

HANSER



Leseprobe

Karl Schlögel

Moskau lesen

Verwandlungen einer Metropole

ISBN: 978-3-446-23655-4

Weitere Informationen oder Bestellungen unter

<http://www.hanser-literaturverlage.de/978-3-446-23655-4>

sowie im Buchhandel.

INHALT

Vorwort 11

MOSKAU LESEN (1984)

Über die Macht des Auges

Moskau als Ort der immer wieder reproduzierten Hauptperspektiven, die den Blick versperren; über die Zweiteilung des Auges und die merkwürdige Koinzidenz zweier Sichtweisen; was ein lesendes Auge dagegen ausrichten könnte. 17

Mit der Oberfläche beginnen

Die Stadt als Ablagerung und Steinbruch. Ambivalenz von Modernisierung und Kahlschlag. 26

Hochhäuser

Stadt der Hochhäuser, nicht der Wolkenkratzer, Wiederauferstehung der von Kirchen und Glockentürmen bestimmten Silhouette einer untergegangenen Zeit in problematischer, aber verständlicher Form. 31

Schichtungen

Moskau versus Petersburg; über zwei Hälften des Ganzen. 47

Wilder Boom

In der Steinlandschaft haben sich die Areale des Jugendstils besser konserviert als anderswo, trotz der Kahlschläge des Generalplans.

Moskau als Metropole des Reichs, als europäische dazu. 53

Bemerkung zu Schechtel 65

Ungebaute Bauten

Von Interesse ist nicht bloß, was gebaut, sondern auch, was nicht gebaut wurde; Revolution in Architektur und Stadtplanung. 69

Selbstinszenierung für den Augenblick

Die stürmischsten Zeiten hinterlassen die wenigsten Spuren.

Dekoration statt Umbau. 79

Die Vernunft an die Macht!

Unterwegs zu Wesnin, Melnikow, Golossow. In Moskau hat der Konstruktivismus sein erstes Experimentierfeld. Von den Trümmern der modernistischen Epoche ist mehr zu besichtigen, als man zunächst annimmt. Gropius, Mendelsohn, Taut, Le Corbusier und das Moskau der zwanziger Jahre. 83

Bemerkung über Fotografie 97

Der Schatten eines imaginären Turms

Über Himmelsstürmerei und Verlegenheit der Macht; die Vorgeschichte des Schwimmbades Moskwa. 99

WDNCh

Die Umstrittenheit des Schönen. 114

Kasakow

Der Gutsbesitzer als Städter. Klassizismus. Ussadba und Datscha. 118

Am Rande einer Zeit

Boulevardring. Das Interieur einer Stadt, bevor sie unwirtlich wurde. 125

Bahnhöfe

Hier ist Moskau Zentrum des Reichs. Zusammenschluss der Zeiten und Kulturen zu einer. Bahnhof und Eisenbahn unter dem Gesichtspunkt einer Kulturgeschichte. 134

Antiquariate

*Was wird ablesbar an den Konjunkturen in Antiquariaten?
Welche Stadt bestand einst, die solche Bücher produziert und gelesen hat?
Über Mäzenatentum, Neokantianismus, südwestdeutsche Schule.
Über die Revolution auf den Einbänden und über Ladenhüter.* 145

Der starke Mensch

Über die differentia specifica zwischen Sport in Moskau und dem einsamen Antistressläufer im Central Park; über die Inschrift der Körper im Bad, auf den ordensgeschmückten Uniformen der Veteranen; über Jugend und Dekadenz bei Schostakowitsch. 161

Wsja Moskwa

Adressbücher als historische Dokumente; über die Revolution im Adressbuch, Unpersonen, die Personen wurden, und Personen, die zu Unpersonen wurden; über den Leib der freischwebenden Intelligenz und die Innenausstattung der Macht; außerdem: Reklame, Restaurants, Hotels, Salons. 175

Rotes Forum

Über die Unzugänglichkeit des Kreml, was uns daran fremd ist – zunächst. Dann aber plötzlich: Zugang über den Grundriss von Paris, die Festungsmauern von Mailand und El Lissitzky. 191

Nähe und Distanz 206

Zeichen auf schwarzem Grund

Über die Etiketten der Stadt, Embleme der Macht, lesbar für den Passanten nach einem bestimmten Code. 212

Konservatorium

Der historische Raum zu einem Klang. Über Unerschütterlichkeit der reinen Musik, dirigentenlose Orchester und große Dirigentenauftritte, Schönberg-Zeit in Moskau und die Direktiven Platos. 219

Proletarische Festung

Krasnala Presnja – Zitadelle des roten Moskau mit Arbeiterdynastien, realen Kämpfen und Mythen. Die Gesichter der Revolutionäre von einst; von der Manufaktur zum Großen Sprung vorwärts. 227

Museen als Einstieg

Konservierung der »verlorenen Zeit«, Aura des Ambiente und Genius Loci; über ein anders geartetes Verhältnis zur Vergangenheit; Museen als pädagogische Anstalten. 236

Exkurs über Exkursionen 248

Zwischenwelten

Welche »Kultur« entsteht an den Berührungspunkten von westlicher und sowjetischer Lebensform? Hybridformen an der Grenzlinie: Hotels, Valutageschäfte, Ausländergemeinden.

Ambivalenz der Selbstrelativierung. 251

Über den Verfall der Berichterstattung 259

»Alles, was wirklich ist, ist vernünftig« 262

Spurensicherung

Ausgehend von Häusern mit Geschichte: über die Schnittpunkte zwischen Biographien und der Biographie der Stadt, selektive Geschichtsbewältigung, verschwiegene Dramen und Retuschen. 265

Über das Sprechen mit Toten 283

Samoskworetschje

Moskauer Arbeiterstadtteil, lebendiges, von Fremden umgangenes Viertel. Projektions- und Erfahrungsraum für Kustodjew, Polenow, Lentulow. Kirchen, Fabriken, Mietshäuser, andere Gangart des Lebens. 285

Metro

Erschließung der Stadt von unten. Metro als geschichtliches Ereignis.

Stationen: Protestantische Ethik der Stoßarbeit; Triumphgebärde;

Normalisierung. Was Duschkin von ägyptischen Grabbauten

für den Metrobau lernte. 296

Illustration 308

Klöster und Friedhöfe

Was sich auf Grabinschriften zeigt: Hierarchie der Toten, Selektivität der Grabesruhe, Verschlingung der Generationen, markante Todesjahre.

Das Kloster als Vorposten. 312

Die Spur Walter Benjamins

Benjamin, Reich, Lazis, Gnedin – vier Personen suchen einen Autor. Moskauer als Fluchtpunkt, als Zufluchtsort. Die Achse Berlin-Moskau in den zwanziger Jahren, die Achse 1939. Versperrter Fluchtweg. 328

NOTIZEN UND BEOBACHTUNGEN (1988–2010)

Sowjetische Alltagszeit 347

Kairos 372

Corrida 390

9 000 000 413

Von der Vollkommenheit des Gelingens 427

Moloch Moskau 434

ANHANG

Statt einer Bibliographie. Verzeichnis der Bauten 471

Alte/neue Namen der im Text zitierten Straßen,
Plätze, Metrostationen 483

Beilage: Moskau-Karte von 1925 485

Literaturhinweise 487

Bildnachweis 489

Register 491

BAHNHÖFE

Ungleichzeitigkeit der Zeit. Ausgleichung der Zeitunterschiede. Einvernahme des nach allen Himmelsrichtungen auseinanderstrebenden Riesereiches. Täglicher Kreuzungspunkt für die Bewegungen von Millionen. Heerlager, Berge von Bündeln lebensnotwendiger Fracht. Gesichter der hundert Rassen. Ausgangspunkt von Tagereisen und Endpunkt wochenlanger Bahnfahrten.

Moskaus Bahnhöfe sind allesamt Kopfbahnhöfe, und es gibt deren neun. Sie alle öffnen den Weg in die verschiedenen Regionen des Reiches, sie alle verbinden die entferntesten Regionen mit dem Zentrum. Der Belorussische Bahnhof empfängt täglich die Reisenden aus dem Westen, aus Paris, Berlin, Prag, Warschau, Minsk, Smolensk und verabschiedet die Reisenden in dieselbe Richtung. Vom Kiewer Bahnhof brechen die Reisenden Richtung Ukraine, Bulgarien, Rumänien, Budapest, Wien auf. Der Pawelezker Bahnhof gibt den Süden und den Donbass frei. Der Kursker Bahnhof, von dessen altem Gebäude nur noch ein kläglicher Rest als Denkmal bewahrt neben dem Glashallendach steht, eröffnet die Route nach Kursk, Orjol, Charkow, Rostow am Don und in den Kaukasus. Vom Rigaer Bahnhof wird das Baltikum versorgt. Am nachdrücklichsten macht sich der Anspruch der Hauptstadt dort geltend, wo drei Bahnhöfe an einem Platz zusammengefasst sind – an der Komsomolskaja ploschtschad, die eingefasst ist vom Jaroslawler und Leningrader Bahnhof auf der Nordwestseite und dem Kasaner Bahnhof auf der Südseite. Als Abschluss des Platzes ragt das in den vierziger Jahren errichtete Hotel *Leningradskaja* auf.

Kopfbahnhof – das heißt: Nichts vermischt sich zum anonymen, bunten Einerlei, alles bleibt bis zu den Grenzen der Stadt, wie es ist; die Regionen und die Passagiere, die sie entsenden, erhalten sich in ihrem Kolorit, in ihrer Bewegung. Die Menschenmassen brechen sich erst nach der Ankunft, wenn sie entweder aufgesogen werden von der Stadt, abfließen in die Schächte der Metro, fortgetragen werden von den Reihen der wartenden Taxis oder in die



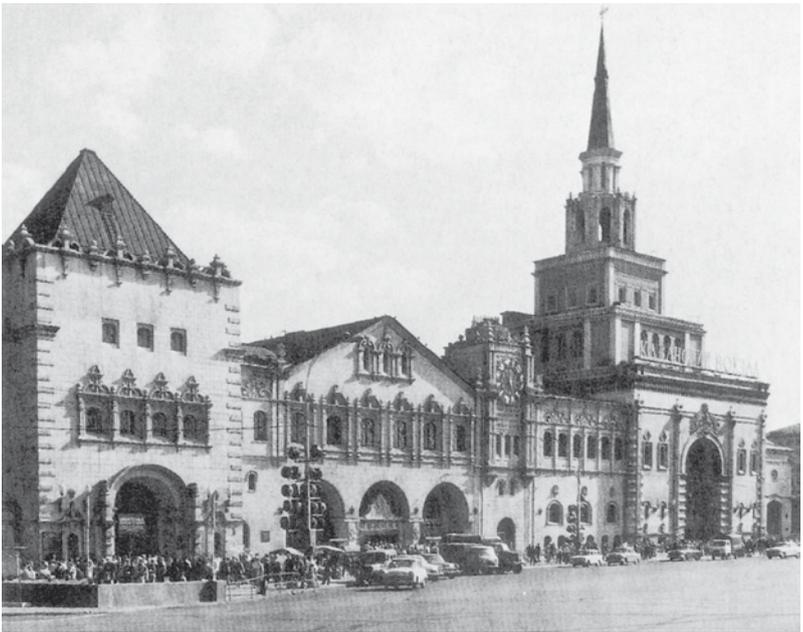
Jaroslawler Bahnhof. Arch. F. O. Schechtel, 1902

Radialbahnen geschleudert und am gewünschten Ausstiegspunkt wieder abgesetzt werden: auf einem der anderen Bahnhöfe, auf einem der fünf Flughäfen. Kein Durchgangspunkt also, sondern Innehalten, Verzögerung der Bewegung, Aufenthalt, auch Anhalten der Zeit in gewisser Weise, denn hier ist Moskauer Zeit; und die Uhren werden umgestellt, acht Stunden Unterschied für den aus der entferntesten Stadt Anreisenden, einige Stunden für den aus Zentralasien Kommenden immerhin. Und doch gehen trotz Moskauer Zeit die Uhren verschieden. Moskaus Bahnhöfe – das ist Sammlung der russischen, nein: sowjetischen Erde, stündlich, täglich, jahraus, jahrein.

Dort, wo die Gleise nach Kuibyschew, Omsk, auch Samarkand, Duschanbe weisen – am Kasaner Bahnhof –, steigen gleichsam das Getriebe und die Ruhe auf, die Reisende, die sich auf mehrere Tage Aufenthalt im Abteil einrichten, aufbringen müssen. Die Reise nach Moskau hat sich gelohnt, muss sich gelohnt haben, denn das Gepäck ist so, wie es unsereiner nur einmal in seinem Leben vielleicht auf sich nähme – bei einer Flucht, wo alle Habselig-

keiten zusammenzubringen sind, oder bei einem überstürzten Umzug, bei dem auf ordentliche Transportmittel verzichtet werden muss. Moskau bietet Teppiche, Vorhangstangen, kiloweise Orangen, Skistöcke, eine Badewanne aus Plastik für das Baby in Irkutsk. Zu Bündeln geschnürt, kunstvoll zu einem Turm aus Koffern, Kisten, Säcken geschichtet, lagert das Gut auf den schon verschneiten Perrons und in der großen Halle des Bahnhofs – ein Bahnhof, dem noch die wilde Zeit seiner Entstehung und die Zeitläufe, die er gesehen hat, anzumerken sind.

Langgestreckt am Platz, einer mächtigen, unübersteigbaren Stadtmauer gleich mit gezackten Rändern, in dunklem Rot und mit weißen Linien und Feldern, wird der Bahnhof bekrönt von einem spitzen Turm Kasaner Art: mit Erkern, bizarren Zifferblättern, überall den Spitzen, die auf Abwehr hinweisen. Der Fremde denkt unwillkürlich an die Eroberung Kasans im Schutz der Muttergottes. Er ist gewärtig, dass jeden Augenblick Feuer und Schwefel aus den Zinnen herabschießen und vom Turm ein scharfes Trompetensignal



Kasaner Bahnhof. Arch. A. W. Schtschussew, 1913–1926

ertönt, dass auch irgendwo ganz unvermittelt lanzenschwingende tatarische Reiter hervorbrechen.

Etwas von diesen lanzenschwingenden Reitern ist auch im Bahnhof zu betrachten: scharfe und dunkle Gesichter, junge Rotarmisten in ihrem olivgrünen Zwillich, umgürtet und mit elegant aufgesetzten Käppis; so jung sind manche von ihnen, dass man sie für Kinder halten könnte, sie sprechen Kasachisch, Usbekisch, Tungusisch – vermutet der Fremde im Vorbeigehen. Da sind die alten Kämpfer mit ihren Orden, zum Teil auf Krücken gestützt; da ist der gewaltige Tross von Frauen, Kindern, Gepäck – ein Tross, der sich auf einen halben Tag oder eine Nacht Quartier eingerichtet hat. Vor den Reihen roter Plastiksessel in der Nebenhalle bilden sich Schlangen von Menschen, die einen Sitzplatz für die lange Wartezeit ergattern wollen. Es wird gewartet und nicht flaniert, wie auf deutschen Bahnhöfen üblich, seit italienische, griechische, spanische Arbeiter Bahnhöfe als einzigen Ort in Beschlag genommen haben, wo sich unter freiem Himmel und doch geschützt das Gefühl der heimatlichen Piazza bewahren lässt, wo die Zeitungen aus den Heimatländern am ehesten eintreffen, wo Filme zu besichtigen und Bekanntschaften zu machen sind. Hier kommt nichts von dieser Regsamkeit auf, sondern eher Konzentration vor einer langen Reise.

Der Kasaner Bahnhof – das ist auch jener Punkt, an dem ein gewisser Wladimir Iljitsch Uljanow, aus Samara kommend, auf der Durchreise nach Sankt Petersburg zum erstenmal Moskauer Boden betrat – damals, Ende August 1890, als der Bahnhof noch der Rjasaner Bahnhof hieß.

Das Tor nach Kasan ist trotz der Fassade eine moderne Schöpfung, das kann man schon bei einem Blick auf die Stahlbetonkonstruktion des Gewölbes über der Haupthalle sehen. Unter Leitung Schtschussews wurde 1913 mit dem Bau des Bahnhofs begonnen. Die neorussische Fassade bezeugt nicht bloß ein neues Selbstbewusstsein, sondern auch eine Flucht vor dem brutalen Einbruch der Moderne, deren Konstruktionsprinzip in diesem Bau nicht minder anwesend ist.

Nirgendwo ist die zivilisatorische Mission des Eisenbahnbaus deutlicher abzulesen als in Russland. Schon dem Namen ist sie anzusehen. *Woksal*, das russische Wort für Bahnhof, enthüllt sich dem hinhörenden Ohr als *vauks-hall*, und die wörtliche Übersetzung von *shelesnaja doroga*, dem russischen Wort für Eisenbahn, lässt sich präziser mit »eiserner Weg« wiedergeben. Darin ist enthalten weit mehr als bloße Verkehrsverbindung, darin liegt die

ganz bestimmte Negation der Unwegsamkeit des Geländes, der Sümpfe und Flussniederungen, eine Kampfansage an die Abhängigkeit von den so kommunikationsfeindlichen klimatischen und geographischen Bedingungen in diesem Lande. Bauern aus Zentralrussland, die zur Saisonarbeit in den Südwesten wanderten, brauchten nicht weniger Zeit, als die europäischen Emigranten benötigten, um ihren Fuß auf den Boden der Neuen Welt zu setzen. Es ist recht eigentlich das Gefäßsystem der Eisenbahn, das Russland auf den Weg der Gesellschaftsbildung führen half.

Dabei ging es nicht ohne Zwang, nicht ohne Schock ab. Der Bau der Linie zwischen Warschau und Wien im Jahre 1839 nahm sich noch wie eine Pflichtübung im westlich-fortgeschrittenen Grenzland aus. Die Eröffnung der Linie Sankt Petersburg-Moskau 1851 erscheint ebenfalls als die längst fällige Verknüpfung der beiden Hauptstädte durch ein Regime, das sich modern geben wollte. Eisenbahnbau im großen Maßstab beginnt indes erst unter dem vernichtenden Schlag der Niederlage im Krimkrieg, die zugleich eine Niederlage des Leibeigenschaftssystems war. Nun braucht man Linien, um die Truppen bewegen zu können; nun bedarf es der Transportmittel, um russisches Getreide und Holz auf den Weltmarkt bringen zu können; nun bedarf es funktionierender Adern, die die aus dem Boden schießenden industriellen Zentren zum Austausch zusammenschließen. In gewaltigen Schüben – mit den Höhepunkten in den Jahren 1871, 1899, 1915 – wird Russland ins »eiserne Zeitalter« hineingetrieben. Eine Region nach der anderen wird für den Verkehr erschlossen – damit aber auch in den Krisenzyklus des Kapitalismus hineingerissen. Und in Russland war die Eisenbahn so sehr Domäne des privaten, oft ausländischen Kapitals, dass Alexander III. es für nötig hielt, vor den »kleinen Eisenbahnkönigen in ihren Eisenbahnkönigtümern« zu warnen und in ihnen eine Bedrohung der russischen Autokratie zu sehen (nach E. Ames und V. T. Bill). Die Eisenbahnen wurden staatlich.

Es ist kein Zufall, dass heute ein Schriftsteller wie Mamin-Sibirjak, der den Goldrausch jener Zeit beschrieben hat, zu den meistgelesenen gehört: Auch Russland hatte seine amerikanische Pionierzeit, exzessiv und wild. Eine Kulturgeschichte des Schocks, den die *tshugunka*, wie das eiserne, feuer- und dampfpeiende Monster von den Einheimischen genannt wurde, verbreitete, ist indes im klassischen Land der Eisenbahn noch nicht geschrieben worden.

Als Nervenstränge des weiten Landes waren die Eisenbahnlinien freilich auch besonders empfindlich; über sie verlief nicht nur der Warentransport, auch die soziale Gärung bediente sich der Transportmittel. Die Eisenbahnarbeiter gehörten wohl zur geschultesten und diszipliniertesten Fraktion des Proletariats. Kein Zufall also, dass nicht weit vom Kasaner Bahnhof sich das »Zentrale Haus der Eisenbahner« befindet, ein Arbeiterklub der zwanziger Jahre – allerdings wiederum verborgen hinter Schtschussews neorussischer Fassade. Der Fokus der Revolution hat sich dicht neben dem Zentrum etabliert. Kein Zufall vielleicht auch, dass die von Lenin so gerühmte »Große Initiative« der freiwilligen kommunistischen Arbeit in den Werkstätten der Kasaner Linie ihren Ausgang nahm. Die Arbeiter der damaligen Rjasan-Uraler Linie revanchierten sich, indem sie Lenin 1923 zum ordentlichen Maschinisten der Lok U-127 wählten. Es ist dieselbe Lokomotive, die ein Jahr später den toten Lenin aus Gorki bei Moskau in die Hauptstadt zurückbrachte.

Etwas vom Geist der Pionierzeit hat sich auf den Plattformen des Kasaner Bahnhofs bewahrt: Die Passagiere, die hier warten, eingehüllt schon vom Holzkohlenduft der angeheizten Waggons, eine letzte Zigarette rauchend, haben sich den Moden der Allerweltsstadt noch nicht assimiliert. Es gibt sogar ungeniert in aller Öffentlichkeit ausgetragene Dramen. Eine blonde Frau will sich schreiend und weinend von zwei Männern losreißen. Das Publikum reckt die Hälse, es muss sich die Zeit vertreiben. Es gibt auch verschwegene Dramen, die sich hier abspielten. Ich denke an den 17. Januar 1928, als Trotzki von hier aus den Weg in die Verbannung von Alma-Ata antrat. Ich denke auch an den 11. Mai 1970, da General Grigorenko, prominenter Dissident, von dieser Stelle im vergitterten Häftlingswagen aus Moskau deportiert wurde.

Der Versuch, den Zusammenprall von »eisernem Zeitalter« und russischer Tradition zu mildern, ist auch dem Jaroslawler Bahnhof, am Ostausgang des Platzes gelegen, anzumerken. Sawwa Mamontow, dem die Nordrussische Eisenbahngesellschaft gehörte, gab sich mit keinem Geringeren als Schechtel zufrieden. In Schechtels Gebäude vom Beginn dieses Jahrhunderts fungiert die Architektur Nordrusslands als Zitat, eingebaut in die Formen des Jugendstils. Es herrscht die runde Linie vor, die Anlage ist asymmetrisch. Die Rundbogen der Eingänge kontrastieren mit der geraden Fensterpartie, das Schiefergrau des Daches mit dem Weiß, in dem die Wände gestrichen



»Freundeskreis«-Versammlung bei S. I. Mamontow. Von links nach rechts: I. E. Repin (sitzend), W. I. Surikow, S. I. Mamontow, K. A. Korowin, W. A. Serow, M. M. Antokolski

sind. Um das Gebäude herum läuft ein Fries aus grünen Kacheln mit bunten Majolika-Einlagen. Doch es gibt auch Elemente, die von einer Festung oder einem Kloster stammen könnten.

Mamontow hat nicht nur eine Eisenbahnlinie gebaut, sondern eine Linie in den russischen Norden, das so spät wiederentdeckte und dann schon

legendäre Zentrum russischen Kraftgefühls; als Bauherr mit Geschmack schickte er die Künstler, die er mit der Innengestaltung der Bahnhofshalle betraute, erst einmal auf Reisen dorthin. Doch Korowins Bilder, Abbilder der Landschaft, in die die Linie führt, sind verschwunden – in der Halle wurde eine Zwischendecke eingezogen mit einem Monster von Rolltreppe. Manche der Städte, die damals zugänglich gemacht wurden, heute auf der Anzeigetafel verzeichnet sind – Archangelsk, Wologda, Workuta, Taischet –, haben seither den Klang der Jungfräulichkeit eingebüßt. Zu viele lernten die Städte am Polarkreis unfreiwillig, nach unerforschlichem Ratschluss kennen. Die Zeit, da sie wiederkamen, liegt knapp dreißig Jahre zurück.

Der Bau der Linie Moskau – Archangelsk, die Errichtung des Bahnhofs zeigen zugleich das Ende der Ära Mamontow und damit überhaupt jenes Typs von Eisenbahnmagnaten an, die in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts das Verkehrswesen revolutioniert haben: Selfmademen wie Derwis, der aus bäuerlichem Milieu kam; Asketen wie Samuel Poljakow, der philanthropisch gesinnte und ebenfalls aus jüdischem Haus stammende Iwan Bljoch oder der Ingenieur K.F. von Meck. Sawwa Mamontow kam zu Fall während des Baus der Nordlinie. Man warf ihm Bestechung vor, er musste ins Gefängnis, und trotz Freispruchs war er ein ruiniertes Mann. Im Butyrka-Gefängnis verfasste er das Libretto für die Oper »Das Halsband«, übersetzte Mozarts »Don Giovanni« ins Russische und verfertigte Skulpturen von den Gefängnisaufsehern. Nach der Verstaatlichung der Jaroslawler Linie und seines gesamten Besitzes zog er sich in seine Töpferwerkstatt zurück, den Treffpunkt kommender großer Künstler. Nicht viel anders erging es einem anderen, der sich im Eisenbahnbau als starker Mann hervorgetan hatte: Graf Witte, Stratege der russischen Modernisierung und erster Ministerpräsident nach der Revolution von 1905 – auch er musste gehen. Die Autokratie vertrug weder das Temperament des kraftvollen Bourgeois noch den Sachverstand des aufgeklärten Technokraten.

Leningrader Bahnhof: Hier wurde die erste russische Bahnlinie eröffnet, und sie scheint in dem Maße, wie sich der Verkehr auf ihr entwickelte, auch zum Transfusionsstrang geworden zu sein, der der alten, entmachteten Hauptstadt die Kräfte zuführte, die sie nach der Revolution zum legitimen Erben nicht nur Sankt Petersburgs, sondern auch Konstantinopels machten. Der Bau repräsentiert weniger Moskau, sondern vielmehr die Stadt, die der Abreisende sich zum Ziel genommen hat. Es ist etwas von dem Glanz der



Leningrader Bahnhof. Arch. K. A. Thon, 1849

alten Hauptstadt in der feinen Empirefassade, die als regelrechtes Kompliment an die noch dominierende Metropole an der Newa verstanden werden kann. Nicht Moskau diktierte damals den Geschmack der Fassade, sondern die silberne Stadt am Meer. Doch sind nur die Fassade und das Vestibül geblieben. Das Innere ist verändert. Die sowjetischen Neuerer der sechziger und siebziger Jahre haben aber den Ton getroffen (waren es Leningrader Architekten?).

Gewartet wird hier nicht: die Halle wird flankiert von Boutiquen und Leuchtreklamen, es gibt Imbissstände; die Menschen, die hierher kommen, können sich auf täglich und stündlich verkehrende Züge verlassen; das Ziel ist leicht erreichbar. Der Express benötigt sechs Stunden in die alte Hauptstadt, ein Zeitraum, der nicht verlangt, sich auf Übernachtungen einzurichten. Die Reise währt nur einen Moment, die Überwindung der Distanz besitzt zwischen den Städten kein Eigengewicht. Auch das Publikum ist

anders: ohne Bündel, nur mit Reisetaschen, es klumpen sich keine sitzenden und wartenden Massen zusammen, der zielstrebige Schritt erfüllt den Raum, und die Lenin-Statue in der Mitte der Halle, die an die Übersiedlung der Sowjetregierung am 11. März 1918 erinnert, steht etwas verloren da. Dies ist auch ein Moskauer Bahnhof, doch ebensogut könnte man sagen: Es ist die Dependance der alten Hauptstadt, ihres freilich nunmehr verlangsamten Tempos, ihrer Manieren.

Zu den drei oberirdischen Bahnhöfen an der Komsomolskaja ploschtschad kommen noch zwei unterirdische hinzu. Hier kreuzt die Kirow-Frunse-Linie die Ringlinie der Metro. Die Bahnsteige in den unterirdischen Hallen sind fast immer schwarz von Menschen, besonders an Wochenenden. Selbst hier noch der Duft von Knoblauch und die intensiveren Gerüche, wie sie nur auf ostwärts führenden Bahnlinien wahrzunehmen sind. Doch ist der Übergang von der einen Fortbewegungsweise zu einer anderen, von der des eisernen Zeitalters in die des Untergrunds, auf das erdenklichste abgemildert. Schtschussew, nach dessen Plänen 1952 die Kolzewaja-Station errichtet



Metrostation Komsomolskaja (Ring). Arch. A. W. Schtschussew, 1952

wurde, hat seine Handschrift selbst dem Untergrund noch aufgeprägt: Die Halle könnte die eines Bahnhofs sein, mit einem mächtigen Gewölbe über beidseits verlaufenden Säulenreihen aus hellem Marmor. Deckengemälde mit barocker Szenerie: Alexander Newskis, Dmitri Donskois, Kutusows Armeen und die Parade vom 7. November 1941 bevölkern den künstlichen Himmel. Die Schlinggewächse aus Stuck, die ich oben im Restaurant bemerkte, wuchern auch hier unten, fast noch greller. Goldblinkende Mosaiken an den Decken. Schtschussew, der Orientale, machte es den Ankömmlingen aus dem Osten leicht, sich auf die Stadt einzustellen. Erst der heranbrausende Zug, die Luft vor sich herschiebend und komprimierend, zeigt den Ankömmlingen, dass hier eine andere Gangart üblich ist.

Nachtrag: Selbst das Gewöhnlichste bekommt im Kasaner Bahnhof den Schimmer des Mystischen. Von der Haupthalle aus ist durch große butzenscheibenähnliche Fenster ein Raum wahrzunehmen, der auf jeden Fall gewaltig in seinen Ausmaßen und farbenprächtig sein muss. Unten auf der resopalverkleideten Tür steht *Restoran*. Und in der Tat: Das Restaurant hat mehr von einer Kirche als von einem Ort, der zur Nahrungsaufnahme flüchtig vorbeihastender Reisender bestimmt ist. Es ist eine Halle, etwa 12 bis 15 Meter hoch, mit einem Gewölbe, das über und über bedeckt ist von weißem Stuck auf blauem Grund. Dabei ist der Stuck so grob und plastisch, dass er an Farnkräuter erinnert, die den blauen Grund überwuchern. Einige Stellen sind frei gelassen für Deckengemälde, die wohl die Pioniertaten und die Aufbruchzeit der ersten Fünfjahrpläne darstellen – auch dies in farbigem und dunklem Kolorit, wie man es bei uns in machen Barockkirchen sehen kann. Darunter, unter diesem wuchernden Himmel, in mehreren Reihen Tische mit feinen weißen Tischdecken, den obligatorischen, zu spitzen Pyramiden geformten Servietten, blinkendem Geschirr und Gläsern. An den Wänden Spiegel, in denen sich niemand spiegeln kann, sondern nur der Raum sich erweitert, an der Seite eine Bar, die ein paar Menschen zusammenführt. Wer hierher kommt, hat viel Zeit; der Ort ist der vollendete Gegensatz zu Cafeteria und Imbissbude, er liegt nicht im Strom der Menschenbewegung, sondern ist ein künstliches Reservat für diejenigen, die es sich leisten können, hier zu verweilen. Vielleicht verdankt er sich auch nur dem Denkmalschutz.