

Zeitreise im Fiat Polski

„Kommunismus-Touren“ führen in Polens einstiges Arbeiterparadies Nowa Huta

Von Thomas Roser

Mit einem Satz springt das giftgrüne Gefährt nach vorne, während Michal Ostrowski im Cockpit energisch den zwischen bunten Neonfransen herausragenden Hebel der Handgangschaltung traktiert. Als Mittelklassewagen habe der in den Warschauer Autowerken produzierte Fiat-Nachbau zu Polens sozialistischen Zeiten gegolten, erläutert der 27-jährige Chauffeur seinen drei Passagieren: „Doch das Auto war so schlecht, dass Fiat seine Lizenz zurückzog.“

Munter plaudert der 27-jährige Sozialismusführer, der den Sozialismus nur noch aus Kinderjahren kennt, über den „idiotischen Warenmangel“, fehlende Orangen und Bananen. Endlich weicht das Kopfsteinpflaster der Krakauer Altstadt unter dem rumpelnden Gefährt dem Asphalt, sind nach kurzer Zeit am Horizont die Silhouetten der Stahlstadt Nowa Huta zu erkennen. Als den „größten, grauesten und grünsten“ Stadtteil Krakaus stellt Michal die einstige Modellstadt vor: Die Crème der polnischen Architekten habe vor einem halben Jahrhundert das „Arbeiterparadies“ auf der grünen Wiese vor den Toren Krakaus entworfen.

„Communism Tours“ heißen die englischsprachigen Zeitreisen ins legendäre Nowa Huta, die der studierte Jurist Michal seit Juni letzten Jahren mit zeitgenössischen Vehikeln für ausländische Touristen in Krakau veranstaltet. Auf seine Geschäftsidee brachten den blonden Wuschelkopf zwei US-Touristen, denen er im letzten Sommer mit seinem Fiat Polski, dem so genannten „Knirps“, die 1949 gegründete Arbeiterstadt zeigte: „Die waren einfach begeistert.“ In der Krakauer Altstadt gebe es nichts, was noch an den Sozialismus erinnere, erklärt er den Erfolg seines Unternehmens „Crazy Guides“: „Und wenn die Leute drei Tage am Marktplatz gesessen sind, wollen sie auch mal was anderes sehen.“

Erster Stopp beim Sowjetpanzer

In der Tat haben die leeren, von grauen Häuserzeilen gesäumten Straßenschluchten in Nowa Huta mit dem bunten Touristengeimmel in Krakau wenig gemeinsam. Seit ihrem Bau seien die „Wohnheiten“ wohl nie gestrichen worden, so Ostrowski. Mit einem leisen Quietschen kommt der FSO 125p neben dem Sowjetpanzer vor dem Museum der Kriegsveteranen zum Stehen. „Auf geht's, Genossen!“ fordert Michal seine Schutzbefohlenen im Zentrum der Stahlstadt zum Aussteigen auf. Eine Wahl lässt der muntere Touristenführer seinen Passagieren nicht: „Dies ist eine kommunistische Tour – und dabei habe ich jetzt die Zentralgewalt.“

So alt wie Nowa Huta ist die Cafébar Stylowa. In Vasen prangen Plastikblumen. Über schmucklosen Serviettenhaltern baumeln Kronleuchter. Die Innendekoration sei



Sozialismus-Trip in die Arbeitermetropole: der polnische Oldtimer sorgt für das richtige Fahrgefühl.

Foto Crazy Guides

„kürzlich im Stil der 80er Jahre“ überholt worden, meint Michal grinsend: „Aber sonst ist alles so, wie es hier früher war: Nur die Bedienung ist nicht mehr so unfreundlich.“ Vor allem ökonomische Gründe hätten die Machthaber dazu bewegt, nach dem Krieg die Leninhütte und die Stahlstadt weit von Krakau anzusiedeln, erzählt er, während er Pläne und Fotoalben auf dem Tisch ausbreitet. Die Weichsel habe das Wasser, das ober-schlesische Revier die Kohle, die nahe Ukraine das Eisenerz und die Beskidregion die Arbeitskräfte zur Stahlproduktion geliefert: „Die Behauptung, dass Nowa Huta aus politischen Gründen in der Nähe des katholischen Krakaus angesiedelt wurde, ist wohl eher eine Legende.“

Als grüne Gartenstadt wurde die zunächst auf 100 000 Einwohner konzipierte Modellstadt in einem Halbkreis angelegt. Jede Wohnheit musste über alle Versorgungseinrichtungen und eigene Schutz bunker verfügen: Mehr als vier Stockwerke zählten die Häuser nicht. „Fällt euch was auf“, weist Michal fragend auf die verblichene Aufnahme mit frisch gemauerten Ziegelwänden. Tatsächlich, die Steine waren gebraucht: Nowa Huta wurde mit Ziegeln aus dem zerstörten Breslau (Wroclaw) und zwei abgetragenen Festungen gebaut. Er habe sich Nowa Huta eher als Plattenbausiedlung vor-

gestellt, gesteht erstaunt ein italienischer Tourist, während die Gruppe über den einstigen Stalin- und heutigen Ronald-Reagan-Platz schlendert. Beim Dekor hätten sich die Erbauer von der Renaissance inspirieren lassen, weist Michal auf die prächtigen Zinnen der ergrauten Verwaltungsgebäude der Hütte: „Wären sie frisch angemalt, könnte man sie für königliche Sommerresidenzen halten.“ Doch bereits bei der Erweiterung der Stadt in den 60er und 70er Jahren setzten die Stadtplaner auf billige Betonplatten statt auf teure Ziegel. Der Niedergang der von Krakau eingemeindeten Stahlstadt setzte sich nach der Wende von 1989 fort: Die Zahl der Beschäftigten auf der Hütte ist inzwischen von 40 000 auf 8000 zurückgegangen.

Ein Denkmal für die Solidarnosc

Das weiße Denkmal in Form eines V erinnert im Zentrum noch immer an den erfolgreichen Kampf der Solidarnosc der 80er Jahre: Die sozialistische Modellstadt zählte einst zu den Hochburgen der rebellischen Gewerkschaftler. Verschwunden ist hingegen das Lenindenkmal: Das haben die Stadtväter 1989 an einen schwedischen Freizeitpark verschertelt. „Für mein Geschäft würde ich den Lenin gerne wieder zurückkaufen“, gesteht Michal, während er seine Gäste in das

„Innere einer „echten sozialistischen Arbeiterwohnung“ bittet. Zehnmal habe er „Good Bye Lenin“ gesehen, sich von dem Film bei der Einrichtung „ein wenig inspirieren lassen“, gesteht der Kommunismus-Verkäufer. Stolz führt er russische Lockenwickler, kantige Telefone und die Donatina-Stereoanlage vor. Neben einem Marienbild prangt ein Westposter mit Sonnenuntergang. Wodka und eingelegte Gurken runden das sozialistische Ensemble geschmacklich ab.

Mit einem schwarz lackierten Trabant ruckelt die Reisegruppe nach Krakau zurück. Demnächst wolle er ausländischen Besuchern auch die sozialistischen Sehenswürdigkeiten von Warschau und Danzig mit „Kommunismus-Touren“ erschließen, erzählt der geschäftstüchtige Michal: „Vielleicht mit einem Wolga, da passt ein Mann mehr rein.“ In Krakau plane er mit dem Fiat Polski Spezialtouren zur Abholung der einfliegenden Gäste vom Flughafen: „Das Gepäck muss aufs Dach. Und der Chauffeur wird keine Fremdsprache sprechen und nur einen Zahn haben: Die Touristen werden ihn mögen.“

Die Kommunismus-Tour dauert 2,5 Stunden und kostet 119 Zloty (30 Euro). Für die vierstündige Luxustour (mit Wodka und Gurken) sind 159 Zloty (40 Euro) zu berappen. Kontakt: www.crazyguides.com/index.html