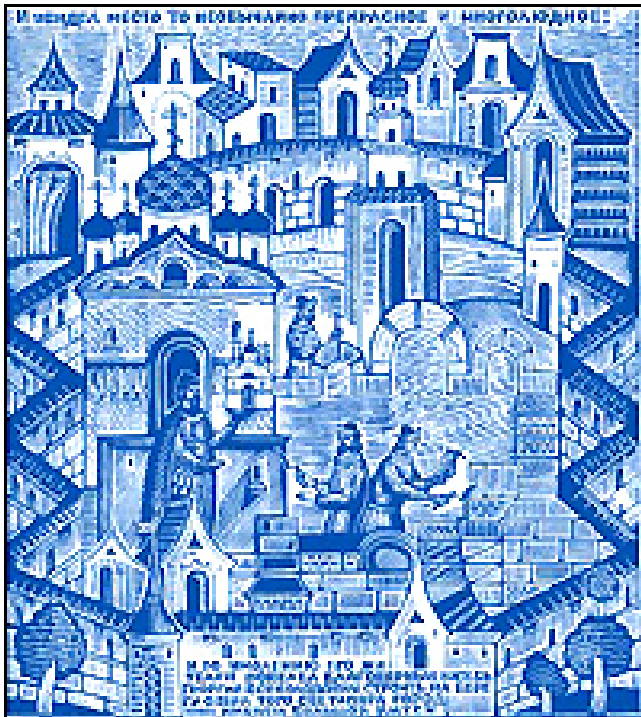




A sztálini metró - az utópia realizálása

Politika és utópia

(SULINET)

A moszkvai metró története a sztálini időszakban

Kityezs

A legenda szerint Georgij Vszevolodovics, a pszkovi fejedelem 1163-ban elhatározta, hogy a Rusz területén templomokat fog emelni. A következő évben Novgorodban, Pszkovban, Moszkvában, Pereszlavl Zalessszkójban, Rosztovban és Muromban emeltetett is templomot. Maga a fejedelem a Volga folyó mentén Malij Kityezs felé vette útját, ahol a Fjodorovszkajai szent szűz ikon eljöveteleért imádkozott, de az ikont nem tudták a szekérről leemelni s a városba vinni, ezért úgy döntött, hogy azon a helyen kolostort alapít. Majd továbbment, s egészen Szvetlojar tavaig jutott. Itt annyira elkápráztatta őt a táj szépsége, hogy parancsot adott Bolsoj Kityezs városának felépítésére. Először a templomokat építették fel, majd a városfalak építésébe kezdtek. Három évig tartott a város építése, 1167-re épült fel. Amikor befejeződtek a munkálatok, a fejedelem visszatért Pszkovba, ahol imával és jócselekedetekkel töltötte napjait 75 éves koráig. 1239-ben azonban idegen ellenség tört a Rusz területére, Batu hadai végigpusztították a falvakat, felégették, elpusztítottak mindent, ami az

útjukba került.

Georgij Vszevolodovics ekkor sereget gyűjtött, s rátámadt a tatárokra. Mivel a tatárok létszámfölényben voltak, ezért a fejedelem Malij Kityezs felé vette útját, de Batu követte, s el is foglalta a várost. A fejedelem továbbmenekült, de árulás folytán a tatárok a nyomába eredtek - egészen Bolsoj Kityezsig. Itt a hadak újfent megütköztek, s maga a fejedelem is elesett a csatában. Amikor Batu rátámadt a városra, isteni rendelésre Bolsoj Kityezs elsüllyedt, láthatatlanná vált, s egészen Krisztus második eljöveteleig így marad - a hagyomány szerint. Addig csak az igazak láthatják, s időnként a Szvetlojar tóban megláthatják az elsüllyedt város tornyait, s hallhatják a harangok zúgását. Az emberek évszázadokon keresztül zarándokoltak Kityezs feltételezett helyéig, imádkoztak, s várták, hogy megmutatkozzék a város.

1931-ben a bolsevik párt központi bizottsága határozatot hozott arról, hogy hozzá kell kezdeni a moszkvai metró megépítéséhez. 1935-ben adták át az első vonalat, mely a Szokolnyikitől a Park kulturi megállóig húzódott mintegy 11,2 km. hosszúságban. A Szokolnyicseszkaja vonal már ekkoriban is napi 177 ezer utas szállításáról gondoskodott. 1937-ben tovább bővítették a metróvonalat, s a Moszkva folyón átívelő, metrószerelvénnyel számára is járható hidat építettek. 1938-tól már két vonal állt az utasok rendelkezésére, a másik az Alekszandrovszkij szadtól vezetett a Kurszkaja állomásig (Arbatszko-Pokrovszkaja vonal)

1941-ben a német támadás következtében már nemcsak közlekedési, hanem légoltalmi feladatokat is elláttak az egyes állomások. De a háború alatt sem álltak le a fejlesztések, 1943-ban 6, 1944-ben 7 km új szakaszt építettek.

1947-ben a Metropolitent Lenin-renddel tüntették ki, s egyre újabb és újabb technikai megoldásokat alkalmaztak a működtetés során.

1950-ben a Kolcevaja vonal építésébe kezdtek, mely az eddigi vonalakat kötötte össze.

1952-ben felszerelik az első forgósorompót is.

Az állomások száma folyamatosan gyarapodott (pl. a Kijevszkajat 1953-ban építették), a díszítés tekintetében pedig különféle szimbolikát alkalmaztak. A sztálini korszakban a metróállomásokat általában kétféle szimbólumrendszerrel díszítették. Vagy a háborús/forradalmi (Belorusszkaja, Krasznopresznyenszkaja,) vagy a szovjethatalom építésének (Proszpekt mira, Novoszlobodszkaja, Paveleckaja) tematikáját alkalmazták. Egyes állomásokon a forradalom és a honvédő háborúk dicső tetteire kívánták a figyelmet irányítani, másutt pedig az ipari és egyéb gazdasági teljesítmények, a Szovjetunió népei közötti barátság, a Szovjetunió gazdagságának hangsúlyozása volt a legfőbb téma.

Aki a moszkvai metróba téved, egy sajátos világban találja magát. Még az is előfordulhat vele, hogy meglepedezik az utazásról! Mit lát? Miért feledkezik meg az utazásról? Talán azért, mert az elsüllyedt várost, Kityezst véli viszontlátni.

A metró kifejezés az első földalatti gyorsvasúti vonal - "Metropolitan Railway"- nevének rövidítéséből származik. Ennek a közlekedési eszköznek az eredendő rendeltetése az, hogy emberek ezreit gyorsan és zavartalanul juttassa el a város egyik részéből a másikba. Ebből is látszik, hogy a nagyvárosokra jellemző közlekedési eszköz.

A moszkvai metró ugyan őrzi az eredeti elnevezést - Metropoliten-nek hívják -, de jellemzőit tekintve egyedülálló történeti-politikai képződménynek tekinthetjük. Aki már járt a moszkvai metróállomásokon, az úgy érzi, hogy egy külön világba csöppent. Az első gondolata nem is az, hogy közlekedik, hanem sokkal inkább arra gondol, hogy egy föld alatti városba érkezett. Nem is téved olyan sokat, hisz a moszkvai metróhálózat paraméterei is ezt sugallják (az adatok 1995-re vonatkoznak):

A metróvonalak hossza: 243, 6 km

Állomások száma: 150

Naponta szállított utasok száma (átlag): 8 millió 723 ezer fő

A szerelvények átlagos követési ideje: 85 sec

Az alkalmazottak száma: 24615

(Forrás: Metropolitan)

Viktor Pelevin szerint sem közlekedési eszközt láttak a metróban azok, akik döntöttek a létrehozásáról, hanem azt szerették volna általa elérni, hogy az emberek a hétköznapiok egyhangú és sivár világából az ideológia szférájába jussanak. Ehhez számos vallási motívumot is felhasználtak. Ezért is hiheti azt az utazó, hogy egy antik szentélyben vagy római katakombában van. Csak azzal a különbséggel, hogy a falakról a forradalom hősei és a munka hőszai tekintenek le ránk, a geometriai jellegű díszítmények közül pedig a szovjet korszak szimbólumai emelkednek ki. A sztálini korszakban számos legenda övezte a metró, most azonban fussuk át röviden a történeti tényeket.

Mint olvashattuk, a moszkvai metróban nem lehet csak utazni, az embert magával ragadja ez a varázslatos világ, s ha alaposabban megnézi, bejárja az állomásokat, akkor tágabb összefüggéseket is felfedezhet. Az első benyomások mindenképp lenyűgözik a látogatót. Elfeledkezik az utazásról, mert egyre inkább az a képzelet támad, hogy egy föld alatti világba csöppent. A méretek mellett a sztálini korszakban készült állomások díszítettsége és ornamentikája is ámulatba ejti.

Egyes állomásokon az a benyomásunk támad, hogy egy palota báltermébe, vagy fogadócsarnokába tévedtünk. Ám az esetek nagy számában úgy érezzük, hogy templomban vagyunk. A vaskos oszlopok, boltívek, kupolára emlékeztető mennyezet, falfestmények, mesterséges fények következtében előálló fény-árnyék hatás mind-mind azt a képzetet keltik bennünk, hogy egy szentélyben vagyunk. (Vannak olyan állomások, ahol a csarnok közepén kandelábersor húzódik végig, mintha egy sétálóutcában lennénk.) Ha pedig a mozgólépcsőn emelkedünk felfelé, akkor e benyomásunk tovább erősödik, ugyanis felfelé menet úgy tűnik, mintha egy óriási kupola (netán a transzcendens) felé emelkednénk.

Mindezek alapján érdemes felvetni azt a gondolatot, hogy Sztálin - ha nem is tudatosan - de mindenképp felhasználta azt az orosz gondolkodás kollektív tudatalattijában meggyökeresedett gondolatot, hogy Kityezs (az elsüllyedt város) Krisztus második eljövételkor ismét láthatóvá válik. Sztálin akár úgy is vélhette, hogy ő meg tudja mutatni a csodák városa felé vezető utat. Ez az utópikus gondolat egyáltalán nem idegen a korszak orosz gondolatvilágától. Erre mutatott rá Boris Groys: "A sztálini időszakban épült metrómegállók pompás palotaszzerű művészi kivitelezése csakis azzal magyarázható, hogy e létesítményeknek az égi és föld alatti birodalom között kellett közvetíteniük." A tér-utópiák helyszíne általában a lakott világon kívülre, illetve a fölé helyeződik, ezért e tekintetben a sztálini utópia rendhagyó, mert a föld alatti világban teremt új világot.

Amikor megnyílt az első vonal (1935), akkor az emberek amiatt is ellátogattak a metróállomásokra, hogy lássák a csodát, azt a szépséget és pazar külsőséget, ami otthonaikban nem adatott meg nekik. Úgy érezhették, hogy feltárult a legendás múlt, s egyúttal a beharangozott jövőre is asszociálhattak. Ezeket a képzeteket erősítette az is, hogy az építkezéseknél a legdrágább építészeti és díszítő anyagokat és legigényesebb építészeti eljárásokat alkalmazták a sztálini korszakban. Igaz, az állomások ikonográfiája mellőz minden művészi individualitást, mivel a művészeknek csak a kivitelezés feladata maradt, a terveket az ideológusok, főként az építés vezetője, Kaganovics és a Gazda, Sztálin körvonalazta és véglegesítette.

A sztálini metró - az utópia realizálása

Forrás

V. P. Sesztakov: Eszhatologija i utopija. Vlagosz, Moszkva, 1995

Boris Groys: Az utópia természetrajza. Kijárat K., Bp. 1997

A Metropoliten honlapja

<http://www.metro.ru/>

