

1

# „Zu Fuß“ durch die Taiga

Unterwegs mit der Baikal-Amur-Bahn

Fotos: Christian Weisflog und Carmen Eller

**Christian Weisflog und Carmen Eller**

Ein paar verlotternde Plattenbauten, verloren in den unermesslichen Weiten der Taiga – grau wie der verhangene Himmel, grau wie die zu breiten Straßen im Schachbrettmuster, grau wie der zu große leere Platz im Herzen der Stadt (4), der man die 70 000 Einwohner nicht ansieht. Auf halbem Weg zwischen Baikalsee und Pazifikküste, das ist es also, Tynda, die Hauptstadt der BAM, der Baikal-Amur-Magistrale, dem „Helden-Projekt des Jahrhunderts“, wie die Sowjetführer den Bau der nördlichen Transsib nannten. Tynda, erblickt aus einem Hotelzimmer im siebten Stock, wo sich die Kakerlaken überraschenderweise nicht zeigen, wo der Duschschlauch in der Einqadratmeter-Toilette hängt und der Abfluss auch gleich der Eingangsbereich ist.

Auf der Suche nach einem Geldautomaten fragen wir vor dem Hotel nach

dem Zentrum: „Das ist das Zentrum“, lautet die ernüchternde Antwort. Ein riesiger kahler Platz, eine brüchige Asphaltwüste im Niemandsland, das seelenlose Herz eines Helden-Projekts, so jung und doch so alt. Dabei waren sie bei Baubeginn 1974 doch so unermesslich groß, die Hoffnungen: Wo im Winter bei Temperaturen zwischen 30 und 60 Grad Minus jegliches Leben erstarrt und im Sommer alles im Sumpf versinkt, sollten durch den Bau einer eisernen Lebensader blühende Landschaften entstehen und Städte in den Himmel wachsen. Dafür mussten alle mit anpacken. Auch die Studenten, deren Lyrik von der Romantik dieser Tage zeugt: „Wie leicht erscheint doch auf der Karte / Jeder hart erkämpfte Kilometer / Züge fliegen vorbei wie Raketen / Machen Städte zu ihren Ufern / Junge Planeten am irdischen Sternbild – BAM“, schrieb ein gewisser Nikolaj Sacharow.

Aus den Raketen ist nichts geworden, obwohl der avantgardistische Bahnhof in Tynda mit seinen zwei symmetrischen Türmen durchaus einer Abschussrampe ähnlich sieht. Doch nicht mit tosenden Triebwerken, sondern mit einem kurzen Ruck und einem langen Achzen setzt sich der Zug in Bewegung, erreicht Schritttempo und rattert schließlich gemächlich dahin, 25 Stundenkilometer im Schnitt, rund 30 Stunden lang von Tynda nach Sewerobajkalsk an der Nordspitze des Baikalsees. „Der Zug geht zu Fuß“, soll sich bereits 1979 eine Journalistin auf BAM-Reportage beklagt haben.

In unserem Viererabteil sind zwei Plätze bereits besetzt: Olga und ihre Tochter Swetlana haben schon eine Nacht auf den Pritschen verbracht und sich gut eingerichtet. Selbst gebackene Piroggen, mit Pilzen gefüllt, eigens gebrauter Mors, Tee mit Marmelade, Kaffee, Zucker und Milch, ja sogar Kaviar

und natürlich Tassen, Messer, Gabel und Löffel – sie haben an alles gedacht und laden uns zu ihrem kleinen Festmahl ein. Essen, so wissen unsere Gastgeber bereits aus Erfahrung, ist auf diesen weiten Strecken der beste Zeitvertreib.

Olga, über 50, aber schlank und feingliedrig, kommt aus dem nördlich von Tynda gelegenen Nerjungri, einem der größten Tagbau-Kohlereviere der Welt wie Tynda vor rund 30 Jahren mit der BAM entstanden. Ihre Tochter Swetlana, 32 und mit robuster Postur, wohnt noch nördlicher, in Jakutsk, das erst in zwei Jahren mit der Bahn zu erreichen sein wird. Bis sie bei ihren Verwandten in der Wolga-Stadt Kasan ankommen, werden Mutter und Tochter noch weitere fünf Tage unterwegs sein. „Die Flüge über Moskau sind viel zu teuer, das können wir uns gar nicht leisten“, erzählt Olga. Ihre abgelegene Heimat wollen die beiden trotzdem nicht verlassen: „Wir sind an die Ruhe und Abgeschlossenheit gewöhnt.“

Die BAM führt von Krasnojarsk bis Komsomolsk am Amur 3 000 Kilometer lang praktisch durch Niemandsland. Quer durch unzählige Gebirgsketten wurden Tunnels gesprengt, Trassen in steile Abhänge gehauen und über den Sümpfen aufgeschüttet sowie Tausende von Brücken über Flüsse verlegt. Helden-Projekt oder nicht, die BAM war vor allem ein Jahrhundertprojekt: Bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dachten die nach Sibirien verbannten Dekabristen erstmals über eine Eisenbahnverbindung in dieser Region nach. Doch 1891 entschied sich die russische Regierung für die südliche Route, am unteren Ende des Baikal vorbei und im flachen Steppenland nahe an der chinesischen Grenze entlang nach Wladiwostok. Allerdings wurde am Anfang des 20. Jahrhunderts eine zweite Transsibirische Eisenbahn diskutiert. Ende der 30er Jahre bauten Gulag-Häftlinge erste Abschnitte, die jedoch im Zweiten Weltkrieg teilweise wieder demontiert wurden, um damit die Wolga-Linie zur Versorgung von Stalingrad zu errichten.

Erst Ende der 70er Jahre kamen die Baupläne für die BAM so richtig ins Rollen. Gründe gab es viele, vor allem den eskalierenden Konflikt zwischen der Sowjetunion und China in den 50er Jahren, aber auch die wirtschaftliche Erschließung einer unwirtlichen, aber rohstoffreichen Region mit Bodenschätzen wie Erdöl, Kohle, Holz, Kupfer oder Nickel.

Während wir noch in angeregter Gespräch vertieft sind, kommt der Zug zum stehen. Eine gute Gelegenheit, um Essensvorräte aufzustocken. Als wir den Zug verlassen, umzingeln uns Roma-Kinder mit verfilzten Haaren und zerschissenen Kleidern. Sie betteln um Kopfen, während ihre Eltern neben den Gleisen im Kreis sitzen. Emsige Verkäufer bieten ihre lokale Spezialität an: geräucherten Fisch. 15 Minuten dauert die Rast, dann rollt unser Wagen weiter.

Während Swetlana den Fisch sezziert, erinnert sich die Journalistin an die Anfänge der nördlichen Transsib: „Die sowjetische Führung wollte mit der BAM auch beweisen, zu welchen Kraftakten der Kommunismus fähig ist.“ Leonid Breschnew soll 1974 in Alma-Ata zum 20-jährigen Jubiläum der Steppenschließung Zentralasiens gesagt haben: „Ich bin überzeugt, Genossen, dies wird ein alle Nationen umgreifendes Projekt. Abgesandte aller Republiken und vor allem unsere junge Generation wird daran teilnehmen.“ Die Propaganda habe einen regelrechten BAM-Mythos kreiert, so Swetlana. Das Projekt wurde zur „All-Unions-Komsomol-Baustelle“ erklärt, und bereits im April 1974 zogen die ersten 600 Jungkommunisten direkt vom Kreml los ins gelobte Neuland im Osten. Ein BAM-Konto wurde eingerichtet, damit jeder einzelne einen Beitrag leisten konnte. Jedes Arbeiterkollektiv, selbst ein Fischkutter in der Nordsee, hatte seine „BAM-Pflicht“ zu erfüllen. In Liedern, Gedichten, auf Bildern und Plakaten – die BAM war allgegenwärtig.

Doch wie weit Wunsch und Wirklichkeit auseinander lagen, zeigen die Zahlen: 500 Millionen Dollar wurden für die

2





Deckung der Baukosten ursprünglich eingeplant, am Ende waren es 25 Milliarden. „Das Schwierigste waren die Tunnel“, sagt der dafür verantwortliche Ingenieur Raschid Jachin, den wir später in Sewerobajkalsk treffen werden. Die längste Röhre, der 15 Kilometer lange Sewero-Mujskij Tunnel, kurz vor dem Nordzipfel des Baikalsees, wurde erst 2001 fertig gestellt. Bis 1989 mussten die Passagiere hier auf Geländewagen umsteigen, um den Gebirgskamm zu überwinden. Danach wurde eine Umfahrungsstrecke verlegt, die allerdings eine Zusatzschleife von 61 Kilometern bedeutete.

Die BAM wurde vom Helden-Projekt zum Verlustgeschäft: Entgegen den Erwartungen erwiesen sich die Rohstoffvorkommen zum Teil als wenig ertragreich oder ihre Ausbeutung als zu teuer. Früh musste man sich eingestehen, dass

das Projekt übereilt und ohne ausreichendes Wissen über die geologischen Verhältnisse lanciert worden war. Auch für die Ureinwohner bedeutete die Ankunft der Zivilisation nichts Gutes. „Sie verfielen dem Alkohol und gingen zugrunde“, sagt Jachin. Der 70-Jährige ist trotz aller Schwierigkeiten geblieben und versucht, Sibirien auf neue Weise zu entwickeln: Er organisiert Touristenreisen.

Auch wenn sich die kommunistische Utopie in der Taiga nicht verwirklichen ließ, die wilden Landschaften blühen heute vielleicht gerade deshalb umso schöner und lassen sich mit der BAM praktisch wie „zu Fuß“ entdecken. Im Gegensatz zur flachen Einöde, die sich dem Reisenden auf der südlichen Transsib bietet, führt die BAM an einer atemberaubenden und praktisch unberührten Gebirgs-, Fluss- und Sumpflandschaft

vorbei (2). Die Schienen sind teilweise so nah am Wasser gebaut, dass wir über die riesigen Ströme zu schweben glauben. Dann wiederum, wenn die Lok Gebirgsflanken hochschnaubt, fliegen unsere Blicke über die endlosen grünen Täler der Taiga, durchzogen von glitzerblauen Seen und Flüssen, in denen sich Himmel und Erde spiegeln (7). Nur die kleinen Zwischenstationen holen uns ab und zu auf den Boden zurück, das Bild ist fast bei jedem Halt das Gleiche: Ein maroder Bahnhof im kubischen 70er-Jahre-Stil, drei graue Mietshäuser und davor aus Plastikplanen und Holzlatten selbst gezimmerte Treibhäuser mitten im Nirgendwo (6).

Während sich Olga und Swetlana weiterhin Tee und Piroggen widmen, zieht uns die überwältigende Landschaft immer wieder wie eine Glücksdroge ans

offene Fenster, stundenlang lässt sie uns staunen. Und wir fühlen uns fast wie die Kinder im Zug, die nicht genug davon kriegen können, ihren Kopf in den Fahrtwind zu strecken (1). Der 52-jährige Pawel hingegen steht eher gelassen am offenen Fenster, das ihm vor allem als Rauchabzug für seine Zigarette dient. Der gebürtige Ukrainer arbeitete bis zu seinem 45. Lebensjahr in einer Goldmine. „Das Gold reicht noch für unsere Kinder, aber die müssen tiefer graben“, sagt er. Weil er bereit war, in der Mine unter gesundheitsschädigenden Umständen zu arbeiten, erhielt er sehr früh eine bescheidene Rente von 3 200 Rubeln (rund 100 Euro) im Monat. Heute schlägt er sich wie so viele Russen irgendetwas durch. Unglücklich ist der passionierte Fischer, der zum Geburtstag seines Bruders reist, deshalb trotzdem

nicht. Mit einem zufriedenen Lachen legt er sanft seinen starken Arm um seine Gattin (5): „Das ist die schönste Frau der Welt.“

Kurz vor dem Sewero-Mujskij-Tunnel müssen wir die Fenster schließen. Nach 15 Kilometern Dunkelheit liegen uns der Baikalsee und die Fischerdörfer an seinen Ufern zu Füßen. Die Obere Angara mündet hier in einem breiten und seichten Delta in den Vater aller Seen. Wir lassen den See, ein Unesco-Weltnaturerbe, hinter uns und treffen in Sewerobajkalsk ein, unserer vorübergehenden Endstation: Ein Bahnhof (3), gebaut nach der aufstrebenden Form einer Sprungschanze, umgeben von verlotternden Plattenbauten. Hinter der betongrauen Kulisse beginnt schon das nächste Abenteuer: Mit dem Katamaran über den Baikal.

