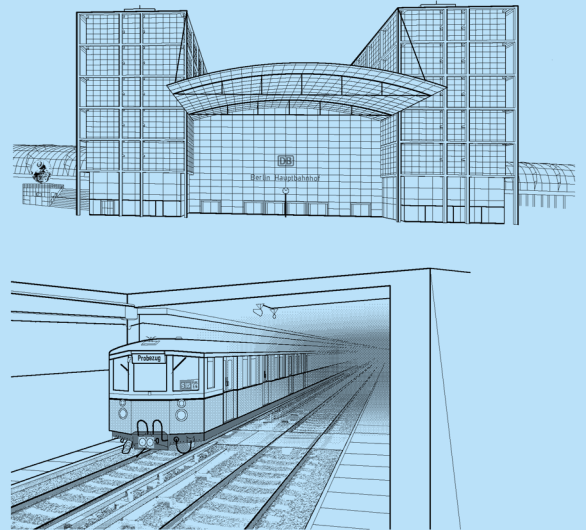


vb Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 53. Jahrgang – Januar/Februar 2026 – € 3,70
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de



Berliner U-Bahn und Moskauer Metro: Was sie verbindet. Diese Fotografie, die einen Moskauer 6-Wagen-Zug auf einer speziell für die Metro erbauten Brücke über die Moskwa zeigt, stammt aus einem Ansichtskarten-Set mit 16 farbigen Karten, herausgegeben von „Intourist“, etwa 1959/1960.

(Sammlung Sigurd Hilkenbach)

1-2026

REINHARD ARF, Berlin

Moskau: U-Bahn-Eröffnung vor 90 Jahren

Betrachtungen aus Berliner Sicht

Die früheren Beziehungen zwischen Berliner U-Bahn und Moskauer Metro sind ein interessantes Kapitel der Berliner Verkehrsgeschichte. Dieser Aspekt wird im folgenden Beitrag thematisiert – trotz der gegenwärtig komplizierten politischen Situation und ihrer Folgen.

Moskau ist die Hauptstadt der Russischen Föderation. Nach der Verfassung, die im Dezember 1993 in Kraft trat, ist dieser Staat eine föderative Republik mit Präsidialsystem in einem Zweikammer-Parlament, dem Föderationsrat und der Staatsduma. [1] Diese Verfassung wurde unter dem Präsidenten Boris Jelzin verabschiedet; seit Januar 2000 ist Wladimir Putin mit einer Unterbrechung zwischen 2008 und 2012 der Präsident.

Moskau hat zur Zeit etwa 13 Millionen Einwohner, unter Einbeziehung der „oblast“, also der umliegenden Gebiete, rund 20 Millionen Einwohner. Nach der Revolution von 1917 war durch die staatlich gewollte und mit allen Mitteln vorangetriebene Industrialisierung die Einwohnerzahl Moskaus stark angestiegen – in fünf Jahren von 1920 bis 1925 allein um ca. vier Millionen Einwohner. Der Nahverkehr in Moskau wurde zum großen Problem der Hauptstadt, da es dort nur völlig überlastete Straßenbahnen und Omnibusse gemäß damaligem technischen Standard gab.

Schon vor der Revolution gab es erste Bestrebungen, einen U-Bahn-Bau zu beginnen. Vorplanungen wurden eingeholt. Die Fortsetzung der Arbeiten an den Vorplanungen scheiterte vor allem an der harschen ablehnenden Haltung der Russisch-Orthodoxen Kirche, die sich im Stadtzentrum Moskaus eine Unterfahrung von Kirchen und Friedhöfen partout nicht vorstellen konnte. [2]

Ab Mitte der 1920er Jahre wurden durch rigide staatliche Lenkungen die Bedenken der Russisch-Orthodoxen Kirche unbedeutend.

Es setzten ab 1926 konkretere Planungen und Projektierungen ein, die durch das Einholen von ausländischen Expertisen und Planungen, vor allem aus London und Berlin, Erfolg versprachen. Bekannt ist, dass sowohl in London als auch in Berlin mehrfach sowjetische Fachleute bzw. Delegationen für mehrere Wochen angereist waren, die sich im U-Bahn-Bau und auch zur Fahrzeugtechnik informieren bzw. weiterbilden lassen wollten. Zunächst war von sowjetischer Seite vorgegeben worden, dass sechs Radiallinien die Außenbezirke mit dem Stadtzentrum verbinden sollten, ferner waren zwei Ringlinien angedacht. Das erinnert an das seit über 50 Jahren vorliegende Planungsziel des 200-Kilometer-Netzes für Berlin. Aus heutiger Sicht kann festgestellt werden, dass diese Moskauer Planungen, über Jahrzehnte beobachtet, durchaus als prinzipiell so verwirklicht angesehen werden können.

Die Delegationen aus Moskau wurden in den westeuropäischen Hauptstädten (London, Berlin, evtl. auch Paris) vor allem mit den fachspezifischen Kenntnissen der verschiedenen U-Bahn-Bauweisen vertraut gemacht, die es damals gab. In London war wegen des dortigen Untergrunds z. B. die bergmännische Bauweise und anschließendes Einsetzen von *tubbings* vorherrschend, in Paris die „tranchées“ und in Berlin bekanntlich die „Berliner Bauweise“ (Ausschachten des märkischen Sandbodens unterhalb von breiten Straßen und Plätzen, Abpumpen von Grundwasser während des Baus, Legen von Stahlbetonplatten bzw. -gründungen auf die Sohle, Aussteifung der Grube mit dem Gießen von Stahlbeton-Seitenwänden und schließlich anschließende Deckelung des Tunnelbauwerks mit der Wiederherstellung der Straßenlandschaft). Den Fachleuten aus Moskau war klar, dass die wirtschaftlich wesentlich kostengünstigere Berliner Bauweise in Moskau nur in Teilen der prognostizierten Strecken wegen der dortigen Bodenverhältnisse verwendbar war. [3]



Bild 1 Innentitel der Broschüre [5] mit dem Moskauer Metronetz von 1960

Bild 2 Titel der Publikation [8]

ЖД коллекция
№5



Павел Пузанов

ВАГОНЫ МЕТРО ТИПА «В»

Auch bezüglich des Baus von U-Bahn-Wagen und wegen der neuen Fahrzeugtechnik sind in Berlin diverse Informationen und technische Details weitergegeben worden. Später wurden etliche Elemente davon tatsächlich auch verwendet. Zu verweisen ist dabei auf das von Berlin übernommene Stromschienensystem (siehe unten), die Wagenkastenbreite (2.6 Meter) und -höhe der Fahrzeuge, die Fahrzeuglänge von 18 Metern (mit drei oder vier Türen, Vorbild waren die Berliner C-Wagen, ein Vorserienzug C-1 hatte je vier Türen). Auch das Design der Frontpartien der ersten Moskauer Wagenserie **A** war den C-Wagen zumindest nicht unähnlich. [4]

Die Vorplanungen für eine erste U-Bahn-Strecke in Moskau wurden greifbarer, als die Moskauer Stadtverwaltung im Jahre 1926 die in Berlin ansässige Firma „Siemens Bau-Union AG“ (Tochtergesellschaft des Siemens-Konzerns) mit der Fertigung eines ausführlichen Bauentwurfs für die fünf Kilometer lange Strecke von Gawriki bis Swerdlow-Platz beauftragte. Ein solcher wurde erstellt und vorgelegt. Nach Überarbeitungen sowie Änderungen und dem Auftreten weiterer Planungsverzögerungen wurden dann ab dem Jahr 1932 die Bauleistungen allerdings nicht bei der Firma „Siemens Bau-Union AG“ in Auftrag gegeben und damit auch nicht von ihr erbracht. Die Moskauer Stadtverwaltung entschied eine

andere Vergabe. Sämtliche Bauleistungen sollten nun durch eigene sowjetische bauausführende Werkunternehmen geleistet werden. Mit ein wichtiger Grund für diese Entscheidung war der Bau der neuen Linie durch Tieftunnel (30 Meter unter der Erdoberfläche) ähnlich wie in London, weil dadurch der Verkehr auf den ohnehin überlasteten Straßen während der Bauzeit in keiner Weise behindert werden würde. [5] Und man vertrat in Moskau die Ansicht, Tieftunnel könne man mit genügend Eigenexpertise bauen, da die hierfür übliche bergmännische Bautechnik aus dem sowjetischen Bergbau (Geräte, Material, Fachleute) zur Verfügung stünde. Damit war die „Berliner Bauweise“ erst einmal vom Tisch.

Als es nach endgültigem Baubeschluss der Moskauer Stadtverwaltung den Baubeginn im Jahre 1932 gab, kam es beim Bau der Tieftunnel aber zu einigen schweren Fehlschlägen. Nach weiterer Überlegung entschied man sich in Moskau für eine kombinierte Bauausführung. In breiten Straßen und dort, wo der Untergrund es zuließ, kam die Berliner Bauweise mit Gründungstiefen von neun bis zwölf Meter (Tiefe der Sohle) doch zur Anwendung, bei enger Bebauung und bei festem Untergrund wie Lehmschichten oder Kalkstein wurden tiefe Tunnel mit Gründungstiefen von 30 bis 40 Metern realisiert – wie in London. [6] Daher verpflichtete die



Bild 3 Die Moskauer U-Bahn, ca. 1972, Herausgeber: „Intourist“

(Sammlung Sigurd Hilkenbach)

Moskauer Stadtverwaltung für einen längeren Zeitraum eine ganze Kolonne von Londoner U-Bahn-Bau-Spezialisten, die den Tiefbau der Tunnel leiteten und überwachten. Also gab es beim Bau der Moskauer U-Bahn einige durchaus effektive Verbindungen zur London Underground und auch zur Berliner U-Bahn der 1928 gegründeten BVG sowie zum Magistrat von Berlin.

Bild 4 Station Kirowskaja der Linie Sokolniki–Zentralnyj park kulturej, 15. Mai 1935 (Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)



Bild 5 Innenansicht der Station „Sawod imeni Stalina“ (Stalinwerk), 1951 (Foto Sammlung Sigurd Hilkenbach)



Letzter Anschluss

... mit der Straßenbahnlinie 75



Das neue Jahr 2026 bringt neue Jubiläen und Stilllegungsdaten mit sich, die es wert sind, in dieser Rubrik des Heftes gewürdigt zu werden. Wenn wir auf das Jahr 1966 zurückblicken, so war es für die Straßenbahn im damaligen West-Berlin der Beginn des Sonnenuntergangs, um es poetisch zu formulieren. Eingeleitet wurde das Jahr 1966 mit dem Einstellen der seit 1959 bestehenden Zwillingslinien 75 und 76 (II) am 24. Januar 1966. Bis zu diesem Tag waren die Straßenbahnverbindungen zwischen Spandau und Berlin noch fast vollständig intakt, wenn man vom Verschwinden der Anbindung Gartenfelds (35E, 55E) und in der Seegefelder

Straße bis zur Nauener Straße (55) absieht. Mit den Linien 75 und 76 verschwand die traditionsreiche Verbindung über Kantstraße, Neue Kantstraße, Masurenallee, Theodor-Heuss-Platz, Heerstraße, Pichelsdorfer Straße bis Spandau, Markt. Auch die Straßenbahnanbindung der Masurenallee mit dem Ausstellungsgelände am Funkturm und dem Olympia-Stadion war damit vorbei. Der Verfasser, der am letzten Tag diese Zwillingslinien noch bereist hatte, hat niemals verstanden, warum die Straßenbahn in West-Berlin ein „Verkehrshindernis“ darstelle und zu beseitigen sei. Im Jahr 1966 wurden auch sämtliche noch existenten Linien im Bereich Neukölln/Tempelhof eingestellt: 96 (am 2. Mai 1966), 15 (am 1. Juli 1966) und 47 (am 1. Oktober 1966).

Der nächste schwere Hieb folgte am 2. Mai 1967 mit dem Einstellen der beiden anderen Zwillingslinien 53 und 54. Schließlich endete am 2. Oktober 1967 mit der letzten Fahrt der Linie 55 der Straßenbahnbetrieb in West-Berlin. Entgegen aller Verlautbarungen der BVG und des Senats von (West-)Berlin bestand das „Spandauer Straßenbahnnetz“, also die Linien von Spandau nach Charlottenburg bis in die West-Berliner City um den Bahnhof Zoo nicht bis zu Beginn der 1970er Jahre. Das Foto zeigt den Verbundzug (TM36) mit dem führenden Tw 3565 auf der 75E vor dem Haus des Rundfunks in der Masurenallee ein paar Tage vor der Einstellung beider Linien.

(Text und Foto [Januar 1966]: Reinhard Arf)



Herausgeber und Verlag: Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V., Postfach 21 104, 10122 Berlin
Bankverbindung: IBAN: DE85 1001 0010 0655 1311 05; BIC: PBNKDEFF
Chefredakteur: Axel Mauruszat
Redaktion: Reinhard Arf, Wolfgang Dath, Michael Günther, Wolf-Dietger Machel, Dr. Hans-Joachim Pohl
Vertriebsleitung: Jürgen Rosinsky
Druck: MoritzDruck, Neue Jakobstraße 5, 10179 Berlin
Erscheinungsweise: zweimonatlich (Febr., April, Juni, Aug., Okt., Dez.)
Jahresabonnement: € 19,50 (Ausland € 25,00) einschließlich MwSt und Versandkosten
Einzelheft: € 3,70 (einschließlich MwSt) + Versandkosten
Das Jahresabonnement verlängert sich automatisch um ein Jahr, wenn es nicht bis zum 15. November (Poststempel) des laufenden Jahres schriftlich gekündigt wird.
Mit Namen oder Initialen der Verfasser gezeichnete Beiträge und Kurzinformationen geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.
Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Zeichnungen, Fotos, Rezensionsexemplare usw. übernehmen Herausgeber und Redaktion keine Haftung. Nachdruck – auch auszugsweise – nur mit Genehmigung des Herausgebers.
Redaktionsschluss dieses Heftes: 23.1.2026

In diesem Heft:

Moskau: U-Bahn-Eröffnung vor 90 Jahren. Betrachtungen aus Berliner Sicht – Vor 80 Jahren: Flucht nach Schleswig-Holstein (Teil 4) – Baugeschichte des U-Bahnhofs Paradenstraße – Das besondere Bild: U-Bahn EIII und LVT am Bahnhof Wuhletal – Rezensionen – Zur Vignette 2026 – Kurzinformationen

www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de

Demnächst:

Im östlichen Teil der Provinz Brandenburg, der Neumark, wurden 1897 und 1902 zwei regelspurige Kleinbahnen eröffnet, die bis 1945 den damaligen Kreis Friedeberg erschlossen und stets gemeinsam betrieben wurden. – Ein Bericht über die Entstehung und die Entwicklung der Friedberger Kleinbahnen bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges.