wurde von vielen am Bau beteiligten Funktionären und Arbeitern übernommen. Besonders deutlich kommt er in den Texten zum Ausdruck, die im Rahmen des Projekts „Geschichte der Metro“ entstanden. Der Bau der Metro wurde – so wie zahlreiche andere Unternehmen der ersten Fünfjahrespläne – im Rahmen des von Maksim Gor’kij initiierten Projekts „Geschichte der Fabriken und Werke“ von einer eigens gebildeten Redaktion begleitend dokumentiert. Diese Redaktion führte unter anderem einige hundert Interviews mit am Bau Beteiligten durch. Die Akten der Redaktion und die stenographisch festgehaltenen Interviews sind in auffälliger Weise von dem beschriebenen Diskurs durchdrungen. „Bei uns wuchsen neue Menschen heran, Menschen der Arbeit, für die die Arbeit eine Frage der Ehre, des Ruhmes, der Tapferkeit und des Heldentums wurde“, schwärmte ein Parteisekretär⁶. In einem Sitzungsprotokoll der Redaktion vom März 1934 hieß es:

„Es ist daher ganz natürlich, daß der Bau der Untergrundbahn nicht bloß eine technische Errungenschaft unseres Landes darstellt, sondern eine gigantische menschliche Maschine, die neben materiellen Werten auch einen Wert erzeugt, der in der Umformung der Menschen besteht. Ein vierzigtausendköpfiges Kollektiv, das sich in einem lebendigen Produktionsstrudel befindet und als eine Schmiede dient, die neue Menschen herstellt. Diese Baustelle hebt unsere Technik auf ein ungeahntes Niveau und hebt andererseits auch die menschliche Aktivität auf ein ungeahntes Niveau.“⁷

Verfolgt man diesen Diskurs, so tritt darin der Metrobau als „Schmiede“ oder „Schule“ in vielerlei Gestalt auf: Ungelernte Arbeiter erhielten nicht nur eine Berufsausbildung, sondern sie entwickelten eine von Grund auf andere Einstellung zur Arbeit. Aus ehemaligen Straßenkindern, Alkoholikern, Hooligans und „rückständigen“ Dörflern wurden vorbildliche Stoßarbeiter, die in ihrer Freizeit politische Abhandlungen lasen oder gar Gedichte schrieben.

Zum Selbstverständnis der interviewten Metrobauer gehörte der Verweis darauf, daß sie nicht bloß eine Ausbildung zum Bauarbeiter erhalten, sondern innerhalb kürzester Zeit gleich mehrere Berufe erlernt hatten, zwischen denen sie flexibel hin und her wechseln konnten. Der Personalchef betonte ausdrücklich die Formbarkeit und Flexibilität der Arbeiter, die sie fast beliebig einsetzbar machten:

„Wie wir die Arbeiter umformen. Alle unsere Arbeiter haben durch die Tunnelarbeit einige Berufe, einige Qualifikationen. Heute ist er Vortriebshauer, morgen Zimmerhauer, dann Betonierer, Stukkateur, schließlich Marmorsteinmetz – alles, was du willst. Manche Arbeiter haben zehn und mehr Berufe. Und das alles haben

London 1994) 267; vgl. *Anne D. Rassweiler*, *The Generation of Power: The History of Dneprostroy* (New York u. a. 1988) 171.

⁶ Stenogramm des Gesprächs mit dem Parteisekretär Kopejkin, Caissongruppe, 28. 3. 1935. Gosudarstvennyj archiv Rossijskoj Federacii (Staatsarchiv der Russischen Föderation, im folgenden zitiert: GARF) f. R-7952, op. 7, d. 303, Bl. 31, 36.

⁷ Redaktion „Geschichte der Metro“. Äußerung des Vorsitzenden Kulagin bei der Erörterung eines Manuskripts, 8. 3. 1934. GARF f. R-7952, op. 7, d. 269, Bl. 1.

sie ausschließlich bei Metrostroj erworben. In ihrer Mehrheit schreitet hier die Jugend voran, sie qualifiziert sich schnell um. Hierfür haben wir ein großes Netz von Kursen – für Isolation, Beton usw.⁸

Wichtiger noch als die Berufsausbildung und die Flexibilität waren für die Schaffung des „neuen Menschen“ die Veränderung seines Bewußtseins und die Hebung seines kulturellen Niveaus. Nicht nur in den Interviews mit den Metrobauern, auch in Stenogrammen von Parteiversammlungen und in den Betriebszeitungen stößt man häufig auf Wendungen wie „er arbeitete an sich“, oder „ich arbeite an mir“ oder „ich bin gewachsen“.

Die Frage, ob solche Aussagen lediglich getroffen wurden, um gesellschaftlich erwünschtes Verhalten zur Schau zu stellen und den Erwartungen der Gesprächspartner zu entsprechen, oder ob sie ernst gemeint und verinnerlicht waren, muß differenziert beantwortet werden: Die in den Interviews zu Wort kamen, waren nicht die durchschnittlichen Arbeiter, sondern eine Auswahl von Stoßarbeitern und von Jungkommunisten (Komsomolzen). Man hatte sie aus Moskauer Fabriken auf die Baustellen abkommandiert (nach damaligem Sprachgebrauch: „mobilisiert“), um das Tempo zu forcieren, die Planerfüllung zu verbessern und das Gros der Arbeiter zu kontrollieren. Die „Mobilisierung“ war stockend verlaufen, viele Komsomolzen hatten sich dem Aufruf verweigert oder waren kurz nach ihrer Ankunft wieder von den Baustellen „desertiert“. Diejenigen, die auf ihren zugewiesenen Posten blieben, bildeten somit eine Auswahl, einen harten Kern. Von ihnen entwickelten viele tatsächlich den Ehrgeiz, Vorbilder zu sein und sich auf das Niveau des „sozialistischen Menschen“ zu heben. Sie arbeiteten nicht selten bis zur Erschöpfung und bemühten sich, die übrigen Arbeiter mitzureißen und einzuspannen. Was diese Leute über ihre Arbeit und ihr eigenes Verhalten berichteten, ist durchaus glaubwürdig, zumal es auch von anderen Quellen bestätigt wird⁹. Was sie über den Erfolg ihrer Maßnahmen bei den übrigen Arbeitern, über deren „Wachstum“ und häufig spektakuläre Verhaltensveränderungen erzählten, erweckt jedoch einen stark stereotypen Eindruck. Man sagte offenbar das, was der Interviewer hören wollte – und das waren eindrucksvolle Erfolgsgeschichten von der Transformationskraft der „Universität unter der Erde“. Ein Parteisekretär sprach vom „kolossalen Über-Sich-Hinauswachsen“ der Arbeiter:

„Die Leute transformieren sich buchstäblich und wachsen mit der Arbeit. ... Leute, die vor einem Jahr praktisch nichts wußten, sind jetzt nicht nur qualifizierte Arbeiter, sondern haben ihrerseits schon wieder viele andere erzogen oder sind Helden der Baustelle. Wenn wir so einen Genossen wie Cholod nehmen, was stellte er früher dar? Er war ein abgestumpfter, rückständiger Bursche. ... Heute ist Genosse Cholod ... einer der besten Stoßarbeiter der ganzen Baustelle. ... Da haben Sie den Typus des neuen Menschen. Gleichzeitig wuchs Cholod auch in kultureller und politischer Hinsicht. Genosse Cholod ist Parteimitglied, Grup-

⁸ Stenogramm des Gesprächs mit dem Beauftragten für Kaderangelegenheiten, Kuznecov, 20. 11. 1934. GARF f. R-7952, op. 7, d. 302, Bl. 49.

⁹ Vgl. Neutatz, Moskauer Metro 249–273.

penorganisator, Parteioorganisator. Genosse Cholod ist Mitglied des Büros unserer Parteizelle, er ist Mitglied des Parteikomitees von Metrostroj. ... Genosse Cholod geißelt überall die Mängel, mobilisiert überall, ruft die Arbeiter zum Kampf gegen die Mißstände und für die Erfüllung des Plans auf. Genosse Cholod ist Mitglied des Redaktionskollegiums des Udarnik Metrostroja, er ist aktiver Arbeiterkorrespondent; er ist Stoß-Hörer des Politzirkels. Dieser Genosse wurde in diesem Jahr neu geboren, er ist nicht wiederzuerkennen.“¹⁰

2. Die Versuche der Umsetzung

Fragt man nach der hinter diesem Diskurs stehenden Praxis, so stellt man fest, daß es nicht nur ein Reden von Transformation war, sondern daß tatsächlich auf verschiedene Weise versucht wurde, das Programm „Metrobau als Schule“ in die Realität umzusetzen. Die wichtigsten Ansätze in dieser Richtung und ihre tatsächliche Effektivität sollen im folgenden kurz erörtert werden.

Hinsichtlich der Berufsausbildung klafften Diskurs und Realität weit auseinander. Die mangelnde Qualifikation des Personals war eines der Hauptprobleme beim Bau der Untergrundbahn. Erst im Laufe der Arbeit konnten Facharbeiter und technische Spezialisten ausgebildet bzw. umgeschult werden¹¹. Nur ein kleiner Bruchteil der Arbeiter erhielt eine reguläre Berufsausbildung. Die große Mehrheit wurde entweder gar nicht ausgebildet oder in Schnellkursen während der Arbeit angelernt und verfügte über keine adäquaten Kenntnisse. Das, was als flexibles Wechseln zwischen bis zu zehn verschiedenen Berufen gepriesen wurde, war ein ständiges Improvisieren, aber keine wirkliche Berufsausbildung¹².

Für die Formung des „neuen Menschen“ stand ohnehin weniger die fachliche Ausbildung als die Umerziehung und Verhaltensmodifikation im Vordergrund. Eine wichtige Methode zur Umerziehung der Arbeiter war der sogenannte „sozialistische Wettbewerb“. Dieser sollte nicht nur die Produktivität der Arbeit steigern und aus den Arbeitern mehr Leistung herausholen, sondern auch ihre Einstellung zur Arbeit verändern.

Der sozialistische Wettbewerb, während des Bürgerkriegs entstanden und seit 1929 eine Massenerscheinung, fand auf unterschiedliche Weise statt: Einzelne Arbeiter, Brigaden oder die Belegschaften ganzer Fabriken forderten andere zu einem Wettbewerb auf, der meistens sogar in einem schriftlichen Vertrag fixiert und publiziert wurde. Eine weitere Variante war das Erstellen von „Gegenplänen“: Arbeiter erhöhten am Monatsanfang den vorgegebenen Plan und verpflichteten

¹⁰ Stenogramm des Erinnerungsabends beim Schacht 7–8, 19. 2. 1934. GARF f. R-7952, op. 7, d. 265, Bl. 89–90.

¹¹ Vgl. z. B. die Stellungnahme der Leitung von Metrostroj o.D. (Juni 1934). Central'nyj municipal'nyj archiv Moskvy (Zentrales Munizipalarchiv der Stadt Moskau, im folgenden zitiert: CMAM) f. 665, op. 1, d. 125, Bl. 8.

¹² Zu den Ausbildungsmaßnahmen im einzelnen siehe Neutatz, Moskauer Metro 341–344.

sich, „verborgene Ressourcen“ besser auszuschöpfen. Eine der verbreitetsten Formen war die „Stoßarbeit“: Einzelne Stoßarbeiter oder ganze Stoßbrigaden verpflichteten sich, besonders hohe Arbeitsleistungen zu erbringen, wobei es oft schwierig festzustellen ist, ob sie den Anspruch auch wirklich einlösten, da die Arbeitsnormen in vielen Bereichen recht willkürlich festgelegt waren. Häufig wurden Stoßbrigaden proklamiert, ohne daß sich an der Arbeit der Mitglieder etwas änderte¹³.

Der sozialistische Wettbewerb wurde bald zu einer Massenroutine. Man konnte schnell Stoßarbeiter werden, den Titel aber auch wieder schnell verlieren. Eine Brigade brauchte nur einen Vertrag aufzusetzen, den Plan überzuerfüllen und war damit Stoßbrigade, bis irgendwann festgestellt wurde, daß sie gar nicht überdurchschnittlich arbeitete. Frisch vom Land gekommene Arbeiter konnten auf diese Weise schnell zu besserem Verdienst und Ansehen gelangen. An die Stelle der starren Gliederung der Belegschaften in „alte“ und „neue“ Arbeiter, in „Proletarier“ und „Rückständige“ trat in der Betriebspraxis immer mehr die kurzfristig und von den Betroffenen durch ihr eigenes Verhalten veränderbare Gliederung in Stoßarbeiter und Nicht-Stoßarbeiter, was die Integration der neuen Arbeiter förderte¹⁴.

Bei Metrostroj entwickelte sich der sozialistische Wettbewerb parallel zur allmählichen Durchdringung der Baustelle durch die Partei und den Komsomol. Nach bescheidenen Anfängen erlebte er erst 1933 nach der Ankunft der Komsohlen einen Aufschwung. Am Ende des Jahres 1934 war rund die Hälfte der Belegschaft in Stoßbrigaden organisiert¹⁵. Über die Effektivität des sozialistischen Wettbewerbs liegen nur wenige Quellen vor. Sie deuten darauf hin, daß nur etwa die Hälfte der Beteiligten ihre Verpflichtungen erfüllte¹⁶.

Der sozialistische Wettbewerb veränderte zweifellos die Arbeitsorganisation und das Verhalten vieler Arbeiter. Eine wirklich neue Einstellung zur Arbeit zu erzeugen und damit einen Beitrag zur Schaffung des „neuen Menschen“ zu leisten, war er jedoch nur bedingt geeignet. Er beruhte zum einen schlichtweg auf materiellen Anreizen, wie Akkordlohn, der bevorzugten Zuteilung von Wohnraum, Konsumgütern und Lebensmitteln sowie verschiedenen Privilegien¹⁷. Zum anderen war er mit massiven moralischen Zwängen und einem hemmungslosen Bloßstellen leistungsschwacher oder unwilliger Arbeiter verbunden. Bildliche

¹³ Vgl. *Kenneth M. Straus*, *The Transformation of the Soviet Working Class, 1929–1935. The Regime in Search of a New Social Stability* (Ann Arbor, Mich. 1991) 333.

¹⁴ Ebd. 339–348.

¹⁵ Berichte der Kaderabteilungen der Schächte und Distanzen über die Arbeit im Jahre 1934. CMAM f. 665, op. 1, d. 225, Bl. 1–80, und f. 665, op. 1, d. 226, Bl. 1–90.

¹⁶ Moskauer Gebietskomitee der Gewerkschaft der Eisenbahn- und Straßenbauarbeiter. Statistische Übersicht über die sozialistischen Arbeitsformen bei den Unternehmen im Gebiet Moskau. Central'nyj gosudarstvennyj archiv Moskovskoj oblasti (Zentrales staatliches Archiv des Moskauer Gebietes, im folgenden zitiert: CGAMO) f. 4237, op. 1, d. 2, Bl. 27, 37.

¹⁷ *Hans-Henning Schröder*, *Industrialisierung und Parteibürokratie in der Sowjetunion. Ein sozialgeschichtlicher Versuch über die Anfangsphase des „Stalinismus“ 1928–1934* (Berlin 1988) 114–115.

Symbole wie Flugzeug, Lokomotive, Automobil, Fußgänger, Krüppel oder Schnecke kennzeichneten auf Anschlagtafeln das Arbeitstempo der einzelnen Arbeiter und Brigaden. Namen und Fotos der besten und schlechtesten Arbeiter wurden auf Plakaten und in den Zeitungen veröffentlicht¹⁸.

Der sozialistische Wettbewerb umfaßte allerdings auch Elemente der Stimulation intrinsischer Motivationen, zum Beispiel durch die Inszenierung der Arbeit als gesellschaftliches Ereignis. Ständig fanden Versammlungen statt, auf denen die Leistung einer Brigade oder eines besonders exponierten Brigadiers verherrlicht wurde, um ihre Erfolgsrezepte in einer kollektiven Feierstunde für die Allgemeinheit nutzbar zu machen¹⁹. Inwieweit solche Inszenierungen den Beteiligten das Gefühl gaben, nicht einfach dumpf Erde zu schaufeln, sondern „Helden“ zu sein, im Einsatz für den Aufbau einer neuen Arbeitskultur und des Sozialismus zu stehen, läßt sich nicht messen.

Der Utopiegehalt des „sozialistischen Wettbewerbs“ war demnach ein zweifacher: Einerseits war der Arbeitswettstreit zugleich Weg zur Erreichung als auch Bestandteil der Utopie vom „neuen Menschen“. Andererseits entpuppt er sich selbst als etwas in Wahrheit Utopisches: Er war ein Partizipationsangebot für die Massen, er beruhte im wahrsten Sinne des Wortes auf dem Prinzip der Zeitverdichtung und der Beschleunigung – und erweist sich bei näherem Hinsehen häufig als eine Flucht aus der Realität. Nicht selten ging es bei Wettbewerbskampagnen gar nicht um die Übererfüllung des Plans, sondern bloß um das Abstellen von Mißständen: Von den Teilnehmern wurde im Grunde Selbstverständliches gefordert, nämlich den Produktionsplan zu erfüllen, die Abwesenheiten, Verspätungen und das Blaumachen der Arbeiter zu verringern, die Arbeiter besser auszubilden, die Kurse über das „technische Minimum“ zu absolvieren, die Arbeit nicht mehr so häufig zu unterbrechen, bessere Arbeitsdisziplin zu halten, sorgfältiger mit dem Werkzeug umzugehen²⁰. Das bei solchen Kampagnen Erreichte wurde zudem mit einem Verschleiß an Ressourcen und menschlicher Arbeitskraft erkauft, der insgesamt und langfristig gesehen mehr Schaden als Nutzen anrichtete und das zu erreichende Endziel in Frage stellte.

Ein weiterer zentraler Ansatzpunkt bei der Formung des „neuen Menschen“ war die sog. „politische Massenarbeit“. Die Basisorganisationen der Partei, der Gewerkschaft und des Komsomol hatten die Aufgabe, die Arbeiter nicht nur am Arbeitsplatz zu kontrollieren, sondern sich auch um ihre Freizeitgestaltung zu kümmern und sie durch geeignete Aktivitäten in ihrer Persönlichkeit zu verän-

¹⁸ Rudolf Saliger, *Das Gesicht des neuen Rußland. Reiseeindrücke* (Wien 1932) 12; vgl. Stenogramm des Gesprächs mit dem Brigadier Katamadze, 1. Distanz. GARF f. R-7952, op. 7, d. 302, Bl. 2.

¹⁹ Vgl. z. B. Stenogramm des Treffens der Brigade Jaremčuk mit Stoßarbeitern des Schachtes 9, 4. 9. 1934. GARF f. R-7952, op. 7, d. 243, Bl. 25–77.

²⁰ Organisationsbüro des Parteikomitees von Metrostroj. Resolution, 23. 5. 1933. GARF f. R-7952, op. 7, d. 140, Bl. 16.

dern²¹. Die „politische Massenarbeit“ umfaßte die Erziehung der Arbeiter zu „kultiviertem“ Leben, Maßnahmen zur Alphabetisierung sowie zur allgemeinen und politischen Bildung. Hinzu kamen im Kollektiv wahrzunehmende kulturelle und sportliche Freizeitangebote. Bei Metrostroj wie bei anderen Großbaustellen wurde der Zugriff auf die Leute dadurch erleichtert, daß die meisten Arbeiter in Barackensiedlungen wohnten. Die Idealvorstellung war, niemanden sich selbst zu überlassen, sondern die persönliche Entwicklung jedes einzelnen zu beeinflussen.

Der „neue Mensch“ hatte *kul'turno* zu leben. *Kul'turno*, also „kultiviert“, war in erster Linie als Gegenbegriff zur traditionellen bäuerlichen Lebensart definiert. Auch beim Metrobau war man mit der Tatsache konfrontiert, daß die vom Land zugewanderten Arbeiter alle möglichen als „rückständig“ geltenden Verhaltensweisen an den Tag legten. Bis Mitte 1933 war die Parteiorganisation bei den Metrobaustellen zu schwach, als daß sie sich um das Treiben in den Barackensiedlungen hätte kümmern können. Im Sommer 1933 änderte sich das im Zusammenhang mit der Mobilisierung der Komsomolzen und Kommunisten. Obwohl diese in Moskau über Wohnraum verfügten, wurden sie den Baracken zugeteilt, um dort Gespräche zu führen, Vorträge zu halten und den Arbeitern zu zeigen, wie man *kul'turno* lebt²². Da die Kultiviertheit nicht nur von den Bewohnern, sondern auch vom baulichen Zustand und der Ausstattung der Baracken abhing, kümmerte man sich in dieser Hinsicht um Verbesserungen, veranlaßte die Renovierung und bessere Ausstattung der Baracken sowie die Einrichtung von Sportplätzen und sog. „Roten Ecken“ mit Zeitungen, Schach- und Damespielen, Lesestoff und Musikinstrumenten²³.

Im Mittelpunkt der „Kulturmassenarbeit“ stand aber die Einwirkung auf das Alltagsverhalten der Arbeiter. Die Komsomolzen und Kommunisten führten einen Kampf gegen die bis dahin in den Baracken blühenden Trinkgelage, Raufereien und das Kartenspiel. Sie brachten den Arbeitern bei, sich zu waschen, Unterwäsche zu tragen, die Stiefel beim Schlafengehen auszuziehen und nicht auf den Boden zu spucken. Sie führten mit den Sorgenkindern persönliche Gespräche, stellten sie vor anderen zur Rede oder leiteten Disziplinarmaßnahmen in die Wege²⁴.

Häufig bedurften allerdings die Erzieher selbst noch der Erziehung und Disziplinierung. Die Kampagne gegen das ordinäre Fluchen zum Beispiel wurde auch

²¹ Vgl. Gewerkschaftskomitee von Metrostroj. Bericht über die Kulturmassenarbeit im Jahre 1933. GARF f. R-7952, op. 7, d. 174, Bl. 18.

²² Stenogramm des Gesprächs mit dem Parteisekretär Vlasov, Schacht 15, 10. 4. 1934. GARF f. R-7952, op. 7, d. 242, Bl. 89; desgl. mit dem Parteiorganisator Ermolaev, Schacht 7–8, 24. 3. 1935. GARF f. R-7952, op. 7, d. 301, Bl. 61; desgl. mit dem Parteisekretär Udalych, Caissonkontor, 26. 8. 1934. GARF f. R-7952, op. 7, l. 243, Bl. 10–11.

²³ Desgl. mit dem Parteisekretär Udalych, Caissonkontor, 26. 8. 1934. GARF f. R-7952, op. 7, d. 243, Bl. 10–11.

²⁴ Desgl. mit dem Komsomolzen Kolodolov, Schacht 8, o. D. (November 1934). GARF f. R-7952, op. 7, d. 303, Bl. 84.

innerhalb des Komsomol als dringend notwendig befunden²⁵. Im Rahmen von sozialistischen Wettbewerben verpflichteten sich Arbeiter und Brigaden, das Fluchen aufzugeben²⁶. Hartnäckigen Fluchern wurden Kommunisten zugeteilt, die sie während der Arbeit beobachteten und zurechtwiesen²⁷. „Die Jungs führen sich schrecklich auf, spucken herum, werfen ihre Zigarettenstummel auf den Boden“, klagte im Oktober 1934 eine Komsomolzin über das Verhalten ihrer männlichen Kollegen während eines Kulturabends im Gewerkschaftshaus²⁸.

Kul'turno zu leben bedeutete unter anderem auch, Lesen und Schreiben zu können. Die Gewerkschaft organisierte sogenannte „Zirkel zur Liquidierung des Analphabetentums“, die aber nur einen Teil der Leseunkundigen und Leseschwachen erfassen konnten²⁹. Diese machten 1934 ein Viertel bis ein Drittel der Belegschaft aus³⁰. Der Gewerkschaft oblag auch die übrige Bildungsarbeit. Man entsandte „Kulturbrigaden“ in die Barackensiedlungen, richtete Leseecken und Büchereien ein, abonnierte Zeitungen und Zeitschriften, installierte Radiolautsprecher und organisierte Arbeiterklubs³¹.

Diese Aufzählung darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die praktische Umsetzung in den ersten Jahren eher kläglich war. Erst seit dem Winter 1933/34 belebte sich die Kultur- und Bildungsarbeit. Auch auf diesem Gebiet machte sich die Ankunft der Komsomolzen bemerkbar. Partei, Komsomol und Gewerkschaft organisierten 1934 Zirkel für Allgemeinbildung und einzelne Fächer sowie Abendschulen und Exkursionen³².

Der eigentliche Kern der Bildungsarbeit, der politische Unterricht, war auch die größte Schwachstelle. 1932/33 beschränkte er sich im wesentlichen auf politische Gespräche, die aber nur wenige Arbeiter erfaßten³³. Außerdem erwiesen sich

²⁵ Desgl. mit der Komsomolzin Šachova, Schacht 13, 1. 11. 1934. GARF f. R-7952, op. 7, d. 309, Bl. 138.

²⁶ Stenogramm der Beratung beim Komsomolsekretär von Metrostroj, Šaširin, 28. 2. 1935. Wortmeldung des Gewerkschaftsorganisators Fedorov, 4. Distanz. GARF f. R-7952, op. 7, d. 344, Bl. 84.

²⁷ Stenogramm des Gesprächs mit dem Kommunisten Titov, Schacht 18, o. D. (Februar 1935). GARF f. R-7952, op. 7, d. 321, Bl. 24–25.

²⁸ Desgl. mit der Komsomolzin Suchanova, Schacht 10–11, 25. 10. 1934. f. GARF R-7952, op. 7, d. 308, Bl. 125.

²⁹ Abteilung für Kaderausbildung von Metrostroj. Aktennotiz über die Liquidierung des Analphabetentums o.D. (Mai 1935). CMAM f. 665, op. 1, d. 302, Bl. 1.

³⁰ Udarnik Metrostroja („Stoßarbeiter des Metrobaus“, die Betriebszeitung von Metrostroj) 29 (4. 2. 1934) 4.

³¹ Zentralkomitee der Gewerkschaft der Eisenbahn- und Straßenbauarbeiter. Material über den Zustand der Kulturarbeit auf den Baustellen, 1932. GARF f. R-5475, op. 18, d. 139, Bl. 12–43; Bericht an das Präsidium des Zentralkomitees der Gewerkschaft, o.D. Ebd. Bl. 54–56; Udarnik Metrostroja 111 (27. 6. 1933) 2.

³² Für eine detaillierte Beschreibung der Aktivitäten siehe *Neutatz*, Moskauer Metro 362–364.

³³ Agitationsabteilung des Moskauer Stadtparteikomitees. Aktennotiz, 16. 9. 1932. GARF f. R-7952, op. 7, d. 164, Bl. 1; Sekretariat des Moskauer Stadtparteikomitees. Protokoll 72, 17. 7. 1933. Central'nyj archiv obščestvennych dvizenij Moskvy (Zentrales Archiv der gesell-

die eingeteilten Gesprächsführer häufig als zu schwach und ließen sich von bauernschlauern Arbeitern in die Enge treiben³⁴. Politische Zirkel und Lektionen wurden selbst von den Parteimitgliedern und Komsomolzen nur schlecht besucht, weil sie als langweilig galten³⁵. Einen Aufschwung erlebte der politische Unterricht erst im Frühjahr 1934. Die meisten Teilnehmer der politischen Zirkel und Kurse waren Partei- und Komsomolmitglieder. Die parteilosen Arbeiter zeigten wenig Interesse. Um auch sie zu erreichen, verordnete man ihnen die Teilnahme am kollektiven Zeitungsvorlesen und Radiohören³⁶.

Von den Partei- und Komsomolmitgliedern erwartete man politisches und kulturelles Interesse, regelmäßige Lektüre von Zeitungen und Büchern und aktive Teilnahme an Veranstaltungen³⁷. Bei einer im Juli 1934 von der Betriebszeitung durchgeführten Umfrage unter Parteifunktionären gaben allerdings die meisten an, daß sie keine Zeit zum Lesen hätten³⁸. Das schlechte Gewissen, aus Zeitmangel zu wenig für ihr „kulturelles Wachstum“ zu tun, war ein immer wiederkehrendes Thema in den Interviews mit den Metrobauern und in der Betriebszeitung³⁹.

Großen Zuspruch erfuhren dagegen Laienkunst- und Literaturzirkel⁴⁰. Im Frühjahr 1935 waren bis zu 2000 Metrobauer in solchen Zirkeln tätig, diskutierten dort über literarische Werke, schrieben Gedichte, spielten Theater, machten Musik, tanzten, malten oder spielten Schach. Metrostroj hatte ein eigenes Symphonieorchester, mehrere „Jazzbands“, zahlreiche Instrumentalensembles, ein Puppentheater, ein dramatisches Theater, Chöre und ein Ballettensemble⁴¹. Allerdings wurden die meisten dieser Zirkel erst relativ spät, besonders im Winter 1934/35, ins Leben gerufen, also zu einem Zeitpunkt, als die Hauptbauarbeiten schon abgeschlossen waren. Die Partei kümmerte sich nie sonderlich um diese Bewegung

schaftlichen Bewegungen Moskaus, im folgenden zitiert: CAODM) f. 4, op. 3, d. 32, Bl. 58–59, 72–73.

³⁴ K. F. Starostin u. a., Bol'sheviki na metrostroie (Bolschewiki beim Metrobau), in: Kak my stroili metro (Wie wir die Metro bauten) (Moskau 1935) 38.

³⁵ Udarnik Metrostroja 36 (26. 3. 1933) 3.

³⁶ Vgl. Stenogramm des Gesprächs mit dem Parteisekretär Rybakov, Schacht 31–32, o. D. (Oktober 1934). GARF f. R-7952, op. 7, d. 307, Bl. 69–70; desgl. mit dem Parteiorganisator Lipman, 8. Distanz, 7. 4. 1935. GARF f. R-7952, op. 7, d. 315, Bl. 80.

³⁷ Desgl. mit dem Parteiorganisator Lipman, 8. Distanz, 7. 4. 1935. GARF f. R-7952, op. 7, d. 315, Bl. 26–27.

³⁸ Udarnik Metrostroja 172 (26. 7. 1934) 3.

³⁹ Vgl. z. B. Stenogramm des Gesprächs mit dem Parteiorganisator Lipman, 3. Distanz, 19. 11. 1934. GARF f. R-7952, op. 7, d. 304, Bl. 20; desgl. GARF f. R-7952, op. 7, d. 315, Bl. 131.

⁴⁰ Zentralkomitee des Komsomol. Rechenschaftsbericht des Komsomolkomitees des Schachtes 21, 11. 12. 1934. Rossijskij gosudarstvennyj archiv social'no-političeskoj istorii (Russisches Staatsarchiv der sozial-politischen Geschichte, im folgenden zitiert: RGASPI) f. 1m, op. 3, d. 129, Bl. 199.

⁴¹ Stenogramm des Gesprächs mit dem Vorsitzenden des Gewerkschaftskomitees von Metrostroj, Osipov. GARF f. R-7952, op. 7, d. 306, Bl. 22–23; A. V. Osipov u. a., Sorevnovanie tysjač (Wettbewerb der Tausenden), in: Kak my stroili metro (Moskau 1935) 130; im folgenden zitiert: Osipov, Sorevnovanie. Udarnik Metrostroja 263 (12. 11. 1934) 4.

und auch von der Gewerkschaft wurde sie anfangs vernachlässigt⁴². Am erfolgreichsten waren die Literaturzirkel, die seit dem Sommer 1933 entstanden, und an denen prominente Schriftsteller mitwirkten. Regelmäßig druckten die Betriebszeitungen Gedichte von Arbeitern ab; 1935 erschienen zwei Sammelbände mit literarischen Erzeugnissen von Metrobauern⁴³.

Wenn man von den Besuchern der Aufführungen absieht, betrafen die Laienkunstaktivitäten, auch wenn sie an sich durchaus beeindruckend waren, nur eine kleine Minderheit der Metrobauer. Quantitativ bedeutender war das kulturelle Angebot in Form von Theater-, Konzert-, Kino- und Museumsbesuchen. Obwohl das Baustellenkomitee der Gewerkschaft schon im Jahre 1933 für die Metrobauer 22 000 Eintrittskarten für verschiedene Veranstaltungen verteilte, 450 Exkursionen in Museen mit zusammen 6000 Teilnehmern veranstaltete und 1934 die kulturelle Betreuung noch intensivierte, konnte die Nachfrage zu keinem Zeitpunkt befriedigt werden⁴⁴.

Bis zum Ende des Jahres 1934 verfügten alle großen Arbeitersiedlungen von Metrostroj über ein eigenes Kino⁴⁵. Die Gewerkschaft hatte darüber hinaus mit den Moskauer Theatern und Kulturparks Abkommen über Freikarten für die Arbeiter getroffen. Trotzdem klagte die Betriebszeitung Ende Mai 1934, die meisten Arbeiter seien an ihrem freien Tag sich selbst überlassen, in den Baracken fänden weiterhin Trinkgelage statt⁴⁶. Das lag aber nicht am mangelnden Interesse der Arbeiter, sondern am immer noch zu geringen Angebot.

Auch die sportlichen Aktivitäten entwickelten sich nach schwachen Anfängen erst im Laufe des Jahres 1934 in größerem Maßstab. Der Sport war – ähnlich wie im nationalsozialistischen Deutschland – nicht Selbstzweck, sondern hatte die Arbeitsproduktivität und die Verteidigungsbereitschaft zu fördern. Darüber hinaus wollte man über den Sport die Bevölkerung zu mehr Hygiene und Körperpflege erziehen und die Massen um die Partei-, Sowjet- und Gewerkschaftsorganisationen scharen⁴⁷. Daher wurde der Sport nicht in eigenen Sportverbänden, sondern im Rahmen der bestehenden Massenorganisationen betrieben⁴⁸.

⁴² Udarnik Metrostroja 135 (26. 7. 1933) 2.

⁴³ Literaturnoe tvorčestvo rabočich avtorov Sojuza rabočich železnodorožnogo stroitel'stva i metropolitena SSSR (Literarisches Schaffen von Arbeiter-Autoren der Gewerkschaft der Eisenbahn-, Straßen- und Metrobauarbeiter der UdSSR) 2 Bde. (Moskau 1935); Sbornik literaturnykh proizvedenij Metrostroja (Sammelband der Teilnehmer der Literaturzirkel von Metrostroj), hrsg. v. V. Kazin (Moskau 1935).

⁴⁴ Gewerkschaftskomitee von Metrostroj. Bericht über die Kulturmassenarbeit bei Metrostroj im Jahre 1933. GARF f. R-7952, op. 7, d. 174, Bl. 22–23; vgl. Zentralkomitee des Komsomol. Bericht über die Arbeit der Komsomolorganisation des Schachtes 18, 7. 12. 1934. RGASPI f. 1m, op. 3, d. 129, Bl. 186.

⁴⁵ Osipov, Sorevnovanie 131.

⁴⁶ Udarnik Metrostroja 121 (27. 5. 1934) 4.

⁴⁷ Resolution des Zentralen Exekutivkomitees der UdSSR, 13. 7. 1925. Zitiert in: Udarnik stancii biblioteka Lenina 58 (22. 10. 1934) 2.

⁴⁸ Klaus Mehnert, Der Sport in der Sowjetunion, in: Osteuropa 9 (1933/34) 361–363.

Im Vordergrund stand dabei der Erwerb des Abzeichens „Bereit zur Arbeit und Verteidigung“⁴⁹. Die Anforderungen für das Abzeichen waren stark militärisch ausgerichtet. Daneben wurden aber auch die Bedürfnisse der Arbeiter nach Mannschaftsspielen berücksichtigt. 1933 begann man mit der Einrichtung von eigenen Sportplätzen und gründete Sektionen mit Instruktoren für einzelne Sportarten⁵⁰.

Im Winter 1933/34 verlegte das Sportbüro sein Schwergewicht auf die Förderung von Hygiene und Sauberkeit. Die Sportaktivisten inspizierten die Baracken, klärten die Bewohner über den Nutzen täglicher Körperpflege, kalter Abreibungen und Morgengymnastik auf, kümmerten sich um rechtzeitigen Wäschewechsel sowie das Vorhandensein von heißem Wasser und Heizung⁵¹.

Im Frühjahr 1934 wurde der Sportbetrieb in größerem Maßstab aufgenommen. Nun beteiligte sich Metrostroj auch mit einer Mannschaft an der Moskauer Fußballmeisterschaft. Metrostroj hatte inzwischen vier Volleyballplätze, zwei Basketballplätze und einen Fußballplatz eingerichtet, und zusätzlich zwei Stadien sowie die Ruderstation des Moskauer Gewerkschaftsrates angemietet⁵². Im Herbst 1934 wurden Schulen für eine ganze Reihe von Sportarten errichtet⁵³. Der Stolz der Metrobauer war der im Sommer 1934 gegründete Aëroklub. Er hatte im Mai 1935 600 Mitglieder und stellte sich die Aufgabe, im Laufe des Jahres 90 Piloten, 1000 Segelflieger und 700 Fallschirmspringer auszubilden⁵⁴.

Schlagen wir den Bogen zurück zum Ausgangspunkt, so läßt sich festhalten, daß eine deutliche Diskrepanz zwischen dem Diskurs von der Metro als „Schmiede des neuen Menschen“ und der Realität bestand. Zwar versuchte die Partei, den Metrobau für eine grundsätzliche Umformung „des Menschen“ zu instrumentalisieren, doch standen ihre Ergebnisse in keinem Verhältnis zu den selbst gestellten Ansprüchen, auch wenn in Teilbereichen durchaus Erstaunliches geleistet wurde. Die massenpolitischen Maßnahmen, die kulturellen und sportlichen Aktivitäten erreichten Tausende Metroarbeiter und wurden – mit Ausnahme des politischen Unterrichts – als Freizeitangebote gerne angenommen. Gemessen am Anspruch des Systems auf eine totale Kontrolle der Menschen und die weitestgehende Eliminierung der Privatsphäre zugunsten der Öffentlichkeit und des Kollektivismus gelang die Umsetzung des Konzepts jedoch sowohl qualitativ als auch quantitativ nur mit Abstrichen. Das Umerziehungsprogramm erfaßte auch auf dem Höhepunkt seiner Entfaltung nur einen Teil der Belegschaft und die Belege über seine Wirksamkeit sind jenseits der Selbstzeugnisse von Komsomolzen

⁴⁹ Vgl. z. B. Udarnik Metrostroja 10 (3. 9. 1932) 3; 26 (11. 3. 1933) 4; 44 (23. 2. 1935) 3.

⁵⁰ Ebd. 82 (23. 5. 1933) 3.

⁵¹ Vorsitzender des Sportbüros beim Baustellenkomitee, Drjachlov, an die Gewerkschaftskomitees von Metrostroj, 23. 12. 1933. GARF f. R-7952, op. 7, d. 215, Bl. 21; Sportbüro und Komsomolkomitee von Metrostroj. Aktennotiz, o.D. (Dezember 1933). Ebd. Bl. 22.

⁵² Udarnik Metrostroja 114 (18. 5. 1934) 2.

⁵³ Rabočaja Moskva 244 (18. 10. 1934) 4; 252 (28. 10. 1934) 4; 268 (18. 11. 1934) 4; Udarnik Metrostroja 264 (14. 11. 1934) 4; 267 (17. 11. 1934) 4.

⁵⁴ Udarnik Metrostroja 105 (10. 5. 1935) 3.

und Kommunisten nicht überzeugend. Selbst wer nun tatsächlich Zeitung las, Museen besuchte und Fußball spielte, war dadurch noch lange nicht zum „neuen Menschen“ geworden.

Die eingangs zitierten Aussagen waren nicht die Beschreibung der Realität, sondern die Projektion stereotyper Idealvorstellungen. Die Quellen belegen recht eindeutig, daß sich die Masse der Metrobauer nicht so verhielt, wie es in diesem Diskurs beschrieben wurde⁵⁵. Es ist nicht einmal wahrscheinlich, daß sie den Diskurs übernahm. Sie praktizierte vielmehr das, was man als Eigensinn beschreiben kann. Die angeblich so gewaltigen Transformationskräfte des Metrobaus entpuppten sich bei näherem Hinsehen als Wunschvorstellungen und Wahrnehmungsfehler: Die Fälle, in denen sich normale Arbeiter tatsächlich dramatisch wandelten, können nicht als typisch bezeichnet werden. Diejenigen, die das erwünschte Verhalten an den Tag legten, gehörten in der Regel dem harten Kern der aus den Fabriken auf die Baustelle abkommandierten Komsomolzen an.

Was der Metrobau dagegen tatsächlich bewirken konnte, war eine besondere Motivation. Nach übereinstimmender Aussage der Quellen nahmen viele Arbeiter beim Bau der Metro Bedingungen in Kauf, die sie anderswo nicht akzeptiert hätten. Das taten sie aber nicht, weil sie inzwischen zu „neuen Menschen“ umgeformt worden wären, sondern weil sie sich mit diesem speziellen Bauvorhaben, das im Rampenlicht der Öffentlichkeit stand und eine gewisse Gruppendynamik erzeugte, identifizierten⁵⁶. Im übrigen läßt sich zeigen, daß die Mobilisierung aller Kräfte selbst unter diesen Bedingungen für einen Teil der Arbeiter nur für wenige Monate gelang und daß im selben Zeitraum Tausende anderer Arbeiter davondiefen⁵⁷.

Der Diskurs von der Transformation erweckt den Eindruck, daß man eine nicht vorhandene Realität herbeizureden versuchte. Während man vom „neuen Menschen“ sprach, war der Großteil der Bevölkerung in Wirklichkeit durch die Kollektivierung und die Industrialisierung entwurzelt und desorientiert. Die Utopie des „neuen Menschen“ erscheint vor diesem Hintergrund weniger als Vision denn als Instrument der Krisenbewältigung.

3. Die Kostprobe des Sozialismus

Bezogen auf die übergeordnete Utopie des Lebens im Sozialismus wurde die Metro schon während des Baus, besonders aber nach der erfolgreichen Fertigstellung der ersten Linien im Frühjahr 1935 massenwirksam instrumentalisiert. Sie verkörperte in der Propaganda ein Symbol der neuen, im Aufbau begriffenen Gesell-

⁵⁵ Für eine Beschreibung der Verhaltensweisen und des Eigensinns der Arbeiter siehe *Neutatz*, Moskauer Metro 291–304.

⁵⁶ Über die Motivationskraft des Metrobaus und die Herausbildung eines Gruppenbewußtseins ebd. 311–312.

⁵⁷ Ebd. 499–505.

schaft, eine exemplarische Antizipation des Sozialismus: die erste reale Kostprobe dessen, was bald im ganzen Land entstanden sein werde: ein wohlgeordnetes Gemeinwesen, auf dem neuesten Stand der Technik, sauber und dabei gleichzeitig ein ästhetischer Genuß.

Die Propaganda inszenierte das Unternehmen Metrostroj als einen Aufbruch des ganzen Landes in eine bessere, schönere Zukunft. Mit Losungen wie „Das ganze Land baut die Metro“, „Wir bauen die beste Metro der Welt“, „Die beste Metro für die Rote Hauptstadt“ suggerierte man der Bevölkerung, hier entstünde als gemeinsames Werk aller Sowjetbürger etwas Einzigartiges, etwas, auf das man stolz sein könne und auf das die Welt blicke. Man baute nicht einfach eine Untergrundbahn, sondern man baute die schönste und beste Untergrundbahn der Welt für die Hauptstadt des Weltproletariats, die in wenigen Jahren die schönste und menschengerechteste Stadt der Welt zu werden versprach.

Im alltäglichen Leben waren die Friktionen des Wirtschaftsaufbaus nicht zu übersehen. Um die mit dem Anlaufen des ersten Fünfjahresplans entfachte Aufbruchsstimmung nicht abreißen zu lassen, feierte die Propaganda einzelne herausragende Großprojekte als Flaggschiffe des Fortschritts in groß aufgemachten Kampagnen. Die propagandistische Hervorhebung einiger weniger Unternehmen, die jedes auf seine Weise einen Weltrekord darstellte, sollte für das Publikum eine Scheinwelt erzeugen, vor deren Hintergrund die vielen alltäglichen Mißerfolge wie vernachlässigbare Schönheitsfehler aussahen⁵⁸.

Die Moskauer Metro übernahm in dieser Kampagne die Rolle des Prestigeprojekts der dreißiger Jahre schlechthin. Die Propaganda sorgte dafür, daß das Unternehmen einige Jahre hindurch fast allgegenwärtig war: Täglich berichteten die Zeitungen über den Baufortschritt, auf den großen Plätzen Moskaus kündeten Plakate, Spruchbänder und Modelle von dem Vorhaben. Man zeigte Ausstellungen, schrieb Theaterstücke, malte Bilder und drehte Filme über die Untergrundbahn. Abordnungen der Metrobauer wurden bei politischen Großveranstaltungen empfangen, ausländische Besucher auf die Baustellen und in die fertiggestellten Stationen geführt. Bekannte Schriftsteller erwiesen den Metrobauern ihre Aufwartung oder arbeiteten selbst eine Zeitlang auf der Baustelle und verfaßten pathetische Gedichte⁵⁹.

Die Untergrundbahn bot sich aus mehreren Gründen als Objekt für die Projektion der sozialistischen Utopie an: (1) Die Bewältigung eines technisch derart komplexen Bauwerks unter extremen Arbeitsbedingungen und gleichzeitig mit einem im internationalen Vergleich damals einzigartigen architektonisch-künstlerischen Anspruch eignete sich hervorragend, um der eigenen Bevölkerung und dem Ausland den inzwischen erreichten Entwicklungsgrad bei der Industrialisierung eindrucksvoll zu demonstrieren. (2) In ihrer Eigenschaft als schnelles und modernes Fortbewegungsmittel war die Untergrundbahn ein Symbol für das

⁵⁸ Vgl. *Manfred Hildermeier*, Geschichte der Sowjetunion 1917–1991. Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates (München 1998) 376–377.

⁵⁹ Vgl. im einzelnen *Neutatz*, Moskauer Metro 513–533.

Sich-Fortbewegen des Landes in Richtung auf den Sozialismus. Die Parallele zum nationalsozialistischen Deutschland drängt sich geradezu auf: Auch dort war es nicht zufällig ein Projekt der Mobilität, nämlich die Reichsautobahn, das in durchaus vergleichbarer Weise von der Propaganda inszeniert wurde. (3) Als unterirdisches Bauwerk, mit seinen als unterirdische Paläste konzipierten Stationen gleichsam eine eigene Stadt unter der Erde, war sie von der übrigen Welt in räumlicher Hinsicht deutlich getrennt⁶⁰, ein Mikrokosmos, der durch Ein- und Ausgänge abgegrenzt war und nach eigenen Gesetzen funktionierte. Dadurch, daß sich der Passagier unter der Erde befand und von allen anderen Sinnesindrücken abgeschnitten war, konnten ihm die hellen und schönen Metrostationen die Illusion einer völlig anderen Welt vermitteln. Das Betreten dieser Welt und die Fahrt mit der Metro kamen einer Zeitreise in die bevorstehende Epoche des Sozialismus gleich. Die Untergrundbahn verkörperte buchstäblich eine „U-Topie“, wie es schon Boris Groys treffend formuliert hat:

„Der Topos der U-Bahn ist auf jeden Fall ein U-Topos. ... 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 ...“⁶¹.

Bestandteil dieser von der Untergrundbahn verkörperten Utopie war ein hoher Anspruch an Präzision und Perfektion. Ganz im Gegensatz zu der Realität des Alltags in der Sowjetunion und zu den hastig in Betrieb genommenen Produktionsanlagen der ersten Fünfjahrespläne ließ man sich nach der Fertigstellung mit der Inbetriebnahme Zeit, um alles genau vorzubereiten, Baumängel nachzubessern, die technischen Einrichtungen zu erproben und alle Abläufe einzuüben. Das Betriebspersonal wurde sorgfältig ausgewählt, monatelang ausgebildet und hatte am Eröffnungstag in gebügelten Uniformen, glatt rasiert, ordentlich gekämmt und natürlich nüchtern anzutreten⁶².

In den ersten Tagen und Wochen nach der Eröffnung priesen Zeitungsberichte die Einzigartigkeit des neuen Verkehrsmittels. Reportagen suggerierten dem Leser, daß in diesem Mikrokosmos „Metro“ nun das sozialistische Zeitalter begon-

⁶⁰ Vgl. Boris Groys, U-Bahn als U-Topie, in: ders. (Hrsg.), Die Erfindung Rußlands (München, Wien 1995) 156; im folgenden zitiert: Groys, U-Bahn als U-Topie.

⁶¹ Ebd. 159–160.

⁶² Komsomol'skaja Pravda 110 (15. 5. 1935) 4.

nen habe. Enthusiastische Berichterstatter wollten sogar im Verhalten der Passanten Veränderungen beobachtet haben. Mit dem Betreten des Mikrokosmos benahmen sie sich angeblich so *kul'turno*, wie man es vom „neuen Menschen“ erwartete: Sie waren plötzlich höflich und zuvorkommend, drängelten nicht und strahlten gleichzeitig Fröhlichkeit und Optimismus aus. „Hier zeigen sich schon solche Ordnung und kristallisieren sich solche Verhaltensnormen heraus, die völlig frei sind von groben Sitten, die in unserem oberirdischen Leben noch lange nicht abgelegt sind“, konnte man in der Zeitung „Rabočaja Moskva“ lesen⁶³, und die „Komsomol'skaja Pravda“ zitierte einen Passagier mit den Worten: „Hier rauchst du dir keine an, hier spuckst du nicht aus.“⁶⁴

Vielleicht ist es nur die Auswirkung langjähriger Suggestion durch die Propaganda oder eine durch eigene Projektionen verzerrte Wahrnehmung, vielleicht aber auch eine Rückwirkung der Utopie auf die Wirklichkeit – jedenfalls gelangte ein westlicher Beobachter Jahrzehnte später zu einem ganz ähnlichen Urteil. Aus seinem Blickwinkel ist die Metro allerdings von der sozialistischen zu einer Art Orwellschen Utopie mutiert: zu einem Ort, an dem sich alle – umringt von Mosaiken, Reliefs und Skulpturen – beobachtet fühlen und daher zwanghaft handeln:

„Stalin und andere auf diesen Bildern dargestellte Verwalter dieser utopischen Hölle beobachten und beurteilen ständig das Benehmen der an ihnen vorbeiziehenden Menschen. Und die Menschen in der Metro spüren ständig diesen sie beobachtenden und beurteilenden Blick. 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. Man wurde ja beobachtet. Man war in der Utopie und konnte keinen Platz mehr finden, wo man sich ‚natürlich‘ und nicht ‚kulturell‘ hätte benehmen können.“⁶⁵

Heute, nach dem endgültigen Scheitern des sowjetischen Experiments, hat die Moskauer U-Bahn zwar durchaus noch einen Teil dieser Atmosphäre bewahrt. Das Denkmal der Utopie vom Sozialismus und vom „neuen Menschen“ hat aber inzwischen nicht nur äußerlich zu bröckeln begonnen, sondern ist vom Kommerz und von der Kriminalität eingeholt worden, die das ganze Land überschwemmt haben. In den Vestibülen tummeln sich heute statt „neuer Menschen“ mafiose Gestalten und unzählige Kleinhändler, die ihre Waren feilboten. Der Kapitalismus hat auch hier die sozialistische Utopie besiegt.

⁶³ Rabočaja Moskva 113 (18. 5. 1935) 1.

⁶⁴ Komsomol'skaja Pravda 111 (16. 5. 1935) 1.

⁶⁵ Groyz, U-Bahn als U-Topie 164.