

# Die Architektur der U-Bahn-Stationen von Tbilisi.

## Vergangenheit und Gegenwart

*Nato Gengiuri*

Die U-Bahn von Tbilisi, der Hauptstadt der damaligen Sowjetrepublik Georgien, wurde am 11. Januar 1966 eröffnet. Die U-Bahn in Tbilisi war nach Moskau, Leningrad und Kiew das vierte U-Bahn-System, das in der Sowjetunion entstanden war. Ihre Planung fällt zeitlich mit einer neuen Etappe der georgischen sowjetischen Architektur zusammen: dem Modernismus, der den Stil der öffentlichen Großbauten der Stalinära ersetzte. Diesem Wandel waren Veränderungen in der Innenpolitik des totalitären Reiches vorangegangen, die eine relative Freiheit gestatteten.

Fast gleichzeitig – nämlich zwischen 1958 und 1967 – sind in Tbilisi, Kiew und Baku U-Bahnnetze entworfen und realisiert worden. Der Vergleich der U-Bahnstationen dieser drei Städte belegt hinsichtlich des Baustils deutlich die Abkehr vom alten Baustil der stalinischen Zeit zugunsten der neuen, modernistischen Herangehensweise. Die Bauentwürfe der U-Bahnstationen von Tbilisi zeichnen sich durch Verzicht auf traditionellen Architekturschmuck und eine Neigung zu einfachen, geometrischen Formen aus. Charakteristisch für diese Bauten sind offene Glasfassaden und der breite Einsatz von Eisen und Beton. Ein Teil der U-Bahnhöfe von Kiew hingegen – das älteste dieser drei Netze – sind noch von stalinistischen Traditionen geprägt. In gewissem Sinn äußert sich dieselbe Tendenz auch in den U-Bahnstationen von Baku. Die Baukunst der U-Bahnstationen von Tbilisi stellt hingegen eine kühne Wahl der neuen ‚Ausdrucksweisen‘ dar, sowohl konstruktiv als auch in der architektonischen Gestaltung.

### Die Baukunst der U-Bahnstationen von Tbilisi

Das U-Bahnnetz von Tbilisi besteht aus zwei Linien. Die Mehrheit der Entwürfe der ersten, 1966 fertiggestellten Linie stammen aus dem Jahr 1962, die Entwürfe der zweiten Linie sind zwischen 1970 und 1973 entstanden (die Eröffnung erfolgte im Jahr 1979). Die Stationen der ersten Linie liegen sowohl unterirdisch, als auch abschnittsweise an der Erdoberfläche. Die U-Bahnhöfe der zweiten Linie verfügen über keine Eingangsgebäude an der Oberfläche mehr, sodass diese Eingangsbauten als eine der Besonderheiten der Tbiliser U-Bahnarchitektur der 1960er Jahre gesehen werden können.

Im Stadtarchiv von Tbilisi werden einige der Bauentwürfe der U-Bahnstationen aufbewahrt, zum Teil finden sich hier auch Varianten eines Entwurfes. Diese Varianten zeigen deutlich, wie vielfältig das architektonische Konzept war, wie viel Experimentelles es enthielt. Diese Experimente haben die georgischen Architekt\*innen gewagt, um die vor ihnen stehenden neuen Aufgaben bewältigen zu können, jedoch wurden nicht alle Experimente realisiert. Ich möchte einige Typen der

U-Bahn-Architektur hervorheben und demnach die Gestaltungen der U-Bahn-Stationen von Tbilisi wie folgt gliedern:

**Erste Gruppe** – oberirdische Stationen: Didube დიდუბე (Architekten: Givi Modzmanischwili, Nikoloz Lomidse) und Elektrodepo, heute Goziridse გოჯირიძე, (Architekten: Givi Modzmanischwili, Nikoloz Lomidse).

**Zweite Gruppe** – Entwürfe aus den 1960er Jahren, die ursprünglich zusammen mit anderen Gebäuden als Teil eines baulichen Ensembles gedacht waren, z.B. Lenin-Platz, heute Tawisuplebis Moedani, თავისუფლების მოედანი (Freiheitsplatz) (Architekt\*innen: Revaz Bairamaschwili, Wladimer Alexi-Meskhischwili, Ketevan Kobachidse), Sadguris Moedani სადგურის მოედანი (Bahnhofspatz) (Architekten: Revaz Bairamaschwili, David Morbedadse).

**Dritte Gruppe** – die oberirdischen Pavillons dieser unterirdischen Stationen stehen frei im Raum in der Nähe einer Grünanlage beziehungsweise im Park oder in der umgebenden Naturlandschaft: Rustaweli რუსთაველი (Architekten: Levan Djanelidse, Otar Kalandarischwili), 300 Aragweli 300 არაგველი (Architekten: Tamaz Tewsadse, Giga Batiashwili), Nadsaladewi ნაძალადევი (ehem. Oktober. Architekten: Tamaz Tewsadse, Revaz Kiknadse) und Isani ისანი (Architekten: Givi Modzmanischwili, Nikoloz Lomidse). Der freie Raum und die Grünanlagen bilden den wichtigsten Faktor bei der Gestaltung dieser Bauten – sowohl ihres Exterieurs als auch ihres Interieurs.

### Rustaweli – Eröffnungsbahnhof und Vorbild

Die U-Bahnstation Rustaweli wurde von den georgischen Architekten Lewan Djanelidse und Otar Kalandarischwili entworfen, die Skulptur stammt vom Bildhauer Elgudja Amaschukeli (Abb. 1-3). Die erste U-Bahnstrecke von Tbilisi wurde mit diesem Bahnhof eröffnet. Er überzeugt aufgrund der Stimmigkeit und Integrität des künstlerischen Konzeptes, jedes Detail ist sorgfältig durchdacht. Hinsichtlich der architektonischen Lösung des Zugangspavillons unterscheidet sich diese Station von den anderen dieser Gruppe: Er befindet sich in der Nachbarschaft einer Grünanlage und stellt dabei eine unabhängige, in sich geschlossene Struktur dar. Der Entwurf des oberirdischen Pavillons ist kreisförmig, was kennzeichnend für jene Zeit war und auch an anderen Orten, beispielsweise in der Kiewer U-Bahn, vorzufinden ist. Die U-Bahnstation Rustaweli ist mit 100 m Tiefe zudem die tiefste Station in Tbilisi. Die unterirdische Bahnsteigebene ist ein dreiteiliger, von Pylonen geteilter Raum. Die Proportionen der Architektur und die feinen Details der Verzierung bedingen die schlichte Eleganz des Baus. Sorgfältig gewählt sind die Thematik und das Dekor der Station: sie sind dem georgischen Denker und Dichter des 12. Jahrhunderts,



Abb. 1: U-Bahnstation Rustaweli in Tbilisi, Architekten: Levan Djanelidse, Otar Kalandarischwili, 1966 eröffnet. Foto 1982

Abb. 2: Relief über dem Eingang der U-Bahnstation Rustaweli, Künstler: Elgudja Amaschukeli, 1966 eröffnet. Foto 2019

Abb. 3: U-Bahnstation Rustaweli in Tbilisi, 1966 eröffnet, Bahnsteig. Foto 2019

Schota Rustaweli, gewidmet, der seit Langem Teil der georgischen Identitätsbildung ist. Grundlage der künstlerischen Gestaltung der Station sind die Themen und handelnden Personen seines Gedichts ‚Der Recke im Tigerfell‘. Inspiriert durch das dichterische Werk schuf der Bildhauer Amaschukeli nicht nur die Reliefdarstellung des Portals (Abb. 2) und das kreisförmige Metallrelief im zentralen Saal der unterirdischen Station, sondern er verbindet jedes Detail mit der Hauptthematik Rustaweli, so etwa die metallenen Lüftungsgitter (Abb. 3) und die Sitzbänke, deren Beine in Tigerformen ausgebildet sind. Bei der Gestaltung der U-Bahnstationen in Kiew wurden ebenfalls Skulpturen eingesetzt, die aber noch im stalinistischen Stil gehalten sind: Sie sind realistisch-monumental. Im Vergleich dazu weist die Gestaltung der U-Bahnstation Rustaweli in Tbilisi neue Formen der Reliefdarstellung auf. Das Relief ist eine Sprache der Kunst, die sich aus der Flächigkeit und Bedingtheit der meist engen räumlichen Situation im Untergrund anbietet. Zugleich erinnern die Reliefs einerseits an die georgische Kunst des Mittelalters, andererseits entspricht diese Sprache auch der modernen Suche nach neuen künstlerischen Formen.

Ähnliche Darstellungsformen findet man auch in den U-Bahnstationen Nadsaladewi (Architekten: Tamaz Tewsadse, Ramaz Kiknadse) und 300 Aragweli (Architekten: Tamaz Tewsadse, Giga Batiaschwili) vor. Diese Projekte markieren zusammen mit den Bauentwürfen für die Stationen Issani und Didube eine besondere Tendenz der georgischen Architektur der 1960er Jahre: das Streben nach leicht wirkenden Konstruktionen. Eine Gruppe der damals neuen Generation georgischer Architekten – Tamas Tewsadse, Ramaz Kiknadze, Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili – hatte der Wichtigkeit und Prächtigkeit der stalinistischen Bauten helle und frei tragende Bauwerke gegenübergestellt.

## Oberirdisch und im Einklang mit der Natur

Die oberirdischen Pavillons der U-Bahnstationen 300 Aragweli (Abb. 4) und Nadsaladewi (Abb. 5, 6) sind ähnlich konstruiert und beziehen jeweils die umgebende Naturlandschaft in das künstlerisch-ästhetische Konzept ein. Sie werden zusammen mit der Grünanlage als Gesamtheit aufgefasst; da die beiden Fassadenseiten der rechteckigen Bauten vollkommen aus Glas bestehen, spielt die Umgebung sowohl für die Gestaltung des Äußeren als auch der Interieurs eine bedeutende Rolle: Die Transparenz der Fassaden macht die Umgebung zum Bestandteil des Interieurs – ein Novum in der U-Bahnarchitektur der 1960er Jahre. Zu den Stärken dieser U-Bahnbauten zählt auch die hohe Kongruenz zwischen der Kunst am Bau und dem Stil der Architektur. So befindet sich beispielsweise an einer Wand des oberirdischen Pavillons der Station Nadsaladewi ein großformatiges Tafelbild von Koka Ignatow, das ein Panorama der Stadt Tbilisi zeigt (Abb. 6). In den milchfarbenen Marmor eingravierte Figuren dehnen sich harmonisch über die ganze Fläche des Bildes.

Auch in der Architektur der oberirdisch liegenden Station Didube nimmt die harmonische Fusion mit dem Grünen der umgebenden Natur einen wichtigen Platz ein (Abb. 7-9).<sup>1</sup> Der Bahnsteig zeichnet sich durch ein Dach aus, das auf einer Reihe von Betonstützen ruht und sich wie die Flügel eines Vogels ausbreitet (Abb. 8). Dabei handelt es sich um eine konstruktive Neuerung, die damals in Tbilisi Einzug hielt: die Architekten



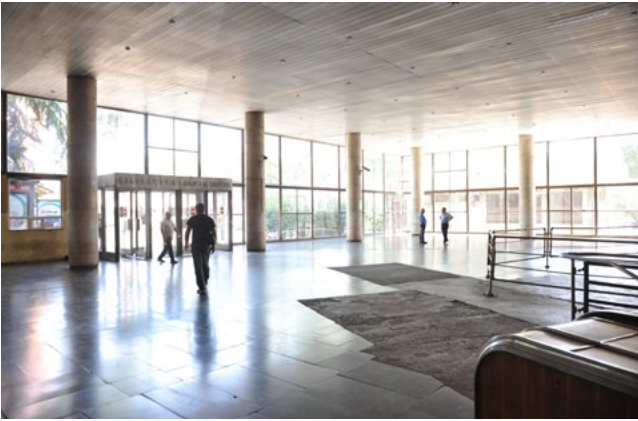


Abb. 4: U-Bahnstation 300 Aragweli, Architekten: Tamaz Tewsadse, Giga Batiaschwili, 1967 eröffnet, Eingangspavillon. Foto 2019



Abb. 6: Wandbild (Detail) mit dem Panorama der Stadt Tbilisi, U-Bahnstation Nadsaladewi (ehem. Oktober), Eingangspavillon, Künstler: Koka Ignatov. Foto 2019

nutzten eine Überdachung aus dünnem Eisen-Beton als Hülle. Eine solche Spanndecke fand später in der sowjetischen Architektur eine breite Verwendung. Bei einer Sanierung wurden unter anderem die Bänke aus Eichenholz und die Rückenlehne, die auf Betonstützen befestigt waren, demontiert. Es scheint, als wären diese auf dem Entwurf vorgestellten Bänke durch damalige Mode inspiriert (Abb. 9).

Die U-Bahnstation Issani (Abb. 10-12) besitzt ihren eigenen künstlerischen Wert.<sup>2</sup> Das Konzept sieht ebenfalls eine Fusion des Gebäudes mit der grünen natürlichen Umgebung vor. Den oberirdischen Pavillon halte ich für das Musterbeispiel jener Tendenz, die in die georgische Architektur Ästhetik der Konstruktion, des Lichtes und ein neues, expressives, künstlerisches Erlebnis eingebracht hatte. Die Leichtigkeit der Überdachung wurde damals durch ein auf dem gesamten Bahnsteig verglastes Gebäude unterstrichen, das aussah, als ob es keine Wände besitze (Abb. 10,11). Heute ist dieser Eindruck wesentlich reduziert, denn die Fensterscheiben wurden durch ein blickdichtes Glas ersetzt, wodurch das Gebäude seine Transparenz und damit auch seinen künstlerischen Effekt verlor. Eine Neuerung war damals auch die Gestaltung der inneren Raumfläche: ins Interieur dringt von allen vier Seiten Licht aus den bogenartigen Öffnungen auf ganzer Breitenfläche, die gewölbte Form der Decke

trägt auch zum Effekt der Tragwerkskonstruktion bei. Auch das Wandbild, das kennzeichnend für die dekorative Architektur jener Zeiten war, bildet mit seiner leicht gebogenen Oberfläche eine Harmonie mit den architektonischen Formen (Abb. 12). Es handelt sich um eine Komposition aus Keramikplatten, die inhaltlich das Thema einer königlichen Jagd umsetzt (Künstler: Soso Koiava)<sup>3</sup>. Flora und Fauna, der reitende König, die Jäger mit Pfeil und Bogen, Sonne und Mond unterstreichen nochmals den Zusammenhang mit der Naturlandschaft und erinnern an die Legende zur Entstehung der Stadt Tbilisi: der König Wachtang Gorgasali entdeckte bei einer Jagd eine warme Schwefelquelle und beschloss, an dieser Stelle eine Stadt zu gründen, die den Namen ‚Warme Stadt‘ – Tbilisi – tragen sollte.

## Schalentbauten

Issani ist auch hinsichtlich der Konstruktion eine Neuerung in der georgischen Architektur. Genauso wie die Station Didube bildet sie eines der ersten Musterbeispiele für den Einsatz dünnwandiger Hyparschalen zur Konstruktion des Daches.<sup>4</sup> Die Konstruktion besteht aus vier hyperbelartigen Paraboloiden, die auf vier Stützen lagern. Dies war damals erstmalig

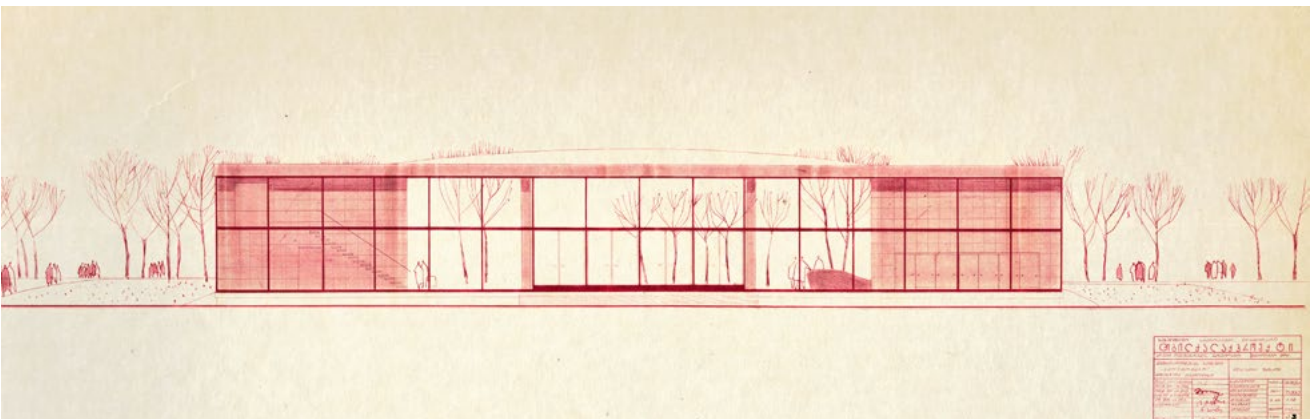


Abb. 5: U-Bahnstation Nadsaladewi (ehem. Oktober), Architekten: Tamaz Tewsadse, Ramaz Kiknadse, Ansicht des oberirdischen Pavillons. Grafik 1962



Abb. 7: Poster mit dem Foto des Eingangspavillons der U-Bahnstation Didube. 1970er Jahre

in Tbilisi, stellt aber auch für die gesamte Sowjetunion eine frühe Umsetzung dieser Überdachungen dar.

Schalentbauten fanden weltweit seit den 1950er Jahren des 20. Jahrhunderts große Verbreitung. Als eine der Parallelen zu den in Georgien realisierten Schalentbauten zählen das Schaffen von Architekten wie Felix Candela (1910–1997) oder des ostdeutschen Architekten Ulrich Müther (1934–2007). Es ist durchaus möglich, dass damalige Kontakte zur DDR und die Werke Müthers eine Inspirationsquelle für die georgischen Architekten beim Bau der U-Bahnstation Issani waren, jedoch



Abb. 8: U-Bahnstation Didube, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili, 1966 eröffnet, Bahnsteig. Foto 2019

ohne dass die georgischen Entwerfer die in jener Zeit bereits bekannte Form der Hyperschale einfach blind kopierten. Vergleicht man die U-Bahnstationen von Tbilisi mit anderen hyperboliformigen Paraboloiden, so fallen neben der Ähnlichkeit auch Unterschiede auf. Die größte Ähnlichkeit weist die U-Bahnstation mit dem Müthers Kaffeehausbau ‚Teepott‘ an der Ostseeküste in Warnemünde auf.<sup>5</sup> Die U-Bahnstation und das Café entstanden fast zeitgleich 1967 und 1968. Trotz der Ähnlichkeit der Formen sind die künstlerischen Konzepte und die Gestaltungsart unterschiedlich – die U-Bahnstation Issani ist dynamischer und expressiver, die Gaststätte macht eher einen ausgeglicheneren, reservierteren Eindruck.

## Rein unterirdisch – die zweite Linie

Die Stationen der zweiten Linie der U-Bahn von Tbilisi wurden in den Jahren 1970–1973 entworfen. Alle diese Stationen unterscheiden sich durch vollständigen Verzicht auf oberirdische Pavillons, zugleich wurde auch die Strecke vollständig unterirdisch geführt. Aber auch hier findet man konstruktive Neuerungen: so zum Beispiel U-Bahnstationen mit großer Tiefenlage wie Bahnhofplatz 2 (Architekt: Tengiz Kalandadse), und Technische Universität (Architekt: Giwi Modzmanischwili), die von einer monolithischen Eisen-Beton-Konstruktion mit einem Gewölbe überdacht sind, das nach zeitgenössischen Angaben in dieser Form zum ersten Mal in der Sowjetunion verwendet wurde<sup>6</sup>. Die Tonnendecken werden im sowjetischen U-Bahnbau der 1970er Jahre populär, beispielsweise in der parallel zur zweiten U-Bahn-Linie von Tbilisi erbauten U-Bahn im ukrainischen Charkow (1975 eröffnet). Auch in Charkow findet man Tonnendecken, die ähnlich der Station Polytechnische Universität in Tbilisi eine bearbeitete Oberfläche aufweisen, beispielsweise in der Station Sportivnaja (ursprünglich Zentralstadion, Architekten: Jury Plaksijew und Wladimir Spiwatschuk).

Insgesamt zeichnet sich die künstlerische Gestaltung der U-Bahn-Stationen von Tbilisi in den 1970er Jahren durch ihre Schlichtheit aus. Hauptakzente liegen auf den großen, frei tragenden Räumen der Stationen und der hellen, teils farbigen Ausgestaltung. Die Station Technische Universität (ehem. Polytechnische Universität) zeichnet sich aus durch ihre Ausstattung mit Wandbildern, die in einer Kombination aus Relief und Mosaik gefertigt sind. Die künstlerischen Kompositionen sind der Thematik ‚Kunst und Sport‘ und ‚Arbeit und Studium‘ gewidmet (Künstler: Radisch Tordia).

## Ideologie in der U-Bahnarchitektur

In den 1970er Jahren zeigt sich die U-Bahnarchitektur in Tbilisi weniger ideologisch aufgeladen, vor allem hinsichtlich der Kunst am Bau. Dabei ist erneut der Vergleich der U-Bahnstationen der drei Städte Tbilisi, Kiew und Baku aufschlussreich. Die Ideologie wird in den U-Bahnsystemen der drei Städte unterschiedlich zum Ausdruck gebracht, insbesondere erscheint sie in der Benennung der Stationen und in deren Gestaltung: Themen sind etwa die Oktoberrevolution, deren Protagonist\*innen, sowjetische Symbolik, die Freundschaft zwischen den Völkern der Sowjetrepubliken etc. Wie bereits erwähnt, gab es in Tbilisi schon in den 1960er Jahren zahlenmäßig wenige U-Bahnstationen,



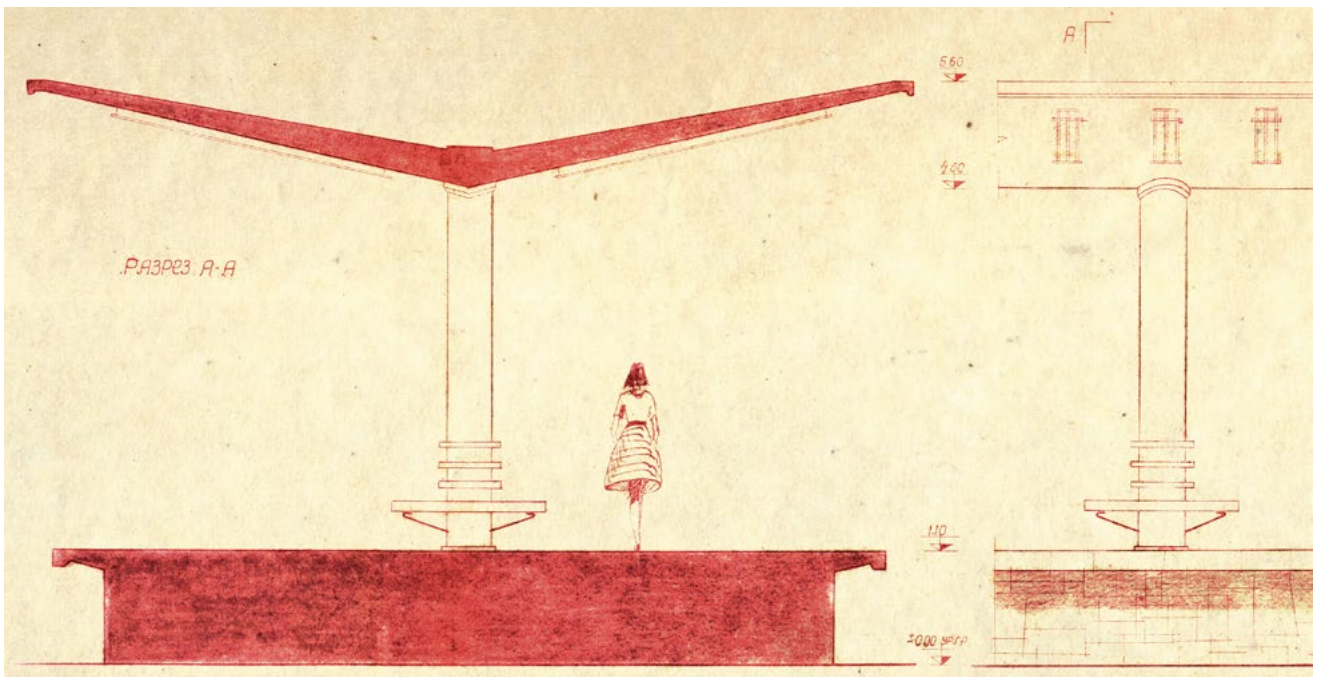


Abb. 9: Schnitt der U-Bahnstation Didube, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili. Grafik 1962

die man als ideologisch hätte bezeichnen können – in den Namen der Stationen wird die Staatsideologie lediglich in drei Fällen thematisiert: Leninplatz, 26 Sowjeträte und Oktober, später gesellte sich auf der zweiten Linie die Station Komsomolzen hinzu. In diesen Stationen ist eine Gestaltung mit revolutionär-ideologischem Charakter zu finden<sup>7</sup>, wobei es aber auch hier ein Beispiel für eine gewisse Neutralisierung dieser ideologisierten Gestaltung durch ein anderes Thema gibt. In der Station Oktober findet man das Thema der Oktoberrevolution auf dem Wandbild des unteren Bahnsteigs, im Vestibül aber ist ein großes Panorama der Stadt Tbilisi zu sehen (Abb. 6). Anders sieht es beispielsweise in Kiew aus – selbst dann, wenn es in der Benennung der U-Bahn-Station keinen direkten Hinweis auf die sowjetischen Prioritäten gibt, werden mittels Gestaltung ideologische Akzente gesetzt: Thema der U-Bahnstation Woksal (Bahnhof) ist die Geschichte der Ukraine. Hier werden die Akzente entsprechend der Ideologie gesetzt und die ‚Oktoberrevolution‘, das ‚Revolutionäre Schaffen von Taras Schewtschenko‘, die ‚Blütezeit der sowjetischen Ukraine‘ und das Wappen der Sowjetrepublik Ukraine in Wandbildern dargestellt. In Kiew waren in den U-Bahnstationen Universität und Theater monumentale Lenindenkmäler aufgestellt, der Bildhauer des Lenindenkmals in der Station Universität war Michail Dekermendschi.

Die U-Bahnstationen von Tbilisi zeichnen sich nicht durch eine solche Vielzahl der Denkmäler und Portraits der sowjetischen Führungsriege aus. Auch die Skulpturen von Lenin und anderen Parteivorsitzenden, die man in den U-Bahnstationen von Tbilisi durchaus auch sieht, waren mehr eine Art Tributzahlung an das Regime. Für die Gestaltung der Kompositionen der U-Bahnstationen von Tbilisi ist vor allem die nationale Thematik kennzeichnend und vorrangig. Mit der Vergangenheit Georgiens ist auch die Benennung und Gestaltung (mit einem Metallrelief) der U-Bahnstation 300 Aragweli verbunden. Später, in den 1970er Jahren, gesellen sich die Themen Kunst, Sport, Arbeit und Landesgeschichte hinzu.

Die Akzentuierung der nationalen Thematik macht sich in Kiew und Baku später bemerkbar, insbesondere in den 1970er Jahren. So wurde beispielsweise die Kiewer Station Solotije Wrata (Goldenes Tor, 1989 eröffnet) mit Mosaiken verziert, deren Thematik historisch war: die Kiewer Rus, Könige, Kirchen und Klöster; im Mittelpunkt stand die mittelalterliche Geschichte des Landes. In Baku wurde 1979 die U-Bahnstation Nisami Ganjewi in Betrieb genommen. Sie ist dem Nationalstolz Aserbaidschans, dem großen Dichter des 12. Jahrhunderts Nezami von Gandscha gewidmet. Es ist beachtenswert, dass hier die Pylonen der unterirdischen Station mit insgesamt 18 Mosaikkompositionen geschmückt sind, auf denen Illustrationen zu den Werken von Nisami zu sehen sind (Künstler: Mikael Abdullaew).

## Veränderungen an den Bauten in der postsowjetischen Periode

Die politischen Veränderungen der postsowjetischen Zeit wirkten sich auf die U-Bahnarchitektur von Kiew, Baku und Tbilisi aus. Vor allem wurden die Benennungen der Stationen, die mit der sowjetischen Ideologie verbunden waren, durch neue Bezeichnungen, neue Toponymik oder durch die Namen, die mit nationaler Thematik im Zusammenhang standen, ersetzt. Verändert wurden auch die ideologiegebundenen Details der künstlerischen Darstellung – Skulpturen sowjetischer Staatschefs, also der politischen ‚Idole‘, ebenfalls die sowjetische Symbolik, Kompositionen der Revolutionsthematik wurden überall überstrichen, abgerissen oder durch neue Kompositionen versteckt. In Kiew wurde beispielsweise im Jahr 2014 in der U-Bahnstation Teatralnaja vor der Leninskulptur eine Wand errichtet, die mit Zeichnungen zum Thema Theater bemalt wurden. In der postsowjetischen Zeit tauchten Probleme auf, die die Zeit mit sich brachte und die wichtige Werke der sowjetischen Architektur, die großen künstlerischen Wert besaßen,

bedrohten. Damals wurde in Georgien die sowjetische Architektur noch nicht als eine epochale Kunstrichtung gewertet.

In Baku stößt man auf radikalere Herangehensweisen als in Kiew und Tbilisi: hier hat man beispielsweise die Station Itscheri Scheher (dt. Der Rat von Baku) abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Der neue oberirdische Pavillon bekam die Form einer Glaspiramide, die an die Pyramide des Louvre



Abb. 10: U-Bahnstation Isani, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili, 1967 eröffnet, Eingangspavillon. Foto 1971

Abb. 11: U-Bahnstation Isani, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili, 1967 eröffnet, Innenansicht des Eingangspavillons. Foto 2019

Abb. 12: U-Bahnstation Isani, Architekten: Nikolos Lomidse und Giwi Modzmanischwili, Eingangspavillon mit Wandbild, Künstler: Soso Koiava, 1967 eröffnet. Foto 2019

erinnert. Allem Anschein nach haben die Auftraggeber\*innen ihren Blick eher nach Westeuropa gewendet und wollten sich als Teil der westlichen modernen Welt identifizieren.

In Georgien herrscht eine ambivalente Situation hinsichtlich des Überdenkens und Bewahrens von sowjetischer Architektur. Dies betrifft auch die U-Bahnstationen: Veränderungen geschehen ohne Rücksicht auf die bestehende Architektur, teilweise ohne Sachkenntnis. Viele bauliche und künstlerische Details sind verlorengegangen, beispielsweise die Lampen auf den Rolltreppen oder die Sitzbänke. Ohne die bestehende Gestaltung zu berücksichtigen erscheinen in den Interieurs und Exterieurs neue Details. Bauten, Kioske, auffällige Farbbemalungen, Werbe- und Auskunftsschilder verdecken die ursprüngliche Gestaltung und fügen den Stationen großen Schaden zu.

Demnach, so lässt sich schlussfolgern, löst die Architektur der Sowjetzeit in der postsowjetischen Wendezeit in Georgien immer noch Zweifel aus. Aus diesem Grund haben wir auch große Verluste und Schäden an Bauwerken zu beklagen. Das, was noch erhalten geblieben ist, bedarf intensiver Pflege, denn die Musterbeispiele des georgischen sowjetischen Modernismus verfügen über einen hohen künstlerisch-ästhetischen Wert. Diese Werke und diese Richtung haben im politischen Kontext der Sowjetunion individuelle Formen prägen können, während man gleichzeitig in der Sowjetunion begann, typisierte Architektur zu errichten, etwa im Wohnungsbau.

### *The Architecture of the Tbilisi Metro Stations – Past and Present*

*The first subway opened in Georgia's capital of Tbilisi on January 11, 1966, back when the country was incorporated into the Soviet Union as one of its Soviet Republics. The first subway stations were designed in the style of Soviet modernism. The Tbilisi Subway consists of two routes, with the second line added in 1979, still under Soviet rule. In terms of architectural design, the stations along these two routes differ: the architectural composition of the stations from the 1960s feature both aboveground and underground sections, while the stations on the second line feature only aboveground structures. What sets apart the architecture of Tbilisi's subway stations from their counterparts is their individualistic approach.*

*They usher in modernist trends in the Georgian architecture of that time: simplicity of form, large open glass facades facilitating active communication between the natural environment and interior architecture, and the use of thin-shell architecture technology – all these are new to both Georgian and Soviet architecture as a whole.*

*All these stations share one common characteristic decorative feature, relief sculpture, with panels using both stone and metal – the latter are especially popular in this period because of the growing interest in medieval Georgian metal sculpting. Using metal reliefs is characteristic of the Georgian architectural décor in the 1960s. Equally noteworthy is the employment of color ceramic panels and mosaics. Subway stations are useful for studying the period of Soviet modernist from the ideological and national angles, also considering the subsequent changes in the post-Soviet era.*

## Literatur

- ბ. გენგიური, გარსული არქიტექტურა და მოდერნიზმი საბჭოთა ზანაკის ქვეყნებში [auf georgisch, zusammenfassung auf englisch: Nato GENGIURI, Thin-Shell Structures and Modernism in the Soviet Bloc Member Countries] in: 2<sup>nd</sup> International Scientific Conference Culture and Art: Research and Management. Conference materials, Batumi 2017, S. 41-50.
- ვ. გოცირიძე, თბილისის მეტროპოლიტენი. გაზ. „კომუნისტი“, 1967. 1.11. #257, გვ. 5  
[Wiktor GOZIRIDZE, Die U-Bahn von Tbilisi, in: Kommunisti, 1967, Nr. 257, S. 5].
- ბ. ჯანბერიძე, ქართული საბჭოთა არქიტექტურა, თბ., 1971. [Nodar Janberidze, Georgische Sowjetarchitektur, Tbilisi 1971].
- ს. კინზურაშვილი, მეტროს ახალი სადგურები. ლიტერატურული საქართველო, 1967. 7.11., #44-45, გვ. 7. [Simon KINZURASCHWILI, Neue U-Bahn-Stationen, in: Literaturuli Saqartwelo, 1967, Heft 44-45, S. 7].
- ა. კოჭლავაშვილი, მ. ჩორგოლაშვილი, ო. ხიზანიშვილი, თბილისის მეტროპოლიტენი, თბ, 1978. [Alexander KOTCHLAVASCHVILI / Mamia CHORGOLASCHVILI / Omar CHISANISCHVILI, Die Untergrundbahn in Tbilisi, Tbilisi 1978].
- В. Гоциридзе, Г. Циминтия, Голубые экспрессы идут в Сабуртало, Метрострой, 1980, №1, с. 10 [Wiktor GOZIRIDZE / G. ZIMINTIA, Blaue Expresse fahren in Saburtalo, in: Metrostroj, 1980, Heft 1, S. 10].
- Г. Модзанишвили, Архитектура надземных станций. Метрострой, 1966, №1, с. 16 [Giwi MODSMANISCHWILI, Architektur der oberirdischen Stationen, in: Metrostroj, 1966, Heft 1, S. 16].
- Т. Тевзадзе, Художественный облик станции Октябрьская, Метрострой, 1966, №1, с. 17  
[Tamaz TEWSADSE, Die künstlerische Gestalt der „Oktober-Station“, in: Metrostroj, 1966, Heft 1, S. 17].
- Tanja SEEBÜCK, Schwünge in Beton. Die Schalenbauten von Ulrich Mütter, Berlin 2016.

## Bildnachweis

- 1: Foto von W. Poliakov, 1982, 10: Foto von Warlam Gengiuri, 1971, 2, 7, 9, 11: Fotos von Nato Gengiuri, 2019, 3, 4, 12: Fotos von Zurab Gengiuri, 2019, 5 und 9: Nationalarchiv von Georgien

<sup>1</sup> Im Archiv werden zwei Varianten des Entwurfs dieser Station aufbewahrt (die eine von Chichladze, die andere von Lomidze und Modzmanischwili). Ungeachtet dessen, dass die zweite Variante zur Realisierung bestätigt worden war, ist es dennoch auffallend, dass sich die Autoren in vielen Details ihrer Konzept einig waren und so bei der Realisierung auch einzelne Details aus der ersten Variante aufgenommen worden waren, wie zum Beispiel die Betonkonstruktionen auf dem Bahnsteig oder das Design der Sitzbänke. Das Dach wird schwebend in der Luft aufgelöst – so ist es auf der Skizze von Tschichladze zu sehen und so wurde es auch realisiert.

<sup>2</sup> GENGIURI, Thin-Shell Structures, 2017, S. 44.

<sup>3</sup> KOTCHLAVASCHVILI, Die Untergrundbahn, 1978, S. 58.

<sup>4</sup> Das Projekt U-Bahnstation Issani wurde 1968 bestätigt, der Bauprozess 1971 abgeschlossen.

<sup>5</sup> Zu Ulrich Mütter sowie zum ‚Teepott‘ siehe: SEEBÜCK, Schwünge, 2016, S. 256–260.

<sup>6</sup> GOZIRIDZE, ZIMINTIA, Blaue Expresse, 1980, S. 10.

<sup>7</sup> JANBERIDZE, Georgische Sowjetarchitektur, 1971, S. 452.