

AT BLIVE SET SOM EN SOCIALISTISK STAT

”DEN SOCIALISTISKE BY” SOM URBAN HØJMODERNISME OG DRØMMELANDSKAB, 1928-1938

■ KASPER JACEK & CASPER ANDERSEN

Den 15. maj 1935 åbnede Moskvas metro officielt. New York Times' korrespondent i Moskva, Harold Denny, beskrev hvordan folk den dag strømmede fra fabrikker, kontorer og skoler ud på gaderne i Moskva efter deres arbejdsdag var slut. Gaderne var dekorerede og folk bar skilte med påskriften ”til ære for Metroen”. En halv million mennesker deltog i den officielle åbningsparade i Moskva. Inden dagen var omme havde mindst lige så mange været forbi Moskvasovjettens bygning, hvor en af de hovedansvarlige, Nikolaj Bulganin, sammen med andre af Moskvas ledere, hilste på befolkningen fra balkonen.¹ Man kunne få postkort og frimærker, som viste ”paladserne”, som metroens øverst ansvarlige, Lazar Kaganovitj, havde beskrevet metrostationerne i en tale ved den officielle åbning af metroen.² To bøger med officielle fortællinger om metrobyggeriets historie – *Fortællinger om metrobyggerne (Rasskazy stroitelej metro)* og *Hvordan vi byggede metroen (Kak my stroili metro)* – blev udgivet i et oplag på 100.000 og en radioudsendelse blev transmitteret til hele Sovjetunionen.³

Dagene inden havde omkring 250 metroarbejdere modtaget medaljer for deres indsats i metrobyggeriet og de sovjetiske ledere havde deltaget i en festlighed for metrobyggeriets stødarbejdere, der havde gjort en særlig stort indsats i byggeriet. Sammen med de hovedansvarlige for metrobyggeriet var størstedelen af den sovjetiske ledelse, inklusiv Josef Stalin, til stede.⁴ På væggene til metroens indgange var opsat enorme billeder af Stalin og Kaganovich med blikket rettet ned på masserne.⁵ Mens man fejrede metroen over jorden, kunne Moskvas befolkning gå på opdagelse i de nye underjordiske paladser. I løbet af metroens første to dage havde op mod 700.000 mennesker taget en tur i den nye metro.

1 New York Times 17.5.1935: ”Parade In Moscow For New Subway”.

2 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

3 Vujosevic: ’Soviet Modernity and the Aesthetics of Gleam’, 271-272.

4 Wolf: *Russia's Revolutionary Underground*, 325-326.

5 New York Times 16.5.1935: ”Moscow Opens Subway; Stations are Like Palaces”.

Men som Harold Denny skrev, så brugte folk ikke metro til at komme nogle steder hen: "All simply wished to ride in it, and many hopped off at each station to board another train. Every one in his or her best clothes, and it was really an underground picnic".⁶

Disse underjordiske paladser var dækket med marmor, pudsede sten, mosaikker og vægmalerier. Det var lagt stort vægt på, at hver eneste station skulle have sit eget særprægede design og alle stationer skulle – i modsætning til deres vestlige modparter – være rummelige, luftige og lyse. Ifølge Kaganovitj, var metroen ikke blot et transportmiddel, men havde til formål at "løfte menneskets ånd" i modsætning til de kapitalistiske landes metro-krytper.⁷

JAMES C. SCOTT OG STATENS SYNLI GGØRELSE I BYEN

Metroen indgik i en større diskussion i Sovjetunionen i mellemkrigstiden om, hvordan Moskva skulle afspejle, at byen nu var blevet socialistisk.⁸ Denne artikel analyserer ideen om "den socialistiske by", der lå til grund for byplanlægningen og omstruktureringen af Moskva i 1930'erne med særligt fokus på konstruktionen af byens metro. Analysen er inspireret af James C. Scotts analyse af højmodernistiske byer og byplanlægning i *Seeing Like a State*. Her er Scott først og fremmest optaget af at undersøge de processer, hvorigennem højmodernistiske stater synliggør sine subjekter og sit territorium, og dermed *ser* verden. Han gør imidlertid også opmærksom på, at byplanlægning og anlæggelsen af moderne byer havde en anden vigtig funktion: som en måde, hvorpå stater har præsenteret sig for sine subjekter. Barokkens omfattende ændringer af middelalderbyen var således "intended to reflect the grandeur and awesome power of the prince," Hausmanns byfornyelse i Paris appellerede til Louis Napoleons "own determination to have the new grandeur of the capital city serve as testimony to the grandeur of the regime," mens den populistiske brasilianske præsident, Juscelino Kubitscheks, anlæggelse af Brasilia som administrativ hovedstad i 1960 var en måde at vise "a city of the future, a city of development, a realizable utopia", der gav substans til styrets slagord om "50 års fremskridt opnået på fem."⁹ Byplanlægning, omstrukturering og anlæggelse af helt nye byer rummer således ifølge Scott et aspekt af højmodernistisk selvfremsstilling gennem det, der i *Seeing Like a State* betegnes som statens *transformative visions*.

Artiklen forfølger dette perspektiv fra Scott og undersøger de processer, hvorigennem Sovjetstaten gjorde sig synlig for sine subjekter igennem taler, propagandafilm og bøger, der beskrev "den socialistiske by" som højmoderne fremtidsvision. Sovjetstaten gjorde sig synlig for sine subjekter som *socialistisk stat* – det

6 *New York Times* 17.5.1935: "Parade In Moscow For New Subway".

7 Kaganovitj: *Pobeda metropolitan*.

8 Wolf: *Russia's Revolutionary Underground*, 15.

9 Scott: *Seeing Like a State*, 56, 62, 118.

vil sige som garant og agent for en bestemt ideologisk fremtidsvision formuleret i opposition til den kapitalistiske orden. Til grund for ideen om "den socialistiske by" i den sovjetiske byplanlægning i denne periode lå en form for højmodernisme, der blev opfattet som en modsætning, ikke blot til den før-moderne by, men først og fremmest som en modsætning til "den kapitalistiske by", der blev beskrevet som dysfunktionel, men stadig afgjort moderne. Det giver således god mening at fastholde kernen i Scotts prægnante begreb om højmodernisme, fordi der er elementer, der forener de højmodernistiske ambitioner på tværs af ideologiske, geografiske og tidslige skel. Men den højmodernistiske by som ideologisk ambition kunne i det sovjetiske tilfælde ikke stå alene som en legitim modernitetsforestilling og moderniseringsbestræbelse. Højmodernisme blev derimod blandet med en række socialistiske ideologiske former, udviklet i 1920'ernes diskussioner om den "socialistiske by", der igen blev anvendt i 1930'ernes massive byfornyelsesprocesser. På trods af at de store moderne metropoler i både det erklærede socialistiske Sovjetunionen og det kapitalistiske Vesten i deres teknologiske løsninger lignede hinanden, så blev der, som Susan Buck-Morss påpeger, politisk investeret massivt i at påpege, at det var muligt at skelne mellem de principper, der lå til grund for "kapitalistiske", "socialistiske" eller "fascistiske" varianter af den moderne kultur. Teknologiske og stilistiske ligheder til trods, så insisterede de forskellige regimer på deres løsnings særegenhed, ikke mindst for at oprette og manifestere politisk status og legitimitet.¹⁰ Samtidig var der et enormt fokus på de teknologiske løsnings æstetiske kendetegn og overlegenhed. De sovjetiske ledere mente, at "aesthetic superiority demonstrated the superiority of the socialist system and the success of the Second Five Year Plan."¹¹

Den sovjetiske rekonstruktion af Moskva havde dermed også et æstetisk og symbolsk formål: at delegitimere det omstyrkede, kapitalistiske system i Rusland og de konkurrerende kapitalistiske systemer i Vest – og derved at fremstå som en fysisk manifestation af fremtidsvisionen om "den socialistiske by". I vores analyse – centreret om Moskva-planen fra 1935 og etableringen af byens nye metro – sporer vi således både sovjetstatens højmodernistiske ambitioner og en socialistisk-ideologisk æstetisering af statens vision om en omkalfatring af Moskvas og hele Sovjetunionens urbane landskab.

Den højmodernistiske selvfremsstilling rummede en forkærlighed for det ultimative *coup de theatre*, der bestod i at grundlægge en helt ny by. Den højmodernistiske byplanlægger og arkitekt Le Corbusier ønskede, hvor det var muligt, at starte fra bar grund og opbygge den moderne by frigjort af traditioner, historier og vaner. Samme tanke lå, ifølge Scott, til grund for anlæggelsen Brasilia, som en administrativ hovedstad fjernt fra storbyerne ved den brasilianske kyst. Som regel stod de økonomiske og politiske omkostninger imidlertid i vejen for, at høj-

10 Buck-Morss: 'The City as a Dreamscape and Catastrophe', 20.

11 Vujosevic: 'Soviet Modernity and the Aesthetics of Gleam', 273.

modernistiske stater og deres byplanlæggere kunne forfølge denne strategi. Sovjetstaten flyttede da heller ikke den administrative hovedstad fra Moskva, men fandt den blanke tavle – eller måske mere præcist den jomfruelige jord – i Moskvaskvads undergrund, der i kraft af metroen blev indrullet i det ideologiske drømmelandskab. Som historikeren William K. Wolf skriver, så fungerede metroens underjordiske paladser i mere end et halvt århundrede som et udstillingsvindue for den sovjetiske socialisme, hvis skønhed og komfort skulle vise den sovjetiske regerings forpligtelse på massernes velfærd, mens de sovjetiske borgere samtidig blev "encouraged to believe that as beautiful and comfortable as the Moscow Metro was, so too would their lives be once communism was achieved in the USSR. The Metro became, in effect, a Soviet icon."¹²

DE EKSPERIMENTERENDE 1920'ERE

Da bolsjevikkerne erobrede magten i 1917 arvede de hele det imperiale Ruslands infrastruktur i form af veje, broer, dæmninger, parker og jernbaner. Samtidig overtog man et netværk af byer. I 1920'erne blev disse byer genstand for en massiv politisk opmærksomhed fra statens side, særligt fokuseret omkring det politiske centrum Moskva.¹³ I løbet af få måneder blev byen indskrevet i den tidlige sovjetiske lovgivning, underlagt en række politiske restriktioner, nye politiske organer og undersøgelseskommissioner, der havde ansvaret for den organiserede ombygning af byen.¹⁴

I 1920'erne deltog politikere, byplanlæggere, arkitekter og kunstnere i levende diskussioner om byplanlægning, byledelse og arkitektur. I denne diskussion var en række positioner repræsenteret, hvor de to vigtigste var henholdsvis urbanisterne og disurbanisterne. Et eksempel på en urbanistvision var L.M. Sabsovits forestilling om en haveby i stil med den engelske byplanlægger Ebenezer Howards design. Disurbanisterne havde derimod en forestilling om en decentralisering og afvikling af det urbane som led i en radikal ændring af det menneskelige liv i byen. Diskussionen tog udgangspunkt i en miljødeterministisk forestilling om, at byens materielle strukturer havde en socio-transformativ kraft.¹⁵ Forestillingen blev forstærket af det marxistiske tankegods, der dannede et teoretisk grundlag for de sovjetiske politikere, arkitekter og byplanlæggeres forståelse af byen. Omdrejningspunktet herfor var således formuleringen af det, Crowley og Reid har kaldt *spatial økonomi*.¹⁶ I dette tilfælde byggede den på en dikotomi mellem den kapitalistiske by og den socialistiske by. Denne nye spatiale økonomi skal forstås som formuleringen af et nyt urbant omfordelingsprincip baseret på

12 Wolf: *Russia's Revolutionary Underground*, 1.

13 Artiklen er blandt andet inspireret af både Michel Foucaults (2008) og Nikolas Rose (1999) arbejde med forholdet mellem byrum og den politiske regering af samme.

14 Kopp: *Town and Revolution*, 31-39.

15 Bittner: 'Green Cities and Orderly Streets', 24-25.

16 Crowley og Reid: 'Socialist Spaces', 4.

marxistisk-leninistiske idealer om fremskridt og social retfærdighed, hvor alle ressourcer blev redistribueret igennem staten.¹⁷ Denne spatiale økonomi ville samtidigt skabe en helt ny, socialistisk mennesketype distinkt fra det menneske, som det kapitalistiske system havde skabt.¹⁸ I en kort periode – under bolsjevikernes tidlige kunstpolitik – arbejdede avantgarde-kunstnere og forfattere som praktikere: de ledede skoler, museer, udgav publikationer og fungerede som arkitekter. Alle med udgangspunkt i denne samme forestilling om, at de – efter revolutionen – var i færd med at skabe et fysisk og mentalt miljø, hvor det sovjetiske menneske kunne fødes og leve.¹⁹

Disse forestillinger og begreber fra 1920'erne spillede en afgørende rolle den statsstyrede moderniseringsbestræbelse, der udfoldedes i det efterfølgende årti.

DEN HØJMODERNISTISKE BY – MOSKVA-PLANEN FRA 1935

I en tale ved indvielsen af Moskvas metro i 1935 fremhævede Lazar Kaganovitj: "... i spørgsmålene om konstruktionen af byen Moskva, i detaljerne af konstruktionen af metroen og Volga-Moskva-kanalen, udviser kammerat Stalin en særlig kærlighed, en særlig omsorg. Han sætter sig ind i alle detaljer af vores byggeri ..." ²⁰ Disse detaljer talte blandt andet konstruktionen af parker, fortove, veje og skoler. Trods citatets romantisering reflekterer det den virkelighed, at byen var centralt på partiets dagsorden, og at det sovjetiske politiske system efter 1928 var centreret omkring Stalin, der havde vundet den interne magtkamp i årene efter Lenins død i 1924.²¹

Ved Centralkomiteens plenum i juni 1931, erklærede Kaganovitj, at alle drømme om fremtidens socialistiske by skulle afsluttes, da hele Sovjetunionen og alle dens byer efter Oktoberrevolutionen per automatik var socialistiske.²² Der blev lukket for konkurrerende tolkninger af urbane socialistiske modernitetsforestillinger da modernitetsbestræbelserne blev udfoldet i 1930'erne. Den 10. juli 1935 blev dekretet "Om den overordnede plan for rekonstruktionen af byen Moskva" udstedt. Dekretet var underskrevet af Stalin og Vjatjeslav Molotov og udarbejdet af Kaganovitj. På baggrund af en beslutning om en omfattende ombygning af Moskva fra Centralkomiteens plenum i juni 1931, der inkluderede konstruktionen af Moskva-Volga-kanalen, Moskvas metro, udvidelsen af centrale gader og pladser, konstruktionen af offentlig beboelse og skoler, var den nye Moskva-plan en overordnet plan for omkalfatringen af hele det gamle Moskva.²³ Store dele af planen udgjorde specifikke handlingsplaner for forskellige områder af byen: fx centrale

17 Crowley og Reid: 'Socialist Spaces', 4-11.

18 Bittner: 'Green Cities and Orderly Streets', 24.

19 Beaujour: 'Architectural Discourse and Early Soviet Literature', 478.

20 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

21 Kotkin: *Magnetic Mountain*, 17.

22 Rees: *Iron Lazar*, 153.

23 Stalin: *O generalnom plane rekonstruktsii goroda Moskvy*, 1935.

veje, transport, byens forskellige pladser og torve og parker. Moskva-planen udgjorde rammen for den nye spatiale økonomi i byen, der skulle fungere som model for andre sovjetiske byer.²⁴

Planen indledes med en beskrivelse af Moskvas historiske udvikling under kapitalismen: "Moskva, der spontant har udviklet sig over mange århundreder, afspejler selv i de bedste år af dens udvikling den russiske kapitalismes barbariske natur".²⁵ Dette peger tilbage mod det grundlæggende dogme i den sovjetiske byplanlægningstænkning siden starten af 1920'erne, modstillingen mellem den "kapitalistiske by" og den "socialistiske by". Professor Grigorij Dubelir, der havde formuleret programmet for den første komité for statsbyggeri, opridsede synspunktet i 1918:

Alle er bevidste om den moderne bys mangler (...) Indtil videre har byens vækst udelukkende været spontan. Hvert hus og hver bygning er et resultat af byherrens individuelle og stort set tilfældige initiativ (...) Alt er rodet sammen på den mest ureglerede og vilkårlige måde (...) Men dette kaos er ikke alene overfladisk, det stikker meget dybere end det. Den moderne by er slutresultatet af en kompleks evolutionsproces af det urbane livs økonomiske, juridiske og tekniske former.²⁶

Dubelirs udgangspunkt var en kritik af, at byen havde udviklet sig spontant og ukontrolleret. Det var imidlertid ikke bare et overfladisk kaos, men et resultat af en dybereliggende defekt i det kapitalistiske systems private "tilfældige" initiativer og interesser. Ifølge Dubelir kunne den moderne bys problem i Sovjetunionen kun løses igennem en organiseret udvikling af byens struktur. Denne grundtanke videreføres i Moskva-planen. Byens tilstand udlægges således som resultatet af kapitalismens barbari, og dermed fastholdt de sovjetiske ledere et skarpt skel mellem kapitalismens uorganiserede effekter og socialismens fremtidige organiserede byplanlægning. Kapitalismens manglende byplanlægning kom til udtryk i smalle og krogede gader, irregulære boligkvarterer fyldt med sidegader og blindgyder, et bycentrum fyldt med små virksomheder, usle etagebyggerier og faldefærdige huse. Lev Pertjik, der var leder af Moskvas planlægningsafdeling indtil 1935, skrev:

Som en edderkop spinder sit net, sådan har det gamle Moskvas udbytende klasser (...) i gennem de sidste århundreder udvidet byen fra Kreml i alle retninger (...) Disse gader er, under det vedvarende pres fra private interesser og som følge af den uregle-

24 Rees: *Iron Lazar*, 154.

25 Stalin: *O generalnom plane rekonstruktsii goroda Moskvy*, 1935.

26 Det russiske citat er oversat fra engelsk: Kopp: *Town and Revolution*, 36.

menterede, spontane udvikling, blevet smalle og ujævne, skæve og forkludrede, støvede om sommeren og mudrede i efteråret og vinteren.²⁷

Denne kapitalistiske orden afspejledes endvidere i den uregelmæssige placering af industrivirksomheder, jernbanetransport og andre sektorer af økonomien, der alt sammen blev anset for at være en hindring for byens blomstrende udvikling. Kritikken var udgangspunkt for planen om en grundlæggende omstrukturering af Moskva med den sovjetiske stat som byherre. Moskva skulle samtidig have sin egen arkitektur. Alle pladser, hovedveje, diger og parker skulle ensrettes, mens huse og offentlige bygninger skulle være forbilledlige eksempler på den "klassiske og moderne arkitektur" som skulle gøre det muligt "... at forene de forskellige dele af byen for at skabe en sand, socialistisk by."²⁸ Opgaven for partiet og de sovjetiske organisationer bestod imidlertid ikke alene i at gennemføre en formel plan for rekonstruktionen af Moskva, men at sikre at konstruktionen af hovedstaden og dens arkitektur afspejlede "den socialistiske æras storhed og skønhed".²⁹

Planen var således et udtryk for en fremtid for den sovjetiske bybefolkning, hvor reformuleringen af den spatiale økonomi løste de problemer, der var forbundet med den kapitalistiske by. Ændringen af Moskvas urbane økonomi skulle danne rammerne om et sundt liv igennem "konstruktionen af normale, sunde levevilkår for befolkningen" og oprettelsen af institutioner: skoler, apoteker, børnehaver, vuggestuer, teatre, biografer, klubber, hospitaler, stadioner og andre institutioner der blev opfattet som værende af kulturel og samfundsmæssig værdi for befolkningen.³⁰

Moskva-planen har en række af de kendetegn, som Scott fremhæver i sin undersøgelse af den højmodernistiske by. I Scotts analyse af Hausmanns rekonstruktion af Paris (i årene 1853-1870), peger han på en bestemt højmodernistisk orden, hvor fokus er på "simplification, legibility, straight lines, central management, and a synoptic grasp of the ensemble".³¹ En tegning, der fulgte med Moskva-planen, afslører netop dette synoptiske statsblik: Et vue over Moskvas centrum store pladser, hvorfra store boulevarder løber, og langs disse boulevarder er bygningerne placeret symmetrisk på rad og række. Ingen af de sædvanlige landemærker eller store kirker er at finde på tegningen.³² Med planen fulgte ligeledes et kort over Moskva, hvor de nye hovedveje og ringveje er tegnet med tykke,

27 Pertjik: *Bolsjevistskij plan rekonstruksij Moskvy*, 16.

28 Stalin: *O generalnom plane rekonstruksii goroda Moskvy*, 1935.

29 Stalin: *O generalnom plane rekonstruksii goroda Moskvy*, 1935.

30 Stalin: *O generalnom plane rekonstruksii goroda Moskvy*, 1935.

31 Scott: *Seeing Like a State*, 59.

32 En gengivelse af tegningen kan ses i: Greg Castillo, *Gorki Street and the Design of the Stalin Revolution*, 61. En trykt udgave af kortet kan ses i: Lev Pertjik: *Bolsjevistskij plan rekonstruksij Moskvy*, 1935. Kortet er gengivet på næste side. Her taget fra https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Moscow_General_plan_1935.jpg (4.5.2016)



røde streger udover det allerede eksisterende Moskva, der ligeledes viser den højmodernistiske ambition om en total omkalfatring af hele det urbane landskab. Moskva-planens blik, metoder og omfang rummede en højmodernistisk smag for ødelæggelse som et middel til at genskabe byen som en harmonisk enhed.³³ Allerede under den kulturelle revolution i 1928-31 havde staten taget aktivt del i destruktionen af det gamle Ruslands religiøse og kulturelle skatte.³⁴ Kaganovitj udtalte da også i en uofficiel samtale, at han så Moskva-planen som en "krigsplan".³⁵

"Den socialistiske by" fungerede som et ideal, en modernitetsforestilling og en fremtidsvision, der både guidede den sovjetiske byplanlægning og den faktiske rekonstruktion af de sovjetiske byer, men som også havde til formål at fungere

33 Castillo: 'Gorki Street and the Design of the Stalin Revolution', 60.

34 Stites: *Revolutionary Dreams*, 227.

35 Rees: *Iron Lazar*, 155.

som en fremtidsvision for ”proletarer” i Sovjetunionen og resten af verden.³⁶ Med Pertjiks ord som ”hjerne og hjerte i den verdensomspændende kommunistiske revolution”.³⁷ Det følgende afsnit viser, hvordan etableringen af Moskvas metro blev udlagt som en manifestation af denne fremtidsvision.

METROEN OG DET NYE MENNESKE

Den 3. november 1929, et år efter den første femårsplan var blevet iværksat og på tolvåret for Oktoberrevolutionen, holdt Stalin en tale, hvor han fejrede et år med store omsving (*God velikogo perelom*), der blev beskrevet som et udtryk for socialistisk offensiv mod de resterende ”kapitalistiske elementer i byen og på landet”.³⁸ I talen fremhævede han den nyfundne entusiasme for arbejde og stigende produktivitet i Sovjetunionen, udviklingen af den sovjetiske sværindustri samt den massive kollektivisering af det sovjetiske landbrug som tre afgørende udviklinger siden introduktionen af den første femårsplan. Teknologisk udvikling blev erklæret et afgørende element i kampen for at overhale Vesten og samtidig gøre reguleringen af samfundet og naturen mulig. Alle disse udviklinger blev derfor fejret som ”industrialiseringens vej” mod socialismen og Sovjetunionens vej til at blive et teknologisk fremstående land – et land ”af metal, et land af automobiler, et land af traktorer”.³⁹

Men denne entydige entusiasme for de politiske omvæltninger og industrialisering havde som bekendt en meget mørk slagside. Stalins revolution introducere to nye kræfter i det sovjetiske samfund: både frygt (*terror*) og spontan eufori for transformationen af Sovjetunionen.⁴⁰ Mens Moskvas aviser og dagblade fejrede den socialistiske konstruktion som en renæssance, forsvandt en generation af bolsjevikker under den store udrensning i slutningen af 1930'erne.⁴¹

En af de nye teknologier, der blev fejret som en socialistisk triumf, var som nævnt Moskvas nye metro, et af en række projekter påbegyndt under Stalin og Kaganovitj, og som blev anset for at være vigtige for moderniseringen af landet.⁴² Metrobyggeriet var samtidig et af det stalinistiske systems teknologiske flagskibe, der skulle transformere det urbane landskab i Moskva på socialistisk facon.⁴³

36 Et andet eksempel fra Sovjetunionen kan findes i Olga Sezneva: *Problems of Identity in Kaliningrad* (2002). Her beskriver hun rekonstruktionen af Kaliningrad som statens forsøg på at afhistorisere den gamle tyske by Königsberg, og igennem en rekonstruktion af bylandskabet og statens propaganda, genindskrive Kaliningrad i en fælles sovjetisk historie (Sezneva 2002).

37 Pertjik: *Bolsjevistskij plan rekonstruksij Moskvj*, 7-8.

38 Stalin: *God velikogo perelom*, 1929.

39 Stalin: *God velikogo perelom*, 1929.

40 Stites: *Revolutionary Dreams*, 227.

41 Castillo: *Gorki Street and the Design of the Stalin Revolution*, 57.

42 Kotkin: *Magnetic Mountain*, 29.

43 Josephson: *Projects of the Century' in Soviet History*, 531.

Disurbanisternes forestilling om at decentralisere og afvikle byen nød officiel støtte fra 1928 til 1931. Flere tidligere udkast til en metro i byen blev i denne periode mødt med kritik.⁴⁴ Men den 14. maj 1931 udkom en artikel i sovjetstatens officielle avis, *Izvestija*, der argumenterede for en påbegyndelse af metrobyggeriet med det samme. Det ledte efterfølgende til en offentlig debat, og blot en måned senere blev en ny plan for metroen i Moskva godkendt.⁴⁵ Kaganovitj fremhævede i 1931 etableringen af en metro som et af de vigtigste punkter i rekonstruktionen af Moskva. I den Anden Femårsplan i 1934 blev der afsat et anseeligt beløb (1,2 milliarder rubler) til konstruktionen af 36 kilometer undergrundsbane fordelt på to metrolinjer.⁴⁶ I 1958 stod den sidste metrostation, der var tegnet under Stalins kulturelle diktat, færdig. Metroen var et af de få grandiose projekter fra 1930'erne, der faktisk blev færdiggjort, og den står derfor, med Ketterings formulering, som "one of the most important statements of Soviet state sponsorship of design in the Stalin period".⁴⁷ I den officielle diskurs blev Moskvas metro fejret som en teknologisk landvinding og en fysisk manifestation af den fremtidsvision, der lå i "den socialistiske by".

Metroen blev indviet i 1935 og samme år udkom filmen "Metroen er her!" (*J'est metro*) af Lidija Stepanova. Filmen var dedikeret til "Den Store Stalin" og Kaganovitj. Den viser metroens udviklingshistorie: de kvindelige og mandlige arbejdere, der fra metroens første spadestik i 1931 til færdiggørelsen i 1935, graver stadig dybere i jorden under Moskva; de nye teknologier, der bliver brugt i konstruktionen af dette teknologiske vidunder; og endeligt, hvordan lange, underjordiske betonstationer bliver belagt med marmor. Mens tilskueren bliver ført rundt i de marmorbelagte haller med lysekroner hængende fra de buede lofter, lyder de højstemte ord: "Den første etape af metroen i Berlin på elleve kilometer blev bygget på seks år. Syv år i New York. I Tokyo byggede man ti kilometer på ti år (...) Den bedste metro i verden – vores metro her i Moskva – blev bygget på rekordtid. fire kilometer på fire år!"⁴⁸ Metroen blev fremstillet som en teknologisk sejr, der bar vidnesbyrd om socialismens overlegenhed i sammenligning med Tyskland, USA og Japan. Metroen understreger således også pointen om, at man konkurrerede på de samme "højmodernistiske" teknologier, hvorfor den ideologiske ramesætning af teknologierne var afgørende. Metroen blev fejret som et udtryk for konstruktionen af en ny civilisation og realiseringen af et nyt politisk og ideologisk fælleskab i den socialistiske by. En af filmens første scener viser det uorganiserede liv i Moskva før metroens konstruktion: et kaos af biler, busser, hestevogne og sporvogne med mennesker hængende på siderne af propfyldte vogne.⁴⁹

44 Wolf: *Russia's Revolutionary Underground*, 14-54.

45 Wolf: *Russia's Revolutionary Underground*, 32.

46 Rees: *Iron Lazar*, 156.

47 Kettering: *An Introduction to the Design of the Moscow Metro in the Stalin Period*, 2.

48 Stepanova: *J'est metro*, 1935.

49 Stepanova: *J'est metro*, 1935.

Efter metroens indvielse var "Det gamle Moskva (...) blevet uigenkendeligt".⁵⁰ Al offentlig transport er fjernet fra bybilledet; store, nye bygningsfacader pryder rummet og grønne områder er integreret i bylivet. Filmen bygger på den samme dikotomi mellem den kapitalistiske spatiale uorden og den nye socialistiske spatiale orden. Samme fysiske og ideologisk transformation af Moskva blev afbilledet i andre film, fx *Volga-Volga* (1938) og *Cirkus* (1936), der viste befolkningen i alle regioner af Sovjetunionen, hvordan den socialistiske urbane fremtid så ud.⁵¹

Dagen før den officielle åbning af metroen holdt Kaganovitj en tale med titlen "Metroens sejr er socialismens sejr" (*Pobeda metropolitana – pobeda sotsializma*).⁵² Heri beskrev han metroen ikke alene som en materiel struktur, eller et teknologisk vidunder, men derimod som et led i en større ideologisk kamp mod den gamle verden: "Vores metro er et symbol på opførelsen af et nyt socialistisk samfund. Vores metro legemliggør den nye herskende arbejderklasses fulde styrke, der bygger og arbejder på et nyt grundlag end det, som den kapitalistiske stat blev bygget på".⁵³ Som Kaganovitj konstaterede, var det ikke en tilfældig kamp, men resultatet af en historisk proces, der havde indsat en ny herskende klasse:

I en analyse af den menneskelige udviklings historiske processer, ser vi, at i enhver etape af historien rejser nye mennesker og nye klasser sig, som giver noget nyt og mere progressivt, mens de efterlader den gamle herskende klasse, som er blevet en hindring for udviklingen.⁵⁴

Kaganovitj formulerede ligeledes denne forestilling om kapitalismen som en hindring for historiens udvikling i en bymetafor: "Kapitalismen befinder sig nu i en blindgyde."⁵⁵ Rekonstruktionen af byens spatiale økonomi var således ikke bare en politisk, men en historisk nødvendighed. Det var præcis denne kobling mellem politisk og historisk udvikling, der lå til grund for en modernitetsforestilling, der blev italesat som på én gang socialistisk og moderne. I modernitetsforestillingen var staten endvidere ikke blot en arbitrær magtudøver, men derimod en accelerator af den historiske udviklingsproces i det omfang, den formåede at ændre økonomiske og kulturelle forhold. Francine Hirsch har kaldt denne statsopfattelse for *statssponsoreret evolutionisme*, en forestilling, der byggede på en marxistisk forståelse af de historiske udviklingsstadier med staten som garant og agent for denne udvikling.⁵⁶

50 Stepanova: *J'est metro*, 1935.

51 Stronski: *Forging a Soviet City*, 43.

52 Lazar Kaganovitjs tale blev efterfølgende udgivet i bogen *Kak my stroili metro (Hvordan vi byggede metroen)*.

53 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

54 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

55 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

56 Hirsch: *Empire of Nations*, 231-272.

Ændringen af byens strukturer var endvidere en del af en kamp for skabelsen af et helt nyt sovjetisk menneske: "Vi kæmper for det nye menneskelige samfund, vi kæmper for en ny lov for mennesket, vi kæmper imod udnyttelse, imod slaveri, for det frivillige og bevidste arbejde til fordel for hele kollektivet, (...) ikke bare for at skabe nye smukke ting, men også for at skabe et nyt menneske".⁵⁷ Kaganovitjs henvisning til et nyt sovjetisk menneske byggede på den samme marxistiske forestilling, der havde præget 1920'ernes diskussion. Den fastholdt synspunktet, at byens materielle strukturer havde en socio-transformativ kraft. Således fremhævede Kaganovitj, at disse nye underjordiske paladser havde til formål at "løfte menneskets ånd".⁵⁸ Årene op til og efter, at metroen blev indviet udkom en række postkort i Sovjetunionen, der viste de nye metrostationer og underjordiske personer. Kaganovitj havde i sin tale ved indvielsen af metroen beskrevet de kapitalistiske, mørke metroer: "Undergrundsbaner i de kapitalistiske byer er dystre, ensartede og kedelige. Mennesker går trætte hjem fra arbejde ned i kryptens mørke, sidder i de underjordiske tog og bliver ikke udhvilede, men tværtimod kun mere trætte".⁵⁹ Postkortene fra Moskvas metro viste derimod de nye, veloplyste, arkitektonisk og stilistisk overlegne metrostationer og underjordiske perroner, der havde til formål at lette rejsen for arbejdere. Som Kaganovitj højstemt udtalte ved indvielsen: "Vores arbejder, der sidder i metroen, skal føle sig munter og glad over denne konstruktion, vel vidende, at den arbejder for ham (...) Han skal føle sig lige så glad, lige så munter og have det lige så godt som i sit hjem, i livet, til møder, i klubben og på fabrikken!"⁶⁰

For at opnå munterheden, der skulle stå som antitese til de kapitalistiske "metro-krypter", skulle metrostationerne være lyse med høje lofter belagt med marmor og poleret bronze og hver station skulle have sit eget, særprægede design. Som Kaganovitj havde påpeget, så var det på baggrund af udsmykningen, at metroens besøgende først og fremmest vil bedømme metroen.⁶¹ De første sovjetiske metrostationer havde næsten dobbelt så høje lofter som de udenlandske, og der blev samtidig investeret i et ventilationssystem, der kunne udskifte luften otte til ni gange i timen. I løbet af hele metroens historie var belysning et særligt område, hvor ingeniører, arkitekter og designere udviste stor opfindsomhed.⁶² På hele den første metrolinje blev der brugt marmor, der reflekterede lyset på en særlig effektiv måde, og samtidig lavede sovjetiske byplanlæggere matematiske udregninger,

57 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

58 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

59 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

60 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

61 Wolf: *Russia's Revolutionary Underground*, 305.

62 Tijana Vujosevic (2012) peger på "gleam" som et centralt tema i den sovjetiske modernitetsforestilling og i den måde som arkitekturen i metroen i Moskva blev designet på.

der skulle sikre at lyset blev reflekteret med den ønskede glans.⁶³ Nogle af metroens stationer blev desuden dækket med narrative og figurative udsmykninger, der både skulle instruere og formane metroens passagerer og samtidig fungere som et fremstillingsvindue for de sovjetiske "achievements in aviation, agriculture, sport, education, culture, construction, and battle".⁶⁴ Disse stilistiske og arkitektoniske forskelle fra både de europæiske og amerikanske undergrundsbaner blev fremhævet som udtryk for det socialistiske systems teknologiske og arkitektoniske overlegenhed. Men metroens landvindinger blev samtidig også fremhævet som vigtige ideologiske sejre i kampen om at skabe et nyt sovjetisk menneske, som da Kaganovitj i sin indvielsestale fremhævede:

Vores metro (...) er ikke kun marmor – nej, det er ikke bare granit – nej, det er ikke bare metal – nej, det er ikke bare beton – nej! I hvert stykke marmor, i hvert stykke metal og beton, i hvert enkelt af rulletrappernes trin viser den nye menneskesjæl sig, vores socialistiske arbejdskraft, der er vores blod, vores kærlighed, vores kamp for et nyt menneske, for et socialistisk samfund!⁶⁵

Metroen var et håndgribeligt bevis på, at Sovjetunionen var i færd med en omdannelse af det omstyrtede, kapitalistiske territorium – og dermed i færd med at konstruere socialismen og det socialistiske menneske. Destruktionen af det gamle Moskva og genopbygningen af det nye tjente dermed ikke alene en økonomisk logik, men også en symbolsk funktion med det formål at delegitimere den kapitalistiske variant af moderne kultur, og igennem stats sanktionerede taler, propagandafilm og bøger at indskrive disse byer i et nyt ideologisk narrativ, hvor den socialistiske by blev fremstillet som den sande modernitetsforestilling, hvorpå den socialistiske modernitetsbestræbelse skulle baseres.

KONKLUSION: DEN SPEKTAKULÆRE HØJMODERNISME

Sovjetstatens højmodernistiske og centralistiske ambitioner blev formuleret inden for et socialistisk ideologisk sprog, der hyldede de massive statslige indgreb og rekonstruktioner af de sovjetiske byer som konstruktionen af socialismen. Derigennem blev netværkene af veje, bygninger og teknologier til et socialistisk drømmelandskab, der havde til formål at delegitimere de andre ideologiske varianter af moderne kultur. "Den kapitalistiske by" blev således fremsat som et antitetisk princip, der fortsat styrede de mislykkede "kapitalistiske" moderniseringsbestræbelser i Vesten, fordi disse reproducerede en række spatiale dysfunktioner, som den socialistiske by havde løst. "Den socialistiske by" fungerede

63 Kettering: 'An Introduction to the Design of the Moscow Metro in the Stalin Period', 7-9.

64 Kettering: 'An Introduction to the Design of the Moscow Metro in the Stalin Period', 18.

65 Kaganovitj: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.

som en modernitetsforestilling, et ideologisk drømmelandskab, konstrueret af den sovjetiske stat; men også, i Scotts terminologi, som en højmodernistisk ambition. Den ambition blev under Stalin hensynsløst udfoldet, ikke blot på landet i de kollektiveringsprocesser, Scott analyserede i *Seeing Like a State*, men også i urbane rekonstruktioner.

Socialisme og spørgsmålet om hvad det vil sige at være moderne var således tæt sammenvævede i dette tilfælde. Årsagen hertil var, at den statslige evolutionisme byggede på en udviklingsideologi, der rummede både en historisk og en politisk dimension. "Den socialistiske by" stod således som en temporal modsætning til den "gamle" by og som politisk modsætning til den samtidige "kapitalistiske" by. De to forskelssætninger forblev sammenfiltrede og der blev dermed ikke eksplicit formuleret en "alternativ modernitet". Dertil var modernitetsforståelsen for tæt forbundet til de samme "moderne" teknologier og parametre, der også gjorde sig gældende i Vesten.

Selvom den lysende fremtid, som metroen var et fysisk bevis på, aldrig blev realiseret, forblev metroen "a legitimate source of pride for the Soviet citizens whose physical and financial sacrifices made it possible".⁶⁶ I den forstand formåede den højmodernistiske byplanlægning at bidrage til statens selvfremstilling. Det gjaldt i særlig grad metroen, der i modsætning til andre stort anlagte projekter i 1930'ernes Moskva – som Sovjetpaladset og hovedsædet for Kommissariatet for Tungindustri – faktisk blev fuldt realiseret.⁶⁷ Den stod som en underjordisk manifestation af stalinismens statslige selvfremstilling. Stalins yndlingsstop på metroen var Majakovskij-stationen, indviet i 1938. Stationens buer af rustfrit stål og dens mosaikker med socialistisk og højteknologisk ikonografi var kun fuldt synlige når passagerne stod direkte under stationens kuppel med nakken bøjet helt tilbage som i en ortodoks kirke. Arkitekturen understøttede stalinismens vertikale magtstruktur; fra verdens dybeste metro rettedes alle ventende passagers blik mod de høje loftsmosaikker med partiets logo placeret allerøverst.⁶⁸ I metroen kulminerede den statslige selvfremstillings spektakulære modernitet i en symbiosen af den socialisme og højmodernisme, der var indbygget i arkitekturens visuelle orientering og design.

KASPER JACEK

BA (IDEHISTORIE), STUD. CAND.PUBLIC

INSTITUT FOR KOMMUNIKATION OG KULTUR

AARHUS UNIVERSITET

KASPERJACEK@BAGGRUND.COM

66 Kettering: 'An Introduction to the Design of the Moscow Metro in the Stalin Period', 18.

67 Kettering: 'An Introduction to the Design of the Moscow Metro in the Stalin Period', 2.

68 Jenks: 'A Metro on the Mount', 712-71.

CASPER ANDERSEN
LEKTOR, PH.D
INSTITUT FOR KULTUR OG SAMFUND – IDÉHISTORIE
AARHUS UNIVERSITET
IDECA@CAS.AU.DK

ABSTRACT

Being Seen Like a Socialist State: “The Socialist City” as Urban High-modernism and Dreamscape, 1928-1938

Kasper Jacek

School of Communication and Culture, Aarhus University.

E-mail: kasperjacek@baggrund.com

Casper Andersen

School of Culture and Society, Aarhus University.

E-mail: ideca@cas.au.dk

This article analyses the concept of “the Socialist city” in Soviet city planning and the reconstruction of Moscow in the 1930’s. The focal point of the analysis is the construction of the Moscow Metro, which was presented as physical evidence of the construction of Socialism in the Soviet Union by the state. The massive Soviet projects of modernization, thereby, also served an aesthetic and symbolic role: to delegitimize the former Capitalist system in Russia and the competing Capitalist countries in the West – and become physical manifestations of the vision of the Socialist future in the concept of “the Socialist City”.

LITTERATUR

- Beaujour, Elizabeth Klosty: ‘Architectural Discourse and Early Soviet Literature’, *Journal of the History of Ideas* (44:3), 1983, 477-495.
- Bittner, Stephen V.: ‘Green Cities and Orderly Streets: Space and Culture in Moscow, 1928-1933’, *Journal of Urban History* (25:1), 1998, 22-56.
- Buck-Morss, Susan: ‘The City as A Dreamworld and Catastrophe’, *October* (73), 1995, 3-26.
- Castillo, Greg: ‘Gorki Street and the Design of the Stalin Revolution’. I Z. Celik, D. Favro og R. Ingersoll (red.), *Streets: Critical Perspectives on Public Space*, California: University of California Press: Berkeley and Los Angeles, 1996, s. 57-70.
- Crowley, David og Susan E. Reid: ‘Socialist Spaces: Sites of Everyday Life in the Eastern Bloc’. I D. Crowley og S.E. Reid (red.), *Socialist Spaces – Sites of Everyday Life in the Eastern Bloc*, 2002, s. 1-22.
- Foucault, Michel: *Sikkerhed, territorium, befolkning*, København: Hans Reitzels Forlag, 2008.
- Hirsch, Francine: *Empire of Nations: Ethnographic Knowledge and the Making of the Soviet Union* Ithaca: Cornell University Press, 2005.
- Jenks, Andrew: ‘A Metro on the Mount: The Underground as a Church of Soviet Civilization’, *Technology and Culture* (41:4), 2000, 697-724.
- Josephson, Paul: ‘“Projects of the Century” in Soviet History: Large-Scale Technologies from Lenin to Gorbachev’, *Technology and Culture* (36:3), 1995, 519-559.
- Kaganovitj, Lazar: *Pobeda metropolitana – Pobeda sotsializma*, 1935.
http://www.metro.ru/library/kak_my_stroili_metro/105/ (31.01.2016).

- Kettering, Karen: 'An Introduction to the Design of the Moscow Metro in the Stalin Period "The Happiness of Life Underground"', *Studies in the Decorative Arts* (7:2), 2000, 2-20.
- Kopp, Anatole: *Town and Revolution – Soviet Architecture and City Planning 1917-1935*, London: Thames and Hudson, 1970.
- Kotkin, Stephen: *Magnetic Mountain – Stalinism as Civilization*, Berkeley og Los Angeles, California: University of California Press, 1995.
- New York Times 16.5.1935, The Associated Press: "Moscow Opens Subway; Stations Are Like Palaces".
- New York Times 17.5.1935, Harold Denny: "Parade in Moscow for New Subway".
- Pertjik, Lev: *Bolsjevistskij plan rekonstrukcij Moskvy*, Partizdat, ZK VKP 1935.
<http://www.etomesto.ru/map/moscow/1935/1935.pdf> (31.1.2016)
- Rees, E.A.: *Iron Lazar – A Political Biography of Lazar Kaganovich*, London: Anthem Press, 2012.
- Rose, Nikolas: *Powers of Freedom*, New York: Cambridge University Press, 1999.
- Scott, James C.: *Seeing Like a State – How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven: Yale University Press, 1998.
- Sezneva, Olga: 'Living in the Russian Present with a German Past: The Problems of Identity in the City of Kaliningrad'. I D. Crowley og S.E. Reid (red.), *Socialist Spaces – Sites of Everyday Life in the Eastern Bloc*, 2002, s. 47-64.
- Stalin, Josef: *God velikogo perelom*, 1929.
https://www.marxists.org/russkij/stalin/t12/t12_06.htm (31.1.2016)
- Stalin, Josef: *Sovjet Narodnikh Komissarov SSSR, Zentralnij Komitet VKP(B). Postanovlenie, ot 10 ijulija 1935 g. N 1435, O generalnom plane rekonstruktsii goroda Moskvy*, 1935.
http://www.lawrussia.ru/texts/legal_586/doc586a100x124.htm (31.01.2016)
- Stepanova, Lidija: 'J'est metro, 1935'.
<https://www.youtube.com/watch?v=0aiizmFOeRE> (31.01.2016)
- Stites, Richard: *Revolutionary Dreams: Utopian Vision and Experimental Life in the Russian Revolution*, Cary, NC: Oxford University Press, 1988.
- Stronski, Paul: *Tashkent – Forging a Soviet City, 1930-1966*, Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 2010.
- Vujosevic, Tijana: 'Soviet Modernity and the Aesthetics of Gleam: The Moscow Metro in Collective Histories of Construction', *Journal of Design History* (26:3), 2012, 270-284.
- Wolf, William K.: *Russia's Revolutionary Underground – The Construction of the Moscow Subway 1931-1935*, Columbus: Ohio State University, 1994.
https://etd.ohiolink.edu/rws_etd/document/osu1243526304/inline (31.1.2016)