

Die Baikal-Amur-Magistrale – Eine Eisenbahnlinie und ihre (Be-)Deutungen

Die Geschichte der Baikal-Amur-Magistrale (BAM) ist zunächst einmal die Geschichte eines Verkehrsweges. Sie ist aber auch viel mehr: nämlich die Geschichte all der Deutungen und Bedeutungen, der Absichten, Hoffnungen und Erfahrungen, die sich mit dem Bau dieser Strecke verbunden haben. Einigen davon will der vorliegende Artikel nachgehen.¹

Die BAM ist eine Eisenbahnlinie, die von Ostsibirien bis an den Pazifik parallel zur Transsibirischen Eisenbahn (Transsib), aber nördlich des Baikalsees verläuft. Schon bei der Planung der Transsib hatte man eine solche Streckenführung erwogen, dann aber wegen des schwierigen Geländes und aus Kostengründen verworfen. Dennoch kam in den folgenden Jahrzehnten die Idee einer solchen Strecke immer wieder auf – mal mehr, mal weniger aufwändig, mal als Riesen-Magistrale, mal lediglich als Anbindung der sibirischen Flussläufe an das Eisenbahnnetz. Den Planungen war gemeinsam, dass sich hier wirtschaftliche, verkehrstechnische, militärische und herrschaftliche Motive trafen. Obwohl der Bau der BAM also über Jahrzehnte immer wieder erwogen wurde, ist der eigentliche Baubeschluss ein Lehrstück für den sowjetischen Planungs- und Entscheidungsstil. Noch im Februar 1932 gab es auf zentraler Ebene kaum konkrete Vorhaben für die Erweiterung des Eisenbahnnetzes in Sibirien. Doch schon wenige Wochen später, im April 1932, fasste der

¹ Eine Skizze, die den ungefähren Verlauf der Baikal-Amur-Magistrale wiedergibt (ohne Neben- und Verbindungsstrecken), findet sich in diesem Heft oben S. 220 – Zur Geschichte der Baikal-Amur-Magistrale vgl. – auch im Folgenden – Johannes Grützmacher: *Vierlei Öffentlichkeiten. Die Baikal-Amur-Magistrale als Mobilisierungsprojekt der Brežnev-Ära*, in: *Jahrb. f. d. Geschichte Osteuropas* 50 (2002), S. 205-223; Christopher J. Ward: *The „Path to the Future“ or the Road to Nowhere? A Political and Social Examination of the Construction of the Baikal-Amur Mainline Railway (BAM), 1974-1984*. Univ. Diss., University of North Carolina. Chapel Hill 2002; Olga P. Elanceva: *Obrečennaja doroga. BAM 1932-1941*. Wladiwostok 1994.

Johannes Grützmacher M. A. ist Doktorand am Institut für osteuropäische Geschichte der Universität Tübingen und Archivreferendar am Landesarchiv Baden-Württemberg.

Rat der Volkskommissare zwei Beschlüsse „Über den Bau der Baikal-Amur-Eisenbahn“. Diese Beschlüsse sind charakteristisch für die hastige, unvorbereitete ad-hoc-Planung jener Zeit: Innerhalb von drei Jahren sollte die mehrere Tausend Kilometer (viel genauer wusste man das nicht) lange Strecke erkundet, geplant und gebaut werden – unter den gegebenen wirtschaftlichen und geographischen Voraussetzungen ein Ding der Unmöglichkeit!

Es kam, wie es kommen musste: Fehlende Planung und organisatorisches Chaos, die hoffnungslose Unterfinanzierung des Vorhabens und vor allem das Fehlen von (qualifizierten) Arbeitskräften brachten das Projekt rasch an den Rand der Auflösung. Parallel dazu ereignete sich aber der Aufstieg des sowjetischen Innenministeriums (NKWD) und seines Repressionsapparats. Seit Ende der 1920er Jahre hatte der ehemalige Lagerhäftling und spätere BAM-Leiter Naftalij Frenkel die Umwandlung der Lager von einer bloßen Strafanstalt in ein auf Profit ausgerichtetes (und gegenüber den Bedürfnissen der Häftlinge unsensibles) Wirtschaftsunternehmen vorexerziert und dieses System am Ostsee-Weißmeer-Kanal ausgebaut. Damit machte er Schule. Die sowjetische Führung sah in technischen Großprojekten und ihrer Brachialindustrialisierung eine kongeniale Lösung der Nöte, die sie in ihrem von den stalinschen Gewaltorgien völlig überforderten Lagersystem selbst geschaffen hatte. Massenhafte Zwangsarbeit schien das ideale Mittel zu sein, rasch auch in unwirtlichen Gegenden die erforderliche Menge an Arbeitskräften zu konzentrieren, die man dann nach Belieben ausbeuten konnte. So kam es, dass sich die BAM von einem scheiternden Eisenbahnbauprojekt in eines der größten Lagerkomplexe der Sowjetunion verwandelte, in dem seit den frühen 1930er Jahren viele Hunderttausende Menschen lebten, litten und starben.

Wegen der unerträglichen Lebens- und Arbeitsbedingungen der Häftlinge kam das Vorhaben allerdings kaum voran. Der Zweite Weltkrieg trug das Seine dazu bei. 1942 wurde ein Großteil der bis dahin gebauten Gleise abmontiert, um bei Stalingrad eingesetzt zu werden. Bis zur Mitte der 1950er Jahre bauten noch weitere Hunderttausende von Häftlingen und Kriegsgefangenen an den sibirischen Bahnprojekten, aber schließlich kam dabei nicht mehr heraus als einige Hundert Kilometer Teilstrecke im Westen und im Osten der BAM. Mit der Auflösung der Lager versandete dann auch das BAM-Projekt.

In der späten Sowjetunion holte man das Projekt dann aus der Versenkung. Den seit 1967 betriebenen, sporadischen Erkundungsarbeiten

an der „kleinen BAM“, einer Stichbahn von der Transsib zum ostsibirischen Tynda, folgte 1974 die Ankündigung eines der gewaltigsten Infrastruktur-Unternehmen der Zeit. Aus heiterem Himmel verkündete Leonid Breschnew am 15. März 1974 bei einer Jubiläumsveranstaltung zur Neulanderschließung in Alma-Ata den Bau der BAM. Einige Wochen später erfolgte ein entsprechender Beschluss des Zentralkomitees der KPdSU und der sowjetischen Regierung. Diese Geburtsgeschichte der BAM ist symptomatisch. Sie zeugt davon, dass sich am sowjetischen Planungsstil allenfalls graduell etwas geändert hatte, nicht jedoch im Grundsatz. Wieder ging man ein Mammutprojekt an, ohne sich entsprechend vorbereitet zu haben. Die beteiligten Wissenschaftler klagten später, dass man viel zu wenig über die Region wisse, um dort wirklich sinnvoll bauen zu können. Die Mittel für die BAM mussten aus dem Plan „herausgebrochen“ werden – im Fünfjahresplan waren sie jedenfalls nicht vorgesehen.

Vordergründig ging es bei dem Projekt vor allem um die Erschließung jener „unerschöpflichen natürlichen Reichtümer“. Das Erschließungskonzept war wesentlich breiter angelegt als in den 1930er Jahren. Die BAM sollte nicht nur den Weg zu den sibirischen Bodenschätzen bereiten, sondern das Rückgrat einer großflächigen Industrialisierung bilden. An der Strecke sollten große „Territoriale Produktionskomplexe“ (TPK) entstehen, die verschiedene Industriezweige kombinieren und Rohstoffgewinnung und -verarbeitung zusammenfassen sollten. So jedenfalls stellten sich das die sibirischen Planer aus der in Nowosibirsk ansässigen Abteilung der sowjetischen Akademie der Wissenschaften vor. Kaum einer der TPK wurde jedoch realisiert. De facto zeigten die Moskau-basierten Industrieministerien wenig Interesse daran, eine komplexe Industrialisierung in Sibirien voranzutreiben, und konzentrierten sich wie stets auf die bloße Ausbeutung der Rohstoffe. Überhaupt steht der Aufstieg der BAM zum spätsowjetischen Mammutprojekt in direktem Zusammenhang mit der Ölkrise des Jahres 1973 und entsprechenden sowjetischen Hoffnungen, den Weltmarkt zu bedienen. Die BAM sollte als eine billige, schnelle Verbindung zwischen Europa und Asien die Exportfähigkeit der Sowjetunion auf dem Ölsektor deutlich erhöhen und als wirtschaftlicher, weil flexiblerer Ersatz für den Bau einer Pipeline dienen. Auf einem anderen Blatt steht, dass es zum Öltransport in diesem Umfang nie kam – die BAM transportierte kaum mehr als Kohle und Holz.

Nicht zu unterschätzen ist schließlich, dass die BAM sich auch für

militärisch-strategische Ziele nutzbar machen ließ. Die Transsibirische Eisenbahn hatte entscheidende Schwachpunkte: Sie war überlastet, von Naturkatastrophen bedroht, und vor allem verlief sie z. T. in unmittelbarer Nähe zur chinesischen Grenze, um die es 1967 sogar bewaffnete Auseinandersetzungen gegeben hatte. Mit der BAM wollte man ein bedeutendes logistisches Mittel auch für militärische Zwecke schaffen, die vor etwaigen chinesischen Angriffen geschützt sein sollte.

Kehren wir aber noch einmal zu Breschnews Auftritt in Alma-Ata zurück. Diese Form von Geburtshilfe für ein solches Projekt ist kein Zufall. Sie entspricht dem sowjetischen Herrschaftsstil, weniger mittels geregelter Verfahren, sondern vielmehr mit Hilfe von Signalen zu regieren. Auch Ort und Anlass waren bewusst gewählt. In Alma-Ata beging man den Jahrestag der seinerzeit groß angelegten Neulanderschließung – bei der Breschnew selbst in der Parteihierarchie schnell aufgestiegen war. Breschnew verortete den Bau der BAM damit in einer bestimmten Tradition: der Tradition der gigantischen technischen Pionierprojekte, die sich durch die gesamte sowjetische Geschichte ziehen.²

In diesem Kontext erhielt die BAM eine weitere Bedeutung: Mehr als alles andere war ihr Bau ein symbolisches Projekt und ein Projekt mit herrschaftlichen Ambitionen. Dafür spricht der ungeheure propagandistische Aufwand, den man dafür betrieb. Über Jahre hinweg war das Bauvorhaben in allen Medien präsent, Plakate wurden gedruckt, Filme gedreht, Briefmarken herausgegeben usw. Eine ganze Generation von Osteuropäern wuchs mit der BAM-Propaganda auf. Man muss diesen Aufwand vor dem Hintergrund der politischen und wirtschaftlichen Lähmungskrise der Sowjetunion in den 1970er Jahren verstehen. Die sowjetischen Eliten griffen auf die Lösungsansätze zurück, die ihnen bekannt waren und mit denen sie politisch groß geworden waren: extensives Wachstum und Mobilisierung durch ehrgeizige Mammutvorhaben. Vor allem der Jugend, so hieß es, solle die Chance eingeräumt werden, sich an einer großen Aufgabe unter schwierigen Bedingungen zu bewähren. Unter dem Motto „Wir bauen die BAM – die BAM baut uns“ sollte die Arbeit an der BAM zur Selbstarbeit werden – die BAM-Zone als Seelenlandschaft, deren Erschließung parallel zum Bau der BAM

² Vgl. z. B. Paul R. Josephson: „Projects of the Century“ in Soviet History. Large-Scale Technologies from Lenin to Gorbachev. In: Technology and Culture 36 (1995), S. 519–559; Klaus Gestwa: Technik als Kultur der Zukunft. Der Kult um die „Stalinschen Großbauten des Kommunismus“. In: Geschichte und Gesellschaft 30 (2004), S. 37–73.

stattfinden sollte. Man lockte die jungen Menschen mit guten Aufstiegsmöglichkeiten, hohen Löhnen, Erzählungen vom einfachen, aber reinen, abenteuerlichen und romantischen Leben an der Trasse, von fröhlichen Festen, anspruchsvoller Arbeit, interethnischen Hochzeiten und von jungen Städten – oder man ordnete sie einfach ab. Am härtesten traf es da die Eisenbahnruppen der Roten Armee, die an den schwierigsten Bauabschnitten eingesetzt wurden, besonders schlecht versorgt waren und nicht zuletzt unter dem berüchtigten System der Dedowschtschina litten.³

„Das ganze Land baut die BAM“ war eine der verbreitetsten Parolen. Zum einen hieß das: Die Bauleute für die BAM kommen aus jeder Ecke der Sowjetunion. Hier sollten sich alle Völker des Landes treffen. Außerdem war mit der Parole gemeint: Jeder Sowjetbürger, jeder Betrieb, jede Region hat ihren Beitrag zum großen gemeinsamen Projekt zu leisten. Schulen schickten Bücher für die Bauleute, Betriebe veranstalteten Sammlungen und fuhren Sonderschichten, und Städte, Gebiete und Republiken übernahmen Patenschaften für einzelne Objekte und Siedlungen an der BAM. Die von den Patengebieten erbauten Siedlungen und Städte sollten sich architektonisch an der jeweiligen Volkstradition orientieren. Dabei achtete man auf funktionale Äquivalenzen: Moskau war selbstverständlich für Tynda, die „Hauptstadt der BAM“, zuständig, Leningrad für das „maritime“ Severobaikalsk am Baikalsee und der Kuzbass für die südjakutischen Kohlegebiete. An der BAM schuf sich die Sowjetunion *en miniature* selbst.

Die Motive derjenigen, die an die BAM gingen, waren womöglich noch vielgestaltiger als die der sowjetischen Eliten. Das reichte von der Möglichkeit, seinen enthusiastischen Aufbauwillen zu erproben, über beruflichen Ehrgeiz und Abenteuerlust bis hin zum Bestreben, der sowjetalltäglichen Langeweile, der Enge im Elternhaus oder gar der eigenen kriminellen Vergangenheit zu entgehen, oder dem Wunsch, rasch ein Auto kaufen zu können.

Die herrschaftliche Funktion des Eisenbahnbaus wirkte in zwei Richtungen. Zum einen sollte, wie geschildert, das Land für die gemeinsame Anstrengung mobilisiert werden, die freigesetzte Dynamik sollte die Legitimität der Sowjetmacht stärken. Zugleich ging es auch um die quasi-

³ „Herrschaft der Großväter“, Bezeichnung für die bis heute in der russischen Armee häufig praktizierten Methoden der physischen und psychischen Demütigung junger Rekruten durch ältere Soldaten (Anm. d. Redaktion).

koloniale Durchdringung Sibiriens.⁴ Sibirien hatte für Russland schon immer die Rolle eines Grenzraums, einer *frontier*, gespielt und war immer auch ein Versuchslabor kollektiver Selbstbilder und utopischer Visionen. Wie der amerikanische Westen lockte und drohte auch der sowjetische Osten mit paradiesischen Reichtümern, abenteuerlicher Wildnis und großen Gefahren und wurde dadurch zur Herausforderung, zum Stachel einer möglicherweise stagnierenden Gesellschaft. Wie im amerikanischen Fall blendete man auch an der BAM – mehr oder weniger gewaltsam – aus, dass das notwendig zu erschließende Gebiet durchaus bewohntes und genutztes Land war. Die sibirischen Ureinwohner nahm man eher als Teil der natürlichen Wildnis wahr – die BAM-Region galt als *tabula rasa*, auf welche die sowjetische Propaganda atemberaubende zivilisatorische Vorstellungen projizierte. Man träumte von ultramodernen Städten in der Taiga, urbanen Zentren als Vorposten der sowjetischen Zivilisation, mit bequemen Wohnungen in eindrucksvollen Hochhäusern. Die BAM sollte zu einem „corridor of modernization“⁵ werden. Dabei erschöpften sich die Zukunftsentwürfe der Breschnew-Ära meist in einer Reduplikation des Bestehenden. Das sowjetische System wollte sich letztlich eher ausbreiten als ändern.

Den tatsächlichen Bau der Eisenbahn prägten ohnehin ganz andere Traditionen und Interessen. Die eingefahrenen Mechanismen der sowjetischen Wirtschaftsweise und die wirtschaftspolitische Macht bestimmter Apparate machten die BAM-Zone zu einer ausgesprochenen *resource frontier*. Sibirien war zwar keine Kolonie im eigentlichen Sinn, aber die Fremdheit, mit der die Moskauer Planer Sibirien gegenüberstanden, die Marginalisierung der Autochthonen und die faktische „vorrangige Berücksichtigung externer Interessen“ verleihen der Erschließung Sibiriens einen kolonialistischen Zug. Die zivilisatorischen Himmelsstürmer wurden rasch wieder auf den Boden der Tatsachen zurückgeholt. Die vorgesehene städtische Infrastruktur kam notorisch zu kurz, es fehlte Wohnraum an allen Ecken und Enden, die Bauleute mussten jahrelang in Erdlöchern oder Zelten überwintern, viele leben heute noch in provisorischen Waggons. Wenn Häuser gebaut wurden, fehlte oft die Kanalisa-

⁴ Vgl. hierzu Johannes Grützmaker: „Young Men go East!“ The BAM Frontier under Brezhnev. In: The Siberian Saga. A History of Russia's Wild East. Hrsg v. Eva Maria Stolberg. Frankfurt a. M. u. a. 2005, S. 203-220.

⁵ So Paul R. Josephson: Industrialized Nature. Brute Force Technology and the Transformation of the Natural World. Washington u. a. 2002, S. 133, über technische Großprojekte.

tion, vielerorts versanken schlampig gebaute Häuser im auftauenden Boden, die Versorgung mit Nahrungsmitteln, medizinischer Betreuung oder auch mit Freizeitangeboten hatte ihre chronischen Defizite. Die sowjetische Zivilisation erreichte die BAM nur rudimentär.

So nimmt es nicht wunder, dass die wenigsten an der BAM bleiben wollten. Die Fluktuation war sehr hoch; viele Menschen wurden dort nicht heimisch und verhielten sich auch so. Die Menschen nahmen Sibirien zwar in Besitz, die „Aneignung“, als die man *osvoenie* (Erschließung) eigentlich verstehen muss, misslang jedoch – mit allen Auswirkungen auf die Chancen einer nachhaltigen Entwicklung in Sibirien. Die Lage verschärfte sich dadurch noch, dass die vorläufige Fertigstellung der BAM in die Zeit der Perestroika und der Implosion des sowjetischen Staates und seiner Wirtschaft fiel.

Heute, über zwanzig Jahre nach der offiziellen Fertigstellung des Streckenbaus im Jahre 1984, bleibt die BAM weiterhin Gegenstand kontroverser Deutungen.⁶ Während die einen in ihr nicht nur ein Sinnbild, sondern sogar einen Faktor für den Zusammenbruch der UdSSR sehen und die BAM als Investitionsruine abschreiben, dient sie anderen als Objekt nostalgischer Verklärung, vielen womöglich als „schönste Zeit im Leben“, als Ort jugendlicher Abenteuer. Die Bewohner der BAM-Zone sind zugleich stolz auf erbrachte Leistungen und frustriert und allein gelassen. Für sie hängt viel davon ab, wie sich das Projekt „BAM“ in Zukunft entwickeln wird – dieses Projekt, wahnwitzig und von enormem Potenzial zugleich, ist noch immer Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft von Hunderttausenden von Menschen. Mehr als ein Verkehrsweg.

⁶ Vgl. hierfür z. B. Johannes Grützmaker: Die Bajkal-Amur-Magistrale nach 25 Jahren. Zwei verschiedene Jubiläen. In: Osteuropa 50 (2000), S. A371-A378.