

SPRECHERTEXT

„ 360 ° - Die Geo-Reportage/ Länder, Menschen, Abenteuer“

Die Eisenbahn vom Baikal zum Amur

Länge: 52 Min.

Kommentar

10:00:07	Sibirien, Land der unendlichen Weiten.
00:13	Städte und Dörfer - Inseln der Zivilisation.
00:18	Eisenbahnen sind Brücken zum Festland.
00:27	Die Baikal-Amur-Magistrale ist - neben der Transsibirischen Eisenbahn - Russlands zweiter Schienenweg durch Sibirien zum Pazifik. Im Jahre 2003 nach dreißigjähriger Bauzeit entgültig fertiggestellt, gilt die Trasse international als das größte und schwierigste Eisenbahnbauprojekt der letzten 100 Jahre.
00:52	Nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion fast zum Stillstand gekommen, rollen die Züge wieder.
00:59	Für deren Sicherheit sorgen diese beiden Männer. Sie sind Chefinspektoren der Russischen Eisenbahn. Keine leichte Aufgabe - ihre Fahrt führt sie über 1500 Kilometer weit in Richtung Osten.
01:20	Die Eisenbahn vom Baikal zum Amur

Kommentar

- 01:37 Sergej und Gennadi auf dem Weg zu einer Kontrolle in den Seweromuisker Bergen, nördlich des Baikalsees. Es ist Ende April. Noch herrschen hier Temperaturen um minus 20 Grad Celsius.
- 01:53 Sergej Anatoljewitsch Kuplenski und Gennadi Radionowitsch Laptjew weisen sich als Chefinspektoren der Russischen Eisenbahn aus. Sie überwachen die Verkehrs- und Betriebssicherheit auf der Baikal-Amur-Magistrale - von den Oberleitungen über die Lokomotiven und die Waggonen bis zu den Schienen.
- 02:12 Dieser Trupp von Elektromonteuren soll die Oberleitungen auf diesem Streckenabschnitt warten. Ihre Spannung beträgt 27.000 Volt. Immer wieder kommt es bei Wartungsarbeiten zu Unfällen, die auch tödlich enden können.
- 02:34 Sergej prüft, ob die Männer vorschriftsmäßig belehrt und eingewiesen sind.

OT Sergej

- 02:45 Bitte die Arbeitsschutzbelehrung unterschreiben.

02:55

Kommentar

Der Einsatzort der Truppe ist eine der rund 1000 Brücken der Eisenbahnlinie. Etwa ein Drittel der Baikal-Amur-Magistrale ist elektrifiziert, das heißt sie wird von Elektroloks befahren, die aus Oberleitungen gespeist werden. Führen sie keinen Strom mehr, bricht der gesamte Verkehr auf der Trasse zusammen.

03:15

Die Leitungen und Isolatoren sind in Sibirien enormen Temperaturschwankungen ausgesetzt, von minus 60 Grad Celsius im Winter bis plus 40 Grad Celsius im Sommer. Das kann schnell zu Rissen und Brüchen führen. Regelmäßige Kontrollen und Wartungen des Oberleitungsnetzes sind daher für die Sicherheit auf dem Schienenstrang unumgänglich.

03:42

Alles muss sehr schnell gehen. Gleich wird der Strom für diesen Streckenabschnitt wieder eingeschaltet, um den Zugverkehr nicht zu beeinträchtigen.

03:57

OT Sergej

Wir konnten feststellen, dass alles vorschriftsmäßig geschieht und mit viel Erfahrung.

04:03

OT Gennadi

Jeder kennt hier genau seine Aufgaben. Nur speziell dafür ausgebildete Monteure dürfen solche Arbeiten ausführen.

04:15

Kommentar

Gebaut wurde die Baikal-Amur-Magistrale – kurz BAM genannt – um die Reichtümer Sibiriens zu bergen: vor allem Holz und Bodenschätze. Denn entlang der Strecke lagern riesige Mengen an Steinkohle, Eisenerz und etwa 40 Prozent der Weltvorräte an Kupfer.

04:35

Die Bahn soll ein Gebiet erschließen, das anderthalb mal so groß ist wie Frankreich und Deutschland zusammen.

04:42

Über ihre Verbindung zur Transsibirischen Eisenbahn ist sie Russlands zweiter Schienenweg von Moskau durch Sibirien zum Pazifik.

04:50

Die über 4000 Kilometer lange BAM verläuft nördlich der Transsibirischen Eisenbahn. Wie es ihr Name sagt, passiert sie den Baikalsee in Sibirien und den Fluss Amur im fernen Osten.

05:02

Die Fahrt der beiden Inspektoren beginnt in den Seweromuisker Bergen nördlich des Baikal und wird über Tynda bis nach Tomot in Jakutien führen.

05:16

Abseits einer kleinen Bahnstation in den Seweromuisker Bergen steht der Dienstwagen der Inspektoren. Er ist rollendes Büro und Wohnwagen zugleich.

05:27

Vor der Reise haben die Männer sich reichlich mit Lebensmitteln eingedeckt, denn unterwegs sind die Waren meist teurer als in der Stadt.

05:40

Gennadi, 57 Jahre alt, hat seine Karriere als einfacher Stationsarbeiter begonnen.

05:48

Sergej, 36, begann einst als Schlafwagenschaffner. Nun sind beide schon seit fünf Jahren als Inspektoren auf Achse.

OT Gennadi

06:03 Jeder kann sich das ja vorstellen, was das heißt, ein Leben auf Rädern. Das ist ein Verzicht auf viele Bequemlichkeiten. Um das Essen muss man sich selber kümmern. Waschen und duschen kann man sich hier auch nicht richtig. Aber sonst ist die Arbeit in Ordnung.

OT Sergej

06:40 Sie ist auch interessant, weil man mit vielen Menschen zu tun hat. Und helfen kann, dieses und jenes in Ordnung zu bringen.

06:50 Man trifft ständig neue Bekannte, neue Freunde, ist heute hier und morgen dort.

OT Sergej

07:00 Na schau, gefällt es dir heute?

OT Gennadi

07:04 Oh, du bist ja ein Prachtkerl

OT Sergej

07:09 Na los, lass uns anstoßen.

07:20 Ja, so leben wir halt.

OT Gennadi

07:23 Immer auf Rädern

Kommentar

07:26 Beide Männer besitzen mehrere Hochschulabschlüsse als Diplom-Ingenieure für Arbeitsschutz, Eisenbahntechnik und Ökonomie.

07:52 Am nächsten Morgen geht es weiter.

07:56

Kommentar

Die BAM überwindet sechs Gebirgszüge mit 3000 Meter hohen Gipfeln. Über die Hälfte der Strecke führt durch Zonen ewigen Frostbodens und hoher seismischer Aktivität. Mehr als 3000 Bäche und Flüsse überquert die Trasse. Die Bautrupps mussten sich in unerforschte Regionen vorwagen, die vor ihnen kaum ein Mensch betreten hatte.

08:28

Hunderttausende junger Leute ließen sich für dieses Abenteuer begeistern und machten sich freiwillig auf den Weg nach Sibirien.

08:45

Am 27. April 1974 hatte im Moskauer Kreml der damalige sowjetische KP-Chef Leonid Breschnew in einer großangelegten Propagandaaktion zum Bau der Magistrale aufgerufen.

09:00

Dahinter steckten vor allem militärische Gründe. Die Transsibirische Eisenbahn verläuft gefährlich nah der Grenze zu China. Deshalb musste eine zweite, weiter nördlich liegende Verkehrsader her. Außerdem brauchte das Land neue Rohstoffquellen wie Eisenerz, um im Rüstungswettlauf mit den USA mithalten zu können.

09:23

Der Enthusiasmus der jungen Leute wurde schon im ersten Winter auf eine harte Probe gestellt. Die Temperaturen fielen bis unter minus 60 Grad Celsius. Treibstoff- und Lebensmitteltransporte blieben im metertiefen Schnee stecken. Es gab keine Straßen, keine festen Unterkünfte.

09:52

Kommentar

In ihrem Dienstwaggon besprechen Gennadi und Sergej ein Störungsprotokoll: Schlecht gesicherte Baumstämme sind vom Waggon gefallen, haben die Strecke blockiert.

Ihre nächste Inspektion findet auf einem der Holzverladeplätze an der BAM statt.

Gennadi kennt die BAM noch aus Sowjetzeiten.

OT Gena

10:15

Gewiss, jede Zeit hat ihre Vor- und Nachteile, ihr Plus und ihr Minus. Aber eine Rückkehr in die Vergangenheit wird es nicht geben. Wenn ich damals zum Beispiel 300 Rubel im Monat verdiente, so sind es jetzt rund 1000 €. Meine Familie ist gut versorgt, ich habe alles, Haus und Auto. Ich will die alte Zeit nicht mehr zurück.

10:42

OT Sergej

Als die Sowjetunion auseinander fiel, war ich noch jung. Ich habe diese Zeit im Alter von 16 bis 18 Jahren miterlebt. Ich kann es nicht einschätzen, ob es damals besser war als heute. Ich kann nur sagen, dass es mir jetzt gut geht. Ich halte mich für einen glücklichen Menschen, habe eine großartige Familie, zwei hübsche Töchter, eine Arbeit, die mir gefällt, und ich verdiene gutes Geld.

Kommentar

11:17

Der Inspektorenwaggon wird auf ein Nebengleis an einer der über 200 Stationen der Eisenbahnlinie geschoben.

11:32

Die Inspektoren haben das Recht, ihn an jedem Haltepunkt der BAM ab- und wieder ankoppeln zu lassen.

11:41

Hier warten sie auf den nächsten Anschlusszug.

11:50

Kommentar

Gennadi und Sergej haben im Zug einen alten Freund getroffen: Sascha Bondar. Er gehörte als Gleisbauer zu den ersten, die an die BAM gingen. So kennen sie sich schon seit vielen Jahren aus gemeinsamer Arbeit an der Bahn.

OT Sascha

12:05

Nun erzählt mir mal, wohin fahrt ihr?

OT Sergej

12:08

Probier doch erst mal den geräucherten Fisch.

OT Sascha

12:13

Der riecht ja gut.

12:20

Warte ich helf` dir.

Kommentar

12:30

Für die nächsten Tage teilen sie ihren Weg – und den Zug.

12:42

Sascha ist stellvertretender Generaldirektor eines Gleisbauunternehmens und auf dem Weg nach Jakutien in die Republik Sacha. Der 52-Jährige ist einer der legendären Helden der BAM.

12:57

Sascha vor 30 Jahren. Sein Gleisbautrupp war im ganzen Land bekannt. Fast täglich wurden die Männer in den Zeitungen und im Fernsehen gefeiert.

13:19

OT Sascha

Wie viele Schwellennägel ich damals eingeschlagen habe? Das hab ich noch gar nicht ausgerechnet. Aber ich habe etwa 570 Kilometer Eisenbahnstrecke verlegt und auf den Stationen auch noch mal 50 Kilometer. Das sind zusammen 620 Kilometer. Auf jeden Kilometer sind im Schnitt 1840 Schwellen und jede Schwelle hat 8 bis 10 Schwellennägel. Es kann sich jeder ausrechnen, wie viele Nägel ich wohl eingeschlagen habe.

Kommentar

13:52

Als Sascha und seine Männer nach zwölf Jahren den ersten Bauabschnitt geschafft hatten, glaubten sie ihrem Land einen großen Dienst erwiesen zu haben.

OT Sascha

14:20

Meine Wünsche von damals haben sich für mich nur teilweise erfüllt. Denn als wir die BAM bauten, haben wir davon geträumt, dass in dem Gebiet hier eine stürmische wirtschaftliche Entwicklung beginnen werde, mit der Erschließung riesiger Rohstofflagerstätten und vielen großen Städten. Aber das ist leider nicht so gekommen. Mit der Perestroika begann es um die BAM stiller zu werden. Es gab sogar Stimmen, die sagten, wir brauchen diese Bahn nicht. Aber ich meine, vom ingenieurtechnischen Standpunkt aus ist die BAM ein Meisterwerk, hervorragend gebaut, in guter Qualität und genau dort, wo sie hingehört. Ich bin sehr froh und auch sehr stolz, sie mit geschaffen zu haben.

Kommentar

15:06

Die BAM führt bis auf 1500 Meter in die Seweromuisker Berge.

Kommentar

- 15:14 Seit 15 Jahren arbeitet Wladimir auf dieser Strecke als Lokführer. Mit drei Lokomotiven zieht er etwa 70 Waggon.
- 15:25 Weil die Bahn bis jetzt nur eingleisig gebaut wurde, gibt es regelmäßig Ausweichstellen, an denen auf einen entgegenkommenden Zug gewartet werden muss.
- 15:50 Gennadi und Sergej nutzen die Gelegenheit zu einem Kontrollrundgang um die Lokomotive des Gegenzuges. Mit über 30 Einsatzjahren dürfte sie eigentlich längst nicht mehr fahren. Sie ist noch ein 546er Modell, wie Gennadi sich vom Lokführer bestätigen lässt.
- 16:09 Für so alte Loks sind diese Bergrücken eine echte Herausforderung.
- OT Lokführer**
- 16:20 Leicht ist hier bei uns überhaupt nichts, vor allem im Winter nicht. Sollte dann noch etwas mit der Lokomotive passieren, wird es noch schwieriger. Wenn z.B. Schnee in den Motor gerät, kann es zu einem Kurzschluss kommen.
- 16:41 Dann kann es passieren, dass eine der drei Loks ausfällt. Aber mit zwei Loks kommst du kaum noch über den Berg. Mit drei ist es schon schwierig genug.

- 16:59 **Kommentar**
 Wer hier Arbeit gefunden hat, kann sich nicht beklagen.
 Mit 700 Euro liegt der Lohn eines Lokomotivführers drei
 Mal höher als das Durchschnittseinkommen in Russland.
- 17:40 Vor dem Seweromuisker-Tunnel - mit 17 Kilometern ist er
 der längste Tunnel Russlands. Seine Eingänge sind mit
 dicken Toren verschlossen, die nur für die Ein- und
 Ausfahrt der Züge geöffnet werden.
- 17:57 Das Kontrollzentrum dieses ungewöhnlichen Bauwerkes:
 Stündlich müssen etwa 4.000 Kubikmeter Wasser von
 unterirdischen heißen Quellen aus dem Berg geführt
 werden, damit sie die Schienen nicht überfluten.
 Gleichzeitig müssen in den Nebenschächten gewaltige
 Heißluftgebläse angeworfen werden, sobald die
 Lufttemperatur im Tunnel unter zwei Grad Celsius fällt,
 damit die Wasserflut nicht einfriert.
- 18:24 28 Jahre dauerte es, bis der Tunnel Ende 2003 fertig
 wurde. Erdbeben und Wassereinbruch brachten ihn
 immer wieder zum Einsturz.
- 18:37 Einige der Tunnelbauer - man sagt etwa 30 - wurden
 dabei von gewaltigen Gesteins- und Sandschichten
 erschlagen und begraben.
- 18:51 Ein pompöses Denkmal steht vor der Westeinfahrt. Auf
 der Tafel zu lesen "Gewidmet dem großen Sieg des
 Schöpfungstums und der Hände der Erbauer des
 Seweromuisker-Tunnels". Aber kein Wort gedenkt der
 Opfer.

Kommentar

19:07

Etwas abseits findet sich dann doch noch ein kleiner schmuckloser Stein mit dem Verweis, dass hier auch einmal ein Denkmal für die Opfer entstehen soll. Damit hat man es aber offensichtlich nicht so eilig.

OT Sascha

20:00

Es war wirklich der schwerste Abschnitt der BAM: der Tunnel und die Strecke über die Berge. Hier haben wir 1983 Schienen gelegt. Unmittelbar unterhalb dieses Hangs brach plötzlich eine heiße Quelle aus der Erde. Dabei ist einer meiner besten Freunde ums Leben gekommen. Ljoscha Sirdjuk kam auch wie ich aus Kiew. Viele unserer Jungs haben beim Bau der BAM ihr Leben verloren, mehr als hundert. Ich möchte zur Erinnerung an sie die Mütze ziehen und mich vor ihnen verneigen. Sie haben ein großartiges Denkmal hinterlassen, sie bauten die BAM, die auch ihnen zu Erinnerung noch lange existieren möge.

Kommentar

21:00

Die Inspektoren schauen sich auf dem nahen Holzverladeplatz um. Vor kurzem hat ein hier beladener Wagon Baumstämme auf der Strecke verloren. Die Stämme der Sibirischen Lerche sind für den Export nach Japan und Südkorea bestimmt. Wurden zu Sowjetzeiten täglich bis zu 40 Waggon beladen, sind es heute höchstens vier. Aufgrund der langen Transportwege ist das Holz teurer als das aus den Grenzgebieten.

Kommentar

21:24 Nur die Arbeitskräfte sind billig: Gastarbeiter aus dem kommunistischen Nordkorea. Etwa 50 Männer arbeiten hier schon seit über 20 Jahren, noch auf Basis alter Verträge aus Sowjetzeiten.

OT Sergej

21:45 Wir kontrollieren hier die Sicherung der Ladung. Offen gesagt, auf den Verladeplätzen der Industrie sieht man uns Inspektoren nicht so gerne. Wenn wir feststellen, dass nicht alles richtig verstaut wurde, verlangen wir, alles nochmals abzuladen. Sie sagen uns ganz offen, eure Waggons hier lieben wir hier mehr, als euch die Eisenbahner.

Kommentar

22:10 Etwa zwei Kilometer vom Tunnel entfernt: die Eisenbahnersiedlung. Sie trägt den gleichen Namen wie das Gebirge, das sie umschließt: Seweromuisk.

22:22 Über 600 Menschen leben hier. Die Häuser hat die Russische Eisenbahngesellschaft bauen lassen. Fernab der Zivilisation versucht sie hier, für die Familien ihrer Mitarbeiter erträgliche Lebensbedingung zu schaffen. Dazu gehört neben einer neuen Sporthalle auch ein Schwimmbad. Beides ist für Besucher kostenlos.

22:56 Ganz anders sieht das Leben jenseits der Berge aus, am Osteingang des Tunnels.

23:03 Die Siedlung Tunnelnja. Über 20 Jahre lebten hier die Tunnelbauer. Nachdem der Berg durchbrochen war, hatte das Dorf keine Funktion mehr. Nicht jeder der Bewohner hat anderswo wieder Wohnung und Arbeit gefunden.

- 23:18 **Kommentar**
 Noch immer versuchen hier 24 Familien zu überleben, ohne Hilfe und Unterstützung. Unter ihnen Georgij und seine Frau Natascha. 28 Jahre lang hat der Kaukasier als Kraftfahrer beim Tunnelbau gearbeitet.
- 23:39 **OT Georgi**
 Wir haben unsere Arbeit getan, der Tunnel ist fertig, die Züge fahren hindurch. Jetzt braucht man uns nicht mehr. Nur so kann ich das verstehen und nicht anders. Viele haben ihre Gesundheit dabei verloren. Wie oft habe ich bei minus 55, sogar 60 Grad Celsius das Auto unter freiem Himmel reparieren müssen.
- 24:06
 Jetzt hacke ich hier Holz, damit wir nachts nicht erfrieren. Elektrischen Strom haben wir auch nicht mehr. Ich weiß nicht, wie es weitergehen soll. Mit dem letzten Geld haben wir das Studium unserer Tochter bezahlt.
- 24:37 **Kommentar**
 Am nächsten Morgen 8:00 Uhr. Im Tal vor der Westeinfahrt des Tunnels.
- 24:46
 Sergej und Gennadi sind gerade aufgestanden.
- 25:01
 Beim Frühstück sprechen sie noch mal über die gestrige Inspektion und kommen wie so häufig zu dem Schluss: Vorschriften sind das eine, sie einzuhalten das andere.
- 25:17
 Die Reise geht weiter in Richtung Osten. Ihr Waggon ist angekoppelt an den Personenzug aus Moskau, der hier jeden zweiten Tag vorbeikommt.
- 25:40
 Links und rechts sind die Zugänge zu den Begleitstollen, durch die das Wasser aus dem Berg geführt wird.
- 26:05
 An der Siedlung Tunnelnaja hält schon lange kein Zug mehr.

26:16

Kommentar

Obwohl der Zug aus Moskau kommt, sind unter den Reisenden kaum Hauptstädter zu finden. Der größte Teil der Passagiere ist irgendwo auf der BAM zugestiegen. Die rund 5000 Kilometer von Moskau bis hier her kosten umgerechnet etwa 150 €. Das Flugzeug wäre viermal so teuer. Aber nicht nur deshalb lieben die Russen das Reisen mit dem Zug. Alle fühlen sich hier wie eine große Familie.

OT Studentin

26:47

Wir fahren zu einem Liederfestival nach Chabarowsk. Wir sind Studenten des Technischen Instituts, einem Ableger der Moskauer Universität.

OT Frau

27:00

Wir sind geschäftlich unterwegs. Wir fahren nach Chabarowsk, um Textilien einzukaufen, die wir hier wieder weiter verkaufen. Man muss was tun, um zu überleben.

27:14

Aber die Geschäfte gehen schlecht. Die Leute haben kein Geld.

27:26

OT älterer Mann

Ja früher hatten wir Geld, aber zu kaufen gab's nichts. Ein Bett oder einen Tisch zu bekommen, war ein Riesenproblem. Jetzt gibt's alles, nur Geld gibt's nicht.

27:42

OT jüngerer Mann

Ob uns die BAM Arbeit bringt, in welcher Hinsicht? Ja nur denen, die dort beschäftigt sind. Andere Möglichkeiten oder auch private Betriebe gibt es hier kaum. Nur die Bahn.

Kommentar

- 28:00 Am späten Nachmittag ist Tynda, der größte Bahnhof an der BAM erreicht.
- 28:11 Sergej, der hier zuhause ist, wird von seiner Familie schon sehnsüchtig auf dem Bahnsteig erwartet. Der erste Kuss von der 17-jährigen Dalija. Dann kommen Ehefrau Tatjana und zum Schluss Vater Anatoli an die Reihe.
- 28:30 Auch Sascha wird von seinem Sohn Iwan vom Bahnhof abgeholt.
- 28:43 Sergejs Vater Anatoli Kuplenski fährt, wie fast alle hier, einen japanischen Gebrauchtwagenimport.
- 29:01 Immer wenn einer der Kuplenskis von einer längeren Dienstreise nach Hause kommt, versammelt sich der gesamte Familien-Clan, Sergejs Eltern, seine Schwester und die Kinder beider Familien. So ein Ereignis ist Vater Anatoli immer eine Flasche ukrainischen Wodkas wert.
- OT Ehefrau Tatjana**
- 29:21 Leider ist er sehr oft auf Dienstreise. Deshalb wünsche ich mir, dass die Reisen seltener und auch kürzer werden.
- 29:34 Meist sind sie nicht allzu lang, aber dafür sehr oft. Manchmal dauert es eine Woche, manchmal nur einige Tage, aber vor allem ist es immer völlig überraschend.
- OT Sergej**
- 29:44 Aber wenn ich zurückkomme, melde ich mich immer vorher an.

Kommentar

29:50 Die Kuplenskis sind eine Eisenbahnerdynastie. Sie alle haben Arbeit bei der BAM gefunden - auch die Eltern. Obwohl schon Rentner, arbeiten sie immer noch als Zugbegleiter auf der Strecke Tynda-Moskau. Sie waren es auch, die als erste 1990 herzogen und Sergej überredeten, ihnen drei Jahre später mit der Familie aus Kiew in der Ukraine nach Tynda an die BAM zu folgen.

30:20 **OT Aantoli**

Als er vom Armeedienst nach Hause kam, gab es damals keine Arbeit mehr in Kiew. Ich sagte: „Komm zu uns, mein Söhnchen, ich nehme dich in meine Brigade als Zugbegleiter auf“. So kam er hier her. Und seitdem leben wir hier alle zusammen und haben es bis jetzt nicht bereut.

OT Sergej

30:39 Wodurch unterscheidet sich ein ukrainisches Schlitzohr von einem Ukrainer. Der Ukrainer, der lebt in der Ukraine. Das ukrainische Schlitzohr lebt dort, wo es besser ist.

30:47 **OT Tatjana**

Wir sind aber keine Schlitzohren.

OT Mutter

30:53 Es gibt viele Ukrainer an der BAM, sind alles gute Leute.

30:57 **Kommentar**

Tynda ist die größte der 60 neuen Städte und Siedlungen, die in den letzten 30 Jahren an der BAM entstanden sind.

31:08 1975 errichteten hier die Erbauer die ersten Holzbaracken für ihre Familien.

31:25 Sie schrieben an ihre Hütten: Hier entsteht eine Stadt.

- 31:35 **Kommentar**
 In den letzten 15 Jahren ging in Tynda die Einwohnerzahl stetig zurück, bis auf heute 50.000.
- 32:02 Das Stadtzentrum ist etwa zwei Kilometer vom Bahnhof entfernt.
- 32:12 Den protzigen Bau füllen heute nur noch wenige Reisende.
- 32:30 Von hier aus brauchen die Züge sechs Tage bis Moskau und nur drei bis nach Wladiwostok am Pazifik.
- 32:45 Tynda ist die Drehscheibe, der größte Rangierbahnhof der BAM. Von hier aus fahren Züge in alle vier Himmelsrichtungen.
- 32:58 Doch der BAM mangelt es an Kunden, weil es für die Erschließung der Rohstofflager noch an Investoren und Geld fehlt. Jedes Jahr fährt die Bahn der Aktiengesellschaft Russische Eisenbahnen einen Verlust von etwa 15 Millionen Euro ein. Dennoch wird die Strecke mit großem Aufwand aufrechterhalten und sogar noch weiter ausgebaut. Der voll gefüllte Güterbahnhof von Tynda täuscht nicht darüber hinweg, dass die Eisenbahnlinie bisher nur mit halber Kraft betrieben wird.
- 33:37 Am nächsten Tag sind die beiden Inspektoren wieder auf der Reise. Sie haben die Hauptstrecke der BAM verlassen. Ihr Waggon rollt nun auf der sogenannten kleinen BAM, einer Stichbahn weiter nach Norden Richtung Jakutien. Sergej glaubt fest an die Zukunft der Eisenbahnlinie.

34:00

OT Sergej

Die BAM führt ja durch ein Gebiet mit riesigen Rohstofflagern, Kohle, Erze. Und die liegen praktisch unmittelbar an der Strecke. Man kann sie sogar im Tagebau gewinnen, was Kosten spart. Wenn die Rohstoffpreise in der Welt weiter so steigen, dann bin ich mir sicher, dass auch hier bald Investoren aus aller Welt Schlange stehen werden. Und das würde dann für alle, die hier leben, wieder Arbeit und eine neue Perspektive bringen und vielleicht manchen, der uns verlassen hat, wieder zurückholen.

35:00

Kommentar

Tag und Nacht rollen die Riesenkipper aus der Kohlengrube von Nerjengrü. Es ist bislang das einzige im großen Stil genutzte Rohstofflager an der Eisenbahnlinie. Es wurde noch zu Sowjetzeiten in Betrieb genommen, unterstützt mit einem 10 Milliarden Dollar-Kredit der Japaner. Sie sind auch die Hauptabnehmer der Kohle.

35:36

Die Grube ist 100 Meter tief. Seit 1975 wurden hier 260 Milliarden Tonnen bester Stein- und Kokskohle gewonnen und noch einmal so viel liegen hier.

36:10

Seit über 20 Jahren arbeitet Boris schon in der Grube, kennt sie noch aus Sowjetzeiten. Als Baggerfahrer verdient er heute etwas mehr als 1000 Euro im Monat. Er ist mit seinem Job und der neuen Zeit zufrieden.

- 36:28 **OT Boris**
 Mir scheint, dass jetzt die Zeit gekommen ist, in der jeder die Chance hat über sein Leben selbst zu entscheiden. Wie soll ich sagen – der Mensch hat heute einfach mehr Möglichkeiten als früher.
- 36:59 Die Baggerschaufel nennen wir liebevoll unser Löffelchen, obwohl sie 60 Tonnen fasst. Löffelchen, weil es uns ernährt. Denn je mehr wir es füllen, umso mehr verdienen wir auch. Ja, so ist das.
- Kommentar**
- 37:23 Wenn in zehn Jahren die Kohle abgebaut ist, wird in der Erde Sibiriens eine Wunde zurück bleiben, die wohl nie mehr verheilt.
- 37:33 Der Kohlebahnhof von Berkakit.
- 37:40 Gennadi und Sergej lassen sich von Bahnhofschef Viktor Laschko den Betriebsablauf erläutern. Alle zweieinhalb Stunden verlässt ein Zug die Station. Die Kohle geht nach Japan und Südkorea. 70 Züge mit je 50 Waggons pendeln ständig auf der Strecke, eine Art Kohlefließband.
- 38:26 Zum Feierabend hat Viktor Sergej und Gennadi zu Schaschlik und Wodka eingeladen. Sie teilen viele gemeinsame Erlebnisse und Erinnerungen.
- OT Viktor**
- 38:43 BAM, das waren unseren besten Jahre, unsere Jugend, unsere Freunde, unser Leben. Sie ist das Beste, was wir schaffen konnten. Wir haben hier ja nicht nur eine Eisenbahnlinie gebaut, sondern auch große moderne Städte. Wir gaben das Beste, was ein Mensch zu geben vermag.

OT Gennadi

39:10 Die BAM war für mich eine Selbsterprobung, was ich unter diesen harten klimatischen Bedingungen zu leisten vermag. Und ich habe hier sehr viele Freunde gefunden, echte Freunde, denn die findet man nur in den schwersten Minuten des Lebens.

39:35 **OT Sergej**

Hier gibt es keine Unterschiede zwischen den einzelnen Nationalitäten, zwischen den Berufsgruppen Bauarbeiter, Eisenbahner. Uns alle vereint eine Nationalität, Bamowez. Wenn ich wo anders hinfahre, dann stelle ich mich nicht vor als Ukrainer, nein, ich lebe an der BAM, ich bin Bamowez – mit Stolz.

Kommentar

40:25 Auf dem Bahnhof der Kohlearbeiterstadt Nerjengrü. Von hier aus fährt der Inspektorenwagen weiter nach Jakutien, in die Republik Sacha, das Land der Rentierzüchter.

40:53 Die zweijährige Saina und ihre Eltern Anja und Alexander waren in der Stadt einkaufen.

41:02 Sie sind Ewenken und gehören zu den Ureinwohnern Sibiriens. Sie tragen ihre Dascha, ihre Nationalkleidung, die sie aus dem Leder der Rentiere fertigen.

OT Alexander

- 41:30 Unser Töchterchen ist vorher noch nie mit dem Zug gefahren, das wollten wir ihr einmal zeigen.
- 41:41 Ja, die Eisenbahn. Auf der einen Seite bringt sie uns sicher Nutzen, das ist wahr. Auf der anderen Seite aber auch Probleme. Sie stört die Wanderrouten der Rentiere. Aber die Zivilisation ist nun mal nicht aufzuhalten und wir müssen uns darauf einstellen mit ihr zu leben.

Kommentar

- 42:23 Die Bahn dringt in Regionen vor, in denen man im Winter bisher nur Rentier- oder Motorschlitten begegnen konnte. Zum ersten Mal erhalten die Bewohner dieses abgelegenen Winkels einen Eisenbahnanschluss zur Welt.
- 42:48 Als nach zwei Stunden der Zug hält, heißt es für Alexander und seine Familie: umsteigen auf die schon wartenden Rentierschlitten.
- 43:15 Bis zu ihrer Herde sind es noch sechs Kilometer.
- 43:51 Sie machen Halt an einem der Versorgungszelte, die ihre Genossenschaft zur Betreuung der Hirten im Winterlager errichtet hat. Dort steht gerade eine heiße Tschurpa auf dem Feuer, eine Art Rentiergulasch, das Nationalgericht der Ewenken.
- 44:12 Etwa 2000 Tiere hat die Genossenschaft.

OT Alexander

- 44:23 Wenn ich die Wahrheit sagen soll. Die Rentiere leiden unter dem Abbau und dem Transport der Kohle. Uns verderben immer mehr Weideflächen. Entlang der Bahngleise ist im Winter der Schnee oft ganz schwarz.
- 44:47 Der Kohlenstaub legt sich auf die Rentierflechten und wenn die Tiere sie fressen, werden sie davon magenkrank.
- 45:01 All das schadet uns natürlich. Aber dafür werde Russland reicher, so sagt man uns. Ja, was ist nun wichtiger?

Kommentar

- 45:18 Alexander wünscht sich, dass die kleine Saina einmal studieren möge. Die Bahn macht das jetzt leichter. Und vielleicht wird es in 20 Jahren hier gar keine Rentierzüchter mehr geben.
- 45:42 Alexander sucht die umherziehende Herde. Später wird er seine Familie nachholen.
- 46:23 Die kleine Station Tajoschnaja, zu deutsch Taigastation.
- 46:33 Hier steigt niemand aus und auch niemand ein. Dennoch gibt es einen längeren Aufenthalt. Die Diesellokomotive braucht Kühlwasser.
- 47:03 Gennadi nutzt die Zeit zur Kontrolle der Schienen und der Weichen. Die Schwellennägel haben sich gefährlich gelockert. Die Schienen der BAM werden immer noch wie zu Großvaters Zeiten mit Hakennägeln und Krampen an den Schwellen festgehalten. So müssen Hunderte von Gleisarbeitern ständig auf der Strecke unterwegs sein, um die BAM nachzunageln und nachzuschrauben.

OT Gleisarbeiter

- 47:43 Im Winter liegt hier sehr viel Schnee. Wenn ihn nicht täglich die Schneekombi wegräumt, würde er uns über den Kopf gehen. Hinzu kommt dann noch der strenge Frost, bis zu Minus 55 Grad Celsius und ein ständig starker Wind. Und dabei müssen wir jeden Tag und bei jedem Wetter drei bis fünf Kilometer weit die Strecke ablaufen.
- 48:13 **Kommentar**
Die Lokomotive ist wieder einsatzbereit. Die Fahrt kann weiter gehen.
- 49:24 Der Zug hat den nördlichsten Punkt der jakutischen Eisenbahn erreicht. Die Station Tomot.
- 49:30 Alles aussteigen, denn weiter führen die Gleise noch nicht. Die Architektur des Bahnhofsgebäudes von Tomot ist den traditionellen Hirtenzelten der Ewenken und Jakuten nachempfunden. Vor einem halben Jahr erst wurde er in Betrieb genommen.
- 49:55 Sergej und Gennadi treffen Sascha, den Gleisbauer wieder. Er will ihnen die Bauarbeiten an der Trasse nach Jakutien zeigen.
- 50:10 Mitten in der sibirischen Taiga karren Kipper Felsbrocken und groben Schotter aus einem nahegelegenen Steinbruch heran. So entsteht der Untergrund für das künftige Gleisbett.

Kommentar

- 50:29 In einer Breite von 50 Metern musste die Taiga weichen. Nur die Bäume und das Buschwerk wurden abgetragen. Die obere Erdschicht ist im Wesentlichen erhalten geblieben, wie Sascha erklärt, damit der darunter liegende Dauerfrostboden nicht auftaut und die Gleise versinken. Der Bau eines Kilometers der BAM kostet im Durchschnitt vier Millionen Euro.
- 50:51 Sascha ist sicher, in vier Jahren wird die Trasse die 500 Kilometer entfernte Hauptstadt Jakutsk erreichen.
- 51:12 Sergej und Gennadi treten die Heimreise an. Doch schon ihre nächste Inspektionsfahrt auf der BAM wird sie noch tiefer in den Norden Sibiriens führen.

ENDE