

Zeitreisen vor wechselnder Kulisse

Eine Lange Nacht über die Transsibirische Eisenbahn

Autor: Christian Blees

Regie: Rita Höhne

Redaktion: Dr. Monika Künzel

Sprecher: Jörg Hartmann
Gunter Schoss

Sendetermine: 2. Dezember 2017 Deutschlandfunk Kultur
2./3. Dezember 2017 Deutschlandfunk

Urheberrechtlicher Hinweis: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf vom Empfänger ausschließlich zu rein privaten Zwecken genutzt werden. Jede Vervielfältigung, Verbreitung oder sonstige Nutzung, die über den in den §§ 45 bis 63 Urheberrechtsgesetz geregelten Umfang hinausgeht, ist unzulässig.

© Deutschlandradio - unkorrigiertes Exemplar - insofern zutreffend.

1. Stunde

Musik: DOKTOR SCHIWAGO

Erzähler

Strenggenommen ereignete sich der „Urknall“ unserer „Langen Nacht“ am 5. Mai 1835 in Belgien. An diesem Tag startete nämlich in Brüssel zum ersten Mal überhaupt eine Dampfeisenbahn, die fahrplanmäßig Personenwaggons hinter sich her zog. Nach rund 45 Minuten beziehungsweise 47 Kilometern war seinerzeit schließlich der Zielbahnhof in Mechelen erreicht. Seit diesem Tag vor bald zweihundert Jahren üben Bahnreisen für viele Menschen auf der ganzen Welt eine ganz eigene Faszination aus. Kein Wunder also, dass im Laufe der Zeit so manche Bahnstrecke geradezu Kultstatus erlangt hat – wie beispielsweise jene zwischen Paris und Konstantinopel. Agatha Christie hat sie einst in ihrem berühmten Kriminalroman „Mord im Orient-Express“ literarisch verewigt.

Als absolutes Maß aller Dinge gilt Eisenbahn-Fans bis heute aber eine ganz andere Linie - und zwar jene insgesamt 9288 Gleiskilometer, welche die russische Hauptstadt Moskau mit der Hafenstadt Vladivostok am Japanischen Meer verbinden. Die Rede ist von der Transsibirischen Eisenbahn, kurz Transsib - der längsten Eisenbahnstrecke der Welt. „Die Transsib ist DIE Eisenbahn“, hat der britische Reiseschriftsteller Eric Newby einmal geschrieben, „alle anderen sind Peanuts.“

Doch es ist nicht nur die geradezu unglaubliche Streckenlänge über zwei Kontinente, sechzehn große Flüsse und fast 500 Brücken hinweg sowie durch acht Zeitzonen und insgesamt 85 Städte, die den Reiz der Transsibirischen Eisenbahn ausmacht. Auf den über 9000 Kilometern gibt es auch viele faszinierende Landschaften und Städte zu entdecken. Kein Wunder also, dass sich im Laufe der Zeit auch viele Reisejournalisten und Schriftsteller von der Transsib angezogen fühlen – unter anderem Boris Pasternak mit seinem Doktor Schiwago oder Jules Verne mit Michael Strogoff, dem Kurier des Zaren.

Für moderne Reisende ist es dabei zweifellos von ganz besonderem Reiz, all diese, zum Teil über einhundert Jahre alten Beschreibungen mit jenen Eindrücken zu vergleichen, die einem heutzutage auf der Transsib begegnen. Folgen Sie uns also auf eine faszinierende Reise.

Musik: FROM RUSSIA WITH LOVE

Sprecher

Erstes Kapitel: Annäherung an eine Legende.

Zitator

Alle Menschen sind Romantiker, obwohl manchmal auf verkehrte und verschrobene Art. Und für Romantiker ist es immerhin etwas, neben dem Transsibirien-Express in der Sonne zu stehen mit der zeitweiligen Besitzermiene des Reisenden und sich vorzustellen, dass diese lange Wagenschlange aus Stahl und Holz und Glas alsbald schwingend und rasselnd dahinsausen wird, vom Westen weg, in den Osten hinein, einen selber mit sich führend. Die Schienen verlieren sich in gleißender Kurve in die Ferne, eine fadendünne Brücke zwischen

zwei Welten. Nichts von den windigen Rekordsprüngen, die das Flugzeug, das Werkzeug der Oberflächlichkeit, heutzutage ermöglicht und bei denen man von Land und Leuten nichts hört und sieht.

Erzähler

Diese Worte, aufgeschrieben im Jahre 1933, stammen aus der Feder des Briten Peter Fleming. Peter Fleming verdingte sich in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts unter anderem als Reiseschriftsteller. Ganz nebenbei handelte es sich bei ihm übrigens zudem um den älteren Bruder des berühmten James-Bond-Erfinders, Ian Fleming. Angesichts Peter Flemings spannenden Transsib-Schilderungen mutet es fast ein wenig seltsam an, dass ausgerechnet der berühmteste Geheimagent der Welt bis heute noch nie auf dieser legendären Strecke unterwegs gewesen ist. Aber, wer weiß...

Zitator

War es denn wirklich möglich, vierzehn Tage ohne Unterbrechung in einem Eisenbahnzuge zuzubringen, ohne in allen Gliedern bis zur Unerträglichkeit zusammengerüttelt zu werden? Im westlichen Europa kann man Proben auf dieses Exempel überhaupt nicht machen. Was wollen die siebzehn Stunden, die man im Nordexpress auf der Reise nach Paris zubringt, oder die einundzwanzig Stunden nach London, wobei man noch ein paar Stunden auf dem Kanal herumschwimmt, dagegen bedeuten? Nach Rom braucht man, wenn man den Südexpresszug benutzt, zwar achtunddreißig Stunden. Aber das ist immer noch nichts gegen eine Situation, in welcher man zwei Wochen hindurch in Gegenden, die noch vor Kurzem außerhalb jedes modernen, regelmäßigen Verkehrs lagen, darauf angewiesen ist, im Coupé zu schlafen, ununterbrochen das Rattern der Wagen zu hören, mit fremden Menschen lange zusammen zu leben und jeden Augenblick einen fremden Eindruck in sich aufzunehmen.

Erzähler

Die Bedenken, die der Journalist Eugen Zabel zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts anlässlich seiner bevorstehenden Reise auf der Transsib äußerte, erscheinen auch heute durchaus noch nachvollziehbar. Wie auch so manch aktuelle Aussage eines ausgewiesenen Experten für Bahnreisen:

1. O-Ton: MARTIN KOPETSCHKE

Man muss zugeben: Die Landschaft vor dem Fenster ist in der längsten Zeit doch eher etwas für den melancholischen Menschen, der nicht besonders viel Aufregung braucht.

Erzähler

Martin Kopetschke, Mitinhaber der „Bahnagentur Schöneberg“ aus Berlin.

2. O-Ton: MARTIN KOPETSCHKE

Also, es gibt so einen Witz. Der heißt: Was ist die Transsib? Moskau, Birke, Birke, Birke, Birke, Birke, Baikal. Birke, Birke, Birke, Vladivostok. Das Reiserlebnis auf der Transsibirischen Eisenbahn ist eigentlich das: dass man eben auch mal drei Tage in seinem Abteil sitzt und nichts tut. Also maximal ein Buch liest. Der Höhepunkt des Tages ist

vielleicht, wenn man an einem Bahnhof eine halbe Stunde hält, aussteigt – je weiter man weg von Moskau kommt, gibt es auch noch die alten Damen, die auf dem Bahnsteig stehen und frisch gekochtes Essen verkaufen. Und so was – eben mal das Essen zu kaufen –, das kann eben auch mal der Höhepunkt eines Tages sein. Und ansonsten liegt man auf seinem Bett, schaut raus aus dem Fenster. Die Landschaft ist eben jetzt nicht atemberaubend.

Zitator

Sibirien ist das Land der sehr großen Entfernungen. Die mittlere Distanz zwischen den Stationen beträgt einige fünfzig oder sechzig Kilometer. Größere Städte liegen tausend Meilen voneinander entfernt. Niemand kann zwischen Frühstück und Mittagessen seine Reise erledigen, und darum ist die Eisenbahn nicht nur ein Beförderungsmittel, sondern eine Art Heimat für alle, die sich ihr anvertrauen. Immer sind die Züge überfüllt, und darum ist jeder darauf angewiesen, neben seiner Fahrkarte noch eine Platzkarte zu erwerben, die ihm das Recht gibt, in übereinanderliegenden Kojen seine Glieder auszustrecken. Tagsüber werden diese Dinger heruntergeklappt, und alles hockt eng zusammen auf den Bänken. Es ist ein Bild, das einem das Zwischendeck eines Auswandererschiffes in Erinnerung bringt. Die Bauernfrauen mit großen Tüchern um den Kopf, die Männer mit langen Stiefeln aus bestem Juchtenleder und umfangreichen Pelzmänteln, von denen jeder den Platz für zwei Personen einnimmt. Die Luft ist so dick, dass man sie mit dem Messer schneiden könnte, und die Doppelfenster sind mit einer gleichmäßigen Schmutzschicht überzogen.

Erzähler

Ganz so schlimm wie es der Globetrotter und Schriftsteller Kurt Faber 1930 beschrieben hat, sei es um das Reisen mit der Transsib im einundzwanzigsten Jahrhundert aber dann doch nicht, beschwichtigt Martin Kopetschke. Zumindest dann nicht, wenn man sich für eine der besseren der insgesamt drei Wagenklassen entscheide, die auf den regulären Zügen der Transsibirischen Eisenbahn unterwegs sind. Die unterste Kategorie nennt sich Platzkartny-Waggon – hergeleitet vom deutschen Begriff Platzkarte. Ohne Platzreservierung darf man selbst in der billigsten Kategorie nicht mitfahren. Die Platzkartny-Wagen seien vergleichbar mit einer Jugendherberge auf Rädern, sagt Martin Kopetschke.

3. O-Ton: MARTIN KOPETSCHKE

Ein großer Schlafsaal mit 54 Liegen, die zur Hälfte quer zur Fahrtrichtung und zur Hälfte längs zur Fahrtrichtung sind. Die sind recht kurz, diese Liegen. Also, für größere Menschen ist das nichts. Und es gibt dort keine Privatsphäre. Weil: Alle Reisenden haben ihr Essen mit. Jeder hat seine stinkenden Füße, und auch die Waschmöglichkeiten sind nicht so besonders. Also, das ist eben etwas, das muss man mögen.

Erzähler

Die nächst höhere Klasse trägt die Bezeichnung „Coupé“. Hier reist man in einem Viererabteil, das gewissermaßen aus zwei Doppelstockbetten besteht. Im Unterschied zu westeuropäischen Schlafwagen gibt es im Transsib-Coupé allerdings kein Waschbecken. Deutlich komfortabler kommt da schon die dritte und beste Kategorie daher: das Zweierabteil

mit der Bezeichnung „Lux“. Das „Lux“ ist genauso groß wie das Viererabteil, bietet wegen der fehlenden, oberen Betten aber deutlich mehr Platz für den einzelnen Reisenden.

Zitator

Eine kosmopolitische Völkerwanderung mit ständigem Zustrom aus den Abteilen beginnt hinten im Wagen erster Klasse durch Wagen dritter Klasse, in denen es nach Zwiebeln und Knoblauch riecht, und durch den Gepäckwagen bis zu den ersehnten Genüssen der Tafel vorne bei der Lokomotive.

Erzähler

.... schrieb der schwedische Journalist Erik Bergengren anlässlich seiner Transsib-Reise 1936.

Zitator

Die durchwanderten Abteile offenbarten alle Phasen menschlichen Privatlebens. Hier werden Zwiebeln geschält und ein Kind gesäugt, dort spielt man Balalaika. Hier wird geraucht, Tee getrunken und mit vollem Munde gekaut. Dort wird gelesen, geschnarcht, gegrölt und geschwätzt. Dazwischen wird Schach gespielt, Geld gezählt und Tee gekocht. Der eine schustert, ein anderer wechselt das Hemd, Prasnjik betet, Sanjit spült in der Toilette Teegläser. Alles geschieht bei offenen Vorhängen. Nur der etwas verrückte Briefmarkensammler im zwölften Abteil hat die Tür hinter sich abgeschlossen, damit seine teuren Wertsachen nicht als Schneeflocken zum Fenster hinausfliegen.

4. O-Ton: MARTIN KOPETSCHKE

Man muss eines dazu sagen: dass der Langstrecken-Reiseverkehr, der in Russland und speziell auf der Transsibirischen Eisenbahn, der halt über ein bis zwei Nächte hinausgeht – ist eigentlich auch nur noch was entweder für Touristen oder...eine Gruppe gibt es noch, die viel sehr lange Strecken mit der Bahn fährt, und zwar sind das Arbeiter im Öl- und Bergbau in Sibirien. Weil: Die bekommen alle zwei Jahre einen Urlaub am Schwarzen Meer oder in wärmeren Regionen spendiert. Und es ist einfach so: Die Anreise in den Urlaub zählt nicht in die Urlaubstage hinein – und zwar egal, wie man anreist. Und deshalb bevorzugen dort viele, mit der Bahn zu fahren, weil das ganz einfach eben nochmal eine extra Woche Urlaub ist.

Erzähler

Zwar legen die wenigsten Einheimischen – im Gegensatz zu vielen Touristen – mit der Transsib tatsächlich gleich mehrere Tausend Kilometer zurück. Trotzdem ist es angeraten, seine Fahrkarten im Falle eines Falles möglichst frühzeitig zu buchen. Vor allem dann, wenn die Reise in den Sommermonaten oder zur Weihnachtszeit stattfinden soll.

5. O-Ton: MARTIN KOPETSCHKE

Also, für einen durchgehenden Fahrschein von Moskau nach Vladivostok sollte man rechnen im Viererabteil, außerhalb der Saison, mit drei- bis vierhundert Euro.

Erzähler

Wichtig zu erwähnen wäre an dieser Stelle vielleicht noch, dass sich die Bezeichnung „Transsibirische Eisenbahn“ keineswegs ausschließlich auf die Strecke zwischen der russischen Hauptstadt Moskau und Vladivostok am Pazifischen Ozean beschränkt. Neben der klassischen Route durch Sibirien gibt es beispielsweise auch noch eine so genannte tatarische Strecke über Kasan zum Ural, und mit der transmongolischen oder der transmandschurischen Bahn kann man sogar bis nach Peking fahren. Wir aber wollen uns im Folgenden in erster Linie mit dem klassischen Streckenverlauf beschäftigen – zumal dieser laut Martin Kopetschke ohnehin die interessantesten Landschaften und Städte zu bieten hat.

6. O-Ton: MARTIN KOPETSCHKE

Das klassische Ziel, was wirklich auch überwältigend ist, ist der Baikalsee. Was wir immer sehr viel den Kunden empfehlen, ist eine Fahrt mit der Baikarundbahn. Das ist eine kleine Nebenstrecke, ein ehemaliger Abschnitt der Transsibirischen Eisenbahn, der durch einen neuen Abschnitt über die Berge ersetzt wurde. Dort gibt es Dörfer, wo man nur per Bahn oder per Schiff hinkommt. Es gibt dort keine Straßen hin. Sehr schön ist eben auch die Strecke am Baikalsee entlang. Wo man sehr schön Pause machen kann, ist noch Ulan Ude, hinter dem Baikalsee. Das ist die asiatischste Großstadt Russlands. Das ist in Burjatien. Und Burjatien, also... de facto sind die Burjaten also Mongolen. Und das ist halt schon so ein Vorgeschmack auf China und Asien, ist diese Stadt. Dann die Stadt Krasnojarsk. Dann recht interessant ist – das liegt jetzt nicht an der klassischen Transsib-Strecke, aber man kann es sehr gut mit einbauen -, ist Kasan, die Hauptstadt Tatarstans, also die Hauptstadt des russischen Islam. Auch sehr interessant. Viele Leute machen auch eine Pause in Jekatarinburg. Es ist eine Großstadt, sozusagen das Tor zu Sibirien. Ist auch eben sehr beliebt als Pausenpunkt, weil es so etwa kurz vor der Hälfte zwischen Moskau und Baikalsee ist. Viele Leute haben auch gehört von Novosibirsk. Wer eine Stadt mit Plattenbauten in der Taiga mag, kann auch dort aussteigen. Ansonsten dann, hinter dem Baikalsee, da beginnt halt diese Strecke, wo wirklich sehr lange Sibirien ist, also wo wirklich es tagelang durch den Wald geht.

Musik

Sprecher

Zweites Kapitel: Es geht los.

Zitator

Die Stunden werden unförmig, formlos, zerdehnt wie die Uhren auf den Bildern Salvador Dalis. Zu allem Überfluss fährt der Zug durch verschiedene Zeitzonen, und man müsste immer wieder die Zeiger stellen, doch wozu, was würde man dadurch gewinnen? Hier wird das Gefühl der Veränderung (der wichtigste Maßstab der Zeit) schwächer, ja, sogar das Bedürfnis nach Veränderung. Der Mensch lebt hier wie im Kollaps, in Erstarrung, in innerer Reglosigkeit. (...) Was kann man auf einer Reise mit der Transsibirischen Eisenbahn von der Wirklichkeit des Landes sehen? Eigentlich nichts. Die meiste Zeit ist die Trasse im Finstern verborgen, doch auch am Tag sieht man nicht viel mehr als eine verschneite, unendliche Wüste. Irgendwelche kleinen Stationen, des Nachts einsame, fahle Lichter-Gespenster, die

den durch Schneewolken jagenden Zug anstarren, der gleich wieder verschwindet, untertaucht, vom nächsten Wald verschluckt wird.

7. O-Ton: ATMO BAHNHOF MOSKAU

(Durchsage)

Erzähler

Das Abenteuer beginnt in Moskau – und zwar auf dem so genannten Kasaner Bahnhof. Er gehört zu den größten der insgesamt acht Fernbahnhöfe der russischen Hauptstadt. Wie der Name schon sagt, fahren von hier aus jeden Tag Züge nach Kasan, in die Hauptstadt Tatarstans, aber auch in Richtung Ural, in Teile Sibiriens und sogar bis nach Zentralasien.

8. O-Ton: ATMO IM ZUG

Erzähler

Inka, meine Reisebegleitung, und ich haben uns mit der Fahrt auf der Transsibirischen Eisenbahn für eine Art Kreuzfahrt auf Schienen entschieden. Praktischerweise wird der Sonderzug „Zarengold“ unterwegs auch an all jenen Orten länger halten, die mir Bahnexperte Martin Kopetschke zuvor besonders ans Herz gelegt hat. Hinzu kommt, dass es an Bord kompetente, Deutsch sprechende Reiseleiter gibt. Diesen Komfort, verbunden mit der Unterbringung im Zweibett-Abteil, wollen Inka und ich uns einfach gönnen.

9. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

So, meine sehr verehrte Damen und Herren, herzlich Willkommen an Bord unseres „Zarengold“-Zuges.

Erzähler

Was mir als Radioautor besonders gut gefällt: Zu den Annehmlichkeiten unseres Sonderzuges gehört auch eine Art eigener Bordfunk. Über diesen meldet sich schon kurz nach dem Start unser Chefreiseleiter. Er heißt Hans-Joachim Bobsin.

10. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Morgen früh werden wir auch recht früh, sehr früh sogar, über die Wolga fahren – werden Sie wahrscheinlich die Gelegenheit haben, etwa eine Stunde, bevor wir nach Kasan kommen, auch die Wolga zu sehen. Da dürfte es schon hell sein. Unser Zug wird um 8 Uhr 40 am Kasaner Hauptbahnhof einfahren.

Erzähler

Hans-Joachim Bobsin – er besteht darauf, von allen Mitreisenden einfach nur Ha-Jo genannt zu werden - wird uns in den nächsten Tag immer wieder mit Informationen zur Geschichte Russlands und der Transsib im Besonderen versorgen, außerdem mit den wichtigsten Fakten zu den verschiedenen Städten und Landschaften.

11. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Jetzt hoffe ich zunächst einmal, dass Sie sich so nach und nach in Ihre Abteile begeben haben und sich dort nach und nach arrangieren mit Ihrem Gepäck, mit den Sachen, die Sie brauchen. Ich hoffe, Sie finden den Platz, den Sie brauchen.

Erzähler

Obwohl es sich beim „Zarengold“ um einen Komfortzug handelt, ist der Platz selbst in unserem Zweier-Abteil eher knapp bemessen. Die Koffer passen gerade so unter die beiden, jeweils knapp siebzig Zentimeter breiten Betten, links beziehungsweise rechts vom Fenster. Auf dem kleinen Tisch dazwischen erwarten uns zur Begrüßung ein paar Erfrischungen wie Wasser, Obst und Süßigkeiten. Unser Zug besteht aus insgesamt siebzehn Waggons, darunter drei Speisewagen. In der Kategorie, in der Inka und ich gebucht haben, umfasst ein Waggon neun Zweibett-Abteile, zwei Toiletten sowie einen recht großzügig bemessenen Waschraum. Wer die darin vorhandene Dusche nutzen möchte, muss sich vorab in den ausgehängten Duschplan eintragen. Und weil die Tanks an jeder Station nur eine begrenzte Menge an Wasser aufnehmen können, wird darum gebeten, den Verbrauch beim Waschen und Duschen in Grenzen zu halten.

12. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Unsere Schaffner werden Ihnen helfen, es sich gemütlich zu machen. Wenn der Koffer keinen Platz hat in Ihrem Coupé, dann werden die Schaffner dafür sorgen, dass Ihr Koffer dann woanders Platz hat und Sie nicht damit belästigt werden.

Zitator

Die dienstbaren Geister, zwei Russen in tabakbrauner Uniform, sind ständig auf den Beinen. Die armen Kerle scheinen niemals zu schlafen. Den ganzen Tag über nimmt sie der Kampf gegen den eindringenden Schmutz in Anspruch. Trotz ihres ärmlichen Aussehens werden sie von den Gästen sehr geschätzt, weil sie gefällig sind und beim leisesten Wink den unentbehrlichen, lebensspendenden Tee servieren. Sie sehen so freundlich, so arm und bleich und nichtssagend aus, diese pflichttreuen Burschen. Sie sprechen leise und beherrschen nur die melodische Heimatsprache ihres großen Volkes. Dienstbereitschaft und Unterwürfigkeit gegen alle sind von früh morgens bis in die Nacht ihre lobenswerten Eigenschaften.

13. O-Ton: ATMO IM ZUG

(Gespräch Inka mit Zugbegleiterin)

Erzähler

Von Unterwürfigkeit, wie sie Erik Bergengren 1936 auf seiner Reise erlebt hat, ist achtzig Jahre später bei unserer eigenen Zugbegleiterin nichts zu spüren – Gottseidank, ist man versucht zu sagen. Dafür ist die Hilfsbereitschaft bei Tanja umso stärker ausgeprägt. Tanja ist die gesamte Fahrt über ausschließlich und ganz alleine für unseren Waggon zuständig. Das heißt: Sie muss sich um das Saubermachen und Herrichten der Betten ebenso kümmern wie um die Zubereitung des Tees aus dem Samowar. Und weil Inka glücklicherweise ziemlich gut

Russisch spricht, kommt sie mit Tanja schnell ins Gespräch. Zum Beispiel verrät sie Inka, dass sie verheiratet ist – und auch ihr Ehemann, Sergej, als Zugbegleiter bei uns an Bord ist.

14. O-Ton: INKA REHAHN

Sonst wären die ja so lange getrennt, dass da keine Ehe funktioniert. Und sie sind bei einer speziellen Firma, wenn ich das richtig verstanden habe, angestellt, die sie auch unter diesen Gesichtspunkten angeheuert hat. Es ist für sie nicht wie eine Dienstreise, weil sie ja nur auf diesem Zug arbeitet, seit zehn Jahren – immer nur in diesem genauen Waggon. Also, das ist sozusagen wie ihr litschni – das hatte ich nachgefragt: wie ein persönliches Eigentum fast. Und sie hat hier größtes Interesse. Sie guckt nach jedem Detail. Und sie arbeitet zwischen Mai und Oktober, und dann ist sie halt zuhause und erholt sich. Das ist in Orjol, sechs Stunden südlich von Moskau.

Erzähler

Unsere Reise führt von Moskau aus in Richtung Osten. Allerdings folgt der „Zarengold“ auf seinem Weg nach Jekatarinburg nicht etwa der klassischen Transsib-Strecke, sondern wählt stattdessen einen parallel verlaufenden, weiter südlich gelegenen Streckenabschnitt. Auf diese Weise können wir unterwegs in Kasan Halt machen, der Hauptstadt der Republik Tatarstan. Und weil wir die 800 Kilometer bis dorthin über Nacht zurücklegen werden, verwandelt die fleißige Tanja unsere Liegen im Handumdrehen in zwei zwar schmale, aber doch recht gemütlich wirkende Einzelbetten. Während sich Inka auf dem Nachbarbett bereits in den Schlaf schaukeln lässt, schmökere ich noch ein wenig in Erik Bergengrens Transsib-Erinnerungen. Hier erlebt ein Schwede Namens Grenberg eine ziemliche Überraschung, als er eines Abends das eigene Zweibett-Schlafwagenabteil betritt.

Musik: PAGANINI – SALUT D'AMOUR

Zitator

Er wurde mit einem Schlage munter, als auf der Bettkante eine zierliche, wohlparfümierte junge Dame im Schlafanzug saß. Das pechschwarze Haar fiel ihr über den Nacken, wo der Ausschnitt eines Pyjamas anfang, dessen Raffiniertheit man mit nüchternen schwedischen Worten nicht beschreiben kann. Im Gepäcknetz lagen hübsche, neue Köfferchen. Auf dem Fensterbrett spielte ein kleines, praktisches Reisegrammophon. Man muss Herrn Grenberg verzeihen, wenn er sich an den Kopf fasste und überlegte, ob er wirklich nur einen oder zwei Wodka zum Nachtessen getrunken hatte. Aber konnte der Alkohol allein das Zimmerchen so gemütlich machen? Die Szene war viel zu lustig, um wahr zu sein. Den Bruchteil einer Sekunde kam Herrn Grenberg in Gewissenskonflikte und dachte daran, sich mit einer Entschuldigung zurückzuziehen. Aber, nachdem er vorsichtig die Nummer des Abteils geprüft hatte, die richtig war, und als das Mädchen auch schon die kaukasischen Augen mit ihrer unergründlichen Tiefe zu ihm aufschlug, da siegten Abenteuerlust und Spielteufel in seiner schwarzen Seele.

„Hat man in dieser Lotterie Nieten hinnehmen müssen, so braucht man sich wohl auch nicht zu schämen, wenn man einen Gewinn einheimen kann“, dachte er. So trat er rasch ein,

schloss leise die Tür und sammelte seine besten russischen Brocken zu einem sinnvollen Satz. Er verbeugte sich artig und fragte: „Mjascha-ju-lji vamm – störe ich Sie?“

Die Augen des Mädchens flackerten unbeschreiblich weich, als sie antwortete: „Njiskkoljka vajddjittji – keineswegs, treten Sie nur näher!“

Dann nahm sie zum Schein einen winzigen Wollschal vom Kleiderhaken und legte ihn über die Knie. Aber das machte wenig aus, denn es gab ja noch genug Dinge zu sehen, die von keinem Schal bedeckt waren.

Die ganze Angelegenheit konnte man wohl als Chance bezeichnen, und sie war Herrn Grenberg nichts weniger als unangenehm. Das war ein Lichtblick in der sonst finsternen und kalten Nacht. Das Mädchen war ohne Zweifel eine Russin. Und da sie anscheinend die ganze Situation als etwas durchaus Natürliches empfand, brauchte man wohl nicht den prüden Fremden spielen. Herr Grenberg zog rasch den Rock aus und begann, die Krawatte abzubinden. Aber etwas widerstrebte ihm das Auskleiden in dem engen Abteil doch, und jedes Kleidungsstück nahm beim Ausziehen etwas mehr Zeit in Anspruch als sonst. Er schielte zu dem Mädchen hinüber, aber das Fräulein ließ ganz ungeniert ihre roten Pantöffelchen auf den Fußboden gleiten und schwang dann die hübsch geformten Beine unter das graue Einerlei der Wolldecke. Darauf legte sie eine neue Platte auf das Grammophon. „Ljubiti-ji-lji-musuiku – sind Sie musikalisch?“ fragte sie freundlich und breitete eine Zeitung vor ihrem Gesicht aus, während die Melodien von Paganini lieblich und einschmeichelnd das Abteil füllten und es gleichsam leichter machten, das Hemd über den Kopf zu ziehen. Herr Grenberg, der sich nicht einmal daran gewöhnen konnte, vor den Badefräulein in Stockholm ohne Scham als Adam aufzutreten, mochte sich doch nicht recht vor einer kleinen, hübschen Dame ausziehen, die er noch dazu erst einige Minuten vorher kennen gelernt hatte. Man wusste ja auch nicht genau, wie sie darüber dachte. Aber das Licht auszumachen war doch wohl zu feige. So half es nichts, er musste sich daran gewöhnen. Und bei den Tönen des Grammophons, die Herr Grenberg mitpiff und unter einigem Schaukeln, das die Bewegung des Express mit sich brachte, ging das Auskleiden mit einer fast akrobatischen Behendigkeit vonstatten.

Gerade, als er bei einem feinen Pianissimo mit einem Balanceakt in seinen feinen, gestreiften Pyjama stieg, ruckte der Zug heftig – und Herr Grenberg sah sich von der Fügung unsanft, aber wohlwollend auf die Bettkante des Mädchens geworfen. Er konnte nur noch ein freundliches „Pardon!“ über die Lippen bringen und saß schon auf einer angenehm kühlen Grammophonplatte, „Salut d’amour“, die dabei in Scherben ging. Ja, es gibt Zufälle im menschlichen Leben, bei denen es nichts nützt, dass man eine teure Unfallversicherung zuhause im Schreibtischkasten hat. Die mildernde Melodie der Schallplatte im Fenster hörte mit einem hässlichen Kratzen auf. Aber das junge Mädchen warf die Zeitung in die Ecke, und, längelang auf dem Bett ausgestreckt, lachte sie so sehr, dass das erst kürzlich aufgetragene Rouge der Lippen kaum den halben Mund bedeckte. Das war ja ein Beweis dafür, dass sie das Peinliche der Lage so gut wie möglich übersehen wollte, und Herr Grenberg kam es vor, als wenn er die kleine Frau schon lange Jahre kenne. Seine wiederholte Bitte um Verzeihung erstickte in einem lauten Knacken. Eine neue Platte wurde aufgelegt.

Schon in Berlin erstandene Most-Pralinen und ziemlich lauwarmes Selterswasser wurden die Mittel der Verbrüderung. Auf der Bettkante prostete man sich zu, und eine lebhaftere Zeichensprache vollendete das ausgelassene Gemälde in dem engen, aber vielleicht deshalb

so gemütlichen Rahmen. Da die Sprachkenntnisse sehr begrenzt waren, ging die höchst zeremonielle Vorstellung so vonstatten, dass die beiden einander die Visitenkarten ihrer Reisetaschen zeigten, deren Familiennamen gegenseitig unaussprechlich waren. Deshalb begnügte man sich mit den Vornamen, wie man es manchmal in heiklen Situationen zwischen großzügigen Menschen tut.

Sie hieß Ane und war von Irkutsk, der großen, schönen Stadt am Baikalsee. Außer einer guten Zeichensprache besaß sie noch vorzügliche Apfelsinenmarmelade, und dieser Leckerbissen ging schon in den ersten Stunden der Freundschaft seinem Ende entgegen. Bald machte man auch Schluss mit den schmachttenden Tönen der Schallplatten. Zuletzt hatte man sie nur mehr mit Dämpfer gespielt. Das heißt, man stopfte Herrn Grenbergs armen Pyjamarock ganz einfach in den Trichter des Apparates.

Da nun die Schlafstelle Grenbergs anderthalb Meter in der Luft hing und einsam und ungastlich aussah und andererseits Ane über die Kälte klagte und vom Licht gestört wurde, war es die Pflicht des ritterlichen Herrn Grenberg, dafür zu sorgen, dass diese Missstände abgestellt wurden. Er schaltete also die Lampe aus und breitete das Wärmste, was er hatte, über die kleine Ane. Da wurde es angenehmer. Und während der Express seinen Weg nach Osten weiter donnerte, schwebten noch immer die Weisen des zu Ende gespielten „Salut d’amour“ im Abteil. Und die Fugen der Eisenbahnschienen sangen ihr eintöniges Lied: „Zwei Niete, ein Gewinn. Zwei Niete, ein Gewinn.“

Musik: PAGANINI

15. O-Ton: ATMO ZUG INNEN NACHT

Sprecher

Drittes Kapitel: Der Zar ist überall.

Erzähler

Die erste Nacht an Bord war, nun ja, sagen wir mal: gewöhnungsbedürftig. Denn auch unser Komfort-Sonderzug bewegt sich letzten Endes auf nichts anderem als den mitunter etwas holprigen Gleisen der Transsibirischen Eisenbahn. Daran muss man sich dann doch erst einmal gewöhnen.

16. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir haben jetzt gleich die Freude, hier in Kasan einzufahren. Wir sind schon langsam dabei. Kasan ist die Hauptstadt der Republik Tatarstan.

Erzähler

Die Republik Tatarstan ist rund 68 000 Quadratkilometer groß – und damit fast so groß wie der Freistaat Bayern. Pünktlich um 8 Uhr 40 morgens fahren wir ein in den Bahnhof der Hauptstadt Kasan. Von den etwa 1,2 Millionen Einwohnern der Stadt sind 52 Prozent tatarischen und 40 Prozent russischen Ursprungs. Kasan wurde im Jahre 1010 gegründet. 1552 eroberte Iwan, der Schreckliche, die Stadt für das Russische Reich. Heute ist Kasan eine der wenigen russischen Städte mit einem vollständig erhaltenen Kreml. Zu den Studenten der

örtlichen Universität gehörten einst unter anderem der spätere Begründer der Sowjetunion, Wladimir Iljitsch Lenin, und der Schriftsteller Leo Tolstoi.

17. O-Ton: ATMO SPEISEWAGEN

Erzähler

Im Speisewagen treffe ich Anatoly. Anatoly ist in Kasan geboren und aufgewachsen. Er lebt auch heute noch hier. Zwischendurch hat er einige Zeit als Dolmetscher in Deutschland verbracht, unter anderem in Braunschweig. Braunschweig und Kasan verbindet seit 1988 eine Städtepartnerschaft. In seiner Heimatstadt arbeitet Anatoly als Deutschlehrer und Reiseleiter. Weil er viele seiner Reisegruppen schon am Bahnhof in Moskau in Empfang nimmt, kennt er vor allem den Streckenabschnitt der Transsib zwischen Moskau und Kasan sehr gut. Auf den Regelzügen, erzählt Anatoly, gäben sich die Passagiere untereinander zunächst meist eher zurückhaltend. Mehr als ein höfliches „Guten Tag“ sei den Mitreisenden im Vierer- oder Sechserabteil zu Beginn der Fahrt kaum zu entlocken. Dies ändere sich erst, sobald die Schaffnerin ihre sorgfältige Kontrolle der Tickets abgeschlossen habe.

18. O-Ton: ANATOLY

Anschließend geht die Schaffnerin (sic!) und bietet immer den Tee den Passagieren an. Und das ist ja sehr günstig. Jeder kann sich sowas leisten. Und alle übernehmen das Angebot. Und einige sagen: „mit Zucker“ oder „mit Zitrone“, aber auf jeden Fall der schwarze Tee. Wenn man das Angebot ablehnt, dann erwischt man die Aufmerksamkeit vom ganzen Waggon. Wenn das Sechser-Abteile sind, da gibt es sowieso keine Türen. Und auch Vierer-Abteile - dann schauen alle auf so einen: „Oh!“ Das ist ja wahrscheinlich etwas Besonderes. Dann kann es auch sein, dass jemand fragt, ob jemand krank ist, dass der Tee abgelehnt wird. Oder, ja: „Sind Sie krank? Oder Ausländer?“ Also, sowas.

Erzähler

Sobald jeder seinen Tee bekommen habe, sagt Anatoly, beginne sich die Stimmung zu lockern, und die Reisenden würden anfangen, von sich zu erzählen. Auch der Alkohol spiele dabei nicht selten eine gewisse Rolle – doch dazu, wie gesagt, später mehr. Was die allgemeine Redseligkeit neben dem Alkohol offenbar ebenfalls fördert, ist der ungezwungene Dresscode, der an Bord der Transsibirischen Eisenbahn gilt. Egal, ob Bauer, Business-Manager oder hochrangiger Militär: Auf der längsten Strecke der Welt bevorzugen die Passagiere in der Regel ein eher ungezwungenes Outfit. Mehrere Tage und Nächte im feinen Zwirn herumzusitzen beziehungsweise zu liegen, will sich verständlicherweise kaum jemand antun. Martin Kopetschke von der Bahnagentur Schöneberg hatte mir im Vorfeld der Reise dazu eine hübsche Anekdote erzählt.

19. O-Ton: MARTIN KOPETSCHKE

Ich bin eingestiegen, und da war schon jemand drin, im Abteil. Der hing da auch im Jogginganzug. Wir haben gut miteinander getrunken, gegessen, haben uns über Gott und die Welt unterhalten. Und als wir in Moskau ausstiegen, zog der sich um – und es stellte sich heraus, dass das ein General der russischen Armee war, mit seiner mit Orden behängten

Uniform...und ich hätte das nie gedacht - und ich hätte nie so jemanden angesprochen. Und es war mir dann sehr...es war sehr interessant, dass der...dass, dass man sozusagen jemanden auch mal privat kennenlernt im Zug, den man wahrscheinlich ansonsten niemals so kennengelernt hätte, weil durch seine gesellschaftliche Rolle man vielleicht eine Hemmung gehabt hätte, ihn anzusprechen. Wenn der seine Uniform angehabt hätte, hätte man ihn nie angesprochen und hätte sich so persönliche Sachen erzählt.

Erzähler

Es ist nicht nur die Länge der Strecke, die die Fahrt auf der Transsib zu einem so einmaligen Erlebnis macht. Auch der Blick aus dem Zugfenster lässt sich mit keinem jener Bilder vergleichen, die einem beispielsweise bei einer Eisenbahnreise durch Deutschland geboten werden. Anstatt Dörfer, Städte, Flüsse, Seen und Wälder in bunter Abfolge vorbeihuschen zu sehen, herrscht beim Blick aus dem Fenster unseres Zuges eine merkwürdig faszinierende Eintönigkeit vor. Denn seitdem wir die vielen kleinen und größeren Holzhaus-Siedlungen bei Moskau hinter uns gelassen haben, wird uns tagelang gewissermaßen weiß vor Augen: nicht nur Hunderttausende, sondern Millionen von Birken säumen die Strecke – soweit das Auge reicht.

Und während wir die ersten Tausend Kilometer zurücklegen, scheint es an der Zeit, endlich einmal auf die Entstehungsgeschichte dieses verkehrstechnischen Weltwunders einzugehen. Die „Große Sibirische Bahn“, wie die Transsib in ihrer Planungsphase genannt wurde, sollte mehrere Ziele gleichzeitig verfolgen. Vor allem galt es, den politisch und wirtschaftlich wichtigen Osten Russlands endlich besser an das übrige Zarenreich anzubinden. Gleichzeitig wollte man aus dem europäischen Teil des Landes Bauern umsiedeln in jene Gebiete, die sich östlich des Urals befanden. Dadurch, so die Hoffnung, würde man die sibirischen Rohstoffvorkommen besser erschließen können.

Es ging aber auch darum, eine Route zu schaffen, auf der man Wirtschaftsgüter vom Pazifikraum bis nach Europa transportieren konnte. Die Zahlen in dieser Hinsicht waren vor dem Bau der Großen Sibirischen Bahn äußerst ernüchternd: Um das Jahr 1860 herum waren im Westen Russlands gerade einmal 2000 Kilometer Eisenbahn-Schienen verlegt.

Großbritannien und Deutschland dagegen verfügten zu dieser Zeit bereits über 15.000 beziehungsweise 13.000 Schienenkilometer – und das trotz deutlich geringerer Fläche. Aus russischer Sicht musste also dringend etwas passieren.

Interessanterweise war es ein Mann mit deutschem Familiennamen, der das Projekt „Transsibirische Eisenbahn“ schließlich entscheidend voranbrachte. Er hieß Sergej Witte. Witte entstammte einer russisch-deutschbaltischen Ehe. Begonnen hatte er seine Beamtenlaufbahn in der Eisenbahnverwaltung der ukrainischen Hafenstadt Odessa. Unter Zar Alexander III. wurde Witte zunächst zum Eisenbahnminister ernannt, wenig später sogar zum russischen Finanzminister. Auf Wittes Drängen hin wurde schließlich das „Komitee der Sibirischen Eisenbahn“ ins Leben gerufen. Dieses hatte die Aufgabe, neben dem Bahnbau auch die weitere Erschließung Sibiriens voranzutreiben.

Der erste Spatenstich für den Bau der Transsib erfolgte dann am 19. Mai 1891 um zehn Uhr morgens – und zwar durch den Sohn des Zaren. Der Zarewitsch, wie der Thronfolger im Russischen genannt wird, war damals gerade von einer Weltreise zurückgekehrt. Weil er in Vladivostok, an der Küste des Japanischen Meeres, erstmals wieder russischen Boden

betreten hatte, durfte der Zarewitsch vor Ort den ersten Spatenstich für den Bau der Transsib ausführen. Die Vollmacht, die ihm sein Vater dafür ausgestellt hatte, hatte folgenden Wortlaut:

Zitator

Ich befehle nun, mit dem Bau einer durch ganz Sibirien gängigen Eisenbahnstrecke zu beginnen, die das Ziel hat, die reichhaltigen Naturschätze der sibirischen Gebiete mit dem inneren Schienenverkehrsnetz zu verbinden. Ich übertrage Euch die Aufgabe, diesen, meinen Willen nach Eurer Heimkehr auf russischen Boden kund zu tun. In diesem Zusammenhang übertrage ich Euch in Vladivostok den Vollzug der Grundsteinlegung des zum Bau durch unmittelbare Regierungsverfügung auf Kosten der Staatskasse genehmigten Ussuri-Abschnitte des Großen Sibirischen Schienenstranges.

Erzähler

Der so genannte Ussuri-Abschnitt am östlichen Ende des russischen Reiches war insgesamt 769 Kilometer lang. Fünf Jahre nach Baubeginn, Ende Oktober 1897, wurde er fertiggestellt. Parallel dazu entstanden zwischen 1892 und 1916 in westlicher Richtung fünf weitere Streckenabschnitte, die alle jeweils unabhängig voneinander in Angriff genommen wurden. Insgesamt sollte sich der Bau der Transsibirischen Eisenbahn über einen Zeitraum von 25 Jahren erstrecken. Dabei verschlang das Projekt die für damalige Verhältnisse unglaubliche Summe von einer Milliarde Rubel. Ha-Jo Bobsin, unser Chef-Reiseleiter, findet, dass sich die Ausgaben durchaus gelohnt haben.

20. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Wozu führte das? Welchen Effekt hatte die Transsibirische Eisenbahn? Und zwar genau den, den Sergej Witte vorweggenommen hatte und den er erwartet hatte. Einerseits wirtschaftlich. Nehmen Sie Butter: 1892 wurde für 7000 Rubel Butter nach Europa transportiert. 1902 waren es bereits neun Millionen Rubel – etwa 180, 200 Millionen Euro auf heute übertragen. Dann, 1914, waren es 67 Millionen Rubel – ein Drittel der gesamten Staatseinnahmen Russlands damals kamen aus dem Verkauf von Butter aus Sibirien. Das war eines der Resultate der Transsibirischen Eisenbahn. Ein weiteres Resultat: Es lebten 1892 etwa 7,5 Millionen Menschen in Sibirien. 1914, kurz vor Beginn des Ersten Weltkrieges, hatte sich diese Zahl verdoppelt – und zwar alleine aufgrund des Betriebes der Transsibirischen Eisenbahn. Also: Sergej Witte hatte hier ein kühnes Auge und ein weitblickendes Auge im Sinne der russischen Herrscher.

21. O-Ton: ATMO BAHNHOF JEKATARINBURG

Erzähler

Nachdem wir genau 1668 Schienen-Kilometern zurückgelegt und zwei Zeitzonen durchquert haben, erreicht unser Zug Jekatarinburg. Etwa 40 Kilometer von hier entfernt verläuft die imaginäre Trennlinie zwischen Europa und Asien. Als natürliche Grenze fungiert der Ural. Der Name Jekatarinburg geht nicht etwa zurück auf die Zarin, Katharina die Große, sondern auf die heilige Ekatarina. Sie war die Schutzpatronin der zweiten Frau von Peter dem Großen, der späteren Zarin Ekatarina I.

Legt man die Gesamtfläche Russlands mit ihren über siebzehn Millionen Quadratkilometern zugrunde, dann ist es von Jekatarinburg übrigens kaum mehr als ein Katzensprung bis nach Perm. Die Stadt am Fuße des Urals hat Boris Pasternak einst in seinem berühmten Roman „Doktor Schiwago“ verewigt, wenn auch unter anderem Namen. Im Buch trägt Perm – Pasternak lebte hier für einige Zeit während des Zweiten Weltkriegs - die Bezeichnung Jurjatin. Auch das Haus, in dem Doktor Schiwago im Roman mit seiner Familie Zuflucht sucht, existiert tatsächlich. Himmelblau angestrichen, ist es für Neugierige allerdings nur von außen zu besichtigen. Und dass der berühmte Arzt bei seinen Reisen zwischen Moskau und Perm auf der Transsib unterwegs war, versteht sich in diesem Zusammenhang wohl fast von selbst. Allerdings fuhr Doktor Schiwago nicht in einem Personenzug mit, sondern in einem Güterwagen.

Musik: DOKTOR SCHIWAGO

Zitator

Die Landschaft war winterlich: Gleise, Felder, Wälder und die Dächer in den Dörfern – alles lag unter tiefem Schnee. Die Familie Schiwago hatte das Glück, in der linken Ecke des Waggons in der Nähe eines länglichen Fensters, Pritschen zu finden. Dort konnten sie sich häuslich einrichten, ohne dass die Familie getrennt wurde. Drei Tage lang hörten sie die Achsen unter dem Boden des Waggons wie Schlegel eines aufziehbaren Spielzeugtrommlers klopfen. Auf den kleineren Stationen konnte der lange Zug, der aus dreiundzwanzig Wagen bestand (die Schiwagos saßen im vierzehnten), an den zu kurzen Bahnsteigen jeweils nur mit den vorderen, den mittleren oder den hinteren Waggons halten. Die vorderen Wagen waren für das Militär bestimmt, die mittleren für den normalen Reiseverkehr, in dem hinteren hatte man die für den Arbeitsdienst Ausgehobenen untergebracht: es waren etwa fünfhundert Mann, Menschen aller Altersgruppen, Stände und Berufe. Die vollbesetzten Wagen boten ein buntes Bild. Neben gut gekleideten, wohlhabenden Leuten, Advokaten und Bürgern aus Petersburg, die der Klasse der Ausbeuter angehörten, sah man Droschkenkutscher, Parkettreiniger, Badewärter, tatarische Trödler, entlaufene Irrsinnige, Kleinkrämer und Mönche.

Jedesmal, wenn sich der Zug einer Station näherte, richtete sich Tonja von ihrer Pritsche auf, in der unbequemen Haltung, zu der sie die niedrige Wagendecke zwang. Sie beugte sich herab und versuchte, durch einen Spalt der geöffneten Tür zu erkennen, ob der betreffende Ort irgendwelche Möglichkeiten zum Tauschhandel bot und ob es sich lohnte, von der Pritsche herunter zu klettern, um auszusteigen. Durch das Bremsen des Zuges war sie aus ihrem Halbschlummer aufgefahren. Die große Anzahl von Weichen, über die der Wagen mit verstärktem Geratter holperte, schien anzuzeigen, dass es sich um eine größere Station und um einen längeren Aufenthalt handelte.

Antonina Alexandrowna richtete sich wieder auf, beugte den Kopf, rieb sich die Augen und brachte ihr Haar in Ordnung. Nachdem sie alles um und um gewühlt hatte, zog sie aus der Tiefe des Beutels, in dem sich ihre Sachen befanden, ein Handtuch hervor, das mit Hähnen, Burschen, Rädern und Bogen bestickt war. Inzwischen war auch der Doktor erwacht und als erster von seiner Pritsche heruntergesprungen, um seiner Frau behilflich zu sein.

Wärterhäuschen und Laternen waren schon vorübergeglitten. Durch die offene Wagentür sah man die Bäume des Bahnhofs näherkommen. Sie waren mit dicken Schneepolstern belastet,

die sie den Reisenden auf ihren ausgebreiteten Zweigen darboten wie das russische Gastgeschenk „Salz und Brot“.

Hinter der Ecke des Bahnhofsgebäudes standen die Bäuerinnen aus den Nachbardörfern, eine hinter der anderen, aufgereiht. Sie waren aufgeregt, als ob es zur Wahrsagerin ginge. Sie standen da mit Gurken, Quark, gekochtem Fleisch und Quarkkuchen, die trotz des Frostes ihre Wärme und ihren Duft bewahrt hatten, weil man sie in Deckelgefäßen aufbewahrt hielt. Die Frauen und Mädchen, die unter ihren Halbpelzen Tücher trugen, erröteten wie Klatschmohn, wenn derbe Matrosenscherze fielen. Dennoch fürchteten sie die Matrosen wie die Pest, weil sich die Kontrollgruppen, die gegen den verbotenen freien Handel und die Spekulationen eingesetzt wurden, hauptsächlich aus Matrosen zusammensetzten. Aber die Verwirrung der Bäuerinnen dauerte nicht lange. Der Zug hielt an, andere Passagiere kamen hinzu und mischten sich unter die Matrosen; der Handel blühte.

Antonina Alexandrowna drängte sich zwischen den Bäuerinnen hindurch, mit dem Handtuch über der Schulter, so als wolle sie sich auf dem Hinterhof des Stationsgebäudes im Schnee waschen. Man hatte ihr schon einige Male zugerufen: „He, Bürgerin! Was willst du für das Leinentuch?“ Aber Tonja und ihr Mann blieben nicht stehen, sondern gingen einfach weiter. Am Ende der Reihe stand eine Frau mit schwarzem, rotgeblütem Kopftuch. Sie hatte das bestickte Handtuch sofort bemerkt, ihre frechen Augen blitzten auf. Sie blickte sich nach allen Seiten um, und nachdem sie sich davon überzeugt hatte, dass ihr keinerlei Gefahr drohte, trat sie dicht an Antonina Alexandrowna heran, zog mit einem Ruck die Decke von ihrem Wagen und flüsterte hastig und erregt: „Schau einmal her! So etwas hast du noch nicht gesehen! Hättest du nicht Lust? Hör mal, denk nicht lange nach, man würde es dir nur fortnehmen. Gib mir dein Handtuch für den ‚Halben‘“.

Antonina Alexandrowna hatte das letzte Wort nicht verstanden. Sie fragte: „Was meinst du, meine Liebe?“ Unter dem „Halben“ verstand die Bäuerin einen halben Hasen, den sie, vom Kopf bis zum Schwanz fertig gebraten und der Länge nach durchgeschnitten, in ihren Händen hielt. Sie wiederholte: „Gib mir, sage ich, gib mir doch das Handtuch für den ‚Halben‘. Was schaust du? Das ist doch kein Hundebraten! Mein Mann ist Jäger. Das ist ein Hase! Ein Hase ist es!“

Das Tauschgeschäft kam zustande. Jede der beiden Parteien glaubte, auf Kosten der anderen ein ausgezeichnetes Geschäft gemacht zu haben. Antonina Alexandrowna schämte sich, eine arme Bäuerin so unanständig übers Ohr gehauen zu haben. Die Bäuerin jedoch, die mit dem Geschäft wohl zufrieden sein konnte, hatte es eilig, den gefährlichen Ort zu verlassen. Sie rief ihre Nachbarin, die nichts mehr zu tauschen hatte, und ging mit ihr auf einem ausgetretenen Schneepfad, der sich in der Ferne verlor, zu ihrem Dorfe zurück.

Musik: DOKTOR SCHIWAGO geht über in:

22. O-Ton: ATMO BAHNHOF JEKATARINBURG (Durchsagen, Musik aus Lautsprechern)

Erzähler

Einfahrt in den Bahnhof von Jekatarinburg. Bahnhofsgebäude heißen im Russischen übrigens „Woksal“ – eine Kombination aus den Wörtern „Vokal“ und „Saal“ beziehungsweise eine Verkürzung des russischen Begriffs „Wokalny Sal“, zu Deutsch „Chorsaal“.. Zurückzuführen ist diese Bezeichnung darauf, dass viele der ersten, ab 1837 erbauten Bahnhöfe in Russland eine Zeitlang auch als Konzertgebäude genutzt wurden. Im Woksal wartete man also nicht nur auf den nächsten Zug, sondern lauschte gleichermaßen allen möglichen Musik- und Gesangsdarbietungen.

23. O-Ton: ATMO BAHNHOF JEKATARINBURG

Erzähler

Die so genannten Blutkathedrale in Jekaterinburg ist der Anlaufpunkt wohl fast aller Transsibirischen Reisenden. Errichtet wurde das russisch-orthodoxe Kirchengebäude in den Jahren 2002 und 2003 – und zwar genau an jener Stelle, an der im Sommer 1918 mehrere Angehörige der Zarenfamilie ermordet wurden. Damals befand sich an Stelle der heutigen Kathedrale das so genannte Ipatjew-Haus. Benannt war es nach seinem Besitzer, dem Militäringenieur Nikolaj Ipatjew. Im Zuge der Russischen Revolution musste Ipatjew sein Haus kurzfristig räumen, weil es den Bolschewiki als vorübergehendes Gefängnis für die Zarenfamilie Romanow dienen sollte. Ursprünglich geplant war, Zar Alexander II. später von hier aus nach Moskau zu verbringen. Dort wollten ihn die Revolutionäre im Zuge eines Schauprozesses für seine Verbrechen am russischen Volk zur Rechenschaft ziehen. Doch dazu sollte es nicht kommen. In der Nacht vom 16. auf den 17. Juli 1918 wurden sieben Mitglieder der Zarenfamilie - gemeinsam mit ihrem Leibarzt, der Hofdame, dem Koch sowie einem Diener – von den Bolschewiki im Keller des Ipatjew-Hauses grausam hingerichtet.

Zitator

Dann gingen die Bolschewiken sich die Hände waschen; sie wuschen sich die Hände, entledigten die kaiserlichen Körper ihrer persönlichen Gegenstände und stapelten sie auf einen Laster.

Erzähler

...malt sich Mathias Enard die damalige Szene aus – niedergeschrieben in seinem Transsibirischen Roman „Alkohol und Wehmut“.

Zitator

Ich denke an den Fahrer dieses Wagens, ich stelle mir einen netten, schnauzbärtigen Revolutionär mit grauem Käppi vor, seine feuchten Hände liegen auf dem Lenkrad, er fährt vorsichtig, er spürt, wie seine traurige Last beim Rumpeln des Fahrzeugs hin und her geworfen wird, er fährt den Herrscher zu seiner letzten Ruhestätte, einem namenlosen Graben vor der Stadt, und er kann ein noch so überzeugter Revolutionär sein, er ist bewegt, er ist bewegt, weil es ein Stück Russland ist, das er in seinem Kipplaster davonfährt, ein bedeutendes Stück Russland, die Nachfahren der ersten Könige von Kiew, der mittelalterlichen Zaren, von Iwan dem Eroberer von Kasan, von Peter dem Reformator und

von Katharina der Großen, sie alle liegen da hinter ihm auf diesem Laster und alle sind sie tot, und sie wiegen so schwer, so schwer, dass der Wagen auf kaum mehr als dreißig pro Stunde kommt und das Lenkrad zittert, er weiß, dass all das vorbei ist, dass überhaupt alles vorbei ist, dass die große Welle der Revolution die alte Welt zum Einsturz gebracht hat, und trotz seines roten Eifers, trotz der ganzen Kraft seiner Überzeugung ist dem Mann mit dem grauen Körper ein wenig bang zumute in diesem tristen Morgenrauen, er hat ein wenig Angst vor diesem zerbrechlichen Titan, der auf seinem Weg so leichtfüßig die Geschichte zertritt, also beschleunigt er, er beschleunigt, um zu vergessen und diese ganze Wehmut in ein finsteres, feuchtes Loch zu kippen, bevor man zum Nächsten übergeht und alles zusammen mit den bereits trunkenen Henkern im Alkohol ertränkt.

Erzähler

In den Jahrzehnten nach 1918 diente das Ipatjew-Haus zunächst verschiedenen musealen und politischen Zwecken. 1977 schließlich wurde es auf Anweisung des Moskauer Politbüros abgerissen – vermutlich, um das Gebäude nicht zum Touristenmagneten oder gar Wallfahrtsort für russische Monarchisten werden zu lassen. Genau diese Rolle hat dafür heutzutage die Blut-Kathedrale übernommen.

Musik

Erzähler

In der zweiten Stunde unserer Langen Nachtwerden wir von Jekatarinburg aus weiterfahren in jene Region, der die Transsibirische Eisenbahn ihren Namen zu verdanken hat. Folgen Sie uns nach den Nachrichten in die Weiten der sibirischen Steppe.

Musik

2. STUNDE

Musik: MICHAEL STROGOFF – NADJA’S THEME

Sprecher

Viertes Kapitel: Durch Sibirien

Zitator

Das Reich des Zaren war riesig, es reichte bis in den Fernen Osten. Es war die Zeit, da dieses Reich um das Amurgebiet, um Südsachalin, um Taschkent und Samarkand vergrößert wurde. Gebiete, in denen Völkerschaften wohnten, von denen sich der Bauer in der Ukraine keine rechte Vorstellung machte, und dem es genügte – genügen musste -, wenn er erfuhr, dort wohnten Kirgisen und Tartaren. In der Zeit, in der unsere Geschichte spielt, gab es im Fernen Osten noch keine Eisenbahn, bestenfalls dachte man gerade erst daran, eine Eisenbahnlinie nach Wladiwostok zu bauen. Fuhr man in den Fernen Osten, dann im Sommer mit der Kutsche und im Winter mit dem Schlitten. Am Morgen des 16. Juli begab sich Michael Strogoff zum Bahnhof, ein Reisender unter vielen. Auf dem Bahnhof herrschte ein Gewühl, wie es immer auf einem Bahnhof herrscht; Michael Strogoff suchte nach dem Zug, der ihn nach Nishni-Nowgorod bringen sollte, dem Endpunkt der Eisenbahnlinie.

Erzähler

Michael Strogoff machte sich Mitte der sechziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts auf den Weg. Der Kurier des Zaren, der Jules Vernes Roman aus dem Jahre 1876 den Titel gab, sollte dessen Bruder in Irkutsk vor einem Verräter warnen. Weil die Telegrafleitungen in Sibirien wegen eines Tatarenaufstands unterbrochen waren, musste Michael Strogoff die Nachricht persönlich überbringen. Von den über fünftausend Kilometern Strecke bis Irkutsk konnte der Kurier aber noch nicht einmal fünfhundert per Bahn zurücklegen – nämlich bis zur damaligen Endstation, Nischni-Nowgorod. Von dort aus ging es für Michael Strogoff daher mit der Kutsche weiter. Der Ausbau der Großen Sibirischen Bahn in Richtung Osten sollte erst gut 25 Jahre später beginnen. Mit welchen Strapazen dies für die beteiligten Arbeiter verbunden war, erfahren wir über den Bordfunk .

24. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Wir fahren hier durch eine Landschaft, die zum Teil noch zum Permafrost gehört. Die ganzen Seen, die Sie sehen, sind keine permanenten Seen, sondern das ist einfach nur Regenwasser, das nicht abläuft, weil in 50 Zentimetern Tiefe der Erdboden noch gefroren ist. Nun stellen Sie sich vor, Sie verlegen ein paar Bahnschwellen, hier durch diese Gegend, etwa um diese Jahreszeit, und es kommt der Juli, und der Boden gefriert nicht mehr so schön. Und auf einmal ist der gefrorene Boden zwei Meter tiefer – und die Bahnschwellen sinken ab. Und Sie bekommen ein großes Problem. Und das war eines der Hauptprobleme der Ingenieure der Transsibirischen Eisenbahn: Das Gleisbett, das sie verlegt haben, ist einfach abgesoffen. Und sobald der erste große Zug mit acht Waggons darüberfuhr – im Juli, wenn das Wetter wärmer

war –, ist der Zug einfach abgesehen. So einfach war das. Und das passierte in den Jahren zwischen 1903 bis 1912, über einen Zeitraum von neun Jahren – wieder und wieder und wieder.

Erzähler

Die Bedingungen, unter denen die Arbeiten an der Transsib vorangingen, waren denkbar schwierig. Der Reiseschriftsteller John Foster Fraser schreibt 1901:

Zitator

Es gab wenige Gräben und wenige Erhebungen. Man folgte der Strecke des geringsten Widerstandes, und wenn auf dem Weg ein Buckel auftauchte, führten die Schienen meist um ihn herum und nicht darüber hinweg. Die Folge war, dass der Bahndamm zum größten Teil nur einen Fußbreit über der Erde von beiden Seiten her aufgehäuft wurde. Darauf legte man die Schwellen und befestigte auf ihnen die Schienen.

Auf einer Strecke wie dieser konnte keine große Geschwindigkeit erreicht werden. Hin und wieder schwankten die Waggons etwas unbehaglich, ein Zeichen, dass die Schienen an dieser Stelle uneben verlegt worden waren. Doch dies geschah selten. In der Regel fuhr der Zug gleichmäßig dahin. Man hat bereits bemerkt, dass die Bahnlinie nicht ausreichend geschottert ist und die Schienen alles in allem zu leicht für den Eisenbahnverkehr sind, welcher immer schwerer wird. Daher wird die Strecke derzeit über längere Abschnitte hinweg neu geschottert und verlegt.

Ich habe Tausende von Arbeitern gesehen, stämmig gebaut, doch nicht groß, mit dunklen Gesichtern und starkem Bartwuchs, Männer voller Kraft. Sie alle sind sehr einfach gekleidet. Sie befinden sich in Hunderten Meilen von Entfernung von jeder Stadt und sind an diesen schmalen Streifen gefesselt, der die Kiefernwälder wie ein Messer durchschneidet. Sie standen seitlich der Bahnlinie, wischten sich mit ihren behaarten Armen den Schweiß von der Stirn und nickten jedem, der den Kopf aus dem Fenster streckte, gutmütig zu. Sie besaßen behelfsmäßige Hütten, die oft nicht mehr waren als ein Verschlag aus Schwellen, unter den sie kriechen und wo sie schlafen konnten.

Oft blickte ich in die Dämmerung hinaus und sah, wie sie ihre erste Mahlzeit aus Tee und dunklem Brot verzehrten. Niemals sah ich sie bei irgendeiner Mahlzeit etwas anderes essen. Sie lebten von Tee und dunklem Brot und wirkten dabei nicht wie Schwächlinge. Einmal, oder weiter draußen auch zweimal in der Woche, hatten sie Fleisch zu essen. Ihr Lohn betrug zehn Pence pro Tag.

Es war ein bemerkenswerter Anblick, wenn die Dunkelheit herabsank, das Feuer der Lokomotive einen langen Lichtstrahl an den Himmel und in das schwatze Laub warf und wir die Lager dieser Männer am Waldrand passierten, deren Kessel über einem knisternden Reishäufchen kochten. Daneben kauerten sie auf dem Boden, todmüde Männer, in deren dunklen slawischen Zügen der Lichtschein des Feuers spielte.

Auf der ganzen Strecke gibt es über Tausende von Meilen Sträflinge mit guter Führung, die ihr Leben in Hütten verbringen und die mit grünen Fahnen das Signal geben, wenn der Weg frei ist. Viele von ihnen sahen weit intelligenter aus als die Eisenbahnmitarbeiter. Aber auf ihren Gesichtern lag beständige Traurigkeit, die von der Einsamkeit ihres Lebens ohne die Spur einer Hoffnung für die Zukunft herrührte. Bei Nacht benutzten sie eine grüne Lampe.

Oft stand ich eine Stunde vor Mitternacht im Gang zwischen den Waggons und zählte die grünen Lichter, während wir vorbeituckerten. Unten am schwarzen Bahndamm tauchte dann ein kleiner, grüner Fleck auf. Während die Waggons über die Schienen rumpelten, wurde er größer. In der Dunkelheit gerade noch erkennbar, stand dort die Gestalt eines Mannes, der die Lampe hoch über sich hielt. Sobald wir an ihm vorüberfuhren, verschwanden er und sein Licht. Doch wenn der Zug passiert hatte, drehte er sich um und hielt das Licht in die andere Richtung. Instinktiv wandte ich mich um und blickte wieder nach vorn. Und dort drüben, in weiter Entfernung, war ein weiterer, winziger grüner Fleck.

An sich ist nichts Besonderes an einem solch einfachen Signal. Bedenkt man jedoch, dass es Tausende dieser Männer gibt, und dass ein Signal, welches heute in Moskau seinen Anfang nimmt, elf Tage unterwegs ist, bevor es am Ufer des Baikalsees abbricht, gewinnen die grün funkelnden Lichter eine eigentümliche Bedeutung.

Erzähler

Gut einhundert Jahre später ist auf unserem Weg zum Baikalsee von den grünen Lichtern natürlich nichts mehr zu sehen. Sumpfig-graue Steppen werden durchzogen von beeindruckenden Flüssen, die unser Zug auf stählernen Brücken überquert. Man mag sich kaum vorstellen, was wohl jene Menschen gefühlt haben mögen, die einst hierher in die Verbannung geschickt wurden. Die so genannte Katorga - abgeleitet vom griechischen „kateirgon“, „zwingen“ - war nach der Todesstrafe die schwerste Strafe im Reich des russischen Zaren. Wer in sibirischer Verbannung landete und Zwangsarbeit leisten musste, der verlor sämtliche Bürgerrechte. Selbst nach Ablauf der Strafzeit durfte der Betroffene nicht mehr zurückkehren auf die andere Seite des Urals.

Das galt unter anderem auch für Fjodor Michailowitsch Dostojewski. Der berühmte russische Schriftsteller wurde im Frühjahr 1849 festgenommen und zunächst in St. Petersburg eingesperrt. Man beschuldigte ihn, einer geheimen Oppositionsgruppe anzugehören. Die ursprünglich über Dostojewski verhängte Todesstrafe wurde vom damaligen Zaren schließlich in eine vierjährige Verbannungsstrafe abgeändert. Dadurch landete der Autor in einem sibirischen Zwangsarbeitslager bei Omsk. Für uns Durchreisende ist Omsk heutzutage kaum mehr als eine moderne Industriemetropole mit knapp 1,2 Millionen Einwohnern, gelegen am Transsib-Kilometer 2711. Für Dostojewski aber war seine Verbannung hierhin offenbar die reine Hölle. Verarbeitet hat er seine Erfahrungen später in einem Buch mit dem vielsagenden Titel „Aufzeichnungen aus einem Totenhaus“.

Zitator

Mein erster Eindruck beim Eintritt ins Zuchthaus war im Allgemeinen der denkbar abstoßendste; aber trotzdem erschien mir das Leben im Zuchthause seltsamerweise viel leichter, als ich es mir unterwegs vorgestellt hatte. Die Arrestanten bewegten sich, wenn auch in Ketten, frei im ganzen Zuchthause, sie fluchten, sangen Lieder, arbeiteten für sich, rauchten Pfeifen und tranken sogar (allerdings nur wenige von ihnen) Branntwein; nachts spielten sie aber Karten. Die Arbeit selbst erschien mir beispielsweise gar nicht so schwer, wie ich es von der berühmten »sibirischen Zwangsarbeit« erwartete, und ich kam erst recht spät dahinter, dass die Schwere dieser Arbeit weniger in ihrer Schwierigkeit und ihrer ununterbrochenen Dauer bestand, als darin, dass sie erzwungen, obligatorisch, unter dem Stocke war.

Der freie Bauer arbeitet vielleicht unvergleichlich mehr, er arbeitet zuweilen auch nachts, besonders im Sommer; aber er arbeitet für sich, arbeitet mit einem vernünftigen Ziel und hat es infolgedessen unvergleichlich leichter als der Zuchthäusler mit seiner erzwungenen und für ihn vollkommen zwecklosen Arbeit. Mir kam einmal dieser Gedanke: wenn man einen Menschen vollkommen erdrücken und vernichten, einer so entsetzlichen Strafe unterziehen will, dass vor ihr selbst der grausamste Mörder erbebt und sie schon im Voraus fürchtet, so braucht man nur seiner Arbeit den Charakter vollkommener Zwecklosigkeit und Sinnlosigkeit zu verleihen.

Wenn die jetzige Zwangsarbeit für den Zuchthäusler auch uninteressant und langweilig ist, so ist sie doch an sich, als Arbeit vernünftig: der Arrestant stellt Ziegelsteine her, gräbt Erde um, baut und mauert; in dieser Arbeit liegt ein Sinn und ein Zweck. Aber wenn man ihn zum Beispiel zwingen wollte, Wasser aus einem Kübel in einen anderen zu gießen und dann wieder in den ersten zurückzugießen, oder Sand zu stoßen, oder einen Haufen Erde von einem Ort an den anderen zu schleppen und dann wieder zurück zu schleppen, so würde sich der Arrestant, glaube ich, schon nach einigen Tagen erhängen oder tausend Verbrechen begehen, um sich wenigstens durch den Tod von dieser Erniedrigung, Schmach und Qual zu befreien. Eine solche Strafe würde natürlich zu einer Tortur, zu einem Racheakt werden und wäre sinnlos, weil dadurch kein vernünftiges Ziel erreicht wäre. Da aber eine solche Tortur, Sinnlosigkeit, Erniedrigung und Schmach zum Teil unbedingt auch in jeder erzwungenen Arbeit liegt, so ist die Zwangsarbeit unvergleichlich qualvoller als jede freie Arbeit, eben deshalb, weil sie eine erzwungene ist.

Ich trat übrigens ins Zuchthaus im Winter, im Dezember, ein und hatte zunächst keine Ahnung von der fünfmal schwereren Sommerarbeit. Im Winter gab es in unserer Festung überhaupt wenig ärarische Arbeit. Die Arrestanten gingen zum Irtysschufer, um alte, dem Staate gehörende Barken abzubrechen, arbeiteten in den Werkstätten, schaufelten vor den Amtsgebäuden den Schnee, den die Stürme anwehten, brannten und stießen Alabaster usw. Ein Wintertag war kurz; die Arbeit war schnell erledigt, und alle unsere Leute kehrten früh ins Zuchthaus zurück, wo fast nichts zu tun wäre, wenn sie nicht irgendwelche eigene Arbeit hätten. Mit eigener Arbeit befasste sich aber vielleicht nur ein Drittel aller Arrestanten; die übrigen taten aber nichts, trieben sich ohne jedes Ziel in allen Kasernen des Zuchthauses herum, fluchten, intrigierten, machten Radau und betranken sich, wenn sie zufällig Geld hatten; nachts verspielten sie beim Kartenspiel das letzte Hemd; alles aus Langeweile, Müßiggang und Nichtstun. In der Folge begriff ich, dass das Zuchthausleben außer der Freiheitsberaubung und der erzwungenen Arbeit noch eine andere Qual enthielt, die vielleicht noch unerträglicher war als alle anderen. Das ist das erzwungene allgemeine Zusammenleben. Solch ein Zusammenleben gibt es natürlich auch an anderen Orten, aber ins Zuchthaus kommen doch solche Leute, dass nicht jedermann Lust hat, mit ihnen zusammenzuleben, und ich bin überzeugt, dass jeder Zuchthäusler diese Qual empfand, wenn auch natürlich in den meisten Fällen unbewusst.

Musik

25. O-Ton: ATMO BARABINSK

(Bahnsteiggeräusche)

Erzähler

Pünktlich um kurz nach zehn Uhr am Morgen des dritten Reisetages erreichen wir Barabinsk, unter anderem, um die Frischwasser-Vorräte aufzufüllen. Benannt ist die Stadt mit ihren rund 35.000 Einwohnern nach dem tatarischen Stamm der „Barbara“, der sich hier einst ansiedelte. Mit dem Bau der Transsibirischen Eisenbahn entstanden vor Ort um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert herum Eisenbahnwerkstätten. 1917 schließlich erhielt Barabinsk das Stadtrecht zuerkannt. Als touristische Attraktion gibt es hier heute ein Eisenbahnmuseum.

26. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

So, meine Damen und Herren, wir stehen jetzt schon eine geraume Zeit, fast zwanzig Minuten. Noch ein paar Minuten, dann fährt der Zug weiter. Und wir wollen uns einmal mit der Geschichte der Eroberung Sibiriens beschäftigen.

Erzähler

Die Eroberung Sibiriens hatte ihren Ursprung in den achtziger Jahren des sechzehnten Jahrhunderts. Damals herrschte im Khanat Sibir ein Mann namens Kutschum Khan. Dieser unternahm mit seinen Truppen immer wieder grenzüberschreitende Raubzüge auf die westliche Seite des Uralgebirges. Das wiederum gefiel dem russischen Zaren, Iwan dem Schrecklichen, ganz und gar nicht. Er entsandte daher ein Kosaken-Heer in Richtung Osten, um dem Treiben des Kutschum Khan ein Ende zu bereiten. Die Kosaken waren Söldner, ihre Anführer wurden als Atamanen bezeichnet. 1582 also zog der Ataman Jermak im Auftrag des Zaren auf in den Kampf gegen Kutschum. Tatsächlich gelang es Jermak zunächst, die Einheiten des Khans zu besiegen und vorübergehend in die Flucht zu schlagen.

27. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Nun sprechen wir von zwei Jahren eines ständigen Konfliktes zwischen den Kosaken, der Kerntruppe der Leute um Jermak, und den Männern von Kutschum. Und im Jahre 1584 gelang es Kutschum schließlich, dem Jermak einen Hinterhalt zu legen, in dem Jermak und eine ganze Reihe seiner Leute dann auch umkamen. Jermak soll jämmerlich ertrunken sein, weil seine Rüstung ihn in den Irtysh hinabgezogen hat und er nicht mehr herauskam.

Erzähler

Langsam, geradezu gemächlich, setzt sich unser Zug wieder in Bewegung. Der US-amerikanische Reiseschriftsteller Marcus Lorenzo Taft schrieb schon vor über einhundert Jahren:

Zitator

Die moderate Geschwindigkeit dieser russischen Expresszüge erinnert an Kamele, seit Ewigkeiten gewohnt, die unermessliche Wüste zu durchqueren. Niemals ruhen sie, wie Rassepferde in dem Moment des Startsignals loszufahren. Stattdessen setzen sie sich, schnaufend wie ein geduldiges Kamel, erst nach drei Signalen in Bewegung, gleichsam wie

ein Taschenmesser, dessen Klinge in mehreren ruckartigen Bewegungsabläufen gezückt wird, und gemahnen an ein Kamel, das sich erst auf die Knie erhebt, dann auf die Hinterbeine und schließlich auf den Vorderbeinen zu stehen kommt.

Musik: BORIS GODUNOW

Erzähler

1584 - also in demselben Jahr, in dem der Kosakenführer Jermak jämmerlich ertrank - starb auch sein ursprünglicher Befehlsgeber, Zar Iwan der Schreckliche. Und weil dessen Sohn, Fjodor, geistig zurückgeblieben war, kam er als Thronfolger nicht in Frage. Das führte dazu, dass Boris Godunow die Macht übernahm.

Godunow hatte die wirtschaftliche Bedeutung Sibiriens für Russland erkannt und setzte alles daran, das russische Reich weiter in Richtung Osten auszudehnen. Darum schickte er zusätzliche Kosaken und auch Soldaten los. Diese machten sich daran, nach und nach immer mehr Raum zu erobern – bis hin zum Pazifischen Ozean. Das Vorgehen blieb dabei immer dasselbe: Bei Winteranbruch errichteten die Truppen zunächst ein Winterlager. Dieses wurde dann im darauffolgenden Frühling zur Festung ausgebaut, dem so genannten Kreml. Vom Kreml aus zog der Kern der Truppe anschließend wiederum weiter Richtung Osten, um dort einige Monate später das nächste Winterlager aufzuschlagen. Parallel dazu erhielten die weiter westlich, im Kreml, zurückgebliebenen Soldaten Verstärkung durch Nachfolgetruppen aus dem Westen. Diese hatten die Aufgabe, die Macht über die bis dahin eroberten Gebiete militärisch abzusichern. Im Laufe von rund acht Jahrzehnten wurde so nach und nach ganz Sibirien erobert.

28. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Nun, die Eroberung eines Landes ist eine Sache. Ein kluger Mann hat einmal gesagt: „Man kann ein Land zwar vom Pferderücken aus erobern, man kann es aber nicht vom Pferderücken regieren.“ Genau das war nun die große Herausforderung: Wie etabliere ich administrative Strukturen in einem völlig wilden Land – das noch dazu bevölkert war von Einheimischen, von Völkern, die dort seit Jahrtausenden gelebt haben? Im Prinzip kann man auch bei der Eroberung von Sibirien sprechen von einem Prozess, den Süd- und Nordamerika durchgemacht haben. Zumindest, was die Urbevölkerung angeht. Das war im Prinzip eine Ausrottungspolitik. Man ist rücksichtslos vorgegangen und hat einfach behauptet, dass das jetzt das Land des Zaren sei, und damit war alles gegessen. Und wer keinen Tribut entrichtete, wurde sofort umgebracht beziehungsweise malträtiert. Und wer freiwillig Tribut entrichtete, der konnte sogar mit einer halbwegs...ja, mit einer Autonomie rechnen, dem ließ man freie Hand.

Erzähler

Bei der Einführung administrativer Strukturen in Sibirien fiel zunächst der Kirche eine wichtige Rolle zu. Denn die kirchlichen Priester waren des Lesens mächtig – und somit überhaupt erst in der Lage, Verwaltungsaufgaben auszuführen. Später wurden dann gezielt aus Moskau entsandte Beamte damit betraut. Viele von ihnen waren sogar eigens nach Sibirien zwangsverschickt worden. Sie hatten sich zuvor irgendeines Fehlvergehens im Amt schuldig

gemacht. Wer dagegen freiwillig bereit war, in die unwirtliche Gegend im Osten des Zarenreiches umzusiedeln, der wurde vom Staat in der Regel mit Werkzeugen, Baumaterialien und Tieren belohnt – und konnte sich so unter Umständen dort eine neue Existenz aufbauen.

Die Kosaken hatten mit ihren Eroberungszügen ab 1582 zwar den Anfang gemacht. Der entscheidende Durchbruch bei der Erschließung Sibiriens gelang aber erst über dreihundert Jahre später – und zwar mithilfe der Transsibirischen Eisenbahn. Denn erst die neue Technologie machte es möglich, in diese fernen Regionen größere Menschenmengen zu verbringen. So kam es, dass sich die Einwohnerzahl Sibiriens zwischen 1892 und 1912 verdoppelte - von 7,5 auf rund 15 Millionen Menschen.

29. O-TON ATMO SPEISEWAGEN

Erzähler

Unser Sonderzug verfügt über drei verschiedene Speisewagen. Anders wäre es auch gar nicht möglich, alle der insgesamt rund 170 Reisenden gleichzeitig zu verköstigen. Für den ebenso aufmerksamen wie unaufdringlichen Service sorgt unter anderem Nastja. Nastja ist Mitte zwanzig und stammt aus Moskau. Sie verrät uns, dass sie erst vor kurzem mit Bravour ihr Jura-Studium abgeschlossen hat. Nach ihrem letzten Studenten-Job als Bedienung an Bord unseres Zuges, so sagt sie, wolle sie ab Herbst eine Karriere als Anwältin starten.

Es gibt Soljanka, Rindfleisch nach russischer Art bis hin zu Kaviar-Häppchen.

Übrigens: Auf der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900 konnten die Besucher des russischen Pavillons einen luxuriösen Modellzug der Transsibirischen Eisenbahn besteigen. Damals servierte mehrsprachige Kellner im Speisewagen Kaviar und Borschtsch, während draußen vor den Fenstern ein sibirisches Diorama vorbeizog. Es war eigens zu diesem Zweck von Bühnenmalern der Pariser Oper angefertigt worden und zeigte idyllische Dörfer sowie dichte Wälder.

30. O-Ton: MARTIN KOPETSCHKE

Erwarten Sie nicht, dass jemand Englisch spricht. Das Wichtigste ist, meiner Meinung nach: lernen Sie zumindest die kyrillischen Buchstaben! Sonst haben Sie keinen Spaß auf der Reise. Wenn Sie noch nicht einmal lesen können, in welchem Bahnhof Sie gerade sind...

beispielsweise im Gang des Wagens hängt immer der Fahrplan des Zuges aus. Dann können Sie da wenigstens draufschauen: Zu welcher Zeit sind Sie an welchem Bahnhof? Lernen Sie zumindest die kyrillischen Buchstaben. Weil: Ansonsten wird Ihnen Ihre Reise keinen Spaß bringen.

Erzähler

Die Ironie des Schicksals will es, dass ich im Speisewagen jemanden kennenlerne, der ausschließlich Englisch spricht. Allerdings handelt es sich bei dem Betreffenden zugegebenermaßen nicht etwa um einen Bahnangestellten, sondern um einen Mitreisenden. Der Diplomat Hugo Portisch, der dieselbe Strecke fünfzig Jahre vor uns zurückgelegte, hatte insofern völlig Recht, als er seinerzeit feststellte:

Zitator

In den Restaurantwagen der Transsibirischen Eisenbahn ist höchstens das Essen langweilig, die Gäste sind es wirklich nicht. Schnell kommt man hier mit seinen Nachbarn oder seinem Gegenüber ins Gespräch, gerne auch tauschen sie während oder nach dem Essen ihre Plätze, um neue Nachbarn kennenzulernen, und jeder ist bereit, zwar nicht immer seine Lebensgeschichte, aber doch die Geschichte seiner jetzigen Reise zu erzählen. Woher er kommt, wohin er fährt und zu welchem Zweck.

Erzähler

Martin King aus London ist eine Art Reisebüro-Agent. Er arbeitet für die britische Firma „Great Rail Journeys“. Diese hat ihren Sitz in der Grafschaft Yorkshire und hält für ihre Kunden eine ganz spezielle Angebotspalette parat, nämlich Zugreisen um die ganze Welt – und das stets auf ausgewählten, besonders spektakulären Strecken. Auf der Transsib ist aber auch Martin zum allerersten Mal unterwegs.

31. O-Ton: MARTIN KING

I've spoken to other tour managers who toured groups on this train. So I knew very much what to expect and knew how the train was and how everything worked on the train.

VOICE OVER:

Ich habe mich im Vorfeld der Reise bei ein paar erfahrenen Kollegen erkundigt und wusste insofern, was ich im Großen und Ganzen zu erwarten hatte. Worauf man sich aber überhaupt nicht vorbereiten kann, das sind die Entfernungen. Erst, wenn man unterwegs ist, merkt man, wie es wirklich ist, neuntausend Kilometer mit der Bahn zurückzulegen. Es ist fantastisch. Andere Strecken, etwa in Kanada, Australien oder Südafrika, können da einfach nicht mithalten. Es ist ganz einfach erstaunlich, wie groß Russland ist. Du als Deutscher und ich als Engländer – wir können uns doch im Grunde gar nicht vorstellen, wie ein einziges Land dermaßen viel Fläche einnehmen kann.

You are German, I'm English. We have no concept of a country occupying this much room.

Erzähler

Noch einmal aus Hugo Portischs Erinnerungen von 1967.

Zitator

Die Modernisierung des Reisens auf der Transsibirischen Eisenbahn – Welch ein Gegensatz etwa zu den Reisebeschreibungen Pasternaks in „Doktor Schiwago“! – hat natürlich viel von der Romantik dieser längsten Bahnstrecke der Welt genommen. Es ist auch die Reisedauer zusammengeschmolzen. Aber immerhin: Fünf Tage in einem Eisenbahncoupé sind auch heute noch recht aufregend und interessant. Zuerst sieht man gespannt und erwartungsvoll aus dem Fenster. Die Taiga – sie ist und bleibt ein großes Erlebnis. Aber wenn Stunde um Stunde die dunkle Wand des Waldes, nur durchbrochen vom Weiß der Birken, an diesen Fenstern vorbeizieht, wird dies langsam zur Selbstverständlichkeit. Auch die russischen Dörfer, meist Holzhäuser, weiß oder blau gestrichen, später auch viele Blockhäuser mit ihren schweren, grob behauenen Balken, werden zum gewohnten Bild. Allerdings bleibt die Landschaft draußen vor dem Fenster nur scheinbar gleich. In Abständen von sechs, acht oder zehn

Stunden wechseln die Bodenformationen schon, wechselt auch die Art des Waldes und damit die Landschaft selbst. Manchmal ist es die Steppe, die die Wälder ablöst, dann wieder treten die Nadelbäume zurück, und die Taiga wird zu einem Gestrüpp von niedrigem Knieholz und dünnen Birkenstämmen. Die Bahnstrecke führt keineswegs nur durch Ebenen. Oft erklettert sie Hügel und gar steile Berge, fährt in lange Tunnels ein, und im Schein der Waggonbeleuchtung erkennt man Tausende Eiskristalle und sogar lange Eiszapfen an den Wänden dieser Tunnels. Hier inmitten der Berge herrscht natürlich auch – selbst im heißen sibirischen Sommer – ständiger Frost, die Wände der Tunnels tauen nie auf.

Als Westeuropäer erwartet man immer wieder, dass die sibirische Landschaft irgendwo einen ganz eigenartigen, eben rein sibirischen Charakter annehmen würde. Stattdessen ertappt man sich dabei, dass man alles, was sich dem Auge vom Zugabteil aus darbietet, mit bekannten Landschaftsbildern Europas vergleicht. Einmal glaubt man sich in einer typischen Alpenlandschaft, dann im Schwarzwald, in der Parklandschaft Englands, in den Nadelwäldern Skandinaviens, aber nicht selten auch im Appenin oder in den Pyrenäen zu befinden. Nur eines glaubt man nie: in Asien zu sein.

Musik

Sprecher

Fünftes Kapitel: Hochprozentiges.

32. O-Ton: ATMO SPEISEWAGEN

Erzähler

Im Speisewagen steuert die ohnehin recht ausgelassene Stimmung unter den Fahrgästen allmählich ihrem Höhepunkt entgegen. Denn Anatoly, unser Gruppen-Reiseleiter, hält einen Vortrag zum russischen Nationalgetränk, dem Wodka.

33. O-Ton: ANATOLY

Eine Frage, meine Damen und Herren: Wie, meinen Sie, trinkt man in Russland – vor dem Essen, während des Essens oder nach dem Essen? (Zwischenruf: „Statt dem Essen!“) Einige sagen: „immer!“, aber sonst vor dem Essen und während des Essens, und immer mit Trinkspruch. Immer. Ohne Trinkspruch gilt das alles als reine Sauferei.

Erzähler

Bis heute sind sich die Gelehrten darüber uneins, ob der erste Wodka in Polen oder in Russland gebrannt wurde. Fest steht zumindest das Ausgangsprodukt. In Polen, der Ukraine und anderen europäischen Ländern dienen demnach Kartoffeln als Basis. In Russland dagegen wird der Schnaps aus Getreide hergestellt. Der aus Kartoffeln gebrannte Wodka gilt unter Russen als minderwertig. Und wenn es immer wieder übereinstimmend heißt, Wodka mache keinen dicken Kopf, dann gilt das zumindest für qualitativ hochwertige Produkte. Bei diesem wurden sämtliche Stoffe zuvor herausgefiltriert - außer dem Alkohol und Wasser.

34. O-Ton: ANATOLY

Wodka, meine Damen und Herren, muss nicht eiskalt sein. Minimalste Temperatur ist acht Grad. Weniger als acht Grad spürt man nichts mehr. Also, wenn der Wodka eiskalt ist, dann möchte man vielleicht die Qualität irgendwie verheimlichen – könnte sein, dass es kein guter Wodka wäre. Also: ab acht Grad. Wenn Zimmertemperatur, da kann man wirklich die Qualität merken. Wenn der Wodka ganz schlecht kommt, also bitter oder irgendwas, also, das ist dann nicht gut. Deshalb: nicht kälter als acht Grad.

Zitator

Ich lernte einen jungen Mann kennen, der mir in gebrochenem Deutsch erzählte, dass er seinen kranken Vater in ein Krankenhaus nach Swerdlowsk bringe.

Erzähler

Der vielleicht bekannteste zeitgenössische Reiseschriftsteller der USA, Paul Theroux, in seinem 1965 veröffentlichten Buch „Abenteuer Eisenbahn“.

Zitator

Ich sagte: „Ist es sehr ernst?“

Er sagte: „Sehr schlimm!“

Der junge Mann kaufte eine Flasche Sekt und nahm sie mit in sein Abteil. Er lud mich zu einem Glas ein. Wir setzten uns, in der Koje gegenüber lag der alte Mann, bis zum Kinn in Wolldecken gehüllt, und schlief. Sein Gesicht war fahl, wächsern und hager; er sah aus, als wüрге er an der Kröte des Todes; jedenfalls war es wohl keine Einbildung von mir, dass es im Abteil nach Tod roch – ein feuchter Geruch wie in einer Gruft. Der junge Mann schnalzte mit der Zunge, schenkte sich Sekt ein und trank. Er wollte auch mir noch mehr einschenken, doch ich fand das Ganze abstoßend – der sterbende Mann auf seiner schmalen Liege, sein Sohn daneben, der ein Glas Sekt nach dem anderen trank, und vorm Fenster die verschneiten Wälder Zentralrusslands.

Ich begab mich daher in mein eigenes Abteil, trank meinen Wodka und fand in meiner einsamen Tätigkeit etwas von der Schwermut der russischen Seele wieder. Tatsächlich war das Trinken ihre einzige Beschäftigung. Sie tranken immer, und sie tranken alles – Cognac, der wie Haarwasser schmeckte, saures, wässriges Bier, Rotwein, den man von Hustensaft nicht unterscheiden konnte, Neun-Dollar-Sekt und öligen Wodka. In dieser Beziehung brachte jeder Tag etwas Neues. Zuerst ging der Wodka aus, dann das Bier, dann der Cognac, und nach Irkutsk sah ich ein paar täppische Männer, die zusammengelegt und eine Flasche Sekt erstanden hatten, die sie zwischen sich kreisen ließen wie Penner in einem Hauseingang. Zwischen dem Trinken schiefen sie, und an der Art, wie sie gekleidet waren, lernte ich nachgerade die echten Alkoholiker unter ihnen erkennen: Sie trugen Pelzmützen und Pelzgamaschen, weil ihr Kreislauf so schlecht war, ihre Hände und ihr Mund waren immer blau. Bei den meisten Streitigkeiten und Raufereien, die ich mitbekam, handelte es sich um Folgen der Trunkenheit.

Nach dem Mittagessen kam es in der Harten Klasse für gewöhnlich zu einer Keilerei, und Wasilij brach bei jedem Essen einen Streit vom Zaun. War der Mann, mit dem er sich anlegte, zufällig nüchtern, verlangte dieser gewöhnlich nach dem Beschwerdebuch und schrieb erbost

etwas hinein. „Towaritsch!“ pflegte der Betreffende zu schreien, wenn er nach dem Beschwerdebuch verlangte. Ich hörte das Wort nie anders als in sarkastischem Ton. In Sima kam es zu einer scheußlichen Schlägerei. Zwei junge Männer – einer in Armeuniform – knurrten den Schaffner auf dem Bahnsteig an. Der machte in seiner schwarzen Uniform einen ziemlich hartgesottenen Eindruck, reagierte aber nicht sofort. Doch als die beiden einstiegen, lief er hinter ihnen her, sprang sie von hinten an und droste auf sie beide ein. Zuschauer bildeten einen Halbkreis um sie. Einer von den beiden rief: „Ich bin Soldat! Ich bin Soldat!“, woraufhin einer der Umstehenden halblaut sagte: „Schöner Soldat!“ Der Schaffner schlug sie im Vorraum der Harten Klasse zusammen. Interessant daran war nicht, dass etwa die beiden jungen Männer betrunken gewesen wären und der Schaffner nüchtern, sondern dass sie alle drei betrunken waren.

Erzähler

Das, was Paul Theroux Mitte der 1960er Jahre an Bord der Transsibirischen Eisenbahn erlebt hat, scheint inzwischen so gut wie ausgeschlossen. Inzwischen sei es nämlich offiziell strengstens verboten, an Bord der Transsib Alkohol zu trinken, sagt Anatoly.

35. O-Ton: ANATOLY

Im Zug darf nicht getrunken werden. Also, Alkohol darf nicht getrunken werden. Und da sind auch Polizisten, sie fahren auch mit dem Zug, die gehen auch durch, kontrollieren alles. Und einige Leute, die nicht so große Erfahrung haben mit irgendwelchen Zugfahrten - besaufen sie sich. Und es kann ja sein, dass die kaltblütig dann aus dem Zug von den Polizisten herausgeschmissen werden beziehungsweise aussteigen müssen. Und das ist dann natürlich peinlich. Da steht jemand, nicht unbedingt kriminell oder irgendwas, aber das ist ja immer so etwas peinlich. Man sieht auch...aber ist man selbst Schuld, und alles schaut, der ganze Wagen schaut auf diese Persönlichkeit. Die Damen bedauern natürlich, die Herren machen über einen lustig (sic!). Erfahrene Leute schauen manchmal auf diese Leute, die sich besaufen, und die wissen schon genau, was da alles passiert: Da kommen die Polizisten, und die sehen dann die Flaschen auf dem Tisch, vor allem die Sechser-Abteile, die haben keine Türen, und es ist ja definitiv, dass sie einen, dass sie da anhalten und dass die sagen: Entschuldigung, sie haben das nicht gewusst. Aber so sind die Gesetze. Und dass sie es nicht gewusst haben, das ist keine Entschuldigung. Man darf nicht betrunken fahren, sie müssen aussteigen.

Musik

Sprecher

Sechstes Kapitel: Durch die Steppe.

Zitator

Was wir nun durchquerten, war mehr eine Wasserlandschaft als eine Landschaft.

Erzähler

... schreibt Eric Newby über seine Fahrt mit der Transsib durch die so genannte Barabinsk-Steppe.

Zitator

Bauernhäuser und ganze Dörfer waren manchmal fast vollständig von Wasser umgeben; ein Landstrich, der eine riesige Menge Gänse und Enten hervorbrachte. Selbst das Grasland, auf dem die Rinder grasten, war voll von einer Art Wassertrichter, und in manchen von ihnen sprudelten Quellen. In der Tat befindet sich unter der Barabinsk-Steppe in einer Tiefe von zwischen dreitausend bis zehntausend Fuß ein gewaltiger heißer See, dessen Wasser an manchen Stellen den Siedepunkt erreicht.

Der Bau der Eisenbahn durch diesen sonderbaren Landstrich von Omsk zum Fluss Ob begann im Mai 1893. Die Süßwasserseen zogen damals wie heute Hunderttausende von Fluggänsen, Enten und anderen Wasservögeln an, doch für den Bau einer Eisenbahn war es die Hölle. Viele der Seen waren entweder brackig oder sauer. Mancherorts waren sie völlig verdunstet. Im Sommer wurde alles von bis zu acht Fuß hohen Brennesseln überwuchert, und die Arbeiter mussten sich ihren Weg hindurchkämpfen. Fieberseuchen suchten das Land heim, und wie überall in Sibirien wimmelte es von Insekten.

36. O-Ton: JOHN PYM

I'm not a railway fan in general.

VOICE OVER:

Ich bin eigentlich gar kein so großer Eisenbahnfan. Aber ich wollte unbedingt die Welt sehen – und vor allem die weiten, sibirischen Steppen kennen lernen. Dieser Kindheitstraum geht für mich jetzt endlich in Erfüllung.

It's been a childhood dream of mine, and today it's been realized.

Erzähler

Auch John Pym ist Engländer. Er lebt und arbeitet in der Schweiz.

37. O-Ton: JOHN PYM

Just because of the...we live in built-up, industrialized countries.

VOICE OVER:

Wir selbst leben in hoch entwickelten Industriestaaten. Dass wir jetzt durch eine Gegend fahren, in der lange Zeit gar nichts kommt, ist ganz einfach faszinierend.

And the idea of a country that just goes on and on and on with nothing in it, is really interesting – and fascinating.

Erzähler

John schwärmt davon, diese Reise werde bestimmt nicht seine einzige auf der Transsibirischen Eisenbahn bleiben – zumal bereits die Premiere das eine oder andere seiner Vorurteile widerlegt habe.

38. O-Ton: JOHN PYM

I didn't expect the Russian people to be so friendly and to be so similar to everybody else.

VOICE OVER:

Ich hätte nicht gedacht, dass die Russen so freundlich sind – und uns auch so ähnlich. Ich hatte mich ursprünglich darauf gefasst gemacht, auf mehr Ablehnung zu stoßen. Aber wenn man erst einmal mit den Menschen spricht, dann merkt man, dass sie im Grunde genauso sind wie wir.

... and you talk to the rare people we talked to, and you realize that they're just the same as us.

Erzähler

Am Nachmittag überqueren wir den Ob – mit 3650 Kilometern einer der längsten Flüsse der Erde. Abgesehen von einer recht regen Passagier-Schiffahrt dient der Ob bis heute vor allem dazu, Holz, Kohle, Baustoffe und Lebensmittel aus dem Norden Sibiriens in Richtung Süden zu verschiffen. Den Transport in Ost-West-Richtung übernehmen dagegen die vielen, oft unglaublich langen Güterzüge, den auf der Transsib-Strecke auch wir bisweilen im Viertelstundentakt begegnen.

Im August 1895, nach insgesamt 27 Monaten Bauzeit, war der etwa 650 Kilometer lange Gleisabschnitt zwischen der Stadt Omsk und dem Ob fertiggestellt. Mit dem Bau der stählernen Brücke, die unser Zug soeben überquert, konnte die Transsib ab 1897 endlich von Moskau aus durchfahren bis Nowosibirsk. Der dafür benötigte Stahl war damals aus dem Ural herangeschafft worden, der Zement für die steinernen Strebene und Pfeiler aus Sankt Petersburg. Einhundertzwanzig Jahre später lässt sich bestenfalls erahnen, wie mühsam es zuvor gewesen sein muss, den größten Teil der Strecke mit der Kutsche zurückzulegen. Auch der spätere Begründer der Sowjetunion, Wladimir Iljitsch Lenin, war übrigens ab und an mit dem Zug auf diesem Abschnitt unterwegs – einmal sogar aus äußerst unerfreulichem Anlass. Im Februar 1897 nämlich befand Lenin sich auf dem Weg in die sibirische Verbannung. Zu dieser war er zuvor wegen politischer Agitation verurteilt worden. Kein Wunder also, dass die westsibirische Landschaft Lenin seinerzeit eher bedrückte.

Zitator

Sie ist außerordentlich eintönig. Eine nackte, leere Steppe, Schnee und Himmel. Nicht ein Haus, nicht eine Stadt, gelegentlich ein Dorf, mitunter ein Stück Wald, doch größtenteils Steppe.

Erzähler

Für uns dagegen hat die relative Eintönigkeit der Landschaft nach wie vor durchaus ihren Reiz, setzt sie doch einen angenehmen Kontrast zur ständigen Sinnesüberflutung, die sonst unseren Alltag bestimmt. Wobei wir zugeben müssen, dass wir - im Gegensatz zu Wladimir Iljitsch Lenin - allerdings auch nicht auf den Weg in die Verbannung sind, sondern nur zum nächsten Zwischenhalt. Diesen erreichen wir am vierten Reisetag, bei Gleiskilometer 3333. Es ist die Hauptstadt Sibiriens, Nowosibirsk. Frei übersetzt bedeutet der Name „neues Sibirien“.

39. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Die Stadt ist eine Neugründung, eine relativ neue Gründung. 1892 als Nowo-Nikolajewsk, also als Neu-Nikolai oder Neu-Nikolaus, gegründet, zu Ehren des Zarewitsch, der hier auf seiner Reise von Japan nach Sankt Petersburg durchkam und die fortschreitenden Bauarbeiten an der Transsibirischen Eisenbahn begutachtete. Später dann, in den zwanziger Jahren, hat man den Namen geändert in Nowo-Sibirsk. Und die Stadt ist ein wichtiger nicht nur Verkehrsknotenpunkt, sondern auch Handelsmittelpunkt für Sibirien. In etwa zwanzig Kilometern Entfernung gibt es eine Universitätsstadt und Forschungsstadt, die so genannte Akadem Gorodok – bis heute zum Teil für den öffentlichen Verkehr gesperrt, also man kann da nicht einfach reinlaufen. Denn es wird doch immer noch militärisch wichtige Forschung betrieben.

Erzähler

Ihre Funktion als heutiger Verkehrsknotenpunkt hat die sibirische Hauptstadt vor allem einem eher simplen Umstand zu verdanken. Beim Bau der Transsibirischen Eisenbahn war man ganz einfach auf der Suche nach einer geeigneten Stelle, an der man den mächtigen Ob würde überqueren können. So entstand hier, wo die gegenüberliegenden Flussufer nicht allzu weit voneinander entfernt sind, ab 1893 Nowo-Nikolajewsk - eine kleine Siedlung mit 7.000 Einwohnern. Heute leben an gleicher Stelle etwa 1,5 Millionen Menschen.

40. O-Ton: ATMO BAHNHOF NOWOSIBIRSK

Zitator

Die Reisenden schauen verwirrt nach rechts und links, im Gegensatz zum Zug gibt das Gleis keine Richtung vor, man kann es auch von vorn nach hinten ablaufen.

Erzähler

Aus Mathias Enards Roman „Der Alkohol und die Wehmut“.

Zitator

Ich gehe; die Passagiere haben Orientierung gewonnen, und ihr Strom führt mich zum Ausgang. Der Bahnhof ist voller Leute und Lärm, eine riesige Leuchtanzeige kündigt Moskau, Irkutsk, Wladiwostok an, ich bin da. (...) Der Bahnhof von Nowosibirsk liegt auf halber Strecke, das wird mir jetzt erst klar, auf halbem Weg zwischen Moskau und dem Pazifik, und es gibt nichts anderes als eine Stadt, die gegen die Wälder und den Winter kämpft, eine Stadt der LKW-, Flugzeug-, Panzer- und weiß Gott was noch für Fabriken, vielleicht stellt man hier die Raketen her, die den Himmel durchbohren, um die Menschen zu den Sternen zu bringen, oder Satelliten, wer weiß. Der Bahnhof ist eisig, und an diesen Reisenden, die ankommen oder abfahren, ist keine Spur von Freundlichkeit zu finden, wirklich keine.

41. O-Ton: ATMO BAHNHOF NOWOSIBIRSK

(Musik)

Erzähler

Das Bahnhofsgebäude von Nowosibirsk ist übrigens das größte entlang der Transsibirischen Eisenbahn überhaupt. Und wenn man sich auf dem ebenfalls recht imposanten Bahnhofsvorplatz umdreht, um das Bauwerk aus einiger Entfernung zu betrachten, dann kann man eine erstaunliche Entdeckung machen. Denn das zwischen 1930 und 1941 erbaute Gebäude erinnert von der äußeren Form her an eine gigantische Dampflokomotive.

42. O-Ton: ATMO BAHNHOF NOWOSIBIRSK (Musik)

Erzähler

Bei einer kleinen Busrundfahrt bleibt ausreichend Zeit, um die wesentlichen Sehenswürdigkeiten der Stadt kennenzulernen. So zum Beispiel die Alexander-Nevskij-Kathedrale, die größte russisch-orthodoxen Kirche der Stadt oder das staatliche Theater für Oper und Ballett am zentral gelegenen Leninplatz. Bei dem sechzig Meter breiten und fünfunddreißig Meter hohen Kuppelbau handelt es sich um das größte Theatergebäude Russlands. Das davorstehende, monumentale Lenin-Denkmal soll übrigens ursprünglich für die frühere Hauptstadt der DDR vorgesehen gewesen sein. Doch für den damaligen Leninplatz in Ost-Berlin – heute trägt er die Bezeichnung Platz der Vereinten Nationen - war die Statue seinerzeit angeblich zu groß. Und so – so lautet zumindest die Legende - landete das Denkmal schließlich in Nowosibirsk.

43. O-Ton: ATMO BAHNHOF NOWOSIBIRSK (Straßenverkehr)

Erzähler

Was auffällt, wenn man in der sibirischen Hauptstadt unterwegs ist: Im täglichen Verkehr halten sich die Fahrzeuge mit dem Lenkrad auf der rechten Seite die Waage mit jenen, die das Lenkrad auf der linken Seite haben – so, wie bei uns zuhause. Das liegt daran, dass viele Autos, die hier fahren, in Japan gebaut wurden. Und dort herrscht nun einmal Linksverkehr. Wie wir im weiteren Verlauf unserer Reise noch sehen werden, gilt die Faustregel: Je weiter man nach Osten kommt, desto größer ist die Anzahl der Fahrzeuge mit dem Lenkrad auf der rechten Seite.

44. O-Ton: ATMO ZUG INNEN

Erzähler

Unser Zug setzt sich erneut in Bewegung, um sich weiter dem heimlichen Höhepunkt unserer Reise zu nähern, dem Baikalsee. Ihn werden wir nach den Nachrichten, in der dritten Stunde unserer Langen Nacht, erreichen.

Musik: DOKTOR SCHIWAGO

Zitator

Plötzlich veränderte sich alles – die Gegend und das Wetter. Die Ebene hörte auf, Berge und Anhöhen säumten die Strecke. Der Nordwind, der bisher geweht hatte, sprang um. Nun blies er von Süden, warm und feucht, wie die Luft aus einer offenen Ofentür. Dichter Wald bedeckte die Bergrücken. Jedes Mal, wenn die Strecke durch eine Waldzone führte, musste der Zug eine steile Anhöhe erklimmen, die dann durch eine sanfte Senke abgelöst wurde. Schnaufend und mühsam arbeitete er sich durch die Wälder, wie ein alter Förster, der eine Reisegesellschaft durch sein Revier führt und nicht weiterkommt, weil die Fremden sich dauernd umdrehen und alles betrachten wollen.

Aber es gab nichts zu sehen. In den Tiefen des Waldes herrschten winterlicher Schlaf und Frieden. Nur ab und zu befreiten sich einige Büsche und Bäume raschelnd von den aufgehäuften Schneemassen auf ihren unteren Zweigen. Es war, als erledigten sie sich einer Halskette, die ihnen zu eng geworden war. Jurij Andréitsch versank immer von neuem in Schlaf. Er verbrachte die Tage auf seiner Pritsche, schlief ein, wachte wieder auf, dachte nach und horchte hinaus. Aber es gab nichts zu hören.

Während Jurij Andréitsch seine Tage verschlief, schmolz der Frühling die ungeheure Masse des Schnees, der in Moskau am Tage ihrer Abfahrt und während der ganzen langen Reise niedergefallen war. Zuerst begann der Schnee von innen her aufzutauen, lautlos und unsichtbar. Als die heroische Arbeit zur Hälfte im Geheimen geleistet war, offenbarte sich das Wunder mit einem Mal vor aller Augen. Unter der schmelzenden Oberfläche des Schnees fing das Wasser zu rinnen und zu singen an. Das undurchdringliche Dickicht der Wälder belebte und regte sich, als gehe ein Schauer darüber hin; alles in ihm erwachte.

Das Wasser hatte seine Freiheit wiedergewonnen. Von allen Hängen floss es herab, füllte Teiche und Seen und breitete sich über weite Flächen aus. Die Tiefen der Wälder hallten wider von seinem tausendstimmigen Rauschen und Murmeln, sie dampften von seinem feuchten Brodem, waren durchdrungen von seinem Geruch. Wie Schlangen wandten sich die Bäche durch den Wald, gruben sich in den Schnee, der ihren Lauf hemmte, strömten frei dahin über das ebene Gelände und stürzten zerstäubend über die Felsen zu Tale. Die Erde war von Feuchtigkeit übersättigt. Bis zu den Wolken war alles vom Wasser erfüllt; die jahrhundertalten Tannen sogten sich voll mit Nässe, um ihre Stämme herum bildeten sich schaumbedeckte Lachen, bräunlich und weiß, wie Bierschaum an den Lippen und Bärten der Trinker.

Der Frühling stieg dem Himmel zu Kopf, der sich in seinem Rausch eintrübte und mit Nebel und Wolken bedeckte. Über dem Walde zogen Schwaden niedrig hängender Wolken mit zerrissenen Rändern, aus denen unvermittelt warme Regenschauer hervorbrachen, die nach Schweiß und Erde rochen und den Boden von seiner geborstenen schwärzlichen Eiskruste reinigten. Jurij Andréitsch erwachte. Er richtete sich auf, blickte aus dem Wagenfenster, stützte die Ellbogen auf und lauschte.

Musik

3. STUNDE

Musik

Sprecher

Siebttes Kapitel: Durch die Taiga.

Zitator

Als die Sonne sank, sahen sie Krasnojarsk vor sich liegen. Es war gegen sieben Uhr abends. Vor dem klaren Himmel zeichneten sich die Silhouetten der Kirchen ab, das Wasser des Jenissej erglänzte in den letzten Strahlen der Sonne. „Wo sind wir?“ fragte Michael Strogoff. „Eine halbe Werst vor Krasnojarsk“, antwortete Nadja.

„Ist denn die Stadt verwaist?“ fragte Michael Strogoff. „Es ist ja kein Laut zu hören!“

„Nicht aus einem einzigen Schornstein dringt Rauch“, sagte Nadja und wunderte sich über diese wie ausgestorbene Stadt.

„Seltsam“, sagte Nikolai Pigassow, „hier scheint man aber sehr zeitig schlafen zu gehen!“

In Michael Strogoff stieg eine ungute Ahnung auf. Er hatte all seine Hoffnungen auf Krasnojarsk gesetzt. In dieser Stadt, so hatte er geglaubt, werde er die Möglichkeit für eine schnelle Weiterreise finden. Und nun das! Nadja fühlte wohl, was in ihm vorging, obgleich ihr nicht ganz klar war, warum Michael Strogoff es auch jetzt noch, da er doch nicht mehr im Besitz des zu überbringenden Briefes war, so eilig hatte, Irkutsk zu erreichen.

„Warum stehen wir denn hier herum, mein Freund?“ fragte er Nikolai Pigassow. „Ich fürchte, die Bewohner dieser Stadt mit meinem rumpelnden Wagen aus dem Schlaf zu reißen“, antwortete der. Dann klatschte er mit der Peitsche, Sersko blaffte vergnügt, weil es wieder losging, und die Kibitka setzte sich in Bewegung. Zahn Minuten später stolperten sie durch die Hauptstraße. Die Stadt war verlassen!

Die große Glocke der Kathedrale schwieg, die Glockenspiele aller anderen Kirchen schwiegen, aus keiner der Kirchen tönte jener unvergleichliche, schwermütige und ergreifende Gesang, wie er für die russischen Kirchen so charakteristisch ist und sonst im Grunde nie verstummt. Krasnojarsk war zur Geisterstadt geworden. Der Grund war das letzte Telegramm des Zaren, das die Stadt erreicht hatte, bevor der Draht unterbrochen worden war. In ihm war dem Gouverneur befohlen worden, die kleine Garnison, die Einwohner mitsamt allem, was von einigem Wert war, zu evakuieren und nach Irkutsk zu fliehen. Und diese Verordnung traf auch für alle Einwohner der umliegenden Orte zu. Der Zweck war, den herumstreifenden Banditen nichts zu lassen, was deren Vorgehen erleichtert hätte; sie sollten auf eine Wüste stoßen, wohin sie sich auch wendeten.

45. O-Ton: ATMO BAHNHOF KRASNOJARSK

Erzähler

Die Nacht in unserem Zug auf dem Weg nach Krasnojark war ungewöhnlich unruhig. Das wiederholte, laute Rumpeln über einzelne Gleisabschnitte und Weichen hat zum ersten Mal keinen wirklich ruhigen Schlaf zugelassen. Immerhin sind wir pünktlich und erreichen am Morgen des fünften Reisetages Transsib-Kilometer 4098. Die reine Fahrtzeit von Moskau aus bis hierhin hat 65 Stunden betragen. Gegründet wurde Krasnojarsk im Jahre 1628 als Kosaken-Festung. Knapp einhundertfünfzig Jahre später, 1773, wurde fast die gesamte Stadt bei einem Brand zerstört. Aufwärts ging es dann erst wieder ab den zwanziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts. Zu dieser Zeit wurde Krasnojarsk Hauptstadt des neu gegründeten Generalgouvernements von Ostsibirien. Für den entscheidenden wirtschaftlichen Aufschwung sorgte schließlich – man ahnt es schon - der Bau der Transsibirischen Eisenbahn. Deren erster Zug erreichte Krasnojarsk am 6. Dezember 1896. Drei Jahre später wurde dann die Eisenbahnbrücke über den Jenissei eröffnet – ein gewaltiger, an manchen Stellen zwei Kilometer breiter Fluss, der die Stadt in ihrer Mitte durchschneidet. Der berühmte russische Dramatiker Anton Tschechow schrieb einmal: „Im ganzen Leben sah ich nicht einen Fluss prachtvoller als den Jenissei.“

46. O-Ton: ATMO SPRINGBRUNNEN KRASNOJARSK

Erzähler

Der 2004 renovierte Bahnhof von Krasnojarsk liegt etwas außerhalb des Stadtzentrums. Auf dem Bahnhofsvorplatz werden die ankommenden Reisenden von einem imposanten Springbrunnen empfangen, der aus etwa zwei Dutzend Öffnungen beeindruckende Wasserfontänen spuckt. Auf einer Säule aus Stein, in etwa zwölf Metern Höhe, thront als Wahrzeichen der Stadt ein Löwe. In seinen Pranken hält er eine Schaufel, mit der der Löwe nach Gold gräbt. Das Denkmal soll an die reichen Goldvorkommen erinnern, die viele Menschen einst nach Krasnojarsk lockten – die meisten davon im neunzehnten Jahrhundert. Seinen rasanten Bevölkerungszuwachs hat die Stadt aber nicht nur den damaligen Goldfunden zu verdanken. Mit verantwortlich dafür waren außerdem noch zwei ganz andere, eher weniger erfreuliche Faktoren. So wurden zum einen im Zweiten Weltkrieg viele Menschen aus weiter westlich gelegenen Regionen der Sowjetunion nach Krasnojarsk evakuiert. Und alleine eine weitere Million Einwohner landete hier nur deshalb, um als Deportierte in dem Gebiet um Krasnojarsk Zwangsarbeit zu leisten.

Musik: HELENE FISCHER – KALINKA

Erzähler

Zur Gruppe der Zwangs-Deportierten gehörten übrigens auch die Vorfahren eines ganz besonderen sibirischen Exportschlagers: die Großeltern der Sängerin Helene Fischer. Sie waren im Zweiten Weltkrieg als Schwarzmeer-Deutsche aus der Ukraine nach Krasnojarsk verbracht worden. Erst 1988 schließlich siedelten Helenes Eltern mit ihrer damals vierjährigen Tochter um nach Deutschland.

Wir begeben uns zurück an Bord, um weiterzureisen, *atemlos durch die Nacht*, gewissermaßen...

Musik:

Erzähler

Die Beschaffenheit der Landschaft hat sich inzwischen verändert. Von den hunderttausenden, wahrscheinlich sogar Millionen von Birken links und rechts der Gleise ist mittlerweile kaum noch etwas zu sehen. Stattdessen haben diese nach und nach der sibirischen Taiga Platz gemacht. Der Begriff „Taiga“ bezeichnet ein dichtes, oft sumpfiges Waldgebiet. Tatsächlich ist schon seit einiger Zeit vom Zugfenster aus kaum etwas anderes zu sehen als dichte Nadelwälder – so, wie schon vor bald einhundertfünfzig Jahren. Damals notierte Anton Tschechow in seinem „sibirischen Reisetagebuch“:

Zitator

Die Macht und der Zauber der Taiga besteht nicht in riesigen Bäumen, nicht in der Totenstille, sondern darin, dass vielleicht nur die Zugvögel wissen, wo sie endet. Am ersten Tag schenkt man ihr wenig Aufmerksamkeit, am zweiten und dritten Tag verwundert man sich, und am vierten und fünften ist einem zumute, als fände man sich nie wieder aus diesem Waldungeheuer hinaus. Man steigt auf einen hohen Hügel, der mit Wald bedeckt ist, blickt nach Osten in Richtung der Straße und sieht unten Wald, dann einen Hügel, der wieder mit Wald bedeckt ist, hinter ihm einen anderen, ebenfalls mit Wald bedeckten Hügel, hinter ihm einen dritten und so ohne Ende. Nach einem Tag sieht man wieder von einem Hügel nach vorn – und wieder dasselbe Bild.

Erzähler

Per Bordfunk erfahren wir, dass die meisten jener Arbeiter, die einst im westlichen Teil Sibiriens an der Transsib bauten, aus Russland stammten.

47. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Sobald sie etwa in die Gegend von Krasnojarsk kamen, änderte sich das, und es wurden circa 60 Prozent Koreaner, Chinesen und Japaner. Und je weiter sie nach Osten kamen, wurden das desto mehr wurden das Japaner, Koreaner und Chinesen. Bis sie etwa um Chabarowsk herum waren, da waren das etwa 80 Prozent Koreaner und Chinesen. Japaner kaum noch, aber Japaner und Chinesen. Nun – was brachte das mit sich? Damals gab es noch eine Menge Krankheiten wie Cholera, Pest, Pocken, die man im Westen Europas kaum noch hatte. Wenn wir an Hamburg denken, an die Cholera-Epidemie Ende des 19. Jahrhunderts, das hatten wir auch noch. Aber aus China und Korea kamen diese ganzen Krankheiten, die wir in Europa kaum noch kannten. Die kamen mit an die Transsibirischen Eisenbahnen, an die Arbeitsstellen hier. Es wird geschätzt, dass im Verlauf der Konstruktion der Transsibirischen Eisenbahn etwa 50 000 Menschen ums Leben gekommen sind. Im Jahre 1896 sollen etwa 90- bis 100 000 Personen zur gleichen Zeit an der Transsibirischen Eisenbahn gearbeitet haben.

Erzähler

Der Diplomat und bekennende Eisenbahnfan Hans-Otto Meissner hat die Geschichte der Transsibirischen Eisenbahn ausführlich recherchiert. Über die damals mit dem Bau beschäftigten Männer schreibt er:

Zitator

Minister Witte holte bedenkenlos Zuchthäusler und politisch Verbannte zu den Baustellen. Unglaublich für jene Zeit war, dass sie ebenso bezahlt und gepflegt wurden wie freie Arbeiter, natürlich wurden sie auch viel besser behandelt als in den Straflagern. Praktisch konnte jeder in die Wildnis fliehen, der wollte, aber nur wenige forderten auf die Weise das Schicksal heraus. All diesen Männern hatte Witte zugesagt, nach dem Ende des Bahnbaus ihre restliche Strafzeit um etwa die Hälfte zu kürzen.

Erzähler

Auf der Transsib unterwegs war später unter anderem auch der berühmte norwegische Zoologe und Polarforscher Fridtjof Nansen. Im Sommer 1913 bereiste Nansen als Mitglied einer Delegation Sibirien, um neue Wasser-Handelswege von Westeuropa aus in diese Region zu erkunden. Dabei führte ihn der Weg per Zug von Krasnojarsk nach Wladiwostok. Fast beiläufig konnte Nansen dabei den Nachweis dafür liefern, dass das westsibirische Tiefland einst von Gletschern überzogen war. Zu den Arbeitsbedingungen in dieser Region noch einmal Hans-Otto Meissner.

Zitator

Der Bau begann an fünf Stellen gleichzeitig, das zu jener Zeit weitaus größte Bauvorhaben der Welt. Um rasch vorwärts zu kommen, hatte man sich für eine eingleisige Strecke entschlossen, aber natürlich waren Ausweichen an allen Stationen vorgesehen, so dass Züge aus entgegengesetzter Richtung einander passieren konnten. Hatte ein Zug Verspätung, musste natürlich der andere warten. Sofern der Schienenstrang durch bewohnte Gegenden führte, über flaches Gelände oder dem Ufer schiffbarer Flüsse folgte, waren die Schwierigkeiten nicht größer als sonst beim Bau einer Bahnstrecke. Allein schon der Transport von Sand und Steinen, an deren natürlichen Vorkommen es in weiten Abschnitten gefehlt hat, war eine Glanzleistung der Organisation und der Arbeitskräfte. Über tausend Kilometer musste mitunter das Material herangebracht werden. Großenteils kam das Rundholz für die Eisenbahnschwellen aus dem europäischen Russland. Wenn andererseits die Taiga Holz im Überfluss lieferte, lag gerade dort über ein halbes Jahr lang meterhoher Schnee. Wenn im späten Mai, vielleicht erst im Juni, die Wärme des Frühjahrs einsetzte, überfluteten Ströme von Schmelzwasser die Arbeitsstellen. Es gab Strecken, an denen auch beim besten Willen vier bis fünf Monate hindurch keine Arbeit möglich war. Da halfen auch nicht doppelter Tageslohn und Sonderprämien. Der tiefgefrorene Boden, vor allem der so genannte Permafrost, machten Erdarbeiten ganz unmöglich. Je ferner die Abschnitte im Osten lagen, desto größer waren die Höhenunterschiede. Nicht nur felsige Berge galt es zu überqueren oder Tunnel zu durchbohren, es mussten zahlreiche Brücken über

Sibiriens große, breite und reißende Ströme gebaut werden. Weil in Sibirien noch riesig weite Strecken ohne Bahnverkehr zwischen den Baustellen lagen, mussten die Männer zu Fuß gehen oder in rumpelnden Wagen, auf Flussbooten oder in Schlitten ans Ziel gelangen. Alle waren monatelang unterwegs.

Musik

48. O-Ton: ATMO BAHNSTEIG IRKUTSK
(Durchsage auf Russisch)

Erzähler

Nach weiteren zwanzig Stunden Fahrt erreichen wir Irkutsk. Vor dem Schlafengehen hatten wir die Zeiger der Uhren wieder einmal vorstellen müssen, diesmal um eine Stunde. Hier, am Bahnkilometer 5185, beträgt der Zeitunterschied zur russischen Hauptstadt jetzt insgesamt fünf Stunden.

Gewöhnen mussten wir uns im Laufe der Fahrt an den Umstand, dass alle Züge in Russland stets nach der Moskauer Zeit verkehren. Darum zeigen die Bahnhofsuhren an den Bahnsteigen immer die Moskauer Zeit an, die Uhren zum Bahnhofs-Vorplatz hin dagegen jeweils die lokale Ortszeit.

49. O-Ton: ATMO BAHNHOF IRKUTSK
(Schritte durch Halle)

Erzähler

Irkutsk ist mit seinen knapp 600.000 Einwohnern das administrative und wirtschaftliche Zentrum Ost-Sibiriens. Schon bevor die Transsibirische Eisenbahn im August 1898 Irkutsk erreichte, hatte sich die Stadt als wichtiger Knotenpunkt für den Handel zwischen Asien und Europa etabliert. So wurden sibirische Pelze von hier aus nach China verkauft. Im Gegenzug gingen unter anderem Tee und Seide von China aus über Irkutsk in Richtung Westen. Kein Wunder also, dass die Stadt schon bald Menschen aller Couleur in ihren Bann zog. Ein russischer Reisender schwärmte um die Jahrhundertwende:

Zitator

In keiner anderen sibirischen Stadt kann man Geschäfte von derart exquisitem Geschmack und mit so luxuriösen Waren finden, so prächtige Kutschen, so aufregende Gesellschaft. Eben noch befindet man sich in einem akademischen Kreis, gleich darauf in einer Diskussionsrunde, in der wirtschaftliche Probleme gelöst werden, bald in der Versammlung eines Wohltätigkeitskomitees, bald auf einer literarischen Soiree.

Erzähler

Im neunzehnten Jahrhundert wurde Irkutsk sogar als „Paris des Ostens“ bezeichnet, gab es hier doch schon damals eine große Vielfalt an Theatern, Museen, Restaurants und Cafés. Anton Tschechow schrieb 1890 in Briefen an seine Familie:

Zitator

Die schönste Stadt in Sibirien ist Irkutsk. Ganz intellektuell, Theater, Museum, Stadtpark mit Konzert, gute Hotels. Ich trinke hervorragenden Tee, der mich angenehm anregt. Ich sehe Chinesen. Ein gutmütiges und gar nicht dummes Volk. In der Sibirischen Bank hat man mich liebenswürdig empfangen, mir sofort mein Geld ausgezahlt, Zigaretten angeboten und mich auf die Datscha eingeladen. Es gibt eine hervorragende Konditorei, jedoch ist alles höllisch teuer. Die Trottoirs sind aus Holz. In Irkutsk fahren gefederte Kutschen. Die Stadt ist schöner als Jekatarinburg und Tomsk. Ganz und gar europäisch.

50. O-Ton: SOLDAT SCHWEJK/FRITZ MULIAR

Guten Abend, meine Damen, guten Abend, meine Herren. Falls Sie mich noch nicht kennen sollten: Schwejk, Josef, mein Name, immer noch Kompanie-Ordonnanz bei Oberleutnant Lukas.

Erzähler

Auch der tschechische Schriftsteller Jaroslav Hasek, Erfinder des legendären, „braven Soldaten Schwejk“, ließ sich einst von dem intellektuellen und kulturellen Reichtum Irkutsk inspirieren. Hasek war im Ersten Weltkrieg zunächst aus der tschechischen Armee desertiert. Später schloss er sich der Roten Armee an. In Irkutsk arbeitete er unter anderem als Zeitschriftenredakteur. Zu dieser Zeit entwickelte er erste Entwürfe für seinen Schwejk. Heute existiert dem Schriftsteller zu Ehren vor Ort sogar eine Gedenktafel.

51. O-Ton: ATMO TOURISTINFORMATION

(Aus dem Lautsprecher klingt Roy Orbison: „Pretty Woman“)

Erzähler

Zu dem eigenwilligen Charme der Stadt tragen bis heute auch viele kleine, mit aufwendigen Schnitzereien verzierte Holzhäuser bei. Die meisten davon stammen aus dem neunzehnten Jahrhundert. Weil sie unter Denkmalschutz stehen, ist es ihren Bewohnern untersagt, moderne Heizungen oder Bäder einzubauen. Kein Wunder also, dass immer mehr der einstigen „Ureinwohner“ aus den im Zentrum gelegenen Holzhaus-Siedlungen inzwischen weggezogen sind. Sie haben sich lieber irgendwo anders, weiter außerhalb, besser ausgestattete Wohnungen gesucht.

52. O-Ton: ATMO TOURISTINFORMATION

Erzähler

Auch das Büro der städtischen Touristeninformation ist inmitten einer kleinen Ansammlung von Holzhäusern untergebracht. Hier kann man sich unter anderem über zwei Gedenkstätten informieren, die beide mit dem vielleicht wichtigsten politischen Ereignis in der Geschichte Irkutsk überhaupt verbunden sind: dem so genannten Dekabristen-Aufstand aus dem Jahre 1825. Am 14. Dezember 1825 - Dezember heißt auf Russisch Dekabr - erhoben sich mehrere

Dutzend adelige Offiziere, um der Selbstherrschaft des Zaren endlich ein Ende zu bereiten. Im Verlauf der Kriege gegen Napoleon waren viele von ihnen zuvor nach Westeuropa gekommen. Dort hatten sie die Ideen und Ideale der Französischen Revolution kennengelernt. Diese gedachten sie nun auf ihr Heimatland zu übertragen. Doch daraus sollte nichts werden. Denn der Zar hatte rechtzeitig Wind von den Umsturzplänen bekommen.

Nikolaus I. ließ den Dekabristen-Aufstand blutig niederschlagen. Über eintausend Menschen kamen ums Leben, darunter fünf der Rädelsführer. Anschließend wurden insgesamt 120 Dekabristen durch den Zaren zur Strafe in die Verbannung nach Sibirien geschickt. Viele von ihnen landeten daraufhin in Irkutsk. Von hier aus wurden sie als Zwangsarbeiter auf die umliegenden Bergwerke verteilt. Der Schweizer Schriftsteller und Transsib-Reisende Blaise Cendrars schrieb über die damaligen Ereignisse:

Zitator

Die ganze Stadt - mit dem Bürgermeister an der Spitze - hatte sich zum begeisterten Empfang versammelt, als die verurteilten Dekabristen 1826 in Irkutsk eintrafen. Die Strafe, die die adligen Offiziere wegen ihres Aufstandes gegen die Zarenherrschaft verbüßen mussten, wurde keineswegs als ehrenrührig empfunden. Niemand sollte so große Verehrung genießen wie die jungen Frauen, die ihren Männern damals freiwillig in die Verbannung nachfuhren, allen voran die gebürtige Französin Katjuscha Trubetzkaja, der bald die Fürstin Maria Wolkonskaja stürmisch folgte. In knappen drei Wochen nur war sie, gerade einundzwanzig Jahre alt, mit der Troika mehr als sechstausendfünfhundert Kilometer von Petersburg nach Irkutsk gejagt. Das Klavichord, das die von Puschkin Verehrte im Gepäck hatte, kann man noch heute sehen. Wie das Haus der Trubetzkoi wird das, das die Wolkonskijs schließlich beziehen durften, als Museum in Ehren gehalten. Weiterhin gibt es die von der Fürstin eingeführten „Konzerte im Haus der Maria Wolkonskaja“.

Erzähler

Das Attribut „Paris des Ostens“ hat Irkutsk also vor allem auch den Aufständischen vom Dezember 1825 und deren Frauen zu verdanken. Insofern ist es kein Wunder, dass man die Erinnerung an die Dekabristen in der Stadt bis heute wachhält. So hat man das ehemalige Wohnhaus der Familie Wolkonskaja Mitte der 1980er Jahre als Museum hergerichtet. Auf einer der Schautafeln im Museum heißt es:

Zitator

Elf heldenhafte Frauen folgten ihren verurteilten Männern nach Sibirien. Sie ließen sich nicht schrecken von den grausamen Bedingungen, die jenseits des Baikals bei der Zwangsarbeit herrschten. Freiwillig folgten sie ihren Männern und wurden so zu rechtlosen Frauen von Staatsverbrechern. Sie waren die ersten russischen Frauen, die in das politische und gesellschaftliche Leben des Landes traten. Ihre Heldentat war ein Akt des Protestes gegen das selbstherrliche Regime Nikolaus' I.

53. O-Ton: ATMO ZARENDENMAL (Technomusik)

Erzähler

Die Jugendlichen, die sich in Irkutsk am Ufer der Angara versammelt haben, scheinen sich allerdings eher weniger für die Geschichte ihrer Stadt zu interessieren – zumindest nicht heute. Sie sind ganz einfach zusammengekommen, um laute Musik zu hören und Alkohol zu trinken. Die Angara ist ein Nebenfluss des Jenissei, den wir zuvor bereits in Nowosibirsk überquert hatten. Beobachtet werden die jungen Leute bei ihrem lauten Treiben unter anderem von Zar Alexander III. Dieser thront als Bronzeskulptur in etwa fünf Metern Höhe auf einem steinernen Sockel. Das Denkmal stammt ursprünglich aus dem Jahre 1908. Nach der Oktoberrevolution wurde es demontiert und erst 2003 komplett wiederhergestellt. Für uns als Transsib-Reisende ist der Sockel allerdings interessanter als das eigentliche Denkmal. Denn an ihm ist ein doppelköpfiger Adler angebracht – und in dessen Klauen befindet sich eine steinerne Nachbildung des Zarenerlasses zum Bau der Transsibirischen Eisenbahn aus dem Jahre 1892.

54. O-Ton: ATMO ZARENDENKMAL

(Technomusik)

Geht über in:

Musik: BAIKAL LIED

Sprecher:

Achtes Kapitel: Am Baikal.

Erzähler

Der Baikalsee. Das größten Süßwasser-Reservoir der Erde. Dem Baikalsee ist sogar ein eigenes, russisches Volkslied gewidmet. In diesem wird die Flucht eines Gefangenen aus der sibirischen Verbannung besungen. Als letzte Hürde auf dem Weg in die Freiheit muss der Entflohene den riesigen Baikalsee bezwingen - und zwar in einer Lachstonne als schwimmbarem Untersatz und mit dem eigenen Mantel als Segel. In seinem Lied, das der Flüchtling singt, bittet dieser den Bargusin um Unterstützung. Der Bargusin ist ein Zufluss des Baikalsees. Im Text heißt es:

Musik: BAIKAL LIED

ZTATOR

Ein herrliches Meer ist der heilige Baikal,
ein herrliches Schiff ist meine Lachstonne.
He, Bargusin, peitsch die Wogen!
Der Flüchtling muss noch ein Stückchen segeln!

Lange hab‘ ich die klirrenden Ketten getragen,

lange hab‘ ich mich durchs Akatui-Gebirge geschleppt.
Ein alter Genosse hat mir zur Flucht verholfen.
Wie hab‘ ich aufgeatmet, als ich die Freiheit spürte!

Ein herrliches Meer ist der heilige Baikal,
ein herrliches Segel ist mein zeretzter Mantel.
He, Bargusin, peitsch die Wogen,
man hört schon das Donnerrollen eines Unwetters

Zitator

Fischer und Flößer fürchten den Baikal, sehr oft fegen heftige Stürme über ihn hin – vielleicht wird er zu häufig mit „Herr See“ beleidigt, vielleicht gibt es auch nüchterne naturwissenschaftliche Erklärungen dafür. Jedenfalls stellen die kurzen Wellen des Sees eine beträchtliche Gefahr für jeden dar, der sich ihm in Unkenntnis seiner Tücken zur Unzeit anvertraut. Am friedlichsten ist er noch im tiefen Winter, denn dann kann man ohne jede Angst in aller Bequemlichkeit mit Pferd und Wagen, mit ganzen Karawanen, über ihn hinziehen. An diesem See, an seiner Südwestspitze, standen Michael Strogoff und Nadja, dicht vor dem Ziel ihrer Wünsche. Aber niemand hätte sich wundern müssen, wären beide hier an dieser Stelle erschöpft zusammengebrochen, wären liegengeblieben, wären gestorben an den unendlichen Strapazen, die sie durchstanden hatten. Sie hatten einen großen Umweg gemacht, um nicht noch einmal den Reitern Iwan Ogarews in die Hände zu fallen. Sechzig Werst noch waren es am Ufer des Baikal entlang und achtzig vom Abfluss der Angara bis Irkutsk. Ein Marsch von drei Tagen für einen gesunden, rüstigen Mann. Ein Marsch in die Unendlichkeit für unsere so schwer geprüften Freunde, die wir getreulich bis hierher begleitet haben.

55. O-Ton: ATMO HAFEN LISTWJANKA

Erzähler

Die Strecke von Irkutsk zum Baikal haben wir ausnahmsweise mit dem Bus zurückgelegt. Dabei hat uns die Fahrt an der Angara entlanggeführt. Sie mündet siebzig Kilometer südlich von Irkutsk in den Baikalsee. Am Ostufer dieser Einmündung befindet sich Listwjanka - ein kleines sibirisches Dorf, das nicht an das Netz der Transsibirischen Eisenbahn angeschlossen ist. Am gegenüberliegenden Ufer der Angara-Einmündung wiederum liegt das kaum größere Port Baikal. Dort wollen wir nach einer Überfahrt mit der Fähre erneut in den „Zarengold“ steigen. Denn eine Fahrt *zum* Baikalsee wäre ohne eine Fahrt *über* den See nicht wirklich komplett.

56. O-Ton: ATMO HAFEN LISTWJANKA

Erzähler

Ein kleines Hotel, ein Parkplatz für Reisebusse, ein Imbiss sowie ein paar kleine Läden und Marktstände – viel mehr, so könnte man zunächst meinen, hat Listwjanka nicht zu bieten – wäre da nicht dieser See mit seinen unglaublichen Ausmaßen! Der russische Schriftsteller

Valentin Rasputin beschrieb in seinen „Skizzen über den Baikäl“ eine der vielen Legenden, die sich um die Entstehung dieses Gewässers ranken.

Zitator

Und der Herr schaute und sah: Unerquicklich war ihm die Erde geraten. Hoffentlich würde sie sich nicht über ihren Schöpfer beschweren. Und damit sie ihm nicht gram wäre, machte er ihr ein Geschenk: Nicht etwa einen einfachen Schemel, auf den man die Füße stellt, schleuderte er ihr hinunter, sondern das Maß seiner Reichtümer selbst, mit dem er abwog, wieviel ein jeder zu erhalten hatte. Das Maß fiel auf die Erde und verwandelte sich in den Baikäl.

Erzähler

Dass der Baikäl – auf Deutsch „reicher See“ – mühelos alle möglichen Rekorde bricht, lässt sich bereits ahnen, wenn man ihn nur von der Angara-Einmündung aus betrachtet. In Richtung Süden ist außer den ringsum liegenden Bergen weit und breit nichts anderes zu sehen als Wasser - über 1600 Meter tief, mehr als 25 Millionen Jahre alt. Damit ist der Baikäl der älteste Süßwassersee der Erde. 1996 wurde die Baikäl-Region von der UNESCO sogar zum Weltnaturerbe erklärt.

57. O-Ton: ATMO HAFEN LISTWJANKA

(Lautsprecherdurchsage)

Erzähler

Aus einem winzigen Verkaufsbüro heraus bietet ein Veranstalter Tickets für eine Baikäl-Überfahrt an. Das Ziel der meisten Schiffe heißt Port Baikäl und liegt am anderen Ufer der Angara-Einmündung. Die Fahrt mit der Fähre dorthin dauert etwa eine Stunde. In Port Baikäl werden wir anschließend wieder unseren Zug besteigen, der dort bereits auf uns wartet. In ihm werden wir dann den südwestlichen Zipfel des Baikälsees umfahren. Regulär in Betrieb genommen wurde dieses Teilstück der Transsibirischen Eisenbahn übrigens im Oktober 1905. Bis dahin war den Betreibern nichts anderes übrig geblieben, als die aus nördlicher Richtung in Port Baikäl eintreffenden Züge per Fähre über den Baikäl zu transportieren – ein schier unglaublicher Kraftakt. Ursprünglich hoffte man damals, den Fährverkehr über den Baikäl zum Südufer des Sees auch in den Wintermonaten aufrecht erhalten zu können. Doch die sibirische Kälte ließ das Wasser derart tief gefrieren, dass die Fähre das Eis auf Dauer nicht durchbrechen konnte. So blieb als einziger Ausweg, die Passagiere von etwa Mitte Januar bis Mitte Mai eines jeden Jahres mit Pferdeschlitten über den Baikäl zu kutschieren. Der Reiseschriftsteller Karl Tanera unternahm eine derartige Tour im Frühjahr 1904.

Zitator

Am Schlittenplatz herrschte ein ungemein buntes, echt asiatisches Treiben. Einige dreißig Schlitten für Passagiere, bespannt mit je einem großen, in der Duga gehenden Traber und einem oder zwei nebenher galoppierenden Pferden standen bereit; die Kutscher, teils russische Bauern, teils Tataren, teils mongolische Burjaten, schrien durcheinander. Gepäckträger drängten sich hin und her, und alles sah aus wie ein in grundlosem Schmutz stehender, unentwirrbarer Knäuel. Aber ich bemerkte weder Stoßen noch Schimpfen und Streiten, und

die Rufe und Winke der anwesenden Polizisten und Kosaken wurden sofort befolgt. Wir hüllten uns in Pelze und Decken, und die Fahrt begann – eine der interessantesten, die ich je erlebt habe. Die hiesigen Schlitten sehen einem der Luxus Schlitten in St. Petersburg oder Berlin so ähnlich wie ein Mörtelwagen einem kaiserlichen Landauer. Es waren einfach alte, durch den Wintergebrauch sehr schmutzig gewordene Körbe, in denen unten schmutzige Schaffelle lagen. Sonst war nichts vorhanden. Man stellte sich eines seiner Gepäckstücke auf den Boden und setzte sich darauf. Die Schlittenkufen liegen ohne Federn direkt unter dem Korb, so dass man alle Sprünge des Schlittens gehorsamst mitmacht. Allmählich wickelten wir uns aus dem Gewimmel und fuhren als letzter Schlitten der Mittelkolonne auf den See. Nun konnte ich mich umsehen. Großartig! Eine solche, unter leichtem, meist noch festgefrorenem Schnee liegende Eisfläche, umgeben von so wilden Felsen und mit Wald bedeckten Bergen, sieht man nicht oft. Das westliche Ufer konnte man haarscharf auf vielleicht fünfzig Kilometern Länge unterscheiden. Vom Ostufer aber sahen wir nichts. Es schien unter Nebel verborgen. Was dort war, erfuhren wir später. Je weiter wir hinaus kamen, desto großartiger erschien diese Winterlandschaft. Im Norden bemerkte man besonders hohe Berge, im Süden aber wildere Felsformationen. Etwa zwei Kilometer vom Ufer entfernt arbeitete der Eisbrecher „Baikal“, um sich seinen zukünftigen Weg zu bahnen.

Nun fuhren wir schon eine Stunde, und zwar zwischen den Telegraf- und Telefonleitungen einerseits und den Resten der seit Tagen eingestellten Eisenbahn andererseits. Wiederholt kamen wir an Pferdekadavern vorbei. Manche waren von den Raben und Krähen schon ganz zu Gerippen ausgefressen worden, an anderen befanden sich die Vögel noch bei der Mahlzeit, und wieder andere lagen, dick aufgedunsen, noch unberührt auf dem Eis. Ich zählte sie von da an und fand noch 35 – die Opfer der in diesem Jahre so besonders starken Winterstrapazen. Sehr oft kamen uns Abteilungen von leeren Lastschlitten entgegen, mit je einem Pferde bespannt, meist je 50, einer hinter dem anderen. Dabei waren höchstens acht bis zehn Menschen. Andere kamen einzeln, oft sogar ein Pferd mit Schlitten allein, ohne Kutscher. Es kannte ja seinen Weg nach Hause. Die Stelle, an der wir überfuhren, war eine der schmalsten des sichelartig gebogenen, hier 48 Kilometer breiten Sees.

Wir fuhren zwei Stunden. Das Westufer verschwand in grauem Nebel, wir sahen um uns nichts als grauen Nebel und Eis, Eis, Eis. Es wirkte schließlich monoton, nur das Klappern der Pferdehufe, das Klingeln der Glöckchen in der Duga zu hören und stets die in gleichmäßig schüttelnder Bewegung vorausfahrenden Schlitten zu sehen. Nach zweieinhalb Stunden wurde ein Halt von nur fünf Minuten gemacht, den ich benutzte, uns zu fotografieren. Dann ging die Fahrt weiter. Jetzt kamen wir in Nebel, darauf fing es zu schneien an, unser Kutscher deutete in die graue Masse vor uns und rief etwas, das ich nicht verstand.

Da brach ein Schneesturm los, wie ich ihn weder meines mehrjährigen Lebens in den Hochalpen noch sonst wo je erlebt habe. Das waren nicht Schneeflocken, sondern Eisnadeln und Eisstücke, die mir ins Gesicht geschleudert wurden. Und wie kalt dieser Sturm war! Er ging durch Mark und Bein. Trotzdem deckte ich mich nicht zu, denn ich wollte sehen. Freilich bemerkte ich von den vorderen Schlitten nichts mehr, ich hörte sie nur.

Mit einem Mal, ebenso schnell wie er gekommen war, hört der Schneesturm auf. Vor uns wurde es etwas heller und schneite ruhiger weiter, hinter uns auf dem Eise lag die graue Sturmwolke. Nun sahen wir wieder die Schlitten vor uns, es begegneten uns neue Gruppen von Lastschlitten – im Ganzen waren es vielleicht 600 geworden – und die Kälte ließ nach.

Aber die Stöße und Sprünge sowie die großen und tiefen Wasserlöcher nahmen zu. Letztere sind von der Sonne und dem geschmolzenen Schnee von oben in das Eis gebohrt. Sind sie schon tief ausgeleckt und das untere Eis trägt nicht mehr, dann bricht der Schlitten durch, und man wandert zu den Fischen des Sees zu Gast. So etwas kommt fast in jedem Jahre vor. Aber wir hatten Glück. Trotzdem gestehe ich, dass ich mit großer Beruhigung aufatmete, als ich endlich nach viereinhalbstündiger Fahrt das Ostufer erblickte.

Musik

Erzähler

Um Reisenden die abenteuerlichen Schlittenfahrten über den See auf Dauer zu ersparen, begann man ab 1900 mit dem Bau der so genannten Circum-Baikal-Bahn. Die 265 Kilometer lange Strecke führte schließlich auf einer halbkreisförmigen Route durch die östlichen Ausläufer des Sajon-Gebirges – und damit herum um das südwestliche Ende des Baikals. Letztlich entpuppte sich das Projekt als das technisch anspruchsvollste und mit Abstand teuerste Teilstück der Transsibirischen Eisenbahn überhaupt.

58. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN

Wenn Sie bedenken, dass jeder normale Kilometer der Transsibirischen Eisenbahn etwa 170 000 Rubel kostete, dann kostete jeder Kilometer um den Baikalsee herum dreimal so viel, also 510 000 Rubel jeder Kilometer. Das lag daran, dass Tunnel gesprengt werden mussten, dass Brücken gebaut werden mussten und und und. Man hat dafür italienische Steinmetze kommen lassen, schweizerische, albanische und deutsche Tunnelbauer, die das Zehnfache von dem verdient haben, was ein normaler Arbeiter verdient hat. Die Leute sind also damals gerne hierhergekommen und haben gut verdient. Auch wenn man wissen muss, dass die Preise für Lebensmittel dann hier das Fünffache von dem betragen, was sie in einem normalen Lebensmittelladen in West-Russland bezahlten. Nun, aber das waren alles Schwierigkeiten und Probleme, mit denen die Erbauer der Transsibirischen Eisenbahn zu kämpfen hatten.

59. O-Ton: ATMO IM ZUG

Erzähler

Nach kurzem Halt in Port Baikal umfahren wir jetzt in einer Art Halbkreis den südwestlichen Zipfel des Baikals. Das erste Drittel der Strecke – es beginnt und endet sackgassenartig in Port Baikal – wird von den Regelzügen der Transsibirischen Eisenbahn heute nicht mehr bedient. Diese wählen auf ihrem Weg von Irkutsk in Richtung Mongolei stattdessen eine weiter nördlich verlaufende Route. Wer die volle Schönheit der faszinierenden Landschaft westlich von Port Baikal wirklich genießen möchte, dem bleibt insofern kaum etwas anders übrig, als einen der wenigen Sonderzüge zu nehmen, die auf diesem Teilabschnitt verkehren. Auch der Natur- und Polarforscher Fridtjof Nansen hat es sich einst übrigens nicht nehmen lassen, den Baikalsee zu besuchen. Über die Berge, die sich rings um das Gewässer auftürmen, schrieb er seinerzeit:

Zitator

Die Gebirge machen nicht den Eindruck des Hochgebirges und sind auch in der Regel nicht viel höher als 1800 Meter über dem Meere, also etwa 1300 Meter über dem Baikalsee. Das Chamardaban-Gebirge am Südwestufer steigt bis zu 2260 Meter empor, 1800 Meter über dem See, also beinahe 300 Meter mehr, als dieser tief ist. Im Übrigen ist die Höhe der Berge selten größer als die Tiefe des Sees. Das Gebirge hat breite Formen und ruhige Linien, es ist nicht so zerhackt wie die Alpen, und selten sieht man die ersten Anfänge zu Zacken und Zähnen. Auf der Südseite des Sees folgt ein Tal dem andern, Täler mit dunklen, ernsten Tannenwäldern, die sich zwischen den Bergen aufwärts ziehen und die versteckten Waldtälern bei uns in Norwegen gleichen. Ein schönes Waldland, aber kalt; nur auf der anderen Seite des Sees brät man in der Sonne.

60. O-Ton: ATMO PICKNICK AM BAIKALSEE (Stimmengewirr)

Erzähler

Nachdem wir, aus Port Baikal kommend, gut einhundert Schienenkilometer zurückgelegt haben, legt der „Zarengold“ einen fahrplanmäßigen Halt auf freier Strecke ein. Weil wir uns immer noch auf jenem Abschnitt befinden, der ausschließlich von touristischen Sonderzügen bedient wird, ist es zum Glück völlig egal, dass es kein zweites Gleis zum Ausweihen gibt. Die winzige Siedlung, in der wir Stopp machen, trägt den Namen Polovinnaya. Ihre wenigen Holzhäuser, die sich in eine kleine Bucht schmiegen, liegen am Nordufer des Baikal.

61. O-Ton: ATMO PICKNICK AM BAIKALSEE (Musik)

Erzähler

Dass wir in diesem winzigen Nest anhalten, hat einen ganz besonderen Grund: Am malerischen Ufer des gewaltigen Sees erwartet uns ein grandioses Picknick. Grandios nicht nur wegen des leckeren Essens und wegen des Blicks auf die allmählich hinter den Bergen untergehende Sonne, sondern auch wegen der ausgelassenen Stimmung unter den Passagieren. Ein Akkordeonspieler spielt russische Volksweisen.

62. O-Ton: ATMO PICKNICK AM BAIKALSEE (Stimmengewirr, Schritte in Richtung Musik)

Erzähler

Der langjährige Moskau-Korrespondent des ARD-Fernsehens, Klaus Bednarz, schrieb mit der „Ballade vom Baikalsee“ einige Jahre vor seinem Tod 2015 sogar ein dickes Buch über das Gewässer. Darin zitiert er den Schriftsteller Valentin Rasputin mit seiner Sicht auf den See:

Zitator

Der Baikal ist berühmt und heilig nicht wegen seiner lebensspendenden Kraft, nicht wegen seines Reichtums, nicht wegen seiner Macht, sondern wegen seiner Großartigkeit und natürlichen Majestät, die er durch die Jahrhunderte bewahrt hat, die der Zeit und allen Umgestaltungen getrotzt haben. Der Baikal erweckt bei den Menschen unterschiedliche Gefühle. Ich kenne den Baikal im Frühling, im Sommer, im Herbst. Und jedesmal, wenn ich ihn wiedersehe, habe ich das Gefühl, ich müsste über mich hinauswachsen, um dem Baikal überhaupt innerlich näherzukommen, ihn richtig anzuschauen und zu verstehen. Doch das kann nicht jeder. Um den Baikal verstehen zu können, muss der Mensch eine Seele haben. Und die hat nicht jeder. Einem Menschen mit Seele aber öffnet sich der Baikal. Er begreift, dass diesem Meer ein mächtiger Geist innewohnt, ein Geist der Reinheit und Gerechtigkeit, der den Menschen zu ihrem Lebensrecht verhilft, so lange sie die Natur achten. Sobald wir am Baikal sind, verändern wir uns, sind nicht mehr dieselben, die wir vor dem Baikal waren. Der Mensch verlässt ihn total verändert.

Musik: DOKTOR SCHIWAGO

Sprecher

Neuntes Kapitel: Unterwegs in Burjatien.

Zitator

In allen Fugen kreischend, erklimm der Zug einen Bergrücken, der zu beiden Seiten steil abfiel. Am Hügelabhang wuchsen junge Bäume verschiedener Art, deren Wipfel jedoch nicht bis zur Höhe des Schienenstranges reichten. Das Gras der Wiesen, von denen sich das Wasser erst vor kurzem zurückgezogen hatte, war mit Sand durchsetzt. Überall lagen Baumstämme herum. Offenbar waren sie irgendwo in der Nähe aufgestapelt gewesen und durch die Überschwemmung abgetrieben worden. Der junge Wald unterhalb des Bahndamms war noch fast kahl wie im Winter. Nur in den Knospen, mit denen er übersät war wie mit Wachstropfen, vollzog sich etwas Ungewöhnliches, scheinbar Überflüssiges. Die Knospen sahen schmutzig und eitrig wie Geschwüre aus. Und eben aus diesem Schmutz, aus dieser Unordnung brach das Leben hervor in grünen Laubflammen, die schon einige Bäume des jungen Waldes entzündet hatten. Hier und dort ragten Birken in die Höhe wie Märtyrer, die von den winzigen Pfeilen der spitzen Blättchen durchbohrt werden. Man konnte sich bei ihrem Anblick vorstellen, wie sie dufteten: Sie rochen wie ihre glänzende Rinde nach Harz, aus dem man Lack gewinnt. Bald war die Stelle erreicht, wo die Baumstämme aufgestapelt gewesen sein mussten, ehe die Überschwemmung sie talwärts gespült hatte. An einer Wegbiegung wurde eine Lichtung sichtbar, die mit Holzspänen und Splittern übersät war. In ihrer Mitte lag ein Haufen von etwa drei Meter langen Baumstämmen. In der Nähe des Holzschlages bremste der Lokomotivführer. Der Zug schien zu erbeben, dann hielt er mitten in der Kurve an, die Wagen neigten sich ein wenig zur Seite, nach der Böschung des Bahndamms zu. Die Lokomotive ließ einige kurze, gellende Pfiffe ertönen, jemand rief irgendetwas. Die Reisenden wussten auch ohne Signale, worum es sich handelte: Der Lokomotivführer hatte den Zug zum Halten gebracht, um einen Vorrat an Brennholz zu laden.

63. O-Ton: ATMO ZUG INNEN

Erzähler

In der Nacht des siebten Reisetages ist unser Zug einige Stunden lang am Südufer des Baikalsees entlangefahren. Jetzt, in den frühen Morgenstunden, erreichen wir bei aufgehender Sonne die Steppen Ost-Sibiriens.

64. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN/HAJO BOBSIN

Einen wunderschönen guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Wir haben soeben den Baikalsee verlassen. Wir kamen durch die Ortschaft Poworod, bei Kilometer 5502, und werden um 09.07 Uhr in der schönen Stadt Ulan Ude ankommen, der Hauptstadt von Burjatien. Der Fluss, der zu Ihrer Linken auftauchen wird demnächst, ist die Selenga.

Erzähler

Die Selenga ist etwa eintausend Kilometer lang und entspringt aus dem in der Mongolei gelegenen Khovskol-See. Wegen seiner Lage und Form wird dieser von den Einheimischen auch als der kleine Bruder des Baikal bezeichnet. Vom Khovskol-See aus zieht sich die Selenga wie eine Nabelschnur hin bis zum Baikal. Die autonome Republik Burjatien, durch die wir jetzt fahren, ist eines von insgesamt 84 Mitgliedern der Russischen Föderation – und von der Fläche her in etwa so groß wie Frankreich. Insgesamt leben auf den gut 350.000 Quadratkilometern allerdings nur rund eine Million Menschen, und von diesen wiederum fast die Hälfte in der burjatischen Hauptstadt, Ulan Ude. Seitdem die Transsibirische Eisenbahn Ulan Ude im Jahre 1900 erreicht hat, gilt die Stadt als wichtigster russischer Eisenbahn-Knotenpunkt östlich des Baikalsees. Hier verzweigt die Transsibirische mit der Transmongolischen Eisenbahn. Zwei Drittel der Bevölkerung Burjatiens sind Russen. Das übrige Drittel besteht im Wesentlichen aus Burjaten sowie aus wenigen Ukrainern und Tataren.

65. O-Ton: BORDFUNK/HANS-JÜRGEN BOBSIN/HAJO BOBSIN

Burjatien ist urmongolisches Land. Hier soll Dschingis Khan sich gerne aufgehalten haben. Die Geschichte ist relativ einfach erzählt: 1666 kamen die ersten Kosaken hier in die Gegend und bauten sich ein Winterfort, um den Winter zu überstehen, gegen die Angriffe der Burjaten. Daraus ist dann, knapp zwanzig Jahre später, die Stadt Werchni-Udinsk geworden.

Erzähler

Den heutigen Namen erhielt die Stadt erst zu sowjetischen Zeiten, 1934. Ulan Ude bedeutet auf burjatisch „rotes Tor“.

66. O-Ton: ATMO EINFAHRT BAHNHOF ULAN UDE

Erzähler

Was dem Besucher in Ulan Ude auf Anhieb auffällt, das ist das Zusammentreffen der russischen und burjatischen Kultur und Geschichte. Festmachen lässt sich dies unter anderem an den Kirchen und Tempeln, die das Stadtbild prägen. Zu atheistischen Sowjetzeiten waren in den 1930er Jahren sowohl die orthodoxen Kirchen der Russen wie auch die buddhistischen Tempel der Burjaten praktisch vollständig zerstört worden. Heute dagegen erstrahlen viele von ihnen in neuem Glanz. So zum Beispiel auch die 1745 erbaute Kathedrale der Gottesmutter Hodigitreja, eine der beeindruckendsten Barockkirchen in ganz Ost-Sibirien. Auf dem so genannten Kahlen Berg wiederum, von dem aus man einen herrlichen Blick über die gesamte Stadt hat, thront der neue Dazan – ein im Jahre 2007 geweihter, buddhistischer Tempel.

67. O-Ton: ATMO STRASSE ULAN UDE (Verkehrslärm)

Erzähler

Nach dem Lenin-Platz, der durch einen fünf Meter hohen Granit-Kopf seines Namensgebers geprägt wird, ist der „Platz der Revolution“ Ulan Udes zweitgrößte Freifläche. Früher hieß der „Platz der Revolution“ ganz einfach Marktplatz. Hier wurden zum Ende des neunzehnten und zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts so viele Waren umgeschlagen wie sonst nirgendwo in Sibirien. Heute dagegen wird die riesige Freifläche für alle möglichen Vergnügungen genutzt. So gibt es im Winter, wenn die Temperaturen regelmäßig auf minus 35 Grad sinken, eine Eislaufbahn.

68. O-Ton: ATMO OPERNHAUS ULAN UDE

Erzähler

Das prächtige Opernhaus von Ulan Ude verbindet europäische Elemente mit orientalischen und fernöstlichen Einflüssen. Gegründet wurde es noch zu Stalins Zeiten, im Jahre 1952. Bis heute befindet sich im zweiten Stockwerk der Oper sogar noch ein Porträt des ehemaligen sowjetischen Diktators. Der geografischen Lage und Bedeutung Ulan Udes entsprechend, erwartet uns hier und heute ein bunter Mix aus den Kulturen Russlands und Burjatiens.

69. O-Ton: ATMO OPER ULA UDE (Applaus, dann Musik und Gesang)

Erzähler

Zunächst werden wir durch eine kleine Gruppe von Tänzerinnen und Kosaken mit russischer Volksmusik unterhalten. Anschließend betritt ein mit einfachem, weißen Leinenstoff bekleideter Mann die Bühne, der auf einem Holzschemel Platz nimmt. Mit einer so genannten Pferdekopf-Geige und seiner Stimme produziert er Töne in einer Art, wie sie wohl nur die wenigsten von uns jemals zuvor jemals vernommen haben.

70. O-Ton: ATMO/Musik (Pferdekopfgeige)

Erzähler

Bei der mongolischen Pferdekopfgeige handelt es sich um eine zweisaitige Kastenspießlaute, die mit dem Bogen gestrichen wird. An ihrem oberen Halsende ist sie mit einem hölzernen Pferdekopf verziert. Der Legende nach wurde die allererste Pferdekopfgeige von einem mongolischen Krieger aus den Knochen, der Haut und den Haaren seines Pferdes angefertigt, das in einer Schlacht ums Leben gekommen war. Bis heute gilt die Pferdekopfgeige in der Mongolei als das wichtigste Musikinstrument überhaupt – und sogar als mongolisches Nationalsymbol.

71. O-Ton: ATMO/Musik (Kehlkopfesang)

Erzähler

Der Kehlkopfesang ist eine Form des so genannten Obertongesangs. Bei dieser Gesangstechnik werden unter anderem durch eine Verengung des Kehlkopfes einzelne Obertöne aus dem Klangspektrum der Stimme so herausgefiltert, dass sie als getrennte Töne wahrgenommen werden. Dadurch entsteht beim Hörer der Eindruck, als lausche er mehreren Gesangsstimmen gleichzeitig. Für unsere ungeübten Ohren wird diese einmalige musikalische Darbietung gewissermaßen zum Transsib-Abschiedslied. Denn hinter Ulan Ude wird die Transsibirische zur Transmongolischen Eisenbahn. Mit dieser 1938 errichteten Strecke beginnt ein neuer Abschnitt, der über zwei Staatsgrenzen hinweg bis zur chinesischen Hauptstadt Peking führen wird.

Weil sich diese Lange Nacht der Transsibirischen Eisenbahn verschrieben hat, soll der Besuch des Opernhauses von Ulan Ude den musikalischen Endpunkt unserer Reise markieren. Wer weiß: Vielleicht haben Sie im Laufe der vergangenen drei Stunden ja Lust bekommen, sich einmal selbst auf den Weg zu machen?

Vielleicht führt Sie der Weg dann noch bis nach Peking, oder weiter nördlich nach Wladiwostok...

Musik

ABSAGE

Musik hoch und aus.

Musikliste

1. Stunde

Titel: Suite für Jazzorchester Nr. 1,
Länge: 02:11
Orchester: The Philadelphia Orchestra
Dirigent: Mariss Jansons
Komponist: Dmitrij Schostakowitsch
Label: EMI CLASSICS Best.-Nr: 365300-2;365317-2

Titel: aus: Sonate für Klavier Nr. 2 d-Moll, op. 14,
1. Satz: Allegro, ma non troppo
Länge: 02:30
Solist: Elisso Bolkvadze (Klavier)(Instrument: Steinway D)
Komponist: Sergej Prokofjew
Label: AUDITE Best.-Nr: 97.719

Titel: Schiwago-Melodie
Länge: 03:55
Interpret: Orchester Anthony Ventura
Komponist: Maurice Jarre
Label: WEA International Best.-Nr: 990037-2
Plattentitel: Die schönsten Melodien der Welt

Titel: aus: Sinfonie Nr. 5 e-Moll, op. 64,
3. Satz: Valse. Allegro moderato
Länge: 05:58
Orchester: City of Birmingham Symphony Orchestra
Dirigent: Andris Nelsons
Komponist: Peter Tschaikowsky
Label: ORFEO Best.-Nr: C 780091 A

2. Stunde

Titel: Orientalische Rhapsodie G-Dur op.29 für Orchester
Länge: 01:50
Orchester: Hong Kong Philharmonic Orchestra
Dirigent: Antonio de Almeida
Komponist: Alexandr Glasunow
Label: Marco Polo Best.-Nr: 8.220444

Titel: Karelsche Legende a-Moll op.99 für Orchester
Länge: 00:47
Orchester: Hong Kong Philharmonic Orchestra
Dirigent: Antonio de Almeida
Komponist: Alexandr Glasunow
Label: Marco Polo Best.-Nr: 8.220444

Titel: Nein, ich glaub nicht Euren Liebesworten Polonaise (Polacca) und Szene der Marina mit Chor (Nein, nicht glaub ich Euren süßen Worten)

Länge: 01:28

Solist: Hanne-Lore Kuhse (Sopran)(Marina Mnischek)

Chor: Rundfunkchor Leipzig

Orchester: Staatskapelle Dresden

Dirigent: Herbert Kegel

Komponist: Modest Mussorgskij

Label: BERLIN Classics Best.-Nr: 0120032

Titel: Sinfonie Nr. 4 E-Dur, op. 91,

Länge: 01:45

Orchester: Nürnberger Symphoniker

Dirigent: Räto Tschupp

Komponist: Alexander Tscherepnin

Label: Colosseum Best.-Nr: COL 9031-2

Titel: Sinfonie Nr. 2 h-Moll, op. 5,

Länge: 05:38

Orchester: Nürnberger Symphoniker

Dirigent: Günter Neidlinger

Komponist: Alexander Borodin

Label: Colosseum Best.-Nr: COL 9031-2

3. Stunde

Titel: Sérénade espagnole für Violoncello und Orchester op. 20 Nr. 2 Bearbeitung für Violine und Klavier

Länge: 02:39

Solisten: Fritz Kreisler (Violine), Michael Raucheisen (Klavier)

Komponist: Alexander Glasunow

Label: EMI CLASSICS Best.-Nr: 764701-2

Titel: aus: Bilder einer Ausstellung. Fassung für Orchester (Kartinki s vistavki), (9) Nr. 5: Ballett der Küchlein in ihren Eierschalen. Scherzino. Vivo leggiero

Länge: 01:24

Orchester: Deutsches Symphonie-Orchester Berlin

Dirigent: Georges Prêtre

Komponist: Modest Mussorgskij

Label: Weitblick Best.-Nr: SSS 0111-2

Titel: Suite für Jazzorchester Nr. 1,

Länge: 04:12

Ensemble:

Orchester: The Philadelphia Orchestra

Dirigent: Mariss Jansons

Komponist: Dmitrij Schostakowitsch

Label: EMI CLASSICS

Best.-Nr: 365300-2;365317-2