

SWR2 Wissen

Stalins Weißmeer-Kanal

Denkmal des Größenwahns

Von Hans-Volkmar Findeisen

Sendung: Dienstag, 5. Februar 2019, 8:30 Uhr

(Erstsendung: Dienstag, 2. Januar 2018)

Redaktion: Udo Zindel

Regie: Felicitas Ott

Produktion: SWR 2017

Stalins Weißmeer-Kanal sollte ein Jahrhundertwerk werden. 50.000 Zwangsarbeiter verloren beim Bau ihr Leben und der Kanal war schließlich nicht schiffbar – ein tragischer Irrwitz.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die neue SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIPT

Musik

Oskar Strok: Serdtse von der CD 1935 – Tangos foxtrots & romances

Erzähler:

Ein sonniger Tag im Juli 1933. Diktator Josef Stalin und sein Leningrader Parteisekretär Sergej Kirow befanden sich sozusagen auf Jungfernfahrt. „Scherzend, lächelnd, rauchend“, so wird berichtet, saßen sie in weißen Korbstühlen an Deck: Es galt ein Jahrhundertprojekt einzuweihen: den 230 km langen Kanal von der Ostsee ins Weiße Meer, auch Stalin-Kanal genannt, oder russisch, fast liebevoll, „Belomor“. Erbaut zwischen 1931 und 33. Fast 50.000 Zwangsarbeiter verloren bei den Arbeiten ihr Leben. Die Magistrale, die die Ostsee bei Sankt Petersburg über den Ladoga- und Onega-See mit dem Weißen Meer und damit dem nördlichen Polarmeer verbinden sollte war durchgeschlagen, mit kühnen Schleusenbauwerken und Verbindungskanälen. Ein Grund zum Feiern also? Tatsächlich war der Kanal ein tragischer Irrwitz.

Ansage:

Stalins Weißmeer-Kanal – Denkmal des Größenwahns.
Eine Sendung von Hans-Volkmar Findeisen.

Atmo: Historischer O-Ton Stalin („Tovarishii“/Genossen)

Erzähler:

Hinter den Kulissen ließ Stalin, der nach dem Urteil vieler Zeitgenossen sonst einen äußerst charmanten Umgangston pflegte, seinem Unmut freien Lauf. Für größere hochseetaugliche Schiffe taugte der Kanal nichts: zu schmal, zu seicht und die Hälfte des Jahres zugefroren. Zehn Meter tief hätte die Wasserstraße werden sollen, doch am Ende maß sie an manchen Stellen gerademal drei Meter Wassertiefe, ausreichend für Ausflugsboote, Flöße und den Transport von Stückgut auf kleinen Schiffen. Mit der Transportleistung der bereits 1915 erbauten Eisenbahnlinie zum – dank des Golfstroms – eisfreien Nordmeerhafen von Murmansk konnte es der Kanal nie und nimmer aufnehmen.

Das Großprojekt, dem noch weitere in der ganzen Sowjetunion folgen sollten, war eine nutzlose Technik-Kulisse, ein Potemkinsches Dorf oder, wie der Dissident Alexander Solschenizyn in seinem Buch „Archipel Gulag“ schrieb, eines der verwunderlichsten Bauwerke des 20. Jahrhunderts. Und mit Abstand das sinnloseste.

O-Ton Klaus Gestwa:

Diese sowjetischen Großprojekte, die haben oftmals schon einen Vorlauf in der zarischen Zeit. Das sind Projekte gewesen, die eben dann die neuen bolschewistischen Machthaber im Kreml aus der Erbmasse des Zarenreiches haben übernehmen können, um damit deutlich zu machen: Wir sind in der Lage, Träume wahr werden zu lassen, die das russische Volk schon seit längerem geträumt hat, und wir haben die Möglichkeiten, mithilfe unserer sozialistischen Ordnung jetzt eben die Natur in den Dienst der russischen Menschen zu nehmen.

Erzähler:

Klaus Gestwa, Osteuropa-Historiker an der Universität Tübingen, kennt sich wie kein anderer in der Geschichte sowjetischer Wasserbauprojekte aus. Fast alle, so Gestwas Urteil, sind sie angesiedelt im Grenzbereich zwischen rationaler Vernunft und technikgläubiger Fiktion. Sie gipfeln in dem 1949 vorgelegten Dawydow-Plan. Er sah vor, die großen sibirischen Ströme, die ins Nordpolarmeer münden, nach Süden in die Steppen und Wüsten Zentralasiens umzuleiten. Schnell schossen Visionen ins Kraut, wie man die Wassermassen der umgeleiteten Flüsse durch die Zufuhr von Schmelzwasser aus der Polarregion weiter erhöhen könnte. Künstliche Sonnen, Atomkraftwerke und auf Eisfeldern ausgebrachte Aschenteppiche sollten Polareis verflüssigen. Das sollte dazu beitragen, Baumwoll- und Getreidefelder, Städte und riesige Industriekomplexe in den Trockenregionen der Sowjetunion zu versorgen.

Atmo: Historischer O-Ton Aufmarsch Roter Platz 1931 – Marschmusik, Jubel

Erzähler:

Das 20. Jahrhundert wurde das Zeitalter der „Massengesellschaft“ genannt. Das Formieren, Kanalisieren und Schleusen von Menschen, von Energie, von Wassermassen und Waren wurden von den Zeitgenossen als größte Herausforderung der Menschheitsgeschichte wahrgenommen. Sehenden Auges marschierte die Sowjetunion mit ihren Riesenprojekten in ein Desaster.

Als der Weißmeer-Kanal gebaut wurde, waren die Voraussetzungen für ein solches Großprojekt in der Sowjetunion denkbar schlecht. Im Ersten Fünfjahresplan von 1928 sollte das einst, in den Worten Leo Trotzki, von „Popen und Kakerlaken“ beherrschte Land in einem geradezu übermenschlichen Akt nur weniger Jahre den Sprung vom Bauernland in das Zeitalter der Schwerindustrie bewältigen. Der Weißmeer-Kanal galt als das große Aushängeschild und Symbol dieser Umgestaltung.

Auch außenpolitisch stand er unter einem schlechten Stern. Im Kreml kursierten Kriegshysterie und Invasionsangst, seit Japan 1931 die von Russland beanspruchte Mandschurei besetzt und mit Puyi, dem letzten chinesischen Kaiser, ein Marionettenregime errichtet hatte. Die großen Traumata der Zarenzeit lebten wieder auf: die Niederlage im Krimkrieg 1856 oder die Vernichtung der russischen Flotte in Fernost 1905, durch die Japaner. Der Kanal bot die Hoffnung, die Ketten zu sprengen und der Ostseeflotte freie Fahrt nicht nur in die Nordsee zu ermöglichen, sondern auch Ostasien über die legendäre Nordostpassage zu erreichen. Diese Träume fuhren 1932 im Kielwasser des sagenumwobenen Eisbrechers Alexander Sibirjakow, befehligt von einem Helden der Sowjetunion, dem Arktisforscher Otto Juljewitsch Schmidt.

O-Ton Klaus Gestwa:

Die Idee der berühmten Nordostpassage, die Route von Nordeuropa durch das Nordpolarmeer bis nach Asien, da hatte man immer davon geträumt, aber die erste erfolgreiche Durchquerung der Nordostpassage innerhalb einer Navigationsperiode ist ja erst 1932 gelungen. Das war ein Traum. Aber dieser Traum stand natürlich immer wieder im Hintergrund und hat dann wiederum auch so diese Projekte inspiriert und hat ihnen nochmal eine gewisse Schubkraft verliehen. Aber nachher

ist's ja so gewesen, dass der Kanal eine Tiefe von drei Metern hatte. Da kam kein größeres Kriegsschiff durch.

Musik: „The Hymn of the Cherubin“, liturgische Hymnen für Chor a cappella von Peter Tschaikowsky

Erzähler:

Die Trasse für den neuen Weißmeer-Kanal führte durch Karelien, eine waldreiche, dünn besiedelte und geradezu vergessene Grenzregion zu Finnland, 2000 Kilometer von Moskau entfernt. Einzige Verkehrsrouten in der Region waren die Pilgerwege, die zu dem im 15. Jahrhundert gegründeten Insel-Kloster Solovki im Weißen Meer führten. Seit 1923 nutzten die Bolschewiki die Solovezkischen Inseln als Lager, wo sogenannte „Volksschädlinge“ und Vertreter der alten Gesellschaft, vom Anarchisten bis zum Popen, vom gewöhnlichen Kriminellen und Kulaken-Großbauern bis zum Adligen, auf sadistische und menschenverachtende Weise umerzogen wurden.

Das Archipel im Weißen Meer wurde zur Keimzelle des GULAG, und der GULAG lieferte Zwangsarbeiter, Männer, Frauen, selbst Kinder – für Stalins erstes großes Vorzeigeprojekt.

O-Ton Klaus Gestwa:

Ein weiterer Punkt, weshalb es gerade in dieser Region Kareliens, sehr abgelegen im hohen Norden, dann zu dem ersten Großprojekt des Zwangsarbeiterlagers gekommen ist, hat damit zu tun, dass die Solovezki-Inseln, die im Weißen Meer gelegen sind, das war so ein Experimentierraum, in dem man geguckt hat, wie man denn die Lagerinsassen zu einer produktiven Zwangsarbeit verpflichten könnte. In den Dreißigerjahren explodieren ja die Häftlingszahlen. Ende der Zwanzigerjahre haben wir 50- bis 80.000 Insassen dieser sogenannten Besserungsarbeitslager, 1934 haben wir schon 500.000, 1939 haben wir schon knapp zwei Millionen Menschen, die ihr Leben als Zwangsarbeiter in diesen Lagerkomplexen fristen mussten.

Atmo: Historischer O-Ton Hochrufe einer Frau auf Stalin, Beifall

Erzähler:

Wahl- und Parteiversammlungen huldigten dem charismatischen Führer Stalin, der die Sowjetunion in eine neue Zeit führen sollte. Als der deutsche Philosoph Walter Benjamin in diesen Jahren Russland bereiste, notierte er den religiösen Zauber, er sprach von „Weihe“, mit der ihm die geradezu titanischen Aufbauleistungen dargeboten wurden. Dieser Eindruck musste umso mehr entstehen, als der international isolierte Sowjetstaat praktisch über keine Devisen verfügte, um modernes Baugerät im Ausland zu erwerben.

Beim Kanal-Bau wurden sogenannte „Volksfeinde“ in eine lebensfeindliche Polarregion hineingeworfen – ohne Gerichtsurteil, ohne Ausrüstung, ohne jegliche Vorbereitung. „Turkmenen und Tadschiken kommen mit bunten Gewändern und Turbanen und Frauen in Seidenkleidern“, schrieben die offiziellen Berichtersteller mit zynischem Unterton. Einziges modernes Hilfsmittel war Dynamit, eine Erfindung der schwedischen Industriellenfamilie Nobel, die, bereits in der Zarenzeit als

Rüstungslieferant in Russland ansässig, ein Vermögen gemacht hatte. Mit selbstgeschmiedeten Hämmern, Meißeln, Schubkarren arbeiteten sich die Arbeitssklaven durch arktischen Granit. Große Felsbrocken wurden nicht mit Planiertrauben oder LKW, sondern wie in der Steinzeit auf Rundhölzern, ironisch als „Weißmeer-Ford“ bezeichnet, bewegt. Von außen betrachtet schien es, als habe eine besondere Vorsehung die bis zur Erschöpfung arbeitenden sogenannten Stoßtrupps auf der Baustelle zu Übermenschen gemacht.

O-Ton Klaus Gestwa:

Man hat explizit gesagt, wir haben Probleme, die westliche Technologie zu erwerben, wir haben nicht so viele Devisen. Deshalb müssen wir drauf achten, dass wir diesen Kanal ohne ausländische Hilfe bauen. Das war ein Experiment: „Sind wir in der Lage, solche hydrologischen Großprojekte auch ohne großen Deviseneinsatz zu realisieren?“ Deshalb wurde darauf verzichtet, dass man Stahl und Eisen einsetzt. Es gab keine großen Baumaschinen, keine Bagger, keine Bulldozer, die man damals selber noch nicht in der Sowjetunion herstellen konnte, und es gab auch keine Schleusen aus Stahl und aus Eisen, sondern die wurden alle, auch Hafenanlagen, aus Holz errichtet, was sich natürlich nachher als Humbug herausgestellt hat, weil diese ganzen Holzanlagen sind relativ schnell verrottet, so dass die Kanalanlagen schon bald nicht mehr funktionsfähig gewesen sind.

Musik: „Feldchen, mein Feldchen“ – O Fortuna von Lew Knipper

Erzähler:

Tempo! „Der Kanal wartet nicht“, hieß die Parole. 45.000 Sprengungen waren auf der Baustelle nötig. In zwanzig Monaten nur war das Projekt von der Ostsee bis zum Weißen Meer vollendet. Nur ein Drittel der veranschlagten Baukosten wurden verbraucht. Getrieben war das Projekt nicht allein vom Wunsch, der Welt die Überlegenheit sozialistischer Planwirtschaft zu beweisen, sondern noch vielmehr von einer endzeitlichen Vision – vom Bild eines großen apokalyptischen Endkampfes, eines nahe bevorstehenden Harmagedon, dem Zusammenprall zwischen den dunklen Mächten des Imperialismus einerseits und der lichten Zukunftsideologie, dem Erlösungsversprechen des Kommunismus andererseits.

O-Ton Klaus Gestwa:

Das sind ja Rekordjagden, die prägen eigentlich die sowjetische Planwirtschaft ganz massiv in den 30er-Jahren, auch späterhin noch, und das ist etwas, was sich an jeder Großbaustelle beobachten lässt. Das führt natürlich zu Überanstrengung oder zu enorm vielen Planungsfehlern, zu Improvisationen, zu Fehlschlägen. Beim Weißmeer-Ostseekanal war der Zeitdruck immens. Die Leute in Moskau haben geplant, während die Arbeiter schon die Erde umgegraben haben. Und das ging auch nicht immer gut. Man hat also viele Passagen des Kanals noch einmal neu bauen müssen, weil man ihn falsch berechnet hatte. Und diese revolutionäre Ungeduld speist sich natürlich auch aus dem Gefühl, dass demnächst dieser große Krieg zwischen der Sowjetunion und den kapitalistischen, imperialistischen Mächten bevorstehe.

Atmo: Historischer O-Ton Aufmarsch Roter Platz, Marschmusik, drüber russ. RadioErzähler, jubelnde Menge

Erzähler:

Als auf Moskaus Rotem Platz pompös der Jahrestage der russischen Revolution gedacht wurde, kursierten in der Hauptstadt absurde Propaganda-Fotos von der Baustelle. Fotos wie dieses: Tief unten in einer Schleusenkammer spielt ein kleines Orchester den erschöpften Arbeitssklaven ein Ständchen. Neben Zwangsarbeitern und Technikern bereicherte also ein weiterer Berufsstand die Kanal-Baustelle: Agitprop-Kolonnen. Stalin nannte seine musikalischen, literarischen oder filmischen Propagandatrupps „Ingenieure der Seele“. Ihre Aufgabe war es, dem sinnlosen Treiben Sinn und eine höhere Weihe zu geben. Schon in der frühen Sowjetzeit bereisten Agitprop-Kolonnen das Land, um die Märtyrer- und Heldengeschichten der Revolution von 1917 auf die Wände von Kathedralen zu projizieren, die zu Kinos umfunktioniert worden waren. Die Leinwand ersetzte die alte Ikonostase, die Wand mit den Heiligenbildern, die in den orthodoxen Kirchen den Altarraum vom Kirchenschiff trennt.

Mehr als sein Vorgänger Lenin war Stalin der Literatur zugetan. Unter seiner Herrschaft blühte der sogenannte „sozialistische Realismus“. Einen Monat nach Stalins Lustfahrt auf dem Kanal brachte die Partei ein zweites Schiff auf den Weg, besetzt mit mehr als 100 Schriftstellern. Als literarische Frucht der Schiffsreise entstand unter der Federführung Maxim Gorkis ein rasch auch für die internationale Öffentlichkeit ins Englische übersetztes Geschichtenbuch: „Belomor“. Es erzählte von der gelungenen Bekehrung der Zwangsarbeiter von ehemaligen „Volksschädlingen“ zu nützlichen Sowjetbürgern. „Perekovka“, Umschmiedung, lautete das Zauberwort. Das Lager sollte als der Ort inszeniert werden, in dem der neue Mensch und ein neues Zeitalter wie in einem Schmelzriegel legiert wurden.

O-Ton Klaus Gestwa:

Das hat aber nicht funktioniert. Weil wenn man sich anschaut, dass von den 170.000 Zwangsarbeitern beim Weißmeer-Ostsee-Kanal etwa 50.000 verstorben sind, weitere 10- bis 20.000 die Flucht gesucht haben und viele andere Schaden an Leib und Seele genommen haben, dann erscheint diese Perekovka, diese Umschmiede-Rhetorik natürlich in einem ganz anderen Licht.

Musik: „*Gran Coulee Dam*“ von Woody Guthrie

Erzähler:

Hinter der Selbstinszenierung der Sowjetmacht stand eine Hassliebe zu den USA. Mit ihnen konkurrierte die russische Gigantomanie. Der legendäre Hoover-Staudamm am Colorado-River, der Gran Coulee Damm am Columbia River, den Woody Guthrie besang, wesentliche Teile des Intracoastal Waterway zwischen den Bundesstaaten Massachusetts und Texas oder die Hochwasserschutzbauten am Mississippi fallen, wie der Weißmeer-Kanal, in die Zeit zwischen den Weltkriegen.

O-Ton Klaus Gestwa:

Die Sowjetunion war mit diesen überambitionierten, überehrgeizigen Großbauten durchaus auf der Höhe der Zeit, und man hat sich auch immer wieder verglichen mit den USA. Man hat geschaut, was machen die denn dort? Und da hat man immer wieder versucht, sich in Szene zu setzen, indem man gesagt hat, unsere Kanäle sind noch größer, unsere Wasserkraftwerke haben eine noch höhere Stromkapazität. Das war immer ein wichtiger Vergleichsmaßstab. Und wenn man sich die Quellen ansieht,

dann wird man feststellen, dass die Kosten und auch die Bauzeiten der sowjetischen Kanäle und auch der sowjetischen Flusskraftwerke immer wieder nach amerikanischen Vorgaben errechnet worden sind.

Erzähler:

Erst nach der Jahrtausendwende wurde der Weißmeer-Kanal nutzbar gemacht. 70 Jahre hat es gedauert, um die Bausünden der Frühzeit auszubügeln, die Bauwerke mit Beton und Stahl zu bewehren und aus dem Kanal eine im Großen noch immer nutzlose, aber doch wenigstens funktionsfähige kleine Wasserstraße zu machen. Aber der Un-Sinn des Projekts hatte in den 30er-Jahren dennoch weitreichende Folgen. Es wurde zum Schlüssel für den Aufbau des sowjetischen Imperiums. Und die GPU, die Geheimpolizei und Vorläuferin des späteren KGB, stieg als Verwalterin in großer Zahl erbauter GULAGs zu der vielleicht wichtigsten Planungsinstanz der Sowjetunion auf.

O-Ton Klaus Gestwa:

In der Wahrnehmung der Machthaber im Kreml war der Weißmeer-Ostsee-Kanal, obwohl er ziemlich mickrig daherkam, letztlich ein Erfolg, weil damit bewiesen worden sei, dass man Zwangsarbeit produktiv für Großprojekte nutzen könne. Was wichtig war, auch für die weitere Geschichte von hydrologischen Großprojekten, war die Tatsache, dass man für die Planung, für die Projektierung des Weißmeer-Ostseekanals so ein Sonderkonstruktionsbüro hinter der Lobjanka, hinter dem großen Gebäude der Geheimpolizei in Moskau, im Zentrum Moskaus, eingerichtet hatte. In dieses Sonderkonstruktionsbüro hat man aus den Lagern Fachleute, also Bewässerungsexperten und Hydrologen, Hydrotechniker, zusammen gezogen, damit sie dort in 2000 Kilometer Entfernung von der eigentlichen Kanaltrasse auf dem Reißbrett eben entwerfen sollten, wie der Kanal realisiert werden sollte.

Erzähler:

Ingenieure und Architekten aus aller Welt bewunderten und unterstützten den Aufbau der Sowjetunion. An der Spitze der Besucher-Delegationen standen Persönlichkeiten wie der Frankfurter Stadtplaner Ernst May. Aktivisten wie der legendäre Reporter Egon Erwin Kisch gaben sich bei den Aufmärschen auf dem Roten Platz in Moskau ein Stelldichein. Wie hier bei den Revolutionsfeierlichkeiten im Jahr 1931:

Atmo: Reportage Egon Erwin Kisch Roter Platz 1931:

Auf der rechten Seite sind die vielen, 100te von Delegationen, die aus dem ganzen Auslande gekommen sind (...) und welche nun durch das ganze Land gereist sind und staunend zurückkehren, alles andere haben sie erwartet, als dass dieses Land das einzige Land ist (...), wo alles aufwärts geht (...), zum Unterschied zu den kapitalistischen Ländern, die immer tiefer und tiefer im Sumpfe der Krise versinken.

O-Ton Klaus Gestwa:

Was wir haben, ist die Bündelung von Expertise und von Kompetenz. Und das ist etwas, was dann auch sich in den hohen Kreisen der Geheimpolizei und des Innenministeriums immer mehr als eine Idee festsetzt, dass man hier in der Lage jetzt ist, ein Kompetenzzentrum zu haben, das weitere Großprojekte entwerfen könne. Und das ist tatsächlich so, dass dieses Sonderkonstruktionsbüro, das 1930/31 eingerichtet worden ist, die Keimzelle eines bis heute bestehenden

zentralen Planungsinstitutes der Agentur Hidroprojekt ist, die später fast alle großen Kraftwerke und Kanalbauten realisiert hat. Und darüber hinaus. Die Experten von Hidroprojekt waren zum Beispiel zuständig für die Planung und für den Bau des Assuan-Hochdamms in Ägypten.

Erzähler:

Die in Moskau zentralisierte Herrschaft der stalinistischen Technokratie legte über das Land ein Netz von Trassen, Straßen, Eisenbahnen, Stromleitungen und Wasserbauten, die alle auf die Hauptstadt zuliefen und von dort gesteuert werden konnten. Die wasserbaulichen Aktivitäten rückten von der Peripherie in das Zentrum des sowjetischen Riesenreiches, mit noch immer Tausenden menschlicher Opfer.

O-Ton Klaus Gestwa:

Man hat nach dem Weißmeer-Ostsee-Kanal nach weiteren Möglichkeiten Ausschau gehalten, um solche hydrologischen Großprojekte zu realisieren. Was immer schon in der Diskussion gewesen ist, war der Moskau-Wolga-Kanal. Und der Moskau-Wolga-Kanal ist dann direkt im Anschluss an den Weißmeer-Ostsee-Kanal angegangen worden, auch die Kader, auch die Arbeitskräfte sind dann aus dem hohen Norden in das Hinterland von Moskau gebracht worden, um eben diesen großen Kanal zu bauen, der eben die Hauptstadt Moskau mit der Mutter Wolga verbinden sollte. Wenn die Moskauer Stadtbewohner am Wochenende dann rausgepilgert sind zu den Großbaustellen, um zu gucken, wie die Bauarbeiten vorangeschritten sind, haben sie sehen können, wie diese Zwangsarbeiter in den Trassen gebuddelt und geschuftet haben.

Atmo: Reportage Kisch

Millionen Proletarier der Sowjetunion sind auf den Straßen. Voll Enthusiasmus und Kraft feiern sie ihren Sieg (...) und die Besitzer des großen Landes unter der Leitung der Kommunistischen Partei an der Spitze mit ihrem Führer des Proletariats, Stalin, stürzen sie sich mit dem selben Enthusiasmus wieder in den Kampf für den Fünf-Jahresplan, für den Sozialismus.

Erzähler:

Mehr und mehr atmeten Stalins Kanalbauten den Geist von Selbstbewusstsein, den Geist des Monumentalen und des Triumphalen. Der „Moskauer Flussbahnhof“ etwa nahm die Architektur des venezianischen Dogenpalastes auf: Venedig als nautische Großmacht im Mittelmeer. Kanalschleuse Nummer 3 zierte die Nachbildung der Kolumbus-Caravelle „Santa Maria“ als Symbol weltumspannenden Eroberergeistes, in dessen Tradition sich die werdende Weltmacht Sowjetunion nun stellen wollte.

O-Ton Klaus Gestwa:

Seit Mitte der 30er-Jahre steht im Zentrum aller Bautätigkeiten Moskau. Moskau sollte als die Weltmetropole des Sozialismus zum Schaufenster der neuen Sowjetunion werden. Das ist die Zeit, in der beispielsweise auch die Metro gebaut worden ist, und der Moskau-Wolga-Kanal galt immer wieder als die Schwester der Metro. Und wenn man sich anschaut, die Hafenanlagen wie pompös die ausgestaltet worden sind, dann sieht man, dass unheimlich viel auch in diese Prachtbauten, in diesen Monumentalismus gelegt worden ist. Und da ist es auch tatsächlich so, dass

die Erfahrungen vom Weißmeer-Ostsee-Kanal eben dann auch unmittelbar in das Zentrum Sowjetrusslands übertragen worden sind.

Erzähler:

Was bleibt? Seit dem Bau des Weißmeer-Kanals ist viel Wasser durch sowjetische und russische Großbauten geflossen – in alle Richtungen. Das wasserbauliche Erbe ist mehr als zwiespältig. Die menschlichen Opfer sind unfassbar, der Schaden an der Natur ist immens. Aber dass es die Sowjetunion Stalins geschafft hat, im Zweiten Weltkrieg nicht von Hitler-Deutschland überrannt zu werden, verdankte sie nicht zuletzt ihrer industriellen und propagandistischen Aufrüstung in den Dreißigerjahren. Die Großprojekte der Zwischenkriegszeit und ihre Nachfolger stehen für die Größe der siegreichen Sowjetunion.

Als Stalin, der charismatische Diktator, 1953 starb, verfiel das Land in eine Schockstarre, selbst viele Häftlinge in den Lagern sollen geweint haben. Im Russland Putins stehen die Symbole der Stalinzeit wieder hoch im Kurs. Dem gegenüber tut sich eine offizielle Erinnerungskultur, die auch die Schäden und Verwüstungen der Vergangenheit bilanziert, in der ehemaligen Sowjetunion bis heute schwer. In den Köpfen der Menschen ist sie noch nicht angekommen. Geblieben ist nur das, was den Blick vernebelt: die Erinnerung an die alten Aufmärsche, die Radioprogramme und die großen Versprechungen der Moskowiter Weltmacht auf Zukunft.

Atmo: Reportage Kisch:

Moskau ist voll von einem feierlichen Geräusch. Achtung, hier Moskau (...) Wir erteilen das Wort unserem Freund, dem rasenden Reporter Egon Erwin Kisch (weiter: Übersetzung. „muj peridajom ...) (...) Genossen und Genossinnen, (...) wir wissen, dass wir auf dem Roten Platz in Moskau stehen. Aber wir sehen ihn nicht. Es herrscht ein dichter Nebel ...

O-Ton Klaus Gestwa:

Wie kommt denn dieser Kanal in die Köpfe der Menschen hinein? Er kam zuerst in die Lungen der Menschen, weil man nämlich 1932 zu Ehren des Weißmeer-Ostsee-Kanals eine neue Zigarettensorte aufgelegt hat, der berühmte Belomor-Kanal, und auf der Packung dieser Zigarette sieht man Karelien und dann den Kanalverlauf. Bis heute zieht sich das durch. Wenn man heute Bürger Russlands, der Ukraine oder Kasachstans fragt, was sie mit Belomor verbinden, dann verbinden sie die Zigaretten damit.

Erzähler:

In raue, graue Pappe sind die Glimmstängel verpackt. Längst sind die Papirossi-Zigarette und ihre Schachtel Teil der Popkultur geworden. Nostalgiker tragen ihr Bild auf T-Shirts durch russische Dörfer und Metropolen. Unter Touristen gilt sie als beliebtes Souvenir. Gangster-Rapper und Rowdys aus den Mikrorayons der Vorstädte zieren ihre CDs mit dem Zigaretten-Logo. Belomor ist top. Belomor ist Kult. Nur ein paar Freigeister in der Kunstszene zeigen Kollagen, in denen die Belomor-Schachtel als das erscheint, was sie wirklich war: eine menschenfressende Blackbox, ein Sarg.

Und der große Rest der Russen? Er raucht das krude Kraut einfach.

* * * * *