

## St. Petersburg – Die Stadt am Weißmeer-Ostsee-Kanal

*Karl Schlögel, Frankfurt an der Oder*

In einer Zeit, da alle wie gebannt auf Moskau blicken, ist es wichtig, ein Auge auf Petersburg zu richten. Moskau ist inzwischen sexy, es ist angekommen, dass sich dort etwas tut. Mit Petersburg ist es noch nicht so. Es bedarf noch einer gewissen Arbeit und einer gewissen Anstrengung, zu erkunden, was es mit Petersburg auf sich hat. Petersburg und der Weißmeer-Ostsee-Kanal, ist ein ziemlich riskantes Thema. Eigentlich ist es eine ziemlich kühne Verbindung, für einige mag sie sogar gekünstelt, gesucht, angestrengt aussehen. Aber es gibt ein paar Indizien dafür, dass eine unmittelbare Beziehung tatsächlich gegeben ist. So berichtet Nikolaj P. Anziferov, einer der Begründer der russisch-sowjetischen *urban studies* und Anfang der 30er Jahre Häftling des Lagers am Kanal, in seiner Autobiografie beiläufig, dass auf dem Nevskij-Prospekt in Leningrad Plakatwände aufgestellt gewesen seien, auf denen die Best- und Stoßarbeiter des Weißmeer-Ostsee-Kanals abgebildet waren; oder er berichtet von seiner Rückreise aus der Hauptstadt der Lagerzone Medvezegorsk ins nahe Leningrad.<sup>1</sup> Das bringt einen zunächst auf die Idee, die Karte genauer anzusehen: In der Tat, Leningrad ist nur ein paar Stunden Zugfahrt auf der Murmansk-Linie vom Ort des großen und mörderischen Projekts des Ersten Fünfjahrplans entfernt. Aber es gibt auch in dem legendär-berechtigten Buch der 34 Schriftsteller, die eine Fahrt auf dem Weißmeer-Ostsee-Kanal unternommen haben, einen Bezug. Man begegnet dort nicht nur Nikolaj P. Anziferov in dem Abschnitt „Tempos und Qualität. Der zweite Herbst auf Belomorstroj“ als dem „Sammler-Onkel“ (djadjakollektor), als dem kleinen, grauhaarigen Herren in leinerner Sommermütze<sup>2</sup>, – sondern es gibt in dem Abschnitt „Menschen ändern ihren Beruf“ auch ein Kapitel mit dem Titel „Wir warten auf Hilfe von Leningrad“. Dort heißt es: „Leningrad – das ist der Endhafen der Weißmeer-Ostsee-Route. Damit dieser Schifffahrtsweg möglich wurde, mußten Staudämme an der Neva und am Svir errichtet werden. Der Wasserspiegel steigt, bahnt dem Schiff den Weg und liefert Energie für die Elektrostation. Leningrad ist mit dem Weißmeer-Kanal verbunden über Telegrafleitungen und wird bald durch Hochspannungsleitungen verbunden sein. Der Belomor-Kanal ist die ureigenste Sache des Leningrader Proletariats. Das Leningrader Gebietspartei-Komitee, die Leningrader OGPU sind mit allen Fragen des Kanalbaus befasst. Dreißig Leningrader Betriebe erfüllen Aufträge des Belomorstroj. Sie übererfüllen den Plan in noch kürzeren Fristen, als die ungeduldigen Erbauer des Kanals sie gesetzt haben. „Der Rote Putilov-Arbeiter“ macht Eisentore, Metallteile für Schleusen und Schlösser, das Kirov-Werk stellt Drehhebel her. Ausrüstungsteile des künftigen Kanals werden produziert von Betrieb Marti, Karl-Marx, Russkij Dizeľ, Krasnyj Treugol'nik. Vierzehn Prozent aller Aufträge des Belomorstroj werden von Betrieben aus der Stadt Lenins erfüllt. Über die Aufträge für die Betriebe,

über die Frachten des Weißmeer-Kanals, über die Weißmeer-Erbauer sinnt Kirov, er selbst bereist die Kanaltrasse. Mehr als einmal hat man auf der Trasse die Genossen Medved'ev und Zaporozec, die Führer der Leningrader Tschekisten gesehen. An den Belomor-Kanal denken in Karelien die Pioniere, alte Parteimitglieder und Komsomolzen. Die Karelischen Partei-Organisationen sind Tag für Tag mit dem Kanal beschäftigt. In jedem Dorf, in jedem Betrieb am Kanal gibt es Freunde, gibt es Unterstützung und Kontrolle in der Parteizelle. Zuerst hat das alte Karelien dem Kanal nicht getraut. Feindselig und mitleidig blickte es auf die Kanalarmisten<sup>3</sup>. Es bestand also eine unmittelbare Beziehung, eine Kooperation wie zwischen zwei Produktionsstandorten. Aber das wäre nicht der Rede wert, wenn die Baustelle nicht Belomor-Kanal gewesen wäre: der Ort, an dem binnen zwei Jahren Bauzeit nach begründeten Schätzungen weit über Hunderttausend Menschen gestorben sind: an Erschöpfung, Kälte, Epidemien, Arbeitsunfällen, auch durch Exekutionen. Die Beziehung wäre nicht der Rede wert, wenn es sich nicht um dieses frühe Zentrum des *Archipel Gulag* einerseits und die alte Hauptstadt des Russischen Reiches und das Zentrum der russischen Revolution andererseits gehandelt hätte<sup>4</sup>. Diese Beziehung ist also nicht ausgedacht, sondern durch einen Autor, der Häftling war, vermittelt und verbürgt. Er tritt übrigens als Interviewpartner in dem Belomor-Kanal-Buch auf, er selbst berichtet nicht ohne Respekt von seinen Führungen für den Leningrader Parteichef Sergej Kirov durch das örtliche Museum, das Anziferov eingerichtet hatte.<sup>5</sup> Man kann heute die Nähe beider Orte erahnen, wenn man die Bahnfahrt unternimmt.

### Wasser: Eine Frage von Leben und Tod

Aber der Zusammenhang von Wasser und Stadt ist in der Regel nicht über den Belomor-Kanal gegenwärtig, sondern über den Diskurs über den Petersburger Text, also die Arbeiten der Moskau-Tartuer kultursemiotischen Schule unter der überragenden Gestalt Jurij Lotmans. Es bedarf einiger Lockerungsübungen, um von diesen subtilen Untersuchungen zur Petersburger Ästhetik zum Horror des stalinistischen Belomor-Projektes zu kommen. Jurij Lotmans Studie handelte vom Petersburger Stadttex, vom Verhältnis von Natur und Artefakt, von Linie und Fläche, von massivem Grund und Flüssigkeit, von Spiegel und Gegenstand, von Stein und Wasser und so fort<sup>6</sup>. Man vergegenwärtigt auch seine eigenen Eindrücke vom Wasser: die Neva, die eigentlich kein Fluss ist, sondern eine Mündung, der Mund eines Meeres, wo das Meer ins Land hineinreicht, die Kanäle, die etwas von Grachten und von Venedig haben, aber auch die Weite, die etwas von der Schärenlandschaft von Helsinki oder Stockholm hat. Aber das sind ganz unvergleichliche Orte: Stockholm ist trotz königlichem

Schloss eine Bürgerstadt. Sankt-Petersburg hat meinem Eindruck nach gar nichts mit der Bürgerstadt *par excellence* – Amsterdam – zu tun. Man kommt bei einiger Überlegung rasch darauf, dass das Wasser in der Tat eine große, nein: eine konstitutive Rolle, spielt. Die Stadt funktioniert nur über und mittels des Wassers. Das Leben in der Stadt hängt an den Brücken, die die trennenden Wasserflächen überqueren. Die Stadt ändert ihren Zustand, je nach dem Aggregatzustand des Wassers. Im Winter wird, wie die Fotografien um 1900 zeigen, das Eis der Neva befahrbar, es werden Straßen, Pferdebahnen oder Eisenbahngleise verlegt, im Sommer ist es der grandioseste Highway für Wasserfahrzeuge. An Festtagen wie den Jubiläumsfeiern von 1903, wird der Wasserraum zum Schauplatz phantastischer Regatten und Schiffsparaden<sup>7</sup>. Das Wasser ist kein Attribut, sondern die Stadt beruht darauf. Über das Wasser kam die Kohle aus Wales, mit der die Petersburger Kraftwerke vor 1914 betrieben wurden; über das Wasser kam das Holz, der Torf, mit dem die Stadt beheizt wurde. Die ersten Energie- und Elektrizitätsstationen waren auf der Mojka und den Kanälen. Das Wasser ist eine Lebensader<sup>8</sup>. Die Stadt ist vom Wasser, vom Meer her verwundbar. Sie muss Forts haben, die den Zugang versperren – so war es auch verschiedentlich in allen Kriegssituationen. Angefangen von der Funktion Schlüsselburgs, der Peters- und Paul-Festung, der Anlage von Kronstadt im Jahre 1704 bis hin zu den Kämpfen im Bürgerkrieg um Krasnaja Gorka und dann im Zweiten Weltkrieg. Mit dem Meer sind wichtige Akteure verbunden, die Avantgarde der Revolution, die Matrosen. Aber auch die Auflehnung gegen das Regime in Kronstadt 1920 und der Angriff der Roten Armee Trotzki, der über das Eis kommt. Der Leningrader Hafen wird in den 20er und 30er Jahren zum Hauptstützpunkt der Eroberung der Arktis, ein zentraler Mythos der Stalinzeit – angefangen von der Rettung des italienischen Nordpol-Fliegers Nobile durch den sowjetischen Eisbrecher „Krasin“ 1928 oder den legendären Explorationen der Nord-Ost-Passage in den Jahren 1932–1935<sup>9</sup>. Die Stadt im Delta ist besonders wasserabhängig, wasserempfindlich. Sturmfluten drücken die Ostsee in die Neva-Mündung und setzen die Stadt regelmäßig unter Wasser, so 1824, so 1924. Die durch Wasser übertragenen Infektionen sind Ursache von Epidemien, ständiger Cholerafaher. Viele Petersburger sind an verseuchtem Wasser gestorben. Die Ökologie der Stadt ist in besonderem Maße mit der Hydrologie verbunden. Feuer und Wasser, Brände und verseuchtes Wasser – das scheint die Hauptgefahr für die Stadt zu sein. Uferbebauungen und Feuerwachtürme sind typische Petersburger Bautypen<sup>10</sup>. Kein Bild von Sankt-Petersburg ohne die spiegelnden oder aufgewühlten Wasserflächen – bei Alexander Benois, bei Anna Ostroumova-Lebedeva, bei Mstislaw Dobuzinskij<sup>11</sup>. Schießlich: der Nestor der modernen russischen Geschichtsschreibung Vasilij Kljucevschik hat von der konstitutiven Bedeutung des Flusssystemes für die räumliche und verkehrsmäßige Erschließung Russlands gesprochen. Russland existiert als zusammenhängendes Ganzes gleichsam nur durch die Arterien

seiner Ströme und Flüsse. Sie stellen den Zusammenhang her. Nur eine Stadt, die Anschluss an dieses System hat, kann eine wahre Hauptstadt des Russischen Reiches sein<sup>12</sup>. Wenn man sich die Verbindung „Stadt und Wasser“ durch den Kopf gehen läßt, dann spielt man verschiedene Funktionen oder Bedeutungen des Wassers dort durch: die ästhetische, die ökologische, die verkehrsmäßige, die hygienisch-sanitäre, die städtebauliche usw. Irgendwann stößt man auf Funktionen, wo es um Leben und Tod geht, wo die Frage des Verhältnisses zum Wasser ganz ernst wird. Ich habe das verstanden für die Blockade-Zeit, als der „Weg des Lebens“ über das Eis des Ladoga-Sees geführt wurde oder im Sommer über die stürmischen Gewässer desselben. Eine belagerte und eingeschlossene Stadt, die vom Wasser abgeschnitten ist, ist verloren: definitiv. Sie ist zum Tod durch Verdursten verurteilt, und da sie kein Wasser zum Löschen der Brände hat, ist sie zum Tod durch Verbrennen verurteilt. Das Wasser in der Blockadezeit war von entscheidender Bedeutung für Evakuierung, Versorgung, Überleben von drei Millionen Menschen. Das Wasser, das zunächst nur eine ästhetische Bedeutung gehabt hatte – als spiegelnde Fläche – wird also zur Frage von Leben und Tod. Nach diesen Vorübungen läßt sich das Thema besser und enger fassen. Es besteht nicht nur eine räumliche und äußerlich bleibende Beziehung, sondern die räumliche Beziehung der Nachbarschaft von Belomor-Kanal und Petersburg/Leningrad ist zugleich eine wesentliche geschichtliche Beziehung. Es geht um Sankt-Petersburg im Schatten des Belomor-Kanals oder um die Rolle der Stadt im Zeitalter des Ersten Fünfjahrplans oder noch allgemeiner: um die Stadt Petersburg-Leningrad in der Zeit des Stalinismus. Im Grunde geht es um eine symbiotische Beziehung, gleichsam um eine Beziehung wie in kommunizierenden Röhren, um die Beziehung zwischen der alten Hauptstadt und einem entstehenden Zentrum der Unfreiheit und der Gewalttätigkeit, um eine Art *Anus Mundi* vor den Toren der alten Hauptstadt, um die Beziehung zwischen dem industriellen Zentrum der UdSSR und einem Zentrum der Zwangsarbeit. Zum Teil bewegt sich dasselbe Personal auf beiden Bühnen – sowohl die Akteure-Täter als auch die Opfer-Objekte. Man könnte auch über die Präsenz der Gewalt im öffentlichen Raum sprechen und über die Gewöhnung an das Leben Seite an Seite mit der Gewalt und dem Massensterben. Dies ist eine Präsenz *sui generis*. Wir kennen im Dritten Reiche keine solche – öffentliche – Präsenz und Kohabitation von Konzentrationslager und Metropole wie dies für Leningrad und Belomor-Kanal gesagt werden kann. Hiermit soll keine neue These über Öffentlichkeit im Stalinismus formuliert werden, sondern nur eine Blickwendung vorgenommen werden. Was passiert, wenn man den Ort, den Raum, in dem alles geschieht, mit dem Geschehen zusammendenkt. Es entsteht dann auch ein anderes Bild, davon bin ich überzeugt – auch wenn ich dies hier nicht einmal ansatzweise ausführen kann<sup>13</sup>. Hierzu sollen folgende Aspekte berührt werden: (1) Der Belomor-Kanal als paradigmatisches Großprojekt der stalinistischen Modernisierung. (2) Petersburg-

Leningrad im Schatten des Belomor-Kanals. (3) Die Wechselbeziehung zwischen alter Stadt und stalinistischer Modernisierung. (4) Die Rettung der Stadt am Kanal in der Zeit der Blockade. (5) Die Beziehung zwischen Stadt und Kanal in der postsowjetischen Zeit.

### **Der Belomor-Kanal als paradigmatisches Großprojekt der stalinistischen Modernisierung**

Der Belomor-Kanal ist der 227 Kilometer lange Kanal, der vom Onega-See zum Weißen Meer führt und einen Wasserweg zwischen Weißem Meer und der Ostsee herstellt. Er verkürzt den Seeweg von rund 4000 Kilometern von Leningrad nach Archangelsk oder die Reisezeit von zwölf auf drei Tage. Er stellt zudem eine Verbindung nach Leningrad und zum Marienkanalsystem her, das seinerseits den Schiffsweg nach Moskau und zur Wolga eröffnet. Er ist ein hydrotechnisches Großprojekt mit 19 Schleusen, 15 Dämmen, 45 Deichen. Er überwindet zwischen Belomorsk am Weißen Meer und der Povenecer Schleusentreppe am Onegasee in 19 Schleusen einen Höhenunterschied von 69 Metern im Süden und 102 Metern im Norden. Die Kanaltrecke ist so geschickt über eine Kette von Flüssen und Seen geführt, dass der reine Kanalneubau nur 20 Kilometer, oder 6% der Gesamtlänge ausmacht. Diese Neubaus-trecke durch schwierigsten Untergrund – Fels, Findlinge – hat die meisten Opfer gefordert. Die Navigationsperiode beträgt im Jahr rund 165 Tage. Der Kanal wurde trotz gigantischer Erdbewegungen – bis zu 21 Millionen cbm, davon 10 Millionen cbm Fels – und trotz der schweren klimatischen Bedingungen binnen einer unglaublich kurzen Bauzeit von rund 20 Monaten in den Jahren 1931 bis 1933 errichtet. Er kostete nach damaliger Rechnung 95 Millionen Rubel. Beim Bau des Belomor-Kanal wurde auf originale und bodenständige Materialien und Bautechniken zurückgegriffen – der Bau der Schleusenkammern und Schleusentore aus Holz (d.h. Baumstämme), die Errichtung von Wehren und Dämmen durch ganz primitive, aber wirkungsvolle Verfahren und Methoden – berühmt war damals ein „Ford des Belomor-Kanals“ genanntes Vehikel zum Lastentransport. Der Weißmeer-Ostsee-Kanal kann sich mit seinen 227 Kilometern und seinen 21 Millionen cbm Erdbewegungen sehen lassen: der Suez-Kanal ist 160 km lang und erforderte die Bewegung von 75 Millionen cbm, der Panamakanal ist 81 km lang und versetzte 212 Millionen cbm, der Nordsee-Ostsee-Kanal ist 120 km lang und bewegte 180 Millionen cbm<sup>14</sup>. Man könnte noch viele andere Superlative aufführen, aber der größte Superlativ des Belomor-Kanals ist der ihn umgebende Mythos. Der Belomor-Kanal war eine, vielleicht die erste Großbaustelle des Sozialismus während des Ersten Fünfjahrplans zwischen 1929 und 1933<sup>15</sup>. Belomor ist eine Legende aus technoider Gigantomanie und Menschenverachtung. Belomor ist der erste Ort des Einsatzes von Zwangsarbeit im großen Stil, er ist einer der Gründungsplätze des *Archipels Gulag*. Hier hat er von Solowki aus auf das Festland

übergegriffen und sich ausgebreitet<sup>16</sup>. Entlang der Kanaltrasse sind nach begründeten Schätzungen mehr als Hunderttausend Menschen gestorben an Kälte, Erschöpfung, Krankheiten, Hunger und Arbeitsunfällen. Belomor ist wie andere Orte der Sturm-und-Drang-Industrialisierung der ausgehenden 20er und beginnenden 30er Jahre ein Symbol wie Magnitogorsk, wie die Traktorenwerke von Stalingrad, wie die Autowerke von Gorki, wie das Kombinat von Nowo-Kusnezsk, wie der Staudamm von Dnjeprges. Belomor ist eine Ikone, ein *lieu de memoire*. Es gibt vielleicht keinen Ort, an dem so viele Menschen den Tod durch Arbeit erlitten haben, der von weltbekannten Schriftstellern und Dichter besungen worden ist. Belomor spielte zwar in den Wäldern Kareliens, aber die Welt sollte dabei sein: wir haben Fotos, die als Klassiker der Geschichte der modernen Fotografie gelten. Aleksander Rodcenko hat die Ästhetik der Arbeit auf Platten gebannt und kaum jemand erkennt in den Bildern die Orte des Sterbens<sup>17</sup>. Zum Belomor-Kanal sind Dichter und Schriftsteller aufgebrochen, um eines der eigentümlichsten und faszinierendsten literarischen Werke zu produzieren: – Belomorsko-Baltiiskij Kanal imeni Stalina, Istorija stroitel'stva 1931–1943 goda, pod redakciej M. Gor'kogo, L. Averbacha, S. Firina – erschienen in der legendären Reihe der „Geschichte der Fabriken und Betriebe“ im Staatsverlag OGIZ in Moskau im Jahre 1934. Die Blüte der sowjetischen Schriftsteller hatte sich an diesem Kollektiv-Opus beteiligt: Maksim Gorkij und Michail Zoscenko, Dmitrij Mirskij und Viktor Sklovskij, Vera Inber und Bruno Jasinskij, Aleksej Tolstoj und Valentin Kataev, um nur die bekanntesten von den insgesamt 36 beteiligten Schriftstellern zu nennen. Der 1934 erschienene Band wurde 1937 aus dem Verkehr gezogen und vernichtet, weil darin einige inzwischen als Volksfeinde entlarvte Funktionäre abgebildet waren wie Genrich Jagoda. Belomor-Kanal ist fester Bestandteil des Alltagsbewußtseins mehrerer Generationen geworden – als Zigarettenmarke Belomor, deren Packung aus grobem Karton die Route des Kanals abbildet. Dieses Design hat sich übrigens auch bei der neu gestylten postsowjetischen Ausgabe von Belomor – auf glattem Hochglanzkarton in leuchtenden Farben – erhalten. Ein postsowjetischer Künstler hat in einer Montage einen Zug von todgeweihten Gestalten aus dieser Zigarettenpackung herausgehen lassen. Belomor-Kanal ist nicht eine x-beliebige Großbaustelle. Er ist nicht nur ein gewaltige ökonomische Anstrengung, sondern sollte zum Ort der Verwandlung des alten Menschen in den Neuen Menschen werden, zum Ort der „*perekovka*“, der „Umschmiedung“ – wie auch die Zeitung der Lagerzone hieß<sup>18</sup>.

Wofür steht Belomor-Kanal also? Belomor-Kanal ist ein Synonym für die Schaffung des sowjetisch-stalinistischen Raumes. Von dort wird die Welt neu vermessen. Belomor ist ein Punkt auf der neuen Karte der UdSSR. Der gewaltige Raum wird umgeschrieben, die weiße Fläche wird neu beschriftet. Berge werden versetzt und Flüsse umgeleitet. Moskau wird zum Hafen der fünf Meere. Über den Kanal soll die Reise aus Leningrad, der „Wiege der Revolution“,

über die Nordwestpassage in die Mündung des Ob und Jenissei und weiter zur Bering-Straße in den Pazifik gehen. Gleichsam eine Neuentdeckung der Neuen Welt im 20. Jahrhundert. Alles ist möglich für den, der nur will. Die Schwerkraft der Natur wird aufgehoben: „Der Belomor-Kanal ist das erste Glied des Stalinschen Programms zur Rekonstruktion aller Wasserwege der Sowjetunion“ – „Belomorskij kanal – pervoe zveno stalinskogo programmy rekonstrukcii vsech vodnych putej Sovetskogo Sojuza“<sup>19</sup>. Belomor-Kanal ist der Sieg des Menschen über die Natur. Die Natur Kareliens, die so reich ist, muss besiegt werden, bevor sie ausgebeutet werden kann. Der Sieg des Menschen über die Natur ist wie ein Sieg im Krieg. Die Schlacht um das „Gold Kareliens“ – das Holz – ist im Gange. Naturaneignung geht in militärischer Form vor sich. „Kanal-armejejc“, das klingt wie „Krasno-armejejc“. Es wird gestürmt, Banner werden vorangetragen, Schlachten werden geschlagen<sup>20</sup>. Belomor-Kanal ist der Ort, an dem aus „Schädlingen“ nützliche Mitglieder der Gesellschaft, aus Kriminellen arbeitssame, tüchtige Menschen, aus Asozialen sozial denkende und engagierte Menschen werden. Belomor-Kanal – die Schmiede des Neuen Menschen<sup>21</sup>. Belomor-Kanal ist die Realisierung von etwas, wovon die vorangegangenen Generationen nur geträumt hatten. Erst der Arbeiter- und Bauernstaat hat Ernst gemacht. Es bedurfte der Sowjetunion Stalins, um einen uralten Traum von der Verbindung der zwei Meere Wirklichkeit werden zu lassen. Der Weg zwischen Ostsee und Weißem Meer ist uralte. Bis auf den heutigen Tag kann man in den kareliischen Wäldern die Schneise, die „Petrovskaja proseka“, die „Osudareva doroga“, auf der Peter der Große die Schiffe vom Weißen Meer in die Flüsse, die zum Onega-See führten, schleppen ließ sehen. Kaufleute aus Petersburg, aus Petrozavodsk und Archangel'sk hatten im 18. und dann noch einmal im 19. Jahrhundert schon die Idee vom Kanalbau. Die legendäre „Freie Ökonomische Gesellschaft“ in Sankt-Petersburg hatte sich 1867 schon mit dem Projekt beschäftigt. Die Landenge stimulierte die Phantasie: Schlepptellen, Pferdebahnen von Povenec nach Kem, eine Eisenbahnstrecke in Konkurrenz zu den Kanalprojekten. Es musste erst die proletarische Revolution kommen, um Projekte wie Belomor-Kanal oder die Turkssib zu bauen. Belomor-Kanal oder Belbaltlag sind eine Welt für sich, ein Mikrokosmos der Sowjetunion Stalins, eine Siedlung *sui generis*: eine Lagerzone, bestehend aus einem unglaublichem Völkergemisch, in dem alle Sprachen zu hören sind, die Leute, Zwangsarbeiter wie freie Arbeiter, kommen von überallher – aus Turkmenistan, der Ukraine, Weißrussland, dem Donbass, aus Baku. Von überallher kommen auch die Aufseher, die Kommandanten der OGPU. Es ist eine Ansammlung der fantastischsten Lebensläufe, wie sie andert-halb Jahrzehnte Krieg, Revolution, Bürgerkrieg, Emigration, Flucht, Wanderung durch ganz Europa zustande bringen<sup>22</sup>. Gleichsam die ganze UdSSR findet sich für den Zeitraum 1932–1934 in der Kanalzone ein. Die Kanalzone wird zu einer Hauptstadt des Archipels, zu einem „Museum der Konterrevolution“, zu einer Meisterklasse der Tschekisten

der ersten Stunde. Lagerleben an der Trasse ist eine spezifische Lebensform: dort gibt es verschiedene Klassen, eine spezifische Hierarchie, einen merkwürdigen Alltag. Dort gibt es Restaurants, Agitbrigaden und Zeitungen, es gibt ein Museum und Grundschulen, in denen man lesen und schreiben lernt, es gibt Operaufführungen, Vorträge über Einsteins Relativitätstheorie oder über die russische Faust-Übersetzung. Ein berühmtes Rodtschenko-Foto, für das heute auf Auktionen Hunderttausend Dollar gezahlt werden, zeigt das Blasorchester bei der Einweihung einer Schleusenkammer. Es gibt Belmor-Dichter; Terent'ev, Kremkov, Karelin, Kroskin, Dorofeev u.a. Es finden sich – bildlich auf einem „Abfallhaufen der Geschichte“ – die Repräsentanten der untergehenden Klassen: Kulaken, Kulakensöhne, Popen, Prostituierte, Nep-Leute, Mullas aus Aschchabad und Aktjubinsk, Intellektuelle aus Petersburg/Leningrad. Die Inbetriebnahme der Schleusen ist ein großer und makabrer Festtag mit Blasorchestern und Massenauftritten von Chören. Es gibt eine Zeitung „Theater und Kino“. Es gibt ein Orchester, besetzt mit Absolventen des Moskauer Konservatoriums. Es gibt eine Aufführung von „Carmen“ und „Mister stupid“ sowie Transvestiten-Aufführungen. Eine eigene Oper „Plotina Nr.6“ wird von Igor Vajss, einem professionellen Bachinterpreten, komponiert. Und endlich ist der Augenblick gekommen, da das erste Schiff – es heißt: „Der Tschekist“ – die Schleuse passiert. Ein Schiff in den Wäldern von Karelien! Der Kanal ist, wie es heißt: „Okno vo mir“ – „Fenster zur Welt“. Die Lagerzone wird aufgelöst nach der Fertigstellung des Baus im Jahre 1934. Die Baracken werden abgebaut zur Wiederverwendung beim Bau des Moskva-Wolga-Kanals, die Ingenieure und Tschekisten ziehen weiter, viele Häftlinge werden in die Freiheit entlassen, wenn sie überlebt haben. Aber Zehntausende bleiben zurück in den Sümpfen und Wäldern Kareliens<sup>23</sup>. Zusammenfassend: Der Belomor-Kanal ist ein Signum der Stalinschen Sowjetunion – als physisch-geografischer Ort, als Symbol und Ikone.

### Die Stadt im Schatten des Belomor-Kanals

Wenn man auf die Karte sieht, dann ist Leningrad die Hafenstadt am „Weißmeer-Ostsee-Verkehrsweg namens Stalin“. Diese Verbindung ist nicht retrospektiv konstruiert, sondern sie existierte wirklich und wurde auch von den Zeitgenossen als solche wahrgenommen. Leningrad war der wichtigste Seehafen – Tallinn, Riga, Kaliningrad gab es damals noch nicht als sowjetische Häfen. Über Leningrad ging mehr als die Hälfte des gesamten sowjetischen Exports und der allergrößte Teil des Imports. Leningrad war die Hauptstadt des „Russkij Sever“, die wahre „Hauptstadt des Nordens“. Leningrad war der Ort, der nicht nur die ganze Sowjetunion, sondern auch speziell diese Großbaustelle des Ersten Fünfjahrplans mit Spezialisten, Facharbeitern und Arbeitern versorgte. Der größte Teil des technischen und Ingenieurpersonals – allesamt „Schädlinge“, die sich durch ihre Arbeit am Kanal bewähren und umerzogen werden sollten – stammt von den

Petersburger und Leningrader Kaderschmieden der technischen Intelligenz. Die verdienten Ingenieure V.N. Maslov, S.J. Zujk, die Ingenieure K.M. Zubrik, N.I. Chrustalev, A.G. Ananëv, Werzbickij u.a. – sie kommen fast alle von den Eliteschulen des Technologischen Instituts oder vom Institut für Zivilingenieure und dem Institut für Verkehrswege<sup>24</sup>. Unter den Meisterorganisatoren des Belbalt-Lag sind Prominente der OGPU wie Jakov Rapoport, Abram Rottenberg, Naftali A. Frenkel, Semjon Firin und G.D. Afanas'ev, aber auch Leute aus dem Leningrader Sicherheitsapparat<sup>25</sup>. Aus Leningrad ergießt sich ein ständiger Strom von Verhafteten und Verurteilten in die Kanalzone. Die Zentren der Kanalzone – zuerst Solovki, dann Kem, später Medvezegorsk – füllen sich mit Spezialisten und Intellektuellen aus der alten Hauptstadt. Es findet ein regelrechter *Brain drain* statt, ein Transfer an Intelligenz und Kultur. Teile der Petersburger, Petrograder und Leningrader Gesellschaft treffen sich wieder in Solovki, Kem und Medvezegorsk. Viele setzten unter veränderten Bedingungen ihre Arbeit dort fort. Nikolaj Anziferov baut ein Museum auf, beschäftigt sich mit Topographie, Petrographie, Geologie. Der Erfinder der modernen russischen *urban studies* und der Exkursionistik entwirft eine spezielle Route entlang der Kanaltrasse, gleichsam eine historische Exploration des *Gulag*. Es entwickelt sich eine Art von gesellschaftlichem Leben mit Vorträgen, Rezitationen, Aufführungen, Buchvorstellungen. Man findet unter den Vortragenden herausragende Gestalten des russischen, genauer: Petrograder Geistes- und Kulturlebens: Der Historiker und Philosoph Aleksej Losev spricht im Klub der GPU-Mitarbeiter über die Relativitätstheorie, er las außerdem einen Kurs über Materialismus. V.S. Razdolskij spricht über Bachtins Buch zu Dostojewskij. A.A. Mejer, der über Goethe spricht, hatte Anziferov gesagt, er fahre jetzt in die „Hauptstadt der russischen Intelligencija“ – und er meinte damit den Verwaltungsmittelpunkt der Lagerzone Medvezegorsk. Der Belomor-Kanal war in Leningrad präsent: es gab ein lebhaftes Hin und Her zwischen Lagerzone und Stadt – Ingenieure, Konstrukteure, Geologen, Prospektoren, Entlassene und neu Verurteilte. Die Leningrader Führung tauchte immer wieder in der Lagerzone auf – Anziferov durfte einmal dem Leningrader Parteiboss Kirov das von ihm eingerichtete Museum in Medvezegorsk zeigen. Auf dem Nevskij-Prospekt standen, so sagte die Lager-Fama, die Porträts der Bestarbeiter von der Kanalbaustelle. Belomor-Kanal war nicht außerhalb der Welt, nicht in einem Jenseits, sondern als Teil des 1. Fünfjahrplans prominenter Bauplatz der neuen Welt. Es gab nichts zu verbergen oder zu verstecken. Belomor-Kanal war ganz nah. Bedeutende Leningrader Schriftsteller waren Mitautoren des Aufsehen erregenden Werkes über den Belomor-Kanal, den man in den Buchläden sehen und kaufen konnte. Die Gewalt war kein Geheimnis der karelischen Wälder. Leningrad, die alte Hauptstadt, ist in gewissem Sinne zum Hinterland der sozialistischen Großbaustelle geworden. Sie versorgt die Kanalzone mit Intelligenz, Organisatoren, Fachkräften, Know-how. Es findet ein ständi-

ger Transfer lebendiger Energie aus der alten Hauptstadt auf diesen Schauplatz des Neuen Russland statt. Zusammenfassend: Leningrad war eine Stadt am Kanal, vor aller Metaphorik: als wirkliche Hafenstadt, integriert in die Welt einer äußerst gewalttätigen Umgestaltung Russlands.

### Die Umschmiedung einer Stadt.

#### Leningrad und die stalinistische Modernisierung

Was passierte mit Leningrad in der Zeit des 1. Fünfjahrplans und überhaupt während der Stalinzeit? Kann man auch von einer „*perekovka*“, einer Umschmiedung der Stadt sprechen? Wie paßt das aber zusammen mit der verbreiteten Vorstellung, dass die Stadt an der Neva weitgehend unberührt geblieben sei von Eingriffen der Stalinzeit? Vieles spricht dafür, dass man auch von einer Stalinschen Transformation der Stadt sprechen muss. Leningrad in den 30er und 40er Jahren – das ist ein weites, kaum bearbeitetes Forschungsfeld.<sup>26</sup> Die Parallele von Peter dem Großen und Stalin, zwischen dem Petrinischen Reformprojekt und der Stalinschen forcierten Industrialisierung und Modernisierung ist immer wieder – im Roman von Aleksej Tolstoj, vor allem aber in Bildern und im Film – angesprochen worden. Auch im Belomor-Kanal-Buch und an anderen Stellen wird das petrinische Kanalbauprojekt und dasjenige Stalins in Beziehung gesetzt. Peter hatte Visionen und einige davon sind auch ausgeführt worden. Etwa der 1719 zwischen Neva und Volchov, parallel zum Ufer des Ladoga-Sees geführte große Kanal, der es ermöglichte, dem stürmischen See, dem alljährlich Hunderte von Schiffen zum Opfer fielen, auszuweichen, und der es darüber hinaus ermöglichte, einen Schiffsweg zur Wolga und Moskwa zu eröffnen – über das Marienkanal-System<sup>27</sup>. Auch hier gibt es Aktivisten und Ingenieur-Diktatoren wie Peters Freund und militärischen Befehlshaber Münnich, der den Kanalbau leitete. Auch hier gibt es Zehntausende von abkommandierten leibeigenen Bauern und Soldaten, die den Kanal, die Schleusen, die Uferbefestigungen errichten und mit ihrem Leben bezahlen. Der Kanal ist ein alter Traum und immer wieder versucht worden: 1730 als auf dem Peter-Kanal von Novaja Ladoga nach Schlüsselburg der Schiffsverkehr aufgenommen wurde, 1802 zwischen Sjas und Volchov. Auch die Titulierung von Petersburg/Leningrad als „Hauptstadt des Nordens“ bzw. des Russischen Nordwestens ist von einer interessanten Kontinuität bis in die Stalinzeit hinein. Die Stadt war das unbestrittene industrielle Zentrum der UdSSR und war insofern der Hauptlieferant von Know-how, Technologie, Ingenieuren, Technikern, die für die Industrialisierung der UdSSR im 1. und 2. Fünfjahrplan gebraucht wurden. Die Rekonstruktion der schwer lädierten Industrien war in der NEP relativ rasch vor sich gegangen, die Industrie der Stadt arbeitete wieder. Die Stadt lieferte 10 % des wirtschaftlichen Gesamtprodukts der UdSSR. Sie war führend in Maschinenbau und Schiffbau, sie lieferte die für die Großbauten so wichtige Technologien – Martinsöfen, Bessemerbirnen, die Technik der Hochöfen – die Turbinen vor allem, Generatoren, auch Chemie-

produkte. Aus Leningrad kamen die Superlative und Avantgardeleistungen wie z.B. der erste große Eisbrecher. Krasnyj Putilovec war Vorbild für die Stalinger Traktorenwerke und für die Automobilindustrie. Petersburg hatte auch in den 30er Jahren die höchste Dichte an wissenschaftlichen Instituten, Forschungslabors usw. Bis 1936 hatte die Akademie der Wissenschaften ihren Sitz in der Stadt. Leningrad war die technische Kaderschmiede. Von dort kamen die Geologen, die Prospektoren, die Konstrukteure, die Entwerfer der neuen sozialistischen Städte. Leningrad war der Ort der massivsten Konzentration der traditionellen alten Arbeiterklasse, die sich wieder halbwegs reorganisiert hatte, und des massivsten Einströmens von bäuerlichen Immigranten. Einerseits Hort einer traditionell-modernen Arbeiterklasse aus der vorrevolutionären Zeit überhaupt – oder ihrer Reste – andererseits die „Flugsandgesellschaft“ (Moshe Lewin) einer „*peasant metropolis*“ (David Hofman)<sup>28</sup>. Die Stadt hatte sich binnen zehn Jahren – von 1930 bis 1940 – um mehr als 1,8 Millionen Einwohner vergrößert. Sie platzte aus allen Nähten. Sie war der Ort einer beispiellosen Überbevölkerung und Verdichtung im alten Stadtzentrum<sup>29</sup>. Leningrad wird voll vom Wirbel der 1. Fünfjahrplan-Jahre erfaßt. 1931 und 1939 gibt sie sich eine neue territoriale Gliederung und einen Generalplan mit gravierenden Konsequenzen bekommt sie 1939. Die Stadt wird nach vielen Jahren, ja Jahrzehnten wieder „in Ordnung gebracht“ – Asphaltierung, Auswechseln der hölzernen Röhren der Kanalisation und deren Ersatz durch Betonröhren, Ausdehnung des Netzes der Wasserleitungen, Einführung von Trolleybussen, Aufbau eines Netzes von Dienstleistungen für die Massen: Bäder, Wäschereien, Küchen, Kantinen, Univermags. Leningrad baut im großen Stil: es bekommt einige bemerkenswerte Ensemble, die es in dieser Komplexität sonst nur sehr selten gab, und es bekommt viele Einzelbauten an zentralen Stellen. Zu nennen wären: das Administrative Zentrum des Kirov-Rajons, Wohnsiedlungen und Kulturpalast am Ploskad Stacek, die Kulturpaläste auf der Petrograder und auf der Vyborger Seite sowie auf Vasilevskij ostrov, das Kirov- und Dinamo-Stadion, die Kultur- und Erholungsparks, Univermags, die Pionierpaläste, die zum Teil neu im konstruktivistischen oder postkonstruktivistischen Stil ausgeführt oder in umgebauten Adelspalais – wie dem Seremetev-Palast am Nevskij-Prospekt – untergebracht wurden<sup>30</sup>. Dazu gehören große Verwaltungsbauten und Wohnanlagen am Moskovskij Prospekt oder auch das sog. „Bol'soj dom“, das konstruktivistische Hochhaus des NKVD an der Ecke Spalernaja/Litejnyj Prospekt. Auch einige bedeutende Industriebauten wie das Fleisch- und das Brotkombinat rechnen dazu<sup>31</sup>. Leningrad ist auf vielfältige Weise von der frühen Stalinzeit geprägt. Es ist die erste Zeit, in der in großem Stil wieder gebaut wurde: die Nachrevolutionszeit war zu kraftlos zum Bauen, die Revolutions- und Bürgerkriegszeit war die Zeit der Umdekoration, der „Papierarchitektur“, nicht des Neubaus. Auch in der NEP ging es um Wiederherrichtung und Wiederinbetriebnahme, nicht um Neubau. Leningrad hatte

großartige Architekten – Lev Rudnev, N.A. Trockij, E.A. Levinson, I.I. Fomin – die ihre Ausbildung zum Teil noch an der Kaiserlichen Akademie der Künste erhalten hatten<sup>32</sup>. Die gravierendste Frage ist aber die nach der Veränderung der spezifischen sozialen organischen Zusammensetzung der Stadt. Die Stadt hat die Reste ihrer alten Elite in den diversen Aktionen wie „Akademicskoe delo“ 1929 verloren<sup>33</sup>. Sie hat nach der Ermordung des Leningrader Parteichefs Sergej Kirov eine neue Welle der Verdächtigung und Verfolgung hinnehmen müssen, in deren Gefolge Überreste der alten Gesellschaft – Intellektuelle, Aristokraten – aus der Stadt verschwanden<sup>34</sup>. Sie hat 1937 in der sog. „Affäre des Leningrader Zentrums“ ihre Parteiführung und Tausende von Funktionären verloren, darunter die Führungsspitze mit Cudov, Kodackij, Pozern, Smorodin, Ugarov und anderen<sup>35</sup>. Es entsteht gleichsam eine neue Stadt, in der die alten Eliten nicht mehr tonangebend sind: weder die vorrevolutionären noch die nachrevolutionären Eliten. Die Jubiläumsfeiern 1937 – mit Einweihung von Puschkin-Denkmalern, mit dem Peter I.-Film, mit der Schiffsparade auf der Neva, mit den Fiskulturniki auf dem Schlossplatz und den Massenhinrichtungen auf dem Levasovsker Feld – zeigen, wie einschneidend die Stadt getroffen worden ist. Auch hier gibt es wieder eine Parallele. Auch in der Kanalzone gab es Massenexekutionen, wie der Gedenkstein bei Sandormochi in der Nähe von Povenec heute verkündet: „Hier wurden vom 27. Oktober bis zum 4. November 1937 1111 Häftlinge des Solovecker Gefängnisses erschossen“<sup>36</sup>. Gewiss werden weniger Kirchen gesprengt – oder nur umgebaut zu Schwimmbädern oder Sporthallen – aber von den fast 420 „Kultgebäuden“ um 1913 sind vor Beginn des Zweiten Weltkrieges nur noch 13 geöffnet<sup>37</sup>. Bekanntlich ging das Morden nach dem Krieg weiter mit der Exekution der Leningrader Führung um A.A. Kuznecov und P.S. Popkov und der Durchsetzung des Leningrader Mini-Stalin Aleksandr Zdanov<sup>38</sup>. Zusammenfassend: Leningrad findet sich in einem veränderten Russland an einer veränderten Stelle wieder. Nicht mehr Hauptstadt, aber industrielles Zentrum eines in die Industrialisierung stürzenden Landes, in dem sich die ganze Geografie, alle Koordinaten ändern. Die Stalinsche Transformation Leningrads ist m.E. ein weithin unbekanntes Kapitel. Es müsste berichten von den massiven demografischen Umbrüchen und architektonischen Eingriffen, aber auch vom Comeback der alten vorrevolutionären imperialen, nicht-bürgerlichen, nicht-kommerziellen, klassizistischen ästhetischen Traditionen, vom späten Triumph des Klassizismus in Gestalt des Stalinschen Neoklassizismus über den Konstruktivismus. Dies wäre die ästhetische Version der „*perekovka*“, vollzogen an der Stadt Leningrad<sup>39</sup>.

### Die Rettung der Stadt am Kanal in der Zeit der Blockade

Das Wasser wurde für Leningrad in einem Sinne lebensentscheidend, wie es sich wohl niemand hatte in den 30er Jahren vorstellen können. Leningrad war zwischen Sep-

tember 1941 und Januar 1944 eingeschlossene, belagerte Stadt<sup>40</sup>. Die Stadt, die die deutsche Wehrmacht im Blitzkrieg nicht erobern konnte, sollte „sich selber auffressen“, d.h. sie sollte Hungers sterben<sup>41</sup>. Aber man stirbt zuerst nicht Hungers, sondern vor Durst. Man wird keine Geschichte der Verteidigung Leningrads schreiben können, ohne die Geschichte der Verteidigung seiner Wasserleitungen, seiner Kanalisation, seines Zugangs zum Wasser, also: ohne den Kampf um Wasser. Nicht von ungefähr sind die Bilder aus der belagerten Stadt, auf denen die Frauen zur Neva und zu den Kanälen gehen und Wasser schöpfen, zentrale Bilder. Eine Stadt, die kein Wasser und keine Wasserleitungen mehr hat, geht zugrunde. Sie kann die Brände nicht mehr löschen, die von den Brand- und Phosphorbomben gezielt gelegt wurden, sie kann ihre elementaren Funktionen nicht mehr aufrechterhalten<sup>42</sup>. Einen Vorgeschmack von der lebensentscheidenden Bedeutung des Wassers gab es bereits im Bürgerkrieg, als im Jahre 1919 eines der Hauptpumpwerke von Petrograd Ziel eines Attentats mit einer Höllenmaschine wurde. Im Krieg werden Wassertürme, Filteranlagen, Pumpstationen und Wasserleitungen kriegswichtige, militärische Objekte. Wer sie in der Hand hat, wer sie zerstört, hat die Stadt in der Hand. Die Pumpstationen arbeiteten die ganze Belagerungszeit hindurch bis auf den 25. Januar 1942, als für einen Tag die Elektrizität ausfiel. Es war eine grandiose Leistung der Verteidiger von Leningrad<sup>43</sup>. Und noch in einem anderen Sinne war das Wasser lebensrettend. Der Weg über den Ladoga-See war der Weg des Lebens: „Doroga zizni“. Über den See konnten Hunderttausende in die rettende und die Stadt entlastende Evakuierung gebracht werden, vor allem Kinder und Alte, aber auch ganze Industrieausrüstungen, Museumsdepots, Gemäldesammlungen, die sonst zerstört worden wären. Mit den aus Leningrad über den Ladoga-See evakuierten Industrieausrüstungen sind anderswo ganz neue Industrien aufgebaut worden. Das in Leningrad durch die Evakuierungen erzeugte Vakuum wurde am Ende des Krieges durch Reparationsleistungen aus Deutschland aufgefüllt. Über das Eis des Ladogasees rollte der spärliche Nachschub in die belagerte Stadt. In der Zeit der Kriegshandlungen war übrigens auch der Belomor-Kanal tangiert. Der Kanal, gedacht als Verbindungslinie, war zur Frontlinie geworden, wurde schwer beschädigt, sodass der Verfall des Wasserwegs nach dem Krieg vorschritt. Die Stadt nach dem Krieg war leer gepumpt, und sie sog in den zwei Nachkriegsjahrzehnten fast die komplette ländliche Bevölkerung der umliegenden Gebiete – vor allem aus dem Leningrader, Novgoroder und Pskover Oblast – auf<sup>44</sup>.

### Belmor-Kanal und St. Petersburg heute

Sankt-Petersburg, das in der sowjetischen Zeit doch an die Peripherie der UdSSR gerutscht war, das in der Zeit der Ost-West-Teilung Europas zu einer Stadt des Ostens geworden war, ist nach dem Ende der UdSSR dabei, wieder eine Stadt, sogar eine Metropole des Nordens zu werden.

In einem spektakulären Film von Alexander Sakurov – Russian Arch – taucht die untergegangene Arche aus den dunklen Neva-Wässern wieder an die Oberfläche. Vielleicht ergibt sich eine neue Bedeutung auch für die Verbindung zwischen den Meeren, und für die Öffnung zur Nord-Ost-Passage hin. Aber dafür dürfte der alte Belomor-Kanal nicht mehr ausreichen. Zweifellos wird aber Karelien eine Verbindungszone zwischen Russland und Finnland werden, für die Holz- und Zellulose-Industrie, für Fischfang und Jagd, für Tourismus. Der Belomor-Kanal führt durch eine sehr schöne Landschaft. Der Kanal ist aber auch ein Memorial russisch-sowjetischer Geschichte. Wer heute die Fahrt von Petersburg nach Kem und von da weiter nach Solovki unternimmt, der passiert Stationen russisch-sowjetischer Geschichte: Schlüsselburg, Izorsk, Novaja Ladoga, das erste sowjetische Elektrizitäts-Kraftwerk am Volchov, Onega-See, die Einfahrt in den Kanal bei Povenec und dann die Schleusen bis Belomorsk. Heute wirkt die Kanaltrasse verlassen. Die Natur scheint wieder vorzurücken. Das Moos, das Moor, die Wälder, die Schwärme der Mücken, die Natur, die einmal besiegt erschien, sie erweist sich nun doch als die Stärkere. In den Wäldern finden sich die Reste der Zivilisation der Zwangsarbeit: verfallene Blockhütten, mit Eisen vergitterte Fenster, sogar eine verrostete Dampfmaschine. Eine Ruinenlandschaft des russischen Eisernen Zeitalters. Petersburg ist ein Ausgangspunkt für Sightseeing-Tours ins russische 20. Jahrhundert.

*Karl Schlögel ist Professor und Leiter des Lehrstuhls für Osteuropäische Geschichte an der Europa-Universität Viadrina in Frankfurt/Oder. Seine Arbeiten wurden mit zahlreichen Preisen ausgezeichnet. Eine Kurzfassung dieses Beitrages wurde auf der Konferenz „Wasser – Stadt. 300 Jahre Sankt Petersburg“ am 11. und 12. Juli 2003 im Literaturhaus in der Fasanenstraße in Berlin (vergleiche die Besprechung derselben in diesem Heft) gehalten.*

<sup>1</sup> Nikolaj P.Anciferov, Iz dum o bylom. Vospominanija. Moskva 1992, Kapitel über Medvez'ja gora, 374–380.

<sup>2</sup> Belomorsko-Baltijskij Kanal imeni Stalina, Istorija stroitel'stva 1931–1943 goda, pod redakciej M. Gor'kogo, L.Averbacha, S.Firina, Moskva 1934, 357.

<sup>3</sup> Belomorsko-Baltijskij Kanal imeni Stalina, Istorija stroitel'stva 1931–1943 goda, 261–262.

<sup>4</sup> Ausführlichste Darstellung bisher bei: Cynthia A.Ruder, Making History for Stalin: the Story of the Belomor Canal, Gainesville/Florida 1998; vgl. auch: A.Solschenizyn, Der Archipel Gulag I–III, Reinbek bei Hamburg 1978; Sistema ispravitel'no-trudovych lagerej v SSSR, 1923–1060. Spravocnik, Moskva 1998, 162–165 (Belbaltlag). Vgl. auch: D.Dallin/B.Nicolaevski, Forced Labor in Soviet Russia, New Haven 1947; J.Arch Getty/Roberta T. Manning, Stalinist terror. New Perspectives, New York 1993; Anne Applebaum, Gulag. A History, New York 2003, 58–72.

<sup>5</sup> Nikolaj P.Anciferov, Iz dum o bylom, 389.

- <sup>6</sup> Die Bedeutung Petersburgs für die Kultursemiotik vgl. Jurij M. Lotman, *Simvolika Peterburga i problemy semiotiki goroda*, sowie V.N.Toporov, *Peterburg i peterburgskij tekst russkoj literatury*, in: *Semiotika goroda i gorodskoj kul'tury – Peterburg*, Trudy po znakovym sistemam XVIII, Tartu 1984, 30–45 bzw. 4–29; M.V.Dobuzinskij, *Vospominanija*, Moskva 1987, sowie die Litographien in: M.V.Dobuzinskij, „Peterburg v 1921 godu“, Petrograd 1923.
- <sup>7</sup> Fotos von der Schiffsparade auf der Neva finden sich in: *St.Petersburg in frühen Photographie*. Ausgewählt und erläutert von Boris Omjotew und John Stuart unter Mitarbeit von Olga Suslowa und Lilija Uchtomskaja, München 1990, 63.
- <sup>8</sup> Die Geografie und Hydrografie Petersburgs ist beschrieben in: G.A.Isacenko, „Okno v Evropu“: *Istorija i landsafty*, S.Peterburg 1998.
- <sup>9</sup> Der Nordpol-Eroberungs-Mythos in der Stalinzeit ist behandelt in: John McCannon, *red Arctic. Polar Exploration and the Myth of the North in the Soviet Union 1932–1939* New York/Oxford 1998.
- <sup>10</sup> Bis heute ist der Feuerwehraussichtsturm – *kalanca* – ein markanter Bautyp der Petersburger Stadtlandschaft.
- <sup>11</sup> Die Vignetten zu N.P.Anciferovs *Dusa Peterburg*, Sankt-Peterburg 1922, stammen von M.Dobuzinskij.
- <sup>12</sup> W. Kljutschewski, *Geschichte Rußlands*, 4 Bde, Berlin 1925–1926.
- <sup>13</sup> Das Problem eines *spatial turn* in der Kulturgeschichte wird ausführlich behandelt in meinem Buch: Karl Schlögel, *Im Raume lesen wir die Zeit. Über Zivilisationsgeschichte und Geopolitik*, München 2003.
- <sup>14</sup> Die Angaben sind zusammengestellt nach dem Enzyklopädie-Eintrag „Kanal“ in: *Bol'saja Sovetskaja Enciklopedija*, tom 31, Moskva 1937, 217ff.
- <sup>15</sup> Eine genaue Analyse des Werkes *Belomorsko-Baltijskij Kanal imeni Stalina*, *Istorija stroitel'stva 1931–1943 goda*, Moskva 1934, müsste auch die Analyse der technischen und organisatorischen Details einschließen, was meistens unterbleibt (auch bei C.Ruder).
- <sup>16</sup> Vgl. das Kapitel bei Solschenizyn, Bd.2, Kapitel 3: *Der Archipel siedelt Metastasen* ab, 65 ff.
- <sup>17</sup> Darüber hat die amerikanische Historikerin Erica Wolff, die unsere Exkursion im Jahre 2000 nach Solovki begleitete, berichtet. Rodcenko hatte auf den drei Reisen, die er 1933 unternahm rund 4000 Negative produziert. Im Dezember 1933 erschien die dem Belomor-Kanal gewidmete Ausgabe von *SSR na strojke*. „Rodchenko lent his artisic authority to one of the most coercive and irrational projects in the Stalinist periode“ schreibt Leah Dickerman, aber in der Rodcenko-Literatur und den Ausstellungskatalogen findet sich darüber nichts. Zahlreiche Fotos in dem Belomor-Band von 1934 stammen ebenfalls von Rodcenko.
- <sup>18</sup> Abbildung des Titelblatts von „Perekovka“ im Belomor-Band, 312.
- <sup>19</sup> Suggestive Karten zur Verkürzung des Wasserweges im Belomor-Band in der Einleitung und Seite 50.
- <sup>20</sup> Vgl. Karl Schlögel, *Landschaft nach der Schlacht*, in: *Promenade in Jalta und andere Städtebilder*, München 2001, 297–310.
- <sup>21</sup> Über die Produktion des Neuen Menschen liegt inzwischen eine wachsende Literatur vor. Vgl. z.B. Derek Müller, *Der Topos des Neuen Menschen in der russ. u. sowjetrussischen Geistesgeschichte*, Bern 1998, vgl. dort auch die Literatur.
- <sup>22</sup> Die Lebensläufe der Arbeiter, der Ingenieure und der Tschekisten gehören zu den in der Analyse am meisten unterschätzten Teile – sie sind wirklich aufschlussreich.
- <sup>23</sup> Die Archäologie des Belomor-Kanals wird betrieben von einem jungen Historiker aus Berkeley. Vgl. die Auskünfte in der Homepage des Solowki-Projekts [www.solovki.org](http://www.solovki.org).
- <sup>24</sup> Die Lebensläufe sind im Belomor-Buch ziemlich gut dargestellt. Über Ingenieure in der Stalinzeit vgl. Susanne Schattenberg, *Stalins Ingenieure. Lebenswelten zwischen Technik und Terror in den 1930er Jahren*, München 2002.
- <sup>25</sup> Diese Lebensläufe können neuerdings verglichen oder kontrolliert werden durch die Angaben in: N.V.Petrov, K.V.Skrkin, *Kto rukovodil NKVD 1934–1941*. *Spravocnik*, Moskva 1999.
- <sup>26</sup> Es gibt bis heute keine komplette Geschichte St.-Petersburgs/Leningrads im 20. Jahrhundert. Nützlich ist: Blair A.Ruble, *Shaping a Soviet City*, Berkeley et al. 1990, E.V.Dmitrieva, *Sankt-Peterburg. Vek XX*. Sankt-Peterburg 2003; A.V.Darinskij, V.I. Starcev, *Istorija Sankt-Peterburga XX. vek*, Sankt-Peterburg 1997. Am umfassendsten immer noch: *Ocerki Istorii Leningrada, t.IV, 1917–1941*, Moskva/Leningrad 1964. Ewa Bérard, *Saint-Pétersbourg: une fenetre sur la russie 1900–1935*, Paris 2000.
- <sup>27</sup> Über den Parallel-Kanal im Ladoga-See vgl. *Okno v Evropu*, 267–287.
- <sup>28</sup> Vgl. hierzu David L. Hoffmann, *Peasant Metropolis. Social Identities in Moscow, 1928–1941*, Ithaca 1994.
- <sup>29</sup> *Komunalka* als Ort der Leningrader Zivilisation: Julia Obertreis. Jedes Haus eine „proletarische Festung“? *Wohn-genossenschaften in Leningrad zwischen Hausverwaltung, Klassenkampf und Kulturpolitik (1922–1937)*, in: *St. Petersburg-Leningrad-St.Petersburg*, hg. von Stefan Kreuzberger, Maria Kaiser, Ingo Mannteufel, Jutta Unser, Stuttgart 2000, 162–178.
- <sup>30</sup> Vgl. die entsprechenden Abschnitte in *Ocerki Istorii Leningrada, t. IV*, besonders 423–481; I.A.Barten'ev, *Zodcie i stroiteli Leningrada*, Leningrd 1963.
- <sup>31</sup> Über *Mjasokombinat* u.a. vgl. *Zodcie Sankt-Peterburga, XX vek*, Sankt-Peterburg 2000.
- <sup>32</sup> Inzwischen sind zahlreiche Monographien zu einzelnen Architekten-Persönlichkeiten erschienen. Kurzartikel in: *Zodcie Sankt-Peterburga, XX vek*, Sankt-Peterburg 2000.
- <sup>33</sup> Über die geistige Situation Ende der 20er Jahre informiert neben Anciferov auch D.S.Lichacev, *Vospominanija*, Sankt-Peterburg 1995., vgl. auch den Dokumentenband zu: *Akademiskoe delo 1929–1931 gg. Dokumenty i materialy sledstvennogo dela, sfabrikovannogo OGPU*, Sankt-Peterburg 1993.
- <sup>34</sup> Vgl. V.I. Starcev, *Istorija Sankt-Peterburga XX. vek*, Sankt-Peterburg 1997, 119–128.
- <sup>35</sup> Vgl. V.I. Starcev, *Istorija Sankt-Peterburga XX. vek*, Sankt-Peterburg 1997, 127.
- <sup>36</sup> Über die Leningrader Topographie des Terrors vgl. Venjamin Iofe, *granicy smysla. Stati, vystuplenija, esse*, Sankt-Peterburg 2002, 77 ff (*Problema levasovskogo mogil' nika*).
- <sup>37</sup> V.I. Starcev, *Istorija Sankt-Peterburga XX. vek*, 127.
- <sup>38</sup> V.I. Starcev, *Istorija Sankt-Peterburga XX. vek*, 149ff.
- <sup>39</sup> Ein sehr interessanter und alltagsgeschichtlich interessierter Zugang ist D.Granin, *Leningradskij katalog*, Leningrad 1986.
- <sup>40</sup> Immer noch großartig: Harrison E.Salisbury, *900 Tage. Die Belagerung von Leningrad*, Frankfurt 1989; *Blockade Leningrad 1941–1945*. *Dokumente und Essays von Russen und Deutschen*, Reinbek bei Hamburg 1992; *Einen neuen Einblick in*



die belagerte Stadt gestattet der Bildband: Neizvestnaja blokada Leningrad 1941–1944, sostavitel' Vladimir Nikitin, S-Peterburg 2002.

<sup>41</sup> V.I. Starcev, Istorija Sankt-Peterburga XX. vek, 132–148.

<sup>42</sup> Neizvestnaja blokada Leningrad 1941–1944, sostavitel' Vladimir Nikitin, S-Peterburg 2002.

<sup>43</sup> Faszinierend ist die Studie über die Leningrader Wasserversorgung und Kanalisation während der Blockade: Vodokanal Leningrada 1941–1945, Sankt-Peterburg 1995.

<sup>44</sup> V.I. Starcev, Istorija Sankt-Peterburga XX. vek, Sankt-Peterburg 1997, 149 ff.