Buch

Wie entwickelte sich aus dem Chaos der Revolutionszeit ein weit verzweigtes, geregeltes, zentral gesteuertes und in seinem Umfang bis dahin beispielloses System zur Ausbeutung von Zwangsarbeit? Welche Bedeutung hatten Zwangsarbeit und Gulag für das sowjetische System? Wie gestaltete sich das Leben in den Lagern? Dies sind nur einige der Fragen, denen die renommierte amerikanische Journalistin Anne Applebaum nachgeht. Gestützt auf umfangreiches Quellenmaterial aus sowjetischen Archiven, das erst in jüngster Zeit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde, und auf zahllose Häftlingserinnerungen und Gespräche mit Überlebenden, zeichnet die Autorin das Gulagsystem von seinen Ursprüngen in den Revolutionsjahren bis zu seiner Auflösung in den achtziger Jahren nach. Applebaum untersucht die wirtschaftliche und politische Bedeutung des Zwangsarbeitssystems, das unter Stalin seinen Höhepunkt erlebte, und gibt zugleich den Opfern eine Stimme. Sie beschreibt den Lageralltag und die Überlebensstrategien der Häftlinge, die besonderen Erfahrungen von Frauen und Kindern in den Lagern, sexuelle Beziehungen und Eheschließungen zwischen Häftlingen, erzählt von Rebellion, Streiks und Flucht. »Durch die Kombination äußerst sorgfältiger Forschung mit den Erzählungen von Überlebenden erhellt ›Gulag‹ eine Welt, die bislang im Schatten lag«, urteilte Henry Kissinger. Applebaums Werk gilt als Standardwerk und wurde in zahlreiche Sprachen übersetzt.

Autorin

Anne Applebaum, geboren 1964 in Washington, D. C., begann ihre journalistische Karriere 1988 als Korrespondentin des »Economist« in Warschau, von wo aus sie über den Zusammenbruch des Kommunismus berichtete. Heute Kolumnistin bei der »Washington Post«, erhielt sie für ihre publizistische Arbeit zahlreiche Auszeichnungen, darunter 1995 den Adolph Bentinck Prize for European Non-fiction für ihr erstes Buch »Between East and West: Across the Borderlands of Europe«.

Anne Applebaum

Der Gulag

Aus dem Englischen
von Frank Wolf

MIR

GOLDMANN



Wo bemooste Felsen am Wasser schlummern,
werden kräftige Hände
Fabriken errichten.
Werden Städte wachsen.
Schornsteine werden
in den nördlichen Himmel ragen.
Häuser werden mit hellen Fenstern locken:
Bibliotheken, Theater, Klubs.

MEDWEDKOW, Häftling und Bauarbeiter
am Weißmeer-Kanal, 1934[1]

Der Weißmeer-Kanal

Entgegen einer weit verbreiteten Annahme haben Ausländer in den zwanziger Jahren die sowjetischen Lager relativ häufig beschrieben. Umfangreiche Artikel über sowjetische Lager erschienen in der deutschen, französischen, britischen und amerikanischen Presse, insbesondere in linken Blättern, die enge Kontakte zu eingekerkerten russischen Sozialisten unterhielten.[2] 1927 veröffentlichte der französische Schriftsteller Raymond Duguet ein erstaunlich exaktes Buch über die Solowezki-Inseln. Unter dem Titel *Un Bagne en Russie Rouge* [Ein Gefängnis im roten Russland] beschrieb er alles, von der Persönlichkeit des Naftali Frenkel bis zu den Schrecken der Mückenfolter. S. A. Malsagow, ein weißgardistischer Offizier aus Georgien, dem die Flucht von Solowezki und aus Sowjetrussland gelang, veröffentlichte seinen Bericht 1926 in London unter dem Titel *An Island Hell.*

Als sich die Lager in den Jahren 1929/30 ausweiteten, verschob sich das Interesse des Auslands jedoch immer mehr vom Schicksal der sozialistischen Häftlinge hin zu der möglichen Bedrohung, die die Lager für die Geschäftsinteressen des Westens bedeuten konnten. Die betroffenen Unternehmen und ihre Gewerkschaften begannen sich zu organisieren. Vor allem in Großbritannien und den USA wuchs der Druck, sowjetische Billigwaren zu boykottieren, die angeblich von Zwangsarbeitern hergestellt waren. Aus Sicht der westlichen Linken vernebelte die Boykottbewegung paradoxerweise das Problem, denn vor allem die Linke in Westeuropa unterstützte nach wie vor die russische Revolution, wenn auch manchen das Schicksal

ihrer sozialistischen Brüder unangenehm war. Die britische Labour Party sprach sich beispielsweise gegen ein Importverbot für sowjetische Waren aus, weil ihr die Motive der Unternehmen, die dieses forderten, suspekt waren.[3]

In den USA hingegen traten die Gewerkschaften, besonders die American Federation of Labor (AFL), für den Boykott ein. Kurzzeitig hatte dieser auch Erfolg. Im amerikanischen Zollgesetz von 1930 heißt es, dass »alle Waren … aus Bergwerken oder in Fabriken erzeugte … sei es durch Häftlingsarbeit oder durch Zwangsarbeit … die Grenzen der Vereinigten Staaten nicht überschreiten und in deren Häfen nicht eindringen dürfen«.[4] Auf dieser Grundlage untersagte das US-Finanzministerium den Import von sowjetischem Rohholz und Streichhölzern. Zwar wandte sich das Außenministerium gegen dieses Verbot, das ohnehin nur eine Woche galt, aber das Thema war nun in aller Munde.[5]

Die Sowjetregierung nahm die Boykottdrohungen sehr ernst. Sie ergriff eine Reihe von Maßnahmen, um zu verhindern, dass diese den Devisenstrom aus dem Ausland zum Versiegen brachten. Einige waren rein kosmetischer Natur. So strich die Janson-Kommission das Wort »Konzentrationslager« aus allen öffentlichen Erklärungen. Seit dem 7. April 1930 wurde in offiziellen Dokumenten nur noch von »Besserungsarbeitslagern« (russische Abkürzung ITL für *isprawitelno-trudowyje lagerja*) gesprochen. Bei dieser Sprachregelung blieb es übrigens bis zur endgültigen Auflösung der Lager.[6]

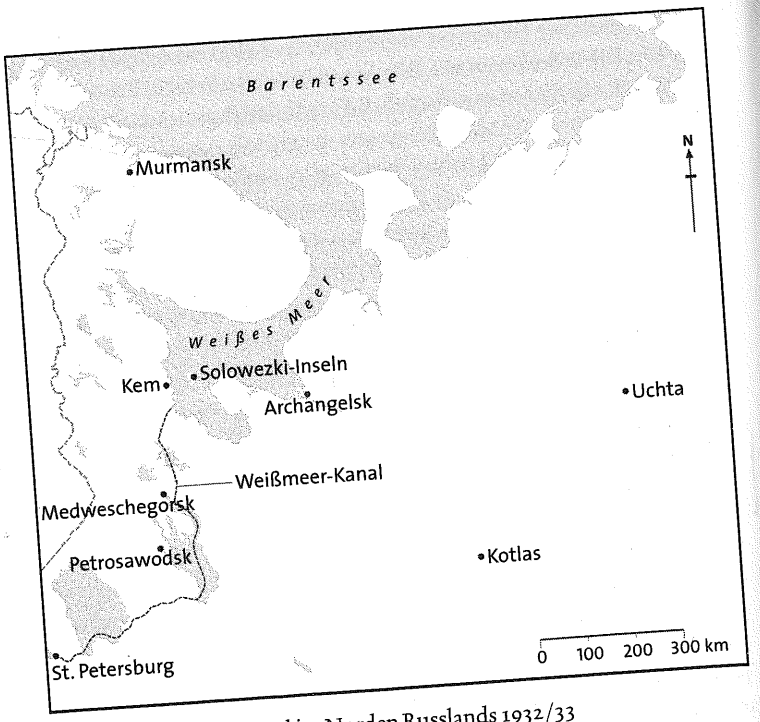
Vor allem in der Holzwirtschaft nahmen die Lagerleitungen weitere kosmetische Korrekturen vor. 12 090 Gefangene wurden formal aus den Lagern der OGPU ausgegliedert. Zwar blieben sie an ihrem Arbeitsplatz, aber ihre Anwesenheit ging im bürokratischen Wust einfach unter.[7] Anderenorts ersetzte man Häftlinge beim Holzeinschlag durch freie Arbeiter, häufiger aber durch Zwangsumsiedler – Kulaken, die wie die Gefangenen keine andere Wahl hatten.[8] Zeitzeugen erinnern sich, dass der Wechsel manchmal buchstäblich über Nacht erfolgte. Georg Kitchin, ein finnischer Geschäftsmann, der vier Jahre in einem OGPU-Lager saß, bevor er mit Hilfe der finnischen Regierung freikam, beschreibt, was vor dem Eintreffen einer ausländischen Delegation geschah:

»… ein streng geheimes und chiffriertes Telegramm [traf] aus Moskau ein, in welchem befohlen wurde, innerhalb einer Frist von drei Tagen die Lager vorübergehend zu liquidieren und dieselben in einen solchen Zustand zu versetzen, daß niemand merken könne, daß dort einst ein Lager gewesen sei … Kuriere wurden nach allen Arbeitsplätzen mit dem Befehl abgeschickt, die einzelnen Punkte in 24 Stunden zu liquidieren und die Gefangenen zur sofortigen Abbeförderung bereitzuhalten. Stacheldrahtzäune wurden Hals über Kopf entfernt, Schilder und alles, was irgendwie auf ein Konzentrationslager hindeuten konnte. Die Leute von der OGPU zogen Zivil an, Karabiner wurden gesammelt und fortgeschafft.«[9]

Im März 1931 war Molotow, der damals im Rat der Volkskommissare den Vorsitz führte, sich sicher, dass in der sowjetischen Forstwirtschaft keine Gefangenen mehr beschäftigt waren – zumindest nicht sichtbar –, und er forderte alle interessierten Ausländer auf, sich selbst davon zu überzeugen.[10]

Zwar brach der Druck, einen Boykott zu erklären, 1931 wieder zusammen, aber die Kampagne gegen Häftlingsarbeit war nicht völlig wirkungslos geblieben. Die Sowjetunion unter Stalin achtete von nun an sehr sorgfältig darauf, welches Bild sie im Ausland abgab. Einige, darunter der Historiker Michael Jakobson, vermuten mittlerweile, dass die Boykottdrohung Anlass für einen anderen, bedeutenderen Politikwechsel gewesen sein könnte. Der Holzeinschlag, wo man viele ungelernte Arbeiter brauchte, war bisher ideal für den Einsatz von Gefangenen gewesen. Aber der Holzexport stellte zugleich eine der wichtigsten Devisenquellen der Sowjetunion dar, die man nicht noch einmal der Gefahr des Boykotts aussetzen wollte. Gefangene mussten also anderswo eingesetzt werden, am besten dort, wo man sie nicht zu verstecken brauchte, sondern sogar noch feiern konnte. Der Möglichkeiten gab es viele, aber eine begeisterte Stalin sofort: der Bau eines gewaltigen Kanals von der Ostsee zum Weißen Meer durch eine Landschaft, die beinahe aus purem Granit bestand.

Der Ostsee-Weißmeer-Kanal, auf Russisch Belomorkanal oder kurz Belomor, war kein gewöhnliches Bauvorhaben. Zu jener Zeit hatte die Sowjetunion bereits mehrere ähnlich große und arbeitsintensive



Der Weißmeer-Kanal im Norden Russlands 1932/33

Projekte in Angriff genommen, darunter das größte Stahlwerk der Welt bei Magnitogorsk, riesige Traktoren- und Autofabriken, neue »sozialistische Städte«, die inmitten von Sümpfen emporwuchsen. Aber selbst unter diesen Beispielen für die Gigantomanie der dreißiger Jahre stach der Weißmeer-Kanal hervor.

Vor allem war er für viele Russen die Erfüllung eines uralten Traums. Die ersten Pläne gehen bis ins achtzehnte Jahrhundert zurück, als die Kaufleute der Zarenzeit nach einem Weg suchten, ihre mit Holz und Erzen beladenen Schiffe aus dem kalten Weißen Meer zu den Handelshäfen der Ostsee zu bringen, ohne die lange Fahrt durch das Nordpolarmeer längs der norwegischen Küste auf sich nehmen zu müssen.[11]

Zugleich war dies ein extrem ehrgeiziges, ja verwegenes Projekt,

was vielleicht der Grund dafür ist, dass man es noch nie ernsthaft in Angriff genommen hatte. Der Wasserweg musste 227 Kilometer Land überbrücken. Fünf Dämme und 19 Schleusen waren zu bauen. Die sowjetischen Planer wollten den Kanal mit einfachsten technischen Mitteln durch eine von der Industrie völlig unberührte Landschaft im Hohen Norden treiben, die man noch niemals gründlich vermessen hatte und die nach Maxim Gorki »hydrologisch eine terra incognita« war.[12] Aber gerade das mag Stalin an dem Projekt gereizt haben. Er wollte einen Triumph der Technik, der dem Zarenregime nie gelungen war, und das so schnell wie möglich. Er verlangte nicht nur, den Kanal zu bauen, sondern das in zwanzig Monaten zu tun. Dann sollte er seinen Namen tragen.

Stalin war der Hauptinitiator des Weißmeer-Kanals, und er bestand auch darauf, ihn von Häftlingen bauen zu lassen. Sein Einfluss zeigt sich schon darin, wie rasch die Arbeiten begannen. Der Beschluss wurde im Februar 1931 gefasst. Nach kaum sieben Monaten Vermessungs- und Erschließungsarbeiten wurde im September mit dem Bau begonnen.

Administrativ, praktisch und selbst psychologisch erwuchsen die ersten Lager am Weißmeer-Kanal aus SLON. Sie waren nach dem Vorbild von SLON organisiert, benutzten dessen Technik und dessen Personal. Viele Häftlinge wurden aus SLON-Lagern auf dem Festland und auf den Solowezki-Inseln zu dem neuen Projekt verlegt. Eine Zeit lang mögen die SLON-Führung und die neue Kanalbürokratie sogar um die Leitung des Projekts miteinander gerungen haben, aber der Kanal setzte sich durch. SLON verschwand schließlich als selbstständige Struktur von der Bildfläche. Der Solowezker Kreml wurde zu einem Hochsicherheitsgefängnis, und die Lager auf den anderen Inseln in das Besserungsarbeitslager Weißmeer-Ostsee [Belomor-Baltisk] eingegliedert, das bald nur noch unter der Abkürzung Belbaltlag bekannt war. Auch ein Teil des Wachpersonals und der OGPU-Verwaltung zog von SLON an den Kanal um. Unter ihnen war Naftali Frenkel, der die Bauarbeiten am Kanal vom November 1931 bis zum Abschluss leitete.[13]

In der Erinnerung von Überlebenden nimmt das Chaos, von dem die Bauarbeiten begleitet waren, geradezu fantastische Züge

an. Um Geld zu sparen, mussten die Gefangenen mit Holz, Sand und Felsgestein statt mit Metall und Zement arbeiten. Überall wurde gekürzt. Nach langen Debatten erhielt der Kanal eine Tiefe von nur vier Metern, was für seegängige Schiffe kaum ausreichte. Da moderne Technik zu teuer oder nicht verfügbar war, setzten die Planer in riesigem Umfang ungelernte Arbeitskräfte ein. Die etwa 170 000 Häftlinge und Zwangsumsiedler, die 21 Monate lang an dem Projekt schufteten, gruben das Kanalbett und errichteten die riesigen Dämme und Schleusen mit Holzspaten, Handsägen, Spitzhacken und Schubkarren.[14]

Alles – von der Schubkarre bis zum Baugerüst – musste von Hand gefertigt werden. Ein Beteiligter erinnert sich, dass »es überhaupt keine Technik gab. Selbst gewöhnliche LKWs waren eine Seltenheit.«[15] Die sowjetische Propaganda brüstete sich noch damit, dass die Steine mit einem so genannten Belomor-Ford transportiert wurden – »einem schweren Gefährt auf vier kleinen Holzrädern, die man aus Baumstümpfen gefertigt hatte«.[16]

Ebenso primitiv waren die Lebensbedingungen, obwohl Genrich Jagoda, der OGPU-Chef, der die politische Verantwortung für das Projekt trug, hier beträchtliche Anstrengungen unternahm. Er war offenbar aufrichtig überzeugt, dass die Häftlinge vernünftig untergebracht werden mussten, wenn sie die Bauarbeiten rechtzeitig abschließen sollten. Immer wieder mahnte er die Lagerkommandanten, die Gefangenen gut zu behandeln, »sehr darauf zu sehen, dass sie ordentlich mit Verpflegung, Kleidung und Schuhwerk versorgt werden«. Die Lagerkommandanten taten es ihm nach, so der Chef der Solowezker Einheit des Bauvorhabens im Jahre 1933. Er wies seine Untergebenen zum Beispiel an, darauf zu achten, dass die Häftlinge sich nicht nach Essen anstellen mussten, dass Lebensmittel nicht unterschlagen wurden und der Zählappell am Abend nicht länger als eine Stunde dauerte.[17]

Nichtsdestoweniger verursachten das überstürzte Tempo und die mangelhafte Planung zwangsläufig großes Leid. Mit dem Fortschreiten der Arbeiten mussten immer wieder neue Lager eingerichtet werden. Jedes Mal wurden Häftlinge und Zwangsumsiedler an völlig unberührte Orte gebracht. Bevor sie überhaupt mit der Arbeit





Gefangene mit selbst gefertigtem Werkzeug bei der Arbeit

beginnen konnten, hatten sie ihre Unterkünfte – primitive Holzbaracken – zu bauen und die Versorgung zu organisieren. Im klirrenden Frost des karelischen Winters erfroren viele, bevor das geschafft war. Das gesamte Projekt soll 25 000 Häftlinge das Leben gekostet haben, nicht eingerechnet jene, die wegen Krankheit oder Unfällen von dem Projekt abgezogen wurden und bald darauf starben.[18]

Damals wie später fanden einige dieser Probleme auch in offizielle Berichte Eingang. Auf einer Versammlung der Parteiorganisation von Belbaltlag im August 1932 wurde etwa über die schlechte Organisation der Verpflegung, über schmutzige Küchen und zunehmende Fälle von Skorbut Klage geführt, was den Parteisekretär zu der pessimistischen Einschätzung verleitete: »Für mich gibt es keinen Zweifel, dass der Kanal nicht rechtzeitig fertig wird …«[19]

Die meisten durften sich jedoch keinerlei Zweifel erlauben. Dabei klingen in den Briefen und Berichten der Verantwortlichen des Bauprojektes immer wieder panische Töne an. Stalin hatte angewiesen, den Kanal in zwanzig Monaten zu bauen, und ihnen war klar, dass ihre weitere Karriere, vielleicht sogar ihr Leben von der Einhaltung dieses Zeitplans abhing. Um die Arbeiten zu beschleunigen, verfielen sie auf Methoden, die in der »freien« Arbeitswelt bereits gang und gäbe waren. So wurde zwischen Arbeitsbrigaden der »sozialistische Wettbewerb« darüber ausgerufen, wer die Norm besser erfüllte, mehr Steine abtransportierte oder das Kanalbett schneller ausschachtete. Dazu kamen »Stoßschichten«, in denen »freiwillig« 24 oder gar 48 Stunden ohne Pause gearbeitet wurde.[20]

Zum Wettbewerb kam der Kult um den *Udarnik*, den »Stoßarbeiter«. Später wurde dafür zu Ehren von Alexej Stachanow, einem Bergmann, der alle Normen gebrochen haben soll, der Ehrentitel »Stachanow-Arbeiter« eingeführt. Stoßarbeiter und Stachanow-Arbeiter waren Häftlinge, die die Norm übererfüllten, wofür sie Sonderverpflegung und bestimmte Vorrechte erhielten, zum Beispiel jedes Jahr einen neuen Anzug und alle sechs Monate neue Arbeitskleidung – aus der Perspektive späterer Jahre ein unvorstellbarer Luxus.[21] Wer Spitzenleistungen erbrachte, wurde außerdem wesentlich besser verpflegt. Solche Häftlinge aßen an getrennten Tischen, über denen geschrieben stand: »Für die besten Arbeiter das beste Essen«. Wer



Stalin und Jagoda besuchen den Weißmeer-Kanal aus Anlass seiner Vollendung.

weniger leistete, musste sein karges Mahl unter der Losung einnehmen: »Hier essen Verweigerer, Müßiggänger und Faulpelze«.[22]

Spitzenkräfte konnten überdies mit vorzeitiger Entlassung rechnen. Für drei Tage mit hundertprozentiger Normerfüllung wurde ein Tag Haftzeit gestrichen. Als der Kanal im August 1933 termingemäß fertig war, kamen 12 484 Häftlinge frei. Zahlreiche weitere erhielten Medaillen und Auszeichnungen.[23]

Der Bau des Ostsee-Weißmeer-Kanals war in mehrerer Hinsicht bemerkenswert: wegen des riesigen Chaos, wegen des extremen Tempos der Bauarbeiten und wegen seiner großen Bedeutung für Stalin. Wirklich einzigartig aber war die Aufmerksamkeit, die er genoss. Der Weißmeer-Kanal war das erste, letzte und einzige Projekt des Gulags, das die Sowjetpropaganda für das In- und Ausland ins volle Scheinwerferlicht rückte. Und der Mann, den man erwählte, dieses Vorhaben der Sowjetunion und der Welt zu erklären, nahe zu bringen und zu rechtfertigen, war kein Geringerer als Maxim Gorki.

Diese Wahl kann nicht überraschen. Der Gorki jener Zeit ist

zweifellos als Teil der Stalinschen Hierarchie anzusehen. Nach Stalins triumphaler Dampferfahrt durch den fertigen Kanal im August 1933 unternahm Gorki mit 120 sowjetischen Schriftstellern eine ähnliche Fahrt. Die Teilnehmer gerieten dabei so in Verzückung (zumindest behaupten das viele), dass sie kaum Notizen machen konnten, weil ihnen »vor Staunen die Hände zitterten«.[24] Wer ein Buch über den Kanalbau schreiben wollte, wurde dazu auch materiell ermutigt und unter anderem mit einem »exzellenten Essen im Astoria«, einem der pompösen Leningrader Hotels aus der Zarenzeit, belohnt, wo die Teilnahme an dem Projekt gefeiert wurde.[25]

Selbst gemessen an den niedrigen Standards des sozialistischen Realismus ist das Buch, das nach dieser Reise entstand – *Belomor – Kanal imeni Stalina* [Der Stalin-Kanal] –, ein eindrucksvolles Zeugnis dafür, wie totalitäre Gesellschaften Schriftsteller und Intellektuelle korrumpieren können. Wie schon Gorkis Bericht über Solowezki rechtfertigt auch *Belomor*, was nicht gerechtfertigt werden kann. Mit dieser Arbeit sollte nicht nur der geistige Wandel von Gefangenen zu strahlenden Musterexemplaren des Homo sovieticus dokumentiert, sondern auch ein neuer Typ von Literatur geschaffen werden. Zwar schrieb Gorki für das Buch ein Vor- und Nachwort, aber den eigentlichen Text schuf nicht das Individuum, sondern ein Kollektiv von 36 Autoren. Mit blumenreicher Sprache, Übertreibungen und sanfter Bearbeitung der Tatsachen suchten sie gemeinschaftlich den Geist der neuen Zeit einzufangen.

Wer das Genre nicht kennt, wird manche Aspekte des sozialistisch-realistischen *Belomor* überraschend finden. Zum Beispiel wird überhaupt nicht versucht, die Wahrheit zu verschleiern. Die Probleme, die sich aus dem Fehlen von Technik und ausgebildeten Fachleuten ergaben, werden detailliert beschrieben. Die Botschaft ist klar: Die materiellen Bedingungen waren schwierig, das Menschenmaterial ungeschliffen, aber die allwissende, unfehlbare politische Polizei der Sowjetunion führte das Unternehmen trotz aller Widrigkeiten zum Erfolg.

Einen großen Teil des Buches füllen herzerwärmende, fast religiös wirkende Geschichten von Häftlingen, die durch die Arbeit am Kanal zu neuen Menschen wurden. Viele der Beispiele sind Krimi-

nelle, aber nicht alle. Im Unterschied zu Gorkis Essay über Solowezki, wo die Anwesenheit politischer Gefangener ignoriert oder heruntergespielt wird, kommen in *Belomor* einige wichtige politisch Bekehrte vor. Im Banne »der Voreingenommenheit seiner Kaste suchte Ingenieur Maslow, ein früherer ›Saboteur‹, den tiefgehenden, unterschwelligen Prozess des Wiedererwachens seines Gewissens hinter eiserner Gleichmut zu verbergen«. Ingenieur Subrik wiederum, ein ehemaliger Saboteur aus der Arbeiterschaft, »hat sich ehrlich das Recht verdient, wieder in den Schoß seiner Klasse zurückzukehren«.[26]

Aber dieser Sammelband über den Stalin-Kanal war bei weitem nicht das einzige literarische Werk jener Zeit, das die Lager als Kraft der Umgestaltung pries. Nikolai Pogodins Schauspiel *Aristokraten*, eine Komödie über den Ostsee-Weißmeer-Kanal, nimmt ein früheres Thema der Bolschewiken wieder auf – den »Charme« der Diebe. Im Dezember 1934 uraufgeführt, wurde Pogodins Stück später unter dem Titel *Die Gefangenen* sogar verfilmt. Kulaken und Politische, die die Masse der Erbauer des Kanals darstellen, werden dort ignoriert. Stattdessen beschreibt der Autor die neckischen Scherze der Kriminellen in den Lagern, die er in mildem Rotwelsch als »Aristokraten« tituliert. Diese bekennen im Laufe der Handlung ihre früheren Missetaten, blicken nach vorn und stürzen sich begeistert in die Arbeit. Ein Lied erklingt:

»Ich war ein grausamer Bandit, na klar,
Ich hab geraubt und winzig meine Arbeitsliebe war.
Schwarz wie die Nacht schien mir mein Leben – eine Qual
Und endete, na klar, dann eben am Kanal.
Doch was gewesen, wurde wie ein schwerer Traum,
Ich kam nochmals zur Welt, ich glaub es selber kaum.
Jetzt ist das Leben, Arbeit und Gesang mein Ziel …«[27]

Außerhalb der Lager hatte derartige Literatur eine doppelte Funktion zu erfüllen. Zum einen war sie Teil der Propagandakampagne, mit der der rasche Ausbau des Lagersystems vor der skeptischen Öffentlichkeit des Auslands gerechtfertigt werden sollte. Zum anderen wollte man damit offenbar die Sowjetbürger beruhigen, die über das

brutale Schrittmaß von Kollektivierung und Industrialisierung besorgt waren. Man versprach ihnen, alles werde ein gutes Ende nehmen, selbst die Opfer von Stalins Revolution erhielten eine Chance, in den Arbeitslagern ein neues Leben anzufangen.

Es klappte. Nach einer Aufführung der *Aristokraten* bat der polnische Sozialist Jerzy Gliksman um die Erlaubnis, ein Arbeitslager besuchen zu dürfen. Zu seiner Überraschung brachte man ihn bald zum Musterlager Bolschewo in der Nähe von Moskau. Danach erinnerte er sich an »weiß bezogene Betten und schöne Waschräume. Alles strahlte in fleckenloser Sauberkeit.« Eine Gruppe junger Häftlinge wurde ihm vorgestellt, die ihm die gleichen erhebenden Geschichten erzählten, wie Pogodin und Gorki sie beschrieben hatten. Ein ehemaliger Dieb absolvierte gerade ein Ingenieurstudium. Ein früherer Schläger hatte seine Vergehen eingesehen und leitete jetzt das Vorratslager. »Wie schön die Welt sein könnte!«, flüsterte ein französischer Filmregisseur Gliksman ins Ohr. Pech für Gliksman, dass er sich fünf Jahre später in einem mit Menschen voll gestopften Güterwagen wiederfand, der ihn in ein Lager brachte, das mit dem Vorzeigeobjekt von Bolschewo nichts zu tun hatte. Auch seine Mithäftlinge waren völlig andere Typen als in Pogodins Stück.[28]

Ähnliche Propaganda gab es natürlich auch in den Lagern. Die dort kursierenden Publikationen und »Wandzeitungen« – Blätter, die man zum Lesen für die Gefangenen an Wandbretter pinnte – enthielten die gleichen Geschichten und Gedichte, wie sie auch draußen verbreitet wurden. Nur die Akzente waren etwas anders gesetzt. Typisch dafür ist die Zeitung »Perekowka« [Umerziehung], die am Moskwa-Wolga-Kanal, einem auf der Woge des »Erfolgs« des Weißmeer-Kanals in Angriff genommenen Projekt, von Häftlingen geschrieben und hergestellt wurde. Dieses Blatt lobte vor allem die Stoßarbeiter und beschrieb ausführlich deren Privilegien: »Sie müssen sich nicht nach Essen anstellen, sondern werden von Kellnerinnen an Tischen bedient!« »Perekowka« verwandte weniger Zeit und Raum als die Verfasser von *Belomor* für Hymnen auf die geistige Wandlung des Menschen, sondern suchte den Häftlingen nahe zu bringen, dass sie Vorteile davon hatten, wenn sie besser arbeiteten.

Bemerkenswert ist auch die offene und völlig realistische Beschwerdeseite der Zeitung. Gefangene schrieben darüber, dass einerseits in den Frauenbaracken ständig »gezankt und geflucht« werde und man andererseits Hymnen absinge. Sie klagten, dass die Normen unerfüllbar seien, es an Schuhen oder sauberer Unterwäsche fehle, dass Zugtiere unnötig geschlagen wurden, dass in Dmitrow, dem Zentrum des Lagers, der Schwarzmarkt blühe oder dass Maschinen durch falschen Einsatz unbrauchbar gemacht wurden (»Es gibt keine schlechten Maschinen, nur schlechte Bediener«). Diese offene Debatte über Lagerprobleme wurde später unterbunden und tauchte nur noch in internen Berichten von Inspektoren an ihre Vorgesetzten auf. Anfang der dreißiger Jahre war derartige *Glasnost* sowohl außer- als auch innerhalb der Lager durchaus nichts Ungewöhnliches. Sie gehörte zu den hektischen Versuchen, die Lebensbedingungen und damit die Arbeitsleistung zu verbessern, um den drängenden Forderungen der Stalinschen Führung nachzukommen.[29]

Wenn man heute den Weißmeer-Kanal entlang wandert, kann man sich die nahezu hysterische Atmosphäre jener Zeit kaum vorstellen. In Begleitung mehrerer Historiker aus der Gegend besuchte ich den Kanal an einem schwülen Augusttag im Jahr 1999. Wir hielten kurz in Powenez, um uns ein kleines Denkmal für die Opfer des Kanals anzuschauen. Es trägt die Inschrift: »Den Unschuldigen, die beim Bau des Weißmeer-Kanals 1931–1933 ums Leben kamen«. Während wir dort standen, zündete sich einer meiner Begleiter symbolisch eine Zigarette Marke »Belomor« an. Er erklärte mir, diese Zigarettensorte, früher eine der populärsten in der Sowjetunion, sei jahrzehntelang das einzige Denkmal für die Erbauer des Kanals gewesen.

Am Ufer badeten Kinder und ließen Steine über das Wasser hüpfen. In der trüben, flachen Brühe wateten Kühe, und aus den Rissen im Beton wuchs Gras. An einer der Schleusen berichtete uns die einsame Wärterin in ihrem Häuschen, das mit rosa Vorhängen und den unvermeidlichen Säulen der Stalinzeit geschmückt war, es kämen höchstens noch sieben Schiffe am Tag vorbei, meist aber nur drei oder vier.

Der Wasserweg von der Ostsee zum Weißen Meer war offenbar doch nicht so dringend nötig, wie es einst schien.