

Citation style

Bürgel, Matthias : recension de : Ural'skij istoričeskij vestnik, 30, 1: Ëkonomičeskaja istorija: Fenomen Uralo-Kuzbassa (2011), dans : Jahrbücher für Geschichte Osteuropas / jgo.e-reviews, jgo.e-reviews 2014, 2, p. 24-27, <https://recensio-stag.lorax.syslab.com/r/1ae982d84b804ff98063b5d62a7d6417>



Franz Steiner Verlag

IM AUFTRAG DES
Leibniz-Instituts für Ost- und Südosteuropaforschung

copyright

This article may be downloaded and/or used within the private copying exemption. Any further use without permission of the rights owner shall be subject to legal licences (§§ 44a-63a UrhG / German Copyright Act).

material on the history of alcoholism, including the statistic that, in 1957, the militia picked up 1.5 million people for public drunkenness, or the heart-breaking letter of an alcoholic's wife looking, unsuccessfully, for help from the authorities. We learn that hashish (*anasha*) circulated well before the Afghanistan war, often seen as the origin of the late Soviet drug culture. Already in the 1964, the drug was procured in Central Asia and sold on in Moscow for as little as one ruble per *paketik*. And the phenomenon was not confined to the capital either. Factory workers in Omsk, too, got stoned on the job in the early 1960s. Historians of the shadow economy will be interested to learn that in 1956 prostitutes charged between 25 and 100 rubles, depending on "the outer appearance of the prostitute (age, clothing)", as the policeman noted dryly, "and also on the conditions under which the sexual acts take place" (p. 512). Foreigners, meanwhile, would pay up to 200 rubles, as one detained "woman of easy virtue" reported "cynically" in 1958 (p. 708). The section on the legislation regarding parasites also harbours a wealth of information on other aspects of the shadow economy, from reportedly rich beer vendors, to the entrepreneurial exploits of private car owners. The travails of the "den-keeper" Markevich are also noteworthy.

There are also numerous examples of the holes in the state's surveillance net, which continued to allow lives at the margins in this incomplete police state. A. P. Stupin, for example, ran away from prison or camp in 1948 and survived as a tramp (*brodiaga*) for several years. It was only in August 1951, during the campaign against beggars in the cities, that he was arrested. This campaign, of course, also exemplifies the ultimate failure of the heavy-handed police tactics to "solve" social "problems". Soon, the beggars were back. As a 1954 report from Moscow complained: "despite the measures taken, every day persons engaged in begging appear on the streets and in public spaces" (p. 120). In 1957, in preparation for the international youth festival, the police had to again "actively cleanse" the capital of the "criminal, itinerant, and begging element", rounding up 1,976 beggars in the first five month of the year (pp. 733–

734). Overall, in the entire Soviet Union, the security organs temporarily detained 180,729 beggars and tramps that year (p. 131). The law against tramps (*brodiagi*) remained largely unenforced, because "it is hard to convict tramps, it is hard to catch them" (527).

Part of the weakness of the police state was caused by the excessively strict labour laws. Their enforcement overcharged the security organs, which meant that little capacity was left for policing criminal behaviour, let alone reintegrate beggars into mainstream society. The criminalisation of much of everyday life after the war, which exposed large segments of the population to prison and camp experience, also contributed to social anomie. The problems caused by the March 1953 amnesty of criminals are relatively well known today. This collection also shows that the GULAG's "revolving door" (Golfo Alexopoulos) already contributed to social dislocation during Stalin's lifetime. The influx of criminals from March 1953 then completely overwhelmed the police. Meanwhile, urban space was only tentatively policed. Historians can gain glimpses into the urban geography of the world in the shadows from some of the documents in this collection. Prostitutes plied their trade in their own accommodations or those of their customers, but also in "special apartments" or "dens" (*priton*); in suburban parks or woods outside the capital, reached by taxi or public transport; in backyards, stairwells, and apartment block entrance ways; or in taxi cabs while the driver stepped outside.

Examples such as these indicate that the editors are right in their insistence that historians should decipher the traces of life at the margins. Conscious that the voices of social marginals are mostly lost to the historical record, they nevertheless argue that historians should not confine themselves to analysis of state discourse alone. "Our task is to differentiate the discourse of power and to isolate segments, which relate to so-called 'social anomalies'" (p. 11). This collection is a central contribution to this quest for a history of the shadow society within Soviet society at large, which nobody interested in postwar Soviet history should miss.

Mark Edele, Crawley, Western Australia

Uralo-Kuzbass. Ot zamysla k realizacii. Sbornik statej i dokumentov [Ural-Kuzbass. Von der Idee zur Umsetzung. Sammlung von Aufsätzen und Dokumenten]. Pod. red. E. T. Artemov / G. E. Kornilov / V. A. Lamin. Ekaterinburg: AMB, 2010. 398 S. ISBN: 978-5-8057-0701-9.

Ural'skij istoričeskij vestnik 1 (30) 2011: Ėkonomičeskaja istorija: Fenomen Uralo-Kuzbassa [Wirtschaftsgeschichte: Das Phänomen des Ural-Kuzbass]. Rossijskaja Akademija Nauk, Ural'skoe Otdelenie, Institut Istorii i archeologii. Ekaterinburg: Akademkniga, 2011. 151 S.

ISSN: 1728-9718.

Das Schwerpunktthema des ersten Hefts der Vierteljahresschrift des Instituts für Geschichte und Archäologie der Uralischen Abteilung der Russländischen Akademie der Wissenschaften (UrO RAN) von 2011 und ein schon im Jahr davor von dieser herausgegebener Sammelband widmen sich dem wichtigsten und kühnsten Projekt der ersten Industrialisierungsphase in der UdSSR, das bei uns von MICHAEL ROSENBERG (*Die Schwerindustrie in Russisch-Asien: Eine Studie über das Ural-Kusnezker Kombinat*. Berlin 1938) und später von TATJANA KIRSTEIN (*Sowjetische Industrialisierung – geplanter oder spontaner Prozeß? Eine Strukturanalyse des wirtschaftspolitischen Entscheidungsprozesses beim Aufbau des Ural-Kuzneck-Kombinats 1918–1930*. Baden-Baden 1979) sowie von CLAUS CHRISTIAN LIEBMANN (*Rohstofforientierte Raumerschließungsplanung in den östlichen Landesteilen der Sowjetunion (1925–1940)*. Tübingen 1981) untersucht wurde. Auffällig ist, dass beide im Titel – ähnlich wie Liebmann – nicht mehr den Namen des interregionalen Wirtschaftskombinats nennen, sondern mit dem geographischen Begriff „Ural-Kuzbass“ die gesamte Raumverbindung zweier industriell bis dahin schwächerer bzw. wenig entwickelter Regionen betonen.

Die Bearbeitung der „Ural-Kuzbass“-Thematik durch Mitarbeiter der UrO RAN in Ekaterinburg ist insofern einleuchtend, als dort seit Mitte der zwanziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts ein Regionalbüro arbeitete, das mit der Projektierung neuer Hüttenwerke im Ural betraut war, insbesondere dem „Magnitka“-Werk, aus dem später die Industriestadt Magnitogorsk erwuchs. In den dreißiger Jahren befand sich die im November 1924 in Sverdlovsk umbenannte Stadt Ekaterinburg im Zentrum der wichtigsten neuen Werksanlagen des Urals: in unmittelbarer Nähe das Uralische Werk für Schwermaschinenbau, im Norden das Hüttenwerk Nižnij Tagil, im Süden bzw. Südwesten Magnitogorsk und das Traktorenwerk in Čeljabinsk. Zusammen mit der Hütten- und Kohle-industrie des Kuznecker Beckens (Kuzbass) in Westsibirien formte der Ural – ergänzend zum Donec-Becken in der Ostukraine – die „zweite kohle-metallurgische Basis“ des Landes. Mit dem Direktor und einem weiteren Mitarbeiter ist auch die Sibirische RAN-Abteilung an den Forschungen beteiligt worden, ebenso wie die Stadt Magnitogorsk und der Kuzbass, die durch einen bzw. drei Historiker von den Universitäten Magnitogorsk und Kemerovo vertreten sind.

Sechs der in dem Sammelband veröffentlichten Aufsätze spüren den Anfängen des industriellen Großprojekts nach. GENNADIJ E. KORNILOV benennt in seinem Bericht „Das Ural-Kuzbass-Projekt in der vaterländischen und ausländischen Historiographie“ Ansprüche und Fragen an die neuere Forschung, nämlich die Aufdeckung der objektiven Gründe dafür, wie das Projekt entstand, welches Programm anfänglich mit ihm verbunden war, wie es sich im Laufe der Zeit veränderte, welche Mittel für seine Realisierung aufgewendet wurden bzw. welche Mechanismen dabei zum Tragen kamen und welche Stellung es in der wirtschaftlichen Strategie des Landes einnahm. Dabei verweist er auf das am Westen orientierte Modell der Modernisierung der russländischen Wirtschaft in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts und erinnert an den Finanzminister und Ministerpräsidenten Sergej Ju. Vitte (Amtszeiten: 1892–1903/1905–1906) sowie an den Chemiker Dmitrij I. Mendeleev (1834–1907), der im Alter verstärkt auf den Nexus zwischen der wirtschaftlichen Potenz des Landes und seiner verkehrstechnischen Erschließung hingewiesen hatte.

Auch EVGENIJ T. ARTĚMOV verweist in seinem Beitrag „Die Ost-Richtung in der russländischen Wirtschaftspolitik des 20. Jahrhunderts: Prioritätskontinuitäten“ auf Vitte und seinen schon 1892 propagierten „Transural-Plan“. Einen neuen Impuls für die Ausweitung des industriellen Potenzials des Urals und Sibiriens habe der Erste Weltkrieg gegeben, doch die späteren revolutionären Erschütterungen hätten keine Zeit zur Verwirklichung dieser Pläne gelassen. Erst als das neue Regime Ende der zwanziger, Anfang der dreißiger Jahre Kurs auf die Festigung der wirtschaftlichen und militärisch-politischen Macht des Sowjetstaates genommen habe, sei es erneut zu deren Reanimierung gekommen. Im Rahmen der hochgesteckten Ziele der politischen Führung sei das Programm zur Errichtung des Ural-Kuzneck-Kombinats das erste sowjetische Megaprojekt gewesen. Seine Zielorientierung bestand darin, den Ural und Westsibirien sowie auch das nordöstliche Kazakhstan in leistungsstarke Industriezentren zu verwandeln.

KONSTANTIN I. ZUBKOV stellt in seinem Beitrag „Die wirtschaftsgeographischen Grundlagen des Ural-Kuzbass-Projekts“ die These auf, das Projekt sei kein rein revolutionäres gewesen und nicht ausschließlich auf die sowjetische Planungskühnheit zurückzuführen, sondern habe auch allgemeine Tendenzen der wirtschaftlichen Raumererschließung widerspiegelt. Hierzu zählte der Ausbau der Verkehrswege, insbesondere der transsibirischen Eisen-

bahn, auf der diverse Roh- und Brennstoffe sowie verschiedene Industrieerzeugnisse usw. transportiert wurden. Unter der Ägide der 1912 gegründeten Aktiengesellschaft „Kopikuz“ (Kuznecker Steinkohlegruben AG) wurden in Kemerovo und Kol'čugino (ab 1925: Leninsk-Kuzneckij) neue Förderschächte angelegt und der Anschluss an die Transsibirische Magistrale hergestellt, so dass erstmals Kuznecker Kohle (z.T. auch Koks) zu den Hüttenwerken im mittleren Ural befördert werden konnte. Aber erst unter den Bedingungen des Sozialismus, als sich alle Produktivkräfte und -mittel des Landes in den Händen des Staates konzentrierten, schien es möglich, alle Vorteile einer großangelegten und kombinierten Produktion zu nutzen und die riesige Transportentfernung von 2.000 Kilometern zu überwinden sowie die damit verbundenen Kosten zu kompensieren.

DMITRIJ V. GAVRILOV befasst sich in seinem Beitrag „Die Ursprünge des Ural-Kuzbass“ eingehend mit der Entstehungsgeschichte. Er beschreibt die Ausarbeitung verschiedener Pläne im Ersten Weltkrieg und die Situation nach 1917/18, als infolge des zeitweiligen Verlusts südlicher Landesteile und der Ukraine der Fokus der (plan-)industriellen Aufmerksamkeit erstmals auf den Osten gerichtet wurde. Am 18. März 1918 wurde auf einer Plenarsitzung des für die zentrale Wirtschaftsplanung bereits Ende 1917 geschaffenen Obersten Volkswirtschaftsrats (VSNCh) ein Entschluss über die Notwendigkeit der Errichtung eines Ural-Kuzneck-Kombinats gefasst. Im April schrieb man einen mit einem Preis verbundenen Wettbewerb zur Ausarbeitung „eines Projekts zur Errichtung einer einheitlichen Wirtschaftsorganisation“ aus, das „die Bergbau- und Metallindustrie des Urals mit dem Kuznecker Steinkohlebecken verbinden“ sollte.

Der Aufstand der Tschechoslowakischen Legion im Mai 1918 und der daraus resultierende Bürgerkrieg sowie die Etablierung weißer Regierungen im Ural und in Sibirien in der zweiten Hälfte des Jahres sowie im Folgejahr behinderte die Ausarbeitung weiterer Pläne, mit denen sich neben einer im VSNCh eigens gebildeten Ural-Kommission auch die Gesellschaft Sibirischer Ingenieure (in Tomsk) beschäftigt hatte. Im Frühjahr 1921, als das VSNCh-Präsidium schließlich die Ergebnisse des Wettbewerbs begutachtete, wurde das Projekt der sibirischen Ingenieure im Prinzip gutgeheißen, weil deren mittel- bis langfristige Planungen den gesamten Naturraum zwischen Ural und Kuzbass großflächig mit einbezogen und auch den Auf- und Ausbau interregionaler Eisenbahnlinien vorsahen. Wegen unzureichender Ausarbeitung der wirtschaftlichen Aspekte wurde es aber zur Weiterbearbeitung an eine spezielle Sektion der

neuen Planungsbehörde Gosplan übergeben. Im selben Jahr waren die verlorenen Teile der Ukraine zwar wieder zurückgewonnen worden, doch die Dynamik der wirtschaftlichen Entwicklung des Urals und Sibiriens drängte nach einer Entscheidung des „Ural-Kuzneck-Problems“.

Drei weitere Autoren gehen ebenfalls zurück an die Jahrhundertwende: EVGENIJ G. NEKLJUDOV erläutert die Ursprünge und die unterschiedlichen Erscheinungsformen der Brennstoffproblematik der Uralischen Metallurgie sowie die verschiedenen Lösungsalternativen. EVGENIJ JU. RUKOSUEV befasst sich mit der Frage der Versorgung der Bergbaubetriebe im Ural mit mineralischen Brennstoffen, wie sie auf den Kongressen der Bergbau- und Hüttenindustriellen des Urals am Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts diskutiert worden war. VLADIMIR P. MIKITJUK widmet sich dem Problem der Belieferung der Uralischen Hüttenbetriebe mit sibirischer Kohle in der zeitgenössischen Darstellung der Ekaterinburger Zeitungen.

Des Weiteren beleuchtet AL'BINA I. TIMOŠENKO das „Ural-Kuzneck-Problem“ in den hitzig geführten Diskussionen der sowjetischen Regierung während der zwanziger Jahre. Zusammen mit VLADIMIR A. LAMIN berichtet sie auch von den verschiedenen Projekten der Transportsicherung bei der Realisierung des Ural-Kuzbass-Programms. Ein kurzer Abriss von VLADIMIR P. TIMOŠENKO behandelt die Ausnutzung ausländischer Technik- und Technologie-Erfahrungen. MARIJA G. LEUCHOVA beschäftigt sich mit der Erweiterung der Kuzbass-Kohleindustrie während der Realisierung des Ural-Kuzneck-Kombinats, während ANTON V. BEL'KOV und KALERIJA A. ZABOLOCKAJA sich den dortigen wirtschaftlichen Veränderungen und der demographischen Situation während der Realisierung des Ural-Kuzneck-Kombinats (1926–1940) zuwenden. Speziell zu Magnitogorsk gehen zwei weitere Beiträge den besonderen Umständen vor Ort nach. NADEŽDA N. MAKAROVA beschäftigt sich mit den dortigen Arbeitsbedingungen und den Problemen der Arbeitsmotivation in den Jahren 1929–1936, und GENNADIJ G. KORNILOV analysiert zeitgenössische Zeitungsberichte über den Bau des Werkes. Abschließend untersucht ALEKSANDR Ė. BEBEL' die Rolle des Ural-Kuzbass im Rahmen eines auf 15 Jahre ausgelegten Generalwirtschaftsplans, den das Zentralkomitee der VKP(b) und der Rat der Volkskommissare am Vorabend des deutschen Angriffs auf die Sowjetunion verabschiedeten. Ergänzt werden die Beiträge durch die Publikation von Dokumenten vorwiegend aus den Sverdlovsker Gebietsarchiven.

Bei den Autoren der Beiträge im Themenheft der Vierteljahresschrift gibt es Überschneidungen mit dem besprochenen Sammelband. Zum Auftakt verdeutlichen SERGEJ S. BUKIN und VLADIMIR A. LAMIN die programmatische Rolle des Ural-Kuzneck-Kombinats bei der sozialen und wirtschaftlichen Entwicklung der östlichen Landesteile. EVGENIJ G. NEKLJUDOV analysiert die Überlegungen des Ökonomen Semën P. Farmakovskij (1869–?), eines Kenners der Uralischen Bergbau- und Hüttenindustrie, der vor dem Hintergrund der Krise der Ural-Metallurgie Anfang des 20. Jahrhunderts nach Auswegen suchte. VLADIMIR P. MIKITJUK beleuchtet die Projektvorschläge, die der im April 1918 vom VSNCh ausgelobte Wettbewerb zur Verbindung der Bergbau- und Metallindustrie des Urals mit dem Kuznecker Kohlebecken hervorbrachte. KONSTANTIN I. ZUBKOV nimmt noch einmal die geopolitischen Motivationen für die Ausarbeitung und Realisierung des Ural-Kuzbass-Projekts in den Blick.

Im Weiteren betont DMITRIJ V. GAVRILOV die Rolle der beiden Großbauten von Magnitogorsk und Kuzneck sowie des Uralischen Werkes für Schwermaschinenbau als wesentliche Triebkräfte innerhalb des zukünftigen Ural-Kuzneck-Kombinats. AL'BINA I. TIMOŠENKO widmet sich den ersten „sozialistischen“ Ansätzen bei der Lösung sozialer Probleme innerhalb des Ural-Kuzbass-Programms. VLADIMIR P. TIMOŠENKO beleuchtet den Technologie- und Know-how-Transfer aus dem Ausland. LEONID I. BORODKIN und ANNA A. CEPKALOVA erörtern den Einsatz von GULAG-Häftlingen beim Bau des Čeljabinsker (vormals: Bakaler) Hüttenwerks bzw. -kombinats von Ende 1941 bis Herbst 1951. SERGEJ A. BAKANOV untersucht die Rolle der Kohleindustrie des Urals im Großen Vaterländischen Krieg. VALERIJ N. KUČER entwirft eine Typologie der in schneller Abfolge wechselnden ersten Leiter des „Magnitka“-Werks und NADEŽDA N. MAKAROVA beschreibt am Beispiel von Magnitogorsk die Mechanismen der Bevölkerungsentwicklung unter den Bedingungen der forcierten Industrialisierung. Den Abschluss bildet das ins Russische übersetzte und gekürzte Nachwort von Stephen Kotkins Pionierwerk „Magnetic Mountain“ (Berkeley, 1995), das die Überschrift „Stalinismus als Zivilisation“ trug. Kotkins Studie beschreibt das, was letztlich für alle Großprojekte unter Stalin galt, nämlich die vollkommene Negierung der traditionellen Kategorien „des Kapitalismus“ und der Hang zur phantastischen Vorstellung von der Überbietung aller früheren Maßstäbe, ganz im Stile des mythischen Projekts zur Elektrifizierung Russlands, das Lenin 1920 initiierte. Auch in der

Vierteljahresschrift werden die Beiträge durch bisher unveröffentlichte Dokumente vorwiegend aus dem Vereinigten Čeljabinsker Gebietsarchiv ergänzt.

Die strategische Verschiebung der Industrie nach Osten sicherte der UdSSR den Sieg über Hitler-Deutschland, weshalb der Angriff auf die Sowjetunion im Juni 1941 eine nachträgliche Rechtfertigung für die Errichtung neuer Werksgiganten im Rahmen der forcierten Industrialisierungspolitik lieferte. Der Ton gegenüber den alten Spezialisten, die in den zwanziger Jahren an den Primat der Technik glaubten und dem Sachverstand huldigten, ist bis heute entsprechend scharf. Ein Beispiel dafür ist der Umgang mit einer Äußerung des damals hochgeschätzten Metallurgen Vladimir E. Grum-Gržimajlo (1864–1928), den GAVRILOV am Ende seines Aufsatzes einen erklärten Gegner des Ural-Kuzneck-Kombinats nennt. Zitiert wird er ohne jegliche Berücksichtigung der eigentlichen Grundlage der damaligen Kritik und unter Missachtung seiner fachlichen Kompetenz, ja sogar ohne vollständige Kenntnis der ursprünglichen Quelle. Die Wirkungsmacht der alten Feindbilder wird besonders dort deutlich, wo man die bezichtigte Person als „Wissenschaftler“ durchaus gelten lässt, ihr aber jede Fähigkeit als „Politiker“, „Ökonom“ und „Stratege“ abspricht.

Im Sinne der zu Beginn von Kornilov aufgeworfenen Fragen wäre es wünschenswert gewesen, wenn stärker auf das Zickzack zwischen den Planungen der miteinander konkurrierenden Regionalwirtschaften und der Moskauer Zentralverwaltungswirtschaft eingegangen worden wäre, besonders für die Zeit ab Mitte der zwanziger Jahre, in der in den jeweiligen Industrierevieren der „Regionalismus“ blühte. Dass der Entschluss zur Umsetzung des Ural-Kuzbass-Projekts ab 1928/29 dann gefasst und entsprechend einem Beschluss vom Mai 1930 schließlich in kürzester Frist verwirklicht werden sollte, ist nur in einem zeitgeschichtlich größeren Zusammenhang zu verstehen. Als Quintessenz bleibt festzuhalten: Der Aufbau des Ural-Kuzneck-Kombinats in der UdSSR steht beispielhaft für den (partei-)politischen Planungs- und Entscheidungsprozess zwischen den materiellen Notwendigkeiten einerseits und den ideologischen, auf die Ausmaße des Großprojekts einwirkenden Begründungen andererseits. In der Umsetzung des Ural-Kuzbass-Projekts zeigte sich auch, mit welcher Kompromisslosigkeit das Regime „das Einholen und Überholen“ des Westens verfolgte und gleichzeitig den Aufbau „des Sozialismus in einem Land“ propagierte.

Matthias Bürgel, Oldenburg