

## Die Magistrale des Leidens

**Zwanzig Jahre nach dem Untergang der Sowjetunion sind sie noch da – die Spuren von Stalins «toter Eisenbahn» am Polarkreis**

Kultur 10. November 2011

Nach dem Willen Stalins sollte eine 1200 Kilometer lange Eisenbahnlinie am Polarkreis die sibirischen Flüsse Jenissei und Ob verbinden. Nach 1947 wurde sie von 100 000 Zwangsarbeitern in Angriff genommen. Stalins Tod 1953 setzte dem Projekt ein jähes Ende. Bis heute zeugen die Spuren von den Schrecken des Gulags.

*Stepán Cernoušek*

Am Polarkreis mitten in der Taiga steht eine einsame Dampflokomotive, überwachsen von Gras und Sträuchern – ein Mahnmal für die grausame Absurdität der stalinistischen Gigantomanie. Es ist Mitte August und brütend heiss, dazu windstill – ideal für Moskitos, die man hier gnus (Ekel) nennt. Streife ich den Handschuh ab, ist die Hand bald übersät mit blutigen Stichen. Vollständig verhüllt, mit Handschuhen und Hut samt Moskitonetz über dem Gesicht, folgen wir dem Eisenbahntrasse, das sich zuweilen wellt wie eine Achterbahn.

Wir stossen auf die Reste des Straflagers Barabanicha, angelegt für über 1000 Häftlinge. Auf einer Fläche von 300 Meter Länge und 250 Meter Breite stehen im hohen Gras Lagerbaracken mit meist eingestürzten Dächern. Darin sind entlang der Wände zweistöckige Pritschen, manche noch gut erhalten. In der Mitte befindet sich ein kleiner Ofen, der bei den Minustemperaturen im Winter bis zu fünfzig Grad wohl kaum den ganzen Raum hat heizen können. Auf dem Boden liegen ein Reisigbesen, eine walenka (Wickelschuh), ein Uniformknopf, eine Streichholzschatel der Marke Sob, eine zerschnittene Europakarte und die Mütze eines muks (so hiess im Gulag-Jargon ein Gefangener). Im Lagerkrankenhaus finden wir Glasampullen von Medikamenten, Döschen von Vitaminpräparaten und lose Zettel: «Für die Gesundheit der Werktätigen». Es scheint, als sei das Lager überstürzt verlassen worden. Davon zeugt eine Inschrift über der Barackentür: «Der 21. Mai 1953 war der Tag der Befreiung für 200 Menschen!»

### Erschliessung von Bodenschätzen

Die transpolare Magistrale sollte auf einer Länge von 1200 Kilometern entlang des Polarkreises die beiden Flüsse Jenissei und Ob von der Stadt Salechard bis Igarka verbinden, um das riesige Gebiet mit neu entdeckten Bodenschätzen an den Rest der Sowjetunion anzuschliessen. Die Bahn wurde zwischen 1947 und 1953 auf direkten Befehl Stalins und wie die meisten damaligen grossen Bauprojekte der UdSSR hauptsächlich von Gulag-Gefangenen gebaut – man zog schätzungsweise 100 000 Männer für das ehrgeizige Projekt heran. Es wurde schnell gebaut; parallel dazu wurden die unbewohnten Weiten erkundet. Der definitive Projektentwurf war erst 1952 fertig, zu einem Zeitpunkt, als über die Hälfte der Bahnlinie fertiggestellt war. Nur ein paar Wochen vor Stalins Tod am 5. März 1953 beschloss die neue Sowjetführung die Einstellung des Vorhabens. 900 Kilometer waren betriebsbereit. Dank der Tundra und der Taiga hat sich die «tote Eisenbahn», so wie sie verlassen wurde, erhalten. Sie ist ein Museum des Gulags unter freiem Himmel, allerdings ohne Besucher.

Zunächst schaute ich mir die Magistrale auf Google Earth an. Eine dünne Schnur schlängelt sich zwischen Seen und Sümpfen, und im Abstand von fünf bis zehn Kilometern sind auf einer viereckigen Fläche Gebäudekomplexe sichtbar. Mir stockte der Atem – das sind über einhundert Straflager! Ich fand bloss wenig Dokumentation darüber, und so machte ich mich auf den Weg dorthin.

Von Krasnojarsk fahren wir vier Tage lang zweitausend Kilometer auf einem Dampfer auf dem Fluss Jenissei, der bis zu fünf Kilometer breit wird. Vorbei an Ufern mit niedrigen Bäumen, die ein eintöniges Bild der Taiga bieten, erreichen wir die Regionsstadt Igarka, wo 7000 Menschen in Plattenbauten leben. Hier war der Anfang der Bahnlinie, deren sechsjähriger Bau Hunderte von Opfern gefordert hatte. Bis heute weiss man nicht, wo sie liegen. Man warnt uns: Der Weg entlang der Bahnlinie sei unwegsam. Wir haben Glück. In Igarka hält sich gerade der Fischer Aleksandr Kasanzew auf, der einzige Bewohner der verlassenen Siedlung Jermakowo, einhundert Kilometer von hier entfernt. Ein echter sibirjak, zurückhaltend, gewohnt, sich nur auf sich selbst zu verlassen. Er weiss, welchen Wert er für uns hat, dementsprechend sind auch seine Honorarvorstellungen. Nach dramatischen Verhandlungen besteigen wir sein Boot. Es herrscht starke Strömung mit Wirbeln. Die beiden Ufer liegen zwei Kilometer weit

entfernt. «Mit batjuschka (Väterchen) Jenissei muss man per Sie sein», bemerkt Kasanzew respektvoll. Der Fluss fordert jedes Jahr Menschenleben.

In Jermakowo, einer Geisterstadt, die in den fünfziger Jahren ihre Blüte hatte, gehen wir ans Ufer. Hier lebten in zweistöckigen Häusern zivile Eisenbahnbeamte sowie Verbannte. Es gab eine Schule, ein Krankenhaus und die Direktion der Bahnlinie. Nur schwer können wir die Strassen erkennen, dermassen hat die Natur die Siedlung zurückerobert. Kasanzew lebt seit zwanzig Jahren hier. Er weiss um die bösen Geister des Ortes. Die Lagerbaracken meidet er keineswegs. Kürzlich suchte er nach Brettern für sein Haus und fand das geheime Tagebuch eines mukul. In einer halb verwischten Handschrift wird von der Gewalt der Wärter an Häftlingen berichtet.

Im Vergleich zu den sonstigen Straflagern der dreissiger Jahre war die Situation hier um einiges besser. Die Zwangsarbeit diente nicht mehr der Vernichtung von Volksfeinden, sondern primär dem Eisenbahnbau. «Ich arbeitete in der administrativen Brigade, was ein grosser Unterschied zu den Brigaden ist, die direkt am Bahnprojekt beteiligt waren», schreibt Sergo Lominandze, ein ehemaliger mukul, in seinen Erinnerungen. «Draussen bei dem höllischen Frost zu arbeiten mit derselben Essensration, das konnte man höchstens ein halbes Jahr lang durchhalten. Um zu überleben, musste man sich vor der Arbeit drücken, am besten, man schaffte es, ins Krankenhaus zu gelangen.»

Im Wärterhäuschen öffnete ich den Deckel eines Ofens, wo sich der gut leserliche Brief einer Ehefrau findet: «Mein Augenlicht habe ich fast verloren, die Beine schmerzen, und das Wetter ist schlecht, feucht. Ich bekomme 351 Rubel, aber da ich alleine bin, reicht es mir für Lebensmittel. Wenn ich einen besonderen Kauf vorhabe, spare ich am Essen oder verkaufe etwas Unbrauchbares. So lebe ich.» Der Ofen ist vollgestopft mit unverbrannten beschlagnahmten Briefen an die Gefangenen. Auch eine Tabelle mit Eintragungen der Arbeitsleistung von einzelnen Häftlingen ist da, eine Kinderzeichnung und eine Menge Gedichte. Eines endet so: «Für deine böse Taten / der Feind wird dich dafür schätzen / für deinen Stolz und Charakter / dafür gibt es kein Glück.» Es ist, als hätte ich im Ofen den Ton zum Stummfilm angeschaltet. Fragmente von Schicksalen werden lebendig. Aber was tun damit? Im Ofen lasse ich sie nicht zurück! Das Dach kann im Winter einstürzen, und wer weiss, ob bald jemand den Weg hierher findet. Ich beschliesse: Wir nehmen die Funde mit, katalogisieren sie und stellen die Dokumentation ins Internet. Die Originale übergeben wir dem Museum in Igarka. Die «tote Eisenbahn» ist dort nämlich eine ständige Ausstellung – drei Räume mit Vitrinen, darin sind Fotos, Dokumente und eine nachgebaute Pritsche.

### Ohne Chance auf Flucht

«Die in den Lagern und auf der Bahnlinie gefundenen Gegenstände haben einen historischen Wert. Sie gehören entweder zurück an die Fundstelle oder ins Museum», sagte uns die Museumsdirektorin Maria Mischetschkinowa, wohlwissend, dass sich kaum jemand daran hält. Trotz den weiterhin unter Verschluss gehaltenen Archiven und der Gleichgültigkeit der Behörden und der Bevölkerung gelang es der energischen Dame, eine beachtliche Dokumentensammlung zusammenzutragen. Sie gerät in Fahrt, wenn sie von Raubzügen an der Bahnlinie erzählt. 2005 landete ein Frachtschiff mit einem Bulldozer und einem Kran und hievte eine Lokomotive aufs Deck – damals zahlte man noch gutes Geld für Altmittel. «Sie haben vom Ufer bei Jermakowo viel abgeschleppt, aber tiefer ins Landesinnere wagten sie sich nicht vor. Sie bekamen nämlich eine Menge technischer Probleme und gaben zu, bedrückt gewesen zu sein, als hätten sie einen Friedhof ausgeraubt. Einer starb aus ungeklärten Gründen.» Mischetschkinowa zweifelt nicht daran, dass das Unglück der Plünderer einen direkten Zusammenhang mit ihrem Tun hat.

Am Rande des Lagers steht ein passables Häuschen, doch die Gitter an den Miniaturfenstern verraten, dass es sich um einen Karcer handelt, das heisst um Isolationszellen für Sträflinge. Es ist kühl darin, ein enger Gang verbindet vier kleine Einzelzellen, versehen mit Gittertüren. Hier sperrte man Häftlinge für ein paar Tage ein und kürzte ihnen die Ess- und Wasserration aufs Minimum. «Hatte man walenki verloren oder wurden sie einem gestohlen – schon wanderte man in den Karcer», schreibt der ehemalige mukul Wassili Basowski. In den Zellen stehen noch immer die Kübel für Exkrement. Das hier erlittene Leid scheint ganz nah. Es fröstelt mich. Doch dank der Kühle quält uns für einmal kein gnus-Schwarm. Deshalb harren wir hier eine ganze Stunde aus und nicht aus Pietät.

Einen Kilometer von der Eisenbahnlinie entfernt steht das Geheimplatz. So nennt es der Fischer Kasanzew deshalb, weil es nicht auf der detaillierten Landkarte eingetragen ist, die natürlich auch streng geheim ist. Kasanzew erwarb die Karte von einer Geologen-Gruppe – als Gegenleistung für eine Lieferung von Selbstgebranntem. Auf Google Earth konnte ich das Lager gut erkennen. Nun ist es ein Unterschied, daheim vor dem Computer zu sitzen oder mitten im undurchdringlichen Erlengehölz zu stehen. Ich denke an die Legenden, die man uns auf dem Dampfer erzählt hat, vom Geist der Taiga, der den Irrenden tagelang im Kreise führt. Wir schlagen uns den Weg mit Macheten frei, stolpern über elektrische Leitungen und entdecken eine Barackenruine. Sie hat wie alle anderen Lagerbauten Gitter an den Fenstern und Eisentüren mit Schliesshaken. Auch ein Wachturm steht da. Und ein Gefängnis samt obligatem Karzer, wo wir die Habseligkeiten eines mukul finden – einen Blechnapf und -löffel. Wir sind zweifellos im 1951 errichteten Sonder-Straflager.

«Eines Tages wurden wir ins Sonder - Straflager eskortiert. Ausser einigen Dieben waren mit uns etwa vierzig politische Gefangene,

jeder mit einer 25-jährigen Strafe», erinnert sich in einem kürzlich erschienenen Buch der ehemalige mukl Alexandr Snowski. «Das Lager wirkte deprimierend. Wir wurden sofort auf dem Appellplatz versammelt und belehrt: Auf Fluchtversuch steht Erschiessung.» Snowski wurde einer Brigade im Steinbruch zugeteilt. «Wir hatten keine Schaufeln, mit Spitzhacken brachen wir den gefrorenen Boden auf. Wir schufteten pausenlos, im Steinbruch bekamen wir nichts zu essen. Ich fühlte, dass ich aus dem letzten Loch pfiiff.» Nur die Verlegung aus dem Steinbruch rettete Snowski das Leben.

Wie Fluchtversuche enden konnten – sie waren in der gnadenlosen Tundra ohnehin aussichtslos –, beschreibt Wassili Basowski: «Der gefasste mukl wurde nackt an einen Pfahl gefesselt. Es dauerte nur zwei, drei Stunden, bis ihn Stechmücken und Moskitos zu Tode gefressen hatten.»

Stepán Cernoušek ist Slawist, Journalist und wissenschaftlicher Mitarbeiter des Institutes zum Studium der totalitären Regime in Prag. – A us dem Tschechischen von Irena Brežná.

---

COPYRIGHT © NEUE ZÜRCHER ZEITUNG AG - ALLE RECHTE VORBEHALTEN. EINE WEITERVERARBEITUNG, WIEDERVERÖFFENTLICHUNG ODER DAUERHAFTE SPEICHERUNG ZU GEWERBLICHEN ODER ANDEREN ZWECKEN OHNE VORHERIGE AUSDRÜCKLICHE ERLAUBNIS VON NEUE ZÜRCHER ZEITUNG IST NICHT GESTATTET.