



Tüngi's Reisen

Tagebuch, Montag den 25.7.1994

Sibirienreise

Fahrt durch die endlose Taiga

BA.7b- Stichworte: Tommot - Fotografieren- Trampen-TIK-Kälte- Ulu - Lena -Taiga

17s

Gegen 6 Uhr, es ist schon hell, werde ich wach. Es ist Montag, der 25. Juli 1995. Eine Woche bin ich nun schon unterwegs, was habe ich bereits alles erlebt?! Weil ich noch müde bin, außerdem immer noch nicht weiß, wann ein Bus **nach Jakutsk fahren** wird, habe ich es nicht eilig aufzustehen. Statt dessen überlege ich erst einmal, wie der heutige Tag ablaufen könnte: aufstehen, etwas zu essen organisieren, dann in Erfahrung bringen, wann denn ein Bus nach Jakutsk fahren wird. Sollte es keinen Bus geben, die Straße entlanglaufen und zu trampen versuchen, es wird jedenfalls einen Weg zur Landeshauptstadt geben - soweit die Füße tragen, fällt mir dabei ein.

Und eigentlich sollte ich mal versuchen den Durchblick zu bekommen, wie **viele Filme** ich schon verbraucht habe, denn ich bin heute erst eine Woche weg, habe aber schon 12 Film verbraucht: 4 auf der Autofocus-Kamera (Minolta) und 4 auf der Halbautomatik XD11-Minolta, 1 auf der Pocet-Kamera-Hamex (mein Reservefotoapparat)¹. Ungleich, wie ich die Fotoapparate benutze. Das liegt daran, daß es in wackeligen Verkehrsmitteln kompliziert ist zu fotografieren, denn wenn es nicht sehr hell ist besteht die Gefahr, daß die Aufnahmen verwackeln. Meine XD11 hat immerhin ein 1:1,7-Objektiv, das bedeutet, daß ich nur knapp doppelt so viel Licht fürs Ablichten brauche, wie mein Auge zur Wahrnehmung des betrachteten Objektes benötigt. Das Objektiv der AF7000 hat dagegen nur eine Lichtstärke von 1:3,5, was also bedeutet, daß ich so ziemlich genau die doppelte Lichtmenge brauche um abzulichten. Allerdings hat die Automatik einen großen Vorteil. Sie stellt die Schärfentiefe, also den Bereich, in dem das Objekt als „plan“ eingeordnet und scharf abgebildet wird, stellt sich „automatisch“ viel schärfer ein, während ich bei der XD7 das bei schwachem Licht sehr sorgfältig und

¹ insgesamt habe ich ca 50 Filme mitgenommen, denn ich weiß unterwegs werde ich keine Dia-Filme kaufen können. 50 Filme nehmen in der Fototasche viel Platz ein (10 habe ich wegen erwärmender Sonne auf dem Rucksack in Klamotten eingepackt), das ist viel Platz. Die Filme hüte ich wie meinen Augapfel.

langwierig austariert werden muß, zumal mir als Brillenträger das Justieren etwas schwerer fällt, als einem „Normalsichtigen“. Wenn die Batterien allerdings nicht frisch sind, wenn der Lichtwert sehr knapp für die Bildeinstellung reicht, dann zoomt das Bild oft so lange hin und her, bis ich am Objekt vorbei bin. Außerdem kostet dieses lange Zoomen viel Batteriestrom und manchmal reicht dann die verbleibende Spannung nicht mehr aus um den Verschuß zu bewegen und das Bild zu „schießen“. So habe ich also schon eine Menge Bilder verscherzt. Günstig ist allerdings, daß ich die halbautomatische Kamera mit gängigen Batterien aufladen kann. Die Fotos der XD11 werden zwar nicht so brillant, aber die Kamera funktioniert eigentlich immer, auch dann noch, wenn der Lichtwert für eine Automatik zu niedrig ist. Dadurch kann man interessante Effekte erzielen, z.B. unterbelichtete Bilder, die es bei der Vollautomatischen praktisch nicht gibt, weil dann der Auslöser nicht funktioniert.



meine Fotoausrüstung stammt von Minolta

Damit die **Kameras** immer funktionsfähig sind, habe ich folgende Einteilung getroffen. Die AF7000 habe ich mit einem automatischen Zoom mit den Tiefen 80-200 mm besetzt, die XD11 mit einem Normalobjektiv 50 mm Brennweite, das über den exzellenten Lichtwert 1:1.7 verfügt. Mit dieser Kamera bin ich praktisch bei allen Helligkeiten oberhalb der Dämmerung einsatzbereit. Wenn ich landschaftlich große Ausschnitte oder breite Fassaden von Häusern festhalten will, nehme ich ein 24-70mm Zoom mit der respektablen Lichtstärke von 1:3,8. Außerdem hat dieses Zoom ein Macro, was bedeutet, daß wenn ich es in einer bestimmten Art einraste, ich auch

Nahaufnahmen machen kann und dabei die Ausschnitte entsprechend der Zoom-Foci suchen kann. Bis zur 5 fachen Größe (bezogen auf die normale Abbildungsgröße) kann ich das Objekt vergrößern, dann benötige ich allerdings die Lichtstärke 1:4,5. Die Brennweiten dieses Objektivs kann ich durch den Konverter verdoppeln, was bedeutet, daß ich bis zur Brennweite 140 mm verlängern kann, was meist sich nicht lohnt, weil ich dafür das Tele beim Autofocus nehme, dann auch einen besseren Lichtfaktor habe, denn der Konverter verschluckt unheimlich viel Licht. Aber, und da wird es interessant, ich kann den Macrobereich noch weiter vergrößern. Allerdings muß ich dann sehr sorgfältig arbeiten, was soviel Zeit kostet, daß dann jede Fliege weggeflogen ist, wenn ich sie nicht vorher erschlagen habe. Die kleine Pocet-Kamera hat 40mm Brennweite, das entspricht einem leichten Weitwinkel, denn die Projektion wirkt, als würde das zu fotografierende Objekt in 40 mm Entfernung vom Focus in einem 24x36mm großen Bild abgebildet. Man kann sich das so ausrechnen. Ich zeichne einen Punkt (**Focus**), zu dem ich parallel links und rechts in 18mm Abstand² 2 Geraden zeichne. In 50 mm Abstand Entfernung verbinde ich die die Geraden mit beiden Punkte. Der Winkel (knapp 40Grad) entspricht dem Sichtwinkel durchs Objektiv zum Objekt. Und die Brennweiten 24 entspricht 75°, die Brennweite 40mm=50°, 50mm =40° (Standartmaß). Die Teleobjektive 70mm=30° und 220mm=10°. Da kann man schon Objekte aus großer Entfernung bildfüllend ablichten. Übrigens hatte ich bis zum Tag der Deutschen Einheit 1990 noch ein 19 mm Weitwinkel, das hatte einen so großen Ausschnitt, damit konnte ich mich in die Ecke eines rechtwinkeligen Raumes stellen, dann kamen beide Seitenwände drauf. Leider wurde dieses Objekt mit dem Auto geklaut⁴, letzteres bekam ich wieder, ersterem trauere ich immer noch nach. Die Poketkamera benutze ich nur bei bestimmten Anlässen, denn die Bilder mit diesem leistungs-schwachen Gerät bekomme ich selten Fotos mit guter Brillanz. Aber diese Kamera hat einen Blitz. Mit diesem (allerdings schwachen) Blitz mache ich Personenaufnahmen in geschlossenen Räu-



In meiner Fototasche³ sind nicht nur die Fotos und Filme drinnen, sondern auch die meisten unentbehrlichen Reiseutensilien

² das Negativ-Format beträgt 24 x 36 mm

³ diese durable Allzwecktasche von Samsonite schenkte mir Anke Mitte der 80er Jahre zum Geburtstag

⁴ als ich am 3.10.1990 mit Britta bei der Wiedervereinigung am Brandenburger Tor in Berlin feierte.

men, manchmal auch in einem Museum, wenn ich dort knipsen darf. Mit diesem Foto kann man unkompliziert (also sehr schnell) Bilder auf kurze Distanz (2-5m) machen, soweit reicht der Blitz aber sowie so nicht. Wie man leicht erkennen kann, gibt es also eine Arbeitsteilung zwischen den Fotoapparaten.⁵ Mit der verhältnismäßig unkomplizierten XD11 habe ich auf der Reise schon ca 280 Fotos geschossen, mit der anspruchsvolleren AF7000 ca 150, mit der Poket gerade 17. Manchmal fotografiere ich dasselbe Objekt mit den 3 verschiedenen Kameras und dadurch mit verschiedenen Objektiven. Dadurch steigere ich nicht nur die Wahrscheinlichkeit, daß mindestens 1 Bild was geworden ist, denn bei einer Kamera kann schon mal ein Problem auftreten, zB klemmen des Auslösers, Lichteinfall oder gar, daß der Apparat abhanden kommt. Andererseits bekomme ich unterschiedliche Ausschnitte und damit vielfältige Eindrücke vermittelt. Soviel Sicherheit hat natürlich seinen Preis, gemeint ist nicht nur das Geld, was diese Fotos gekostet haben /die habe ich teil-weise schon sehr lange und außerdem alle als Secondhand gekauft. Nein, der aktuelle Preis ist das Gewicht. Meine Fototasche wiegt mehr als 10 kg, denn außer den oben genannten Objektiven habe ich noch Vorsatzlinsen und Filter dabei, außerdem 43 Filme mit zusammen mehr als 1500 Einzelbildern.

Doch nun habe ich genug über mein Fotografieren nachgedacht.

Vor 06 Uhr 30 **stehe ich auf**, benutze die Dusche, die mehr tröpfelt als duscht. Sie hat aber heißes Wasser, weshalb es nicht schwerfällt mich zu rasieren. Mein Bett brauche ich nicht machen, das Handtuch lege ich zum Trocknen über den Stuhl, mein Gepäck hatte ich gestern Abend schon abreisefertig gemacht, so daß ich nur noch meine Schlafsachen einpacken muß, dann sattele ich mein Gepäck und steige ins Parterre hinunter. Bei der Concierge hole ich meinen Paß mit den Visumsanträgen ab. Dann will ich Tee haben, aber leider gibt es keinen, auch zu essen bekomme ich nichts. Also ist diese große Holzhütte nicht einmal ein Hotel Garni. Gut, bei dem Preis auch nicht zu erwarten. Vorsichtig balanciere ich über die nackten Balken, auf denen die Bodenbretter fehlen und stehe draußen. Kein schönes Wetter, wieder nebelig, dunstig, nieselig.

Da ich nicht weiß, wo **mein Hotel** (in Tommot) gelegen ist, weiß ich auch nicht den Weg zu meiner Polizeistation. Bei meinen Orientierungsversuchen, bei denen mir mein Kompaß hilft, denn ich meinte ich erinnern zu

können, daß ich von Norden angereist war, gelange ich auf eine Straße, die weiter nach Nord-Westen führt. Diese Straße gehe ich weiter und komme überraschend schnell an eine Abzweigung, von der ich die Polizeistation sehen kann. Zwar kann ich mir nicht erklären, warum wir mit dem Auto solange gefahren sind, aber es könnte 2 Gründe haben. 1.meine Eindrücke gestern waren falsch, 2.sind wir einen Umweg gefahren, weil der Zuweg über eine größere Straße führte, während ich eben teilweise einen Weg gegangen bin.

An der **Polizeistation** angekommen, stelle ich verwundert fest, daß außer mir kein Mensch da ist. Also auch keine Polizisten, die mir helfen könnten, LKWs anzuhalten. Gestern wurden bei allen LKWs die Papiere kontrollieren und dabei fragen könnten, ob sie noch Platz für einen einsamen Deutschen hätten. Schade. Es ist ca. 07 Uhr 15. Ich warte also munter, mache noch einige Tagebuchaufzeichnungen, aber es kommt kein Auto. ja, es ist nichts auf der Straße zu sehen, höchstens ab und zu mal ein Fußgänger. Ich habe meinen Rucksack an dem Kugelfang der Polizeihütte abgestellt und warte und warte. Es kommt nichts. Es ist schon 07 Uhr 30, immer noch nichts. Es wird 07.45 Uhr, immer noch kein Auto. Dann erscheint ein PKW, doch der Fahrer reagiert gar nicht auf mein Winken, er fährt vorbei und verschwindet hinter der Neigung, die zur Brücke führt. Als alter Tramper weiß ich, daß Morgen-



den Brustbeutel mit Paß, Flugticket und Großgeld habe ich doppelt gesichert. das Reservegeld trag ich einer Hüfttasche⁶ (rechts Fototasche)

⁵ Ich setzte diese Kamera auch dann ein, wenn ich weiß daß Fotografieren verboten ist und die Gefahr besteht, daß mir die Kamera abgenommen wird wie 1979 in Nigeria.

⁶ Ich habe meine Sachen so verteilt, daß wenn der Rucksack abhanden kommt, es ärgerlich wird, wird mir die Fototasche gestohlen, wird es sehr schwierig, doch wenn der Brustbeutel mir abgenommen wird, habe ich Probleme.

stund Gold im Mund hat, und wenn jetzt nicht bald ein Auto mehr kommt, werde ich auch am Nachmittag nicht mehr Glück haben. Gegen 08 Uhr 30 fahren öfters Autos vorbei, sie aber fahren alle an mir vorbei, keiner hält.

Schließlich, es ist gegen 8 Uhr, kommt wieder ein Auto. Es hält. Zwei lachende, nette Frauen sind drin. Sie geben mir zu verstehen, daß ich einsteigen möchte, nichts täte ich lieber. Zwar kann ich mir ausmalen, daß die beiden Frauen nicht weit fahren werden, aber mindestens bis in den Ort Neu-Tomtom. Diesen Ort schätze ich von hier 7-8 Kilometer entfernt. Von dort fahren möglicherweise mehr Autos in den Norden. Mein nächstes Ziel ist Ulu, keine 190 Kilometer von hier entfernt, dann sind es noch einmal ca 150 Kilometer bis an die Lena und schließlich 130 Kilometer parallel zum großen Fluß bis nach **Nischi Bestach**. Von hier wird eine Brücke über den Strom nach Jakutsk führen, allerdings zeigt die (ungenauere) Hildebrandkarte keine direkte Verbindung zwischen den beiden Ufern. Brücke oder Fähre, „*man waaß nichts genaues nicht*“ und vielleicht ist es auch egal.

Die Frauen, die gehalten und **mich mitgenommen** hatten, wenden nach wenigen hundert Metern an einer Kreuzung und kehren zurück, biegen aber auf der Höhe der Polizeistation rechts ab und fahren über ein ca 20 Meter breites Bankett noch etwa 100 Meter, dann bleiben sie an einer Tankstelle stehen, die ich von der Polizeistation so genau gar nicht wahr genommen hatte. Ich habe mich von meiner Verblüffung noch gar nicht erholt, da fordert mich die eine von beiden auf, in das Tankstellenhaus mit zukommen. ich fühle mich richtig veräppelt. Denn die 100 Meter hätte ich nach einem entsprechenden Hinweis auch zu Fuß gehen können, da hätte ich mein sperriges Gepäck nicht mühevoll ins Auto bugsieren müssen. Na, ja. ich darf meine Enttäuschung nicht deutlich zeigen, es wäre unhöflich, vielleicht wollen sie mir auch einen Trost spenden, denn vermutlich haben sie mein aussichtsloses Warten beobachtet. Aber in der Tankstelle stehe ich auf der falschen Straßenseite, hier lohnt es sich nicht zu trampeln. Aber möglicherweise halten hier auch die Fahrzeuge, die auf dem Wege nach Norden noch einmal Tanken wollen und müssen, denn die nächste Tankstelle ist 190 Kilometer entfernt.



alte Holzhäuser

Unangenehmer Weise fängt's wieder zu nieseln an. Die keckere der beiden Frauen fordert mich auf mit ihr in das Tankstellengebäude zu gehen. Dort soll ich mich auf einen Stuhl setzen. Sie werden beide freundlich von 2 anderen Frauen begrüßt, schließlich merke ich, daß diese beiden Neuen die alte Schicht ablösen soll. Man erklärt ihnen die die Kassenstände der Tankeinnahmen, es werden auch irgendwelche Schlüssel ausgetauscht. Ich weiß eigentlich nicht, was ich hier soll, außer, daß ich mich vor dem stärker gewordenen Regen schützen kann. Doch die lieben Frauen haben was anderes mit mir vor. Sie kochen nämlich Kaffee aus echten amerikanischen Instand-Coffee. Dazu besorgen sie Milch und ich bekomme einen belebend heißen Kaffee. Dazu haben sie Brotscheiben von einem großen Brot abgeschnitten und reichen diese mit einer Gurke. ich bedanke mich und esse mit gutem Appetit, auch wenn ich lieber ein Butterbrot mit Orangenmarmelade gehabt hätte. Um mir eine Freue zu bereiten, besorgt eine von bei-den Kekse, die sie mir auch anbieten. Ich schaue dann zu, wie umständlich Autos tanken. Das geschieht so: Ein PKW fährt in den **Tankhof**, dann geht der Fahrer und bestellt mündlich durch eine geschützte Scheibe die gewünschte Benzinmenge, darauf wird durch eine Drehklappe eine Rechnung raus gereicht, danach bezahlt der Fahrer. Nun geht eine der Frauen raus und zeigt dem Automobilisten, an welcher Tanksäule er parkieren soll. Daraufhin betankt die Frau lustlos das Auto in der bestellten Menge. Dieser Vorgang dauert mehr als 5 Minuten. Weil eigentlich nie zwei Autos auf einmal hier sind, macht das nichts, aber ich kann mir unschwer ausmalen, wie gering die Tankkapazität dieser Tankstation ist, oder aber das Personal arbeitet etwas flotter. Ich hatte vor 3 Jahren auf der Fahrt von Moskau nach Susdal die Probleme des Tankens ausführlich beschrieben, da fühle ich mich jetzt dran erinnert.

Nach ca 50 Minuten werde ich unruhig und bitte aufbrechen zu dürfen, man gestattet es und gibt mir als Reiseproviant noch einen halben Karton Kekse mit. Wirklich lieb, die Leute hier. Gerade als ich gehen will, fährt ein Auto zum Tanken vor. Die Frauen signalisieren mir, daß ich mit ihm ein Stück mitfahren kann. Tatsächlich nimmt es mich mit, ca 6 Kilometer, dann biegt es zum modernen Tomtom ab. Ich steige aus und stehe im Nieselregen alleine in einer sehr geschundenen Taiga. Ich schaue mir die Bäume an der Straßenabzweigung genauer an, die sind wirklich ziemlich krank. Im Unterholz der Nadelbäume liegt viel Gammel, Reifen, Bretter, Tücher usw., vor allem aber Autoteile. Von hier führt

Nach ca 50 Minuten werde ich unruhig und bitte aufbrechen zu dürfen, man gestattet es und gibt mir als Reiseproviant noch einen halben Karton Kekse mit. Wirklich lieb, die Leute hier. Gerade als ich gehen will, fährt ein Auto zum Tanken vor. Die Frauen signalisieren mir, daß ich mit ihm ein Stück mitfahren kann. Tatsächlich nimmt es mich mit, ca 6 Kilometer, dann biegt es zum modernen Tomtom ab. Ich steige aus und stehe im Nieselregen alleine in einer sehr geschundenen Taiga. Ich schaue mir die Bäume an der Straßenabzweigung genauer an, die sind wirklich ziemlich krank. Im Unterholz der Nadelbäume liegt viel Gammel, Reifen, Bretter, Tücher usw., vor allem aber Autoteile. Von hier führt

die Straße ziemlich genau nach Norden. Sie verschwindet im Nebel des Nieselregens. An der Abzweigung ist ein breiter Abstellplatz, offensichtlich für LKWs. Ich schließe das daraus, daß hier viel Öl den Pfützen schillernde Oberflächen gibt, auch riecht es nach vergossenem Diesel. Ich schaue mich genauer um und such einen Platz, an dem ich mich bei noch stärker werdendem Regen unterstellen könnte, aber ich finde nichts, vorerst schützt mich mein **Regenschirm** ganz gut, außerdem habe ich meinen Segler-Anorak angezogen. Aber der Rucksack wird sehr naß und ich befürchte, daß die Karten in oberen Reißverschußtasche naß werden und dann zerbrechen oder/und unleserlich werden. Ich schaue nach einem Schutz. Meine Fototasche habe ich bereits mit einer dafür mitgenommenen Plastiktüte Regensicher verpackt. Zwar habe ich am Rucksack eine Regenhaut, die auch tropische Regengüsse abhält, doch die ist mühsam auszupacken und noch schwieriger so zu verpacken, daß sie wieder an dem dafür vorgesehenen Platz verstaut werden kann. Ich schaue mich um und finde schließlich ein Stück Dachpappe, damit decke ich meinen Rucksack ab.



seit dem frühen Morgen regnet es, so ist es naß und kalt

Nun beginnt eine energierende Wartezeit. Ich habe mich **strategisch günstig** gestellt: 1. kann ich weit die Straße Richtung Aldan einblicken (mehr als 1 Kilometer) 2. kommt hier die Hauptstraße aus Aldan an und der Verkehr von Neu-Tommot Richtung Norden muß an mir vorbei. Nachteil ist: schön ist diese Passage nicht gerade, aber bei dem Wetter macht das auch nichts. Ich stehe verlassen auf der Straße, kein Auto kommt. dabei verstärkt sich der Regen. Ich gehe

manchmal ein wenig die Straße entlang um mir die Einzelheiten der Vegetation zu beobachten. Doch eigentlich interessieren mich mehr die Autos, die hier herumfahren. Von Zeit zu Zeit kommen auch Autos auf mich zu, doch kurz vor mir biegen sie nach Nordosten ab.

Einige LKWs biegen hinter dem Ort von der Straße ab und folgen rumpelnd dem Flußbett. Die meisten Autos fahren offensichtlich alle nach dem Ort Tommot-neu. Das ist eine Stadt, die sicherlich erst vor wenigen Jahren ausgebaut worden ist. Viel kann ich nicht von der Stadt nicht sehen, nur die Hochhäuser ragen über die Bäume hinaus. Die Hochhäuser sind in typischer Plattenbauweise errichtet. Ich denke mir, daß Tommot ähnlich wie Nerungry eine einstmals hoffnungsvolle Stadt war, die jetzt etwas abseits der Entwicklungsachsen Sibiriens liegt und demnächst in eine Agonie verfallen könnte, denn

die Infrastruktur wird sich nur unter günstigsten Bedingungen halten lassen. Denn, ich muß mir immer wieder klar machen, daß diese Städte in den klimatisch benachteiligten Regionen nur funktionieren, wenn im Winter (bis unter $-50\text{ }^{\circ}\text{C}$) die Wohnungen nur dank einer Zentralheizung auf erträgliche Temperaturen erwärmt werden. Weil das Klima sehr ungünstig ist, kann hier auch kein Getreide angebaut werden, was bedeutet, daß das täglich Brot von weitem herbei gebracht werden muß, etwa aus dem Schwarz-

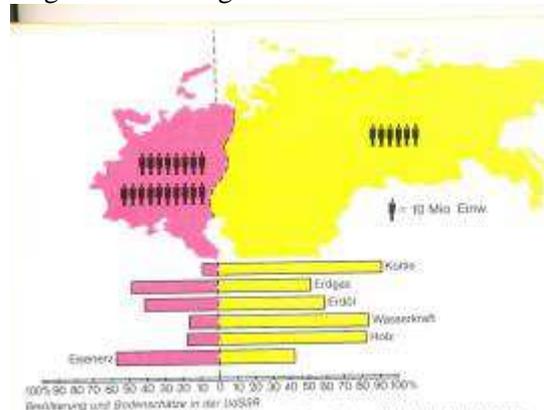


alternative Strecken führen Flußläufe entlang

erdegürtel des südlichen Rußlands in Europa. Wenn die Verkehrsmittel nicht mehr fahren, dann können sich die Menschen auch nicht mehr versorgen. Und nur von Kartoffeln können sich die Menschen auch in Krisen nicht ernähren. Getreide anzubauen lohnt sich auch nicht in schwierigen Zeiten, denn der Dauerfrostboden, der hier schon in ca 2 Meter Tiefe beginnt, läßt das Getreide nicht reifen.

Bleibt die Frage, warum wurden denn einst die Menschen **hier angesiedelt**? Nun eins war die Strategie, den menschenarmen Raum Sibiriens neben dem benachbarten überbevölkerten China eine russische Region mit wehrfähigen Menschen entgegen zu setzen. Wichtiger aber war die Chance, diesen an Bodenschätzen reichen Landschaften für die übrigen Sowjetbürger verfügbar zu machen, nutzen zu können. Meinen Informationen nach gibt es hier Kohle, vor allem Edelmetalle. Kohle aber bieten keine Zukunftschance mehr, denn Kohle wird in der Nachbarschaft nicht mehr gebraucht, denn das nördliche Jakutsk hat eigene Kohlevorkommen. Und im Süden gibt es auch reichlich Kohle. Ich

vermute, einen zentralen Auftrag und Kristallisationsauftrag für die weitere Umgebung kann dieser Ort alleine nicht bekommen. Tommot kann sich nur entwickeln, wenn es ein Trittstein in der Rußländischen Föderation bleibt, über den man gehen muß, wenn man von der Transsib-Achse an die mittlere Lena will. Tommot entstand 1923 im Zusammenhang mit dem Bau der Anlegestelle Ukulan am **Fluß Aldan** für den Umschlag von Versorgungsgütern für das Goldbergwerk Nesametny nahe der heutigen Stadt Aldan. Noch einige Informationen über diese Industrieregion: (Terra '94: S22)⁷ "Die Bodenschätze Sibiriens liegen über-wiegend im Norden, 1900 wurde Transsib gebaut, mit ihr konnte zwar eine Lebensachse durch Ruß-land gebaut werde, doch diese Trasse erschließt kaum die großen Erz- und Energie-Vorkommen. "Eine neue Bahnlinie wurde nötig 1974 kündigte die Regierung in Moskau das Jahrhundertbauwerk an: der Bau der Baikal-AMUR-Magistrale, BAM. Entlang der neuen Bahnlinie sollen nach dem Wil-len der Planer 11 Territoriale Produktionskombinate (TPK) . Insgesamt 1,5 Millionen neue Bewohner wurden im BAM-Gebiet erwartet. 1985 wurde die BAM offiziell eingeweiht - doch fertig war die Bahnlinie nicht. Von den vorgesehenen TPK war bisher nur **Süd-Jakutien** ausgebaut worden" In diesem Gebiet bin ich also z.Z. irgendwo anders habe ich gelesen, daß von den 3100 Kilometer erst ein Teil fertig geworden. Das stimmt nicht. Die Bahnlinie wurde erst vor einigen Jahren in Ge-brauch genommen, aber genaue Unterlagen habe ich nicht. Welcher Bedeutung Sibirien für Rußland hat, zeigt eine einfach Graphik aus dem Schulbuch Seydlitz mit der Gegenüberstellung von Menschen und Bodenschätzen in Europa und Asien.



In dem oben genannten Schulbuch Terra 9/10, S.23 bringt einen Zeitungsartikel: BM/AFP Moskau, 29.12. 1991: „ Die sowjetische Parteizeitung Prawda hat in ihrer gestrigen Ausgabe ausländische Investoren aufgerufen, sich mit der Finanzierung und modernen Technologie an der Fertigstellung der Baikal-Amur-Magistrale zu beteiligten. Die BAM, mit deren Bau 1974 unter großen Erwartungen begonnen wurde, ist inzwischen zum finanziellen Alptraum geworden. Die sowjetische Regierung zahlt jährlich 424 Millionen D-Mark für den Bau der Trasse. Bisher ist erst die Hälfte der 3100 Kilometer langen Schienennetzes fertig“. Dazu ist zu sagen, daß offensichtlich 1991 es noch

keine genauen Unterlagen gegeben hat, denn diese Strecke, die Region war tabu, war für westliche Reisenden gesperrt. Erst mit 1992 ermöglicht der neue Aufbruch unseren Fernsehteams⁸ Reisen in bisher gesperrte Regionen, auch der Verbannungsort von Andrei Sacharow die Millionenstadt Gorki, war gesperrt, heute heißt der Ort wieder Nishi Novgorod. Es ist schon erstaunlich, wie schnell man sich an die neue Informationsqualität gewöhnen kann. Es ist diese Jahr gar nichts ungewöhnliches mehr, etwas über die Nenzen im Norden des Landes Jakutien zu sehen und zu erfahren, z.B. daß sie wie die Lappen und Eskimos von der Rentierhaltung leben."

Doch zurück zu unserem **Tommot**: nach der Schulatlaskarte aus Terra 9/10 S.23 ist Süd-Jakutien ein Territorialer Produktionskomplex, der nach meinen Schätzungen eine Nord-Süd-Ausdehnung von 400 km hat. Erreicht von Berekatit, einem Ort südlich von Nerjungry, über Nerjungri bis Tschulman. und hat seine Fortsetzung über Aldan und bis Tommot. Eine wetterfeste Straße, auf meinem Autoatlas als Autobahn eingezeichnet, ist die Verkehrsachse. Diese Achse soll ergänzt werden mit einer Eisenbahnstrecke, die aber bei Tschulmann stecken geblieben ist und auf Grund der oben aufgezählten Ursachen, sicherlich auch in absehbarer Zeit nicht ausgebaut werden wird. (diese Trasse wird im Erdkundebuch als „Kleine Bam benannt). Im südlichen Teil des TPK werden in erster Linie Energieträger gewonnen: viel Steinkohle, Hydroenergie. Im nördlichen Teil Eisenerz (Aldan), Apatit (ist ein Calciumphosphat), Gold. Irgendwo soll es hier auch Eisenerzverhüttungen geben. Das kann eigentlich nur Tommot sein, ich kann jedoch diese Anlagen nicht sehen, vielleicht liegen sie weiter im Walde drin. Vielleicht kommen auch von dort die Autos, die nach Tommot, in die Stadt abbiegen.

Vorerst aber ist der **Verkehr dürftig**. Die Autos sind überwiegend kleine PKWs, kein neues Auto fällt mir auf, alles alte, dreckige Autos. Vielleicht wirken die Autos auch wegen des Regens und der

⁷ das Erdkundebuch der 9. und 10. Klasse, das ich lange Jahre verwendet habe.

⁸ das sind Gert Ruge: Er war nach dem Zweiten Weltkrieg der erste deutsche Korrespondent in Moskau und Dirk Sager, die spektakuläre Berichte über diese uns so fremde Welt bringen.

schlammigen Straßen so alt. Nach einiger Zeit sehe ich von weitem einen LKW kommen. Ich eile zur Straße zurück stelle mich neben den Rucksack und will winken, aber der LKW hält bei mir an der Straßenabzweigung. Ich eile zum LKW und will den Fahrer fragen, ob er nach Irkutsk fahren wird. Kaum bin ich angekommen, steigen 2 Frauen aus, der **LKW-Fahrer** wendet sich dem rechten Hinterrad zu. Ich will mit dem Fahrer fragen, ob er mich mitnähme, aber er wendet sich demonstrativ ab. Ich will ihn ansprechen, er lehnt jeden Kontakt durch entsprechende Gesten ab. Resigniert gehe ich zu meinem Rucksack zurück. Dort bleibe ich im Regen stehen und warte darauf, daß andere LKWs kommen. Warum ich immer LKWs sage, weil man mir gestern bei der Polizei sagte, daß fast keine PKWs führen, nur Lastkraftwagen, die in das Industriegebiet von Jakutsk Güter bringen. Wie ich von weitem sehen kann, montiert der Fahrer das Hinterrad ab und beginnt es zu reparieren, wahrscheinlich hat eins der beiden hinteren Zwillingräder einen Platten Während ich unverdrossen auf irgend ein Verkehrsmittel warte, kommen die beiden Frauen auf mich zu, sie sprechen mich an und merken, daß ich Ausländer bin. Etwas zurückhaltender versucht mich die jüngere anzusprechen. Sie kramt einige englische Worte aus, zB „hallo“ *"how are you?"*, damit kommen wir nicht sehr weit, dennoch gelingt es mir mitzuteilen, daß ich nach Jakutsk fahren möchte und die Dame, zu der sich die andere gesellte, berichten mir, daß der LKW heute noch nach Jakutsk fahren wird. Oh, wäre das schön, wenn ich damit käme. Ich bitte sie beim Fahrer anzufragen, ob ich mitfahren dürfte. Doch nach kurzer Zeit kommen beide zurück und erklären, daß der Fahrer meint, daß im LKW kein Platz mehr für mich sei, denn tatsächlich würde es eng im Führerhaus sein, wenn 4 erwachsene Personen da drin sitzen sollten, denn die anderen haben auch Gepäck und vor allem mein sperriger Rucksack kann nicht mehr untergebracht werden. Na, denn nicht, sage ich mir und wende mich der Straße wieder zu.



ich wandere alleine durch die Taiga und warte auf ein Auto

Es dauert nicht mehr lange, dann hat der Fahrer den Hinterreifen gewechselt. Er winkt den Frauen zu, sie steigen ein, und der LKW fährt ab. Als der Wagen an mir vorbeikommt, winken die Damen mir zu. Ich bleibe enttäuscht zurück. Inzwischen ist es 10 Uhr. Bald ist es 10.30 Uhr, immer noch kein Auto, daß mich einsteigen läßt. Ich muß was unternehmen. Ich mag nicht, daß sich nichts tut. Und weil ich große Tramperfahrung habe, beschließe ich was zu unternehmen. Viel kann ich nicht tun. Ich kann eigentlich nur Richtung Jakutsk wandern. Das im Regen - Irrsinnig kommt

mir das vor. Ich wander also allein durch die Weite der sibirischen Taiga.

Immer nach Norden - irre! soweit die Füße tragen? Mir fällt der berühmte Roman des deutschen Landsers ein, der aus der Gefangenschaft nach Hause nach Deutschland laufen wollte. Das ist praktisch ein unmögliches Unterfangen, denn die Strecke ist zu weit⁹. Doch bevor ich starte, will ich noch 3 Autos abwarten. Wenn keine an mir vorbeifahren, warte ich noch bis 10.45. Dann aber geht es endgültig los. Nun habe ich wirklich überdurchschnittliche **Tramperfahrung**. Seit 1956 trampe ich, bitte ich also einen vorbeifahrenden Autofahrer durch Zeichen mich mitzunehmen. Das erste Mal ins Ausland trampete ich Ostern 1957 mit Rolf nach Italien, die nächste große Reise mit fremden Autos unternahm ich im Sommer 1957 mit Pemsch nach Finnland.

Immer mal wieder habe ich, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel nicht ausreichten, per Trampen versucht weiter zu kommen, z.B. 1988 in Neuseeland oder 1989 durch Australien. Selbst in Zentralasien blieb mir 1992 oft keine andere Möglichkeit übrig so meinen Weg zu machen. Zum Trampen gehört eine eigene Philosophie: Ich muß wissen, daß ich mich nicht beschweren darf, wenn einer nicht auf



der Klassiker

⁹ Wie sich später herausstellte baut diese Buch nicht nur auf erlebten Ereignissen auf, sondern viele zugetragene Geschichten werden in dem Erfolgsroman von J.M.Bauer eingearbeitet. Das Buch erzählt die Geschichte des deutschen Soldaten *Clemens Forell*, der 1945 in einem Massenprozess zu 25 Jahren Zwangsarbeit verurteilt wird. Forell ist einer von 3,5 Millionen deutschen Kriegsgefangenen in der Sowjetunion. Die Erzählung beginnt im westsibirischen Omsk. Forell und seine Kameraden befinden sich seit dem 24. Oktober 1945 in einem Güterzug auf einem Gefangenentransport nach Tschita, von dort muß er an die Behringstraße und will nun nach Westen, nach Europa, wo er nach vielen Jahren und schlimmen Abenteuern auch gebrochen ankommt.

meine Bitte eingeht. Außerdem muß ich akzeptieren, daß es Menschen gibt, die **Angst haben** einen Unbekannten in seinem Auto mitzunehmen (und tatsächlich haben einige Autofahrer auch schlechte Erfahrungen mit den Trampnern gemacht). Um dem anderen zu helfen diese Angst zu überwinden ist es sinnvoll, nicht in Gruppe zu reisen, sondern alleine, denn dann empfindet sich der Gastgeber nicht als gefährdete Minderheit; einen Einzelnen traut er sich schon eher zu komplimentieren, wenn der sich als unangenehm herausstellt. In Israel habe ich einmal an einem Abend eine Traube von israelischen Soldaten und palästinensischen Gastarbeitern auseinander dividiert und im Abstand von ca 30 Metern platziert, damit sich kein Autofahrer fürchten mußte, wenn er hält, daß sich eine Gruppe von Trampnern auf sie stürzt. Es hatte sich bewährt, denn bekamen wir ca 5-7 Leute eine Stunde lang fast keinen Lift. Doch als wir geordnet die Fahrer zum Halten animierten, wurden wir auf der stark befahrenen Straße nach Hebron bald alle auf- und mitgenommen. Auch ist wichtig, daß die Trampner sich so platzieren, daß der Fahrer sich schon aus größerer Entfernung sehen und auf sie einstellen kann, so daß er bei verringerter Geschwindigkeit den künftigen "Gast" genau ansehen kann. Wenn er dann hält, sollte man höflich durch das Fenster um eine Mitfahrgelegenheit bitten, nicht einfach die Tür aufreißen. Sinnvoll ist es ein Auto auf einem Paß zu stoppen, da wo er sowieso schalten muß und wo ihm das Halten nichts ausmacht, also nie unten im Tal, wo er mit Schwung ankommt und mit diesem Schwung auch den gegenhang meistern will. Wichtig ist es, daß an der Trampstelle der Fahrer auch halten darf, also entweder ein Bankett ist oder eine Haltebucht. Wenn es dunkel ist, sollte man sich unter eine Laterne stellen, damit er sehen kann, daß Du vermutlich ein sauberer und ordentlicher Typ bist. generell hat man gute Karten, wenn man wegen eines Rucksacks als Wandervogel gilt.



die Taiga besteht hier aus Birken und Fichten

Dennoch fällt es mir schwer an festen Punkten lange zu stehen, ich empfinde zu schnell, daß die Zeit, in der mich keiner mitnimmt, **verlorene Zeit** ist, denn ich bin nicht weiter gekommen. So ziehe ich in der Regel vor nach einer oder anderthalb Stunden mein Gepäck zu nehmen und loszuwandern, dann wird wenigstens die Landschaft zum Erlebnis. Deshalb sattel ich um kurz vor 11 Uhr meinen Rucksack, nehme vorher die Dachpappe beiseite und marschiere los. Irgendwie finde ich es schon irre durch die Taiga zu wandern, ich bin mir sicher, daß ich nie bis zum nächsten Ort Ulu wandern kann, aber versuchen will ich es. Unterwegs mache ich einige Aufnahmen der typischen Vegetation, z.B. von der sibirischen Lilie, ein anderes Mal eine sumpfige Parzelle mit typischen Horstgräsern, dann blüht eine Pflanze, die mich an den blauen Doldenezian erinnert. Ich schaue noch links und rechts, versuche heraus zu finden ob es noch andere Bäume am Wegesrand gibt außer Fichten und Lärchen, da höre ich von weitem das **Brummen eines LKWs**. tatsächlich biegt er nicht ab, sondern kommt auf mich zu. Schon von weitem wie ich ihm mit ausgestrecktem Arm mit Halbkreisbewegungen zu, zu halten. Doch er fährt an mir vorbei, zwar nicht schnell, aber doch. ich schaue ihm etwas enttäuscht nach, da hält er langsam. Vorerst denke ich noch, das Stoppen hat mit mir nichts zu tun, da sehe ich wie der Fahrer, der mehr als 100 Meter von mir entfernt ist, zu mir schaut. da beginne ich zu laufen, was mit dem vielen Gepäck nicht sehr schnell geht. Ich frage ihn, ob er nach Jakutsk fährt, „nein“, schüttelt er den Kopf, dann nach Ulu? ja. Prima. ich gebe zu verstehen, daß ich gerne einsteigen würde, Er öffnet die Tür auf der rechten Seite. Ich klettere mühevoll in die Kabine empor, denn ich muß sowohl den Rucksack als auch die Fototasche vor mir balancieren. Weil auf der Fahrerbank, auf der ich auch Platz nehmen darf einiges an Gepäck von



Birken und Lärchen sind hier typisch für die Taiga

ihm liegt, das ich auch nicht zusammenschieben kann, stelle ich den Rucksack zwischen meine gespreizten Beine. Die Fototasche stelle ich darauf. So kann ich mich mit dem Oberkörper auf die Fototasche stützen, denn selbstverständlich gibt es keine Anschnallgurte, die ich anlegen muß. Es ist kein sehr großer LKW. Er stammt aus russischer Produktion, ich glaube ein „Kama“. Der Fahrer fragt mich auf russisch wo ich hinwolle.

Ich kenne die Floskeln schon und antworte "**nach Ulu, dann nach Jakutsk**", er nickt, greift nach Zigaretten und bietet mir auch eine an. Ich nehme dankend an, dann biete ich ihm Feuer, weil er einen Moment seine Zündholzer sucht. Die Straße ist vorerst leidlich, was bedeutet, es ist eine Asphaltstraße mit großen Schlaglöchern, also kann der LKW nicht sehr schnell fahren. Die Fahrt **durch die Weite der Taiga** vermittelt mir ein eigenartiges Gefühl. Ich finde es gar nicht langweilig, auch wenn sich das Landschaftsbild nicht ändert. Es ist einfach etwas Ungeheures, wenn man hunderte von Kilometern fährt, man weiß, daß man weiter gekommen ist, aber der Rahmen hat sich gehalten. Gert hatte mal so etwas ähnliches erlebt. Auf einer meiner Sahara-Durchquerungen passierte er auch die Téneré, eine der eintönigsten Wüsten. Er versuchte später die 1000



ich habe einen Platz direkt hinter dem Fahrer

Kilometer weite Eintönigkeit der Wüste zu demonstrieren. Er machte alle 100 Kilometer ein Landschaftsbild, im Ganzen 10 oder 12. Später hat er uns gebeten, die Bilder dem Reiseverlauf entsprechend zu ordnen. Das war nicht möglich, denn wir konnten keine grundsätzlichen Unterschiede erkennen, als Ergänzung nahm er in Filmdöschen-Sandproben mit, auch die Sandarten unterschieden sich nicht. Ich glaube, eine Sandprobe auch noch zu haben. So ist es hier auch. Ich kann keine Unterschiede, nachdem wir den tundrigen Gebirgsraum hinter uns haben, finden.



Baustellen, denn die Winterfröste zerstören jedes Jahr die Piste

Die Straße führt kerzengerade **nach Norden**. 10 Meter etwa ist die Piste breit. Inzwischen ist die Trasse einfach ins Gelände gebaut. Kein Damm ist mehr da. Das hat sicherlich auch was damit zu tun, daß das hügelige Gelände ausgeglichener ist, aber weiche Neigungen sind noch drin, so daß die Landschaft nicht wie eine endlose Ebene aussieht. Ich vermute, daß diese Hügel abgetragene Moränen sind, denn in den Niederungen sieht man Sümpfe.

Vorhin, als es steiler war, kann es sich um Endmoränen der letzten Vereisung gehandelt haben, die ist noch keine 10000 Jahre her. Hier sind es vielleicht abgeschliffene Moränenketten aus früheren Vereisungsstadien, die später überprägt wurden. Es wird mich interessieren, ob ich recht habe, ich werde nach Büchern suchen, in denen dieser Raum geomorphologisch untersucht wurde. Je weiter wir uns vom Industriekomplex von Tommot (der zu Südjakutischen PTK gehört) entfernen, um so dichter wird der Wald, um so höher auch die Bäume am Pistenrand. Ich erkläre mir es damit, daß man hier den Wald nicht plündern mußte um an Holz als Rohstoff für Hausbau oder Brennmaterialien zu gelangen. Ich gewinne also den Eindruck, daß wir es hier mit einer etwas weniger demolierte Natur zu tun haben, als bisher.

Eine kurze Beschreibung der Straße M56, die als Autobahn in meinen Karten eingetragen ist: auf einem Damm, damit die Wirkung des Dauerfrostbodens ausgeglichen wird wurde eine Piste angelegt. Am Anfang ist diese noch asphaltiert, aber hinter Tommot-neu bedeckt eine Schotterdecke den Damm. das ist auch verständlich, denn bei winterlichen Kältegrade von weniger als 40 Grad Minus sprengt jede Wasseranreicherung den Oberbau, die Straßendecke. Bei Nebel und Glatteis, wird dann die



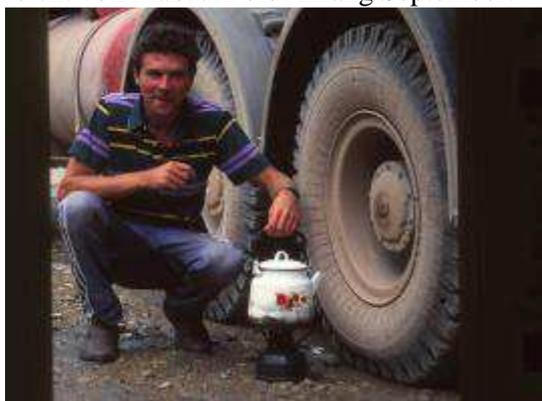
Die Straße von M56 führt durch Moränen mit Sümpfen

er sich aus fahren. Er hat ein Kassettengerät eingeschaltet und hört Musik, aber das Tape ist sehr ausgenudelt und für mich keine Wohltat. Wir sind ziemlich alleine auf der Piste. dabei ist das die wichtigste Straße in den Norden - auf

eine Ost-Westdistanz von 2000 Kilometern!

Irgendwann, es ist schon früher Nachmittag passieren wir eine Baustelle. Mehrere riesige **Lasten-Kipper** machen Pause, wir halten auch, die Fahrer scheinen sich z kennen. Zwischen 2 neben einander geparkten LKWs sitzt ein Fahrer und kocht auf einem Hocker Tee. wir werden eingeladen uns auch zu stärken, ich steuere Zigaretten bei. Hier in Russland raucht fast jeder, vor allem jeder Mann. Ich schaue mir die unheimlich großen Fahrzeuge an. Sie dienen dem Antransport von

Schottermaterialien um die Straße aufzudammen. Das geht natürlich nur in der Sommerzeit und die reicht von Mai/Juni bis Anfang September.



ein Fahrer kocht Tee

halten, habe ich einen kurzen Moment Zeit, mir die Häuser an der Weggabelung anzusehen.

Es sind einstöckige, etwas vergammelte Häuser. Keine Bauernhäuser, wie man sie sich in der Taiga vorstellt, sondern mehr Holzhütten, auch ohne jeden Schmuck. Typisch sind für die Holzhäuser in Russland eigentlich die Kunstvoll geschnitzten Fensterumrahmungen, doch davon ist hier nichts zu sehen. Ein Teil der Häuser hat Blechdächer. Ein Motorradfahrer kommt auf uns zu, fährt aber langsam, weil er den vielen Pfützen auszuweichen versucht, die den Straßenbelag auszumachen scheint. Mein Fahrer hat sich beruhigt, packt den Ersatzreifen, den wir schon repariert hatten aus und zusammen wechseln und flicken wir den **zerstörten Reifen**. Das dauert eine ganze Zeit, denn erst einmal müssen wir das Loch finden. Schließlich entdecke ich es. Ein kleiner Draht hat sich durch die sehr abgefahrene Manteldecke gebohrt und den Schlauch zerstoehen. Der Rest ist Routine. Bevor wir aber so nach dem Motto „**Siedlung in der Taiga**“, aber das Wetter spielt nicht mit, es ist regnerisch und dunkel, Wir fahren schließlich los. Als wir fertig sind und das Rad wieder montiert haben, über-

Asphaltdecke spiegelblank.

Neben der Straße ist ein mehrere Meter breites Bankett. Eine Telegrafenteileitung flankiert die Trasse. Nur am Anfang waren beide Straßenbahnen durch einen Mittelstreifen getrennt. jetzt gibt es nicht mehr einen Ansatz davon zu erkennen, entsprechend schlicht sind auch die Straßenkreuzungen. Wir fahren also unverdrossen gen Norden, das geht wegen des zerfahrenen Oberbaus nicht schnell, ich schätze 30 höchstens 40 Kilometer in der Stunde. Anfangs versuchte der Fahrer mit mir zu sprechen, doch jetzt konzentriert.



Mit gewaltigem Aufwand wird versucht die Straßen zu reparieren

Zeitweise fahren wir durch eine weite Ebene, bedeckt bis zum Horizont mit Taiga, hier eine Mischung von kleinen Birken und schütterten Lärchen, ergänzt mit Fichten.

Ulu, mein Ziel seit mehreren Stunden ist ein kleiner Ort, der in einer Senke liegt. Bevor wir aber den Ort, der von weitem mit seinen Holzhäusern und den kontrastierenden modernen, metallisch wirkenden mehrstöckigen Hochhäusern wie ein Wintersportort im Thüringer Wald wirkt, haben wir wieder einen Platten. Der Fahrer flucht, wir halten neben der Einmündung eines Weges, Dieser geschotterte Weg führt offensichtlich zum alten Ort Ulu. Da wir hier

holt uns der LKW mit den 2 Frauen.

Der LKW fährt langsam, eine der Frauen fragt aus dem langsam fahrenden LKW ob sie uns helfen sollen. Doch mein Fahrer verneint das und freundlich winkend fährt der LKW weiter. Ich hätte gerne von Ulu noch ein Foto gemacht. Nach etwas mehr als 15 Kilometern oder fast einer halben Stunde überholen sehen wir wieder unsren LKW. Wieder hat er einen Platten. Während der Fahrer den Reifen abbaut, was bei einem großen



Blick auf Ulu, eine junge Taiga-Stadt

LKW deutlich schwerer geht als bei **unserem kleinen PKW**, sitzen die 2 Frauen abseits auf einem Holzstapel und haben was zu trinken bei sich. Wir halten und fragen unsererseits nun, ob wir helfen könnten, doch der Fahrer verneint lachend. Er hat den schweren Reifen schon abonniert und schraubt den anderen Reifen gerade fest. Die beiden Frauen aber fordern uns auf an einer kleinen Jause teilzunehmen. Weil wir seit langem nichts mehr gegessen haben und es inzwischen gegen 18 Uhr ist, fährt mein Driver an den Rand, wir steigen aus. Die beiden Frauen wollen aber nicht in der Ungemütlichkeit der Landstraße Pick-Nick machen, deshalb nehmen sie ihren Korb und gehen etwas abseits



Jause am Wegesrand mit den Damen aus Tommot

von der Straße. Mein Fahrer holt seine Tasche, mit der folgen wir. Es dauert nicht lange, dann kommt der LKW Fahrer auch dazu. Er hat seinen Reifen gewechselt, hat irgendwo seine Hände gereinigt. Aber neben der Piste gibt es genug Pfützen vom letzten Regen, in denen man sich waschen kann.

Wir nehmen Platz abseits der Straße an einem Holzstapel. Dort packen wir unsere Schätze aus. Bevor aber irgendetwas verteilt und gegessen wird, wird die Wodkaflasche geöffnet und plötzlich sind auch mehrere Gläser da, die werden voll geschenkt und mir wird natürlich auch ein Glas

angeboten, was ich ablehne. Die anderen sind etwas enttäuscht, denn ich habe **Gastfreundschaft** abgelehnt. Deshalb versuche ich den schlechten Eindruck, den ich mache, zu korrigieren. Also weise ich mit einer runden, kreisenden Bewegung auf meinen Magen und stöhne, woraus die guten Leute ableiten können, daß ich dort im Magenbereich krank sei. Nun, sie respektieren meine Gestik, aber ich glaube sie können es nicht verstehen, denn Wodka ist dort Allerheilmittel und wenn man mit dem Magen Probleme hat, dann trinkt man eben Wodka. Gut, ich will nicht, aber die anderen trinken sehr mutig. Ich hatte schon vor 2 Jahren in Zentralasien beobachtet, daß die LKW-Fahrer den Zündschlüssel erst umdrehen, wenn sie mindestens 025 Liter Wodka inhaliert hatten, oft aber zu zweit eine Liter-Flasche geleert hatten. Die Leute haben außer Wodka noch Kaffee mit, den ich gerne trinke, auch ein eigenartiges Mineralwasser, dessen Minerale man auch schmeckt. Dazu gibt es eine deftige Brotzeit. Brot, Wurst und Fisch. Fisch gibt es hier immer, das mögen die so, wie die Japaner auch. Nur die Japaner essen den Fisch bevorzugt roh, die Russen und Jakuten geräuchert oder luftgetrocknet, so wie Klipp-fische.

Während der Jause, fragt mich der LKW-Fahrer, wo ich hinwolle, wo ich herkomme. Er entschuldigt sich, daß er mich nicht mitgenommen habe, aber bei ihm im Auto wäre es zu eng mit mir geworden, was ich auch glaube. Die Frauen nötigen mich immer wieder mehr zu essen und vor allem Wodka zu trinken. Aber da wir damit auch nicht schneller nach Jakutsk kämen, lohnt es sich nicht, diese Risiko einzugehen und sich einen dicken Kopf zu holen. Ich nutze die Pause Detailaufnahmen von der Taiga-Vegetation zu machen. So gelingt mir ein sehr schönes **Taigabild**: Unser Rastplatz liegt etwas erhöht, so daß man von der Hügelflanke einen weiten Blick über die endlosen Wälder hat. Ich setze mich hin, schaue in aller Ruhe in die grüne Unendlichkeit. Es ist ganz ähnlich wie in Nord-Maine/USA, wo wir auf dem Weg zum Millinocken, unterhalb des Mc Kathadin auch die Weite des borealen Nadelgürtels kennen gelernt hatte. Damals (1989) hatte ich mir so die endlose Taiga vorgestellt. So, und jetzt erinnert mich die endlose Taiga an die Wälder im nördlichen Maine. Beide Landschaften gehören zum borealen Nadelwaldstreifen, dessen geologischer Untergrund glazial überformt wurde Außer einigen

Landschaftsbildern fotografiere ich die leuchtend roten Blüten der **Heidenröschen**. Wie damals in Schottland 1977 symbolisiert diese Blume den Sommer. ich mache eine Bild dieser sonnenüberfluteten Blumen, die sich zu den dunklen, im Schatten stehenden Nadel-bäumen im Hintergrund gut kontrastieren. Weil ich mal Zeit UND Sonne habe, fotografiere ich mit Makro Blätter von Birken und Nadeln von Lärchen, den beiden Charakterpflanzen der Taiga. Danach kehre ich etwas nachdenklich zu meinem Fahrer zurück. Ich werde von den anderen gerufen, die mir noch einmal Wodka anbieten, mich aber, nachdem ich immer noch nicht annehme, auffordern hinzu setzen und dann wollen, daß ich etwas von meinen Reisen berichte. Offensichtlich hat mein Fahrer schon davon berichtet, daß ich durch die weite der Taiga reisen will. Gut eine halbe Stunde hat die Rast gedauert, dann bricht mein Fahrer auf, ich folge. Winkend und von guten Wünschen begleitet, fahren wir los. Es geht weiter durch die Eintönigkeit der Taiga Inzwischen ist es halb sieben Uhr. Wir sind immer noch weit von der Lena entfernt. Bei einer der Rasten gehe ich etwas weiter in den Wald hinein um ein Bedürfnis zu befriedigen, als ich mich plötzlich einem wolfsähnlichen Hund gegenüber sehe. Da wird mir bewußt, daß der Wald nicht nur aus Bäumen und Blumen besteht. Vor allem im Winter sind die Wölfe eine große Gefahr.



Begegnung mit wolfsähnlichen Hund in der Wildnis



Platte in der unendlichen Taiga

hohen Bogen in den Wald. Nun bin ich gespannt, was er weiter macht, denn das Wegwerfen von einem Schlauch ist noch nicht die Lösung des Problems. Zu meiner Überraschung geht er nun in den lichten Wald, ich denke schon er möchte austreten. Dann höre ich ihn pfeifen und bald darauf kommt er mit einem alten **Schlauch** wieder, den er kritisch durch die Finger gleiten läßt. Wie er mir zu verstehen gibt, hat dieser Schlauch nur ein Loch, das können wir dann zusammen flicken, danach ziehen wir wieder Mantel und Schlauch auf und fahren nach einer halben Stunde gut gelaunt weiter.

Nach einiger Zeit fordert mich der Fahrer auf aus meinem rechten Fenster zu schauen, ob der Reifen noch dicht sei, oder ob wir schon wieder einen Platten haben. Ich kurbel also das Fenster herunter und sehe nach dem rechten Hinterrad. Es ist ok. Da ihm aber das Fahren schwammig vorkommt, bittet er mich auch vorne nach dem Rad zu sehen. Ich muß mich jetzt schon weiter aus dem Fenster lehnen, was bei der niedrigen Geschwindigkeit aber kein Problem ist. Das vordere Rad hält auch alle Luft. Schließlich hält der Fahrer und stellt sauer fest, daß das linke hintere Rad fast alle Luft verloren hat. Nun ist er sauer. Unser **4e Platten**. Scheiße, sage ich mir auch, denn es wird immer unwahrscheinlicher, daß wir bis Dunkelheit in Jakutsk sein werden. Dieses Mal steckt ein dicker Draht im Schlauch. Einfach ist das diese Mal nicht zu reparieren. Wir haben inzwischen eine

Wir fahren weiter und es dauert nicht lange, dann haben wir wieder einen Platten, der Fahrer flucht. Ich vermute, er hat auch keinen Reservereifen mehr und bin gespannt, was er hier abseits aller Zivilisation tun wird. Der dreckige PKW steht mitten auf der Straße, gottseidank regnet es nicht. Er geht murmelnd um den Wagen, dann packte er den Wagenheber aus, ich helfe ihn aufzustellen, hole dazu ein am Wege liegendes vergammeltes Brett. Zusammen nehmen wir den Reifen ab. Ärgerlich zieht er den Mantel ab, holt den zerrissenen (geplatzen) Schlauch raus und schmeißt ihn fluchend in einem



das ist der dritte Reifen, den wir reparieren

Arbeitsteiligkeit entwickelt. Weil, ich auf meinen Reisen früher durch den Orient oder Nordafrika den Fahrern oft geholfen hatte Reifen zu wechseln, klappt es hier auch ohne Sprachverständnis. Während ich den Wagen auf-bocke, besorgt er den kleinen Kompressor. Dann, ich habe das Rad abgeschraubt, löst er auf die vorhin beschriebene Art den Mantel von der Felge. Er kann dieses Mal den Schlauch nicht einfach reparieren, deshalb holt er den Schlauch des Reservereifens, den er zerschneidet und dann als Flicken verwendet. Den Rest wirft er achtlos in die Taiga. Nach einiger Zeit braucht er einen Draht. Er geht wenige Schritte in die Taiga, bückt sich und hebt tatsächlich einen Draht auf, den nimmt er mit, wofür er ihn braucht, kann ich vorerst nicht erkennen. Für mich aber kommt die Erkenntnis: Der Straßenrand in der Taiga ist ein riesiges Abfalllager, 1000 km lang. Zum 4.Mal haben wir also einen Platten repariert. Inzwischen haben wir es ganz gut drauf und ich könnte sicherlich jetzt auch mit den gleichen primitiven **Werkzeugen** einen Reifen ohne Reserverad fahrfähig zu machen. Ich bräuchte: 1.Ein Kreuzschlüssel zum Lösen der Radschrauben /



2. einen Wagenheber zum Anlupfen und stabilisieren des Wagens. / 3.eine Axt als Schlaginstrument / 4. einen kleinen Winkel zum Lösen des Mantels / 5. einen Rest eines Schlauches als Flicken / 6. ein Messer zum Aufrauhern der Schlauchoberfläche 7. eine Tube Gummikleber UND / 8. einen kleinen Kompressor zum Aufblasen des Schlauches. Beim Wechseln des Rades mußte sich mein Fahrer aber jedes Mal so anstrengen, vor allem beim Lösen des Mantels, daß er völlig durchgeschwitzt ist. Aber nun ist der Reifen repariert, wir fahren wieder durch die Weite der sibirischen Taiga.

bald sind wir eingespieltes Team

Inzwischen ist es gegen 19.30 Uhr. Ich fange an mir auszurechnen, wann ich in Jakutsk sein werde. Noch sind wir nicht an der Lena, aber die Landschaft hat sich schon geändert. Den Kilometersteinen nach zu urteilen sind es noch etwas über 100 Kilometer. Die Straße ist ganz gut geworden. Zwar ist die **Allwetterstraße** hier nicht asphaltiert, wohl aber mit einer festen und gepflegten hellen Schotterdecke befestigt. Diese führt wie ein Band der Zukunft durch das grüne Meer der Taiga. Ich rechne mir aus. Es ist gleich 2000 Uhr. Noch hundert Kilometer, Wir fahren inzwischen gute 60 Kilometer in der Stunde. Also noch 2 Stunden und wir sind da. dann ist es in diesen nördlichen Breiten noch hell, denn es ist jene Zeit, wo man in St.Petersburg die Weißen Nächte feiern würde, Wir haben schon lange den 60en Breitenrad überschritten, sind also nördlicher als St.Petersburg. Ich versuche zu überschlagen, wann es dunkel werden wird, so gegen 2300 Uhr, bis gegen 0300 Uhr wird es Nacht sein, deshalb werde ich vom Fahrer, der die ganze Zeit stoisch hinter seinem Lenker sitzt und ziemlich maulfaul ist, gebeten aus dem fahrenden Auto zu schauen, ob die Reifen noch genug Luft haben. Ja, die Reifen sind ok.

Ich wende mich der Reiseplanung wieder zu: wenn ich tatsächlich gegen 22.00Uhr Jakutsk erreichen werde, dann habe ich nicht mehr viel Zeit ein Hotel zu finden. Vielleicht setzt mich der Fahrer an einem Hotel ab. Ich werde ihn darum bitten, nehme ich mir vor. Und dann werde ich ein ordentliches Hotel nehmen, denn ich muß meine Sachen in Ordnung bringen, auch will ich auch 2 Tage in Jakutsk bleiben. Aber zunächst werde ich mir



Begegnungen in der Weite

Gedanken machen, wie die Reise weitergehen soll. Ich habe keine Ahnung. Fährt ein Dampfer die Lena aufwärts bis an die BAM? fährt ein LKW über Mirny¹⁰ nach Westen in den Unterlauf des

¹⁰ wichtige Diamanten-Minen-Stadt. Rolf besuchte später eine dieser großen Minen. Er war beeindruckt von der glitzernden Unterwelt, als er die Förderung im Permafrostboden besichtigte.

Jenisseis? Von dort gäbe es eine Piste an die **Untere Tunguska**, einen großen Fluß¹¹, der von Osten nach Westen fließt und in den Jenissei mündet. Diesen fast 4000 km langen Fluß könnte ich sicherlich mit einem Schiff aufwärts nach Krasnojarsk fahren. Ja, ich habe keinen Reiseführer, aus dem ich das ableiten könnte. , nur eins möchte ich nicht: ausfliegen und meine Landparty woanders weiter neu beginnen. Und dann werde ich auch wieder mein Tagebuch auf den aktuellen Stand bringen, meine Aufzeichnungen ergänzen, in den Büchern nachlesen, was es hier möglicherweise zu sehen gibt.

Die Landschaft hat sich geändert. Sie ist eigenartig kurzweilig hügelig geworden. Das sind keine glaziale Formen, fällt mir auf, möglicher Weise fluviatile Formenprägung durch die Lena, die ich noch nicht sehen kann. Und tatsächlich fahren wir einen langen, sanften Hang hinunter. Unten ist eine andere Vegetation, zB Weiden und Koppeln. Hier scheint eine **Flußmarsch** zu sein.



endlose Schotterstrecken machen die M56 aus

Mit der Neigung war die Qualität der Straße verbessert worden. Hier ist sie asphaltiert und in keinem schlechten Zustand, denn es gibt keine Schlaglöcher, wohl aber große Pfützen, woraus ich schließe, daß es hier erst kürzlich sehr stark geregnet haben muß. In diesen winterkalten Regionen, lohnt es sich nicht Straßen mit Asphaltdecken zu bauen, denn die zerfriren trotz guter Sandfundamente (zur Entwässerung) jedes Jahr. Statt dessen werden die Strecken geschottert. Diese Schotterbänder werden in regelmäßigen Abständen "abgeschraubt", also gehobelt. Diese Methode hatte ich 1957 in Finnland kennen gelernt und hier wird es nicht anders sein.

Seit über 250 Kilometer haben wir keinen nennenswerten oder bemerkbare Fluß mehr gequert, das wäre immerhin die Entfernung von Vilbel nach Göttingen. Nur Hügel, Wald und Himmel und mittendurch unsere helle Schotterpiste, auch keine Abzweigung. Nun aber ist der Boden rabenschwarz, eben wie Kleiboden. Häufig queren wir kleine Flüsse oder Bäche, so wie man sie in Moorlandschaften antrifft. Manche Bäche werden von Nadelbäumen gerahmt, aber oft sind es auch Graslandschaften mit niedrigen Büschen, die diese Bäche durchfließen. Außerdem gibt es eine Menge kleiner, ziemlich runder Seen, die keinen Zu- oder Abfluß zu haben scheinen. Das dürften sich um



Todeisseen handeln. Diese sind entstanden, als in der letzten Vereisung, die hier vor wenigen tausend Jahren gewesen ein muß (werde mal genaues nachzulesen versuchen). Das Land war hier mit einer dicken Eisschicht, dem Lobus (Inlandeisgletscher) bedeckt, während der einsetzenden Erwärmung (Nacheiszeit) und der damit einsetzenden Eisschmelze blieben dicke Eisbrocken übrig, die z.T. auch von Erdmassen bedeckt, der Sonnenbestrahlung nicht ausgesetzt waren und deshalb vorerst nicht schmolzen. Während rundherum noch alles in Bewegung war, z.B. transportierten die Schmelzwasser

¹¹ ca 3000 km lang durchfließt er das mittelsibirische Hügelland. Ich hatte ihn 1991 bei meinem Flug nach Japan sehr gut sehen können unerkannt, daß er ein breites, schotterreiches Flußbett hat, das sich wie ein braun-graues Band durch die unendlichen grünen Wälder zieht.

Sande und Kiese, da wurde dieser Eisbrocken einfach in die Oberfläche eingebaut. Erst viel später sind diese toten (nicht mit dem Gletscher mehr zusammen hängenden) Eisbrocken geschmolzen. Nun aber war Sand und Kies nicht mehr vergleichbar in Bewegung, so daß die mit Schmelzwasser ausgefüllten Löcher zu Seen wurden. Wunderbar hatte ich solche Todeislöcher im Sommer 1991 beim Flug über Westsibirien gesehen. Dort reiht sich kreisrunder See an See. Manche dieser Seen sind so groß, daß sie sogar im Diercke-Atlas widergegeben werden.



schlammige Wege führen durch die Flußmarsch der Lena

wieder von mickrigen Laubgehölzen (vermutlich Birken und Erlen) abgelöst werden. Inzwischen kommen wir auch an einer Art Bauernhof vorbei, sicherlich eine **Kolchosa**. Das sind mehrere Gebäude, davon auch Wohnhäuser und rum herum viele Koppeln mit Pferden. nach dem ewigen Wald, den wir passiert haben ist dieser Vegetations- und Landschafts-Wechsel wirklich frappierend. ich würde gerne einige Fotos machen, aber es ist schon ziemlich dunkel,

Nach wenigen Kilometern in der Flußmarsch biegt der Fahrer -am Wegesrand hatte ich schon einzelne Häuser gesehen- auf schlammige Wege durch ein Dörfchen ein, hier hat es offensichtlich kürzlich geregnet. Einmal habe ich den Eindruck, das gammelige und halb verfallene Gebäude war kürzlich noch eine Tankstelle. Also, wir sind wieder unter Menschen. Plötzlich wird mein Fahrer langsam und biegt nach links in einen Weg ab. dieser Weg führt an Koppeln vorbei, die auch immer wieder

es sieht nach Regen aus und ich will nach Jakutsk.



wir haben die Lena erreicht (das Bild schenkte ich mit silbernem Lena Diemerling)

Er scheint sich hier auszukennen, denn es gibt fast keine Verkehrsschilder, die hier den Weg weisen und es gibt verhältnismäßig viele Abzweigungen, weil es hier eben ein dichteres Wegenetz gibt. Der Weg wird schlechter. Durch lange und tiefe Pfützen müssen wir fahren. Das geht nicht sehr schnell, manchmal nur im Schritttempo, denn der Fahrer weiß ja nicht wie tief die Rinnen sind und ob es Löcher in diesen bis zu 20. und 30 Meter langen und die ganze Wegbreite ausfüllende Wasserfläche. Aber wir treffen keinen Wagen, keinen Menschen, es ist wie ausgestorben. Endlich, wir haben gerade wieder eine Buschgruppe passiert, sehe ich sie! Wen? natürlich die **LENA!** Ein überwältigender Anblick. ich habe schon viele Flüsse gesehen, vom Nil, im Norden bis zum Oranje in Süden die großen Flüsse Afrikas (ohne Kongo), wenigstens aus der Luft. Auch den Plata und die Nebenflüsse des Amazonas habe ich kennen gelernt, auf Australiens größten Flüssen, die immerhin so lang sind wie die Donau, bin ich schon mit Dampfern gefahren, aber hier ist das Gefühl ein anderes. Auch muß ich zugeben, vom Niger abgesehen, habe ich noch nie solange Reisen müssen um einen solch bedeutenden Fluß zu erreichen. Das ist also die Lena. Was ist denn nun das Bemerkenswerte an dem Fluß, denn Wasser habend ie anderen auch. Es ist die überraschende Breite. Mehrere Kilometer ist der Fuß breit, aber sicher kann ich die Breite nicht schätzen, zu sehr schwanken die Eindrücke der Breite. Was sich am gegenüberliegenden Ufer befindet, kann ich nicht erkennen, es ist zu weit weg. Der Strom wirkt eigentlich wie sein See, aber ich weiß eben, daß es ein Fluß ist. Der Fahrer fährt dicht am Fluß entlang, er scheint einen besonderen Weg zu suchen, denn einmal oder zweimal scheint er den Kurs zu korrigieren. Schließlich wendet er am Ufer und fährt wieder zurück, jetzt in südlicher Richtung, also von Jakutsk weg. Nach einiger Zeit kann ich auf der gegenüberliegenden Uferseite Lichter erkennen, da scheint auf einer Hochterrasse

eine Stadt zu sein. Jetzt hält der Fahrer kurz für eine PP und ich kann mir die fotokopierte Autokarte genauer ansehen. Erst jetzt begreife ich, daß es hier bei Jakutsk 2 Reihen von Siedlungen an der Lena gibt.

Über die Größe der Siedlungen aber macht der Atlas keine Eintragungen, es sind runde Kreise, so wie Ulu, mehrere haben **Tankstationen**, denn die sind auch im Atlas eingetragen. Tankstationen sind hier in der Einsamkeit natürlich wichtige Orte, sie ermöglichen erst Mobilität. Auch führen manche der Tankstellen Lebensmittel und andere Gebrauchsgüter, zB Zigaretten und Wodka. Kauchnaktusch meine ich auf meiner zergriffenen Karte als wichtigsten Ort auf der rechten Flußseite lesen zu können. Die anderen Namen kann ich bei dem diffusen Licht gar nicht buchstabieren.



Die Lena-Fähre, die uns nicht mitnahm

Auf der anderen Flußseite gibt es einen Ort, der heißt Best`ach. Also gibt es hier 2 Straßen, an jedem Ufer führt eine Straße nach Norden, vor allem auf der anderen Seite sind Orte wie Perlen an dieser Straße aufgereiht. 10 Orte liegen nebeneinander, in der Mitte, vom südlichsten Ort 96 Kilometer entfernt, bildet Jakutsk des Mittelpunkt des **jakutischen Territorialen Industriekomplexes**.

Mein Fahrer fährt suchend am Ufer entlang, biegt nun sogar vom Weg ab, fährt durch eine zerfahrene Uferzone, die mit Schottern bedeckt ist und dann sehe ich auch das Ziel seiner Reise. es ist ein Dampfer, der in der Nähe, an einer natürlichen Buhne, oder sagen wir Halbinsel, die steil ins Wasser hineinreicht, angelegt hat. Wir bleiben stehen. der Fahrer steigt aus, geht zu dem Schiff, auf dem sich nicht bewegt, ich nutze die Gelegenheit auch um auszusteigen. Ich will weniger mir die Füße vertreten als den Fluß begrüßen: Er fließt ganz ruhig, bei Flüssen sagt man gerne: „majestätisch“ in einem weiten Bett. Der Fluß hat hier eine Breite von vielen Kilometern. Es ist kalt hier draußen an der frischen Luft. Ein unangenehmer Wind wehr übers offene Wasser zu mir, ich bin die Motorenwärme des Autos gewohnt und friere jetzt. Über der weiten Wasserfläche hängt tief ein dunkler **Wolkenhimmel**. Die Wolken sind zu Bänken gestaut, teilweise hängen dazwischen bauchig tiefe Schwaden, die verraten, daß es bald regnen könnte. Der dunkle Himmel, der kalte Wind schaffen eine kalte Welt, die lautlos kappelnden Wellen, die zu uns ans Ufer kommen und die breiten hellen Schotterbänke, die das Schwarz des Wassers rahmen, lassen die Landschaft wie tot erscheinen. Vor allem der kalte Wind verursacht eine feindliche Stimmung.

Während der Fahrer zum Schiff geht, kommt uns ein Motorradfahrer entgegen. Ich kann nicht sagen, ob er vom Schiff runter gekommen ist oder ob er nur am Schiff gewendet hat, jedenfalls ist er plötzlich da und fährt langsam, vorsichtig auf den Schottern balancierend an uns vorbei und verschwindet im Ufergebüsch. Mein Fahrer geht **zum Schiff**, versucht es zu erklettern, denn es liegt mit dem breiten flachen Bug der Roll-on-Roll-Off-Schiffe an der Landzunge. Das Schiff scheint nicht besetzt zu sein, ich kann jedenfalls niemanden sehen. Während der andere mit Leuten des Schiffes Kontakt aufzunehmen versucht, steige ich durchfroren ins Auto ein und warte auf den Fahrer. Schließlich kommt er auch, schüttelt den Kopf, was mir sagt, daß wir mit diesem Schiff nicht auf die andere Seite übersetzen können. Ich weiß nicht welcher Ort auf der anderen Seite ist, ist es Jakutsk oder erst das 80 Kilometer südlich gelegene Bestak, vermutlich wird es die Stadt Bestak¹² sein. Wir fahren wieder zum Ufer zurück, wieder geht es den Weg entlang, den wir schon 2x gefahren



die Wege sind schlecht, das Fahren anstrengend

¹² erst später erkenne ich den Unterschied. Zwar heißt der erste (südliche) Fährort Bestakh, aber der andere Fährort, der gleichzeitig Endstation der M56 ist, auch Bestakh, aber Nishni-Bestakh, also Neu Bestakh

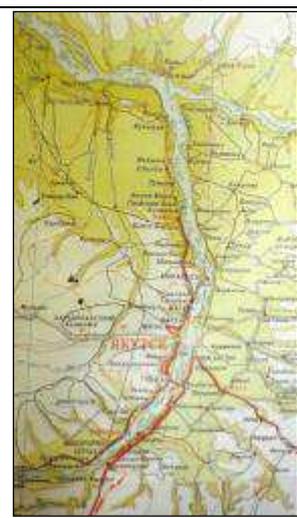
sind, aber nun fahren wir so zügig wie es geht nach Norden, denn es ist schon langsam 2200 Uhr. Eigentlich wollte ich jetzt im behaglichen Bett in Jakutsk liegen. Der Weg ist sehr schlecht. Lange Pfützen, die den Weg wie einen Kanal erscheinen lassen wechseln mit gewellten Pisten ab, die mich an das Waschbrett in Afrikas Trocken-räume erinnern. Also, es ist für den Fahrer ein sehr anstrengendes Fahren und seine ursprüngliche Gleichmütigkeit ist einer verdeckten schlechten Laune gewichen. Schließlich erreichen wir wieder eine Straße. Wir kommen an einem Dorf vorbei, das wie ausgestorben wirkt (100 Minuten vor Mitternacht auch eigentlich nicht verwunderlich), aber eine große Zahl

von Pferden läuft oder steht auf den umgebenden Koppeln. Einmal sehe ich sogar Kartoffelfelder. Das wundert mich, denn hier auf dem 63en Breitengrad wird der Dauerfrostboden nicht sehr tief sitzen¹³.

Einmal, als wir wieder durch einen sehr verschlammten Weg lang fahren, überholen wir einen sehr vorsichtig **fahrenden Motorradfahrer**. Damit wir ihn zügig überholen können beschleunigt mein Fahrer und kommt dabei durch eine große Pfütze. dabei schießt eine Schlammfontaine zu dem Kradfahrer und trifft ihn direkt am Kopf und erschrocken sehe ich, wie der helle Motorradhelm schwarz wird und von der Brille nichts mehr zu sehen ist. Der Kradfahrer bremst sofort ab und stoppt sein Motorrad. ich mache meinen PKW-Fahrer auf dieses Malheur aufmerksam und erwarte, daß er hält und dem betroffenen Kradler hilft wieder den Durchblick zu bekommen, doch der winkt nur ab und fährt weiter - so nach dem Motto „Such the Life!“ Im Nachhinein muß ich gestehen, selten hat mir einer so leid getan, denn noch nie habe ich gesehen, wie jemand von so einer Schlammfontaine geduscht worden ist. ja, es sind hier rauhe Sitten hier.



breite Kiesbänke am Lena-Ufer deuten die möglichen Hochwasser nach der Schneeschmelze an



Kartenausschnitt der Lena

Als es langsam, sehr langsam zu dämmern beginnt, führt unsere Straße wieder auf die Lena zu. Dann hält der Fahrer dicht vor dem gewaltigen Fluß. Außer uns sind noch mehr **Kraftfahrzeuge** zu sehen, einige stehen bereits da, einige fahren langsam am Ufer entlang, als würde der Fahrer was suchen. Wir bleiben also mit dem Auto hier stehen. der Fahrer steigt aus und verschwindet hinter einem Busch, kommt kurz darauf erleichtert wieder. Ich bin auch ausgestiegen, habe aber jetzt nicht meine Jeans-Jacke an, sondern darunter auch meine leichte Wolljacke. Wahrscheinlich ist mir auch so kalt, weil ich wenige gegessen habe und wenig getrunken habe Als habe mein Fahrer meine Gedanken erraten, holt er von der hinteren Sitzbank einen kleinen Sack, aus dem Brot, Wurst und Fische auspackt, dazu die obligatorischen Gurken. Wir setzen uns auf einen in der Nähe liegenden Balken und machen Abend-vesper. dazu hat er eine Flasche Limonade, etwas süß, aber flüssig. Ich habe in meiner großen Flasche noch aufbereitetes Wasser, das ich uns zur Verfügung stelle. So können wir zu-

abend speisen. Nach dem Essen spüle wir uns im gar nicht so kalten Wasser der Lena die Hände. Dann setzen wir uns ins Auto. Ich warte, warte eine viertel Stunde, warte eine halbe Stunde, der Fahrer sitzt hinter dem Steuerrad als würde er meditieren. Vor uns tut sich nichts, aber hinter uns wächst die Schlange der Autos an, nicht nur PKWs sind es auch LKWs. Also scheint es hier tatsächlich eine Fährstation zu sein, doch ein Schiff kann ich nicht erkennen. Ich steige noch einmal aus dem Auto auch um mich zu erleichtern, da sehe ich, daß eine ganze Menge Leute, die mit den Autos gekommen sind in einfachen **Schlafsäcken** oder Decken sich zur Ruhe unter die Uferbüsche gelegt haben und schlafen. Ein oder zwei Zelte kann ich in gewissem Abstand auch erkennen. In Frieden kehre ich zu unserem Auto zurück.

Es wird Mitternacht, der Himmel hat aufgeklart, kalt ist es im Auto geworden. Ich versuche meinen Fahrer, der wie bei einer kurzen Fahrtunterbrechung entspannt hinter dem Lenkrad sitzt zu fragen, wann es weiter gehen wird. Er antwortet nicht, sondern gibt mir zu verstehen, jetzt nicht. Weil ich inzwischen sehr friere, mir kommt es mir so vor, als sei es draußen bald so kalt, daß die Lena gefrieren könnte (was natürlich falsch ist), deshalb überlege ich, wie ich es mir angenehmer machen kann. Und

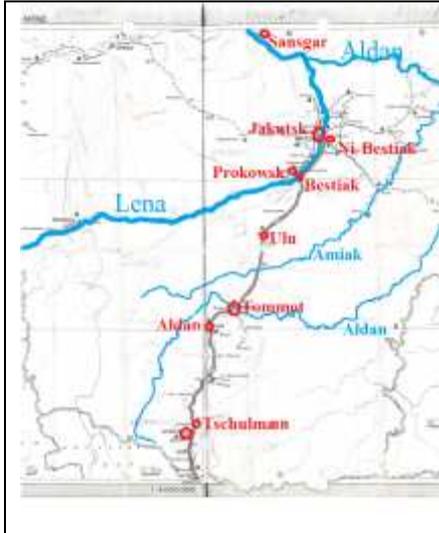
¹³ tatsächlich ist es hier gelungen eine Kartoffelart zu züchten, die eine kurze Wachstumsphase benötigen

Tagebuch 25.7.1994

so komme ich auf die Idee aus meinem Rucksack den Schlafsack zu holen. Das ist leicht getan, denn er steckt auf der Hinterbank falschrum, so daß der Schlafsack oben raus hängt. Ihn mache ich ab und mühevoll steige ich in der Enge des Autos in den Sack. Mein Fahrer dreht sich um, greift wie im Schlaf nach einer Koltter, die neben dem Rucksack auf der hinteren Bank liegt, deckt sich zu und schläft ein. Bei mir dauert es auch nicht mehr lange, da schlafe ich in meinem warmen und kuscheligen Sack ein. Es ist auch gar nicht so unbequem, denn ich habe die Rückenlehne meines Sitzes etwas nach hinten geneigt, so daß ich leidlich gestreckt im Schlafsack stecke. meine Mütze ziehe ich in die Stirn, mit dem Schal packe ich meinen Kopf ein und dann wird es auch für mich **Nacht**.

Wetter 08 12 16 20

04 05 3/5 06 regnerisch und kalt gefahren ca 400 km Auto



endlose Taiga