

Eberhard-Karls-Universität Tübingen
Geschichtswissenschaftliche Fakultät
- Institut für Osteuropäische Geschichte und Landeskunde -

Die Bajkal-Amur-Magistrale

Anspruch und Scheitern eines technischen Großprojekts in der Brežnev-Ära

Magisterarbeit
von Johannes Grützmacher
Tübingen
Januar 2000

Berichtersteller:
Prof. Dr. Dietrich Beyrau
Dr. Jörg Baberowski

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	BAM-Propaganda und BAM-Mythos	8
2	Die Begründung des BAM-Projekts	12
2.1	Bezeichnung und Vorgeschichte der BAM	12
2.2	Die wirtschaftliche Erschließungsfunktion	15
2.2.1	Das BAM-Projekt in der "Ost-West-Debatte"	15
2.2.2	Die BAM als Verkehrsprojekt und Stütze der Außenwirtschaft	26
2.2.3	Zusammenfassung: Die wirtschaftliche Erschließungsfunktion	31
2.3	Die BAM als militärisches Projekt	35
2.4	Die herrschaftliche Erschließungsfunktion	37
2.5	Zusammenfassung	50
3	Arbeitskräfte an der BAM und ihre Lebensumstände	51
3.1	Soziodemografische Merkmale der Arbeitskräfte	51
3.2	Rekrutierung von Arbeitskräften	57
3.2.1	Organisierte Rekrutierungsformen	58
3.2.2	Unorganisierte Arbeitsmigration	61
3.3	Motive für die Arbeit an der BAM	62
3.3.1	Ideelle Motive	62
3.3.2	Materielle Motive	66
3.4	Lebensbedingungen an der BAM	70
3.5	Frauen an der BAM	77
3.6	Gründe für Missstände im Bereich der Arbeits- und Lebensbedingungen	84
3.7	Zusammenfassung	91
4	Die ökologische Dimension des BAM-Projekts	92
4.1	Die Natur im BAM-Mythos	92
4.2	Die BAM im Kontext sowjetischer Umweltpolitik	98
4.2.1	Exkurs: Die Debatte um den Bajkalsee als Fallbeispiel für den umwelt- politischen Hintergrund	99
4.2.2	Umweltverschmutzung und Umweltschutz an der BAM	101
4.3	Zusammenfassung	110
5	Schluss	111
6	Literaturverzeichnis	117

1 Einleitung

Innerhalb kürzester Zeit wurde durch den Willen, den Mut, die heldenhaften Arbeit des ganzen sowjetischen Volkes eine Eisenbahn erster Kategorie gebaut, die durch die uralte Taiga, durch undurchdringliche Mari, Gebirgsketten und reißende Flüsse führt, unter den Bedingungen des Dauerfrostes. Die heldenhafte Arbeit der BAM-Leute hat der Entwicklung und Erschließung des Fernen Ostens und Ostsibiriens einen kräftigen Impuls gegeben.¹

Allen ginge es besser, wenn es die BAM nie gegeben hätte.

[...] Heute kostet die BAM dem Eisenbahnressort 1,15 Milliarden Rubel jährlich.

Um zu verstehen, warum die Eisenbahner sich nicht beeilen, aus dieser Gegend herauszukommen, muss man gut zeigen, was das Verkehrswegeministerium ist [...]. Die Psychologie einer selbständigen staatlichen Korporation gestattet den Rückzug aus "eroberten" Territorien nicht [...]. Ein Rückzug bedeutet Gesichtsverlust, Niederlage.²

Im Frühjahr bzw. Sommer 1999 erschienen in der russischen Presse mehrere Artikel aus Anlass des 25-jährigen Jubiläums des Beschlusses zum Bau der Bajkal-Amur-Magistrale (BAM). Die beiden angeführten Beispiele zeigen, wie kontrovers dieses Projekt heute beurteilt wird. Man kann sich kaum vorstellen, dass beide Texte denselben Gegenstand haben. Die unterschiedlichen Bewertungen sagen zwar letztlich mehr über die heutige Situation in Russland und die jeweilige soziale und politische Position der Autoren aus, aber dennoch fragt man sich: Was war das für ein Projekt, von dem hier die Rede ist, das offenbar bis heute die öffentliche Meinung spaltet? War es die "Baustelle des Jahrhunderts" oder doch ein "Weg nach Nirgendwo"³, die "Sternstunde einer ganzen Generation"⁴ oder ein "archetype of the 'period of stagnation'", ein Projekt auf dem Weg "from riches to rags"⁵?

Die BAM steht in einer langen Tradition technischer Großprojekte, die in diesem Jahrhundert sehr viele Gesellschaften nachhaltig beeinflusst haben, die aber in der Sowjetunion eine besondere Bedeutung erlangt haben.⁶ Technische Großprojekte haben seit längerem die Aufmerksamkeit der Geschichtswissenschaft auf sich gezogen, verstärkt aber in jüngerer Zeit, auch in der Geschichtsschreibung über die Sowjetunion.⁷ Solche Projekte hatten oft eine nicht zu unterschätzende Wirkung auf ihre geografische, aber auch gesellschaftliche und politische Umgebung. Aber auch umgekehrt gilt, dass Technik stark vom sozialen und politischen Kontext geprägt wird. Es lassen sich anhand der Untersuchung technischer Großprojekte nicht nur "nationale Technikstile"⁸, sondern ggf. auch bestimmte Merkmale von Gesellschaften bzw. politischen Systemen

¹So ein Grußwort des ZK-Präsidiums der Kommunistischen Partei der RF in *Sovetskaja Rossija*, 08.07.1999, S. 1.

²*Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

³*Železnodorožnyj transport* 1995/10, S. 27.

⁴*Literaturnaja gazeta*, 19.12.1979, S. 2.

⁵Mote 1990, S. 321.

⁶Vgl. Josephson 1995.

⁷Allgemein vgl. van Laak 1999, für die Sowjetunion allgemein vgl. v.a. die Werke von Paul R. Josephson und Loren R. Graham, zu konkreten Projekten etwa Rassweiler 1988, Kotkin 1997, Neutatz 1998.

⁸Vgl. Radkau 1989, S. 21ff.

herausarbeiten, etwa der Umgang mit der Natur, Mobilisierungsstrategien, Entscheidungsprozesse usw. Das macht die Untersuchung technischer Großprojekte für die Geschichtswissenschaft fruchtbar.

Die Bajkal-Amur-Magistrale war qua öffentlicher Präsenz und Ressourcenmobilisierung mit Sicherheit das bedeutendste einzelne Großprojekt der Brežnev-Ära. Es wurde eine Kampagne enormen Ausmaßes entwickelt, ein regelrechter BAM-Kult inszeniert: "Durch die Bemühungen des Brežnevschen Agitprop verwandelte sich die Abkürzung aus drei Buchstaben schnell in einen ideologischen Fetisch der zweiten Hälfte der 70er."⁹

Die vorliegende Arbeit will also den Bau der BAM in den 1970er und 1980er Jahren als wichtiges technisches Großprojekt der Spätphase der Sowjetunion untersuchen. Hinsichtlich der möglichen Reichweite der vorliegenden Untersuchung müssen allerdings mehrere Einschränkungen gemacht werden:

Die erste Einschränkung besteht darin, dass die geschichtswissenschaftliche Erforschung der späten Sowjetunion noch ganz in ihren Anfängen steckt. Es gibt weder entsprechende historische Darstellungen jener Zeit noch geschichtswissenschaftliche Interpretationsmuster und Thesen, die anhand des Untersuchungsgegenstandes geprüft werden könnten oder die den Blick auf ihn fokussieren könnten. Im gegebenen Zusammenhang sind am ehesten noch die Interpretationsmodelle relevant, welche die Ökonomie, Politologie und Soziologie erarbeitet haben.¹⁰ Die vorliegende Arbeit will sich aber nicht an politikwissenschaftlichen Analysemodellen der Sowjetologie abarbeiten oder einzelne Modelle auf ihre Anwendbarkeit prüfen. Vielmehr soll auf die Erkenntnisse der Wirtschafts- und Politikwissenschaft dann zurückgegriffen werden, wenn es für die historische Untersuchung sinnvoll scheint.

Eine zentrale Rolle wird dabei die Diskussion um die Mechanismen der Entscheidungsfindung im politischen System der Sowjetunion spielen. Sowohl wissenschaftliche Konjunkturen als auch die politischen Veränderungen in der Sowjetunion seit dem Zweiten Weltkrieg haben zu der Erkenntnis geführt, dass Politik und Gesellschaft in der Sowjetunion mit dem totalitären Modell alleine unzureichend beschrieben worden sind. Vielmehr wurde - und darauf wird die vorliegende Arbeit zurückgreifen - die Sowjetunion nach Stalin und spätestens seit den 1960er Jahren als ein System beschrieben, in dem bestimmte Akteure und Akteursgruppen zwar abhängig von Vorgaben seitens der politischen Führung und in einem relativ engen Rahmen, aber doch bis zu einem gewissen Grad eigenmächtig in die politische und wirtschaftliche Entscheidungsfindung eingreifen konnten.¹¹ Ob man hierbei von "bürokratischer Herrschaft"¹² oder von "Staatskorporatismus"¹³ oder anderem spricht, soll in dieser Differenziertheit keine Rolle spielen. Wichtig ist vielmehr die (im Gegensatz zum echten Pluralismus staatlicherseits begrenzte) Handlungsfähigkeit bestimmter Akteure. Eine weitere These, auf die zurückzugreifen in bestimmten Zusammenhängen sinnvoll ist, ist die der *rational-choice*-Theorie entlehnte Annahme, dass Akteure, die im sowjetischen System an der Entscheidungsfindung und am Aushandeln der *policy* beteiligt waren, weitgehend in ihrem wirtschaftlichen und politischen Eigeninteresse

⁹*Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

¹⁰Vgl. hierzu z.B. Meyer 1979, Segbers 1989, Kornai 1996.

¹¹Vgl. z.B. Meyer 1979, S. 207ff.

¹²Vgl. z.B. Meyer 1979, S. 263ff. und Meyer 1977.

¹³Vgl. z.B. Ziegler 1987.

gehandelt haben.

Eine zweite Einschränkung ergibt sich aus den zur Verfügung stehenden Quellen. Für die vorliegende Arbeit konnten keine Archivquellen eingesehen werden. Die Arbeit stützt sich deshalb auf die systematische Durchsicht einiger sowjetischer Spartenzeitschriften jener Zeit sowie die kursorische Durchsicht weiterer relevanter Zeitschriften und der Tagespresse. Dazu kommt freilich noch die Rezeption der sowjetischen sowie nicht-sowjetischen Sekundärliteratur. Es gibt noch kaum ernsthafte geschichtswissenschaftliche Untersuchungen über die BAM, wenn man von der Literatur über das Vorgängerprojekt in den 1930er Jahren absieht.¹⁴ Die Sekundärliteratur ist demnach meistens wirtschaftswissenschaftlich, geografisch oder soziologisch orientiert. Viele Fragen, etwa nach der Rezeption der BAM-Kampagne, nach Einzelheiten der Entscheidungsfindung oder konkreten Planungsstufen, wären - wenn überhaupt - nur mit Hilfe von Archivmaterial eindeutig zu klären.

Die dritte Einschränkung ist eine arbeitsökonomische. Der oben beschriebene Erkenntnisgewinn hinsichtlich der Spezifika des sowjetischen Systems unter Brežnev¹⁵ ist überzeugend nur im Vergleich zu erzielen. Das heißt, man müsste das BAM-Projekt eigentlich sowohl mit vergleichbaren Projekten in anderen politischen Systemen (etwa in den Erschließungsgebieten Kanadas oder Alaskas)¹⁶ als auch mit früheren sowjetischen Großprojekten systematisch vergleichen. Reizvoll wäre beispielsweise die Einbeziehung der Anfänge des BAM-Projekts in den 1930er Jahren. Ein solcher Vergleich war im gegebenen Rahmen aus arbeitsökonomischen Gründen nicht möglich. Was die vorliegende Arbeit leisten will, ist zunächst nur eine beschränkte Fallstudie eines technischen Großprojekts, die allenfalls ein erster Schritt sein kann. Letztlich können auf diesem Wege noch keine weiter reichenden Aussagen über das sowjetische System gemacht werden, allenfalls können so Anregungen für eine zukünftige vergleichende Forschung gegeben werden. Ohnehin ist sowohl der synchrone als auch der diachrone Vergleich ein Desiderat der Forschung über sowjetische Großprojekte.

Da neben wissenschaftlichen vor allem journalistische Beiträge im Mittelpunkt dieser Arbeit stehen sollen, will ich diese kurz allgemein charakterisieren. Was die Intensität der Berichterstattung über die BAM angeht, ist klar, dass die Beteiligung aller journalistischen Akteure und Genres zunächst enorm war. Wenn die BAM-Sendungen eingestellt würden, so hieß es, herrschte Leere im Äther.¹⁷ Nicht nur waren die Zeitungen und Zeitschriften voll von Berichten über die BAM, auch vor Ort nahm die journalistische Aktivität, wie kritisch festgestellt wurde, groteske Ausmaße an: Allein in den Monaten Mai und Juni 1974 besuchten 250 Journalistinnen und Journalisten eine der ersten Siedlungen am Westabschnitt der BAM, Zvezdnyj; die ersten

¹⁴Die bei Derevjanko/Ermakova 1987 aufgeführten Arbeiten sind kaum geschichtswissenschaftlich im eigentlichen Sinne zu nennen. Der Historiker Christopher Ward von der University of North Carolina, Chapel Hill, arbeitet zur Zeit an einer Studie über die BAM.

¹⁵Die Angabe "unter Brežnev" soll keine Aussage über den personalen Charakter der Herrschaft im sowjetischen System sein, sondern lediglich eine Zeitangabe.

¹⁶Aktuell ist hier z.B. die Diskussion über eine Eisenbahnverbindungsline von Alaska zur "Lower 48" bei Seattle. Über dieses (kontroverse) Projekt wird gesagt: "more than just a new set of rails, it symbolizes the think-big, can-do spirit thriving in Alaska today." (*World and Press*, Oktober 1999, H.1, S. 2). Das hätte entsprechend auch für die BAM gelten können.

¹⁷Vgl. *Žurnalist* 1975/4, S. 39.

300 Komsomolfreiwilligen wurden von 52 Journalistinnen und Journalisten begleitet.¹⁸ Anderen Zahlen zufolge waren im Sommer 1974 sogar insgesamt 2000 reguläre und 3000 journalistische Arbeitskräfte anwesend.¹⁹ Ein solcher Ansturm brachte natürlich auch entsprechende logistische Probleme mit sich.²⁰ Diese Situation war wohl vor allem für die ersten ein, zwei Jahre des Projekts charakteristisch.

Die größeren Zeitschriften (z.B. *Pravda* und *Izvestija*) bildeten eigene Korrespondentenstäbe für die BAM. Und auch andere Presseorgane schickten immer wieder Korrespondenten an die BAM und brachten Berichte zu entsprechenden Themen. Will man die Konjunkturen des BAM-Themas nachzeichnen, so ergäbe sich bei einer unsystematischen Betrachtung etwa folgendes Bild: Den ersten ein bis zweieinhalb Jahren nach der Ankündigung der BAM (1974-1976) mit einer enormen Vielzahl an Berichten folgten einige Jahre (1976-1979), in der die Intensität der Berichterstattung etwas zurückging, aber gleichwohl auf hohem Niveau blieb; um das Jahr 1980 herum, so mein Eindruck,²¹ ging das publizistische Interesse an der BAM offenbar zurück, um nach der bzw. zur (provisorischen) Fertigstellung des Schienenwegs 1984 einen letzten Höhepunkt zu erreichen. Seither tauchen in der sowjetischen bzw. russischen Presse nur noch sporadisch Berichte über die BAM auf.²²

Die Presse selbst begründete ihre hohe Aktivität zum einen mit einer Art Kontrollfunktion: Das Volk investiere so viel in die BAM und wolle deshalb auch wissen, was dabei herauskomme.²³ Zum anderen und vor allem sei es wichtig, dem Projekt mit der journalistischen Arbeit zu helfen.²⁴ Darunter verstand man offenbar meistens, dass man möglichst positiv über die BAM berichten solle; und ein sehr großer Teil der sowjetischen Presse tat das dann auch. Die BAM war, wie es hieß, ein besonders geeignetes Sujet: Sie sei grandios, riesig, habe Pathos, jugendliche Helden usw.²⁵ Das heißt, die Journalistinnen und Journalisten profitierten vom BAM-Mythos²⁶ und nutzten ihn als Folie für journalistisches Handwerk. Umgekehrt reproduzierten, erweiterten und trugen sie den BAM-Mythos damit. Die Beziehung zwischen BAM-Mythos und sowjetischer Presse war eine symbiotische. Auf der anderen Seite wurde diese unkritische Haltung in innerjournalistischen Diskussionen mehrfach heftig angegriffen. Wer über die BAM schreibe, habe eine besondere Verantwortung.²⁷ Man helfe dem Projekt gerade nicht mit einer schönfärbischen Berichterstattung, sondern nur dadurch, dass man auch die Probleme beim Bau der BAM

¹⁸Vgl. Knabe 1975, S. 38.

¹⁹Vgl. *Žurnalist* 1975/4, S. 38.

²⁰Vgl. *Žurnalist* 1975/4, S. 38.

²¹Dieser Eindruck deckt sich offenbar mit dem von Marius Broekmeyer, der, um diese Zeit schreibend, freilich eine andere Perspektive hat (vgl. Broekmeyer 1981, S. 115). Broekmeyer führt den Rückgang des Interesses plausiblerweise auf eine gewisse Übersättigung einerseits und die auch in der Bewertung immer komplexer werdende Materie andererseits zurück.

²²Das nachlassende Interesse ging einher mit einem allgemeineren öffentlichen Desinteresse am sowjetischen Osten (vgl. Stephan 1994, S. 265).

²³Vgl. Rakša 1975, S. 8.

²⁴Vgl., auch im Folgenden, Rakša 1975, S. 10f., *Žurnalist* 1975/4, S. 38f. und 1979/11, S. 19ff.

²⁵Vgl. *Žurnalist* 1976/1, S. 23.

²⁶Zum Begriff des BAM-Mythos s.u.

²⁷Vgl. Rakša 1975, S. 11.

kritisch darstelle.²⁸ Und tatsächlich gab es - fast von Beginn an - auch teilweise sehr heftige Kritik an Missständen beim BAM-Bau; offenbar in einem auffallenden Maß. Bernd Knabe spricht von einer "in den Massenmedien teilweise mit überraschender Offenheit geäußerte[n] Kritik an Planung und Durchführung einzelner Objekte und an lokalen Versorgungsschwierigkeiten"²⁹ und einer "'liberale[n]' Informationspolitik"³⁰. Aber, wie auch schon die Begründung: man wolle der BAM mit konstruktiver Kritik helfen, zeigt, gab es in der sowjetischen Presse keine oder fast keine grundsätzliche Kritik, die den Wert des Projekts an sich in Frage gestellt hätte.

Angesichts der Auseinandersetzungen, die es, wie rückblickende Aussagen nahe legen, unterhalb der Oberfläche der Öffentlichkeit gegeben haben muss, ist anzunehmen, dass es hier offenbar politisch motivierte Restriktionen gegeben hat.³¹ Auch ist es plausibel, dass die propagandistischen Töne in der Presse durchaus im Sinne der Führung waren. Über den sowjetischen Journalistenverband, einzelne Presseorgane und Konferenzen wurde die Berichterstattung überwacht, kritisiert und in gewisser Weise auch gelenkt.³² Eine detaillierte zentrale Lenkung ist dagegen eher unwahrscheinlich. Anderenfalls wäre es beispielsweise kaum dazu gekommen, dass die überschwängliche Berichterstattung der frühen Phase offenbar suggerierte, dass der Bedarf an Arbeitskräften jeglicher Art praktisch grenzenlos sei. Daraufhin kam es offenbar zu einem enormen Anstieg der Zahl der "ungezielten" Bewerbungen von Arbeitskräften für die BAM, für die man in dieser frühen Phase keine Verwendung hatte, was zu erheblichen Problemen vor Ort führte: "Doch aus irgendeinem Grunde schreiben wir in den Zeitungen nichts darüber (vielleicht glauben wir, daß wir dadurch den Ruf des Bauvorhabens schmälern?) und tragen somit dazu bei, daß wertvolle Arbeitszeit vergeudet wird und der gute Ruf der Baustelle doch Schaden erleidet."³³ Dabei schade man der BAM auf diese Weise doch viel mehr.

Was die Bewertung des BAM-Projekts und die Präsenz von Kritik in der sowjetischen Presse betrifft, ergäbe sich - wieder bei unsystematischer Betrachtung - etwa folgendes Bild: Die Kritik an bestimmten Missständen setzte, wie gesagt, bereits nach wenigen Monaten ein. Praktisch in der ganzen Zeit zwischen 1974/75 und 1984/85 liefen Propaganda und Kritik in der sowjetischen Presse nebeneinander her und ineinander verschlungen. Wie das anfängliche Beispiel gezeigt hat, oszilliert die publizistische Darstellung der BAM immer noch zwischen diesen beiden Polen. Insofern ist die Feststellung des Stellvertretenden Eisenbahnministers N.K. Isingarnyj von 1989 nicht zutreffend, nämlich dass man die Berichterstattung in die Phase vor 1985 einteilen könne, in der die Aufmerksamkeit hoch und die Darstellung nur positiv gewesen sei, und nach 1985, in der man die BAM beinahe vergessen oder nur noch kritisiert hätte.³⁴ Allerdings gab es insofern um das Jahr 1985 herum tatsächlich eine Zäsur, als seit diesem Zeitpunkt sich die Stimmen häuften, die dem BAM-Projekt insgesamt kritisch bzw. ablehnend gegenüberstanden.

²⁸Vgl. *Žurnalist* 1975/4, S. 38f. und 1979/11, S. 19ff.

²⁹Knabe 1975, S. 41.

³⁰Knabe 1977, S. 5.

³¹Zur Zensur im Zusammenhang mit dem Umweltschutz vgl. Kap. 4.2.2. der vorliegenden Arbeit.

³²Vgl. z.B. Rakša 1975, wo von einem Runden Tisch der Zeitschrift *Literaturnoe obozrenie* und des Journalistenverbandes berichtet wird.

³³Malašenko 1979, S. 91. Ähnlich auch bei Knabe 1975, S. 38.

³⁴Vgl. *Gudok*, 19.04.1989, S. 1.

1.1 BAM-Propaganda und BAM-Mythos

Wie bereits angedeutet, soll die vorliegende Arbeit sich nicht an einer *master theory* oder an einem bestimmten Interpretationsschema orientieren. Allerdings scheint es mir sinnvoll, zur Analyse der zur Verfügung stehenden Quellen eine Kategorie einzuführen, die kurz diskutiert werden muss: die des Mythos.

Das BAM-Projekt war nicht ein einfaches Bauprojekt, bei dem eben eine Eisenbahnlinie gebaut werden sollte, sondern wurde mit dem eingangs beschriebenen ungeheuren öffentlichen und propagandistischen Aufwand betrieben. Ich will diesen Komplex der öffentlichen Wirkung des BAM-Projekts in Analogie zu Hans Günthers und John McCannons Darstellungen des Polar(flieger)mythos als *Mythos* bezeichnen.³⁵

Im Gegensatz zu "normaler" Propaganda greift der Mythos über die (vorgeblich) empirische Wirklichkeit hinaus und verleiht seinem Gegenstand Transzendenz. Mythen schaffen durch die unmittelbare, überzeitliche Seinsbegründung der Gegenwart Legitimation, ihnen kommt "rechtfertigende *Beglaubigung* und *Begründung* der Realität zu."³⁶ Sie prägen die Orientierung in der Realität und können, weil sie sich bildhafter, symbolischer Kommunikation bedienen, auf Bewusstseinschichten wirken, die rationaler Argumentation weniger zugänglich sind. Die Schaffung eines BAM-Mythos hätte, wenn sie gelungen wäre, die Legitimation der sowjetischen Führung stärken und dadurch im Sinne des Herrschaftsinteresses der sowjetischen Führung wirken können.

Der Begriff "Mythos" ist ein Arbeitsbegriff. Der damit bezeichnete Komplex hat durchaus auch Züge etwa von Legenden, bei denen "die Nachbildung [... im Gegensatz zum Mythos] zum Nachstreben und Nachahmen wird"³⁷, sowie von Sagen, denen es darauf ankommt, "im Gewand der Historie das Gültige und Bleibende zu berichten, so daß sie im Grunde vom Mythischen leben, es aber lokalisieren und individualisieren."³⁸ Die Grenzen zwischen diesen Begriffen sind auch nicht klar definiert. Eine eindeutige Terminologie hat sich in der historischen Erforschung moderner Mythen noch nicht durchgesetzt.

Vor der Hinwendung zu Inhalten des BAM-Mythos stellt sich die Frage, wodurch die Texte des Mythos konstituiert werden und wer sie trägt. Die zentrale Rolle der sowjetischen Partei- und Staatsführung, die man in einem autoritären Regime auch erwarten würde, steht dabei außer Frage. Die überraschende Ankündigung des Projekts ist nur ein Hinweis darauf. Auch haben, wie noch zu zeigen sein wird, einzelne Mitglieder der politischen Führung, allen voran Brežnev selbst, bestimmte Merkmale des BAM-Mythos entscheidend geprägt. Zudem hatte die Führung ja auch ein gesteigertes Interesse daran. Das heißt allerdings nicht unbedingt, dass die Führung den BAM-Mythos autonom geschaffen und gesteuert hat.

Sie musste sich jedenfalls bestimmter Medien und Vermittlungen bedienen und betrieb einen enormen propagandistischen Aufwand.³⁹ Von überragender Bedeutung waren dabei die Mas-

³⁵Leider wird die Verwendung des Begriffs "Mythos" weder bei Günther noch bei McCannon wirklich reflektiert. Er scheint mir jedoch ähnlich verwendet zu werden, wie ich es im Folgenden zu skizzieren versucht habe.

³⁶Gabriel 1987, S. 1257 (Hervorhebungen im Original). Vgl., auch im Folgenden, Elsas 1992 sowie Kertzer 1988, S. 13.

³⁷Elsas 1992, Sp. 588.

³⁸Elsas 1992, Sp. 588.

³⁹Vgl. z.B. Stites 1992, S. 176 und Mote 1977, S. 67.

senmedien: Radio, Fernsehen und die Presse in allen ihren Formen. Einbezogen waren auch die Künste: Bände mit Lyrik und Prosaliteratur, Gemäldeausstellungen, Plakate, Lieder über die BAM waren allgegenwärtig. Daneben traten Vermittlungsformen wie Briefmarken, populäre Ausstellungen, Festivals etc. Diese propagandistischen Bemühungen fanden in der ganzen Sowjetunion statt; die Arbeitskräfte an der BAM selbst wurden in besonderer Weise über eigene Presse, eigene Radio- und Fernsehsender, über Wettbewerbe für Laienkünstlerinnen und Laienkünstler, Literaturzirkel, über Agitationszüge und politisch-kulturelle Aufklärungsarbeit usw. eingebunden.⁴⁰ Parallel zur materiellen Arbeitsverpflichtung der BAM-Arbeitskräfte im "sozialistischen Wettbewerb" nahm man auf der Unionsebene im Grunde alle Sowjetbürgerinnen und Sowjetbürger in die Pflicht: Jedes Arbeitskollektiv hatte seine Pflichten für die BAM zu leisten - das reichte, so Bernd Knabe, bis zum Fischkutter im Atlantik.⁴¹ Auch richtete man ein Sonderkonto für die BAM ein, um so allen zu "ermöglichen", einen eigenen Beitrag zur Finanzierung der BAM zu leisten - auch das eine Maßnahme, die wohl eher der öffentlichen Wirkung als dem tatsächlichen finanziellen Erfolg verpflichtet war.⁴²

Wenn die sowjetische Führung den BAM-Mythos auch entscheidend initiiert hat, so zeigt die Vielfalt seiner Formen und der Beteiligten doch, dass es sich hier - wie etwa schon beim Fliegermythos der 1930er Jahre - um ein "wenn auch manipuliertes, so doch nichtsdestoweniger kollektives Mythenschaffen"⁴³ handelte. Es ist anzunehmen, dass die Presse - wie die vielen durchaus kritischen Berichte nahe legen - bei der Berichterstattung über die BAM einigen Spielraum hatte.⁴⁴ Der publizistische Diskurs zur BAM war zu komplex und vielseitig, um zentral gesteuert zu sein.

Auf der anderen Seite war er doch nicht vielseitig genug, um nicht durch die enorme Redundanz der Sprache und der Bilder und die Allgegenwart bestimmter Topoi und Stereotypen aufzufallen. Mit Abstrichen gilt auch hier Hans Günthers Befund für den Fliegermythos:

Je mehr dieser Texte man liest, um so mehr fließen die Beschreibungen der Helden und ihrer Taten zu einem ununterscheidbaren einheitlichen Grundmuster zusammen, werden zu austauschbaren Versatzstücken eines einzigen Textes, der in immer neuen Variationen aufbereitet wird.⁴⁵

Es wäre m.E. allerdings ein Fehlschluss, wenn man diese Redundanz für ein eindeutiges Merkmal zentraler Steuerung hielte. Die vielfältig beobachtbare Kontinuität zu früheren sowjetischen Mythen⁴⁶ wie etwa dem Fliegermythos, dem Arktismythos oder dem industriellen Aufbaumythos der Großprojekte legt vielmehr den Schluss nahe, dass es auch propagandistische Selbstläufer gab, dass also viele Veröffentlichungen zur BAM - etwa in populärwissenschaftlichen Magazinen - einfach bestimmten Genregesetzen gehorchten. Auch die sowjetischen

⁴⁰Vgl. z.B. Derevjanko/Vasil'ev 1980, S. 15f., Stites 1992, S. 176, Bondarneko 1977.

⁴¹Vgl. Knabe 1975, S. 37.

⁴²Vgl. Knabe 1975, S. 37.

⁴³Günther 1993, S. 156.

⁴⁴Zur kritischen Haltung der Presse vgl. Knabe 1975, S. 16 und Knabe 1977, S. 5. McCannon 1998, S. 118f., hebt den Spielraum der Presse bei der Gestaltung des Arktismythos hervor.

⁴⁵Günther 1993, S. 157.

⁴⁶Vgl. hierzu die folgenden Ausführungen und - als Hintergrundfolie - etwa Clark 1981, Günther 1993, Kotkin 1997, Josephson 1995 und McCannon 1998.

Journalistinnen und Journalisten, Schriftstellerinnen und Schriftsteller usw. waren ja von diesen Mythen geprägt worden.

Es wäre eine Verkürzung des Mythosbegriffs, wenn man das, was hier als BAM-Mythos bezeichnet wird, ausschließlich als Propagandalügen, als bewusste Vortäuschung einer bestimmten Realität verstünde.⁴⁷ Freilich entspricht vieles - das meiste - im BAM-Mythos nicht der empirischen Wahrnehmung. Aber erstens können Mythos und empirische Realität durchaus übereinstimmen. So waren die äußeren Bedingungen an der BAM sicher enorm hart. Die Feststellung dieser Tatsache wird allerdings erst dann zum Bestandteil des Mythos, wenn sie endlos beschworen wird und außerdem zur Begründung einer existenziellen Herausforderung, der Feindlichkeit der Natur, der Größe der gestellten Aufgabe etc. dient. So ist es durchaus plausibel, dass auch die sowjetische Führung von vielen Elementen des BAM-Mythos durchaus überzeugt war - die Vorstellung von der Technik als Allheilmittel gehört vermutlich dazu.⁴⁸ Klaus Gestwa hat analog für die Kraftwerksbauten der 1950er Jahre von der "Selbsttäuschung der Eliten" und der "Lebenslüge des Regimes" gesprochen.⁴⁹

Zweitens erzählt ein Mythos nicht primär konkrete Ereignisse, sondern spricht in Bildern und Symbolen.

Drittens wurde der Grundstein für viele Elemente des BAM-Mythos vor oder kurz nach Baubeginn gelegt; auch fand er in den ersten Jahren nach Baubeginn seine größte Entfaltung. Zu jener Zeit ging es vor allem darum, durch die mythischen Erzählungen eine bestimmte Realität erst zu schaffen - also beispielsweise den viel beschriebenen Enthusiasmus der Bauleute erst zu wecken.⁵⁰

In der von Ernst Cassirer getroffenen Unterscheidung zwischen "echten" Mythen und von Individuen gemachten Mythen⁵¹ ist der BAM-Mythos zwar eher letzterem Typus zuzuordnen; es ist für den Mythos aber konstitutiv, dass er "nicht durch einen einzigen Text repräsentiert ist, sondern in sehr verschiedenen Varianten vorliegen kann."⁵² Das gilt auch für den BAM-Mythos.

Ein schwieriges Problem ist demnach die Abgrenzung des BAM-Mythos innerhalb des vielfältigen Korpus der BAM-Literatur.⁵³ Es ist zum Beispiel nur begrenzt sinnvoll, dem BAM-Mythos einen "BAM-Logos" entgegenzusetzen, der gleichsam in der rationalen, wissenschaftlichen Diskussion über die BAM enthalten wäre. Der Begriff des Mythos ist zu diffus und zu wenig trennscharf, um konkreten Texten bzw. Aussagen eindeutig mythenbildende Funktion zuzuweisen.⁵⁴ Die mangelnde Trennschärfe des Begriffs entspricht aber auch dem nicht einheitlichen Gegenstand. Ausgehend von der Funktion von Mythen könnte eine pragmatische Arbeitshypothese diejenigen Texte (im weiteren Sinne) zum BAM-Mythos zählen, die das BAM-

⁴⁷Diese Position kennzeichnet die europäische Aufklärung, die den Mythos "zum Produkt der Einbildung oder des Truges listiger Priester" (Gabriel 1987, Sp. 1257) erklärte.

⁴⁸Vgl. z.B. Josephson 1995.

⁴⁹Gestwa 1999b.

⁵⁰"*Beispielhaftes Vorbild und nachahmende Wiederholung* stehen im Zentrum der mythischen Bewußtseinsstruktur." (Gabriel 1987, Sp. 1256, Hervorhebungen im Original).

⁵¹Vgl. Cassirer 1949, S. 66.

⁵²Elsas 1992, Sp. 587.

⁵³Die entsprechende Frage wird meines Wissens in den erwähnten Studien von Hans Günther und John McCannon nicht problematisiert.

⁵⁴Zur Unschärfe des Begriffs "Mythos" vgl. Gabriel 1987, Sp. 1256.

Projekt positiv ontologisch begründen, dabei vorwiegend auf Erzählung, Symbole und Bilder zurückgreifen und der Rede über die BAM oft einen gewissen transzendenten Bezug geben. Der BAM-Mythos löst sich von den konkreten Texten und transzendiert diese. Empirisch sind solche Texte tatsächlich v.a. in den Anfangsjahren des Projekts und in populären Medien zu finden, aber Ausnahmen und Grenzfälle sind zahlreich. In dieser Hypothese wird die positive Begründung des Projekts betont - dabei darf man aber nicht übersehen, dass später so etwas wie ein "Gegenmythos" entstanden ist, der unter veränderten Bedingungen eine anders vorgefundene Realität negativ begründete.

Den Abgrenzungsschwierigkeiten entsprechend ist auch ein "BAM-Logos", ein wissenschaftlicher, rational fundierter Diskurs, nicht eindeutig abgrenzbar. Die Auswertung der benutzten Quellen hat eines sehr deutlich gezeigt: "Mythische" und wissenschaftlich-rationale, propagandistische und differenzierte, positive und kritische Diskurse überlappen sich, gehen ineinander über und laufen oft genug auch beziehungslos nebeneinander her. Die Gliederung nach Produktions- bzw. Rezeptionsebene verschiedener Texte (z.B. Massenmedien bzw. populäre Medien vs. wissenschaftliche Organe) deckt sich nur grob mit einer Gliederung nach mythenbildender Funktion. Es gab in der populären Publizistik Texte, die v.a. auf wissenschaftliche Forschungen Bezug nahmen, und in der Wissenschaft wurden oft Elemente des BAM-Mythos (z.B. der Mythos von der patriotisch-moralischen Motivation der Bauleute) produziert und reproduziert. Ähnlich ist es mit der zeitlichen Gliederung (frühere vs. spätere Texte) und räumlichen Gliederung (sowjetische vs. nicht-sowjetische Texte). Die westliche Berichterstattung griff immer wieder Elemente des BAM-Mythos auf.⁵⁵

Viele Texte enthalten quasi-mythische Elemente ebenso wie wissenschaftlich-rationale. Auch stilistisch-formale Kriterien greifen nicht ganz. Es handelt sich also nicht um klar abgrenzbare Textgruppen, sondern um sich überlagernde Textebenen, die eher auf einem Kontinuum als den oben angedeuteten Polen anzuordnen sind.

Methodisch ergibt daraus u.a. das Problem, dass die konkreten Informationen der ausgewerteten Quellen von höchst unterschiedlicher Zuverlässigkeit im Hinblick auf die historische Wirklichkeit sind, dass es aber keine eindeutigen, objektiven Kriterien gibt, nach welchen bestimmte Texte in ihrer Glaubwürdigkeit beurteilt werden können. Das heißt aber nicht, dass die Quellen beliebig und beziehungslos zur damaligen sowjetischen Wirklichkeit wären. In der vorliegenden Arbeit soll auf doppelte Art und Weise versucht werden, eine solche Beziehung zu rekonstruieren. Die eine, leichter zugängliche Seite ist die der öffentlichen Diskussion und dessen, was hier als BAM-Mythos vorgestellt wurde. Es soll rekonstruiert werden, welchen Anspruch man beim Bau der BAM verfolgte, was die BAM öffentlich darstellen sollte. Auf der anderen Seite stellt sich die Frage nach der Umsetzung dieses Anspruchs, danach, inwieweit die Situation an der BAM empirisch dem entsprach, was öffentlich propagiert wurde. Diese Frage lässt sich mit dem bearbeiteten Quellenmaterial letztlich nicht wirklich klären, aber m.E. kann man, über die bloße Spekulation hinaus, erstens durch kritischen Gebrauch der Literatur, zweitens durch die Einordnung in und Abgleichung mit dem politischen und historischen Kontext und drittens mit Plausibilitätserwägungen, hierüber doch einigermaßen fundierte Aussagen machen.⁵⁶

⁵⁵Vgl. z.B. Mote 1977, S. 66, Schille 1978.

⁵⁶Vladimir Šljapentoch entwirft in diesem Sinne eine (in ihrer Differenziertheit etwas fragwürdige) entsprechende

Diesem doppelten Erkenntnisinteresse soll in drei Schritten nachgegangen werden. In einem ersten Schritt (Kapitel 2) soll die Frage gestellt werden, welche (öffentlichen) Begründungen und (tatsächlichen) Gründe es für die Inangriffnahme des BAM-Projekts überhaupt gab. Sodann soll an zwei für die BAM zentralen Themenkomplexen: Arbeitskräfte und ihre Lebenssituation an der BAM und Umwelt (Kapitel 3 und 4) die (öffentliche und tatsächliche) Realisierung des BAM-Projekts untersucht werden. Am Schluss sollen einige zusammenfassende Überlegungen zur Resonanz und Wirkung des BAM-Projekts angestellt werden.

2 Die Begründung des BAM-Projekts

2.1 Bezeichnung und Vorgeschichte der BAM

Der Begriff "BAM" ist weniger eindeutig, als er scheint. Er hat im Laufe der Zeit verschiedene inhaltliche Deutungen erfahren. BAM ist zunächst die Abkürzung von "Bajkal-Amur-Magistrale" (*Bajkalo-Amurskaja Magistral'*). Damit wird im engeren Sinne die Eisenbahnstrecke bezeichnet, die in west-östlicher Richtung durch Sibirien und den sowjetischen Fernen Osten von Ust'-Kut an der Lena nach Komsomol'sk-na-Amure verläuft. Außerdem kann man hier die bereits vor der Hauptstrecke der BAM gebauten Strecken von Tajšet an der Transsibirischen Eisenbahn nach Ust'-Kut und von Komsomol'sk-na-Amure zum Pazifik (Sovetskaja Gavan') einbeziehen. In einem weiteren Sinne wird zur BAM überdies die in nord-südlicher Richtung verlaufende "kleine BAM"⁵⁷, die von der "Bam" genannten Station auf der Transsibirischen Eisenbahn über Tynda auf der BAM-Hauptstrecke bis in das südjakutische Kohlenbecken verläuft, zur BAM gerechnet. Schließlich hat sich in bestimmten Kontexten der Gebrauch des Wortes "BAM" auch für die ganze Region eingebürgert, durch die die Eisenbahnstrecke führt.

Wenn schließlich in der vorliegenden Arbeit von der "BAM" die Rede ist, so ist das meist in folgendem Sinne gemeint: "BAM" steht nicht nur für eine oder mehrere Eisenbahnlinien, sondern für ein Großprojekt verkehrstechnischer, wirtschaftlicher und herrschaftlicher Erschließung. Wenn nur einzelne Strecken gemeint sind, so wird dies besonders ausgewiesen.

Die Mehrdeutigkeit des Begriffes "BAM" liegt auch in der wechselhaften Vorgeschichte des Projekts begründet.⁵⁸ Als man um 1890 den Bau einer West-Ost-Trasse durch Sibirien plante, wurde auch eine Trassenführung nördlich des Bajkalsees erwogen, also ungefähr dem heutigen Verlauf der BAM entsprechend. Man wählte dann aber die südliche Streckenführung und baute die Transsibirische Eisenbahn. Die Idee einer nördlichen und kürzeren Ost-West-Verbindung wurde allerdings in der folgenden Zeit immer wieder diskutiert. Ein französischer Unternehmer bot der russischen Regierung - vergeblich - an, eine entsprechende Eisenbahnlinie gegen eine 90jährige Konzession für die Bodenschätze zu bauen. Auch nach der Revolution wurden die

"Hermeneutik" für Sowjetologen (vgl. Šljapentoch 1986, S. xii ff.).

⁵⁷Die "kleine BAM" wurde am Anfang ihres Baus auch "Linie Bam-Tynda-Berkakit" genannt, später wurde diese Strecke auch über Berkakit hinaus nach Nerjungri verlängert. Es ist vorgesehen, sie bis nach Jakutsk (und eventuell nach Magadan oder zur Bering-Straße) weiterzubauen; in diesem Kontext spricht man auch von der AJaM (Amur-Jakutsk-Magistrale), eine Bezeichnung, die aber auch für die entsprechende Autostraße verwendet wurde.

⁵⁸Vgl. hierzu, auch im Folgenden, v.a. Broekmeyer 1981, S. 12ff., Adžiev 1976, S. 469, Mote 1977, S. 70ff., Mote 1990, S. 321 ff., Kin/Semina 1985, S. 171ff. und Yates 1997b, Kap. 1.2.

Pläne einer nördlich des Bajkal verlaufenden West-Ost-Strecke wieder aufgegriffen. Im Rahmen des GOELRO-Plans gab es die vage Absicht, eine solche Strecke zu bauen. Konkret wurden die entsprechenden Aktivitäten allerdings erst mit der stalinschen Industrialisierung zu Beginn der 1930er Jahre. 1930 war zum ersten Mal von der "Bajkal-Amur-Magistrale" die Rede. Man beschloss Projektierungsarbeiten und begann 1933 mit den Arbeiten an der Strecke Bam-Tyndinskij (heute Tynda). 1937 wurde der Bau der BAM von Tajšet nach Sovetskaja Gavan' beschlossen und die bauleitende Organisation, BAMproek, gegründet. Man begann mit dem Bau v.a. von Verbindungslinien zwischen der Transsibirischen Eisenbahn und der späteren BAM und von der Strecke Komsomol'sk-na-Amure-Sovetskaja Gavan'. Während des Krieges kamen die Arbeiten zeitweise zum Stillstand; 1942 wurden die bereits verlegten Gleise der Strecke Bam-Tyndinskij abgebaut und für eine Nachschubstrecke für Stalingrad verwendet. Nach dem Krieg baute man an der BAM nur noch wenig weiter, spätestens 1953 kamen die Arbeiten fast ganz zum Erliegen. Das lag mit Sicherheit nicht nur daran, dass andere Aufgaben in der Nachkriegssowjetunion dringlicher waren, sondern auch daran, dass zu jener Zeit die Lager geöffnet wurden. Zwischen 1933 und 1953 war die BAM nämlich - wie andere Großprojekte jener Zeit auch - vor allem in Zwangsarbeit gebaut worden. Schätzungen sprechen von mehreren Hunderttausend bis 1 Million Gefangenen in den Lagern des riesigen BAMLag-Komplexes,⁵⁹ darunter auch japanische Kriegsgefangene.

Nicht zuletzt deswegen und wegen der schon damals großen militärischen Bedeutung der BAM waren die Informationen, die man im Westen über die BAM hatte, spärlich und widersprüchlich. Es passte allerdings wohl auch in das Klima des Kalten Krieges und der Furcht vor der vermeintlichen Überlegenheit der Sowjetunion, dass westliche Medien in den 1950er und 1960er Jahren die Fertigstellung der BAM meldeten und diese Eisenbahnstrecke auch in westlichen Karten eingezeichnet war.⁶⁰

Diese frühe Phase des BAM-Projekts war für die spätere Phase insofern sehr wichtig, als die Streckenführung der BAM sich an diesen frühen Arbeiten weitestgehend orientierte. Auch waren somit schon geologische Vorarbeiten geleistet worden. Außerdem waren einige Abschnitte, darunter der wichtige von Komsomol'sk-na-Amure nach Sovetskaja Gavan', schon gebaut worden. Allerdings spielte der größte Teil der bereits angelegten Strecke eine untergeordnete Rolle; einige Abschnitte wurden nicht mehr benutzt und wurden von der Taiga überwuchert; auch waren die früh gebauten Abschnitte den eisenbahntechnischen Anforderungen nicht gewachsen. In den 1970er und 1980er Jahren mussten also auch die bereits bestehenden Streckenabschnitte im Grunde neu gebaut werden.

Die Projektierungsarbeiten an der BAM wurden 1967 wieder aufgenommen, 1970 verstärkt und galten zunächst vor allem der kleinen BAM. An der kleinen BAM, genauer: an der Strecke Bam-Tynda, begannen dann 1972 auch die ersten Planierungs- und Bauarbeiten. An der eigentlichen BAM-Strecke, zwischen Ust'-Kut und Zvezdnyj, begannen die Bauarbeiten im Dezember 1973.⁶¹ Auf diesen scheinbar großzügigen Vorlauf verwies auch später das Eisenbahnministerium, als es sich gegen die Kritik wehrte, dass die BAM überhastet in Angriff genommen worden

⁵⁹Broekmeyer 1981, S. 15f., schätzt die Anzahl auf eine Million, Yates 1997b, Kap. 1.3.4, nennt 400.000. Vgl. generell die Arbeiten von Ol'ga Elanceva.

⁶⁰Vgl. Broekmeyer 1981, S. 16f. und Yates 1997b, Kap. 1.5.

⁶¹Vgl. Broekmeyer 1981, S. 17f., Belen'kij/Maslennikov 1977, S. 126, Knabe 1975, S. 3f.

sei: Man stellte das spätere BAM-Projekt als auf dem früheren beruhend und als "eine gesetzmäßige Folge der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung"⁶² dar.

Allerdings waren diese Vorarbeiten nicht öffentlich. Erst am 15. März 1974, bei den Feiern zum 20-jährigen Jubiläum der Neulanderschließung in Alma-Ata, kündigte Brežnev den Bau der BAM folgendermaßen an:

Das Neuland endet nicht mit den Steppen Kasachstans oder des Altaj. Neuland - das ist die Taiga Sibiriens, die Tundra des Nordens, die Wüsten Zentralasiens. Um konkreter zu sein, werde ich nur eines der in Vorbereitung befindlichen Projekte nennen. Das ist die Baikal-Amur-Magistrale, eine Eisenbahn, die ganz Ostsibirien und den Fernen Osten durchqueren wird. Der Bau dieser Eisenbahn, die das Sibirische Massiv mit seinen unerschöpflichen natürlichen Reichtümern durchschneiden wird, eröffnet einen Weg zur Schaffung einer neuen großen Industrieregion [...].⁶³

Vermutlich am 8. Juli 1974 folgte dann ein entsprechender Beschluss des ZK und der sowjetischen Regierung in einer gemeinsamen Resolution.⁶⁴

Es gibt nun einige Hinweise dafür, dass die Ankündigung des BAM-Projekts durch Brežnev auch für viele daran wesentlich Beteiligte "wie ein Donnerschlag aus heiterem Himmel gekommen ist"⁶⁵. Es gab jedenfalls vorher keine öffentliche Diskussion.⁶⁶ Von der BAM war in einschlägiger Literatur - über Verkehr und wirtschaftliche Erschließung in Sibirien - nicht die Rede, jedenfalls nicht als einem vor der Realisierung stehenden Projekt.⁶⁷ Auch in den Direktiven des 24. Parteitags für Sibirien oder etwa im Dezemberplenum des ZK der KPdSU 1973 wurde die BAM nicht berücksichtigt. Und noch eine Woche vor Brežnevs Rede in Alma-Ata war auf einem veröffentlichten Entwurf von 135 Patenschaftsobjekten des Komsomol nur die kleine BAM verzeichnet. Auf dem Moskauer Komsomolkongress vom 23. April 1974 wurde die BAM dann zum wichtigsten Patenschaftsobjekt des Komsomol erklärt.⁶⁸ Ohnehin fiel diese Ankündigung ungewöhnlicherweise mitten in einen Fünfjahrplan, in dem die BAM nicht berücksichtigt worden war. Dennoch mussten dann Betriebe aus dem ganzen Land für die BAM liefern. Bezeichnend ist auch das Schicksal des Orts Fevral'skoe im Ostabschnitt der BAM: Man hatte 1973 beschlossen, den chronisch hochwassergefährdeten Ort aufzugeben, und hatte noch Anfang 1974 mit der Umsiedlung begonnen: "das dürfte ein Hinweis darauf sein, daß zu diesem Zeitpunkt entweder nicht mit der Inangriffnahme des BAM-Projekts gerechnet wurde, oder - das läßt sich mit Sicherheit sagen - die Streckenführung noch nicht feststand."⁶⁹ Als klar war,

⁶² *Železnodorožnyj transport* 1989/12, S. 25.

⁶³ *Izvestija*, 16.03.1974, S. 2.

⁶⁴ Vgl. Knabe 1975, S. 2. Broekmeyer 1981, S. 29f., gibt den 8. Juni 1974 als Datum an. Der Text dieser Resolution war, so Broekmeyer, nach Auskunft eines Mitglieds der Regierungskommission für die BAM, Viktor Perevedencev, jedenfalls noch 1979 unzugänglich. Dieser habe ihn zumindest nicht in der Leninbibliothek finden können (vgl. Broekmeyer 1981, S. 35).

⁶⁵ Broekmeyer 1981, S. 30.

⁶⁶ Vgl. z.B. Conolly 1989, S. 160.

⁶⁷ Vgl. Broekmeyer 1981, S. 30ff.

⁶⁸ Vgl. Knabe 1975, S. 2f.

⁶⁹ Knabe 1977, S. 100.

dass die BAM durch Fevral'skoe führen würde, ließ man die verbliebenen Bewohnerinnen und Bewohner in ihren Häusern und baute eine provisorische Siedlung für die BAM-Arbeitskräfte.

Andererseits war ja die Idee einer zweiten Ost-West-Verbindung nicht mehr neu, und auch im Vorfeld der Entscheidung für die BAM gab es in der Wissenschaft immer wieder Diskussionen um die verkehrstechnische Erschließung Sibiriens nördlich der Transsibirischen Eisenbahn. So schlug beispielsweise der sibirische Wirtschaftswissenschaftler Botvinnikov in einem Artikel 1973 den Bau einer Eisenbahn vor, die - wie die BAM - über Ust'-Kut, Tynda und Komsomol'sk bis zum Pazifik führen sollte; allerdings sah er einen Anschluss der Bahn an die westsibirischen Öl- und Gasfelder vor.⁷⁰

Die wissenschaftliche Diskussion blieb aber sporadisch, hypothetisch und unkonkret, so dass man annehmen kann, dass die tatsächliche forcierte Inangriffnahme des BAM-Projekts für die Fachleute und natürlich besonders für die Öffentlichkeit in höchstem Maße überraschend kam.

Diese geschlossene Art der Entscheidungsfindung, nach der man in engen Zirkeln Entscheidungen traf, die dann öffentlich nicht mehr hinterfragt werden durften, war für die politische Kultur der Sowjetunion typisch.⁷¹ Damit beraubte man sich eines wichtigen Feedback-Kanals, durch den übereilte und problematische Entscheidungen hätten verbessert werden können.⁷²

2.2 Die wirtschaftliche Erschließungsfunktion

2.2.1 Das BAM-Projekt in der "Ost-West-Debatte"

Der Bau der BAM wurde in erster Linie mit der wirtschaftlichen Erschließung Sibiriens begründet. Das gilt sowohl für die sowjetische Darstellung als auch für deren westliche Rezeption.

Sibirien stand freilich nicht erst mit dem Bau der BAM im Mittelpunkt sowjetischer Erschließungsbemühungen. In der sowjetischen Periode bemühte man sich während des Zweiten Weltkriegs und dann wieder ab den 1950ern und 1960er Jahren verstärkt um die wirtschaftliche Entwicklung Sibiriens.⁷³ Die wirtschaftliche Rolle Sibiriens in der UdSSR wurde dadurch bestimmt, dass es sich hier, wie Victor Mote schreibt, um einen klassischen Fall wirtschaftlicher Komplementarität handelt:⁷⁴ Den hoch industrialisierten, dichter bevölkerten Gebieten der europäischen UdSSR steht das an Menschen und somit Arbeitskräften arme, aber an Energie und Rohstoffen reiche Sibirien gegenüber, das aber räumlich schwierig zu erschließen ist. Als sich die Gewinnung von Ressourcen im europäischen Teil der UdSSR immer schwieriger gestaltete, lag es nahe, sich dafür nach Sibirien zu orientieren.⁷⁵ In den 1930ern war im Ural-Kuzneck-Kombinat die Nutzung energetischer Ressourcen im großen Maßstab begonnen worden; ab den 1950ern war dann die Nutzung der Energieressourcen Sibiriens das Hauptziel sowjetischer Entwicklungsbemühungen. Der Bau riesiger Staudämme und Wasserkraftwerke und ab den 1960ern die Erschließung der westsibirischen Öl- und Gasvorkommen spielten dabei eine zentrale Rol-

⁷⁰Vgl. Botvinnikov 1974/75, S. 71. Vgl. auch Broekmeyer 1981, S. 30ff.

⁷¹Vgl. z.B. Keenan 1986, S. 170f.

⁷²Vgl. z.B. Ziegeler 1987, S. 36.

⁷³Vgl., auch im Folgenden, z.B. Shabad 1977, S. 18ff., Simon 1993 und Thomas 1982, S. 198ff.

⁷⁴Vgl. Mote 1977, S. 63.

⁷⁵Vgl. z.B. Aganbajev 1986, S. 82, Knabe 1975, S. 2, und Hildermeier 1998, S. 887.

le.⁷⁶ Auch diese Erschließungsmaßnahmen wurden vom Bau bzw. Ausbau von Verkehrswegen begleitet.⁷⁷ Die Transsibirische Eisenbahn bildete allerdings das eigentliche Rückgrat für die wirtschaftliche Erschließung Sibiriens.⁷⁸ Daneben gab es "Industrie-Inseln"⁷⁹ wie die westsibirischen Ölfelder, aber erst mit der BAM sollten die Erschließungsgebiete umfassend miteinander vernetzt werden.⁸⁰ Von der BAM erwartete man sich wirtschaftliche und soziale Folgen in dem Ausmaß, wie sie nach dem Bau der Transsibirischen Eisenbahn eingetreten waren.⁸¹

Von sowjetischer Seite versuchte man, den Bau der BAM als gleichsam natürliche Konsequenz aus der bisherigen Sibirienpolitik der sowjetischen Führung darzustellen, die "durch die gesamte vorausgegangene wirtschaftliche Erschließung der Gebiete Sibiriens und des sowjetischen Ostens vorbereitet wurde."⁸² Das Projekt wurde präsentiert, als ergäbe es sich zwangsläufig aus den wirtschaftlichen und geografischen Gegebenheiten: "Ein Blick auf die Landkarte Sibiriens, und man weiß, warum die BAM gebaut wird."⁸³ Hier zeigte sich ein, wie Joachim Radkau es genannt hat, "offensiver technologischer Determinismus"⁸⁴, der für technische Großprojekte typisch ist.⁸⁵

Der Bau der BAM stand ja tatsächlich in einer gewissen Kontinuität der sowjetischen Erschließungspolitik gegenüber Sibirien und spiegelte die Bemühungen um sibirische Ressourcen wider; auf der anderen Seite gewannen diese Bemühungen damit auch eine neue Qualität. Die BAM war gleichzeitig ein Produkt und eines der Hauptinstrumente des "big push to the east"⁸⁶.

Ein Hauptmerkmal der wirtschaftspolitischen Kontinuität war die Konzentration auf Rohstoffe und Energie. Bei den wirtschaftlichen Begründungen für das BAM-Projekt stand der vermeintlich unermessliche Reichtum Sibiriens an Bodenschätzen im Mittelpunkt. Sibirien wurde gleichsam als Schatzkammer dargestellt, die es zu öffnen gelte und für welche die BAM der Schlüssel sei. So sagte Konstantin Mochortov, der Vorsitzende der für den Bau der BAM hauptverantwortlichen Organisation GlavBAMstroj⁸⁷: "Es ist genauso märchenhaft wie die Träume aus unserer Kindheit."⁸⁸ Hier zeigt sich schon, dass es nicht nur konkret um den Abbau bestimmter Rohstoffe ging, sondern dass die BAM zumindest in der sowjetischen Öffentlichkeit

⁷⁶Vgl. z.B. Aganbegjan 1986, S. 81f. und Aganbegjan 1982, S. 404ff.

⁷⁷Man denke dabei etwa an die Südsibirische Eisenbahn, die Renovierung der Transsibirischen Eisenbahn oder den Bau der Linie Tobol'sk - Surgut - Nižneartovsk. Vgl. z.B. Komogorcev 1980, S. 27f. und *Sowjetunion heute* 1978/12, S. 8ff.

⁷⁸Vgl. Mote 1977, S. 64f. und Stadelbauer 1986, S. 27. Die Erschließung orientierte sich also an den traditionellen russischen West-Ost-Expansionslinien, wie Rožanskij bemerkt (vgl. Rožanskij 1995, S. 376).

⁷⁹Thomas 1982, S. 201.

⁸⁰Vgl. Giese / Klüter 1986, S. 65.

⁸¹Vgl. Knabe 1975, S. 2f.

⁸²Aganbegjan 1986, S. 82. Vgl. auch z.B. Alekseev/Zubkov 1980, S. 10 und Komogorcev 1980, S. 35. Typisch ist auch die Aussage Oleg Kibal'čičs, dass der Bau der BAM deswegen erst 1972/74 begonnen wurde, weil die Entwicklung des Sozialismus in der Sowjetunion erst die materiellen Voraussetzungen für den Bau geschaffen habe (vgl. Kibal'čič 1977a, S. 146).

⁸³Bogatko 1980, S. 21. Vgl. auch Kibal'čič 1977a, S. 145.

⁸⁴Radkau 1989, S. 269.

⁸⁵Vgl. van Laak 1999, S. 229f.

⁸⁶Breslauer 1982, S. 207.

⁸⁷GlavBAMstroj steht für *Hauptverwaltung des Baus der Bajkal-Amur-Eisenbahnmagistrale*.

⁸⁸Zitiert in *Sowjetunion heute* 1975/21, S. 5.

auch eine Projektionsfläche vorhandener Wünsche, gleichsam ein Paradiesversprechen war. Der Reichtum der vermuteten Rohstoffvorkommen wurde immer wieder ausführlich beschrieben; diese Beschreibungen der Schatzkammer Sibiriens hatten in der Tat märchenhafte, fantastische Züge, etwa wenn es darum ging, hinter die "Geheimnisse des Dauerfrostbodens"⁸⁹ zu kommen, oder um die "Wunderkohle"⁹⁰ Jakutiens. Die zu hebenden Schätze schienen nicht nur riesig und vielfältig, sondern auch geradezu unerschöpflich. Der sibirische Ökonom Abel Aganbegjan hielt sie für "so ungeheuer groß, [...] daß es einfach lächerlich wäre, heute darüber zu sprechen. bis wann sie sich erschöpfen könnten."⁹¹

Die Liste der Bodenschätze, die man mit der BAM zu erschließen hoffte, ist lang. Das ganze Periodensystem der Elemente, so Aganbegjan, sei hier zu finden.⁹² Es herrschte allerdings keine Klarheit darüber, welche Rohstoffe denn vordringlich zu erschließen seien und für die BAM am wichtigsten sein würden. Setzten die einen vor allem auf die Holzvorräte und deren Verarbeitung,⁹³ sahen andere in fossilen Brennstoffen, vor allem in der Steinkohle Jakutiens und den ostsibirischen Erdöl- und Erdgasvorkommen die Hauptstütze der BAM,⁹⁴ wieder andere rückten Erz- und Buntmetallvorkommen in den Vordergrund, besonders die Kupfervorkommen von Udokan,⁹⁵ daneben aber auch Rohstoffe wie Asbest, Synnyrit, Magnesium, Nickel usw. Zudem (und deutlich in zweiter Linie) erwartete man einen Aufschwung für traditionelle Wirtschaftszweige Sibiriens: Edelmetalle, wiederum Holz, Fische, Pelze usw.⁹⁶

Die Vorstellung, mit der BAM einen riesigen Reichtum an Bodenschätzen und energetischen Ressourcen erschließen zu können, war also eine der Hauptbegründungen für das BAM-Projekt. Entsprechend orientierte sich man beim Verlauf der Trasse auch an den zu erwartenden Vorkommen.⁹⁷ Weniger klar war aber, wie man die Nutzung dieser Ressourcen im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Entwicklung Sibiriens gestalten sollte. Die BAM muss hier vor dem Hintergrund der wenigstens seit den 1950er Jahren immer wieder geführten sogenannten Ost-West-Debatte⁹⁸ gesehen werden, bei der es um die Frage ging, inwieweit Investitionen sinnvoll seien, die die wirtschaftliche Entwicklung Sibiriens über die Funktion eines Rohstofflieferanten hinaus vorantrieben. Die bisherige Strategie hatte sich ja vor allem auf die Rohstoffgewinnung für die europäische Sowjetunion beschränkt, sie war gekennzeichnet von "crash programs of massive scope targeted toward the intensive development of energy and other natural resources."⁹⁹ Anhängerinnen und Anhänger dieser Politik fanden sich beispielsweise in der ukrainischen und belorussischen Wissenschaftsszene und im dortigen Planungspersonal und vor allem auch in den

⁸⁹PdSU 1976/45, S. 23.

⁹⁰PdSU 1976/45, S. 23. Entsprechende bildliche Darstellungen von ganzen Bergen aus Kohle finden sich z.B. bei Suščević 1984.

⁹¹*Sowjetunion heute* 1978/12, S. 15.

⁹²Zit. bei Conolly 1987, S. 167.

⁹³Vgl. z.B. *Sowjetunion heute* 1975/21, S. 5, Belen'kij / Maslennikov 1977, S. 131.

⁹⁴Vgl. z.B. *Sowjetunion heute* 1978/9, S. 17f., Wilson 1989, Bunič 1977, S. 139.

⁹⁵Komogorcev 1980, S. 43f., PdSU 1980/8, S. 21f., Mote 1977, S. 80f.

⁹⁶Vgl. z.B. Bunič 1977, S. 140f.

⁹⁷So Wille 1978, S. 93: "Das wichtigste Kriterium für die Trassenführung der Magistrale und ihre Erschließungsfunktion bilden [...] die unermesslichen Reichtümer an Naturressourcen."

⁹⁸Vgl. hierzu, auch im Folgenden, Schiffer 1989, v.a. S. 19ff.

⁹⁹Taaffe 1984, S. 157.

industriellen Branchenministerien.¹⁰⁰ Sie verteidigten die Strategie der ressourcenorientierten Entwicklung u.a. unter Hinweis auf die hohen Investitions-, Infrastruktur-, Transport- und Baukosten in Sibirien und den Mangel an Arbeitskräften.

Die sogenannten "Sibirienanhänger"¹⁰¹ dagegen, die vor allem am *Institut für Ökonomie und Organisation der Industrieproduktion* (IEOPP) an der Sibirischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften, aber auch an Gosplan-Forschungsinstituten zu finden waren, übten immer wieder scharfe Kritik an diesem wirtschaftspolitischen Kurs. Typisch für diese Richtung vor dem Bau der BAM war etwa die Kritik des sibirischen Ökonomen V.I. Botvinnikov an der gängigen Theorie und Praxis der intensiven inselartigen Erschließung von Rohstoffen und hoher Spezialisierung. Diese löse das Transportproblem nicht, weise Sibirien nur die Rolle eines Ressourcenlieferanten zu und verhindere die umfassende Nutzung der Ressourcen sowie die soziale Entwicklung der Region. Statt dessen regte er den Übergang zu einer breiteren und - in günstig gelegenen Gebieten - sogar umfassenden, komplexen wirtschaftlichen Entwicklung Sibiriens an.¹⁰² Den Bau einer Eisenbahn nördlich des Bajkal sah er als eine der wichtigsten Voraussetzungen für diesen Schritt.

Die Ost-West-Debatte, so wie sie hier beschrieben wurde, ist freilich ein nicht klar definiertes Gebilde und ein stark vergrößerndes Raster. Es gab natürlich viele Zwischentöne und Seitenwege in dieser Diskussion, und längst nicht alle Beiträge zum Thema sind einer Position eindeutig zuzuordnen; dennoch scheint sie mir ein hinreichend brauchbares Analyseschema für die wirtschaftspolitische Diskussion um die BAM zu sein, weil die dort verwendeten Kategorien die BAM-Diskussion stark geprägt haben und weil die an der Diskussion Teilnehmenden wohl selbst die Ost-West-Debatte als gedanklichen Hintergrund hatten.

Beide Seiten konnten sich in dieser Diskussion auf die Vorgaben der Führung zur Regionalplanung berufen; entsprechende Richtlinien sahen sowohl die proportionale Entwicklung unterentwickelter Regionen als auch Spezialisierung und Arbeitsteilung vor. Die Gewichtung der verschiedenen Anknüpfungspunkte hing u.a. von der Durchsetzungsfähigkeit der jeweiligen Akteure ab.¹⁰³

Der Beginn des BAM-Projekts zeigt, dass die Führung offenbar bereit war, enorme Mittel für die wirtschaftliche Erschließung Sibiriens zu investieren. Die tatsächlichen Kosten des Projekts lassen sich nur äußerst schwer beziffern. Die Angaben darüber schwanken deutlich. Rechnete man anfangs noch mit einem einstelligen Milliardenbetrag an sowjetischen Rubeln für den Bau der Eisenbahn, gingen spätere Schätzungen eher von 12-18 Milliarden sowjetischer Rubel aus.¹⁰⁴

¹⁰⁰Schiffer 1989, S. 37ff.

¹⁰¹Dellenbrandt 1986, S. 76.

¹⁰²Vgl., auch im Folgenden, Botvinnikov 1974/75, S. 68ff. Interessanterweise beriefen sich beide Seiten in dieser Debatte auf das Vorbild der kanadischen Erschließungspolitik: Vgl. für die sibirische Position Botvinnikov 1974/75, S. 70f., für die europäische Position Knabe 1975, S. 1 und Knabe 1982, S. 15.

¹⁰³Vgl. Whiting 1981, S. 201f.

¹⁰⁴Bei Mote 1977, S. 67, finden sich frühe Schätzungen mit 8 Milliarden Dollar (entspr. 6 Milliarden Rubel), spätere mit 15 Milliarden Dollar; Broekmeyer 1981, S. 9, führt Schätzungen von zunächst 6, dann 10, dann 15 Milliarden sowjetischer Rubel an; in einem Artikel der *Izvestija*, 29.05.1999, S. 4, werden 18 Milliarden sowjetischer Rubel als Gesamtsumme genannt. Der stellvertretende Eisenbahnminister N.K. Isingarnyj wies 1989 in einem Interview den Vorwurf zurück, dass die BAM immer teurer geworden sei - es seien eben die Preise gestiegen: zwischen 1969 und 1984 um 20-34% (vgl. *Gudok*, 19.04.1989, S. 2).

Der Wert dieser Angaben ist angesichts der künstlichen Preise in der Sowjetunion allerdings fraglich. Zudem war der Eisenbahnbau ja nur ein Teil des gesamten Erschließungsprojekts. Welche Ausgaben zu den zumindest zeitweise separat (und nicht über das Eisenbahnministerium) geführten Kosten für die BAM gerechnet wurden, ist unklar - zumal die Summe geheim gehalten wurde.¹⁰⁵ Zweifelsfrei waren die Investitionen für das BAM-Projekt enorm (auch wenn die wirtschaftliche Entwicklung der Region letztlich weit hinter den Erwartungen zurückblieb), laut Victor Mote betragen sie jährlich 1% des BIP.¹⁰⁶ Ob die BAM im Hinblick auf die Investitionen tatsächlich "no modern global counterpart"¹⁰⁷ hatte, ist dennoch fraglich, denkt man etwa an die Öl- und Gaserschließung in Westsibirien.¹⁰⁸

Diese Mittel fehlten dann für Investitionen etwa im europäischen Teil der Sowjetunion. Insofern war das Projekt zunächst im Sinne der "Sibirienanhänger". Aber auch wenn grundsätzliche öffentliche Kritik am BAM-Projekt so gut wie nicht möglich war, blieb die BAM doch ein Gegenstand der Diskussion in der Ost-West-Debatte. Es war weiterhin umstritten, inwieweit die BAM das Rückgrat für die komplexe und differenzierte wirtschaftliche Entwicklung Sibiriens oder nur ein Hilfsmittel zur effektiveren Erschließung von Ressourcen sein sollte. Die "Sibirienanhänger", allen voran der Leiter des IEOPP, Abel Aganbegjan, propagierten immer wieder die Differenzierung der sibirischen Wirtschaft.¹⁰⁹ Neben die Rohstoff- und Energiegewinnung müsse wegen des großen Energiepotenzials auch die Ansiedlung energieaufwändiger Industrien (z.B. Aluminiumproduktion) treten - eine Maßnahme, die auch vom XVII. Parteitag der KPdSU beschlossen wurde.¹¹⁰ Überdies sollten die gewonnenen Rohstoffe möglichst vor Ort industriell verarbeitet werden. Damit könne man nicht nur Transportkosten sparen, sondern die Rohstoffe auch viel effektiver verwerten. Das Fehlen von entsprechender Industrie führe zu hohen Verlusten und sei somit ineffektiv, wie Aganbegjan am Beispiel von Holz ausführte, von dem nur ein Viertel genutzt werde.¹¹¹ Allerdings räumten auch die Befürworter dieser Strategie teilweise ein, dass eine sektoral ausgewogene Industrieansiedlung, beispielsweise von Leichtindustrie, an dem herrschenden Mangel an Arbeitskräften und den hohen Kosten scheitern würde und allenfalls dann sinnvoll sei, wenn man damit Arbeitsplätze, etwa für die Frauen der in der Schwerindustrie Beschäftigten, schaffen könne.¹¹² Die "Sibirienanhänger" mussten sich gegen Vorwürfe wehren, wonach eine ausgewogene wirtschaftliche Entwicklung Sibiriens zu teuer und zu ineffektiv sei.¹¹³

In der öffentlichen Diskussion über die BAM scheinen die Befürworter einer differenzierten

¹⁰⁵Vgl. Bunič 1977, S. 142, und Mote 1985, S. 713.

¹⁰⁶Vgl. Mote 1977, S. 67.

¹⁰⁷Mote 1977, S. 67.

¹⁰⁸Angeblich bezifferte Gorbačev die Gesamtkosten der BAM auf die Summe der Investitionskosten zweier Jahre in die Öl- und Gasförderung in Westsibirien (vgl. Mote 1985, S. 713). Ein entscheidender Unterschied bestand freilich darin, dass sich die Investitionen in Westsibirien bereits relativ kurzfristig auszahlten.

¹⁰⁹Vgl. allg. Dellenbrandt 1986, S. 75f.

¹¹⁰Vgl. Aganbegjan 1986, S. 83.

¹¹¹Vgl. Aganbegjan 1982, S. 408f. Vgl. ähnlich auch CDSP 33 (1981), H. 20, S. 1-4 und Broekmeyer 1981, S. 82f.

¹¹²Vgl. PdSU 1979/1, S. 23 und Aganbegjan 1982, S. 409f.

¹¹³Vgl. z.B. CDSP 33 (1981), H. 20, S. 1-4 und Aganbegjan 1982, S. 411f. Aganbegjan verortet diese Vorwürfe "in Planungsorganen, unter Wirtschaftswissenschaftlern und in Ministerien" (Aganbegjan 1982, S. 411).

Entwicklung Sibiriens zunächst das publizistische Übergewicht (wenn auch keine publizistische "Alleinherrschaft") gehabt zu haben: Victor Mote konstatierte zu Beginn des BAM-Projekts eine Auseinandersetzung "over the advantages of scale economics in already developed areas (western emphasis) versus the idealistic Marxist-Leninist precept of developing proportionally (eastern emphasis)" und stellte fest: "For the time being, although the costs perhaps far outweigh the benefits, the latter proponents in the dispute appear to have won out."¹¹⁴ Und noch 1984 stellte Johanna Roos der "punktuellen Erschließung des westsibirischen Nordens [...] die flächenorientierte, industrie- und infrastrukturintensive Erschließung des Einzugsgebiets der BAM gegenüber."¹¹⁵

Natürlich sprachen die "Sibirienanhänger" nicht grundsätzlich mit einer Stimme. Wenn es um konkrete Projekte ging, zeigte sich intraregionale Konkurrenz verschiedener Akteure. So entwickelte sich ein Wettbewerb verschiedener Regionen um den Standort des im Rahmen der Erschließung der BAM-Zone geplanten metallurgischen Kombinats im Fernen Osten.¹¹⁶ Aber trotz der intraregionalen Konkurrenz war man sich insgesamt darüber einig: "So long as the region exports its resources to other parts of the Soviet Union, it has little chance of developing local industry and stimulating the economic growth necessary to sustain higher living standards and to attract a larger permanent population."¹¹⁷

Trotz des öffentlichen Übergewichts müssen die Widerstände gegen diese Strategie recht stark gewesen sein. Das zeigte sich dann auch in der wirtschaftspolitischen Realität, die Sibirien weiterhin "as a mineral resources appendage"¹¹⁸ sah. Ein Beispiel für die bleibende Dominanz der reinen Rohstofforientierung ist die Tatsache, "daß 50% der Kapitalinvestitionen in der BAM-Zone sich auf die Rohstoffgewinnung im Südjakutischen TPK konzentrieren."¹¹⁹ Bernd Knabe kommt entsprechend zu dem Schluss: "Zwar scheint es auf den ersten Blick, als habe seit dem 24. und 25. Parteikongreß der KPdSU (1971, 1976) die Konzeption einer 'komplexen Erschließung' dominiert, doch wird bei genauerem Hinsehen deutlich, daß sich vor Ort in qualitativer Hinsicht kaum etwas verändert hat."¹²⁰

Mit einer gewissen Verzögerung verschoben sich auch die Kräfteverhältnisse in der öffentlichen Diskussion. Die hohen Investitionen in Sibirien - den "Europäern" ohnehin ein Dorn im Auge - hatten auch Begehrlichkeiten, Konkurrenz und Ansprüche geweckt, die in den 1980er Jahren immer lauter wurden.¹²¹ Die wirtschaftliche Entwicklung Sibiriens über die Rohstoffgewinnung hinaus verlor spätestens nach 1985 an Priorität, und sogar Aganbegjan änderte seine Meinung und plädierte dafür, mehr auf die kurzfristige Rentabilität der Investitionen zu achten.

Dieses Phänomen soll im Folgenden anhand zweier Themenkomplexe kurz untersucht werden, die für die Entwicklung der BAM-Zone im Kontext der Ost-West-Debatte von Bedeutung

¹¹⁴Mote 1977, S. 66.

¹¹⁵Roos 1984, S. 106.

¹¹⁶Vgl. Whiting 1981, S. 192ff. und Knabe 1975, S. 43.

¹¹⁷Whiting 1981, S. 194.

¹¹⁸Rožanskij 1995, S. 375.

¹¹⁹Dellenbrandt 1986, S. 76.

¹²⁰Knabe 1986, S. 125.

¹²¹Vgl. z.B. einen Artikel der *Sovetskaja Rossija* über den Kuzbass: Dessen Entwicklung sei eine nationale Aufgabe und sollte soviel Aufmerksamkeit (und entsprechend auch finanzielle Zuschläge) bekommen wie die BAM oder das Tjumener Ölgebiet (vgl. CDSP 36 (1984), H. 3, S. 23).

waren: Es geht dabei um die Territorialen Produktionskomplexe (TPK) und die Diskussion um die sogenannte Schichtmethode.

2.2.1.1 Territoriale Produktionskomplexe Ein wichtiges Merkmal sowjetischer Wirtschaftspolitik war die Dominanz sektoraler Wirtschaftsplanung, der die Tendenz zum "Ressortegoismus" (*vedomstvennost'*) innewohnte.¹²² Nach den gescheiterten Versuchen Chruščevs, mit den regionalen Wirtschaftsräten (*sovnarchozy*) die regionale Planung zu stärken, gewann in den 1970er Jahren die Theorie der Territorialen Produktionskomplexe (TPK) an Bedeutung als Instrument der regionalen Wirtschaftsplanung.¹²³ Was ein TPK ist, darüber gab es keinen Konsens. N.N. Nekrasov definierte folgendermaßen: Ein TPK sei "an effective linkage of the enterprises of one or more branches of specialization located in the borders of an economic region, union or autonomous republic, oblast or kray, using its productive and social infrastructure."¹²⁴ Die Idee der TPK war an sich nicht neu. Was in den 1970er Jahren anders war, war Folgendes: Zum einen spielte gegenüber den klassischen TPK, die bereits in industrialisierten Gebieten existierten und die man lediglich im Nachhinein als solche analysierte, die Idee der programm-zielorientierten (*programmno-celevye*) TPK eine größere Rolle. Letztere wurden bewusst und geplant meist in dünn besiedelten Gebieten angelegt.¹²⁵ Zum zweiten begann die Idee der TPK während jener Zeit in der Führung Unterstützung zu finden, so dass beispielsweise 1976 die Bildung von großen TPK von Kossygin zu den höchsten wirtschaftspolitischen Prioritäten gezählt wurde.¹²⁶ Diese wachsende Bedeutung des TPK-Konzepts und die Erschließung der BAM-Zone dürften sich wechselseitig verstärkt haben. Jedenfalls sollten die TPK das zentrale Instrument zur wirtschaftlichen Erschließung der BAM-Zone sein. Bei den anzulegenden TPK sollten verschiedene industrielle Aktivitäten, verschiedene Branchen, Rohstoffgewinnung und -verarbeitung so zusammengelegt und vernetzt werden, dass sich Synergieeffekte wie z.B. die Nutzung einer gemeinsamen Infrastruktur ergeben sollten. Typische Erscheinungen der *vedomstvennost'* sektoraler Planung, wie beispielsweise der Bau von mehreren unverbundenen Verkehrsnetzen, Heizsystemen, Wohnsiedlungen usw., sollten so vermieden werden. Man hoffte, damit bis zu 15% oder sogar 20% des Kapitals einsparen zu können.¹²⁷

Wenn in der öffentlichen Diskussion von den Perspektiven der wirtschaftlichen Entwicklung der BAM-Zone die Rede war, folgte oft eine Aufzählung der geplanten TPK: Bezeichnenderweise variierten dabei Zahl, Lage und Struktur der TPK deutlich je nach Quelle.¹²⁸ Häufig wurden

¹²²Zu den praktischen Auswirkungen der *vedomstvennost'* vgl. Kap. 3 der vorliegenden Arbeit.

¹²³Zu den TPK allgemein vgl., auch im Folgenden, v.a. Dienes 1987a und Klüter 1991.

¹²⁴Nekrasov, N.N.: *Regional'naja ekonomika. Teorija, problemy, metody*, Moskau: Ekonomika, 1975, S. 280. Zitiert nach Taaffe 1984, S. 170f.

¹²⁵Vgl. Dienes 1987a, S. 294.

¹²⁶Vgl. Dienes 1987a, S. 295.

¹²⁷Vgl. Gramatzki 1986, S. 181, Knabe 1977, S. 7 und *Sowjetunion heute* 1978/9, S. 18. Zu den vermeintlichen Vorteilen des TPK-Konzepts vgl. auch CDSP 31 (1979), H. 6, S. 12.

¹²⁸G. Tarasov vom wissenschaftlichen BAM-Rat der Akademie der Wissenschaften nennt 6 TPK und 4 weitere industrielle Knotenpunkte (vgl. CDSP 28 (1976), H. 48, S. 14;18), Mote 1977, S. 82, nennt 10 TPK, Whiting 1981, S. 201 nennt 5 TPK, Kibal'čič 1977a, S. 153f., nennt 7 TPK, ebenso Aganbegjan 1986, S. 88ff., allerdings mit einem weiteren Industrieknotenpunkt; Reymann 1991, S. 30ff., führt 11 TPK bzw. industrielle Knotenpunkte an, und *Broekmeyer 1981, S. 83ff. geht von 8 TPK aus. Klüter 1991, S. 255ff. führt verschiedene Programme mit

dabei folgende Gebiete genannt, in denen TPK errichtet oder ausgebaut werden sollten: Das Obere Lena-Gebiet sollte für die Holzindustrie, Erdöl und Erdgas u.a. erschlossen werden; ein Nordbajkal-TPK für die Erschließung von Bunt- und Polymetallerzen, Asbest, Synnyrit, Wasserkraft usw.; die Kupfergewinnung von Udokan sollte nach Ansicht einiger zu einem TPK ausgebaut werden; Tynda sollte eine Rolle als Verkehrs- und Industrieknotenpunkt spielen; die Industriestadt Komsomol'sk-na-Amure sollte zu einem TPK mit den Schwerpunkten Stahlerzeugung, Maschinenbau u.a. werden. Die größte Rolle sollte der südjakutische TPK im Kohlengebiet um Nerjungri spielen.

Die unterschiedlichen und zum Teil widersprüchlichen Angaben zeigen, wie wenig durchdacht und geplant die Anlage von TPK entlang der BAM war: "In diesem Gemisch von Unwissenheit und Spekulationen wucherten Gerüchte, Wünsche und Zukunftsperspektiven ins Unüberschaubare: zehn TPK sollten an der BAM errichtet werden."¹²⁹ Das TPK-Konzept funktionierte nicht wie geplant. Schon in ihrem Ansatz verdienten viele TPK diesen Namen nicht, weil sie monostrukturell geprägt waren.¹³⁰ Sogar über den noch einigermaßen erfolgreichen südjakutischen TPK urteilt Helmut Klüter: "Die Bezeichnung TPK dient hier dazu, die Erschließung Südjakutiens augenfällig in den Unionsplanungen zu plazieren."¹³¹ Auch der Bau redundanter Infrastruktur, den man eigentlich vermeiden wollte, konnte nicht verhindert werden: In den geplanten TPK existierten, wie anderswo an der BAM auch, mehrere infrastrukturelle Netze (Versorgungsleitungen, Kraftwerke, soziale Einrichtungen, Wohnviertel) unverbunden nebeneinander her, jedes Ministerium baute seine eigene Siedlung.¹³² Die Errichtung von TPK litt unter administrativen Schwächen. Erstens waren auch innerhalb der TPK die einzelnen Industrieministerien für bestimmte industrielle Aktivitäten verantwortlich, was zur Perpetuierung von Ressortegoismen führte.¹³³ Zweitens gab es weder eine rechtlich verbindliche Definition von TPK noch eine institutionalisierte Führung bzw. Verwaltung für einzelne TPK. Die TPK hatten im sowjetischen Apparat keinen Platz. Koordinationsgremien unter der Federführung von Ressortministerien stießen auf Widerstände und bewährten sich offenbar nicht.¹³⁴ An sich war Gosplan für die TPK zuständig, aber innerhalb von Gosplan gab es keine zuständige Stelle; und auch Gosplan war den Einflüssen verschiedener Industrieministerien ausgesetzt.¹³⁵ Außerdem hätte ein administrativ selbständiger TPK sich im Wettbewerb um politische und wirtschaftliche Ressourcen sowohl mit den zentralen Unionsministerien als auch mit den lokalen und regionalen Eliten und Verwaltungen befunden - daran hatten, kurzfristig gesehen, beide Seiten kein Interesse.¹³⁶ Ein IEOPP-Report über TPK stellte fest:

unterschiedlichen TPK-Planungen an; bei Knabe 1977, S. 17ff. und Roos 1984, S. 117ff. finden sich ebenfalls verschiedene Einteilungen.

¹²⁹Klüter 1991, S. 255.

¹³⁰Vgl. z.B. Klüter 1991, S. 256 und 265 sowie PdSU 1979/1, S. 24.

¹³¹Klüter 1991, S. 269.

¹³²Dazu ausführlicher im folgenden Kapitel. Vgl. für den südjakutischen TPK z.B. CDSP 29 (1977), H. 20, S. 10.

¹³³Vgl. z.B. Roos 1984, S. 119f.

¹³⁴Vgl. z.B. CDSP 35 (1983), H. 2, S. 22.

¹³⁵Vgl. Dienes 1987a, S. 299 und Roos 1986, S. 146. Bei Gosplan waren nach Broekmeyer für die territorialen Kontakte nach Ost- und Westsibirien gerade einmal zwei Menschen angestellt (vgl. Broekmeyer 1981, S. 87).

¹³⁶Vgl. Whiting 1981, S. 198.

The peculiar persistence of shortcomings in the development of various complexes, despite the fact that many of the shortcomings are widely publicized, attests to the existence of general rather than "local" causes. In our opinion, the shortcomings are inherent in the present methods of long-term planning, of territorial research, and of organizing the functioning of intraregional territorial-production complexes.¹³⁷

Zamira Ibragimova fasst diese strukturellen Schwächen folgendermaßen zusammen: "all the parts of a territorial-production complex are planned separately by the branches in the hope that the pieces will fit together."¹³⁸ All diese Schwierigkeiten waren schon bei der Entstehung des TPK Bratsk-Ust'-Ilimsk aufgetreten, aber offensichtlich konnte man sie beim Bau der BAM nicht vermeiden. Der südjakutische TPK, geologisch besser erforscht, infrastrukturell engagierter aufgebaut und mit ausländischer (japanischer) Hilfe wirtschaftlich entwickelt, war der einzige TPK, der einigermaßen erfolgreich war und auch einen gewissen Bestand hatte.¹³⁹ Die anderen TPK an der BAM haben nie konkrete Formen angenommen und wurden spätestens zu Beginn der 1990er Jahre ad acta gelegt.¹⁴⁰

Allerdings hängt die Verortung des TPK-Konzepts in der Ost-West-Debatte von der jeweiligen genauen Vorstellung von einem TPK ab; das TPK-Konzept war zu offen und vage, um nur von einer Seite instrumentalisiert werden zu können.¹⁴¹ Vor dem gedanklichen Hintergrund einer wirklich umfassenden, proportionalen wirtschaftlichen Entwicklung Sibiriens nahm sich das TPK-Konzept enger aus. Andererseits gingen die Ansprüche der programm-zielorientierten TPK über die reine Ressourcengewinnung deutlich hinaus. Außerdem würden die TPK, so dachte man, die sektorale Wirtschaftsplanung und damit den Einfluss der Branchenministerien zugunsten der regionalen Planung stärken. Insofern schien das TPK-Konzept den "Sibirienanhängern" eine geeignete Ausgangsbasis für die komplexere wirtschaftliche Entwicklung zu sein.

Vielleicht waren es auch diese Vorstellung und die erwähnten regionalen Interessen, die dazu führten, dass das TPK-Konzept auch wirtschaftlichen Regionen übergestülpt wurde, wo es - etwa wegen der eindimensionalen Wirtschaftsstruktur - gar nicht angebracht war.¹⁴² Man bediente sich des TPK-Konzeptes auch, um regionalpolitische Ziele zu erreichen. Die Dominanz des TPK-Konzeptes bei der Diskussion um die Erschließung der BAM-Zone und die politische Unterstützung, die dieses Konzept erfuhr, zeigen erneut, dass die "Sibirienanhänger" in den 1970er Jahren ein öffentliches Übergewicht hatten; aber wie oben lässt sich auch hier feststellen, dass das offenbar nicht ausreichte, ihre Vorstellungen zu realisieren und die strukturellen Schwächen wie auch die vielen Widerstände gegen diese Strategie zu überwinden. Die öffentliche Akzeptanz des Konzeptes konnte offenbar nicht in wirtschaftspolitischen Wandel umgesetzt werden.

¹³⁷Zit. von Zamira Ibragimova in CDSP 27 (1975), H. 30, S. 3.

¹³⁸CDSP 27 (1975), H. 30, S. 3.

¹³⁹Vgl. Klüter 1991, S. 264ff.

¹⁴⁰Vgl. Klüter 1991, S. 264 und 357.

¹⁴¹Bernd Knabe hält das TPK-Konzept entsprechend für der komplexen Erschließung entgegengesetzt (vgl. Knabe 1986, S. 126).

¹⁴²Vgl. Klüter 1991, S. 278, wo festgestellt wird, "daß es nicht regionalimmanente Faktoren waren, die die Planer zur Beschäftigung mit der Oberen Lena veranlaßten. Es war ganz schlicht die Tatsache, daß die BAM durch dieses Gebiet führt."

2.2.1.2 Die Kontroverse um Besiedlung oder Schichtmethode Bei der Diskussion über den Grad der Komplexität der wirtschaftlichen Entwicklung Sibiriens spielte auch die Frage der sogenannten Schichtmethode (*vachtovyj metod*) eine Rolle, wenn auch nicht so eine beherrschende wie die der TPK. Die Schichtmethode wurde vor allem bei der Erschließung der nordwestsibirischen Erdöl- und Erdgasfelder angewandt.¹⁴³ Bei der Schichtmethode sollten in oder bei dem betreffenden Erschließungsgebiet einige wenige größere Siedlungen gebaut werden, die allen städtebaulichen Bedürfnissen entsprachen; von diesen Siedlungen aus sollten die Arbeitskräfte dann für bestimmte Schichten in kleinere, provisorisch gebaute Siedlungen verlegt werden und nach ihrer Schicht wieder in die größeren Siedlungen zurückkehren. Bei der Expeditionsmethode (*ekspedicionnyj metod*) sollten die Arbeitskräfte gar von außerhalb des Erschließungsgebieten zu ihren Schichten geflogen werden.

Diese Erschließungsmethode wurde zumeist mit den hohen Kosten begründet, die eine dauerhafte Ansiedlung von Arbeitskräften in solchen klimatisch schwierigen Gebieten verursachen würde. Zudem verwies man auf die gesundheitlichen Belastungen für dauerhaft in solchen Gebieten wohnende Menschen sowie darauf, dass der Bau von permanenten Siedlungen sich deshalb nicht lohnte, weil die Rohstofflager zu einem bestimmten Zeitpunkt erschöpft sein würden.¹⁴⁴

Aber auch im Falle der nordwestsibirischen Öl- und Gasvorkommen war die Schichtmethode alles andere als unumstritten, schon allein wegen der Probleme, die in der Praxis auftraten: Die soziale Infrastruktur der Basissiedlungen wurde viel zu langsam entwickelt, so dass die Arbeitskräfte - zum Teil offenbar auch aufgrund unzureichender Information - in die Schichtsiedlungen zogen, wo die Infrastruktur erst recht nicht ausreichte, weil sie für die Schichtsiedlungen nie geplant worden war; die mit der Schichtmethode verbundene hohe Fluktuation von Arbeitskräften, die jeweilige Eingewöhnungs- und Einarbeitungszeit führte zu Reibungsverlusten; der Transport zu und von den Ölfeldern war chaotisch organisiert und dauerte oft mehrere Tage.¹⁴⁵ Lokale Kräfte kritisierten, dass mit der Schichtmethode nur diejenigen nach Sibirien kämen, die schnell möglichst viel Geld verdienen wollten und sich dort nicht zu Hause fühlten, und dass sie - und hier spielt wieder die Ost-West-Debatte hinein - dazu führte, dass man in Sibirien lediglich Raubwirtschaft betreibe, ohne die Region wirtschaftlich wirklich zu entwickeln.¹⁴⁶

Auch im Zusammenhang mit der BAM wurde diskutiert, ob man die BAM-Zone wirtschaftlich mit der Schichtmethode erschließen solle oder nicht. Aus den Quellen ergibt sich in der Frage kein deutliches Bild. Auf der einen Seite scheint es, dass die Stimmen, die die Schichtmethode ablehnten oder allenfalls für den Baubeginn für sinnvoll hielten, ein deutliches Übergewicht hatten.¹⁴⁷ Eine umfassende, nicht nur auf Rohstofferschließung ausgehende Entwicklung Sibiriens und der BAM-Zone erforderte eine permanente Besiedlung. Entsprechend befürworteten die "Sibirienanhänger" im Prinzip auch die städtebauliche Entwicklung der BAM-Zone.¹⁴⁸

¹⁴³Vgl. hierzu z.B. CDSP 34 (1982), H. 25, S. 1-4 und, auch im Folgenden, Dienes 1987a, S. 306ff.

¹⁴⁴Vgl. CDSP 34 (1982), H. 25, S. 1f.

¹⁴⁵Vgl. CDSP 34 (1982), H. 25, S. 1ff.

¹⁴⁶Vgl. Dienes 1987a, S. 307.

¹⁴⁷Vgl. z.B. Bojko 1977, S. 6, CDSP 36 (1984), H. 35, S. 8 und CDSP 38 (1986), H. 21, S. 10.

¹⁴⁸Auch hier wurde allerdings eine Differenzierung in größere Städte, die als Industriezentren und Basis der Bevölkerungsansiedlung fungieren sollten, und kleinere Siedlungen mit spezielleren Aufgaben vorgesehen (vgl. Pe-

Die Bauleute, so hieß es, sollten zu "Neusibiriern" gemacht werden, zu "Persönlichkeiten, die ihre vitalen Bestrebungen mit den langfristigen Plänen der Erschließung neuer Gebiete verknüpfen."¹⁴⁹ Die Urbanisierungs- und Zivilisierungsträume, die die BAM-Literatur prägten und von denen noch die Rede sein wird, standen in scharfem Kontrast zur Theorie der Schichtmethode.

Auf der anderen Seite wurden Stimmen laut, die die Anwendung der Schichtmethode an der BAM befürworteten.¹⁵⁰ So folgte einer Klage der Korrespondentin der *Literaturnaja gazeta*, Zamira Ibragimova, über die schlechte sozial-kulturelle Infrastruktur in den Siedlungen der BAM die suggestive Frage: "Die BAM hat ungefähr fünfzig provisorische Siedlungen ins Leben gerufen. Und wenn es an deren Stelle (oder auch nur der Hälfte!) zwei-drei sympathische Städtchen (z.B. solche wie der Novosibirsker Akademgorodok) und eine Schichtorganisation des Baus gegeben hätte?"¹⁵¹ Die Anhänger einer Besiedlungspolitik beklagten zudem, dass die Planvorgaben sich eher an der Schichtmethode orientierten.¹⁵²

Es lässt sich nicht eindeutig feststellen, ob und inwieweit sich die politische Führung bei dem BAM-Projekt der Schichtmethode bedienen wollte. Aus den Quellen ergibt sich eher das Bild eines relativ ungerichteten, chaotischen Neben- und Gegeneinanders verschiedener Akteure, die ohne klare Konzeption jeweils unterschiedliche Vorstellungen von der wirtschaftlichen Erschließung und unterschiedliche Interessen an der Besiedlung und dem Aufbau von Infrastruktur in der BAM-Zone hatten.

So war es - wie schon bei den TPK - nicht so sehr öffentliche Kritik, sondern die Widerstände bei der Realisierung, welche verhinderten, dass die Vorstellungen der "Sibirienanhänger" sich so umsetzen ließen. Die Schwierigkeiten bei der Schaffung einer ausreichend umfangreichen sozial-kulturellen Infrastruktur, der Grundlage für eine permanente Besiedlung, die daraus resultierende hohe Fluktuation - von diesen Problemen wird im nächsten Kapitel noch die Rede sein. Nur so viel sei hier gesagt: Der Versuch, Arbeitskräfte mit Zeitverträgen und materiellen Anreizen zur BAM zu locken, ohne ihnen gute Lebensbedingungen zu bieten, sowie das geringe Interesse vieler beteiligter Organisationen an effektiver Siedlungsplanung in der BAM-Zone hatten zur Folge, dass die Entwicklung der BAM-Zone tatsächlich zu einem großen Teil den provisorischen Charakter hatte, den man an der Schichtmethode kritisiert hatte. Entsprechend beklagte man sich auch später: "Wir müssen die Suppe auslöffeln, die uns die einstige 'Stra-

terburžcev 1976, S. 4). Allerdings ähnelt dieser Ansatz mehr der auch in hochindustrialisierten Gebieten üblichen Differenzierung etwa in Ober-, Mittel- und Unterebenen als der Schichtmethode im eigentlichen Sinn.

¹⁴⁹Filippov 1983, S. 243. Wortgleich auch Voronov/Smirnov 1982, S. 16.

¹⁵⁰Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 80. Es gab auch Zwischenpositionen, wie sie etwa von Belkin/Šeregi vertreten wurden, welche die Errichtung eines gewissen Siedlungsnetzes befürworteten, auf dessen Grundlage man dann mit einer (verbesserten) Schichtmethode die Erschließung der BAM-Zone vorantreiben könne (vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 45f. und 55).

¹⁵¹*Literaturnaja gazeta*, 25.07.1979, S. 10. Auf derselben Seite findet sich ein weiterer Artikel, der die Anwendung der Schichtmethode an der BAM fordert. Vgl. auch Aganbegjan/Kin/Možin 1984, S. 117ff. Vgl. auch Knabe 1982, S. 16. Knabe 1982, S. 42, Fußnote 41, berichtet von einer Häufung von Artikeln zur Schichtmethode in der sowjetischen Presse im Sommer 1980 und führt das auf eine möglicherweise vorher gefallene einschlägige Grundsatzentscheidung zurück. Viktor Perevedencev forderte 1988: "It's time to stop trying to develop Siberia and the Far East with more and more people. A relatively few skilled workers, armed with the best equipment specially adapted for use in northern conditions, will accomplish more than masses of poorly skilled people who come here briefly for chasing high wages." (Vgl. CDSP 40 (1988), H. 46, S. 16).

¹⁵²Vgl. CDSP 36 (1984), H. 35, S. 8 und CDSP 38 (1986), H. 21, S. 10.

tegie' der Arbeiter auf Zeit eingebrockt hat, die da lautet, bauen wir die Bahn und gehen dann wieder in unsere Heimatorte zurück."¹⁵³

Auf der anderen Seite baute man beispielsweise am Nordufer des Bajkalsees eine größere Stadt, Severobajkal'sk, einst ein Prunkstück in den Urbanisierungsfantasien der Planenden, die dann nach der Fertigstellung des Streckenbaus nicht nur ökologisch schädlich und völlig überbevölkert war, sondern wirtschaftlich auch relativ nutzlos, so dass man sich in der Tat fragen kann, ob hier die Schichtmethode nicht tatsächlich auch im Interesse der lokalen Kräfte und der "Sibirienanhänger" gewesen wäre.¹⁵⁴ Schließlich trifft auch für die BAM-Zone zu, was Leslie Dienes für die westsibirischen Öl- und Gasfelder festgestellt hat: "It is [...] a fact that many of the 'permanent' habitations [...] are not the result of planning or even the lobbying efforts of local officials, but are outposts turned into settlements by default."¹⁵⁵

Die BAM war als ein bedeutender Schritt in der wirtschaftlichen Erschließung Sibiriens geplant. Bisher wurde hier der Versuch unternommen, die Diskussion über die BAM anhand von drei Aspekten, nämlich der allgemeinen Strategiediskussion sowie der Debatten über die TPK und die Schichtmethode, in die sogenannte Ost-West-Debatte einzuordnen und zu bestimmen, inwieweit die BAM der Ausgangspunkt für die komplexe wirtschaftliche Entwicklung oder für die ausschließlich rohstofforientierte Erschließung war. Dabei lässt sich ungefähr folgendes Muster beobachten: In der öffentlichen Diskussion, besonders in der populären und populärwissenschaftlichen Publizistik, spielt zwar der Rohstoffreichtum der Region eine Schlüsselrolle, aber die Notwendigkeit einer komplexen wirtschaftlichen Entwicklung wird überwiegend betont. Da, wo das nicht ohnehin nur Lippenbekenntnisse waren,¹⁵⁶ gesellte sich zu diesem Übergewicht im Diskurs aber eine gewisse Hilflosigkeit in der Realisierung. Mangelnde Planung und Koordination, strukturelle organisatorische Schwächen, fehlendes Interesse bei den beteiligten Akteuren, v.a. bei den Unions-Branchenministerien, und eingefahrene Verhaltensweisen ließen auch die BAM-Zone - mehr oder weniger von Beginn an - im Wesentlichen zu einem Objekt der rohstofforientierten "Raubwirtschaft"¹⁵⁷ werden.

2.2.2 Die BAM als Verkehrsprojekt und Stütze der Außenwirtschaft

2.2.2.1 Die BAM als Verkehrsprojekt

Dass die BAM als Eisenbahnlinie eine verkehrstechnische Bedeutung haben sollte, leuchtet unmittelbar ein. Im Folgenden soll dargestellt werden, welche verkehrstechnischen Probleme mit dem Bau der BAM gelöst werden sollten und wie die verkehrspolitischen Begründungsmuster für die BAM aussahen.

Verkehrswege spielen bei der wirtschaftlichen Nutzung und Entwicklung eines Gebiets immer eine zentrale Rolle. Für ein Land, das so sehr von Entfernung geprägt ist wie Sibirien,

¹⁵³PdSU 1990/1, S. 23.

¹⁵⁴Zur Situation in Severobajkal'sk vgl. v.a. *Ogonek* 1989/5, S. 14-17. Vgl. auch *Železnodorožnyj transport* 1989/12, S. 33.

¹⁵⁵Dienes 1987a, S. 308.

¹⁵⁶Zu diesem Schluss kommt Marius Broekmeyer für die Entwicklung Sibiriens seit den 1960er Jahren: "Zwar sagt die Obrigkeit, dass sie weiterhin eine integrierte wirtschaftliche und soziokulturelle *all-round*-Entwicklung anstrebt, aber mehr als ein frommer Wunsch ist das nicht. Man hat deutliche Entscheidungen getroffen." (Broekmeyer 1981, S. 24).

¹⁵⁷Dienes 1987a, S. 307.

mag das besonders gelten. Man berief sich dann auch auf Gleb Kržižanovskij, "[who] used to say quite aptly that the main problem in the development of these areas is the struggle against space."¹⁵⁸

In der BAM-Zone gab es nun fast keine Verkehrswege, jedenfalls keine, die einer intensiveren Nutzung der Region hätten dienen können. Straßen gab es kaum, die wichtigsten Verkehrswege im östlichen und nördlichen Sibirien waren zum einen die großen Flüsse, vor allem die Lena, und zum anderen der Luftverkehr. Diese Transportmöglichkeiten versuchte man auch auszubauen, aber ihre Kapazitäten waren begrenzt: die der Flüsse durch die geringe Transportgeschwindigkeit, den Wasserstand und vor allem durch den langen sibirischen Winter; der Luftverkehr durch die Witterungsabhängigkeit und die hohen Transportkosten.¹⁵⁹ Unter diesen Bedingungen bot sich für eine wirtschaftliche Erschließung des Gebiets eine Eisenbahn tatsächlich als billigere und schnellere Alternative an - für I.I. Komogorcev ging die BAM gar "unter dem unmittelbaren Einfluss der industriellen Entwicklung Sibiriens und des Fernen Ostens von der Kategorie des 'Wünschenswerten' in die Kategorie des 'Lebensnotwendigen' über"¹⁶⁰.

Die BAM sollte aber über die direkte Erschließung der BAM-Zone hinaus wichtige Funktionen innerhalb des sowjetischen Verkehrssystems übernehmen. Sie sollte die Transsibirische Eisenbahn, angeblich die am stärksten befahrene Eisenbahnstrecke der Welt, entlasten.¹⁶¹ Die chronische Unterentwicklung und Überlastung des sowjetischen Verkehrsnetzes wirkte sich hemmend auf die allgemeine Entwicklung der sowjetischen Wirtschaft aus.¹⁶² Zudem sollte sie als zweite große Ost-West-Verbindung die Anbindung Jakutiens, des Amurbeckens und des nördlichen Fernen Ostens an die westliche Sowjetunion erleichtern.¹⁶³ Die BAM sollte sich hierfür auch deshalb anbieten, weil sie für diese Strecken bedeutend kürzer ist als die Transsibirische Eisenbahn.

Noch wichtiger war dieser Umstand allerdings für die Funktion der BAM als Transitstrecke für die Verbindung zwischen den sowjetischen Pazifikhäfen zum westlichen Teil der Sowjetunion und letztlich auch nach Westeuropa. Man glaubte, über die BAM einen Teil des lukrativen internationalen Containerverkehrs abwickeln zu können, der schon seit 1971 auch auf der Transsibirischen Eisenbahn verkehrte und der günstiger als die entsprechende Seeroute sein sollte.¹⁶⁴ Der Bau einer zweiten West-Ost-Magistrale wurde vom nach der Perestrojka in Erklärungsnot geratenen Eisenbahnministerium schließlich auch mit dem Hinweis darauf verteidigt, dass die USA immerhin vier Magistralen zum Pazifik hätten.¹⁶⁵

Die verkehrstechnische Hauptbedeutung der BAM sollte aber im Gütertransport, v.a. im Transport (und Export) von Rohstoffen, liegen. Dabei sollte dem Erdöl aus Westsibirien und längerfristig auch aus Ostsibirien die Hauptrolle zukommen. Von den für das Jahr 1985 geplanten

¹⁵⁸Bunič 1977, S. 136.

¹⁵⁹Vgl. z.B. Komogorcev 1980, S. 47f. und Mote 1977, S. 65. In *Sovetskie Profsojuzy* 1974/14, S. 22, wurde darauf verwiesen, dass unter den bisherigen Bedingungen die Transportkosten für Nordsibirien so hoch seien wie auf den Mond.

¹⁶⁰Komogorcev 1980, S. 48.

¹⁶¹Vgl. z.B. Lincoln 1996, S. 445.

¹⁶²Vgl. z.B. Seidenstecher 1985, S. 22f.

¹⁶³Vgl. z.B. Aganbegjan 1986, S. 86, Nirša 1977, S. 42 und *Železnodorožnyj transport* 1989/12, S. 27.

¹⁶⁴Vgl. *Sowjetunion heute* 1978/9, S. 18.

¹⁶⁵Vgl. *Železnodorožnyj transport* 1989/12, S. 24.

35 Mio. Tonnen Transportvolumen waren 25 Mio. Tonnen, also über 70%, für den Transport von Öl vorgesehen, der Rest entfiel v.a. auf Holz, Kohle und Holzprodukte.¹⁶⁶

2.2.2.2 Die außenwirtschaftliche Rolle der BAM Hier zeigt sich, von welcher zentraler Bedeutung der Außenhandel für das BAM-Projekt war. Überhaupt hatte der Außenhandel unter Brežnev enorm an Umfang und Bedeutung gewonnen.¹⁶⁷ Seit den frühen 1960er Jahren hatte sich zudem der Anteil Sibiriens am Exportvolumen erhöht.¹⁶⁸ Die BAM sollte sowohl in ihrer Transitfunktion als auch über ihre Erschließungsfunktion die Exportmöglichkeiten der Sowjetunion nachhaltig erweitern. Als Handelspartner fasste man neben den sozialistischen Staaten des Pazifikraums vor allem Japan, mit Abstrichen auch die USA und Kanada ins Auge.¹⁶⁹ Hauptexportgüter sollten die sibirischen Rohstoffe sein - Kohle, Holz, Eisenerze, Buntmetalle, Gas und, wie gezeigt, vor allem Öl.¹⁷⁰ Die überragende Bedeutung von Erdöl in den Planungen zur BAM wurde dadurch unterstrichen, dass es offenbar Überlegungen gab, statt einer Eisenbahnstrecke eine Pipeline zu bauen - letztlich habe sich die Eisenbahn aber als billiger und flexibler erwiesen.¹⁷¹ Die Erwartungen an den Ölexport waren nicht zuletzt nach der Ölkrise von 1973 besonders hoch.¹⁷²

In einer Zeit steigender Rohstoffpreise schien die BAM mit ihren Exportmöglichkeiten auch westlichen Beobachtern, wie dem Geografen Victor Mote, eine Investition in die erhebliche wirtschaftlich-strategische Stärkung der ressourcenreichen Sowjetunion zu sein:

Given the complementary relationship between a mineral-rich USSR and a resource-poor, industrialized West, Soviet authorities will be vested with strong bargaining power by the year 2000. Using this bargaining power peacefully in the realm of foreign commerce [...], the Soviet Union should become the great industrial power of the 21st century.¹⁷³

Die außenwirtschaftliche Situation schien günstig. Man hoffte, die an sich teure und dadurch in den vorangegangenen Jahrzehnten behinderte Erschließung des sowjetischen Ostens mit der Aussicht auf Erlöse aus dem Rohstoffexport mit Hilfe ausländischen Kapitals bewerkstelligen zu können.¹⁷⁴

Vor allem die Zusammenarbeit mit Japan stand zunächst im Mittelpunkt der außenwirtschaftlichen Bemühungen um die Erschließung Ostsibiriens und des Fernen Ostens. Der japanisch-sowjetische Vertrag über die Erschließung des südjakutischen Kohlereviere, in der Realisierung

¹⁶⁶Vgl. Birjukov 1977, S. 132, Knabe 1984, S. 430, Mote 1987b, S. 52f., Kibalov/Kin 1996, S. 60. Knabe 1977, S. 33, nennt im Gegensatz zu Mote 1987b, S. 52f., für das Jahr 1982 die Zielvorgabe 25-30 Mio. t, für 1985 nennt er 70-75 Mio. t.

¹⁶⁷Vgl. Hildermeier 1998, S. 894f.

¹⁶⁸Nirša 1977, S. 42, spricht von einer Vervierfachung des Anteils an der Exportproduktion der RSFSR. Dabei sind natürlich bestimmte wichtige Exportgüter, etwa Baumwolle, als Vergleichsmaßstab nicht enthalten.

¹⁶⁹Vgl. z.B. Aganbegjan 1986, S. 87, Mote 1977, S. 87ff., Nirša 1977, S. 42.

¹⁷⁰Vgl. z.B. Mote 1977, S. 88f., Nirša 1977, S. 42ff. Von anderen Exportgütern, etwa den Erzeugnissen traditioneller Branchen (Pelzzucht, Rentierzucht u.ä.), ist nur am Rande die Rede.

¹⁷¹Birjukov 1977, S. 118f., stellt entsprechende Vergleichsrechnungen an.

¹⁷²Vgl. Mote 1990, S. 323.

¹⁷³Mote 1977, S. 105.

¹⁷⁴Vgl. z.B. Karger/Liebmann 1986, S. 39f.

das wichtigste Projekt in diesem Zusammenhang, wurde seit 1968 angebahnt; 1974 wurde ein entsprechendes Abkommen unterschrieben.¹⁷⁵ Es war vorgesehen, dass Japan der Sowjetunion einen Kredit über 450 Millionen Dollar, vornehmlich zum Kauf von (japanischer) Ausrüstung, gewährte, den die Sowjetunion mit Kohlelieferungen aus dem an die kleine BAM angeschlossenen Kohlerevier abbezahlen sollte. Neben diesem Abkommen gab es noch Vereinbarungen über Ölprospektion auf Sachalin (1972), Holzlieferungen (1973) und Gasprospektion in Viljuj-Becken (1974). Auch der für den Export notwendige Hafen in Vostočnyj wurde mit japanischer Hilfe gebaut. Insgesamt betragen die japanischen Kredite über 1 Milliarde Dollar. Das japanische Interesse an sowjetischen Rohstoffexporten hat möglicherweise bei der Entscheidung für den Bau der BAM eine wesentliche Rolle gespielt.¹⁷⁶

Die sowjetisch-japanische Zusammenarbeit wurde in der sowjetischen Presse recht positiv dargestellt, man sprach von einer "konstruktive[n] Haltung japanischer Geschäftskreise zum Ausbau der beiderseitig vorteilhaften Zusammenarbeit mit der Sowjetunion"¹⁷⁷. Auch in propagandistischen Vorstellungen findet sich der Stolz der BAM-Erbauer, "internationale Politik [zu] betreiben"¹⁷⁸. Im Prinzip hatten ja auch beide Seiten ein Interesse an diesen Projekten: die Sowjetunion an japanischem Kapital, japanischer Technologie und Absatzmärkten für Rohstoffe, Japan an billigen Rohstoffimporten und Absatzmärkten für Bauausrüstung.¹⁷⁹ Und tatsächlich scheint die Kooperation im südjakutischen Kohlerevier im Großen und Ganzen auch zu beiderseitigen Zufriedenheit verlaufen zu sein; beide Seiten haben ihre Verträge offenbar erfüllt.¹⁸⁰

Unproblematisch verlief die Zusammenarbeit allerdings bei weitem nicht. Die japanischen Handelspartner hatten kein Interesse an einer ganz generellen und umfangreichen Zusammenarbeit, wie sie den sowjetischen Stellen möglicherweise vorschwebte. Der Handel mit China hatte in Japan offenbar höhere Priorität als der mit der Sowjetunion - gerade auch auf dem Gebiet der Rohstoffe.¹⁸¹ Die japanische Seite ging bei der Auswahl der zu unterstützenden Projekte sehr selektiv vor und förderte nur das, was ihr lukrativ erschien. Der Bau der BAM selbst etwa wurde - im Gegensatz zur kleinen BAM - nicht unterstützt.¹⁸² Auch zogen sich japanische und amerikanische Firmen nach 1979 aus dem Gasgeschäft von Viljuj zurück, weil die Gasreserven offenbar nicht groß genug waren, um die enormen Investitionskosten zu rechtfertigen. Der sowjetische Einmarsch in Afghanistan bot, so Victor Mote, einen außenpolitischen Anlass für diese im Grunde wirtschaftliche Entscheidung.¹⁸³ Außenpolitische Schwierigkeiten - im japanischen Fall z.B. die Kurilenfrage, im amerikanischen Fall etwa der harte Kurs der Reagan-Administration - mö-

¹⁷⁵Vgl., auch im Folgenden, Mote 1977, S. 89f., Broekmeyer 1981, S. 33f. und CDSP 37 (1985), H. 36, S. 16f.

¹⁷⁶Vgl. z.B. Botvinnikov 1974/75, S. 71f. Vgl. v.a. Broekmeyer 1981, S. 33f. Broekmeyer behauptet, dass der Bau der BAM erst öffentlich gemacht wurde, als die japanischen Zusagen standen.f

¹⁷⁷Nirša 1977, S. 45. Vgl. auch Conolly 1975, S. 922.

¹⁷⁸Vgl. *Jugend und Technik* 1977, S. 529. Charakteristisch für diese Art der Darstellung ist auch folgender Dialog: "Was willst du mir einreden! Japan und Australien... Wozu brauchen sie die BAM?' 'Und wie sie sie brauchen! Glaubst du, Japan gäbe uns die Kredite umsonst? [...]" (Malašenko 1979, S. 20).

¹⁷⁹Vgl. CDSP 37 (1985), H. 36, S. 17 und Herlemann 1986, S. 91.

¹⁸⁰Vgl. Klüter 1991, S. 272f. und CDSP 37 (1985), H. 36, S. 16f.

¹⁸¹Vgl. z.B. Herlemann 1986, S. 91ff. und Mote 1977, S. 105.

¹⁸²Vgl. Conolly 1975, S. 921. Diese Entscheidung fiel auf der 6. Konferenz der Gemeinsamen Kommission beider Länder (30.10.1974 - 01.11.1974) - vgl. Knabe 1975, S. 14.

¹⁸³Vgl. Mote 1985, S. 696. Vgl. auch Knabe 1982, S. 23.

gen einen hinderlichen Einfluss gehabt haben, und von sowjetischer Seite verwarnte man sich gegen die Verknüpfung von Handelsfragen mit politischen Fragen.¹⁸⁴ Ausschlaggebend dürfte allerdings eher die Frage nach realistischen und zuverlässigen Gewinnerwartungen gewesen sein; diese wurden - und werden bis heute - durch mehrere Faktoren beeinträchtigt: Die Rohstoffreserven waren geringer als erwartet bzw. noch nicht erschlossen, wie das bei ostsibirischem Öl und Gas der Fall war;¹⁸⁵ die Preisvorstellungen waren unterschiedlich, die Erschließungskosten wegen des Mangels an Arbeitskräften und der unterentwickelten Infrastruktur sehr hoch; das sowjetische Management war eher unflexibel, und die bürokratischen Hemmnisse wie die rechtlichen und politischen Unwägbarkeiten waren enorm - und sind es bis heute.¹⁸⁶ Zudem ließ das Interesse an den sowjetischen Rohstoffen angesichts sinkender Weltmarktpreise nach der Überwindung der zweiten Ölkrise in den 1980ern nach.

Die faktische Bedeutung der BAM als Verkehrs- und Transportmittel litt allerdings lange auch unter dem langsamen (und bis heute noch nicht abgeschlossenen) Ausbau der BAM¹⁸⁷ sowie unter den qualitativen Mängeln der Strecke und der geringen Geschwindigkeit der Züge (eine Journalistin klagte, der Zug aus Nerjungri gehe "zu Fuß"¹⁸⁸). Die Zeitschrift *Socialističeskaja industrija* veröffentlichte 1987 einen sehr anschaulichen Bericht über den Versuch eines Journalisten, mit der BAM zu fahren:¹⁸⁹ Die Passagiere mussten am Nordmuja-Tunnel aussteigen und mit privat agierenden Fahrern zu Wucherpreisen weiterfahren. Auf die Beschwerde des Journalisten hin entgegnete der Fahrer: "But it was you [correspondents] who proclaimed from the housetops that the Baikal-Amur-Line had gone into operation. So take the train! Pay us or wait for the Northern Muya Tunnel to be built! You'll be waiting a whole five-year plan!"¹⁹⁰ So kam der Journalist zu dem für eine Bahnlinie wahrlich vernichtenden Urteil: "Where transport is concerned, I've never hit a worse situation than on the BAM."¹⁹¹

Überdies hing die Leistungsfähigkeit der BAM als Verkehrs- und Transportmittel auch von der Verkehrsinfrastruktur ab, in die die BAM eingebettet war. Man mahnte schon früh an, dass diese ausgebaut werden sollte, zum Beispiel die Strecke von Komsomol'sk-na-Amure nach Sovetskaja Gavan', aber auch die sowjetischen Pazifikhäfen selbst.¹⁹² Entsprechende Berichte weisen allerdings darauf hin, dass auf diesem Gebiet bis zur einstweiligen Fertigstellung der BAM-Strecke noch nicht genügend geschehen war.¹⁹³

¹⁸⁴Vgl. Bogatko 1980, S. 63: "Leider verbindet man in den kapitalistischen Ländern mit Handelsverträgen manchmal bestimmte politische Forderungen. Solche Einschränkungen in der internationalen Zusammenarbeit zwingen uns, unseren Schwermaschinen- und Transportmaschinenbau in einem Umfang zu entwickeln, der den Rentabilitätsabwägungen widerspricht."

¹⁸⁵Vgl. z.B. Kibalov/Kin 1996, S. 60 und Mote 1985, S. 696.

¹⁸⁶Vgl. z.B. Herlemann 1986, S. 91ff. und Reymann 1991, S. 57ff.

¹⁸⁷Vgl. z.B. Knabe 1984, S. 430.

¹⁸⁸*Literaturnaja gazeta*, 25.07.1979, S. 10. Die 178 km der 1975 fertiggestellten Strecke Bam-Tynda konnte der Zug in 8 Stunden bewältigen. Für die Zukunft waren 100 km/h vorgesehen (vgl. Knabe 1977, S. 32).

¹⁸⁹Vgl. CDSP 39 (1987), H. 10, S. 21f.

¹⁹⁰CDSP 39 (1987), H. 10, S. 21. Die Schätzung mit dem Fünfjahresplan hat sich inzwischen als zu optimistisch erwiesen.

¹⁹¹CDSP 39 (1987), H. 10, S. 21.

¹⁹²Vgl. z.B. Bunič 1977, S. 137, CDSP 28 (1976), H. 34, S. 12f.

¹⁹³Vgl. z.B. CDSP 36 (1984), H. 43, S. 26f. und Knabe 1982, S. 27f.

2.2.3 Zusammenfassung: Die wirtschaftliche Erschließungsfunktion

Wenn die wirtschaftliche Erschließungsfunktion der BAM die wichtigste Begründung für ihren Bau war, stellt sich die Frage, ob und inwieweit sich diese Begründung als stichhaltig erwiesen hat.

In den vorangegangenen Abschnitten wurde der Bau der BAM in die wirtschaftspolitische Debatte zwischen Befürwortern der umfassenderen wirtschaftlichen Entwicklung Sibiriens, den sogenannten "Sibirienanhängern", und deren Gegnern eingeordnet, die Sibirien vor allem als Rohstofflager für die industriell und demografisch entwickelten westlichen Gebiete der Sowjetunion nutzen wollten. Dabei hat sich gezeigt, dass das BAM-Projekt auch vor dem Hintergrund dieses einfachen Deutungsmusters durchaus polyvalente Qualitäten hatte. Der Bau der BAM sah zunächst danach aus, als hätten sich hier die "Sibirienanhänger" durchgesetzt: Immerhin bedeutete das BAM-Projekt alleine schon die Lenkung erheblicher Mittel nach Sibirien. Außerdem deuteten die Konzepte, die den BAM-Diskurs beherrschten, darauf hin, dass sich die Sibirienanhänger durchgesetzt hatten: Die Verarbeitung und Veredelung der Rohstoffe sollte in Territorialen Produktionskomplexen über die reine Rohstoffgewinnung hinaus und mit Hilfe örtlich verfügbarer Energie vor Ort geschehen, Sibirien und die BAM-Zone sollten umfassend besiedelt und erschlossen werden. Darüber hinaus sollte die BAM als zweite große West-Ost-Verkehrsader in Sibirien die Transsibirische Eisenbahn entlasten, den Westen und Osten des Landes verkehrstechnisch zusammenrücken lassen, Potenzial für den Transitverkehr schaffen und wichtige Impulse für den Handel mit der Pazifikregion geben.

Die Dominanz der "Sibirienanhänger" war aber nur scheinbar. Zum einen ergibt sie sich aus der Perspektive: Die BAM war - trotz aller Beteuerungen von ihrer Allunionsbedeutung - ein "sibirisches" Projekt. Solange die BAM als Prestigeprojekt der sowjetischen Führung gleichsam sakrosankt und vor grundsätzlicher Kritik weitgehend geschützt war, blieben die Stimmen gegen die umfassende Entwicklung Sibiriens in der spezifischen Diskussion über die BAM zahlenmäßig eher schwach. In der allgemeinen wirtschaftspolitischen Ost-West-Debatte blieben die Befürworter der westlichen Orientierung aber durchaus stark.¹⁹⁴

Zum anderen entsprach jener Dominanz keine entsprechende Durchsetzungsfähigkeit in der Praxis. Eine Mischung aus Unvermögen, mangelnder Koordination, schlechter Planung, knappen Mitteln, aber auch fehlendem Interesse der Akteure, die eher einer westlichen Orientierung anhängen, allen voran der Branchenministerien,¹⁹⁵ ließ den Ansatz der umfassenden Entwicklung Sibiriens weitgehend scheitern. Die geplanten TPK bedeuteten in ihrer Monostruktur und der andauernden Prägung durch das Branchenprinzip keine Abkehr von der reinen Rohstofforientierung und wurden letztlich - mit Ausnahme der Kohleförderung in Südjakutien - nicht verwirklicht.¹⁹⁶

Sicher war es gerade die Vielfalt der theoretischen Verwendungsmöglichkeiten einer Eisenbahnstrecke wie der BAM, die sie aus wirtschaftlicher Sicht scheinbar attraktiv machte; und so macht es m.E. keinen Sinn, die Transit- und Exportfunktion und die wirtschaftliche Erschlie-

¹⁹⁴Vgl. Schiffer 1989.

¹⁹⁵Dieses Faktorenbündel soll im folgenden Kapitel anhand der Diskussion um die Schaffung von attraktiven Lebensbedingungen in den BAM-Siedlungen näher beleuchtet werden.

¹⁹⁶Vgl. Klüter 1991, S. 264.

lungsfunktion als einander ausschließende Prinzipien gegenüberzustellen. Dennoch prägte die in den Planungen zum Vorschein kommende starke Konzentration auf den Export von Rohstoffen die Orientierung der wirtschaftlichen Erschließung Sibiriens schon vor. Diese Planungen zur verkehrstechnischen Bedeutung der BAM im sowjetischen Wirtschaftsgefüge lassen Zweifel daran aufkommen, dass die "östliche" Strategie je eine reale Chance hatte; vielmehr stand wohl die reine Rohstoffgewinnung im Zentrum des Projekts. Wenn, wie erwähnt, Erdöl über 70% der geplanten Fracht ausmachen und der Rest vor allem aus Kohle und Holz bestehen sollte, zeigte sich hier doch eine eindeutige entsprechende Präferenz der verantwortlichen Planungsbehörden.¹⁹⁷

Die Entlastung der Transsibirischen Eisenbahn war zudem ohnehin nie ein sehr stichhaltiges Argument, da gerade die Strecke westlich der Abzweigung zur BAM in Tajšet überlastet war.¹⁹⁸ Zudem band der Bau der BAM Mittel, die evtl. für den Ausbau und die Modernisierung anderer Strecken hätten verwendet werden können.¹⁹⁹ Inzwischen, da die Eisenbahnstrecken untereinander konkurrieren, hat sich der Ausbau und die Renovierung der Transsibirischen Eisenbahn als mindestens so effektiv erwiesen.²⁰⁰

Die Diskrepanz zwischen propagandistischer Stärke und Schwäche in der Realisierung sibirienfreundlicher Positionen könnte man als ein Paradebeispiel für die von Vladimir Šljapentoch postulierte Lücke zwischen öffentlich-mythologischer und pragmatischer Ideologie nehmen: Nach Šljapentoch spiegeln die Massenmedien nur die für den öffentlichen mythologischen Gebrauch bestimmte und nicht die die konkrete Politik bestimmende pragmatische Ideologie oder gar die interne Parteiideologie der Führung wider.²⁰¹ In gewissem Maße ist diese Überlegung plausibel; die Überlagerung der sachbezogenen Diskussion durch mythische Elemente wurde hier ja bereits angesprochen. M.E. übersieht Šljapentoch jedoch, dass sich möglicherweise gar kein einheitlicher interner "pragmatischer" Wille der Führung konstruieren lässt, und dass es auch um widerstreitende Interessen geht.

Während der Diskussion der 1970er und frühen 1980er Jahre wurde praktisch keine öffentliche Grundsatzkritik an der BAM geübt; das Projekt an sich wurde nicht in Zweifel gezogen. Es ist aber durchaus anzunehmen, dass nicht nur Zweifel an der konkreten Erschließungsstrategie in der BAM-Zone gehegt wurden, sondern dass schon von Anfang an erhebliche Widerstände gegen das ganze Projekt bestanden. Dafür spricht auch, dass im Rückblick mehrfach (etwa von Seiten des Eisenbahnministeriums) auf solche Kontroversen verwiesen wurde, obwohl diese sich meiner Kenntnis nach nicht öffentlich niederschlugen.²⁰² Immerhin band die BAM erhebliche Mengen an Ressourcen - Arbeitskräfte, Geld, Material -, die anderswo fehlten. Erst später wurden entsprechende Bedenken auch publiziert.

Schon vor der Perestrojka begann sich abzuzeichnen, dass auch die offizielle Politik sich von

¹⁹⁷Die Vermutung Bernd Knabes, die "'sibirische Lobby' [...] [habe] mit einer gewissen Schadenfreude den notwendig gewordenen Verzicht auf die - nach anfänglicher Planung - beinahe ausschließliche Exportfunktion der BAM registriert" (Knabe 1982, S. 38), ist m.E. nicht sehr überzeugend. Zumindest zeigte sich im weiteren Verlauf, dass die dadurch frei werdenden Kapazitäten und Mittel nicht in ihrem Sinne verwendet wurden.

¹⁹⁸Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 8f. und Shaw 1985, S. 3.

¹⁹⁹Vgl. Seidenstecher 1985, S. 26f.

²⁰⁰Vgl. Reymann 1991, S. 56f. und *Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

²⁰¹Vgl. hierzu Šljapentoch 1986, S. XIIIff.

²⁰²Vgl. z.B. Bogatko 1980, S. 9, Broekmeyer 1981, S. 9, *Železnodorožnyj transport* 1995/7, S. 27.

der östlichen Orientierung stärker abzuwenden begann. Die Beschlüsse des XXVI. Parteitags der KPdSU von 1981 waren, so Bernd Knabe, "für die 'sibirische Lobby' ziemlich enttäuschend."²⁰³ Im Laufe der 1980er Jahre, z.B. unter den Vorzeichen für den von 1986-1990 vorgesehenen 12. Fünfjahresplan, der u.a. auf Intensivierung der Nutzung des vorhandenen Potenzials, auf Wiederaufbau und Modernisierung setzte, verlor die östliche Strategie - immer noch gegen den Widerstand der sibirischen Lobby - noch deutlicher an Priorität.²⁰⁴ Die kurzfristige Rentabilität von Investitionen stand wieder stärker im Mittelpunkt; sogar Abel Aganbegjan vertrat diese Strategie.²⁰⁵

Die komplexe Entwicklung Sibiriens, die sich praktisch auch kaum irgendwo abzeichnete, war damit auch politisch (vorläufig) gescheitert. Die Situation der BAM-Zone war somit in gewissen Punkten sehr ähnlich der Turkmeniens nach dem Bau der Turkmenisch-Sibirischen Eisenbahn (Turksib) in den 1930er Jahren, wie sie Jörg Stadelbauer beschreibt:

Es "zeigen sich Integrationsschwächen, die [...] zu Entwicklungshindernissen werden. An die Hauptverkehrslinie schließt sich ein nur mäßig entwickeltes Straßennetz an; die Industrialisierung hat erst punkthaft eingesetzt[...]. Vor allem funktioniert aber das interregionale Austauschsystem im Rahmen einer sowjetischen Wirtschaftsintegration unzureichend. Turkmenien ist Rohstofflieferant mit den Kennzeichen einer Unterversorgung von außen geblieben. Zwar wurde durch den Bahnbau der von Rußland an das Land gestellte Anspruch weitgehend erfüllt, doch bot umgekehrt die Zentralregierung nicht genügend Mittel auf, um dem Land zu einem niveaugerechten Status zu verhelfen."²⁰⁶

Im Gegensatz zur Turksib konnte auch die Erschließung der Ressourcen der BAM-Zone bei weitem nicht so realisiert werden, wie es geplant war.²⁰⁷ Man war von einer vermeintlich günstigen außenwirtschaftlichen Lage in der ersten Hälfte der 1970er Jahre ausgegangen und musste im Lauf der Zeit einsehen, dass sich diese Lage im Hinblick auf Weltmarktpreise und außenwirtschaftliche Beziehungen doch deutlich ungünstiger entwickelte, als erwartet.

Auch litten die Förderung der Rohstoffe und die Nutzung der BAM als Transportweg unter der Krise der sowjetischen und dann der russischen Wirtschaft sowie unter den unrealistischen Erwartungen. Die Bodenschätze Sibiriens waren und sind unbestreitbar groß. Es waren aber offensichtlich keine zuverlässigen Wirtschaftlichkeitsstudien erstellt worden. Schon die geologischen Voruntersuchungen litten beispielsweise an mangelhafter Ausstattung,²⁰⁸ bald erkannte man, dass nicht alle bekannten Lagerstätten auch mittelfristig rentabel auszubeuten wären.²⁰⁹ Wichtige Rohstoffprojekte wie der Kupferabbau in Udokan oder die Gewinnung von Öl und Gas in Ostsibirien wurden verschoben, waren weniger ertragreich als erwartet oder zu teuer.²¹⁰ Es

²⁰³Knabe 1984, S. 435. Vgl. auch Knabe 1982, S. 1.

²⁰⁴Vgl. z.B. Shabad 1989, S. 256ff., Yates 1997b, Kap. 1.1.3.

²⁰⁵Vgl. Conolly 1989, S. 168.

²⁰⁶Stadelbauer 1973, S. 411.

²⁰⁷Vgl. z.B. Dienes 1987b, S. 112.

²⁰⁸Die Geologen wehrten sich zumindest mit diesem Hinweis auf die Kritik Brežnevs an ihren Leistungen. Vgl. Knabe 1977, S. 12f.

²⁰⁹Vgl. z.B. Knabe 1982, S. 18.

²¹⁰Vgl. CDSP 40 (1988), H. 46, S. 16. Graham 1997, S. 89, beruft sich darauf.

fehlte ohnehin an Mitteln zur Erschließung dieser Ressourcen, auch wenn man sich weiter um ausländisches Kapital bemühte.²¹¹ Außerdem rächte es sich hier, dass man das Projekt offenbar ohne ausreichende (auch geologische) Vorbereitung übereilt angegangen war. Schon 1976 wurde auf einer Konferenz über die BAM festgestellt, dass "unlike other major programs for the development of the forces of production carried out in Siberia, the building of the BAM is being launched without an adequate reserve of scientific research and plans for the economic exploitation of the surrounding territory."²¹²

Bei der Diskussion um die BAM ist die Vielfalt und das Nebeneinander von Prognosen, Wunschvorstellungen, Planungen usw. äußerst irritierend; die Grenzen zwischen theoretischem und rentabel erschließbarem Potenzial wurden schon in der wissenschaftlichen Literatur, geschweige denn in der populären, nicht richtig deutlich.²¹³ Im BAM-Mythos (wie das für Mythen charakteristisch ist) war kein Platz für konkrete zeitliche Angaben und quantitative Beschränkungen - damit wurden auch Erwartungen geweckt, die letztlich nur enttäuscht werden konnten.

1988 war, so Viktor Perevedencev, Holz der einzige Rohstoff, der auf der BAM überhaupt in nennenswertem Umfang transportiert wurde - außer der südjakutischen Kohle, die allerdings lediglich über die kleine BAM und dann weiter über die Transsibirische Eisenbahn transportiert wurde (soviel auch zur Entlastung der Transsibirischen Eisenbahn).²¹⁴ Als Transitstrecke zwischen Westeuropa und dem Pazifik hatte die BAM ebenfalls mit einigen Schwierigkeiten zu kämpfen:²¹⁵ mit der Verbesserung des Schiffscontainertransports; mit der Konkurrenz der Route über Hong Kong, China und Kasachstan; mit der geringen Geschwindigkeit der BAM - es war offensichtlich nicht gelungen, die BAM schneller als die Transsibirische Eisenbahn zu machen;²¹⁶ und schließlich mit den häufigen Frachtdiebstählen auf russischen Eisenbahnstrecken.

Die BAM-Zone wurde kein vitales ökonomisches Zentrum, sondern eine Region wirtschaftlicher Depression.²¹⁷ Die BAM selbst war und ist bei weitem nicht ausgelastet und arbeitet alles andere als rentabel.²¹⁸

Es konnten also nicht nur die Vorstellungen der "Sibirienanhänger" nicht umgesetzt werden. Genauso wenig ist es bislang gelungen, die BAM zu einem wirkungsvollen Instrument des Ressourcenabbaus (und ggf. -exports) zu machen. Die wirtschaftlichen Erwartungen aller beteiligten

²¹¹Vgl. z.B. einen Artikel der *Pravda* vom 18. April 1991, der berichtet, dass Gorbachev bei einem Treffen mit japanischen Geschäftsleuten für die Beteiligung an der Erschließung Sibiriens geworben habe (vgl. CDSP 43 (1991), H. 16, S. 14f.).

²¹²Ajzenberg, E.B.: BAM i problemy chozjajstvennogo osvoenija priliegajuščich territorij, in: *Izvestija Sibirskogo otdelenija AN SSSR*, 1976/1, Nr. 1, S. 19, zit. nach: *Železko* 1977/78, S. 4.

¹ Es ist m.E. charakteristisch, dass diese Vorwürfe, die also schon recht früh und von Akteuren, die der BAM vermutlich wohlwollend gegenüber standen, im Presseorgan des Eisenbahnministeriums 1989, als die BAM schon heftig kritisiert wurde, ziemlich pauschal zurückgewiesen wurden (vgl. *Železnodorožnyj transport* 1989/12, S. 31).

²¹³Vgl. z.B. Knabe 1977, S. 14ff.

²¹⁴Vgl. CDSP 40 (1988), H. 46, S. 16.

²¹⁵Vgl. im Folgenden Yates 1997b, Kap. 1.1.3.

²¹⁶Vgl. Knabe 1975, S. 5.

²¹⁷Vgl. z.B. Kibalov/Kin 1996. Es scheint sich bewahrheitet zu haben, wovor Boris Komarov warnte: "Sibirien kann sich sehr schnell von der 'unerschöpflichen Ressourcenquelle' in ein Land der Armut verwandeln." (Komarov 1979, S. 174).

²¹⁸Vgl. z.B. *Izvestija*, 29.05.1999, S. 4. Hier ist von 7 Zügen pro Tag die Rede, bei Yates 1997b, Kap. 1.1.4. von 12. Dort findet sich auch die Angabe, dass die BAM nur 25% ihrer Kosten erwirtschaftet.

Kräfte haben sich nicht erfüllt. Es bleibt abzuwarten, ob und wann die (auch legislatorischen) Bemühungen um eine wirtschaftliche Belebung der BAM-Zone Wirkung zeigen werden.²¹⁹

2.3 Die BAM als militärisches Projekt

Über die militärisch-strategische Bedeutung der BAM ist viel spekuliert worden.²²⁰ Einige Zeit galt die BAM im Westen als wesentlich, wenn nicht ausschließlich militärisches Projekt. Nach dem Stopp der Arbeiten an der BAM in den 1950er Jahren vermutete man im Westen, an der BAM würde weitergebaut bzw. man hielt sie für fertiggestellt (s.o.); die Tatsache, dass man von sowjetischer Seite nichts über die BAM hörte, nahm man als Indiz für ihren der Geheimhaltung unterliegenden militärischen Charakter.²²¹ Die Faszination, die jegliches Militärpotenzial, vor allem das sowjetische, im Kalten Krieg hatte, hat wohl ihren Teil dazu beigetragen.

Als man den Bau der BAM wieder aufnahm, spielte deren militärische Bedeutung in der sowjetischen Presse so gut wie keine Rolle.²²² Erst nach dem Tod Brežnevs kam dieser Aspekt zur Sprache: Der Vorsitzende von GlavBAMstroj, Konstantin Mochortov, rief die BAM-Arbeiter im Zusammenhang mit den Spannungen um die Nachrüstung der NATO 1983 dazu auf, "durch Stoßarbeit zur Stärkung der Verteidigungsbereitschaft der UdSSR beizutragen."²²³ In noch späteren sowjetischen bzw. russischen (auch halboffiziellen) Veröffentlichungen kommen die militärischen Implikationen der BAM recht freimütig zur Sprache.²²⁴

Tatsächlich ist die Bedeutung des militärisch-strategischen Faktors für den Bau der BAM schwer einzuschätzen - öffentliche sowjetische Quellen fehlen hier fast ganz. Dass dieser Faktor aber eine Rolle gespielt hat, ist allerdings unstrittig. Ein so teures Projekt hätte, wie Allen Whiting zutreffend festgestellt hat, auch kaum gegen den Willen der Militärs durchgesetzt werden können.²²⁵

Offenbar waren militärische Überlegungen schon in der Frühphase der BAM von Bedeutung. Die Wahrnehmung der japanischen Expansion, vor allem nach der Eroberung der Mandschurei, dürfte in die Überlegungen zum Bau der BAM eingeflossen sein.²²⁶ Es war aber dann vor allem der seit den späten 1950er Jahren eskalierende sowjetisch-chinesische Konflikt, der eine nördliche sibirische Eisenbahnstrecke unter militärischen Gesichtspunkten wieder attraktiver machte. Man kann die Wiederaufnahme der Erkundungsarbeiten an der BAM im Jahre 1967 auch als Folge dieses Konflikts sehen.²²⁷ In China wurde die BAM durchaus auch als Bedrohung rezipiert, wenn auch offiziell eher für Japan, andere Pazifikstaaten oder auch die NATO als für China

²¹⁹Zu diesen Bemühungen vgl. *Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

²²⁰Vgl. z.B. Knabe 1984, S. 428.

²²¹Vgl. Yates 1997b, Kap. 1.1.1.: "The discontinuation of construction work on most of the BAM was unknown to western observers. Perversely, the Soviet media's silence on the BAM was taken as evidence that the project had become a military secret and work on it was accelerating."

²²²Vgl. Broekmeyer 1981, S. 34 und *Železnodorožnyj transport* 1995/10, S. 29, wo es heißt, die militärische Bedeutung der BAM habe man nicht "zur Schau getragen".

²²³Zit. bei Knabe 1984, S. 429.

²²⁴Vgl. z.B. *Železnodorožnyj transport* 1995/10, S. 29 und *Itogi*, 18.08.1998, S. 6.

²²⁵Vgl. Whiting 1981, S. 104.

²²⁶Vgl. Yates Kap. 1.1.1. und Whiting 1981, S. 100.

²²⁷So Broekmeyer 1981, S. 17f. und Whiting 1981, S. 101.

selbst.²²⁸

Die Transsibirische Eisenbahn als wichtigste Transportverbindung in den sowjetischen Osten hatte entscheidende Schwachpunkte: Sie war überlastet, von Naturkatastrophen bedroht und vor allem verlief sie z.T. in unmittelbarer Nähe zur chinesischen Grenze.²²⁹ Mit der BAM wollte man eine wichtige Verkehrsstrecke und damit ein bedeutendes logistisches Mittel auch für militärische Zwecke schaffen, die, einige hundert Kilometer weiter von der chinesischen Grenze entfernt und zudem durch Gebirge von ihr getrennt, vor etwaigen chinesischen Angriffen geschützt sein sollte.²³⁰ Außerdem würde die Erschließung und Besiedlung der BAM-Zone mit dem Rückgriff auf Rohstoffe, angesiedelte Bevölkerung und industrielle sowie verkehrstechnische Infrastruktur die militärische Macht der Sowjetunion im sibirischen Osten generell stärken. Der Aufbau einer industriellen Basis im Osten des Landes stellte womöglich auch eine gewisse Absicherung gegen Bedrohungen aus dem Westen dar. Schließlich war auch der Ausbau der sowjetischen Pazifikhäfen im Rahmen der Erschließung der BAM-Zone von Interesse für die sowjetische Marine.

Über den tatsächlichen militärischen Nutzen der BAM ist man allerdings geteilter Ansicht. Vor allem Allen Whiting konnte zeigen, dass Aussagen wie: "Die BAM ist sicher vor chinesischen Angriffen"²³¹ eine unzulässige Vereinfachung darstellten.²³² Die Entfernung - die an einigen Stellen, z.B. in Tynda, auch nicht so groß war - schützte wohl einigermaßen zuverlässig vor einem Angriff durch Bodentruppen, aber für Angriffe aus der Luft war die BAM kaum weniger verwundbar als die Transsibirische Eisenbahn. Die hohe Anzahl gefährdeter Stellen (Tunnel, Brücken etc.), die von den geografischen Bedingungen erzwungenen komplizierten Brückenkonstruktionen, die aufwändige Wartung, auch die fehlende unterstützende Infrastruktur im Hinblick auf Reparaturen, aber auch auf ergänzende Verkehrswege, machten die BAM durchaus zu einem Objekt, das auch trotz der verstärkten Konzentration der sowjetischen Luftwaffe in der Region gefährdet blieb.²³³ Insofern ist es einleuchtend, wenn Allen Whiting konkludiert, dass die BAM zwar in einer "precombat situation"²³⁴ durchaus ein hilfreiches logistisches Mittel wäre, aber: "Once war begins, however, BAM's liabilities may outweigh its assets."²³⁵ Es ist freilich fraglich, ob man sich in der sowjetischen Führung über die militärischen Schwachpunkte der BAM bewusst war.

Die BAM darf man aber wohl weniger als vereinzelte militärische Maßnahme betrachten, vielmehr muss man sie als Teil der generellen Militarisierung des sowjetischen Fernen Ostens sehen, den John Stephan als eine "frontier society"²³⁶ beschreibt. Militärisch gesehen, hätte die BAM ihr Potenzial allerdings erst dann entfalten können, wenn die Ankündigungen der sowjetischen Propaganda: die umfassende Erschließung der BAM-Zone inklusive der Entwicklung von Infrastruktur und Industrie, realisiert worden wären.

²²⁸Vgl. Broekmeyer 1981, S. 34 und Whiting 1981, S. 104.

²²⁹Vgl. im Folgenden v.a. Whiting 1981, S. 101ff.

²³⁰Vgl. auch z.B. *Itogi*, 18.08.1998, S. 6.

²³¹Schille 1978, S. 43.

²³²Vgl. hierzu, auch im Folgenden, Whiting 1981, S. 101ff. und Knabe 1984, S. 428f.

²³³Dienes 1987b, S. 111, behauptet, dass die sowjetische Luftwaffe die BAM vor Luftangriffen einigermaßen schützen könne; Raketen seien nicht treffsicher genug.

²³⁴Whiting 1981, S. 103.

²³⁵Whiting 1981, S. 103.

²³⁶Stephan 1994, Kap. 28.

Eine Verkürzung der BAM auf ihren militärischen Aspekt wäre somit in jedem Fall unangebracht. Mindestens ebenso sehr war sie Teil der Politik der friedlichen Koexistenz, der Hinwendung zum Weltmarkt und der Kooperation (etwa mit Japan).

2.4 Die herrschaftliche Erschließungsfunktion

Wie auch schon frühere sowjetische (und andere) technische Großprojekte diente das BAM-Projekt nicht nur wirtschaftlichen Zwecken, sondern auch der herrschaftlichen Erschließung. Schon die russische Expansion nach Sibirien war entlang von Verkehrswegen verlaufen, und auch Projekten wie etwa den Kraftwerksbauten der 1950er Jahre wohnte der Aspekt der Herrschaftssicherung inne.²³⁷ Auch für die Erbauer der BAM waren "Verkehrswege [...] zugleich Einflußwege, Bande des Anschlusses und der Integration an zentrale Orte."²³⁸

Zunächst einmal ging es dabei um konkrete Machtinteressen konkreter Akteure. Großprojekte sind in der Regel mit politischem und wirtschaftlichem Bedeutungszuwachs beteiligter Akteure verbunden; neue Organisationen entstehen, die bei der Durchführung des Projekts eine wichtige Rolle spielen, alte werden mit mehr Ressourcen ausgestattet oder sichern sich ebenfalls Einfluss im Rahmen des Projekts. Das war bei der BAM nicht anders. Einzelheiten sollen hier nicht interessieren. Wichtig ist v.a. die Tatsache, dass es nie *eine* Organisation war, die für die BAM leitend zuständig war. Die beiden wichtigsten Organisationen waren *GlavBAMstroj*, das dem Verkehrsbauministerium als dem Generalunternehmer (*general'nyj podrjačik*) unterstand, sowie die *Baudirektion der BAM*, die dem Eisenbahnministerium als Auftraggeber (*zakazčik*) unterstand.²³⁹ Neben *GlavBAMstroj* bauten aber noch viele andere Unternehmen und Organisationen, die nur zum Teil den Hauptorganisationen unterstanden, so dass *GlavBAMstroj* nie "den Status eines koordinierenden Generalunternehmers"²⁴⁰ erlangte. Victor Mote hält beispielsweise eine Unterabteilung des Moskauer Planungsinstituts *Mosgiprotrans* für großenteils verantwortlich für das neu erwachte Interesse an der BAM.²⁴¹ Es gelang der politischen Führung in Moskau nicht, die Leitung der Aktivitäten an der BAM zu bündeln. Im Bereich der Baumaßnahmen wurde 1979 mit der Gründung des *Unionsministeriums für die Bauindustrie im Fernen Osten und Transbaikalgebiet (Minvostokstroj)*, dem ersten regional definierten Unionsministerium, ein Versuch gemacht; es konnte sich aber gegen die bereits etablierten Organisationen nicht durchsetzen und wurde schließlich 1989 aufgelöst.²⁴² Im Bereich des Eisenbahnbetriebs verhielt es sich ähnlich: Erst 1980 wurde eine einheitliche BAM-Eisenbahnorganisation gegründet, vorher waren einzelne Bereiche den entsprechenden Regionalorganisationen zugehörig.²⁴³ Aber auch diese Organisation brach schließlich wieder auseinander.²⁴⁴ Die bereits bestehenden Organisationen

²³⁷Vgl. Gestwa 1999b.

²³⁸Laak 1999, S. 61. Laak nimmt in diesem Zitat Bezug auf die Geopolitiker.

²³⁹Vgl. hierzu z.B. Peterburžcev 1976, S. 3 und *Železnodorožnyj transport* 1984/10, S. 5.

²⁴⁰Klüter 1991, S. 261. Klüter nennt u.a. die Bauorganisationen Jakutuglestroj und BratskGESstroj. Vgl. auch Mote 1977, S. 81.

²⁴¹Vgl. Mote 1977, S. 73. Es handelt sich hierbei um *Giprotranstei*, ein Institut, welches das voraussichtliche Frachtaufkommen für die BAM berechnete.

²⁴²Vgl. Klüter 1991, S. 261 und Broekmeyer 1981, S. 7.

²⁴³Vgl. CDSP 36 (1984), H. 33, S. 6.

²⁴⁴Vgl. Yates 1996.

wachten natürlich eifersüchtig über ihre Kompetenzen und Ressourcen.

Eine politisch eigenständige Organisation der BAM-Zone wurde ebenfalls mehrfach ange-regt. Aber sie lag auch nicht im Interesse der sowjetischen Führung, der nicht daran gelegen war, regionale Autonomiebestrebungen zu fördern. Das hätte dem Ziel der herrschaftlichen Er-schließung ja gerade nicht entsprochen.²⁴⁵ So blieb die BAM-Zone auf verschiedene Gebiete verteilt.²⁴⁶ Erst später wurde diese Vorstellung "von unten" wieder aufgegriffen; die BAM diente dann z.T. als Projektionsfläche für Freiheits- und Autonomiebestrebungen; 1993 initiierte der Rat der BAM-Veteranen eine Kampagne zur Schaffung einer autonomen BAM-Republik innerhalb der Russischen Föderation.²⁴⁷

Am BAM-Projekt zeigte sich in aller Deutlichkeit das, was Paul Josephson mit Thomas Hughes *technological momentum* genannt hat: Die Tendenz der an technischen Projekten be-teiligten Organisationen, über ihre eigentlich vorgesehenen Aufgaben hinaus ihren politischen und wirtschaftlichen Einfluss sowie ihre Ressourcen zu nutzen, um ihr Bestehen durch neue Aufgaben zu legitimieren: "When projects were done, institutions and people were transformed into solutions looking for problems."²⁴⁸ Diese Eigendynamik erschwerte die zentrale Koordina-tion und Bündelung der Aktivitäten an der BAM natürlich enorm. Viele Bauorganisationen mit ursprünglich sehr konkret definierten Aufgaben sahen die BAM offenbar als Expansionschan-ce.²⁴⁹ Die Propagierung des äußerst umstrittenen und fragwürdigen Ausbaus der kleinen BAM zur Amur-Jakutsk-Magistrale und der möglichen Verlängerung dieser Linie bis nach Magadan²⁵⁰ kann als Schulbeispiel des *technological momentum* gelten.

Um diese organisatorische, akteursbezogene Perspektive soll es im Folgenden aber allenfalls am Rande gehen: Erstens lassen sich die organisatorischen Winkelzüge mit dem vorliegenden Quellenmaterial nur schwer rekonstruieren. Zweitens scheint mir eine weitere Perspektive an-gemessener für die Analyse der Rolle der BAM in der sowjetischen Politik und Gesellschaft zu sein.

Welche herrschaftstechnischen Ambitionen könnten mit dem BAM-Projekt verbunden ge-wesen sein und wie wurden diese umgesetzt? Die Brežnev-Ära wird allgemein als eine konser-vative, relativ statische Periode der sowjetischen Politik und Gesellschaft gekennzeichnet. Der gewaltsame und umwälzende Utopismus der Stalinzeit sowie die Systemkonkurrenz mit dem Westen und die "Naherwartung" des Kommunismus der Chruščev-Ära fanden in der Periode des

²⁴⁵Vgl. Roos 1984, S. 122.

²⁴⁶Klüter 1991, S. 249f. und CDSP 45 (1993), H. 51, S. 19.

²⁴⁷Vgl. CDSP 45 (1993), H. 51, S. 19. Ein sowjetischer Wirtschaftswissenschaftler wurde 1988 mit dem Wunsch zitiert: "Es müßte eine bürokratiefreie Zone geben [...] Und in dieser Zone, die vielleicht 500 km nördlich und südlich der Baikal-Amur-Magistrale verlaufen könnte, sollte völlige Freiheit herrschen. Dann könnte endlich etwas Neues geschaffen werden." (*Tageszeitung*, 01.07.1988, S. 8). Damit knüpfte man wohl an die Vorstellung an, dass Sibirien wegen seiner Tradition der Verbannten und der Entfernung zum Moskauer Zentrum freier sei als andere Regionen in Russland (vgl. Kaple 1986, S. 722).

²⁴⁸Josephson 1995, S. 542. Vgl. auch Josephson 1995, S. 557. Zum Begriff *technological momentum* vgl. Hughes 1990, S. 459ff.

²⁴⁹Vgl. Josephson 1995, S. 542.

²⁵⁰Vgl. z.B. Mote 1985, Reyman 1991, S. 49f., *Gudok*, 19.04.1989, S. 2, und *Železnodorožnyj transport* 1986/12, Umschlagseiten sowie 1987/2, S. 46-52.

selbsternannten "entwickelten Sozialismus" keine Fortsetzung.²⁵¹ Es fehlte also gewissermaßen an langfristigen Zielvorstellungen, wie sie bislang in der Sowjetunion immer propagiert worden waren. Auch wenn man Stabilität anstrebte, wurde der statische Charakter der Brežnev-Ära, der in der Formel von der "Periode der Stagnation" seinen Ausdruck fand, diesem Hintergrund offenbar auch als Defizit empfunden. Es stellte sich eine "Ideologiemüdigkeit"²⁵² ein. Die utopischen Pläne der Vergangenheit waren immer auch Instrumente der Mobilisierung der Gesellschaft, für Einzelne auch Möglichkeiten für sozialen Aufstieg gewesen. Die Führung hatte ihre Legitimität immer auch aus dieser Mobilisierung für eine bestimmte zukünftige Entwicklung bezogen. Technische Großprojekte waren nicht nur in der Sowjetunion ein Instrument der Mobilisierung in diesem Sinne gewesen.²⁵³ Mit solchen gigantischen Projekten glaubte man, nach innen und nach außen Leistungsfähigkeit beweisen zu können.²⁵⁴ Man hoffte, "daß durch Inangriffnahme des 'Jahrhundertbauwerks' das Selbstbewußtsein des durchschnittlichen Sowjetbürgers und insbesondere dasjenige der jungen Generation gestärkt werden sollte."²⁵⁵

Paul Josephson schreibt über die sowjetischen Großprojekte:

For the Soviet leadership and Communist party, large-scale technologies had different technological justifications but common purposes. They served as visible cultural artifacts to legitimate political leadership. They were vital for reasons of national security, both from a strategic standpoint and for generating feelings of common goals among the people. [...] they helped maintain constructivist visions of the communist future. For all Soviet leaders, large-scale systems were valuable tools of social and political organization and transformation. [...] It is no small coincidence that these projects were inherently collectivist. Nor was it a small matter that the state believed that capital and labor requirements were most efficiently dealt with through large-scale systems.²⁵⁶

Vor diesem Hintergrund lässt sich das BAM-Projekt als Versuch interpretieren, die sowjetische Gesellschaft im Sinne der Führung zu integrieren und zu mobilisieren und somit die Legitimität der Führung zu festigen.

Dabei ist die Überlegung nicht unplausibel, die bekannte Ehrsucht Brežnevs sei für das BAM-Projekt oder wenigstens den kampagnenartigen Charakter des Projekts mitverantwortlich gewesen; die BAM sei somit ein Prestigeobjekt Brežnevs, "who had come to see Siberian development as a monument to his rule"²⁵⁷, gewesen, mit dessen Namen die BAM verknüpft war.²⁵⁸ Welche Rolle dieser Faktor gespielt hat, ist nach dem Stand der Quellen allerdings nicht zuverlässig

²⁵¹ Vgl. zur Charakterisierung der Brežnev-Ära z.B. Suny 1998, S. 421ff., Kenez 1999, S. 214ff. In der Formel vom "entwickelten Sozialismus" wird die Stagnation ja schon grammatikalisch impliziert.

²⁵² Knabe 1982, S. 36.

²⁵³ Vgl. Van Laak 1999.

²⁵⁴ Technische Großprojekte dienten, so Paul Josephson, "as symbols of achievement in a time of economic stagnation." (Josephson 1995, S. 551).

²⁵⁵ Knabe 1982, S. 36.

²⁵⁶ Josephson 1995, S. 558.

²⁵⁷ Josephson 1997, S. 179. Ähnlich auch ebd., S. 228f.

²⁵⁸ Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 35.

zu ermitteln. Freilich wurden Brežnev-Zitate zur BAM immer wieder publizistisch nachgebetet, aber von einem Personenkult wie im Zusammenhang mit dem Belomor-Kanal oder "Stalins großem Plan zur Umgestaltung der Natur" kann auch nicht annähernd die Rede sein.

Als zentralem Instrument für die Popularisierung des Projekts und vor allem in seiner bereits diskutierten Legitimitätsstiftenden Funktion kommt dem eingangs besprochenen BAM-Mythos eine wesentliche Rolle für die herrschaftliche Erschließungsfunktion der BAM zu. Im Folgenden sollen einige allgemeine Elemente des BAM-Mythos herausgearbeitet werden; in den folgenden Kapiteln werden dann einzelne inhaltliche Mythenkomplexe aufgegriffen.

Grundlage und Zielsetzung zugleich des beträchtlichen propagandistischen Aufwands war die besondere Hervorhebung des BAM-Projekts. Trotz der letztlich geringeren wirtschaftlichen Bedeutung bekam die BAM wenigstens in der zweiten Hälfte der 1970er Jahre deutlich mehr Publizität als die Ölgewinnung in Westsibirien.²⁵⁹ Die BAM war neben der landwirtschaftlichen Erschließung des russischen Nichtschwarzerdegebiets eines der beiden Großprojekte des kommenden Fünfjahrplans, die Brežnev in seiner Rede vor dem 17. Komsomol-Kongress im April 1974 erwähnt hatte.²⁶⁰ Für eine derartige Kampagne bot sich die BAM allerdings weit besser an. Mythen und Rituale leben u.a. von der Kraft der sie tragenden Symbole. Zu den konstitutiven Merkmalen von Symbolen gehören, nach Kertzer, deren Vielschichtigkeit und Mehrdeutigkeit sowie die Kondensierung von Bedeutung.²⁶¹ In vieler Hinsicht war die BAM hier der Erschließung der Nichtschwarzerdegebiete oder auch der Ölgewinnung in Westsibirien überlegen: Eine Eisenbahn war nicht nur wirtschaftlich günstiger und flexibler als eine entsprechende Pipeline (s.o); mit der Eisenbahn als Symbol ließ sich auch mehr verbinden: Kraft und Energie, Eisen und Stahl, geballte Technik, auch für den Menschen physisch erfahrbare Durchdringung und Überwindung des Raums, Ferne, Fortschritt, Dynamik usw.²⁶² Mit dem in der ganzen sowjetischen Periode stark ausgeprägten Technikkult konnte in der Verwendung sowie in der Rezeption solcher Symbole auf einschlägige Traditionen zurückgegriffen werden; in den 1930er Jahren war etwa der sowjetische Staat als Zug beschrieben worden, "[a] 'train', rushing forth into space to shorten the distances in the vast land, to collapse time and advance Soviet society rapidly over the hundred years it lagged behind the West"²⁶³. Freilich hatte die Eisenbahn in den 1970er Jahren an Symbolkraft verloren; diese wollte man wiederbeleben.²⁶⁴ Viele der genannten Bedeutungsmerkmale hatte der symbolische Wert der Eisenbahn mit dem Raumfahrtkult gemein, wenn auch weniger stark ausgeprägt. Tatsächlich bemühte man sich bei der BAM gelegentlich, auch an diese Tradition anzuknüpfen; etwa, wenn eine der ersten neuen Siedlungen an der BAM nach einer

²⁵⁹Vgl. Lincoln 1996, S. 453.

²⁶⁰Brežnev 1977, S. 49f.

²⁶¹Vgl. Kertzer 1988, S. 11. Ähnlich auch Lane 1981, S. 191.

²⁶²Vgl. z.B. Malašenko 1979, S. 12.

²⁶³Clark 1981, S. 94.

²⁶⁴So schreibt der Journalist Valentin Sergeev: "Eine Eisenbahn - eigentlich altmodisch, verglichen mit den unsichtbaren Himmelspfaden der Überschallflugzeuge! Im vorigen Jahrhundert - ja, da bezauberte und lockte die Eisenbahn, wurde sie als Phänomen bewundert. Sie atmete Wärme, sie strahlte Kraft aus. Sie war überwältigend. So war sie, und so ist sie auch geblieben, wenn man an die BAM denkt" (Malašenko 1979, S. 12). Der Leiter von GlavBAMstroj, Konstantin Mochortov, bemerkte: "Selbst ich als alteingesessener Sibirier konnte mir kaum vorstellen, daß man im Zeitalter der Raumfahrt auch noch auf der Erde Pionierleistungen vollbringen kann." (*Sowjetunion heute* 1978/9, S. 17).

Kosmonautensiedlung bei Moskau *Zvezdnyj* genannt wurde²⁶⁵ oder wenn man den Bau der BAM mit der Erschließung des Weltraums verglich: "Den ruhmreichen Helden der Weltraumbahnen / seid ihr gleich, Erbauer der irdischen Bahn!"²⁶⁶

Die bereits angesprochene Implikation: die Überwindung des Raums, bot Anknüpfungspunkte für weitere Elemente des BAM-Mythos. Zum einen hatte sie eine integrative Funktion: Die riesige Sowjetunion rückte zusammen. Zum anderen bot sie eine hinreichend fremde, ferne und exotische Bühne für Heldentaten. Von beidem wird in den folgenden Kapiteln noch die Rede sein.

Nicht nur der Raum wurde im BAM-Mythos verdichtet, sondern auch die Zeit: Eine zentrale Funktion von Mythen wie Ritualen ist die Schaffung zeitlicher Kontinuität; Mythen "erst ermöglichen das Verknüpfen der Gegenwart mit einer als sinnvoll angesehenen Vergangenheit und wirken damit sinnstiftend für diese. [...] In Ritualen wird die durch den Mythos hergestellte Bindung an eine bestimmte Vergangenheit [...] durch stete und gleichbleibende Wiederholung bekräftigt."²⁶⁷ Im BAM-Mythos lässt sich das für alle drei Traditionsbereiche beobachten, die Christel Lane als "heilige" Traditionen zu den Basismythen der Sowjetunion zählt: für die revolutionäre Tradition, die Tradition der Arbeit und die patriotische, eng mit dem Zweiten Weltkrieg verbundene Tradition.²⁶⁸

An die *revolutionäre Tradition* knüpfte man natürlich auch im Namen Lenins an: "Die weitblickenden Worte Lenins über die Bedeutung der Schienenwege haben wir verstanden. Und die Antwort der Generation der 70er Jahre lautet: 'Wir bauen die Baikal-Amur-Magistrale.'²⁶⁹ Der Aufbau des Sozialismus galt als unabdingbare Voraussetzung für die Inangriffnahme eines solchen Projekts.²⁷⁰ Für die Arbeit an der BAM brauche man ähnliche Tugenden wie die Revolutionäre von 1917.²⁷¹ An der BAM zeige sich die "unverbrüchliche Einheit von Partei und sowjetischem Volk"²⁷²; die Rolle der Partei und der Parteiführung als treibende Kraft und der Parteimitglieder als besonders eifrige Bauleute an der BAM wurde betont.²⁷³

Die Anknüpfung an die sowjetische *Tradition der Arbeit* war eines der wichtigsten Elemente des BAM-Mythos. Klassisch und stilbildend hat dabei Brežnevs Aussage in der bereits erwähnten Rede auf dem 17. Komsomol-Kongress gewirkt, mit dem Bau der BAM und der Beteiligung des Komsomol werde

der Stafettenstab, aufgenommen in Komsomolsk am Amur, über Magnitka und die turkmenisch-sibirische Eisenbahn, über das Dnepr-Wasserkraftwerk und das Neuland, über Bratsk

²⁶⁵ Vgl. *Sowjetunion heute* 1974/11, S. 8f.

²⁶⁶ So ein Gedicht von Petr Reutskij (Malašenko 1979, S. 94). Man bediente sich auch bewusst der Kosmonautensprache (vgl. PdSU 1982/15, S. 22). Vgl. auch z.B. Bogatko 1980, S. 37.

²⁶⁷ Voigt 1990, S. 11f.

²⁶⁸ Vgl. Lane 1981, z.B. S. 196f.

²⁶⁹ PdSU 1977/41, S. 20.

²⁷⁰ Vgl. z.B. PdSU 1977/41, S. 22.

²⁷¹ *Jugend und Technik* 1977, S. 1.

²⁷² *Sovetskie profsojuzy* 1976/3, S. 22. Diese Einheit herzustellen, galt als eine der Hauptaufgaben der Propaganda (vgl. Kussmann 1979, S. 40f.).

²⁷³ Vgl. z.B. Derevjanko/Ermakova 1987, S. 124f., Malašenko 1979, S. 42f. und S. 79, Brežnev 1982, S. 572. Eine Begegnung von Bauleuten an der BAM mit Brežnev habe "[e]inen neuen Aufschwung" (PdSU 1978/15, S. 17) hervorgerufen.

und das Autowerk an der Kama wieder aufgenommen und weitergetragen werden in die noch nicht erschlossenen Weiten Sibiriens.²⁷⁴

Das Symbol der Stafette war in der Sowjetmythologie sehr wichtig und wurde oft verwendet. Neben Wettkampf- und Kollektivgeist evozierte es eine glorreiche Vergangenheit und "provides a secular belief system with a means to abrogate biological time and to transcend history, thus creating a feeling of collective continuity and purpose."²⁷⁵ Hier berief man sich auf eine Tradition von Großprojekten, von vermeintlichen "labor successes"²⁷⁶, die man mit dem Bau der BAM fortzuschreiben gedachte.²⁷⁷ So wurde auch ein "Ehrenkodex des jungen Erbauers" geschaffen, der diesen dazu verpflichtete, die Stafette von Komsomo'sk-na-Amure, Magnitka, DneproGES und Turksib weiterzureichen.²⁷⁸ Die mythischen Erzählungen von den früheren Arbeitserfolgen (auch an der BAM), von der heroischen Vergangenheit, vermittelt von Zeitzeugen, Arbeitsveteranen und Medien, sollten den Erbauern der BAM ein Gefühl der "Unzerreißbarkeit" (*nerazryvnost'*), der Kontinuität bringen und begründete und ermöglichte so die heroische Gegenwart. Es entstände

das Gefühl der Unzerreißbarkeit der Zeit, der Unzerreißbarkeit der Geschichte des Aufbaus und des Kampfes des sowjetischen Volkes, das dem Menschen hilft, sich auf eine Großtat vorzubereiten, eine Großtat gleich der der Väter, die ihm hilft, den 'Weg der Tapferkeit' zu gehen und dabei nicht nur eine Magistrale, sondern auch das eigene Leben zu bauen, dem Land den Zugang zur Kohle von Čul'man und zum Kupfer von Čara zu öffnen und sich selbst den Weg in ein 'großes, richtiges Leben'.²⁷⁹

Die *patriotische Tradition* wurde in verschiedenen Formen aufgegriffen: zum Ersten über die Einbeziehung der ganzen Sowjetunion und das Thema der Völkerfreundschaft, von dem noch die Rede sein wird; zum Zweiten, indem man einen allgemeinen Patriotismus und den "Geist des Beteiligtseins [*sopričastnost'*]" an den Angelegenheiten des Landes, den Geist der allgemeinen Verantwortung für das Schicksal des Landes²⁸⁰ beschwor; zum Dritten wieder über die heroische Vergangenheit, nämlich den Zweiten Weltkrieg. Die BAM als Bauprojekt selbst wurde als Stalingrad-Heldin gefeiert, weil, wie bereits erwähnt, an der frühen BAM abgebaute Gleise für Nachschubstrecken für Stalingrad verwendet wurden.²⁸¹ Der Bau der BAM sollte in der heroischen Tradition des Krieges stehen. Die Organisation der BAM-Kampagnen trug

²⁷⁴Brežnev 1977, S. 42. Ganz ähnlich auch in einer Grußadresse vom September 1975 (vgl. Brežnev 1977, S. 478).

²⁷⁵Lane 1981, S. 202.

²⁷⁶Birjukov 1977, S. 122.

²⁷⁷Die Traditionslinie war nicht immer identisch mit der von Brežnev genannten, aber meist sehr ähnlich. Vgl. z.B. *Sovetskie profsojuzy* 1974/19, S. 10, *Jugend und Technik* 1977, S. 1 und - fast wörtlich identisch mit dem Brežnev-Zitat - *Sowjetfrau* 1978/10, S. 14. Auch in einem Artikel der *Sovetskaja Rossija* vom 8. Juli 1999 (S. 1) wurde eine ähnliche Traditionsreihe dargestellt.

²⁷⁸Vgl. Derevjanko/Vasil'ev 1980, S. 18.

²⁷⁹*Sovetskie Profsojuzy* 1974/14, S. 22f.

²⁸⁰*Literaturnaja gazeta*, 19.12.1979, S. 2. Vgl. auch *Literaturnaja gazeta* v. 28.11.1979, S. 10.

²⁸¹Vgl. *Sovetskie Profsojuzy* 1974/14, S. 22, und *Sovetskaja Rossija*, 08.07.1999, S. 1.

militärische Züge,²⁸² die Arbeit selbst wurde mit militärischen Begriffen belegt.²⁸³ Wer nicht tatsächlich seinen Armeedienst an der BAM ableistete, sah sich dennoch in militärische Pflicht genommen; aus der Armee entlassene Bauleute an der BAM bekamen zu hören: "Vor allem, Jungs, dürfen wir die Armeedisziplin nicht verkommen lassen. Wir müssen stets daran denken, daß wir auch hier Soldaten sind - Soldaten der Partei und des Komsomol."²⁸⁴ Die Arbeit an der BAM wurde auch hier mit einer heroischen Tradition in Verbindung gesetzt; sie erschien als organische Fortsetzung der militärischen Leistungen des Zweiten Weltkriegs. Charakteristisch ist ein Zeitschriftenartikel, der von einer Tochter berichtet, die an die BAM will und zu ihrer zweifelnden Mutter sagt: "'Du und deine Freundinnen, hattet ihr es etwa leicht, als ihr gegen die Faschisten gekämpft habt? [...]Dort ist jetzt die vorderste Front, verstehst du?'"²⁸⁵

Im folgenden Zitat kommt die hier gezeigte überzeitlich-integrative Funktion des BAM-Mythos im Sinne der heroischen Traditionen der Sowjetunion gut zum Ausdruck:

Die BAM ist gewaltig und erhaben in der Blutsverwandtschaft der Verbindungen aller Generationen von Sowjetmenschen, die den ruhmreichen Weg vom Sturm des Winterpalasts bis zum Sturm kosmischer Höhen gegangen sind. Wenn du daran denkst, stellst du dir unwillkürlich die Frage: Wird hier nicht der Charakter des neuen Menschen, unseres Zeitgenossen geschmiedet? Und tritt hier nicht in der größten Vollständigkeit das zutage, was wir die *historische Gemeinschaft der Menschen* nennen?²⁸⁶

Hier klingt auch schon der gleichsam anthropotechnische Aspekt von Großprojekten an, der unten noch zur Sprache kommen wird.

Die Überwindung der Zeit fand nicht nur in der Legitimierung der Gegenwart durch die Vergangenheit ihren Ausdruck, sondern auch in der Legitimierung der Gegenwart durch die Zukunft. Die "unerschöpflichen" Schätze Sibiriens ergaben zusammen mit seinen "endlosen" Weiten eine ideale Projektionsfläche für allerlei ausgreifende Zukunftsfantasien. Ein entsprechender Slogan lautete: "Am Bauunternehmen des Jahrhunderts - auf Jahrhunderte bauen!"²⁸⁷ Grundsätzlich hieß es: "Die BAM wird für die Entwicklung des riesigen Landes auch im kommenden Jahrhundert von großer Bedeutung sein."²⁸⁸ Die Zukunftsversprechen konkretisierten sich später dann etwa in den erwähnten Überlegungen, die kleine BAM bis nach Magadan weiterzuführen oder schließlich eine Verbindung über die Beringstraße nach Alaska zu bauen.²⁸⁹

Einem vorrevolutionären Aufsatz in den *Sibirischen Notizen*, der von einer Art Superzug träumte, dessen Weg ungefähr durch die BAM-Gegend verlaufen würde, hielt man die Überzeu-

²⁸²So Graham 1997, S. 84.

²⁸³So wurde einer Bahnstation der Name *Šturm* (=Sturmangriff) gegeben: "Weil dieser Name am besten die Art und Weise, den Stil des Vormarsches nach Norden bezeichnet." (Malašenko 1979, S. 97).

²⁸⁴Malašenko 1979, S. 87.

²⁸⁵*Sowjetfrau* 1978/10, S. 14. Ein neulich in der Zeitschrift *Sovetskaja Rossija* erschienener Artikel lehnte die Parallele zum Zweiten Weltkrieg ab - das sei schließlich eines jeden Pflicht gewesen; an der BAM war man aber freiwillig - wie die Väter im Spanischen Bürgerkrieg. (*Sovetskaja Rossija*, 08.07.1999, S. 1).

²⁸⁶Literaturnaja gazeta, 19.12.1979, S. 2 (Im Original keine Hervorhebung).

²⁸⁷*Sowjetunion* 1976/7, S. 5.

²⁸⁸Wille 1978, S. 89.

²⁸⁹Vgl. z.B. Sergeev/Šechov 1985, S. 61: Bei dem vorgelegten Bautempo könne "man sicher sein, daß unsere Generation auch in den Genuß kommen wird, mit der Eisenbahn zum Ochotskischen Meer zu fahren."

gung entgegen: "Wir verstehen es, noch kühner zu träumen und die Zukunft vorauszusehen und zu planen."²⁹⁰

Ihren sinnfälligsten Ausdruck fand die Perspektive der Zukunft in den Zivilisationsfantasien des BAM-Mythos. Typisch dafür ist etwa das Umschlagbild der Ausgabe 1976/1 der Zeitschrift *Technika - molodeži*. Im Rahmen eines Kunstwettbewerbs "Sibirien morgen" entstanden, zeigt es eine futuristische (Stadt-)Landschaft mit einem riesigen, aber eleganten Bahnhof, der Luft, Straße, Wasser und Schiene verknüpft und in den eine modern gestaltete Schwebbahn mit dem Namen "BAM" einfährt.

Während die wissenschaftliche Diskussion über die Frage, ob die BAM etwa in der Schichtmethode zu erschließen sei oder ob sie umfassend und dauerhaft besiedelt werden sollte, ja keineswegs einseitig war, fügte sich die zivilisatorische Erschließung der BAM-Zone freilich in den BAM-Mythos gut ein und war auch mit herrschaftlichen Interessen eher kompatibel. Hier ging es allerdings nicht nur, wie noch beim Elektrifizierungskult der frühen Sowjetunion, darum, die städtische sowjetische Zivilisation zu den rückständigen Landbewohnerinnen und Landbewohnern zu tragen,²⁹¹ sondern vor allem um die Expansion dieser Zivilisation in fast völlig unberührte Gebiete. Die Taiga, als das Fremde, als "essential elsewhere" der sowjetischen "mythical wilderness"²⁹² sollte erschlossen werden; die BAM-Helden kamen als "Eroberer des sibirischen Neulands" und "Bezwinger ferner Gebiete"²⁹³ nach Sibirien.

Vor allem anfangs wurde immer wieder beschrieben, wie in der wilden Taiga Siedlungen modernster sowjetischer Urbanität entstehen würden, mit all den Einrichtungen, die geplant waren oder angeblich schon gebaut waren und die zu einem zivilisierten Leben gehören sollten: Zum einen mit wirtschaftlich-industrieller Tätigkeit; "Mit industriellen Feuern" sollte "die Finsternis der Taiganacht erleuchtet werden."²⁹⁴ Zum anderen aber auch mit Bäckereien, Warenhäusern, Kulturhäusern, Sportstätten, Museen und vor allem Wohnhäusern.²⁹⁵ Zur gleichen Zeit versuchte man aber auch, der Unfertigkeit der sibirischen Zivilisation, den Behelfslösungen einen gewissen Charme abzugewinnen: Liebevoll wurden die Zeltlager, die Wohnwagen und Wohnfässer beschrieben.²⁹⁶ In der ersten Zeit konnte man der bereits beschriebenen Spannung zwischen "romantischen" Provisorien und Beschränkungen mit dem zu erwartenden zivilisatorischen Fortschritt eine gewisse Dynamik abgewinnen. Zum Teil wurden auch später die schwierigen Anfänge im Rückblick zu verklärten Erinnerungen an den Aufbruch, so etwa, wenn es heißt, man müsse heute nur noch schmunzeln, wenn man an die alte Behelfskantine in Ulkan, die "Kesselzentrale" denkt, "wie an einen halbvergessenen Archaismus. Inzwischen ist ein gut eingerichteter Speisesaal entstanden, der zugleich Jugendcafé ist."²⁹⁷ Die echten Kinder der BAM, so hieß es, die, die dort geboren werden, würden die Schwierigkeiten ihrer Eltern nur noch aus den Ge-

²⁹⁰Malašenko 1979, S. 14.

²⁹¹Vgl. z.B. Clark 1981, S. 95.

²⁹²Zweig, Paul: *The Adventurer*, New York: Basic Books, 1974, S. 226-234, zit. bei McCannon 1998, S. 90.

²⁹³*Kultur und Leben* 1976/12, S. 27 bzw. 1979/7, S. 13.

²⁹⁴*Literaturnaja gazeta*, 25.07.1979, S. 10.

²⁹⁵Vgl. z.B. *Sovetskie profsojuzy* 1974/20, S. 10, *Jugend und Technik* 1976, S. 279, *PdSU* 1975/13, Umschlagseite, *PdSU* 1975/36, S. 22f. und 1975/37, S. 22f., *PdSU* 1975/10, S. 20f., *PdSU* 1976/35, S. 47.

²⁹⁶Vgl. z.B. Bogatko 1980, S. 40ff., *Sowjetfrau* 1975/3, S. 5, *PdSU* 1977/25, S. 26.

²⁹⁷*PdSU* 1977/25, S. 26.

schichtsbüchern kennen.²⁹⁸

Die BAM wurde auch als kultureller Anziehungspunkt dargestellt. Auch hier sollte sie sich als Brennpunkt sowjetischen Lebens erweisen: Alle möglichen Facetten der sowjetischen Kultur fänden zur BAM; über Patenschaften und Gastspiele von Theatern, über Ausstellungen der wichtigsten Exponate aus den großen Moskauer und Leningrader Museen, über Festivals, v.a. das Musikfestival "Feuer der Magistrale" (*Ogni magistrali*), bis zu Besuchen bedeutender Autorinnen und Autoren an der BAM usw.²⁹⁹ Zudem wurde betont, wie die Bewohnerinnen und Bewohner der BAM-Zone selbst noch künstlerisch tätig waren, meist in ihrer Freizeit. Die Ergebnisse dieser Tätigkeiten wurden beispielsweise in der Form von Kunstausstellungen, von Veröffentlichung von Bildern, Gedichten oder Erzählungen in Zeitschriften oder Büchern der Öffentlichkeit präsentiert. Die BAM sollte in die sowjetische Kultur integriert werden. Wenn begrüßt wurde, "daß heute die Bauarbeiter in der verschneiten Taiga Aufführungen des Bolschoi Theaters in Direktübertragung sehen können"³⁰⁰, so hatte das zudem nicht nur eine kulturelle Bedeutung für die BAM-Bewohner. Die darin zum Ausdruck kommende Überwindung des Raums war eben auch von herrschaftstechnischer Bedeutung - es wäre eben nicht nur das Bol'soj-Theater gewesen, sondern überhaupt der Zugriff Moskaus, der bis in die Taiga gereicht hätte, oder, grob gesprochen: Auch Maiparaden und Parteitagsreden hätten dann empfangen werden können.

Ein Fixpunkt der Zivilisationserwartungen waren moderne Wohnhochhäuser, deren Bau v.a. in Tynda zum Symbol für die Zivilisierung der Taiga wurde.³⁰¹ Tynda werde in

nicht mehr ferner Zeit [...] eine schöne und moderne Stadt sein. Die Wohngebiete werden so gebaut, daß der Bewohner eines Mikrorayons in der kalten Jahreszeit über besondere Gänge den Kindergarten, die Wäscherei oder die Einkaufsstätte erreichen kann. Die Wohnungen werden mit allem Komfort ausgestattet, wobei pro Person 12 Quadratmeter Wohnraum vorgesehen sind.³⁰²

Tynda, aber immer wieder auch andere Siedlungen, wurde in seiner (erwarteten) zivilisatorischen Entwicklung immer wieder mit seinem Urzustand kontrastiert. In Artikeln wie "Tynda - Pulsierende Hauptstadt in der Taiga", "Hier stand einst die Taiga" oder "Tynda - die Stadt der Jugend" sollte deutlich werden, dass der Bau der BAM ein von menschlicher Kultur und Zivilisation weitgehend unberührtes, rückständiges Gebiet mit einem Schlag in die Moderne katapultieren würde oder katapultiert hatte:

Tynda. Die Metropole der Baikal-Amur-Magistrale. [...] Die ehemals winzige Taiga-Siedlung am Ufer des kleinen Flusses Tynda lag weit abgelegen inmitten von Hügeln. An klaren Tagen trotteten auf dem Pfad ab und zu Kamelkarawanen durch diese Siedlung. Das Leben hatte seinen festen gleichmäßigen Gang: kleine Blockhäuser, an den Zäunen aufgeschichtete Brennholzscheite, [...] Hin und wieder ein Fußgänger in den Straßen [...]

²⁹⁸Vgl. *Literaturnaja gazeta*, 19.12.1979, S. 2.

²⁹⁹Vgl. z.B. Sowjetfrau 1984/1, S. 22f., PdSU 1982/15, S. 22.

³⁰⁰*Sowjetunion heute* 1975/21, S. 7.

³⁰¹Vgl. z.B. PdSU 1975/1, S. 30, PdSU 1975/13, Umschlagseite.

³⁰²PdSU 1975/37, S. 22. Vgl. auch *Železnodorožnyj transport* 1979/8, S. 25.

Das alte Tynda ist nicht wiederzuerkennen. Heute ist das eine Stadt der Bauleute, Eisenbahner, Autofahrer und Brückenbauer. Hier ändert sich alles jeden Tag. Alles ist neu - die Häuser und die Kindergärten, die Schulen und die Bibliotheken, die Kulturhäuser und die Geschäfte. Der Bahnhof ein Eisenbahnknotenpunkt. Von hier fahren die Züge nach Berka-Kit, Blagowestschensk, Moskau...³⁰³

Ihren personalen Ausdruck fand die Anknüpfung an die heroischen Traditionen der Sowjetunion in den allgegenwärtigen Heldensagen des BAM-Mythos. Im Zusammenhang mit der BAM und unter Hinweis auf die schwierigen äußeren Bedingungen wurde Heldentum gleichsam zum Normalzustand: "Das Leben [...] an der BAM ist echtes Heldentum."³⁰⁴ Immer wieder wurden Heldentaten ausführlich beschrieben: besondere Übererfüllung des Plans, freiwillige Schichten, das freiwillige Angehen besonders gefährlicher Aufgaben, der Kampf gegen reißende Flüsse, Eis und Waldbrände usw.³⁰⁵ Sogar auf das klassische Motiv vom Helden, der ein Kind aus einem brennenden Haus rettet, griff man zurück.³⁰⁶ Die Helden waren wie schon die Arktishelden der 1930er Jahre in der Regel jung, ethnische Russen und Männer;³⁰⁷ an ihnen wurde die Synthese zwischen den von Katerina Clark beschriebenen Polen: unkoordinierte, unkontrollierte, dynamische "Spontaneität" (*stichijnost'*) vs. kontrolliertes "Bewusstsein" (*soznatel'nost'*)³⁰⁸ demonstriert. Dabei wurde die Arbeit an der BAM oft als Lernprozess dargestellt.³⁰⁹ den oft neu an die BAM gekommenen jungen Helden, die sich zunächst durch ein Übermaß an "Spontaneität" auszeichnen, standen die erfahreneren (aber nicht unbedingt älteren) Helden, oft in Führungspositionen, gegenüber, die über ein hohes Maß von "Bewusstsein" verfügen und entsprechend auf die anderen einwirken.³¹⁰ Die Heldenerzählungen sollten den Rezipienten Identifikationsmöglichkeiten bieten und in anschaulicher und eindringlicher Form bestimmte Werte vermitteln, die in den Helden verkörpert wurden.³¹¹ die BAM-Helden zeichneten sich z.B. durch Mut, Einsatzwillen, Entschlossenheit, Fleiß, Kollektivgeist, Bildung und Bildungswillen, *kul'turnost'*, Parteilichkeit usw. aus.

³⁰³Sowjetfrau 1980/10, S. 7. Ähnlich auch Sowjetfrau 1978/3, S. 40f., *Literaturnaja gazeta*, 19.12.1979, S. 2 und PdSU 1975/37, S. 22f.

³⁰⁴PdSU 1978/15, S. 18.

³⁰⁵Vgl. z.B. Malašenko 1979, PdSU 1977/2, S. 17ff., PdSU 1981/10, S. 13f. Legt man den "totalitären Heldenkreis" nach Hans Günther (Günther 1993, S. 177f.) zugrunde, handelt es sich hier vor allem um den Typus des Arbeitshelden; in der Auseinandersetzung mit der Natur und den Elementen kommen allerdings auch Elemente des Kriegshelden vor. Opferhelden wurden ebenfalls geschildert - etwa in einem Bericht von einer Expedition des frühen BAM-Projekts, die 1942 bei der Erkundung der Trasse erfroren waren, aber die Arbeiten an der BAM doch enorm vorangebracht hatten (vgl. *Jugend und Technik* 1975, S. 462).

³⁰⁶Vgl. *Literaturnaja gazeta*, 28.11.1979, S. 10.

³⁰⁷Vgl. McCannon 1998, S. 99 und Günther 1993, S. 181f.

³⁰⁸Vgl. Clark 1981, S. 15ff.

³⁰⁹Vgl. die Ausführungen zur Figur der Bewährung im folgenden Kapitel.

³¹⁰Ein Prototyp dieses erfahreneren Helden ist der Brigadeführer Leonid Kazakov - vgl. PdSU 1977/2, S. 17ff. Ein typisches Merkmal dieses Heldentypus ist die knappe, präzise, unnötige Worte vermeidende Sprache.

³¹¹Zur Vermittlung von Werten vgl. Lane 1981, S. 206. Gegen Lane halte ich allerdings die Verkörperung von Werten in Helden nicht für eine Besonderheit einer "society where a large proportion of the population have a low level of education." (Lane 1981, S. 206). Die Forderung nach einer mehr personenbezogenen Darstellung der BAM findet sich z.B. bei Perevedencev 1978.

Insgesamt verfolgte der BAM-Mythos eher integrative Strategien; alle Sowjetbürgerinnen und Sowjetbürger sollten sich in den Bau der BAM eingebunden fühlen und an ihrem Glanz teilhaben. Der Mythos sollte so gemeinschaftsstiftend wirken. Die integrativen Strategien wurden aber von exklusiven Strategien ergänzt. Die Identifizierung unerwünschter Verhaltensweisen wirkte durch Abgrenzung wiederum identitätsstiftend. Als Gegenbild zum Arbeitshelden entstand das Bild von "Deserteuren" (man beachte die militarisierte Sprache) und "Feiglingen", die die Bewährungsprobe an der BAM nicht bestanden.³¹² Gelegentlich tauchten sogar Schurken als Gegenbild zu den BAM-Helden auf.³¹³ Von einer Sabotage-Paranoia wie unter Stalin kann hier aber keine Rede sein.

Der BAM-Mythos bzw. bestimmte Aspekte des Mythos wurden in rituellen Praktiken eingeübt und verstärkt.³¹⁴ Dabei griff man auf bestehende rituelle Formen zurück und wandte sie auf die BAM an.³¹⁵ Dazu gehörte die feierliche Übergabe der Komsomolaufräge für die BAM, die feierliche Verabschiedung von Komsomolgruppen, die auch auf den Zwischenstationen mit geschmücktem Bahnhof, Orchester, Ansprachen, Liedern und Festen empfangen wurden; dazu gehörten auch Feste bei der Einweihung von Schulen und neuen Objekten, die Verleihung von Orden und vor allem das feierliche Einschlagen des "Goldenen Nagels" bei der Fertigstellung eines Streckenabschnitts, der dann von ausgesuchten Personen zum ersten Mal befahren wurde.³¹⁶ Üblicherweise wurde die Fertigstellung von bestimmten Objekten oder Strecken in der Sowjetunion zu bestimmten Anlässen (Parteitage, Jubiläen etc.) forciert.

Charakteristisch für solche Feiern ist etwa der Bericht über die "Fertigstellung" der Strecke nach Kunerma: Für das vom Parteibüro organisierte Fest hatte die ganze Stadt ihren freien Tag genommen, ein rotes Band wurde zerschnitten und als Souvenir behalten, die Schienen wurden mit Sekt getauft, die Bauleute erhielten von einem Jungen und einem Mädchen aus dem Ort Brot und Salz, diese revanchierten sich mit Sekt (für die Leute aus dem Ort, nicht für die Kinder); der Leiter der Baubrigade hielt eine Rede, abends gab es ein Konzert usw. Nur - der Zug war noch nicht gekommen, das wäre auf der offenbar unfertigen Strecke zu riskant gewesen.³¹⁷

Die Fixierung auf Rituale und symbolisch bedeutsame Termine erwies sich zum Teil als kontraproduktiv; es kam vor, dass Strecken gerade mal für die Eröffnungsfeier fertiggestellt wurden, um danach erst einmal überarbeitet zu werden.³¹⁸ Zum Zeitpunkt des Einschlagens des "Golde-

³¹²Vgl. *Literaturnaja gazeta*, 28.11.1979, S. 10, und Knabe 1975, S. 31. Zur Figur der Bewährung vgl. das folgende Kapitel.

³¹³So berichtete ein Pravda-Artikel über das (kriminelle) eigenmächtige und eigennützige Handeln des Chefs der Eisenbahnabschnitts Severobajkal'sk, der Villen statt Wohnheime bauen ließ und anderweitig bestimmte Öllieferungen (eigentlich verständlicherweise) als Brennstoff für den Winter abzweigte und dessen Machenschaften durch die lokalen Partei- und Ermittlungsbehörden gedeckt wurden (vgl. CDSP 35 (1983), H. 47, S. 27).

³¹⁴Rüdiger Voigt schreibt über Rituale: "In Ritualen wird die durch den Mythos hergestellte Bindung an eine bestimmte Vergangenheit (d.h. an ein bestimmtes Weltverständnis) einer Gruppe, einer Nation oder Glaubensgemeinschaft durch stete und gleichbleibende Wiederholung bekräftigt." (Voigt 1990, S. 12).

³¹⁵Zu vergleichbaren Ritualen vgl. z.B. McCannon 1998, S. 115ff. Auch das Ritual des Goldenen Nagels ist offensichtlich traditionell und nicht etwa auf die Sowjetunion beschränkt (vgl. van Laak 1999, S. 71).

³¹⁶Vgl. z.B. Conolly 1989, S. 159, Fedin 1977, S. 124f., CDSP 36 (1984), H. 39, S. 13, *Sovetskie profsojuzy* 1976/3, S. 23, *Sowjetfrau* 1978/10, S. 14, Knabe 1977, S. 81.

³¹⁷Vgl. *Sovetskaja kul'tura*, 19.09.1978, S. 2.

³¹⁸Vgl. Knabe 1982, S. 5.

nen Nagels" in Kuanda, am 24. September 1984, mit dem die Fertigstellung der BAM-Strecke gefeiert wurde, war gerade einmal ein Drittel der Strecke voll funktionsfähig - vorsorglich hatte man die ausländische Presse nicht eingeladen.³¹⁹ Im Bewusstsein der sowjetischen Öffentlichkeit und - so klagte das Eisenbahnministerium - auch vieler beteiligter Akteure war die BAM damit fertig, was die Überarbeitung, den Ausbau und die infrastrukturelle Erschließung erheblich erschwerte.³²⁰

Konkrete Elemente des BAM-Mythos verdichteten sich zu Slogans und Parolen, die dann immer wieder und in allen möglichen Medien auftauchten: "Wir bauen die BAM, die BAM baut uns", "Das ganze Land baut die BAM", "Wir sind geboren, damit aus Träumen Wirklichkeit wird!", "An alle, alle, alle! Her mit der BAM!", "Die Baukolonnen der BAM-Trasse vollbringen wahre Heldentaten."³²¹ Diese Slogans waren zum Teil Variationen der Slogans früherer Großprojekte.³²² Eine weitere Verdichtung erfuhr der BAM-Mythos in den Epitheta, mit welcher die BAM allenthalben bedacht wurde: Man nannte sie "Magistrale des Jahrhunderts", "Bauwerk des Jahrhunderts", "Weg nach morgen", "Weg in die Zukunft", "Weg des Schaffens" usw.³²³ Einen höchsten Verdichtungsgrad erreichte der BAM-Mythos in der mythischen Überhöhung des Wortes "BAM" selbst, das zum "ideologischen Fetisch der zweiten Hälfte der 70er"³²⁴ wurde. Selten hätten "drei Buchstaben ohne Übersetzung in vielen Sprachen eine derartige Symbolkraft erworben"³²⁵. Das Wort wurde lautmalerisch eingesetzt, etwa wenn es hieß, das "Bam-bam-bam"³²⁶ des Schienenlegens pflanze sich durch das ganze Land fort. Bezeichnend ist, dass das Wort "BAM" seit Mitte der 1970er Jahre (und nicht schon während des früheren Projekts in den 1930ern) meist als eigenständiges, deklinierbares Wort und nicht mehr als Abkürzung wahrgenommen wurde.³²⁷

Viele Elemente des BAM-Mythos - etwa die Betonung der Beteiligung aller Nationalitäten und vieler Berufe - ließen die BAM gleichsam als einen sowjetischen Mikrokosmos erscheinen, als Destillat sowjetischen Lebens; dort "wirst du sofort die Unermesslichkeit der Weiten der Heimat spüren, du wirst, wie in einem Brennglas, die Konzentration der Kräfte des ganzen Staates sehen."³²⁸ Hier zeigt sich angeblich alles in besonders reiner Form: "Hier ist alles echt - Winter ist Winter und Sommer ist Sommer. Genauso sind die Leute hier - ganze Kerle, denn dieses Klima hier duldet keine Halbheiten."³²⁹

³¹⁹Vgl. Yates 1997b, Kap. 1.2.

³²⁰Vgl. *Železnodorožnyj transport* 1989/12, S. 28.

³²¹Vgl. z.B. Wille 1978, S. 99.

³²²So schrieb Brežnev in seinen Erinnerungen über die Neulanderschließung auch von den Menschen, die auf dem Boden Getreide großzogen und dem Boden, der gleichzeitig die Menschen großzieht (vgl. Brežnev 1979, S. 103). Und: "Das Neuland ist tatsächlich vom ganzen Land erschlossen worden." (Brežnev 1979, S. 102).

³²³Vgl. z.B. Malašenko 1979, Broekmeyer 1981, S. 21, *Sovetskie Profsojuzy* 1976/3, S. 22, Pečenjuk 1983.

³²⁴*Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

³²⁵*Sowjetfrau* 1976/7, S. 9.

³²⁶Malašenko 1979, S. 12.

³²⁷Als Abkürzung von *Bajkalo-Amurskaja Magistral'* hätte BAM als Wort von femininem Genus und ohne Deklinationendung verwendet werden müssen; meistens wurde es jedoch als maskulines Wort mit Deklinationendungen verwendet. Vgl. Sergeeva 1987.

³²⁸*Sovetskie Profsojuzy* 1976/3, S. 22.

³²⁹*Sowjetfrau* 1976/6, S. 12.

Mit dieser Argumentationsfigur, die keinesfalls neu war,³³⁰ transzendierte der BAM-Mythos das eigentliche BAM-Projekt; so, wie sich an der BAM die Sowjetunion im Kleinen zeigte, so wirkte der BAM-Mythos wiederum auf die ganze Sowjetunion zurück, er beanspruchte eine höhere Stufe allgemeiner Geltung, auch im Sinne der Legitimierung der sowjetischen Führung.

Die Bemühungen um die Expansion sowjetischer Zivilisation und Herrschaft betrafen auch die autochthonen Ethnien.³³¹ Der Bau der BAM und die industrielle Erschließung der BAM-Zone sei für diese Ethnien "von gigantischem Einfluß auf den Charakter der sozialen Prozesse und solcher, deren Regulierung wesentlich komplizierter wird"³³², wie eine Studie über die in der BAM-Zone lebenden Ewenken feststellte. Die bereits begonnene Umorientierung der Ewenken auf nichttraditionelle Erwerbsformen und auf "die Lebensweise [...], die mit der Industrie, mit den Städten und Baustellen verbunden ist"³³³, die v.a. unter jungen Leuten bereits weiter fortgeschritten sei, werde sich erheblich verstärken. Diese Entwicklung müsse behutsam gefördert werden, die traditionellen Erwerbsformen müssten dabei erhalten und auf eine neue sozial-technische Grundlage gestellt werden (Brigadenbildung, Schichtmethode, Technisierung usw.). Der Zustrom von Migrantinnen und Migranten werde zu einer beschleunigten "Internationalisierung der Lebensweise"³³⁴ führen. Die Erwartungen der Ewenken an den Bau der BAM seien, so hieß es, im Großen und Ganzen optimistisch: Nach Umfragen erhofften 61% der ewenkischen Bevölkerung eine Verbesserung der Versorgung, nur 9% befürchteten eine Verschlechterung; 26% erwarteten einen höheren Lebensstandard - nur 0,4% einen niedrigeren - das hieße ja allerdings auch, dass knapp drei Viertel sich von der BAM eben keine Veränderung ihres Lebensstandards erwarteten. Ein sehr sensibler Punkt war die ökologische Belastung durch den Bau der BAM, der die Ewenken skeptischer machte als etwa die russische Bevölkerung der BAM-Zone: "Alle befragten Rentierzüchter erwarten eine Verschlechterung der Möglichkeiten für die Entwicklung der Rentierzucht."³³⁵ Die "unvermeidlichen Verluste"³³⁶ an Jagdgebieten und Rentierweiden müssten durch die Erschließung neuer Gebiete ausgeglichen werden.

Man kann der sowjetischen Wissenschaft und Publizistik nicht vorwerfen, völlig unsensibel für die Belange der Autochthonen gewesen zu sein.³³⁷ Eine gezielte Russifizierungspolitik wurde wohl auch nicht unbedingt betrieben - allerdings veränderte das BAM-Projekt und die damit verbundene Migration die demografische Struktur der Region nachhaltig und führte faktisch eben doch zu einer Russifizierung bzw. Slawisierung, was auch durchaus so wahrgenommen wurde.³³⁸

Man war sich von offizieller Seite durchaus der Schwierigkeiten bewusst, die das BAM-Projekt für die Autochthonen haben würde, und war bemüht, diese zu lindern. Es herrschte aber die ideologisch begründete Überzeugung, dass die Anpassung der Autochthonen an die sowjetzivilisatorisch-industrielle Wirtschafts- und Lebensweise wünschenswert und letztlich un-

³³⁰McCannon beobachtet Ähnliches für den Arktis-Mythos (vgl. McCannon 1998, S. 90f.).

³³¹Vgl. im Folgenden v.a. Bojko 1980.

³³²Bojko 1980, S. 96.

³³³Bojko 1980, S. 105.

³³⁴Bojko 1980, S. 106.

³³⁵Bojko 1980, S. 106.

³³⁶Bojko 1980, S. 107.

³³⁷Vgl. z.B. Mote 1977, S. 93.

³³⁸Vgl. Forsyth 1989, S. 88, und Knabe 1984, S. 429.

vermeidlich sei: "Man kann kaum annehmen, daß sich diese Völker rasch und problemlos an die neuen Bedingungen gewöhnen, doch die positiven sozialen Auswirkungen dieser Nutzbarmachung stehen außer Zweifel."³³⁹ Dass der "Unterricht der angewandten Kunst [...] die Kontinuität und die Erhaltung der nationalen Kultur sichern"³⁴⁰ würde, war wohl allerdings nur ein schwacher Trost.

2.5 Zusammenfassung

Dieses Kapitel ist der Frage nachgegangen, warum die BAM gebaut wurde. Deutlich ist, dass unterschiedliche Akteure auch unterschiedliche Interessen an dem Projekt hatten; eine genaue und eindeutige Antwort auf die gestellte Frage lässt sich aufgrund des zugrunde liegenden Materials nicht geben. Allerdings ist auch klar geworden, dass es sich hierbei nicht um einen offenen Entscheidungsprozess handelte, sondern letztlich um die Entscheidung der politischen Führung.³⁴¹

In der öffentlichen Begründung spielte die wirtschaftliche Erschließung der BAM-Region die beherrschende Rolle. Es hat sich aber gezeigt, dass auch unter denjenigen, die an der wirtschaftlichen Erschließung ein Interesse hatten, keineswegs Einigkeit darüber bestand, welcher Art diese Erschließung sein sollte. Auch wenn die präsentesten öffentlichen Stimmen eine komplexe Entwicklung dieses Gebiets befürworteten - eine Haltung, die im BAM-Mythos ihren Wiederhall fand -, wurde diese allenfalls halbherzig betrieben. Die Planungsansätze und der Verlauf der wirtschaftlichen Erschließung sprechen dafür, dass das Hauptinteresse das am Transport von Transitgütern und vor allem Rohstoffen war. Die Perspektive für den Handel mit der Pazifikregion, v.a. mit Japan, durch den man sich den Zufluss von Kapital erhoffte, spielte dabei eine nicht unwesentliche Rolle. Die krassen Fehlplanungen, die Fehleinschätzungen der Rohstoffvorkommnisse und der Entwicklung des Weltmarkts, die außenpolitischen Schwierigkeiten, das Fehlen einer einheitlichen Konzeption und die organisatorischen Schwächen haben das BAM-Projekt aus wirtschaftlicher Sicht weitgehend scheitern lassen. Von Rentabilität ist die BAM immer noch sehr weit entfernt.³⁴²

Wie das bei technischen Großprojekten notorisch ist, wurde auch der Bau der BAM in Angriff genommen, ohne dass eine realistische ökonomische Kosten-Nutzen-Rechnung aufgestellt wurde.³⁴³ Dafür blieb bei der BAM angesichts der hastigen Entscheidung und angesichts der Tatsache, dass die Pläne noch lange nach Baubeginn nicht fertig waren, auch gar keine Zeit. Freilich rechnete sich die politische Führung über den wirtschaftlich bezifferbaren Nutzen weitere Vorteile aus.

Vor allem im Westen wurde auch immer wieder darüber spekuliert, ob die BAM nicht überwiegend ein militärisches Projekt sei. Es ist ziemlich sicher, dass militärische Überlegungen bei der Entscheidung für die BAM eine wichtige Rolle gespielt haben. Der mittelbaren strategischen Bedeutung einer - wirtschaftlich funktionierenden - BAM wäre faktisch wohl eine größere Rolle zugekommen als dem Nutzen der BAM im militärischen Ernstfall. Die militärischen Unwägbar-

³³⁹Bojko 1980, S. 109.

³⁴⁰Bojko 1980, S. 108.

³⁴¹Vgl. auch Graham 1997, S. 85.

³⁴²Vgl. z.B. Yates 1997c, *Izvestija* 29.05.1999, S. 4.

³⁴³Vgl. z.B. Mote 1977, S. 105, mit Hinweis auf die *Tennessee Valley Authority*, und Rassweiler 1988, S. 56.

keiten, die öffentliche Propaganda und der enorme Ressourcenaufwand, der ja auch nicht direkt dem militärisch-industriellen Komplex zukam, sprechen m.E. eher dafür, dass militärische Interessen spätestens seit Mitte der 1970er Jahre nicht mehr die entscheidende Rolle im BAM-Projekt spielten.³⁴⁴

Der kampagnenartige Charakter des BAM-Projekts legte die Vermutung nahe, dass die Entscheidung für den Bau der BAM und dessen Propagierung von herrschaftstechnischen Interessen wesentlich mitbestimmt waren. Der von der sowjetischen Führung entscheidend mitgeprägte BAM-Mythos sollte das BAM-Projekt zu einem Leistungsbeweis, einem Instrument der (physischen wie ideellen) Mobilisierung der Bevölkerung machen, sollte eine grandiose Zielsetzung ermöglichen und letztlich die Legitimität der Führung und des Systems erhöhen. Die BAM-Zone und ihre indigenen Bewohner sollten in den Bereich sowjetischer Herrschaft und Zivilisation stärker integriert werden.

Der Erfolg dieser Strategie hing zum einen von der Akzeptanz der Vermittlungsmedien des BAM-Mythos und der Resonanz der verwendeten Symbole und Rituale ab, zum anderen - und damit zusammenhängend - aber auch davon, wie viel von dem, was der BAM-Mythos versprach, für die Menschen an der BAM und überhaupt in der Sowjetunion letztlich faktisch greifbar werden würde. Sollte die Kompatibilität von Mythos und empirischer Wahrnehmung zu gering werden, wäre diese Kluft also nur durch Zwang aufrecht zu erhalten, wäre die herrschaftstechnische Funktion des Mythos gescheitert.³⁴⁵

3 Arbeitskräfte an der BAM und ihre Lebensumstände

Im folgenden Kapitel sollen (vor dem Hintergrund des Begriffs des BAM-Mythos) einige konkrete Umstände des BAM-Projekts geschildert und analysiert werden. Dabei sollen folgende Fragen im Vordergrund stehen: Wer war am BAM-Projekt beteiligt, wie und warum arbeiteten Menschen an der BAM, wie lebten sie dort?

3.1 Soziodemografische Merkmale der Arbeitskräfte

Wer hat die BAM gebaut? Die Antwort der sowjetischen Propaganda scheint zunächst eindeutig: "BAM stroit vsja strana" ("Das ganze Land baut die BAM") und "BAM - strojka vsenarodnaja" ("Die BAM ist ein Bauvorhaben des ganzen Volkes").³⁴⁶

Dahinter stand die Vorstellung, dass das BAM-Projekt eine Sache des ganzen Landes war und nicht nur der Bauleute, dass zu den Erbauern im weiteren Sinn jeder gehörte, der zu dem Gelingen des Projekts irgendetwas beitrug: Das waren eben nicht nur diejenigen, die an der BAM selbst arbeiteten, sondern ebenso die Arbeiterinnen und Arbeiter in den Zulieferbetrieben,

³⁴⁴Es ist also Victor Mote zuzustimmen, wenn er schreibt: "True, BAM had a military aim, but in the final analysis, the triggering mechanism was greed" (Mote 1990, S. 329).

³⁴⁵Vgl. z.B. Lane 1981, S. 27.

³⁴⁶Vgl. z.B. die entsprechende Rubrik in *Sovetskie profsojuzy*, Derevjanko/Ermakova 1987, S. 124, *Sovetskie profsojuzy* 1976/3, S. 22, *Gudok*, 19.04.1989, S. 2.

die Journalistinnen und Journalisten,³⁴⁷ die landwirtschaftlichen Arbeitskräfte, die die BAM mit Lebensmitteln versorgten usw. - eben das "ganze Land". Diese Argumentationsfigur hatte klar integrative Funktionen; auch die nicht unmittelbar am Bau der BAM Beteiligten sollten so in das Projekt integriert werden, die BAM wurde mithin zur "Großtat des sowjetischen Volkes"³⁴⁸. So wird ein Baustellenleiter an der BAM zitiert: "Diese Erfolge [beim Bau der BAM] können aber nicht einzig und allein den in der Taiga Arbeitenden zugeschrieben werden [...] [Es folgt eine Aufzählung von wichtigen Zulieferbetrieben]. Wir spüren ständig die Fürsorge des ganzen Sowjetvolkes. Und diese Anteilnahme beflügelt uns zu neuen Erfolgen in der Arbeit."³⁴⁹ Durch die im vorigen Kapitel erwähnte Verpflichtung zur Produktion für die BAM sollte das ganze Wirtschaftssystem an der BAM beteiligt werden; häufig finden sich Zeitungsmeldungen des Inhalts, dass eine bestimmte Firma irgendwo in der Sowjetunion eine Sonderlieferung (meist mehr als geplant) ihrer Produktion an die BAM geschickt hätte.³⁵⁰

Zwar genossen die Bauleute an der Strecke selbst in den Medien ein außerordentliches Prestige; andererseits achtete die Berichterstattung immer wieder darauf, dass auch andere Tätigkeiten, die vielleicht ebenfalls mit Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten verbunden waren, etwas von dem Glanz der BAM abbekamen. Bezeichnend ist in diesem Zusammenhang die Episode über einen Journalisten, der nach Šimanovsk versetzt wurde, wo ein großer Teil der Baumaterialien für die BAM produziert werden sollte. Dieser "hielt Šimanovsk für tiefes Hinterland und drängte an die Trasse, in die Tiefe, in die Taiga, an die allerheißeste Linie der Baustelle."³⁵¹ Später wurde ihm dann aber klar, "daß ohne das 'Hinterland' von Šimanovsk ein Angriff undenkbar wäre. [...] Das Hinterland erwies sich als heiß."³⁵²

Der zweite Aspekt der Präsentation der BAM als allsowjetisches Projekt ist ein ethnischer. Die BAM wurde nicht nur als Projekt des ganzen Sowjetvolkes im Allgemeinen dargestellt. Besonderer Wert wurde darauf gelegt, dass die verschiedenen sowjetischen Ethnien je ihren Beitrag zum Bau leisten. Einen wichtigen Platz nahm deshalb in der sowjetischen Berichterstattung das Patenschaftssystem (*šefstvo*) ein. Dieses System war in der ersten Ankündigung des BAM-Projekts durch Brežnev schon impliziert worden; in Brežnevs Rede hieß es: "Ich bin überzeugt, Genossen, dass das Bauprojekt ein Projekt des ganzen Volkes werden wird. [...] An ihm werden Abgesandte aller Republiken teilnehmen und in erster Linie unsere Jugend."³⁵³ Die einzelnen Sowjetrepubliken bzw. autonomen Sowjetrepubliken und verschiedene *oblasti* übernahmen dabei die Patenschaft für bestimmte Objekte der BAM: für einen Streckenabschnitt, eine Siedlung usw. Idealerweise sollte das so ablaufen, dass die jeweilige Patenorganisation den Bau der Objekte or-

³⁴⁷ So wird der Erste Sekretär des Stadtkomitees der KPdSU von Tynda mit den Worten zitiert: "Journalisten sind unsere zuverlässigen Helfer. Auch sie bauen die BAM."

³⁴⁸ *Kultur und Leben* 1976/1, S. 20.

³⁴⁹ *Kultur und Leben* 1976/12, S. 28.

³⁵⁰ Immer wieder in *Transportnoe stroitel'stvo*.

³⁵¹ *Žurnalist* 1980/2, S. 27. Man beachte die militarisierte Sprache.

³⁵² Ebd.

³⁵³ *Izvestija* 16.03.1974, S. 2. Insofern ist die Aussage, das Patenschaftssystem sei von der Ukrainischen SSR initiiert worden, (vgl. CDSP 36 (1984), H. 28, S. 7f.) auch recht fraglich. In gewisser Weise könnte man das Patenschaftssystem als institutionalisierte Fortschreibung des *zemljačestvo*-Prinzips der bäuerlichen Migration in die Städte (vgl. z.B. Neutatz 1998, S. 101f.) bezeichnen.

ganisierte, finanzierte und vor allem auch mit eigenen Brigaden (mit)ausführte.³⁵⁴ Augenfällig sollte die Patenschaft nicht nur in der Volkszugehörigkeit der Patenbrigaden, sondern auch in der Architektur werden. Jede Patenorganisation sollte bei der Errichtung von Gebäuden Elemente aus der jeweiligen architektonischen Volkstradition übernehmen. Die BAM sollte damit eine Art Abbild der ethnischen und architektonischen Vielfalt der UdSSR und eine Reise entlang der BAM damit zugleich eine Reise durch die architektonische Vielfalt der UdSSR werden.³⁵⁵

Durch dieses System sollte also jede Ethnie ihren eigenen Beitrag zur BAM leisten und auch ihre eigenen Spuren hinterlassen. Das Patenschaftssystem bewirkte auch, dass zwar verschiedene Gebietskörperschaften und Ethnien an der BAM vertreten waren, dass diese aber auch mehr oder weniger getrennt voneinander agierten. Sehr wahrscheinlich hatte das praktische Gründe.³⁵⁶ Denkbar ist aber auch, dass diese Trennung außerdem eine gewisse Funktion im Diskurs über die BAM als *strojka vsenarodnaja* hatte; zum einen konnte das Festhalten an ethnischen Scheidelinien die Identifikationsfläche in den jeweiligen Gebieten vergrößern, zum zweiten wäre die BAM in dieser Hinsicht auch Abbild einer Sowjetunion, die sich in einem Spannungsfeld sah: Distinkte, eigenständige Ethnien bilden eine einzige sowjetische Nation.³⁵⁷ Der andere Pol dieses Spannungsfeldes fand ebenfalls seinen Ausdruck in der sowjetischen Berichterstattung, etwa wenn immer wieder über interethnische (oder zumindest interregionale) Eheschließungen berichtet wird,³⁵⁸ über gemeinsame Arbeit von Jugendlichen aus allen Regionen der Sowjetunion, über die gemeinsame Pflege unterschiedlicher Folklore³⁵⁹ oder darüber, wie Kinder verschiedener Nationalitäten zusammen zur Schule gehen und dort zusammen georgische, russische und ukrainische Lieder singen.³⁶⁰

Gewissermaßen vermittelnd zwischen den beiden Polen: Sowjetvolk und ethnische Vielfalt, steht die Betonung der guten und gutnachbarlichen Zusammenarbeit der verschiedenen Ethnien. So wird beispielsweise in einem Artikel über die georgische Patenstadt Nija berichtet, wie die benachbarten Armenier den Georgiern mehrfach halfen, sei es bei Waldbränden oder bei Flussüberquerungen.³⁶¹

Der BAM-Mythos stellte die BAM also als "Schule des Lebens und der internationalistischen Erziehung" dar, sie war als *strojka vsenarodnaja* Projektionsfläche für die Konstruktion einer einträchtigen Sowjetnation, bestehend aus vielfältigen und gut kooperierenden Ethnien. Wenn es, was wahrscheinlich ist,³⁶² doch zu interethnischen Spannungen gekommen sein sollte, tauchte das - abgesehen von den Spannungen zwischen den Zugereisten und den Einheimischen - auch

³⁵⁴Zum Patenschaftssystem vgl. z.B. Kaple 1986, S. 727f., Argudjaeva 1988, S. 16f.

³⁵⁵Vgl. z.B. Kaple 1986, S. 728, und v.a. Suščević u.a. 1984.

³⁵⁶Vgl. Mote 1977, S. 79: "Perhaps for reasons of intracommunication or socialist competition, the ethnic teams more or less have been segregated."

³⁵⁷Insofern ist der Aspekt einer etwaigen "Schmelztiegel"-Funktion der BAM im BAM-Mythos auch weniger dominant, als Bernd Knabe vermuten lässt - vgl. Knabe 1977, S. 82; allerdings hält auch Knabe diesen Effekt für praktisch kaum gegeben.

³⁵⁸GlavBAMstroj-Chef Mochortov behauptete beispielsweise, nirgendwo gebe es so viele gemischtnationale Ehen wie an der BAM (vgl. *Literaturnaja gazeta*, 28.11.1979, S. 10).

³⁵⁹Vgl. z.B. *Sowjetfrau* 1975/3, S. 6, Jurkov 1976.

³⁶⁰Vgl. PdSU 1982/12, S. 47f.

³⁶¹Vgl. *Kultur und Leben* 1978/1, S. 7f. Zur Völkerfreundschaft vgl. auch Strumskis 1986, S. 89.

³⁶²So z.B. Stephan 1994, S. 275.

in Quellen jüngerer Datums jedenfalls nicht auf.

Zum Teil reicht die integrative Funktion, die dieser Diskurs haben sollte, auch über die Sowjetunion hinaus und umfasste andere sozialistische Staaten, die Studierendenbrigaden geschickt hatten.³⁶³ Allerdings finden sich hierfür nur sehr spärliche Belege; die internationale Komponente spielte für die BAM offensichtlich eine bedeutend geringere Rolle als etwa bei dem Bau der Erdgasleitungen von Westsibirien nach Europa oder dem Holzindustriezentrum in Ust'-Il'imsk.³⁶⁴

Es ist freilich auch anzunehmen, dass die Darstellung und Organisation der BAM als Projekt des ganzen Landes nicht nur die Bevölkerung mobilisieren sollte, sondern dass dahinter auch die erwähnten herrschaftlichen Interessen des Zentrums standen: So werde, so Johanna Roos, "auch ein intellektueller, planerischer und praktischer Alleinvertretungsanspruch der östlichen Gebiete verhindert. Es kann auf keinen Fall im Interesse der Sowjetregierung liegen, eine über die Naturschätze des Gebietes hinausragende Autarkie zu fördern."³⁶⁵

Die BAM war im BAM-Mythos "vor allem ein Bau der Jugend"³⁶⁶. Schließlich übernahm der Komsomol die Patenschaft für das Projekt. Die Darstellung junger Menschen an der BAM war in den Massenmedien allgegenwärtig. Die Helden der BAM waren, wie schon die Fliegerhelden der 1930er Jahre,³⁶⁷ vorwiegend jugendlich.

Die Präsenz der Jugend im BAM-Mythos sollte zum einen der Mobilisierung der Jugend dienen, die Jugend direkt ansprechen; zum anderen unterstützte sie auch den Eindruck von der BAM als einem dynamischen, vitalen Projekt.³⁶⁸ Wie Dirk van Laak gezeigt hat, ist die Verbindung von Mobilisierung und Jugendkult ein Merkmal, das technischen Großprojekten dieses Jahrhunderts generell eignete:

In eine energetische Vorstellungswelt übertragen, soll die propagandistische Anrufung eines Mythos, die bei den Massen für technische Großprojekte zu weckende 'Begeisterung' also eine potentielle Energiequelle darstellen. Kein Wunder, daß dieser Enthusiasmus bei den vermeintlich begeisterungsfähigsten Gruppen, der heranwachsenden Jugend, und bei denjenigen zu wecken versucht wurde, die für technische Glanzleistungen im Grenzbereich zum Phantastischen besonders empfänglich waren und sind.³⁶⁹

Eine Untersuchung der zur Verfügung stehenden sozio-demografischen Daten über die Zusammensetzung der Arbeiterschaft bzw. der Bevölkerung an der BAM zeigt, dass die oben skizzierte sowjetische Darstellung der BAM als Projekt des ganzen Landes, als *strojka vsenarodnaja*,

³⁶³Vgl. PdSU 1986/11, S. 23, *Jugend und Technik* 1977, S. 976, sowie *Transportnoe stroitel'stvo* 1980/1, S. 35.

³⁶⁴Hier ist von der "Trasse der Freundschaft" die Rede. Vgl. PdSU 1982/21, S. 18.

³⁶⁵Roos 1984, S. 122. Tatsächlich traten solche separatistischen Tendenzen nach dem Zerfall der Sowjetunion zutage, als die BAM schon lange kein Objekt von strategischem Interesse von Seiten des Zentrums war; 1993 initiierten BAM-Veteranen eine Aktion für eine unabhängige BAM-Republik (vgl. *ĆCDSP* 45 (1993), H. 51, S. 19f.).

³⁶⁶Wille 1978, S. 99. Birjukov 1977, S. 122, spricht von einem "national youth project".

³⁶⁷Vgl. Günther 1993, S. 181f.

³⁶⁸Wenn etwa von einem Zahnarzt an der BAM berichtet wurde, der keine Arbeit hat, weil dort nur junge Leute mit gesunden Zähnen seien (vgl. PdSU 1975/37, S. 23), kommt diese Vitalität symbolisch - fast schon an Tolstoj gemahnend - sehr deutlich zum Ausdruck.

³⁶⁹Van Laak 1999, S. 203.

und als Projekt der Jugend sehr kritisch beurteilt werden muss; hier sind wenigstens erhebliche Einschränkungen und Differenzierungen vonnöten.

Insgesamt bestätigt sich tatsächlich das Bild, dass die BAM - wenigstens was die Bevölkerung der BAM-Zone betrifft - ein "Projekt der Jugend" war. Junge Menschen stellten in den 1970ern und 1980ern einen sehr großen Teil der BAM-Bevölkerung, meist über die Hälfte. Die Angaben für den Anteil junger Leute bis 30 Jahre reichen von guten 50% bis zu guten 60%.³⁷⁰ Mit dem Bau der BAM ist dieser Anteil wenigstens zunächst auch gewachsen.³⁷¹ Bei differenzierter Betrachtung der Altersstruktur wird deutlich, dass erhebliche regionale und berufsspezifische Unterschiede bestanden: Während der Anteil der Unter-30jährigen an den zentralen und östlichen Abschnitten der BAM über 70% betrug, lag er in den westlichen Gebieten unter 50%.³⁷² Auch waren die jungen Leute in bestimmten Berufsgruppen unterrepräsentiert.³⁷³ Der hohe Anteil von jungen Leuten ist, wie noch zu zeigen sein wird, zu einem großen Teil gezielter Rekrutierung zu verdanken - der Rekrutierung über den Komsomol, die Entsendung von Studierenden und Hochschulabsolventinnen und Hochschulabsolventen sowie der Einsatz von Wehrpflichtigen (die möglicherweise bei den angeführten Studien gar nicht berücksichtigt wurden).

Wenn man die BAM ein "Projekt der Jugend" nennt, so müsste man sie eigentlich auch ein "Projekt von Männern" nennen. Denn diese waren noch viel eher überrepräsentiert als junge Menschen. Der Anteil der Männer an der BAM-Bevölkerung betrug ungefähr zwei Drittel.³⁷⁴ Unter der arbeitenden Bevölkerung war ihr Anteil sogar noch deutlich größer.³⁷⁵ Nach den Angaben von Argudjaeva verringerte sich dieses Ungleichgewicht im Lauf der Zeit ein wenig, dennoch blieb es sehr ausgeprägt.³⁷⁶ Am ehesten ausgewogen war das Verhältnis bei der Altersgruppe unter 20 Jahren, am krassesten bei den mittleren Altersgruppen von 25-50 Jahren.³⁷⁷

Fasst man dazuhin die regionale Herkunft und die ethnische Zugehörigkeit der Leute an der BAM näher ins Auge, so ergibt sich ebenfalls nicht das Bild einer *strojka vsenarodnaja*. Knapp die Hälfte bis knapp zwei Drittel der Bevölkerung der BAM-Zone kamen aus der RSFSR (davon wiederum ca. drei Zehntel aus dem europäischen Teil), 15-21% kamen aus der Ukraine und aus Moldawien; aus Belorussland, dem Baltikum, Mittelasien und Kasachstan kamen zunächst (1981) jeweils 4-6%, später (1984) 1% und darunter (Baltikum, Moldawien) bzw. 6-8% (Kasachstan, Mittelasien).³⁷⁸ Aus den Großregionen der BAM, nämlich aus Ostsibirien und dem

³⁷⁰Fedin 1977, S. 126: durchschnittlich über 50%; Belkin/Šeregi 1985, S. 43f.: 57% im Jahre 1970, 65,5% im Jahre 1981; Argudjaeva 1988, S. 20: ungefähr 60%.

³⁷¹Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 43f.

³⁷²Vgl. Fedin 1977, S. 126. Fedin führt das darauf zurück, dass man in diesen Gebieten schon Erfahrungen mit Großbauten hatte, z.B. mit iAngarstroj. Aber sicher war dafür auch der Einsatz von Bausoldaten ausschlaggebend.

³⁷³Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 43f.

³⁷⁴Vgl. z.B. Belkin/Šeregi 1985, S. 44.

³⁷⁵Vgl. z.B. Argudjaeva 1988, S. 24f., Železko 1977, S. 11.

³⁷⁶Vgl. Argudjaeva 1988, S. 25f.: Unter den jungen Leuten von 71,6:23,4 in den Jahren 1975-1976 bis auf 62,1:37,9 im Jahre 1985.

³⁷⁷Vgl. z.B. Železko 1977/78, S. 11f. und Belkin/Šeregi 1985, S. 44. Nach den Angaben von Belkin/Šeregi 1985, S. 44f. waren unter den unter 20jährigen die Frauen sogar in der Überzahl. Für den Bau von Atommaš gelten ähnliche Verhältnisse (vgl. ebd.).

³⁷⁸Vgl., auch im Folgenden, Argudjaeva 1988, S. 11. Die Schwankungen zwischen den Angaben von 1981 und

Fernen Osten kamen insgesamt zwischen 20,3% (1981) und 31,9%. Unmittelbar aus den BAM-Siedlungen selbst kamen allerdings nur zwischen 3,3% und 1,2% - Zahlen, die übrigens zeigen, wie ausschließlich die BAM von Arbeitsmigration abhing. Für die jugendliche Bevölkerung der BAM sind diese Zahlen recht ähnlich.³⁷⁹

Die Daten über die regionale Herkunft zeigen also, dass die Bewohner der BAM-Zone tatsächlich aus verschiedensten Teilen der Sowjetunion an die BAM gekommen waren; allerdings waren Sibirien, der europäische Teil Russlands und - gerade auch im Vergleich mit anderen Großbaustellen - die Ukraine deutlich überrepräsentiert, der Kaukasus und Mittelasien deutlich unterrepräsentiert.

Die Zahlen über die ethnische Zugehörigkeit schließlich zeigen, wie wenig ausgeprägt der Charakter der BAM als multiethnischer Fokussierpunkt war, den der BAM-Mythos so hervorhob. Der bei weitem überwiegende Teil derer, die aus den verschiedenen Republiken und Gebieten der UdSSR zur BAM kamen, waren ethnische Russen, Ukrainer oder Belorussen.³⁸⁰ Das galt nicht nur für die Ankömmlinge aus dem europäischen Teil der Sowjetunion oder aus Sibirien; der Anteil der ethnischen Ostslawen betrug auch bei den Migrantinnen und Migranten aus dem Baltikum oder dem Kaukasus um die 50%, bei denen aus Mittelasien sogar zwischen 86% und 90%. Julija Argudjaeva merkt hierzu an,

dass die soziale Zusammensetzung derer, die zur Baustelle fuhren, bis in die jüngste Zeit 'im Dunkeln geblieben' ist. Also hat die Führung der BAM, indem sie großspurig in der Presse darüber 'berichtete', welche Republiken und Regionen ihre Abteilungen auf den Bau der Magistrale schickten, verschwiegen, dass auch die 'Republiks-'Abteilungen zu mehr als der Hälfte (und aus den Republiken Mittelasien und Kasachstans fast völlig) aus Russen bestanden; dass der Großteil derer, die sich auf der Baustelle fest niederlassen wollen, Emigranten aus den Gebieten Sibiriens und des Fernen Ostens sind und dass damit die Arbeitsressourcen wieder innerhalb der Arbeitsmangelregionen des Landes verteilt werden.³⁸¹

Es ist offensichtlich faktisch kaum gelungen, der BAM tatsächlich einen ausgeprägt multiethnischen Charakter zu geben; aus den Regionen mit einem Überschuss an Arbeitskräften, aus Zentralasien und dem Kaukasus, konnten offenbar ohnehin relativ wenige Arbeiter rekrutiert werden; da auch diese zum überwältigenden Teil Russen oder Ukrainer waren, kann man von einer *strojka vsenarodnaja* also kaum sprechen.

1984 können neben den Migrationsentwicklungen auch durch die Unterschiedlichkeit der Erhebungen verursacht worden sein. Belkin/Šeregi, deren Daten dem Vergleich bei Argudjaeva zugrundeliegen, vergleichen diese Daten mit entsprechenden Daten der Produktionsstätte für Kernkraftwerke in Volgodonsk, Atommaš und des Kansk-Ačinsker Wärmeenergiekomplexes KATEK. Hierbei ergeben sich einige signifikante Abweichungen. Davon abgesehen, dass bei Atommaš der Anteil der Bauleute aus dem Rostover *oblast'* und bei KATEK derer aus Westsibirien höher liegt, fällt vor allem auf, dass der Anteil der Bauleute aus der Ukraine an der BAM 3-4,5mal so hoch ist wie bei KATEK und Atommaš; aus dem Kaukasus kommen dagegen im Vergleich weniger Bauleute an die BAM, aus dem Baltikum wieder etwas mehr. Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 37.

³⁷⁹Vgl. Argudjaeva 1988, S. 22.

³⁸⁰Vgl., auch im Folgenden, Argudjaeva 1988, S. 12f. Auch bei den jungen Bewohnern der BAM-Zone betrug der Anteil der ethnischen Ostslawen deutlich über 80%. Vgl. Argudjaeva 1988, S. 21f. Bei den Großbaustellen Atommaš und KATEK gab es ähnliche Phänomene. Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 38-40.

³⁸¹Argudjaeva 1988, S. 19f.

3.2 Rekrutierung von Arbeitskräften

Das Problem des Arbeitskräftemangels war in der Sowjetunion notorisch.³⁸² Der relativ geringe Produktivitätsfortschritt, der hohe Anteil von Handarbeit, die Tendenz von Betrieben, Arbeitskräfte auch bei geringer Auslastung "in Reserve" zu haben, demografische Prozesse u.a. führten dazu, dass die Nachfrage nach Arbeitskräften größer war als das Angebot. Dabei war die Partizipationsrate auf dem Arbeitsmarkt schon relativ hoch, so dass es kaum Reserven für eine zusätzliche Mobilisierung von Arbeitskräften gab. Freilich bestanden zwischen verschiedenen sowjetischen Regionen und Republiken erhebliche Unterschiede. Während v.a. die mittelasiatischen Republiken ein hohes Bevölkerungswachstum und keinen Arbeitskräftemangel verzeichneten, nahm der Anteil der arbeitsfähigen Bevölkerung in Russland ab. Im dünn besiedelten Sibirien und vor allem bei den sibirischen Großbaustellen war das Problem des Arbeitskräftemangels besonders akut. Die Realisierung der Großprojekte hing nicht zuletzt von der Lösung dieses Problems ab.

Sicherlich hing es mit dem BAM-Projekt zusammen, dass die Migrationsbilanz nach Sibirien ab Mitte der 1970er Jahre nicht mehr negativ, sondern positiv war.³⁸³ Es ist aber sehr schwer zu sagen, welchen Umfang die Migration im Zusammenhang mit der BAM tatsächlich hatte. Schon bei relativ konkreten Daten schwankten die Angaben erheblich.³⁸⁴ Bezugsgrößen (Arbeitskräfte, ihre Familien oder die Gesamtbevölkerung) und Zeitpunkte der verschiedenen Angaben sind sehr uneinheitlich; die hohe Fluktuation dürfte entsprechende Schätzungen besonders erschwert haben. Nicht zuletzt verwirrten propagandistisch motivierte Aussagen, wie Bernd Knabe gezeigt hat:

Wenn es in sowjetischen Medien gelegentlich heißt, in der BAM-Zone lebe bereits eine Million Menschen, so sollte hinzugefügt werden, daß davon der größere Teil bereits vor 1974 in diesem Gebiet gewohnt hat. Auch die zweite Zahlenangabe, mit der die sowjetische Propaganda gern operiert, daß nämlich 50000 Kinder seit 1975 in Familien der BAM-Arbeiter geboren worden seien, bedarf der Interpretation. Aussagekräftiger wäre freilich eine Information, wieviele der dort geborenen Kinder auch gegenwärtig noch in der BAM-Zone leben.³⁸⁵

Ganz grob gesprochen, kann man um das Jahr 1980 herum von ungefähr 100.000 BAM-Arbeitskräften ausgehen,³⁸⁶ wenn in der BAM-Zone tatsächlich eine Million Menschen gelebt hat, so ist davon auszugehen, dass sich diese Zahl inzwischen deutlich verringert hat - die Rede ist von nur mehr 600.000 Einwohnern.³⁸⁷

Man kann grob zwischen zwei Formen der Rekrutierung von Arbeitskräften unterscheiden: der staatlich bzw. offiziell organisierten und der unorganisierten.³⁸⁸ Während bei der Arbeitsmi-

³⁸²Vgl., auch im Folgenden, v.a. Schroeder 1987, Kaple 1986, S. 718ff. und Belkin/Šeregi 1985, S. 9ff.

³⁸³Vgl. z.B. Mil'ner 1979/80, S. 84ff., Zaslavskaja/Kalmyk 1982, S. 416ff. und Sallnow 1989, S. 205.

³⁸⁴Ende November 1974 nannte der Gewerkschaftsrat des Amur-Gebiets die Zahl von 7.000 BAM-Arbeitskräften, GlavBAMstroj-Chef Mochortov sprach von 23.000. (Vgl. Knabe 1975, S. 30).

³⁸⁵Knabe 1984, S. 433.

³⁸⁶Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 57 (zwischen 82.000 und 120.000 Arbeitskräften); Derevjanko/Vasil'ev 1980, S. 6 (knapp 76.000 Arbeitskräfte bei GlavBAMstroj); Mote 1992, S. 53 (132.000 Familien an der BAM).

³⁸⁷Vgl. *Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

³⁸⁸Vgl. z.B. Kaple 1986, S. 716f.

gration nach Sibirien im Allgemeinen offenbar die unorganisierte Form überwog,³⁸⁹ scheint bei der BAM der Anteil der organisierten Rekrutierung zumindest anfangs relativ hoch gewesen zu sein. Kaple spricht hier von 50%, Voronov/Smirnov für die Jugendlichen gar von knapp zwei Dritteln.³⁹⁰

3.2.1 Organisierte Rekrutierungsformen

Eine der wichtigsten Formen der organisierten Rekrutierung von Arbeitskräften war die "öffentliche Anwerbung" (*obščestvennyj prizyv*). Zumindest war das die propagandistisch wirksamste Form. Besonders in der Form der "Komsomolaufträge" (*komsomol'skie putevki*) wird sie in der sowjetischen Berichterstattung wieder und wieder dargestellt. Dabei schickten Komsomolorganisationen Freiwillige zur Arbeit an die BAM, die sich dafür meist für 3 Jahre verpflichtet hatten.³⁹¹ Die sowjetischen Zeitschriften sind voll von Berichten über Komsomolgruppen und -brigaden, die sich auf den Weg zur BAM machen. Hier schienen sich Jugend und Pioniergeist optimal zu verbinden. Berühmtheit erlangte eine Komsomolgruppe von 600 Jugendlichen aus 40 Ethnien, möglicherweise das wichtigste Kollektiv des BAM-Mythos, die sich direkt vom 17. Komsomol-Kongress, auf dem Brežnev die Komsomolzen zur Beteiligung am Bau der BAM aufgerufen hatte, feierlich auf den Weg von Moskau zur BAM gemacht hatten.³⁹²

Interessant und möglicherweise symptomatisch ist der Befund einer arbeitssoziologischen Untersuchung über die Komsomolgruppen: Gerade die viel gefeierte Komsomol-Stoßgruppe (*udarnyj komsomol'skij otrjad*) bewährte sich in der Praxis nicht. Ihre Mitglieder hatten zwar berufliche Qualifikationen, aber nicht in den Berufen, die gebraucht wurden, nämlich in Bau-berufen. Zudem wurde die Gruppe entlang der Trasse verteilt, was den Zusammenhalt und die soziale Adaption erschwerte.³⁹³ Ähnliche Probleme ergaben sich auch bei späteren Stoßgruppen, etwa wenn eine Gruppe vorwiegend aus Elektrikern und Mechanisatoren bestand, aber dort eingesetzt wurde, wo man Holzfäller brauchte.³⁹⁴

Die Zusammenstellung der Komsomolgruppen stellte auch eine gewisse politische Selektion dar: Während der Anteil der Partei- und Komsomolmitglieder nach Fedin an der BAM durchschnittlich ungefähr 30% betrug, belief er sich in den Komsomol-Stoßgruppen auf 80%. Grundsätzlich wurden Komsomolzen wie auch junge Leute generell eher durch den *obščestvennyj prizyv* erfasst.³⁹⁵

Die Angaben über die quantitative Bedeutung des *obščestvennyj prizyv* sind nicht eindeutig.

³⁸⁹Vgl. z.B. Kaple 1986, S. 717, wo von einem Anteil organisierter Arbeitskräfterekrutierung von 10-12% die Rede ist, und de Souza 1986, S. 698, der von einem Drittel ausgeht. In einem *Izvestija*-Artikel vom 11.12.1982 ist von 20% die Rede (vgl. CDSP 35 (1983), H. 50, S. 8).

³⁹⁰Vgl. Kaple 1986, S. 717 (ebenso wie der erwähnte *Izvestija*-Artikel; vgl. CDSP 35 (1983), H. 50, S. 8) und Voronov/Smirnov 1982, S. 16.

³⁹¹Vgl. z.B. Voronov/Smirnov 1982, S. 21.

³⁹²Vgl. z.B. CDSP 26 (1974), H. 17, S. 2 und CDSP 27 (1975), H. 13, S. 13;17, *Sovetskie profsojuzy* 1976/3, S. 22, Jurkov 1976, o.S., Fedin 1977, S. 122 und *Sowjetunion heute* 1974/13-14, S. 13.

³⁹³Vgl. Fedin 1977, S. 121.

³⁹⁴Vgl. Fedin 1977, S. 122.

³⁹⁵Vgl. z.B. Belkin/Šeregi 1985, S. 49f. und Kucev/Ol'ševskij 1977, S.100: Von den Komsomolzen kamen 31,8% nicht über organisierte Anwerbung zur BAM, bei den Nichtmitgliedern des Komsomol 64,2%.

Nach Voronov/Smirnov kamen knapp zwei Drittel der Jugendlichen mit *komsomol'skie putevki* zur BAM.³⁹⁶ Frolov beziffert den Anteil derer, die einem *obščestvennyj prizyv* zur BAM folgten, insgesamt auf 15,1%; dieser Anteil blieb relativ konstant.³⁹⁷ Bei Argudjaeva ergibt sich ein anderes Bild: Anhand von Archivmaterial zeigt sie, wie der Anteil derer, die aufgrund des *obščestvennyj prizyv* bei GlavBAMstroj arbeiteten, von 46,4% (1974) und 29,8% (1975) auf 6,5% im Jahre 1984 sank.³⁹⁸ Weil junge Leute durchschnittlich häufiger auf diesem Wege zur BAM kamen, hatte der Rückgang dieses Anteils auch eine Verschiebung der Altersstruktur zur Folge: Nach diesen Angaben waren 1985 nur noch 37% der Bauleute unter 30 Jahren.³⁹⁹ Der *obščestvennyj prizyv* betraf im Allgemeinen vor allem Männer.⁴⁰⁰

An der BAM wie überhaupt in Sibirien wurden auch andere Formen der organisierten Rekrutierung von Arbeitskräften angewandt. Genannt werden unter anderem: Transfer von meist spezialisierten Arbeitskollektiven, individuelle Einladungen von Arbeitskräften, Verpflichtung von Hochschulabsolventen, studentische Arbeitsbrigaden usw.⁴⁰¹ Bei der Rekrutierung von Hochschulabsolventen war die BAM angeblich erfolgreicher als andere sibirische Projekte.⁴⁰² Es kam vor, so Bernd Knabe, dass die Ministerien kurzfristig (für einen Monat) spezialisierte Arbeitskräfte nach Sibirien abordneten und der Staat außerdem auch "auf administrativem Wege" Zwangsarbeiterinnen und Zwangsarbeiter, sogenannte "Störer der öffentlichen Ordnung", einsetzte.⁴⁰³ Die sowjetische Literatur wehrte sich heftig gegen westliche Vorwürfe, bei den Erschließungsprojekten würde Zwangsarbeit eingesetzt.⁴⁰⁴ Während der Einsatz von Zwangsarbeit und von Kriegsgefangenen bei den früheren BAM-Projekten unter Stalin, wie erwähnt, unumstritten ist, finden sich in der sowjetischen Literatur keine und in der postsowjetischen Literatur kaum Hinweise darauf, dass bei der BAM in neuerer Zeit Zwangsarbeit im engeren Sinn eingesetzt wurde.⁴⁰⁵ Eine Reihe von westlichen Autoren bestreitet ebenfalls den Einsatz von Zwangsarbeit;⁴⁰⁶ andere vermuten, dass Zwangsarbeit doch eine gewisse Rolle gespielt hat, auch beim späteren BAM-Projekt.⁴⁰⁷ Es ist jedoch deutlich, dass der Bau der BAM in den 1970er und

³⁹⁶Vgl. Voronov/Smirnov 1982, S. 16.

³⁹⁷Vgl. Frolov 1984, S. 72ff.

³⁹⁸Vgl. Argudjaeva 1988, S. 15. Nach Železko 1977/78, S. 9, betrug der Anteil 1975/76 35% und war damit sieben Mal so groß wie der entsprechende Anteil generell bei Unternehmen im Irkutsker *oblast'*. Auch der Transfer von einem Unternehmen zum anderen spielte eine deutlich größere Rolle an der BAM, individuelle Arbeitssuche (mit 27,7% gegenüber 70% im *oblast'*) eine weit geringere.

³⁹⁹Vgl. Argudjaeva 1988, S. 15.

⁴⁰⁰Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 61.

⁴⁰¹Vgl. z.B. Argudjaeva 1988, S. 16; Frolov 1984, S. 72; de Souza 1986, S. 698; Knabe 1986, S. 129.

⁴⁰²Vgl. Kaple 1986, S. 729.

⁴⁰³Vgl. Knabe 1984, S. 533, und Knabe 1986, S. 130f.

⁴⁰⁴Vgl. z.B. Alekseev/Zubkov 1980, S. 9f. und einen Artikel in der *Komsomol'skaja pravda*, der sich gegen einen ZDF-Bericht verwahrt, demzufolge bei dem Bau der Erdgasleitungen aus Sibirien Zwangsarbeiter aus der DDR eingesetzt würden (PdSU 1982, H. 23, S. 16f.).

⁴⁰⁵Eine Ausnahme ist ein Artikel in der *Izvestija* vom 27.05.1999, S. 4, wo behauptet wird, Häftlinge und Bausoldaten hätten die Hauptarbeit an der BAM geleistet.

⁴⁰⁶So z.B. Shabad 1977, S. 23, Graham 1997, S. 83, und Broekmeyer 1981, S. 15f. Broekmeyer wendet sich dabei gegen den Direktor eines israelischen Forschungszentrums über sowjetische Gefängnisse, A. Šifrin, der seine Behauptung, die BAM würde vor allem durch Häftlinge gebaut, offenbar nicht belegen konnte.

⁴⁰⁷Vgl. v.a. Knabe 1982, S. 14 und Stites 1992, S. 176. Stites erwähnt einen Witz, den man sich erzählt habe:

1980er Jahren jedenfalls kein Projekt, das in einem so hohen Maß auf Zwangsarbeit beruhte, wie das bis 1953 der Fall war.⁴⁰⁸

Eine nicht zu unterschätzende Rolle beim Bau der BAM spielte jedoch eine - wenn man so will - andere Form der Zwangsarbeit: der Einsatz der Armee in Form von Bautruppen.

Der Einsatz von Truppen beim Bau der BAM wurde in der sowjetischen Propaganda keineswegs verschwiegen. Der Militärdienst an der BAM wurde idyllisiert und geradezu grotesk verharmlost:

Die Hände des Soldaten an der BAM riechen nicht nach Pulver, sondern nach Brot. Die BAM-Soldaten dienen, arbeiten und erholen sich, wie auch ihre Kameraden im Dienst in einer beliebigen anderen Region des Landes.⁴⁰⁹

Die Armee wurde als Teil des sowjetischen Volkes präsentiert, der - wie das ganze Volk - seinen Beitrag zur BAM leistet; gleichsam ein Brennpunkt der Eigenschaften des sowjetischen Volkes, werden die Truppen als besonders internationalistisch und besonders kommunistisch geprägt dargestellt.⁴¹⁰ Die Armee galt als ideale Schule für zukünftige BAM-Arbeiter, als Produktionsstätte für BAM-Helden, die sie frühzeitig Disziplin lehrte und abhärtete.⁴¹¹

Die eigentliche Aufgabe der Bautruppen war es, Bauarbeiten für das Verteidigungsministerium (dem sie unterstellt waren) durchzuführen und Verkehrswege im Kriegsfall aufrechtzuerhalten.⁴¹² Tatsächlich aber bauten sie einen großen Teil der BAM-Strecke. Sie waren nach Yates für den ganzen östlichen Abschnitt zwischen Tynda und Komsomol'sk zuständig, verlegten dabei 1459 Gleiskilometer und bauten 32 km Brücken.⁴¹³

Seit dem Beginn der *glasnost* wurde aber auch die Verwendung der Armee für Großbauten - bis dahin eine "heilige Kuh" - öffentlich kritisiert.⁴¹⁴ Nicht nur beim Bau der BAM, sondern generell für sowjetische Bauprojekte dienten die Streitkräfte als Arbeitskraftreserve. Viele Bauorganisationen appellierten, wenn immer sie in Schwierigkeiten kamen, an die Regierung: "Unless you give us soldiers, the plan is lost."⁴¹⁵ Die Arbeit galt als militärische Übung und wurde extrem schlecht bezahlt; die Soldaten bekamen die schwersten und am wenigsten angesehenen Arbeiten

"Brezhnev, misreading the striped prison costumes of a BAM work detail, addressed it as 'My dear comrade sailors.'" Es ist allerdings durchaus möglich, dass das Grundmuster dieses Witzes sehr viel älter ist. Dennoch wäre es bezeichnend, wenn dieser Witz auch auf die BAM angewandt wurde.

⁴⁰⁸Wenn Dirk van Laak über die späte BAM schreibt: "Bis zu 250 000 Menschen waren im Einsatz, vorwiegend Verbannte und Sträflinge sowie Arbeiter, die mit üppigen Prämien angelockt werden ~ mußten." (Van Laak 1999, S. 72.), so beruht das m.E. auf einer Verwechslung bzw. Vermischung des ersten Baustadiums unter Stalin mit dem späteren unter Brežnev (oder auf unzulässiger Dramatisierung).

⁴⁰⁹Suščević u.a. 1984, o. S.

⁴¹⁰Vgl. Derevjanko/Vasil'ev 1980, S. 8f.

⁴¹¹Vgl. z.B. Malašenko 1979, S. 87 und PdSU 1977/2, S. 21.

⁴¹²Vgl. CDSP 41 (1989), H. 17, S. 27 und Yates 1997, Kap. 1.3.3. Seit Anfang der 1990er Jahre sind die Truppen dem Verkehrsbauministerium unterstellt.

⁴¹³Vgl. Yates 1997, Kap. 1.3.3.

⁴¹⁴Vgl. hierzu, auch im Folgenden, v.a. den eindrucksvollen Artikel von Evgenij Sorokin in der *Pravda* vom 26.04.1989, gekürzt wiedergegeben in CDSP 41 (1989), H. 17, S. 26f. Graham 1997, S. 86f. orientiert sich ebenfalls an diesem Artikel. Vgl. auch Yates 1997, Kap. 1.3.3., *Itogi*, 18.08.1998, S. 6, und *Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

⁴¹⁵CDSP 41 (1989), H. 17, S. 26.

zugeteilt, sie litten unter miserabler Versorgung mit Wohnraum, Waren etc. und in der Folge an Krankheiten. Die Bautruppen setzten sich zumeist aus Angehörigen der untersten Mannschaftsdienstgrade zusammen, meist waren das keine ausgebildeten Bauleute. Vielfach wurde die Versetzung in eine Bautruppe als Strafmaßnahme gehandhabt. Die Disziplin der Truppen war entsprechend schlecht.

Insofern ist es wohl gerechtfertigt, wenn Loren Graham schreibt: "Military laborers were logical descendants of the prison laborers of the past."⁴¹⁶

Neben der Armee spielte auch die paramilitärische Organisation DOSAAF⁴¹⁷ eine gewisse Rolle, v.a. bei der Ausbildung von Kraftfahrern für den Ostabschnitt der BAM.⁴¹⁸

3.2.2 Unorganisierte Arbeitsmigration

Im Falle der unorganisierten Arbeitsmigration kamen Arbeitskräfte meist auf eigene Faust nach Sibirien oder wurden von den Betrieben angeworben. Dort schlossen sie dann meist einen mindestens dreijährigen Arbeitsvertrag ab.⁴¹⁹ Die sogenannten "Bauschwalben", Arbeitskräfte, die von einer Großbaustelle zur nächsten wanderten, wurden insgesamt eher positiv bewertet.⁴²⁰ Die kurzfristigen Saisonarbeitskräfte, die *Šabašniki*, konnten in Sibirien bei dem herrschenden Arbeitskräftemangel zwar immer Arbeit finden, wurden aber nicht gern gesehen. Ob sie an der BAM eine Rolle spielten, geht aus den ausgewerteten Quellen nicht hervor.

In den BAM-Mythos ließ sich die unorganisierte Arbeitsmigration nur schlecht integrieren; Arbeitskräfte, die auf eigene Faust umherzogen, waren weniger verfügbar, weniger beherrschbar, ließen sich schlechter kollektiv vereinnahmen.

Auch die wissenschaftliche sowjetische Literatur beurteilte die organisierte Anwerbung im Hinblick auf die Planbarkeit der beruflichen Qualifikation, die Flexibilität und die Senkung der Fluktuation der Arbeitskräfte durchweg als günstiger - eine Einschätzung, die im Bezug auf die Fluktuation nicht so eindeutig ist.⁴²¹ Man hatte offenbar ohnehin Schwierigkeiten mit den Arbeitssuchenden; mal gab es zu viele, mal fehlten Fachkräfte. Erst nach fast zwei Jahren, Ende 1975, wurde auf Vorschlag eines Arbeiters ein Arbeitsvermittlungsbüro eingerichtet.⁴²²

Die Bedeutung der unorganisierten Arbeitsmigration nahm im Lauf der Zeit eher zu, wie die oben erwähnten Daten aus dem Archiv von GlavBAMstroj zeigen.⁴²³

⁴¹⁶Graham 1997, S. 87. Ähnlich äußert sich Yates 1997, Kap. 1.3.3.

⁴¹⁷DOSAAF steht für *Dobrovol'noe obščestvo sodejstvija armii, aviacii i flotu*: Freiwillige Gesellschaft zur Unterstützung der Armee, der Luftwaffe und der Flotte.

⁴¹⁸Knabe 1977, S. 76.

⁴¹⁹Vgl. Knabe 1986, S. 131f.

⁴²⁰Vgl. *Jugend und Technik* 1977, S. 177, wo sie "ein hartes, tüchtiges Volk" genannt werden. Vgl. auch *Literaturnaja gazeta* 19.12.1979, S. 2.

⁴²¹Vgl. z.B. Belkin/Šeregi 1985, S. 50; Argudjaeva 1988, S. 14, Voronov/Smirnov 1982, S. 16; Kucev/Ol'sevskij 1977, S. 101f. Dagegen Knabe 1986, S. 131f.

⁴²²Vgl. Knabe 1977, S. 79.

⁴²³Vgl. Argudjaeva 1988, S. 15.

3.3 Motive für die Arbeit an der BAM

3.3.1 Ideelle Motive

Die Frage, warum Menschen überhaupt in die unwirtlichen Gegenden der BAM gingen, um dort zu arbeiten, lässt sich freilich nicht abschließend klären. Im BAM-Mythos wurde - erwartungsgemäß - der Eindruck erweckt, dass die meisten voller Enthusiasmus gekommen seien; häufig war die Rede von "patriotischen" oder "moralischen" Motiven. Das Zentrum dieses Motivkomplexes ist die Figur der *Bewährung*; Bewährung bedeutet hier nicht nur die Bewältigung einer großen und schwierigen Aufgabe, sondern auch die persönliche Reifung, das Wachsen an dieser Aufgabe: *My stroim BAM, BAM stroit nas*.⁴²⁴ Zur Argumentationsfigur der Bewährung gehörten zum einen Motive, die sich an der Größe und der Bedeutung des Projekts orientieren ("Die Dimensionen der Baustelle haben mich begeistert."⁴²⁵), der Wunsch, an der Erschließung Sibiriens teilzunehmen,⁴²⁶ oder Pflichtgefühl gegenüber dem Staat und seiner politischen Führung ("Die Partei hat gesagt, es muß sein. Der Komsomol hat geantwortet, es wird sein!"⁴²⁷). Den anderen Pol in diesem Zusammenhang bildeten Motive, die auf Charakterbildung und persönliche Vervollkommnung zielen: das Gefühl, gebraucht zu werden,⁴²⁸ der Stolz auf die eigene Leistung ("Ich bin ehrgeizig und will auch sagen können: Diese Strecke habe ich mit eigenen Händen mitgebaut.", "Jeder Mensch braucht im Leben wenigstens eine Baustelle, die er mit Recht als 'seine' bezeichnen kann."⁴²⁹) und vor allem der Wunsch, an den gestellten Aufgaben zu wachsen: "Ich kam zur BAM, um mich moralisch und physisch zu erproben, um mich durch eine große, gesellschaftliche Aufgabe selbst richtig kennenzulernen."; "Jeder muß zu sich selbst finden, muß erproben, wozu er fähig ist, seinen eigenen Lebensstil suchen. Nichts ist dafür besser geeignet als die BAM."⁴³⁰

Die Schwere der Arbeit und der Arbeitsbedingungen und die Möglichkeit der charakterlichen Bildung sind notwendig aufeinander verwiesen. In der Selbstüberwindung liegt der Schlüssel zur Überwindung von Hindernissen⁴³¹ und zur Herausbildung dessen, was der GlavBAMstroj-Vorsitzende Mochortov den BAM-Charakter nannte.⁴³² Unter herrschaftstechnischen Gesichtspunkten ist von Belang, dass diese Charakterbildung ideologische und staatsbürgerliche Reife umfassen sollte. So sagte zum Beispiel ein BAM-Brigadier auf dem 25. Parteitag der KPdSU: "Wir arbeiten nicht nur, erfüllen nicht nur den Plan und streben nicht nur hohe Arbeitsergebnisse an. Bei der Arbeit wird der Charakter geschmiedet, wird echte Parteilichkeit erzogen."⁴³³

⁴²⁴Es gab auch gewisse Variationen dieses Slogans: "My stroim BAM - BAM vospitaet nas" (*Sovetskie profsojuzy* 1976/3, S. 23) und "Menschen bauen Städte. [...] Doch auch die Städte bauen Menschen" (*Sowjetfrau* 1977/12, S. 11). Auch bei früheren Großprojekten war die Figur der Bewährung Teil des Mythos; vgl. für Metrostroj z.B. Neutatz 1998, S. 117.

⁴²⁵PdSU 1975/23, S. 24. Vgl. auch Kucev/Ol'shevskij, S. 102f. und Belkin/Šeregi, S. 52.

⁴²⁶Vgl. z.B. Voronov/Smirnov 1982, S. 16, Belkin/Šeregi, S. 52.

⁴²⁷PdSU 1975/23, S. 24.

⁴²⁸Vgl. z.B. *Sowjetfrau* 1980/10, S. 7.

⁴²⁹PdSU 1975/23, S. 24.

⁴³⁰PdSU 1975/23, S. 24 und PdSU 1977/2, S. 18. Vgl. auch Malašenko 1979, S. 25.

⁴³¹Vgl. z.B. *Jugend und Technik* 1977, S. 705.

⁴³²Vgl. Broekmeyer 1981, S. 115. Vgl. auch Derevjanko/Ermakova 1987 und Belkin/Šeregi 1985, S. 109.

⁴³³PdSU 1977/2, S. 18. Vgl. auch z.B. Derevjanko/Ermakova 1987, S. 124f. und 133 und Malašenko 1979, S. 24.

Beliebt war in diesem Zusammenhang auch die Metapher von der BAM als Schule des Lebens.⁴³⁴ Die BAM erscheint einmal mehr gleichsam als Essenz, Destillat des Lebens und ist deshalb besonders für die Jugend geeignet, sich daran zu bewähren. Die Arbeit an der BAM wird entsprechend auch begründet mit dem "Wunsch, den Pulsschlag des Lebens als Großtat unmittelbar zu fühlen"⁴³⁵ - man will "das Leben spüren"⁴³⁶.

Das Motiv der Bewährung war, der Funktion des Mythos entsprechend, gleichzeitig eine wichtige Brücke in die Vergangenheit. Es verknüpfte, wie im Zusammenhang mit den Traditionslinien, an die der BAM-Mythos anknüpfte, gezeigt, den Bau der BAM mit anderen Situationen, in denen sich das sowjetische Volk und die sowjetische Jugend früher zu bewähren hatte.⁴³⁷ Auch und gerade in dem Motiv der Bewährung stand die BAM also in einer Kontinuitätslinie mit anderen sowjetischen Großbauten.

Auch die Figur der Bewährung hatte also im BAM-Mythos vor allem eine integrative Funktion - aber, wie erwähnt, wirkten dieselben Mechanismen unter Umständen auch exklusiv. Aus der Metapher der Bewährungsprobe wird schon deutlich, dass man diese Probe auch nicht bestehen kann; an der BAM trennte sich die Spreu vom Weizen: "In unserer 'Schule' ist kein Platz für Fünferkandidaten und Faulpelze, für Sitzenbleiber und Pfuscher."⁴³⁸

Neben dem Komplex der Bewährung und eng mit diesem verbunden wurde oft "Romantik" als Motiv genannt.⁴³⁹ Nun ist das in diesem Zusammenhang ein außerordentlich vager Begriff. Hierbei spielen viele Elemente eine Rolle: die Weite Sibiriens, der "Duft der Taiga", die Exotik, die Einsamkeit, Lagerfeuer, der Vorstoß in Unbekanntes, vor allem die Beschränkung des Komforts, einfache Lebensverhältnisse usw. Dieser Begriff bot sich wohl gerade wegen seiner Vielschichtigkeit als Symbolbegriff für das Leben an der BAM an. Beim Empfang eines Komsomoltrupps an der BAM wurde beispielsweise ein Podium aufgestellt, "über dem in meterhohen, blauen Buchstaben das Wort 'Romantik' stand"⁴⁴⁰. Die BAM scheint streckenweise ein einziges Pionierlager gewesen zu sein.⁴⁴¹

Jedoch bereitete die Vorstellung der romantischen Selbstbeschränkung und Konfrontation mit schwierigen Bedingungen⁴⁴² durchaus auch Schwierigkeiten. Sie war insofern sperrig, als

⁴³⁴Vgl. z.B. *Sovetskie Profsojuzy* 1974/20, S. 8 und 1976/3, S. 23, Malašenko 1979, S. 23 und S. 35.

⁴³⁵*Sowjetfrau* 1980/10, S. 7.

⁴³⁶PdSU 1986/7, S. 24.

⁴³⁷Typisch ist folgendes Zitat aus der Gewerkschaftszeitung: "Aber da, wo es schwer wird, offenbart sich der sowjetische Charakter noch klarer. Ein Charakter, der gebildet wurde beim Bau von Dneproges und Magnitka, Komsomol'sk-na-Amure und Turksib, ein Charakter, der gehärtet wurde im Feuer des Großen Vaterländischen Krieges und bewährt unter der Erschließung und der Errichtung der Automobilgiganten an der Wolga und der Kama. Diesen Charakter haben auch die Pioniere der BAM." (*Sovetskie Profsojuzy* 1974/19, S. 10). Vgl. auch z.B. *Jugend und Technik* 1977, S. 1.

⁴³⁸*Sovetskie profsojuzy* 1974/20, S. 8. Vgl. auch z.B. PdSU 1975/23, S. 23 und *Jugend und Technik* 1977, S. 177. Bei Malašenko 1979, S. 90, wird die BAM mit einem "Bergstrom" verglichen: "Tritt er nach einem Regen aus den Ufern, trägt er viel Schmutz mit sich. Das ist unvermeidlich."

⁴³⁹Vgl. z.B. Derevjanko/Ermakova 1987, S. 128, Fedin 1977, S. 126, Derevjanko/Vasil'ev, S. 6, *Jugend und Technik* 1977, S. 177.

⁴⁴⁰Malašenko 1979, S. 83.

⁴⁴¹Vgl. z.B. Jurkov 1976, Suščević 1984, Soktoeva/Chabarova 1987, S. 24.

⁴⁴²So wird bei einer Beschreibung der Zeltsiedlungen der BAM-Erbauer das Zelt als "Symbol für harte Bedingungen und Romantik, verbunden mit dem Verzicht auf Komfort und die üblichen Lebensgewohnheiten" (PdSU

sie sich zwar sehr gut in die Erzählung von der BAM als Pionier- bzw. Komsomollager und als Bewährungsprobe einfügte, der Erzählung vom reibungslosen und modernen Bau der BAM, von der BAM als Region zukünftiger Zivilisation und städtischen Komforts jedoch widersprach. So etwa, wenn die Ausstattung der Behelfsbehausungen mit Radios, Tonbändern, Büchern "irgendwie schlecht in das Bild des Kampfes und harter persönlicher Entbehrungen" passt und die "Bewohner [...], die so gar nicht taigagemäß aussehen," gut gekleidet sind,⁴⁴³ wenn die "romantische Hitze" unter dem Eindruck von komfortablen, geheizten Häusern statt Zelten, von einem umfangreichen Kulturangebot mit Bibliotheken, Tanz, Rockkonzerten usw. abgekühlt wird - schließlich sei man nicht in der Pampa (*gluchoman*'), sondern in einer modernen Siedlung.⁴⁴⁴ Oft wurde dieser diskursive Bruch gar nicht thematisiert, zum Teil behalf man sich damit, dass man in richtige und falsche oder reife und unreife Romantik unterteilte: "Die Romantik ist eine Medaille mit zwei Seiten. Und wenn man nur die glänzende, prunkvolle zu zeigen versucht, fügt man der Arbeit großen Schaden zu."⁴⁴⁵ Die wahre Romantik sei in der Arbeit zu finden.

Vor allem in der Frühphase der BAM wurde viel von Romantik gesprochen. Noch problematischer war dieser Begriff vor dem Hintergrund der Erfahrungen, die die Menschen im Laufe der Zeit mit den eingeschränkten Lebensbedingungen und den Schwierigkeiten machten. Dementsprechend wurde später, vor allem in der Auseinandersetzung über die Berichterstattung von der BAM, auch mehrfach Kritik an diesem Konzept laut. Man sah darin eine Verharmlosung der Situation, die unter Umständen auch die Diskussion über Defizite und damit die Lösung von Problemen behindere. Was solle denn, verdammt noch mal, an den Schwierigkeiten attraktiv sein?⁴⁴⁶

Schließlich - und auch das macht einen Teil der stark propagierten (Pionierlager-) "Romantik" aus - wurde die BAM auch, nicht unplausibel, als Gemeinschaftserlebnis präsentiert. Es Freunden und Bekannten gleich zu tun und neue Freunde zu finden, wurde auch in Umfragen immer wieder als persönliches, wenn auch nicht herausragendes Motiv für die BAM genannt.⁴⁴⁷ Gemeinschaft wurde, so wurde es dargestellt, in Arbeit und Freizeit erlebt. Neben Erzählungen über gemeinsame Lagerfeuerabende, Lieder, Kulturveranstaltungen⁴⁴⁸ traten vor allem unzählige Berichte über den Gemeinschaftsgeist in den Arbeitskollektiven.⁴⁴⁹ Die BAM wurde somit - wie schon oben für die interethnischen Beziehungen dargestellt - zur Projektionsfläche des Ideals solidarischen Zusammenlebens und gemeinschaftlicher Arbeit: "Für den anderen da zu sein, ist an der BAM Lebensnorm."⁴⁵⁰ Und wieder sind es die äußeren Bedingungen, die Herausforderungen des Projekts, die hier moralbildend wirken: "Nach dem Motto 'Mein Name ist Hase' kann man

1975/23, S. 23) bezeichnet.

⁴⁴³PdSU 1975/23, S. 23.

⁴⁴⁴Vgl. *Sovetskie Profsojuzy* 1974/28, S. 10.

⁴⁴⁵*Sovetskie Profsojuzy* 1974/28, S. 10. Vgl. auch PdSU 1975/23, S. 23f., wo der "naive[n] und süßliche[n] Romantik" einer "überholte[n] Etappe" die reifere, "etwas spartanische, reine Atmosphäre" gegenübergestellt wird.

⁴⁴⁶Vgl. *Žurnalist* 1982/4, S. 54ff. Vgl. auch generell die entsprechenden Beiträge in *Žurnalist* (1975/4, S. 48f. und 1979/11, S. 19-21) und Rakša 1975.

⁴⁴⁷Vgl. z.B. Voronov/Smirnov 1982, S. 16, und Belkin/Šeregi 1985, S. 54.

⁴⁴⁸Vgl. z.B. *Sowjetfrau* 1978/12, S. 24f.,

⁴⁴⁹Vgl. z.B. *Kultur und Leben* 1979/7, S. 12f. und 15f., PdSU 1977/2, S. 20f, PdSU 1978/15, S. 17-20, PdSU 1981/10, S. 13f. usw.

⁴⁵⁰PdSU 1977/2, S. 20.

hier nicht existieren, denn hier lebt keiner für sich allein. Mir hat sich in diesem Zusammenhang ein Satz eingepägt: 'In der Taiga darf man sich nicht verstecken, in der Taiga kann man sich nur verirren...'⁴⁵¹ Auch in der Rückerinnerung spielte dieses Motiv eine überragende Rolle.⁴⁵²

Natürlich gab es auch vereinzelte Klagen über das Arbeitsklima.⁴⁵³ Insgesamt aber weisen die sowjetischen soziologischen Untersuchungen eine relativ hohe Zufriedenheit mit den Beziehungen innerhalb des Kollektivs aus.⁴⁵⁴

Eine besondere, sehr wichtige Variation des Themas "BAM als Gemeinschaftserlebnis" ist das Thema "Hochzeiten und Ehe". Auf die spezifische Situation Verheirateter an der BAM soll später noch eingegangen werden. Hier soll zunächst nur die Heirat als mögliches Motiv für die Arbeit an der BAM interessieren. Hochzeiten wurden in Bild und Text in Büchern und Zeitschriften fast permanent erwähnt und geschildert.⁴⁵⁵ Im BAM-Mythos spielten Hochzeiten wohl auch deshalb eine so wichtige Rolle, weil sich hier verschiedene typische Motive verbinden: intensives Gemeinschaftserlebnis, Jugend, Zugewandtheit zur Zukunft, das Motiv des Bauens (Gründung einer Familie) usw. Dass an der BAM viel und früh geheiratet wurde, wurde häufig erwähnt.⁴⁵⁶ Julija Argudjaeva nennt hierfür als Gründe: den erweiterten, aber relativ isolierten Bekanntenkreis, die ungewöhnlichen Umstände, das Bedürfnis nach Privatleben, geringe Kontakte nach Hause.⁴⁵⁷ Viele junge Frauen gingen - angesichts des geringen Frauenanteils an der BAM -⁴⁵⁸ offenbar auch deshalb zur BAM, um dort einen Ehemann zu finden.⁴⁵⁹ Wahrscheinlich wird dieses Motiv selten das ausschlaggebende gewesen sein, aber vermutlich ist es ja doch nicht nur ein "Scherz", mit dem eine 19jährige Ukrainerin an der BAM zitiert wird: "Wenn mich einer heiratet, bleibe ich mein ganzes Leben an der BAM."⁴⁶⁰

Der oben erwähnte Jugendkult zeigte sich nirgends so deutlich wie bei der Zuschreibung

⁴⁵¹PdSU 1982/21, S. 19.

⁴⁵²Vgl. z.B. *Železnodorožnyj transport* 1995/7, S. 23, und *Sovetskaja Rossija*, 08.07.1999, S. 1, wo es heißt: "in der Erschöpfung von der Anstrengung gab es für jeden von uns nichts schmerzhafteres, als jede erdenkliche Not eines Genossen nicht auf die eigenen Schultern nehmen zu können."

⁴⁵³Vgl. z.B. Knabe 1977, S. 83.

⁴⁵⁴Vgl. Voronov/Smirnov 1982, S. 19, und Belkin/Šeregi 1985, S. 92. Ungefähr 2/3 der Befragten äußerten sich zufrieden. Freilich hängt die Brauchbarkeit der Erhebungen sehr von den jeweiligen Umständen (etwa auch der Anonymität) ab - gerade bei solchen für die einzelne Person sensiblen Fragen.

⁴⁵⁵Vgl. z.B. Jurkov u.a. 1976, o.S., PdSU 1975/23, S. 22, *Sowjetfrau* 1975/3, S. 4-7, und 1980/10, S. 7, *Jugend und Technik* 1977, S. 353 usw.

⁴⁵⁶Voronov/Smirnov 1982 geben an, 40,1% der von ihnen Befragten hätten nach der Ankunft an der BAM eine Familie gegründet (S. 19). Nach Argudjaeva 1988, S. 53, wurde über die Hälfte der Ehen schon nach einem Jahr geschlossen.

⁴⁵⁷Argudjaeva 1988, S. 53f.

⁴⁵⁸Siehe oben. Ein Ogonek-Artikel über Ulkan stellt fest: "[...] die Bräute sind rar. Der örtlichen Statistik zufolge kommen auf ein Mädchen sieben Freier." (PdSU 1977/25, S. 26). Vgl. auch Železko 1977, S. 11, wo angegeben wird, dass die Chancen einer jungen Frau, einen Ehepartner zu finden, zweieinhalb Mal so hoch seien wie die eines jungen Mannes.

⁴⁵⁹Vgl. Knabe 1977, S. 78. Vgl. auch Jurkov u.a. 1976, o. S., wo eine Tochter ihre Mutter bereits vorwarnt, sie solle sich nicht wundern, wenn sie bald eine Familie gründe - auch wenn sie noch niemanden konkret ins Auge gefasst hätte. Bis Ende 1974 hatten schon 93 der 100 angereisten Mädchen in Zvezdnyj geheiratet (vgl. Knabe 1975, S. 24). Eine Leningrader Bekannte erzählte mir von ihren Klassenkameradinnen, die zur BAM gingen, dass die Suche nach einem Ehepartner für diese am wichtigsten gewesen sei.

⁴⁶⁰Sowjetfrau 1976/7, S. 9.

ideeller Motive. Im Zusammenhang mit der Figur der Bewährung wurde die Fahrt zur und die Arbeit an der BAM zu einem *rite de passage*; mit der Wandlung vom nur "spontanen" zum auch "bewussten" Helden, mit der Bewährung an der BAM wurde der junge Mensch zum vollwertigen Mitglied der sowjetischen Gesellschaft. Die BAM bedeutete Initiation und Emanzipation der Jugendlichen. Immer wieder finden sich Berichte über die BAM, die dem jugendlichen Entschluss, an die BAM zu fahren, den ängstlich-besorgten Widerwillen der Eltern, meist der Mütter, entgegenzusetzen.⁴⁶¹

Gerade für die jungen Leute könnte außerdem das Bestreben eine Rolle gespielt haben, dem Elternhaus zu entkommen. Einige westliche Autoren interpretierten die Beteiligung der Jugend an der Erschließung Sibiriens jedenfalls als Generationenkonflikt, wogegen sich ein Artikel aus der Sibirischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften wehrte.⁴⁶² Allerdings wurde dieses Motiv auch in der sowjetischen Wissenschaft selbst genannt.⁴⁶³ Es mag sich hier allerdings auch um gewöhnliche Adoleszenzprobleme gehandelt haben.

3.3.2 Materielle Motive

Natürlich spielten auch materielle Motive für die Entscheidung, zur BAM zu kommen, eine Rolle. Materielle Anreize hatte es in der Sowjetunion seit Ende der 1920er Jahre gegeben; diese wurden zunehmend ausgeweitet; ab 1931 gab es regionale Lohnzuschläge.⁴⁶⁴ Der hauptsächliche materielle Anreiz bestand in solchen Lohnzuschlägen: Für die Arbeit bei der BAM gab es einen siebzigprozentigen Zuschlag zum Grundlohn, für die Arbeit im Norden zusätzliche 50%, Menschen, die direkt für die Eisenbahn arbeiteten, bekamen noch einmal 40% dazu.⁴⁶⁵ Die Zuschläge für die Arbeit in nördlichen Bedingungen wurden laut Bernd Knabe allen BAM-Arbeitskräften seit 1975 gewährt.⁴⁶⁶ Bei den Lohnzuschlägen handelte es sich nach diesen Angaben um eine Mischung aus regionalen und Branchenkoeffizienten - im Gegensatz zu der Begründung, die sich zunächst nur auf die unter bestimmten geografischen Bedingungen höheren Preise für Kleidung, Nahrung, Heizung etc. berief. Diese Inkonsistenz wurde von Ökonomen, etwa von Abel Aganbegjan, immer wieder beklagt.⁴⁶⁷

Das höhere Einkommen konnte in den sibirischen Erschließungsgebieten in der Regel die höheren Lebenshaltungskosten nicht immer ausgleichen, so dass ein finanzieller Anreiz bei entsprechender Gegenrechnung gar nicht unbedingt gegeben war.⁴⁶⁸ Allerdings könnte das mit dem zusätzlichen BAM-Bonus anders gewesen sein.

Großzügigere Urlaubsregelungen stellten einen weiteren Anreiz dar; zu den üblichen 24 Urlaubstagen kamen noch einmal 12 für die Arbeit an der BAM und 12 für die Arbeit im Nor-

⁴⁶¹Vgl. z.B. Malašenko 1979, S. 92, und PdSU 1977/2, S. 17.

⁴⁶²Vgl. Alekseev/Zubkov 1980, S. 12.

⁴⁶³Vgl. Bojko 1977, S. 5.

⁴⁶⁴Vgl. de Souza 1986, S. 701ff.

⁴⁶⁵Vgl., auch im Folgenden, Mote 1985, S. 704f., Yates 1997 und Knabe 1986, S. 132-134. Nach Belkin/Šeregi 1985, S. 85, waren die Löhne bei der BAM spürbar höher als auf den Baustellen von Atommaš und KATEK.

⁴⁶⁶Vgl. Knabe 1986, S. 132.

⁴⁶⁷Vgl. CDSP 36 (1984), H. 47, S. 12. Zu ähnlicher Kritik vgl. Schroeder 1987, S. 13, und die dortigen Literaturhinweise.

⁴⁶⁸Vgl. Conolly 1975, S. 924, Kaple 1986, S. 719, Schroeder 1987, S. 13, Souza 1986, S. 705.

den. BAM-Arbeitskräfte bekamen außerdem freie Eisenbahnfahrkarten. Ihre Wohnung wurde für die Dauer des Arbeitsvertrages (wenn dieser über mindestens drei Jahre lief) nicht vergeben und konnte vermietet werden, sie bekamen zusätzliche Zeit auf ihr Arbeitsalter angerechnet und konnten früher in Rente gehen. Nach 10 Jahren Arbeit im Norden konnte man im Prinzip im Heimatort in eine Wohnungsbaukooperative eintreten; entsprechende Kooperativen zu finden, war aber sehr schwer. Zudem bekam man einen Kredit für die Wohnungseinrichtung.⁴⁶⁹

Einer der wichtigsten materiellen Anreize war neben den Lohnzuschlägen, wie Umfragen zeigten,⁴⁷⁰ die Tatsache, dass man nach drei Jahren Arbeit an der BAM einen Bezugsschein für ein Auto erhielt.⁴⁷¹

Ein weiterer materieller Anreiz dürften die guten Karrieremöglichkeiten gewesen sein, die es bei der BAM zunächst gab. Vor allem junge Leute konnten verhältnismäßig schnell in eine verantwortungsvolle Position kommen. "This experience gave the workers an enormous head start when they returned to normal life, particularly if they sought a career in the Communist Party:"⁴⁷² Ein klassischer Typus im Figurenensemble des BAM-Mythos ist dann auch der junge Mensch (fast immer: Mann) in Führungsposition.⁴⁷³ Zu einem gewissen Grad ergab sich für einige somit die Möglichkeit, die im Vergleich zu früheren Perioden der sowjetischen Geschichte immer geringer werdende soziale (Aufwärts-)Mobilität⁴⁷⁴ zu kompensieren.

In westlichen Publikationen wurden die materiellen Anreize immer wieder als das entscheidende Mittel für die Mobilisierung von Arbeitskräften beschrieben;⁴⁷⁵ auch in der Sowjetunion wurde dieser Verdacht wohl oft als Vorwurf formuliert, auch wenn sich das am ehesten in der Apologie der Propaganda niederschlug. Offenbar kursierten auch Gerüchte über unglaubliche materielle Vergünstigungen, wie etwa exotische Auslandsreisen, deren Gewährung sehr unwahrscheinlich scheint.⁴⁷⁶ Dabei wurden die höheren Lebenshaltungskosten oft nicht berücksichtigt. Aber vermutlich kam es bei der Mobilisierung weniger darauf an, ob die Vergünstigungen und Zuschläge tatsächlich ein so viel höheres Realeinkommen bedeuteten und ob es tatsächlich Auslandsreisen gab; ausschlaggebend war eher, was die Menschen von den Vergünstigungen dachten

⁴⁶⁹Vgl. PdSU 1975/10, S. 20f.

⁴⁷⁰Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 54. Siehe unten.

⁴⁷¹1992 brach dieses System unter heftigen Protesten zusammen. Nachdem die Regierung der Republik Sacha (Jakutien) die Ausgabe der Bezugsscheine verzögert hatte und in der Zwischenzeit die Preise gestiegen waren, weigerten sich die Autohändler, ihre Autos abzugeben, ohne dass der Differenzbetrag ausgezahlt würde. Nach heftigen Protesten der Arbeiterinnen und Arbeiter genehmigte ein spezielles Dekret Präsident El'cins den Verkauf von Diamanten über die Quote hinaus, um die Zuzahlung zu leisten. Nachdem die Preise abermals gestiegen waren, konnten allerdings auch die Proteste und tausendfachen Belagerungen von Autofirmen durch die Bezugsscheinhalter nichts mehr ausrichten. Vgl. hierzu CDSP 54 (1992), H. 21, S. 25.

⁴⁷²Yates 1997.

⁴⁷³Vgl. die Diskussion der Heldentypen im vorangegangenen Kapitel.

⁴⁷⁴Vgl. z.B. Suny 1998, S. 439.

⁴⁷⁵Charakteristisch ist das folgende Zitat von John Stephan: "Motivating people required more imagination than moving frozen earth. Aware of the limited appeal of Marx and Lenin and unable to resort to the methods of Stalin, Authorities turned to Mammon. Bamovtsy, the shock troops of 'mature socialism', pocketed four times the average wage, which may explain the subtext of their favorite slogan: 'We made BAM, BAM made us!'" (Stephan 1994, S. 266). Vgl. auch *Itogi*, 18.08.1998, S. 6, oder Sallnow 1989, S. 197; Sallnow hält die höheren Löhne generell für die Hauptmotivation der Arbeitskräfte in Sibirien.

⁴⁷⁶Vgl. Broekmeyer 1981, S. 58.

und welche Informationen sie hatten. Solche (vielleicht sogar bewusst hervorgerufene) Desinformation musste schließlich zur Frustration der Menschen an der BAM führen.

Der "lange Rubel" als Motivation ließ sich natürlich nur mit Mühe in den BAM-Mythos integrieren, der eine genuine emotionale Beteiligung der Sowjetbürgerinnen und Sowjetbürger unterstellte. In der Publizistik und der populärwissenschaftlichen Literatur wurde die Existenz materieller Anreize teilweise schlicht geleugnet oder als irrelevant für die Motivation zur BAM angesehen.⁴⁷⁷ In der Regel wurde aber die Existenz und die Legitimität materieller Motive anerkannt; ein gewisses Unbehagen aber blieb. Meist wurde dabei zugleich auch die Dominanz ideeller Motive unterstrichen;⁴⁷⁸ es wurde kritisiert, dass die Konzentration auf materielle Anreize - vor allem bei der Jugend - Bedürfnisse und ein Konsumverhalten weckten, das anderenfalls nicht aufgetreten wäre und die ideelle Gesinnung der Jugendlichen untergrabe.⁴⁷⁹

Letztlich kritisierte man mit dem Nutzen materieller Vergünstigungen ein Verhalten, das man sich auf der anderen Seite zunutze machte.

Eine wichtige Frage ist nun, wie die Motivationsstruktur der Arbeitskräfte an der BAM zu bewerten ist und wie sie bewertet wurde. Insgesamt gehen hier die Meinungen natürlich stark auseinander. In einem Großteil der sowjetischen Publizistik wurde der Eindruck erweckt, die Menschen, vor allem die Jugendlichen, seien ganz überwiegend aus moralischen, patriotischen, mithin ideellen Motiven zur BAM gefahren, um sich zu bewähren, um Romantik zu erfahren, um an der Erschließung Sibiriens mitzuwirken, um Gemeinschaft und Pioniergeist zu erleben. Dagegen stellte, wie gesagt, ein gewisser Teil der sowjetischen und russischen Literatur seit der *perestrojka* sowie der westlichen Literatur materielle Motive und zum Teil auch Zwang als nahezu allein ausschlaggebende Motive dar. Der größere Teil der sowjetischen wie westlichen wissenschaftlichen Literatur neigt allerdings dazu, eine - freilich unterschiedlich gewichtete - Kombination dieser Motivkomplexe anzunehmen.

Es lässt sich angesichts der Quellenlage nicht wirklich feststellen, ob und wie enthusiastisch einzelne Bevölkerungsgruppen tatsächlich zur BAM gekommen sind. Der sowjetischen Publizistik ist in dieser Hinsicht sicher nicht zu trauen, wie allein schon der innersowjetische publizistische Diskurs zeigt, zumal die sowjetische Führung unter dem oben angesprochenen Mobilisierungsaspekt auch ein Interesse hatte, die Dinge verzerrt darzustellen. Außerdem lassen sich ähnliche Erscheinungen ja auch bei früheren Großprojekten beobachten. Dass die Arbeit an dem BAM-Projekt oder die Aussicht darauf einen Teil der Jugendlichen zeitweilig begeistern konnte, dass dies auch eine gewisse Eigendynamik entwickelte - das erscheint nicht unbedingt als unplausibel. Letztlich bleibt das dennoch ein Feld der Spekulation.

Gewisse Hinweise könnten die von sowjetischen Soziologinnen und Soziologen durchgeführten Untersuchungen über die Motivstruktur bei Bauleuten geben. Natürlich ist solchen Untersuchungs- und Umfrageergebnissen gegenüber äußerste Vorsicht geboten, aber möglicherweise lassen sich gewisse Tendenzen plausibel beschreiben.

Alle hier rezipierten soziologischen Untersuchungen⁴⁸⁰ stufen ideelle Motive als am wich-

⁴⁷⁷Vgl. z.B. PdSU 1977/2, S. 18, wo es heißt: "Was zog dich zur BAM! Dort hast du weniger Geld, aber mehr Staub.", PdSU1985/10, S. 22, und Knabe 1977, 78f.

⁴⁷⁸Vgl. z.B. PdSU 1975/23, S. 24, *Jugend und Technik* 1977, S. 177.

⁴⁷⁹Vgl. Voronov/Smirnov 1982, S. 18, und Argudjaeva 1988, S. 131f.

⁴⁸⁰Es handelt sich um Fedin 1977, Kucev/Ol'sevskij 1977, *Železko* 1977/78, Voronov/Smirnov 1982 und Bel-

tigste ein: In Fedins Untersuchung dominiert die Romantik (bei 33% der Befragten), bei Kucev/Ol'ševskij die Größe und Bedeutung des Projekts (61,5%) und das Kennenlernen neuer Orte (39,6%) weit vor materiellen Motiven (24,2%)⁴⁸¹, bei Železko die Motive der Bewährung (27%) und der Romantik (23%) vor materiellen Motiven (15%), bei Belkin/Šeregi die Bedeutung der Baustelle (ca. 3/5) sowie das Beispiel von Freunden (ca. 2/5) vor allgemeinen materiellen Motiven (1/4 bis 1/3).⁴⁸² Bei der Untersuchung von Voronov/Smirnov fallen die Unterschiede minimal aus: Gegen den Wunsch, an der Erschließung Sibiriens teilzunehmen (34,0% der Befragten) und den, sich zu bewähren (30,4%), fallen allgemeine materielle Motive (31,5%) und der Wunsch, sich ein Auto zu kaufen (28,3%), kaum ab. Neben Familienumständen (19,1%) und dem Beispiel von Freunden (10,0%) wird noch der Wunsch geäußert, Geld für eine Kooperativwohnung zu verdienen (12,5%).⁴⁸³

Vom letzten Beispiel abgesehen, liegen die Ergebnisse im Rahmen dessen, was die sowjetische Publizistik suggerierte. Interessant sind nun vor allem die Differenzierungen und Entwicklungen, die einzelne Untersuchungen darstellen. Voronov/Smirnov geben beispielsweise an, dass Komsomolmitglieder durchschnittlich seltener materielle Gründe angaben als Parteilose.⁴⁸⁴ Vor allem die vergleichenden Untersuchungen von Belkin/Šeregi sind relativ aufschlussreich. Der Vergleich von Untersuchungen von 1976 und 1981 ergab, dass die Rangfolge der genannten Motive zwar gleich blieb, dass sich aber die Gewichtung dennoch deutlich verschob. Während die ideellen Motive an Bedeutung etwas verloren, erhöhte sich die Bedeutung allgemeiner materieller Motive um 28%, der Wunsch, sich ein Auto zu kaufen, wurde sogar doppelt so häufig genannt.⁴⁸⁵ Frauen nannten materielle Motive weitaus seltener als Männer, Familienumstände dagegen fast dreimal so oft. Die Differenzierung nach Altersgruppen ergab, dass die ideellen Motive lediglich für die Jugendlichen bis 28 Jahren die meistgenannten waren, in den Altersgruppen ab 29 wurden am häufigsten allgemeine materielle Gründe genannt.⁴⁸⁶ Dem entspricht auch die frühere Beobachtung von Kucev/Ol'ševskij, dass Verheiratete weitaus häufiger materielle Gründe nannten als Unverheiratete.⁴⁸⁷

Schließlich vergleichen Belkin/Šeregi die Motivstruktur von Bauleuten, differenziert nach Herkunftsregion, an der BAM mit den Großbaustellen Atommaš und KATEK.⁴⁸⁸ Besonders auf-
kin/Šeregi 1985. Die Befragten sind hier allerdings unterschiedlich strukturiert. Es kann also nicht um einen direkten Vergleich der Umfragewerte gehen, sondern nur um die Tendenz.

⁴⁸¹Bei den materiellen Motiven wird ausdrücklich erwähnt, dass diese kaum ausschließlich genannt würden. Vgl. Kucev/Ol'ševskij 1977, S. 102f.

⁴⁸²Vgl. Fedin 1977, S. 126, Kucev/Ol'ševskij 1977, S. 102f., Železko 1977/78, S. 8, Belkin/Šeregi 1985, S. 52. Die Unterschiede in den Ergebnissen sind nicht zuletzt auf den unterschiedlichen Zeitpunkt der Befragung, auf die unterschiedlichen Fragestellungen (mal mit Mehrfachnennungen, mal ohne) und auf den unterschiedlichen Befragtenkreis (Unterschiede im Alter, im Beruf usw.) zurückzuführen. Sie sollen hier nicht berücksichtigt werden, da es nur um allgemeine Tendenzen geht.

⁴⁸³Vgl. Voronov/Smirnov 1982, S. 16.

⁴⁸⁴Vgl. Voronov/Smirnov 1982, S. 16.

⁴⁸⁵Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 52.

⁴⁸⁶Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 54. Bei den beiden jüngsten Altersgruppen (bis 25 Jahre) stand bei den ideellen Motiven die Bewährung im Vordergrund, weniger patriotische Motive. Bei den älteren Gruppen kehrt sich das Verhältnis um.

⁴⁸⁷26,7% im Vergleich zu 15,7%. Vgl. Kucev/Ol'ševskij 1977, S. 102f.

⁴⁸⁸Vgl. hierzu Belkin/Šeregi 1985, S. 56-58.

fällig ist dabei, dass bei der BAM die Notwendigkeit einer allgemeinen Verbesserung der materiellen Lage in den allermeisten Herkunftsregionen (bis auf Belorussland, das Baltikum, Kasachstan - wo der Wunsch nach einem Auto der häufigste ist - und die eigentlichen BAM-Regionen, Ostsibirien und den Fernen Osten) ganz vorne rangiert; dieser Grund wird für Atommaš und KATEK weit seltener angegeben. Dagegen ist die Hoffnung auf eine Wohnung bei Atommaš häufig der wichtigste Beweggrund, bei der BAM ist das in der Regel der letztgenannte - mit guten Gründen, wie sich zeigen sollte. Lediglich für KATEK gilt fast durchgängig die Dominanz ideeller Motive. Die allgemeinen materiellen Motive und der Wunsch nach einem Auto machen zusammen mit dem Wunsch nach Bewährung und dem nach Teilnahme an der Erschließung Sibiriens für die BAM in fast allen Herkunftsregionen die wichtigsten Motive aus. Es zeigt sich also, dass die Bauleute an der BAM nicht weniger, sondern eher mehr materiell motiviert waren als die in Volgodonsk oder Kansk-Ačinsk und dass es am ehesten noch die Bauleute aus dem Fernen Osten und Ostsibirien waren, die sich von der Arbeit an der BAM nicht vor allem eine materielle Besserstellung erhofften.

3.4 Lebensbedingungen an der BAM

Im vorigen Kapitel war bereits von der zivilisatorischen Expansion und den Zivilisationsfantasien des BAM-Mythos die Rede. Im folgenden Abschnitt soll es um die Frage gehen, wie es um die Lebensbedingungen an der BAM tatsächlich bestellt war, soweit das aus den zugrunde liegenden Quellen plausibel ersichtlich wird.

Eine gut ausgebaute soziale und kulturelle Infrastruktur hatte nach der sowjetischen Literatur vor allem zwei Aufgaben: Sie sollte zum einen die Reproduktion der Arbeitskraft entscheidend fördern und so zur Arbeitsproduktivität beitragen, zum anderen ermöglichte sie "die allseitige Entwicklung der Persönlichkeit"⁴⁸⁹. Im entwickelten Sozialismus habe sich das Konsumverhalten dahingehend geändert, dass Konsumgüter und Dienstleistungen immer wichtiger würden.

Sehr bald tauchten aber sowohl in der populären als auch in der wissenschaftlichen Diskussion kritische Stimmen auf, die die Diskussion mehr und mehr dominierten. Kritisiert wurden Missstände, unter denen das Fehlen von Wohnraum und von sozialen und (alltags-)kulturellen Einrichtungen wie Kindergärten, Sportanlagen usw. eine zentrale Position einnahmen. Außerdem wurden immer mehr auch Beschwerden der Arbeits- und Bauorganisation zur Zielscheibe der Kritik. Trotz der relativ früh einsetzenden und teilweise heftigen Kritik an solchen Missständen muss man gleichwohl festhalten, dass es daneben immer noch viele Stimmen gab, die solche Missstände verharmlosten oder ihre Existenz verleugneten. So hieß es zum Beispiel mehrfach, dass die Bauleute ja gerade wegen dieser Schwierigkeiten gekommen seien (die fatale "Romantik"); die, die wegen des Geldes gekommen seien, kümmerten sich nicht um schwierige Lebensbedingungen (bei einer solchen Einstellung braucht man sich nicht über die hohe Fluk-

⁴⁸⁹Filippov/Blinov 1983, S. 421. Ähnlich auch Argudjaeva 1988, S. 91. In *Sovetskie Profsojuzy* 1976/14, S. 11, wendet sich ein Gewerkschafter mit dem ersten Argument explizit gegen die Vorstellung "romantischer" Beschränkungen: "Die Gewerkschaftskomitees müssen in erster Linie sich darum kümmern, dass die Leute mit Arbeit versorgt sind und dass für sie normale Lebensbedingungen geschaffen werden. Weil die 'Zeltromantik', um es offen zu sagen, keine lange währende Sache ist. Du schläfst nicht aus, singst irgendwie, erholst dich nicht, wie man soll - wirst du dann noch viel arbeiten können?"

tuation zu wundern), und die erfahrenen Bauleute seien solche Schwierigkeiten ja gewöhnt.⁴⁹⁰ Eine verniedlichende Beschreibung von Behelfslösungen in einer BAM-Siedlung endete mit den geradezu zynischen Worten: "Die Lebenskultur der Bauleute überholt in gewissem Sinne ihre Daseinsverhältnisse."⁴⁹¹ Es blieb den Menschen an der BAM ja auch nichts anderes übrig.

Eines der ganz zentralen Probleme war offensichtlich der Wohnraum. Die immer wieder - ob unter positivem oder negativem Vorzeichen - veröffentlichten Zahlen über den bisher gebauten (und oft auch für die Zukunft geplanten) Wohnraum sind zu heterogen und disparat, um ein geschlossenes Bild abgeben zu können. Zusammen mit den Situationsbeschreibungen lässt sich aber etwa folgendes Bild rekonstruieren:

Zunächst lebten die Menschen an der BAM (und das waren ja nicht nur Bauleute) nahezu ausnahmslos in Behelfsbauten (Zelten, Wohnwagen usw.). Man begann dann zwar mit dem Bau von permanenten Wohnhäusern, doch waren diese in vielfacher Hinsicht defizitär:

Erstens gab es weiterhin viel zu wenig Wohnraum. In unzähligen Presseberichten wurde über die Wohnungsnot geklagt, unzählige wissenschaftliche Artikel setzten sich damit auseinander. Dieses Thema spielte von Baubeginn an eine zentrale Rolle.⁴⁹² Offensichtlich waren schon die Planvorgaben für den Wohnungsbau extrem niedrig; man kalkulierte die relative und absolute Unterversorgung der BAM (auch im Vergleich zu den anderen Landesteilen) mit ein: Ein bereits zitierter *Pravda*-Artikel sprach für Tynda von 12 m² Wohnraum pro Person,⁴⁹³ Viktor Prevedencev von sogar nur 11 m² als Planvorgabe für das Jahr 2000.⁴⁹⁴ Die Angabe von J. Sobelev, man strebe 17-19 m² an, war ganz offensichtlich utopisch.⁴⁹⁵ Um 1980 standen den Bewohnern der Sowjetunion durchschnittlich ungefähr 13,2-13,4 m² zur Verfügung, in der DDR lag dieser Wert bei ca. 24 m², in der BRD bei ca. 31 m².⁴⁹⁶ Aber selbst diese relativ niedrigen Planvorgaben konnten nie auch nur annähernd erreicht werden.⁴⁹⁷ Die Zahlen sind im einzelnen aufgrund verschiedener Bezugsgrößen und mangelnder Vergleichbarkeit nicht allzu aussagekräftig, doch wird deutlich, dass die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum generell in Sibirien und besonders an der BAM völlig unzureichend war,⁴⁹⁸ so dass Victor Mote verglich: "a BAM worker averaged 6.4 square meters [...] per capita, a space smaller than an average American

⁴⁹⁰Vgl. z.B. *Literaturnaja gazeta* 25.07.1979, S. 10.

⁴⁹¹Malašenko 1979, S. 26.

⁴⁹²Vgl. z.B. *Sovetskie profsojuzy* 1987/4, S. 32f., Zaslavskaja/Kalmyk 1982, S. 421, Zaslavskaja/Kalmyk/Chachulina 1982, S. 7, Aganbegjan/Kin/Možin 1984, S. 114f., Argudjaeva 1988, S. 91-95, CDSP 27 (1975), H. 52, S. 19, CDSP 29 (1977), H. 14, S. 11, CDSP 30 (1978), H. 41, S. 7f., CDSP 31 (1979), H. 21, S. 18f., CDSP 35 (1983), H. 28, S. 6, CDSP 36 (1984), H. 13, S. 23f., CDSP 36 (1984), H. 28, S. 7f., CDSP 40 (1988), H. 46, S. 16 u.v.m.

⁴⁹³Vgl. PdSU 1975/37, S. 22.

⁴⁹⁴Vgl. CDSP 40 (1988), H. 46, S. 16. Mote 1990, S. 327, spricht von 13 m² im Vergleich zu 18-19 m², die für Ostsibirien und den Fernen Osten insgesamt geplant waren.

⁴⁹⁵Vgl. PdSU 1979/1, S. 24.

⁴⁹⁶Vgl. Argudjaeva 1988, S. 93, und Ruban u.a. 1983, S. 223.

⁴⁹⁷Ein Artikel der Zeitung *Gudok* stellte Ende 1981 fest, dass von 1,4 Millionen geplanten Quadratmetern nur 310.000 gebaut worden waren. (Vgl. *Gudok*, 25.12.1981, S. 2). Vgl. auch Aganbegjan/Kin/Možin 1984, S. 115.

⁴⁹⁸Zaslavskaja/Kalmyk/Chachulina 1982, S. 6, geben für 1980 in Westsibirien 12,1 m² und in Ostsibirien 11,5 m² an; Argudjaeva 1988, S. 93, spricht von einem sowjetischen Mittelwert von 13,4 m², der an der BAM um 32% unterschritten würde (also 9,1 m²); der Nutzraum pro Person betrage 7,1 m² (statt der Norm von 13,6), in Wohnheimen 4,8 m² (statt 9,1) und in Wohnwagen 6,1 m².

prison cell"⁴⁹⁹ .

Viele Häuser wurden auch einfach nicht fertiggestellt. Sie blieben in halbfertigem Zustand stehen oder konnten nicht bezogen werden, weil die zuständigen Organisationen an einer Fertigstellung oder einem Anschluss an die Versorgungsleitungen nicht interessiert waren.⁵⁰⁰

Teilweise versuchten die Arbeiterinnen und Arbeiter, diesen Missständen mit Eigeninitiative abzuwehren und sich ihre eigenen Häuser zu bauen, aber da es an allen Ecken und Enden an Baumaterial fehlte, trugen diese Bemühungen nicht sehr weit.⁵⁰¹ Es gab wohl Fälle, in denen eine sinnvolle Arbeitsorganisation und Anreize zur Eigeninitiative dazu führten, dass das Wohnungsproblem einigermaßen zufriedenstellend gelöst werden konnte, wie das für Kičera berichtet wird, aber der Mehrzahl der Presseberichte zufolge waren das Ausnahmen.⁵⁰²

Die Bewohnerinnen und Bewohner der BAM-Zone konnten also sehr oft nicht in einem festen Haus wohnen, geschweige denn in einer eigenen Wohnung. Nicht nur in den Anfangsjahren, sondern auch über das Ende des Baus der eigentlichen Strecke hinaus, lebten sie sehr beengt in provisorischen Unterkünften - hastig gebauten Baracken, Wohnwagen, "Wohnfässern" usw. Noch Ende 1984 bestanden 14 von 17 Stadtteilen von Tynda aus provisorischen Behausungen.⁵⁰³ Wie das im Alltag aussah, illustriert die Aussage eines Arbeiters, der die BAM nach Ablauf seines Arbeitsvertrags verließ:

Obwohl es natürlich traurig ist, wegzufahren. Die Gegend hier ist wunderbar. Es ist hier auch ein ganz nettes Völkchen zusammengekommen... Das Problem liegt woanders. Wie pflegten die Vorfahren seinerzeit zu sagen: Der Alltag frisst einen auf. Aber wirklich: wohn mal mehr als zwei Jahre in einem Zimmer, ganz vollgestellt mit Betten, zwischen denen kaum noch Nachttische passen. Auf den Betten schlafen wir, sitzen wir, essen wir manchmal, spielen Schach, feiern Geburtstage, und die Fernstudenten lernen noch - sehr oft alles zusammen, gleichzeitig. Wir heizen mit einem Ofen. Und wenn unser Herd ausgeht, nachdem wir zur Arbeit gegangen sind, verwandelt sich das Wasser im Eimer, bis zum Abend, wenn wir zurückkommen, in ein festes Stück Eis. Deshalb muss einer von uns dableiben, um Wache zu schieben, und die übrigen arbeiten. Wasser bringt man uns in Tanklastern. Wie man sagt, "die sanitären Anlagen sind alle auf dem Hof". Banja gibt es einmal in der Woche.

Insgesamt ist alles wie absichtlich so gemacht, dass man nicht vergisst: Man lebt hier vorübergehend. Daran erinnert einen sogar die äußere Ärmlichkeit unserer Siedlung, die einem mitten in der großzügigen Schönheit der Natur ein Dorn im Auge ist...⁵⁰⁴

In diesem Zitat ist schon das zweite Problem angesprochen: Die Behausungen, sowohl die provisorischen als auch die dauerhaften, waren oft von erbärmlicher Qualität und ohne Komfort. Die Wohnwagen, die der Behausung dienten, waren teilweise nicht winterfest - ihre Nachrüstung

⁴⁹⁹Mote 1990, S. 27.

⁵⁰⁰Vgl. de Souza 1986, S. 707, CDSP 30 (1978), H. 41, S. 7.

⁵⁰¹Vgl. Knabe 1984, S. 431f., Knabe 1986, S. 136, *Sovetskie profsojuzy* 1974/20, S. 9.

⁵⁰²Zu Kičera vgl. *Sovetskie profsojuzy* 1987/4, S. 33.

⁵⁰³Vgl. Kaple 1986, S. 733. Vgl. auch einen Bericht der *Izvestija* von 1984, nach dem die Bauleute der Patenschaftsorganisationen in Čara noch in Provisorien lebten, ähnlich auch *Sovetskie profsojuzy* 1987/4, S. 33.

⁵⁰⁴*Molodoj Kommunist* 1981/4, S. 49f.

war teurer als die Anschaffung.⁵⁰⁵ Aber auch die festen Wohnhäuser waren für die klimatischen Bedingungen der BAM-Zone offenbar nicht gerüstet, noch nicht einmal, wenn sie in der dort gelegenen Baumaterialienfabrik von Šimanovsk gefertigt wurden.⁵⁰⁶ Typisch ist ein von der Pravda berichteter Fall, bei dem in Šimanovsk gefertigte Teile bei der Montage Lücken bis zu 5 cm aufwiesen - und das in einer seismisch aktiven Region. Der Schwarze Peter wurde dann zwischen der Firmenleitung in Šimanovsk, den Planungskräften und den Bauleuten hin- und hergeschoben.⁵⁰⁷ Der Pfusch am Bau ließ die hochfliegenden Zivilisierungspläne sehr augenfällig und buchstäblich in sich zusammensacken. Anstelle moderner Städte entstanden die Ruinenstädte, die das Bild der BAM heute prägen. Die Siedlung Mogot, in der man nicht beachtet hatte, wie man auf Permafrostboden bauen muss, war ein Beispiel dafür, wie ein *Gudok*-Bericht vom März 1985 zeigt:

The town, which is just slightly over five years old, looks pitiful today. The concrete sidewalk slabs have jutted up here and caved in there. Collapsed windows gape from the fieldsher-and-midwife's station and the administration and consumer-services building. The doors of the railroad terminal are boarded up tight. The other half of the same building, meant to serve as a signal control center and communications office, is also in a state of emergency: The misshapen roof leaks.⁵⁰⁸

Die Mittel, diese Misstände zu beheben, fehlten. Zudem war ein Großteil der Wohnungen nicht mit warmem Wasser versehen, zu einem großen Teil auch ganz ohne Wasseranschluss; Gas und Zentralheizung waren ebenfalls Luxus.⁵⁰⁹

Dabei hätte ja - wie schon dargestellt - gerade die Architektur der BAM sinnfälliger Ausdruck der BAM als *strojka vsenarodnaja* werden sollen, indem jede Siedlung die Architektur derjenigen Sowjetrepublik oder desjenigen Gebietes widerspiegeln sollte, das die Patenschaft über die Siedlung übernommen hatte.⁵¹⁰

Man kann hier auch nicht von einem völligen Fehlschlag sprechen; es soll durchaus auch Siedlungen gegeben haben, die architektonisch einen gewissen Charme entfalten konnten.⁵¹¹ Das Gros der Siedlungen litt natürlich unter den genannten Defiziten, und auch architektonisch waren die Wohnblocks in Tynda wohl ähnlich ansprechend wie die Plattenbauviertel der Patenstadt Moskau.⁵¹² Letztlich hat die insgesamt geringe Aufmerksamkeit für den Siedlungsbau das Glück dieser architektonischen Konzeption wohl verhindert. Aber sicher hat dabei auch eine Rolle gespielt, dass die Idee - die BAM zu einem architektonischen Spiegelbild der Sowjetunion zu machen - überwuchert wurde von Vorschriften und Richtlinien, die in sich hochgradig

⁵⁰⁵ *Sovetskie profsojuzy* 1976/10, S. 10.

⁵⁰⁶ Vgl. Argudjaeva 1988, S. 104.

⁵⁰⁷ Vgl. CDSP 31 (1979), H. 18, S. 1-5. In *Sovetskie profsojuzy* 1976/19, S. 12f., wird davon berichtet, dass die Bauindustrie teilweise Ausschuss zum Bau an der BAM lieferte. Der Pfusch beim Hausbau betraf offenbar nicht nur die BAM, wie ein Bericht aus Kansk-Ačinsk zeigte: Vgl. CDSP 31 (1979), H. 12, S. 22.

⁵⁰⁸ CDSP 37 (1985), H. 11, S. 19.

⁵⁰⁹ Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 110, Argudjaeva 1988, S. 77.

⁵¹⁰ Vgl. z.B. PdSU 1979/18, S. 21, und, sehr ausführlich, Suščević u.a. 1984.

⁵¹¹ Vgl. z.B. Bliznakov 1987, S. 138, Connolly 1989, S. 164f.

⁵¹² Vgl. Bliznakov 1987, S. 139. Viele Bilder von Tynda legen diesen Eindruck ebenfalls nahe.

inkohärent waren, so dass punktuell gelungene Siedlungen nur dann zustande kommen konnten, wenn engagierte Architekten großzügig mit diesen Bestimmungen umgingen: Was war davon zu halten, wenn man einerseits kühn und einfallsreich planen sollte, andererseits praktisch und sparsam, einerseits aus klimatischen und ökonomischen Erwägungen große Wohnblocks errichten, aber andererseits doch eher kleine Häuser mit bebaubarem Grundstück errichten sollte etc.? Auch die mehrmalige Revision der architektonischen Richtlinien verfestigte nur ihre Inkonsistenzen.⁵¹³ Offenbar versuchte man, allen Bedürfnissen und Zielsetzungen gerecht zu werden, und verhielt sich dabei eher kontraproduktiv. Milka Bliznakov beschreibt überzeugend den Widerspruch zwischen experimentellen, kühnen Entwürfen, die "as symbolic images for future possibilities and models for distant targets"⁵¹⁴ dienten und damit Hoffnungen wecken sollten, und den tatsächlich umgesetzten konventionellen Designs, in denen sich die behördlichen Restriktionen manifestierten. In gewisser Weise symbolisiert dieser Gegensatz die Kluft zwischen den ausgreifenden Vorstellungen des BAM-Mythos und der mit alten Fehlern behafteten Praxis des Baus.

Der quantitative und qualitative Mangel an Wohnraum war nur die deutlichste (und deshalb ausführlich dargestellte) Widerlegung des zivilisatorischen Anspruchs des BAM-Mythos. Eine eklatante Beeinträchtigung des Lebensstandards - und letztlich auch der Arbeitsproduktivität - an der BAM hatte auch die Vernachlässigung der sozialen und kulturellen Infrastruktur zu Folge. Sie betraf alle Bereiche des Alltags. So gab es beispielsweise einen eklatanten Mangel an Kindergartenplätzen, was, wie zu zeigen sein wird, die Situation der Frauen erschwerte, es gab zu wenig und zu schlechte Kantinen, es war oft ein Ding der Unmöglichkeit, Wäsche reinigen oder ändern zu lassen, Schuhe flicken oder sich die Haare schneiden zu lassen, es gab zu wenig Bücher, die medizinische Versorgung war unzureichend, obwohl es pro Einwohner nicht weniger Ärzte gab als im Landesdurchschnitt,⁵¹⁵ es fehlte an Konsumgütern; wenn es Läden, Cafés etc. gab, waren sie oft nur provisorisch untergebracht, in Tynda, der "Hauptstadt der BAM", gab es noch nach fünf Jahren kein größeres Café, kein Kulturzentrum und kein Kino.⁵¹⁶ Auch die in der Propaganda hervorgehobene kulturelle "Versorgung" der BAM hatte so ihre Probleme, wie Beschwerden in der Presse zeigen: Die Klubs und kulturellen Einrichtungen fehlten entweder ganz oder waren schlecht ausgestattet,⁵¹⁷ die vielen Künstlerkollektive, die angeblich zur BAM kamen, ließen sich meist nur im Sommer blicken, und ihre Darbietungen waren zum Teil so schlecht, dass sie die Menschen an der BAM eher verärgerten als erfreuten.⁵¹⁸ Argudjaeva kritisiert, dass man im kulturellen Bereich nicht genügend qualifizierte Arbeitskräfte eingesetzt habe,

⁵¹³Vgl. Bliznakov 1987, S. 137-141.

⁵¹⁴Bliznakov 1987, S. 141.

⁵¹⁵Der Bedarf war allerdings höher, weil erstens die gesundheitlichen Belastungen größer waren und zweitens die Dichte der Besiedlung geringer (vgl. z.B. Zaslavskaja/Kalmyk/Chachulina 1982, S. 7, und dies. 1986/87, S. 10). Der Mangel an Geburtskliniken führte dazu, dass Frauen etwa von Nerjungri in andere Landesteile fuhren, um dort zu gebären (vgl. Mote 1985, S. 697). Abel Aganbegjan führte die medizinische Unterversorgung auch darauf zurück, dass bei den verantwortlichen Behörden noch das Klischee vom Sibirier mit robuster Gesundheit vorherrschte (vgl. CDSP 31 (1979), H. 49, S. 26).

⁵¹⁶Vgl. z.B. Mote 1985, S. 697, Kaple 1986, S. 732f., Knabe 1986, S. 135, Zaslavskaja/Kalmyk 1982, S. 422, Derevjanko/Vaslil'ev 1980, S. 15, de Souza 1986, S. 708-712, CDSP 36 (1984), H. 13, S. 23f.

⁵¹⁷Vgl. z.B. Argudjaeva 1988, S. 112f., und *Trud*, 15.02.1980, S. 4.

⁵¹⁸Vgl. *Sovetskie profsojuzy* 1974/20, S. 9, und 1976/10, S. 10, sowie *Trud*, 15.02.1980, S. 4.

sondern "zufällige Menschen"⁵¹⁹ (*slučajnye ljudi*). Die Aussage, man könne fragen, wen man wolle, die Bauleute der BAM hätten sich niemals "einsam oder von den Rhythmen der Zeit, von der großen weiten Welt isoliert gefühlt [...], isoliert von Büchern, Gemäldeausstellungen, Theatern, von den Herden der Kultur"⁵²⁰, ist, wenn man den einschlägigen Umfragen Argudjaevas⁵²¹ auch nur einige Glaubwürdigkeit beimisst, schlicht falsch.

Defizitär war an der BAM, aber auch in den anderen östlichen sowjetischen Erschließungsgebieten, die Versorgung mit Lebensmitteln, besonders in bestimmten Warengruppen, wie etwa Milchprodukten.⁵²² Dabei war der Bedarf wegen der geografischen und klimatischen Bedingungen der BAM-Zone höher.⁵²³ Das Problem dabei war, dass fast alle Lebensmittel in die BAM-Zone importiert werden mussten - auch leicht verderbliche. Es gab zwar umfassende Forschungen der sibirischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften sowie Pläne für eine Entwicklung der Landwirtschaft in der BAM-Zone. Auch hätte es durchaus beträchtliche Flächen gegeben, die zur Landwirtschaft geeignet gewesen wären; andere wollte man mit Erdwärme u.a. tauglich machen.⁵²⁴ Doch litt die Landwirtschaft in der BAM-Zone unter ähnlichen Problemen wie die industrielle Entwicklung: Ineffizienz, geringe Produktivität und *vedomstvennost'* ließen sie nicht recht vom Fleck kommen. In der Presse finden sich immer wieder Berichte von möglichen landwirtschaftlichen Nutzflächen, die aber nicht entwickelt wurden, weil keine der Bauorganisationen, die für die BAM verantwortlich waren, in die Landwirtschaft investierte.⁵²⁵ Besonders machte sich ein extremer Mangel an (qualifizierten) Arbeitskräften in der Landwirtschaft bemerkbar - nicht zuletzt, weil diese z.B. wegen der höheren Löhne zur BAM gingen.⁵²⁶ Diverse Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler (v.a. Tatjana Zaslavskaja von der sibirischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften) wiesen darauf hin, dass man, um Arbeitskräfte für die Landwirtschaft zu gewinnen oder zu halten, die unvermeidlichen kulturellen und zivilisatorischen Defizite des Landes gegenüber der Stadt durch bessere Lebensbedingungen kompensieren müsse. Stattdessen waren die Lebensbedingungen auf dem Land eher noch schlechter als in der Stadt:⁵²⁷ Der Lohn war niedriger, weil die Beschäftigten in der Landwirtschaft nur einen Lohnzuschlag von 30% erhielten, nicht aber von 70% wie die, die direkt an der BAM arbeiteten. Es gab weniger Wohnraum, weniger Wohnungen waren mit Gas, Warmwasser etc. versorgt, weniger Konsumgüter waren erhältlich.

Eine nicht geringe Rolle bei der Lebensmittelversorgung spielte die private landwirtschaftliche Tätigkeit, auch in den Städten. Zunächst wurden in den Planungen für die Siedlungen Flächen für den privaten Anbau übersehen, obwohl man sich bald bewusst war, dass solche Flä-

⁵¹⁹ Argudjaeva 1988, S. 15.

⁵²⁰ *Sowjetfrau* 1984/1, S. 22f.

⁵²¹ Vgl. Argudjaeva 1988, S. 108-118.

⁵²² Vgl. z.B. Reymann 1991, S. 39, Zaslavskaja/Kalmyk/Chachulina 1986/87, S. 10, CDSP 36 (1984), H. 32, S. 14. In einer Umfrage an der BAM äußerten sich 69% der Befragten unzufrieden mit der Nahrungsmittelversorgung (vgl. Knabe 1986, S. 135).

⁵²³ Argudjaeva 1988, S. 99f.

⁵²⁴ Vgl. z.B. CDSP 36 (1984), H. 32, S. 14, und CDSP 33 (1981), H. 51, S. 17.

⁵²⁵ Vgl. CDSP 29 (1977), H. 45, S. 13, CDSP 33 (1981), H. 36, S. 10, CDSP 35 (1983), H. 2, S. 22.

⁵²⁶ Vgl. Reymann 1991, S. 39.

⁵²⁷ Vgl., auch im Folgenden, v.a. Zaslavskaja/Kalmyk 1982, S. 423-426; ähnlich Zaslavskaja/Kalmyk/Chachulina 1982 und Zaslavskaja/Kalmyk/Chachulina 1986. Vgl. auch *Sovetskie profsojuzy* 1978/22, S. 16-18.

chen "keine Verschrobenheiten, sondern eine für den Staat wichtige Angelegenheit"⁵²⁸ waren. Ob geplant oder nicht - der private Anbau wurde zu einem wichtigen Bestandteil der Siedlungen an der BAM. Bliznakov spricht sogar von der Versöhnung der agrarischen und städtischen Lebensweise als das "significant design achievement"⁵²⁹ der BAM-Siedlungen. Diese Durchmischung von agrarischer und urbaner Lebensweise in den Siedlungen erinnert an Beschreibung der "agricultural practices of the population"⁵³⁰ im Magnitogorsk der 1930er und 1940er Jahre.

Die Diskussion von Missständen im Bereich der Arbeitsorganisation begannen ebenfalls sehr bald, den propagandistischen Diskurs zu überlagern. Zwar ging es in den Berichten oft um Einzelfälle, aber die Häufung entsprechender Berichte lässt eben doch den Schluss zu, dass es sich hier auch um strukturelle Probleme handelte. Äußerst problematisch scheint der Umgang mit Maschinen gewesen zu sein; diese waren häufig von schlechter Qualität, waren den klimatischen Bedingungen nicht angepasst, waren häufig kaputt und konnten mangels Reparaturoeinrichtungen nicht instandgesetzt oder gewartet werden.⁵³¹ Unfälle häuften sich, die Ausrüstung stand vielfach nur herum, wurde dabei erst recht unbrauchbar oder versank im Schlamm.⁵³² Der Anspruch, den Mangel an Arbeitskräften durch erhöhte Technisierung auszugleichen, konnte so nie eingelöst werden; der Anteil an manueller Arbeit war immer noch sehr hoch.⁵³³ Ein anderes Hauptproblem beim Bau der BAM war, dass die Arbeit durch Verzögerungen bei der Lieferung von Material immer wieder ins Stocken geriet.⁵³⁴

Unter diesen Umständen und unter dem ständigen, selbstgeschaffenen Zeitdruck litt natürlich die Qualität des Baus: "Trassen versanken in auftauendem Permafrost, Schienen verbogen sich, und schlampig gebaute Tunnelwände barsten."⁵³⁵ Der Versuch, Mittel und Material zu sparen, indem man etwa leichtere, billigere Schienen verlegte, führte dazu, dass die Strecke teilweise unbrauchbar wurde und kostspielig erneuert werden musste.⁵³⁶

Der Bau der BAM war also nicht wenig von erheblichen Missständen geprägt, die sich schließlich als kontraproduktiv erwiesen: Die soziale und kulturelle Infrastruktur, allen voran der Wohnungsbau, wurde sträflich vernachlässigt, ebenso die Landwirtschaft, und es gelang nicht, den Bau so zu organisieren, dass er einigermaßen glatt verlaufen wäre, stattdessen ließen erhebliche Probleme mit Material und Ausrüstung, Hilflosigkeit bei Reparaturen, gestörte Lieferwege

⁵²⁸PdSU 1976/45, S. 24. Zuvor hatte es in einem Artikel in *Sovetskaja Rossija* noch geheißen, solche Flächen seien zur Erholung der Stadtbewohner da, damit diese "aus Liebe zur Sache in ihrer Freizeit Obst, Gemüse und Blumen anbauen" (PdSU 1975/1, S. 30) konnten.

⁵²⁹Bliznakov 1987, S. 142.

⁵³⁰Kotkin 1997, S. 136.

⁵³¹Vgl. z.B. Knabe 1984, S. 433, RL 202/80, PdSU 1985/2, S. 24, Reymann 1991, S. 38, CDSP 33 (1981), H. 1, S. 6, CDSP 29 (1977), H. 28, S. 3f., CDSP 28 (1976), H. 19, S. 6 usw.

⁵³²Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 76, Mote 1977, S. 92, CDSP 29 (1977), H. 28, S. 3f. In RL 202/80 wird berichtet, dass von 10 Dieselloks nur drei in Gebrauch waren, während die restlichen sieben nach kurzem Gebrauch nutzlos herumstanden.

⁵³³Vgl. z.B. Zaslavskaja/Kalmyk/Chachulina 1986/87, S. 3 und CDSP 28 (1976), H. 36, S. 10, wo der Pravda-Korrespondent Jurij Kazmin fragt: "How does it happen that a construction project with an unprecedented level of mechanization has a high percentage of manual labor, that in some brigades 50% to 60% of labor outlays is on auxiliary operations."

⁵³⁴Vgl. z.B. CDSP 31 (1979), H. 49, S. 21 und Knabe 1984, S. 433f.

⁵³⁵Lincoln 1996, S. 452. Vgl. auch CDSP 38 (1984), H. 10, S. 8, CDSP 36 (1984), H. 25, S.4f.

⁵³⁶Vgl. Mote 1990, S. 327, Graham 1997, S. 87, CDSP 39 (1987), H. 23, S. 20f.

etc. die Produktivität der Arbeit sinken. Dem Anspruch des BAM-Mythos konnte man mithin nicht gerecht werden.

Dieser Befund ist nun alles andere als überraschend. Ähnliche Probleme lassen sich auch bei früheren sowjetischen Großbauten aufweisen, etwa beim Bau von DneproGES oder Magnitogorsk.⁵³⁷ Graham beschreibt die BAM als "the last gasp of the old Soviet methods of organizing work by hortatory campaigns, with minimal attention to the difficult technical and social issues considered so important by Palchinsky and his colleagues."⁵³⁸ In der sowjetischen Presse wurden diese fatalen Kontinuitäten durchaus gesehen, indem man die "Lektionen von Bratsk und Komsomol'sk"⁵³⁹ und anderen Projekten besprach und vor Wiederholungen warnte. In diesem Sinne kann man mit etwas Sarkasmus feststellen, dass der Anspruch durchaus eingelöst wurde, "die Stafette von Komsomo'sk-na-Amure, Magnitka, DneproGES und Turksib weiterzureichen"⁵⁴⁰, wenn auch nicht in dem angestrebten Sinn.

Einige der geschilderten Missstände konnten zwar im Laufe der Jahre teilweise behoben werden,⁵⁴¹ aber insgesamt blieben die Lebensumstände an der BAM sehr schwierig: Weniger als ein Fünftel der Familien lebte Anfang der 1990er in Häusern, der durchschnittliche pro-Kopf-Wohnraum lag unter der Hälfte des Landesdurchschnitts, die medizinische Versorgung und die sozial-kulturelle Versorgung blieb schlecht.⁵⁴²

3.5 Frauen an der BAM

Bei diesem Thema handelt es sich um einen Bereich, bei dem Propaganda und Wissenschaft viel weniger verschränkt waren als bei den bisher behandelten Themen. Von westlicher Seite gibt es hierzu kaum Literatur.

Insgesamt fügt sich der populär-publizistische Diskurs über Frauen an der BAM recht gut in das Bild ein, das Anna Köbberling vom "Klischee der Sowjetfrau" in der Brežnev-Ära zeichnet.⁵⁴³ Das trifft vor allem auf das Spannungsfeld zwischen *ženstvennost'* und Berufstätigkeit zu, in dem Köbberling das sowjetische Frauenbild jener Zeit sieht. Zur *ženstvennost'* gehören in diesem Zusammenhang Qualitäten wie Zartheit, Empfindlichkeit gegenüber der rauen Natur, Optimismus, Wärme, Sinn für das Praktische, Sinn für Ästhetik usw.; zum Bild der Frau gehörte außerdem, dass sie bescheiden im Hintergrund blieb und die Verantwortung für Haushalt, Wohnlichkeit usw. trug. Häufig wurden Frauen bei entsprechenden Tätigkeiten dargestellt, etwa bei

⁵³⁷Vgl. z.B. Rassweiler 1988, S. 103ff., Kotkin 1997 und, allgemein, Graham 1997.

⁵³⁸Graham 1997, S. 84.

⁵³⁹Vgl. CDSP 27 (1975), H. 30, S. 2, wo als "lessons of Bratsk" aufgezählt werden: "bureaucratic departmentalism leads to developmental imbalance: Cities are needed, but small settlements are built; housing lags behind production; the communal economy lags behind municipal development; social services, cultural and transport facilities are inadequate; water and heat supply systems are not coordinated etc." Vgl. auch CDSP 29 (1977), H. 14, S. 11 und CDSP 35 (1983), H. 43, S. 29, wo die Parallele zum Bau der Autofabriken in Kama und Togliatti gezogen wird, wo man - wie bei der BAM - von falschen demografischen Schätzungen ausgegangen war.

⁵⁴⁰Vgl. Derevjanko/Vasil'ev 1980, S. 18.

⁵⁴¹Vgl. z.B. Argudjaeva 1988, S. 94f.

⁵⁴²Vgl. z.B. Mote 1992, S. 52ff.

⁵⁴³Vgl. Köbberling 1997, Kap. 3.

der Handarbeit, beim Wasserholen und der Versorgung der Kinder,⁵⁴⁴ beim Kochen und Nähen zur Vorbereitung einer Hochzeit usw.⁵⁴⁵ Frauen sind es, so hieß es, die in die Schroffheit der Zähmung der rauhen Natur Behaglichkeit und Zivilisation bringen. Sie "bringen in die uralte Taiga die Atmosphäre eines besonderen Optimismus, von Wohnlichkeit und Behaglichkeit"⁵⁴⁶ und:

Für sie ist das Leben in den Wagonschicks, Erdhütten und Zelten besonders schwer. [...] Aber diese Mädchen sind es, die Wärme, Zartheit in die rauhe BAM-Luft tragen. Mit einem Handtuch zaubern sie einen gedeckten Tisch hin. Mit einem Stück Stoff die erste Gardine an die Fenster der Wohnwagen.⁵⁴⁷

Der andere Pol dieses Frauenbildes ist die Bewährung im Beruf. Demnach "war die Erwerbsarbeit nach der Propaganda der Stagnationszeit ein ebenso unverzichtbares Element des Fraus-eins wie die 'ženstvennost'".⁵⁴⁸ Abbildungen von betont "weiblich" gestalteten Fotomodellen in BAM-Uniform oder Arbeitskleidung illustrieren jenen doppelten Anspruch an die Frauen.⁵⁴⁹

Der Beruf ist auch entsprechend der zweite Tätigkeitsbereich, in dem Frauen dargestellt wurden: in ihrer Arbeit, als Köchinnen, Kranführerinnen, Ärztinnen, Lehrerinnen, Geodätinnen, Sicherheitsexpertinnen, Anstreicherinnen usw.,⁵⁵⁰ oft auch in BAM-Uniformen. Allerdings standen sie dabei teilweise hinter den Männern zurück; die Darstellung von Bauarbeiterinnen war weniger zentral als die von Frauen in anderen Berufen, und es wurde insgesamt recht deutlich zwischen Frauen- und Männerberufen unterschieden - eine Unterscheidung, die sich unhinterfragt auch in der wissenschaftlichen Literatur findet. Die "Männerberufe" scheinen dabei doch die hauptsächlicheren gewesen zu sein - wenigstens wurde die Gleichberechtigung "weiblicher" Tätigkeiten immer als etwas gesehen, das gerechtfertigt werden musste und zumindest nicht evident war. So hieß es zum Beispiel:

Ja, sie [die Bauleute] sind sehr stolz darauf, dass sie die BAM bauen. Und Marta Michajlovna beneidet sie ein wenig. Sie ist keine Erbauerin, aber sie hat ihren Platz in der Bauarbeit, ihren eigenen, sehr wichtigen.⁵⁵¹

Und eine Deputierte des Obersten Sowjets der RSFSR schrieb:

⁵⁴⁴Vgl. z.B. Soktoeva/Chabarova 1987.

⁵⁴⁵Vgl. *Sowjetfrau* 1975/3, S. 5.

⁵⁴⁶*Sowjetfrau* 1976/3, S. 36.

⁵⁴⁷*Jugend und Technik* 1977, S. 353. Auch hier findet sich also neben der leidigen Romantik die "Tendenz, in erster Linie die Frau (oder sogar sie allein) für die häusliche Ordnung, ein friedvolles Heim [...] verantwortlich zu machen" (Köbberling 1997, S. 151).

⁵⁴⁸Köbberling 1997, S. 209.

⁵⁴⁹Vgl. z.B. das Titelbild der *Sowjetfrau* 1976/3 oder die Abbildungen eines bemüht fein geschminkten Frauengesichts mit der Unterschrift: "Baumeister Jelena Wedernikowa arbeitet auf dem zentralen Abschnitt der BAM." (*Sowjetfrau* 1976/3, S. 36).

⁵⁵⁰Vgl. z.B. *Sowjetfrau* 1976/3, S. 36, Soktoeva/Chabarova 1987, *Sovetskie profsojuzy* 1976/17, S. 38f., *Sovetskie profsojuzy* 1978/20, S. 22f., *Jugend und Technik* 1977, S. 353 usw.

⁵⁵¹*Sovetskie profsojuzy* 1976/17, S. 39.

Gewiß doch, die Taiga roden und Tunnel bauen, Brücken über sibirische Ströme errichten und Schienen legen - all das ist in erster Linie Männerarbeit. An der Baikal-Amur-Magistrale arbeitet aber auch eine Menge Mädchen. Energische und unermüdliche Mädchen!⁵⁵²

Männer und Frauen wurden also in der Regel unterschiedlichen Arbeitssphären zugeordnet, was sich insofern auch auf reale Strukturen stützen konnte, als Männer und Frauen ja tatsächlich in unterschiedlichen Berufen arbeiteten.⁵⁵³ Für die Frau umfasste diese Arbeitssphäre sowohl eine charakteristische Palette beruflicher Tätigkeiten als auch die haushaltlichen Pflichten.⁵⁵⁴ Diese Unterschiede wurden normativ gefestigt. Man schien außerdem wenigstens von der Erwartung auszugehen, dass die imaginierte Leserin oder der imaginierte Leser diese Unterschiede werten würden; dass die Arbeitssphäre der Frauen nicht genauso wertvoll war, war jedenfalls nicht selbstverständlich. Die propagandistischen Lippenbekenntnisse zur Gleichwertigkeit von "männlicher" und "weiblicher" Arbeit vermögen jedenfalls nicht wirklich zu überzeugen, etwa in folgendem Beispiel:

[Der selbstlose Kampf] wurde nicht nur bei der Arbeit von den Bauleuten gefordert, sondern auch von denjenigen, die, dem Schicksal gehorchend, Hausfrau und unsichtbare Teilhaberin an allen unseren Heldentaten wurden. Eine gute Hausfrau verwandelt jede Hütte in eine angenehme und gemütliche Stätte der Erholung. Bei uns gibt es keinen Wettbewerb um gutes Hauswirtschaften, hätten wir ihn aber, dann würde die bessere Hälfte aller Vertreter der Gattung Mensch in Tynda einen Ehrenplatz erhalten!⁵⁵⁵

Es ist eben ein Unterschied, ob man Heldentaten selbst vollbringt oder nur "unsichtbare Teilhaberin" ist. Die Berufung auf das Schicksal zeigt außerdem, dass diese Aufteilung der Zuständigkeiten offenbar als unabänderlich gesehen wurde. Entsprechend beschreibt Köbberling generell für das offizielle sowjetische Frauenbild, wie die Über- bzw. Unterrepräsentation von Frauen in bestimmten Berufen mit der charakterlichen Verschiedenheit von Frauen und Männern begründet wurde.⁵⁵⁶

Die Frauen hatten unter den oben beschriebenen Schwierigkeiten und Mängeln besonders zu leiden. Die einseitige Forcierung des Streckenbaus ohne entsprechende Flankierung durch Infrastrukturmaßnahmen oder Dienstleistungseinrichtungen zog eine ganze Reihe von Problemen nach sich, die viele Schwierigkeiten, die Frauen in der Sowjetunion hatten, noch einmal verschärften und weitere Schwierigkeiten schufen.

Der beschriebene eklatante Mangel an Wohnraum sorgte (zusammen mit dem Angebot an Arbeitsplätzen) dafür, dass die meisten der verheirateten männlichen Bauarbeiter ihre Familie gar nicht mitbringen konnten, obwohl sie das gerne wollten.⁵⁵⁷

⁵⁵²Sowjetfrau 1976/3, S. 36.

⁵⁵³Für die BAM siehe unten. Allgemein für die Sowjetunion vgl. Sacks 1988, S. 81-83.

⁵⁵⁴Im Gegensatz zu den Beobachtungen von Köbberling war, wie beispielsweise das nachstehende Zitat zeigt, auch die "reine" Hausfrauentätigkeit der Frau eine Option - wohl auch gezwungenermaßen, wie zu zeigen sein wird.

⁵⁵⁵PdSU 1980/18, S. 22.

⁵⁵⁶Vgl. Köbberling 1997, S. 156.

⁵⁵⁷Vgl. Železko 1977/78, S. 11.

Wie in der ganzen Sowjetunion (und nicht nur dort) hatten Frauen - ob sie nun berufstätig waren oder nicht - die ganz überwiegende Hauptlast der Hausarbeit zu tragen. Dieser Umstand wurde dadurch noch verstärkt, dass die Ehemänner oft einige Wochen auf Schicht arbeiteten und deshalb nicht zu Hause waren.⁵⁵⁸ Die geringe Technisierung der Hausarbeit, vor allem aber die wegen der mangelhaften sozialen Infrastruktur im Vergleich zum sowjetischen Durchschnitt noch erheblich größeren Schwierigkeiten in der täglichen Haushaltsführung machten die Hausarbeit noch ungleich aufwändiger als im Unionsdurchschnitt. Während in einer Umfrage in verschiedenen Teilen der Sowjetunion 93% der Haushalte angaben, über Kühlschränke zu verfügen, 74% über Waschmaschinen und 54% über Nähmaschinen, so waren die entsprechenden Zahlen bei der BAM 1%, 6,1% und 3,9%.⁵⁵⁹ Eine noch größere Rolle dürfte die geringere Verbreitung von fließendem Wasser, Heizung, Gas usw. gespielt haben.⁵⁶⁰ Die Schwierigkeiten bei der Versorgung mit Lebensmitteln und Gebrauchsgütern sowie der mangelhafte Ausbau eines Dienstleistungsnetzes machten die Hausarbeit schließlich zu einer wahren Sisyphusarbeit. Hier zeigte sich das Leben an der BAM bzw. überhaupt in den Erschließungsgebieten Sibiriens tatsächlich als Brennpunkt des sowjetischen Lebens, in dem Fall: seiner Schwierigkeiten. Frauen an der BAM hatten - im Vergleich zu den Männern - noch weniger Freizeit (zweieinhalb bis dreimal weniger) als im Unionsdurchschnitt (1,8mal).⁵⁶¹

Auch in ihrer Freizeitgestaltung waren die Frauen erheblich eingeschränkt. So äußerten sich in einer Umfrage nur 16,2% der befragten jungen Frauen zufrieden mit ihrer Freizeitgestaltung, 55,4% waren nicht ganz zufrieden und 21,0% unzufrieden.⁵⁶² Dabei spielte neben den (auch die Männer betreffenden) ungenügenden Freizeitangeboten die Belastung durch die Hausarbeit die Hauptrolle.⁵⁶³

Deutlich zeigte sich die besondere Benachteiligung der Frauen in der Arbeitswelt. Da war zunächst das auch sonst für die Sowjetunion (wie für fast alle Staaten) bekannte Muster, dass Frauen in bestimmten Berufen überrepräsentiert waren und im Durchschnitt weniger Geld bekamen.⁵⁶⁴ Da viele Frauen ohnehin vor allem als Familienanhang an die BAM kamen, war ihre berufliche Qualifikation natürlich nur unzureichend auf die speziellen Erfordernisse der BAM

⁵⁵⁸Vgl. hierzu die detaillierte Aufstellung bei Argudjaeva 1988, S. 74-76.

⁵⁵⁹Vgl. Argudjaeva 1988, S. 77f.

⁵⁶⁰Vgl. Argudjaeva 1988, S. 77, und Zaslavskaja/Kalmyk 1982, S. 422.

⁵⁶¹Vgl. Argudjaeva 1988, S. 82f. Vgl. auch den Vergleich zwischen den Frauen in Riga, die 13 Stunden wöchentlich mehr arbeiten als Männer, und drei Frauen im sibirischen Rubcovsk, wo es 17 Stunden mehr sind (Zaslavskaja/Kalmyk 1982, S. 422).

⁵⁶²Vgl. Argudjaeva 1988, S. 83.

⁵⁶³Dass diese Belastung der Frauen auf Dauer zu Eheproblemen und letztlich zu Scheidungen geführt hat, wie Argudjaeva vermutet, lässt sich nicht wirklich feststellen. Es fehlen die Vergleichsdaten. Die Angabe von 4,2 Scheidungen auf 100 Eheschließungen (1982) erscheint im Vergleich zu der Scheidung jeder dritten Ehe im Unionsdurchschnitt (1978) gering, sie ist aber wegen der spezifischen Altersstruktur bei der BAM nicht aussagekräftig. Zur Scheidungsrate an der BAM vgl. Voronov/Smirnov 1982, S. 19. Zum Unionsdurchschnitt vgl. Köbberling 1997, S. 131f., und Ruban u.a. 1983, S. 54. Ein schwacher Beleg für die These Argudjaevas ist ihre Statistik über die Initiative für die Scheidung, die bei Paaren am zentralen Abschnitt der BAM etwa in 75-80% aller Fälle von den Frauen ausging (vgl. Argudjaeva 1988, S. 87) - im Unionsdurchschnitt waren das 60% (vgl. Ruban u.a. 1983, S. 54).

⁵⁶⁴Für die Sowjetunion vgl. Sacks 1988, S. 81-83.

abgestimmt.⁵⁶⁵ Das verstärkte noch den allgemeinen Trend zu langsamerem beruflichen Aufstieg und geringer qualifizierter Arbeit. Die Zahlen über den Anteil von Frauen und Männern an der BAM in den verschiedenen Lohngruppen sprechen eine deutliche Sprache: Je höher der Verdienst, desto geringer der Frauenanteil; nach einer Erhebung verdienten 61,8% der Frauen und 15,1% der Männer unter 200 Rubel im Monat und 6,9% der Frauen und 52,5% der Männer über 300 Rubel.⁵⁶⁶ Entsprechend zeigten sich auch deutlich mehr Frauen mit ihrer beruflichen Situation unzufrieden - Belkin/Šeregi geben an, 60% mehr Frauen als Männer wollten ihren Beruf wechseln.⁵⁶⁷

All diese Umstände unterscheiden sich nun nicht so sehr von der allgemeinen Lage der Frauen in der Sowjetunion, wenn man davon absieht, dass die Lage für die Frauen an der BAM noch schwieriger war. Eine echte Besonderheit ist aber die Tatsache, dass die Frauen an der BAM, deren es ja ohnehin relativ wenige gab, zu einem weit geringeren Maß in das Erwerbsleben eingebunden waren, als das in der Sowjetunion üblich war. So erscheint der Anteil der (verheirateten) Frauen, die in Erwerbsarbeit standen, der mit 48% angegeben wird, für sowjetische Verhältnisse sehr gering.⁵⁶⁸

Dafür werden in der Literatur vor allem zwei - plausible - Gründe genannt. Erstens ist hier wieder auf die mangelhaft entwickelte soziale Infrastruktur zu verweisen. Ganz eklatant war dabei die Unterversorgung mit Kindergartenplätzen, die auch allenthalben beklagt wurde: Nach einem Bericht der Eisenbahnerzeitung *Gudok* von 1981 wurden statt der geplanten 10.000 Kindergartenplätze nur 2.300 geschaffen.⁵⁶⁹ Dabei lagen diese Planvorgaben schon weit unter dem Bedarf, weil man einfach von Normziffern ausgegangen war, ohne den erhöhten Bedarf zu berücksichtigen, der sich etwa aus der besonderen Altersstruktur, den daraus folgenden höheren Geburtenraten und dem weitgehenden Fehlen der älteren Generation (v.a. der Großmütter) ergab, die in der Regel einen großen Teil der Betreuungs- und Erziehungsarbeit mitübernommen hatte.⁵⁷⁰ Die Situation wurde auch im Lauf der Zeit nur wenig besser.⁵⁷¹ Die wenigen Kindergärten, die es gab, nahmen dann zum Teil mehr Kinder auf, als die Norm es vorsah - und offensichtlich auch mehr, als gesund für die Kinder war. Die häufigen Krankheiten der Kinder und die Atteste, die deren berufstätige Mütter deshalb ausgestellt bekommen mussten, beeinträchtigten auch deren Arbeitsproduktivität.⁵⁷² Es nimmt deshalb nicht wunder, wenn 68,8% der befragten nicht erwerbstätigen Frauen angaben, dass sie nicht arbeiteten, weil sie ihr Kind nicht in einem Kindergarten unterbringen konnten.⁵⁷³ Das betraf in hohem Maße auch die Frauen, die

⁵⁶⁵ Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 61.

⁵⁶⁶ Vgl. Argudjaeva 1988, S. 48f., und Belkin/Šeregi 1985, S. 61f. Die Zahlen von Argudjaeva und Belkin/Šeregi weichen etwas voneinander ab, der Trend ist bei beiden jedoch sehr deutlich.

⁵⁶⁷ Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 61. Ähnlich auch Voronov/Smirnov 1982, S. 18.

⁵⁶⁸ Vgl. Voronov/Smirnov 1982, S. 19, sowie Argudjaeva 1988, S. 50. In der Sowjetunion arbeiten 86% der Frauen im arbeitsfähigen Alter. (Vgl. Ruban u.a. 1983, S. 86)

⁵⁶⁹ Vgl. Sallnow 1989, S. 199. Für Tynda waren 5000 Vorschulplätze geplant, 1982 waren 2000 fertiggestellt - bei 11000 Anmeldungen (vgl. Knabe 1986, S. 135).

⁵⁷⁰ Vgl. z.B. Belkin/Šeregi 1985, S. 46, Zaslavskaja/Kalmyk 1982, S. 422, und de Souza 1986, S. 710f.

⁵⁷¹ Vgl. Argudjaeva 1988, S. 96.

⁵⁷² Vgl. Argudjaeva 1988, S. 96.

⁵⁷³ Vgl. Voronov/Smirnov 1982, S. 19, sowie Argudjaeva 1988, S. 50.

die für Bauberufe wichtigen Qualifikationen hatten.⁵⁷⁴

Der zweite wichtige Grund für die relativ geringe Erwerbsquote von Frauen an der BAM (und nicht zuletzt auch für den geringen Frauenanteil an der BAM überhaupt) war das Fehlen "weiblicher" Arbeitsplätze. Das Konzept "weiblicher" Arbeitsplätze wurde in der wissenschaftlichen Literatur normativ ebenso wenig hinterfragt wie in der propagandistischen. Die Zuordnung der Geschlechter zu bestimmten Branchen und Berufsgruppen war allerdings nicht nur ein gedankliches, normatives Konstrukt, sondern hatte seine Entsprechung in der Realität (die es ja auch beeinflusste).⁵⁷⁵ So war die Unterrepräsentation von Frauen im Transportbauwesen ohnehin recht stark; dafür fehlten, wie gezeigt, an der BAM gerade jene Wirtschaftszweige, in denen Frauen typischerweise relativ stark vertreten waren: Konsumgüterindustrie, Textilindustrie, Dienstleistungen aller Art, Kultur, Gesundheitswesen, Schulwesen usw. - auch hier spielte also die einseitige Entwicklung der BAM-Zone und das Fehlen von sozial-kultureller Infrastruktur eine negative Rolle. Das führte dazu, dass Frauen vielmals keine Arbeit fanden.⁵⁷⁶

Die für Frauen besonders schwierige Situation an der BAM brachte sozial und volkswirtschaftlich eine Reihe von Problemen mit sich. Erstens gingen der sibirischen Wirtschaft durch die geringe Erwerbsquote und den geringen Frauenanteil an der Bevölkerung wichtige Arbeitskräfte verloren (in einem Gebiet, das ohnehin an einem Arbeitskräftemangel litt);⁵⁷⁷ zweitens ergab sich daraus ein demografisches Problem: Wo weniger Frauen sind, werden weniger Familien gegründet, wo weniger Familien gegründet werden, ist die Fluktuation im Allgemeinen höher, und wo Frauen keine Arbeit finden oder ihre Kinder nicht angemessen versorgen können, wollen sie nicht bleiben. Die genannten Umstände erhöhten also die Fluktuation der Arbeitskräfte und erschwerten die Ansiedlung einer stabilen Bevölkerung.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht war es also rational, den Frauen bessere Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätze zu bieten. Und so finden sich in Wissenschaft und Publizistik allenthalben Aufrufe, mehr Kindergartenplätze und mehr "weibliche" Arbeitsplätze zu schaffen, um die Frauen in die Produktion einzubinden, auch entgegen anderen wirtschaftlicher Rationalitätsüberlegungen.⁵⁷⁸

Allgemein kann man den Eindruck gewinnen, dass Frauen an der BAM im Grunde nicht vorgesehen waren, obwohl man wusste oder hätte wissen müssen, dass dadurch die dauerhafte wirtschaftliche Entwicklung und Besiedlung der BAM-Zone äußerst gefährdet war. Dabei war problematisch, dass die eigentliche Pionierarbeit, der Bau der BAM, der das Bild in der Berichterstattung wenigstens bis 1984/85 dominierte, als Männeraufgabe gesehen wurde; Frauen wurden auf die Berufe verwiesen, in denen sie traditionell stark vertreten waren, die aber an der BAM kaum vorkamen, sowie auf "Heim und Herd". Zwar wurde in der Öffentlichkeit das Problem der fehlenden Arbeitsplätze und mangelnden sozialen Infrastruktur für Frauen durchaus erkannt, diskutiert und Abhilfe gefordert, doch scheint sich in der Sache relativ wenig bewegt zu haben. Wie schon beim Ausbau der sozialen Infrastruktur zeigten auch hier die einzelnen Ak-

⁵⁷⁴Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 31.

⁵⁷⁵Vgl. z.B. Sacks 1988, S. 81-83.

⁵⁷⁶Vgl. z.B. Derevjanko/Ermakova 1987, S. 129, Argudjaeva 1988, S. 20, Železko 1977/78, S. 11, Belkin/Šeregi 1985, S. 45, und, allgemein für die nördlichen Regionen, Knabe 1986, S. 124.

⁵⁷⁷Vgl. z.B. Sallnow 1989, Kaple 1986.

⁵⁷⁸PdSU 1979/1, S. 23. Vgl. auch Belkin/Šeregi 1985, S. 45, Zaslavskaja/Kalmyk 1982, S. 422 u.a.

teure relativ wenig Interesse, die Situation zu verbessern. Geplante und versprochene Projekte, die Abhilfe schaffen sollten, verzögerten sich oder verliefen im Sande.⁵⁷⁹

Die geschilderten Missstände im Bereich der Arbeitsorganisation, der sozialen Infrastruktur und der Lebensbedingungen, die keineswegs alle spezifisch für die BAM waren, sondern generell auf den sibirischen Großbaustellen zum Problem wurden, führten schließlich zu einer hohen Fluktuation unter den Arbeitskräften:⁵⁸⁰ Angesichts der Tatsache, dass die Ansiedlung einer Arbeitskraft an der BAM um ein Vielfaches teurer war als anderswo, und angesichts des deutlicher werdenden Arbeitskräftemangels bedeutete das erhebliche unerwünschte Kosten.⁵⁸¹

Die beteiligten Organisationen hatten dementsprechend auch ein Interesse daran, die Fluktuation öffentlich möglichst herunterzuspielen: Das Verkehrsbauministerium schätzte die Fluktuation niedriger ein als auf anderen Baustellen, und der Leiter des Komsomol-Stabes an der BAM gab die Fluktuationsquote 1975/76 mit 6% an; auch wenn die Fluktuation anfänglich noch geringer gewesen sein mag, ist diese Angabe, wie Knabe plausibel macht, klar zu niedrig.⁵⁸² 1979 wurde der Anteil der jährlich Abreisenden auf ein Drittel beziffert,⁵⁸³ 1984 wollte nur noch ein Viertel der Arbeitskräfte an der BAM dauerhaft dort bleiben,⁵⁸⁴ inzwischen heißt es: "Jeder, der die Möglichkeit hatte wegzufahren, ist schon weggefahren."⁵⁸⁵

Die materiellen Anreize wirkten sich dabei nicht unbedingt förderlich auf die Bleibewilligkeit der Arbeitskräfte aus;⁵⁸⁶ die häufigen Dreijahresverträge, die Möglichkeit, sich nach drei Jahren ein Auto zu kaufen (das man in der BAM-Zone schlechterdings kaum nutzen konnte), und die Möglichkeit, die Wohnung im Herkunftsort für einige Jahre an der BAM zu behalten, waren von vornherein nicht darauf angelegt, Arbeitskräfte langfristig zu binden. Und reine Lohnanreize, so wurde auch auf dem 26. Parteitag der KPdSU festgestellt, reichten offenbar nicht aus.⁵⁸⁷ Freilich gab es viele Menschen, die von vornherein nur für einen begrenzten Zeitraum an die BAM kamen, etwa die bereits erwähnten "Bauschwalben". Je nach Anwerbungsform, Alter, angegebenem Motiv usw. war die Bleibewilligkeit unterschiedlich groß. Aus den soziologischen Untersuchungen geht jedoch relativ deutlich hervor, dass die Unzufriedenheit mit den Bedingungen an der BAM - vor allem die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs, aber eben auch mit Wohnraum, mit sozialen und medizinischen Einrichtungen etc. - die Bleibewilligkeit deutlich verringerte.⁵⁸⁸

⁵⁷⁹Vgl. z.B. einen Pravda-Artikel vom April 1982, wo es heißt: "The autonomous republic's [Burjatia's] Ministry of Local Industry has long talked about building a garment factory in North Baikal district, but nothing has come of it. For hundreds of women the problem of finding work remains unsolved." (CDSP 34 (1982), H. 14, S. 22).

⁵⁸⁰Vgl., auch im Folgenden, z.B. Belkin/Šeregi 1985, S. 73ff., und Zaslavskaja/Kalmyk 1982. In Sibirien war die Fluktuation angeblich 50-70% höher als in Zentralrussland, was einem Verlust von 3% der Arbeitskräfte entsprach (vgl. Zaslavskaja/Kalmyk 1982, S. 422).

⁵⁸¹Vgl. z.B. Belkin/Šeregi 1985, S. 20, und Derevjanko/Vasil'ev 1980, S. 21f.

⁵⁸²Vgl. Knabe 1977, S. 82. Bemerkenswert ist in dem Zusammenhang, dass, wie Knabe berichtet, von den 200 ersten Erbauern von Magistral'nyj nach einem Jahr schon 15% abgereist waren; und diese Quote wurde schon als niedrig bezeichnet.

⁵⁸³Vgl. *Literaturnaja gazeta*, 25.07.1979, S. 10.

⁵⁸⁴Vgl. Argudjaeva 1988, S. 123.

⁵⁸⁵*Izvestija*, 29.05.1999, S. 4. Vgl. für Sibirien allgemein auch Rožanskij 1995, S. 377.

⁵⁸⁶Vgl. z.B. Sallnow 1989, S. 200f.

⁵⁸⁷Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 100.

⁵⁸⁸Vgl. Argudjaeva 1988, S. 122ff., und Belkin/Šeregi 1985, S. 100f. Vgl. auch *Literaturnaja gazeta*, 25.07.1979,

Offensichtlich waren diejenigen, die zur BAM fuhren, nicht ausreichend informiert - viele kamen mit falschen Vorstellungen. Allenfalls ein Drittel der BAM-Erbauer, so Belkin/Šeregi, hätten ihre Vorstellungen über Bezahlung, Alltag, Freizeit und Arbeitsbedingungen bestätigt gefunden, nur ein Fünftel sei mit realistischen Vorstellungen an die BAM gekommen.⁵⁸⁹ Es "dürfte die zuvor vermittelte Information oder besser Desinformation über die Lebens- und Arbeitsweise in Sibirien tatsächlich eine gravierende Frustrationsursache"⁵⁹⁰ gewesen sein. Der BAM-Mythos tat also seine Wirkung. Die Tatsache, dass mehr als die Hälfte der Befragten angab, die entscheidenden Informationen von Verwandten, Freundinnen und Freunden bekommen zu haben, während die Medien hier offenbar eine untergeordnete Rolle spielten,⁵⁹¹ ist m.E. ein Hinweis darauf, dass - bei aller Distanz, die den Medien gegenüber offenbar an den Tag gelegt wurde - der BAM-Mythos offenbar nicht nur eine rein äußere, oberflächliche Erscheinung war, sondern wenigstens in einzelnen Aspekten auch verinnerlicht wurde.

3.6 Gründe für Missstände im Bereich der Arbeits- und Lebensbedingungen

Der oberflächliche propagandistische Diskurs versteckte sich natürlich häufig hinter dem Argument, dass die klimatischen und geografischen Bedingungen so hart gewesen seien. Tatsächlich machten Fröste bis unter -50°C , Hitze über 40°C , die lästigen und gefährlichen Mücken, welche die Arbeitsproduktivität anfangs sogar auf $2/5$ bis $1/3$ sinken ließen,⁵⁹² und die sumpfige Landschaft zu schaffen - all das erleichterte die Arbeit an der BAM natürlich nicht; vielmehr dürften die Alltagserfahrungen der Menschen an der BAM von diesen Bedingungen entscheidend geprägt worden sein. Aber letztlich ist die entscheidende Frage, wie man mit diesen Bedingungen umgeht, wie gut man auf sie vorbereitet ist. Wenn man das dortige Klima kennt, muss man eben auch für angemessen isolierten und beheizbaren Wohnraum sorgen. Und wenn, wie ein Zeitungsartikel jüngst berichtete, Fälle von Massenerfrierungen vorkamen, bei denen an bis zu 150 Menschen Amputationen vorgenommen werden mussten,⁵⁹³ ist das eben nicht nur ein Zeichen für die Härte des Klimas, sondern vor allem für Fahrlässigkeit und unzureichenden Schutz. Aber auch in der sowjetischen Presse wurde der Hinweis auf die natürlichen Gegebenheiten sehr bald als Schutzbehauptung entlarvt - schließlich waren diese Bedingungen vorher bekannt gewesen.⁵⁹⁴

In der sowjetischen Diskussion spielte neben den klimatischen Bedingungen vor allem eine Begründung eine dominante Rolle: "Ressortegoismus" (*vedomstvennost'*). Ich werde im Folgenden versuchen, diesem Argument etwas nachzugehen; zum einen, weil es den kritischen sowjetischen Diskurs dominiert (und auch in der westlichen Literatur häufig genannt wird), zum

S. 10, CDSP 36 (1984), H. 28, S. 7f., Knabe 1977, S. 83, und Broekmeyer, 1981, S. 59.

⁵⁸⁹Vgl. Belkin/Šeregi, S. 50f.

⁵⁹⁰Knabe 1986, S. 128.

⁵⁹¹Vgl. Belkin/Šeregi, S. 51: Verwandte und Freunde gaben 54,5% der Befragten als Informationsquelle an, Komsomolmitarbeiter 15,7%, Vertreter von BAM-Organisationen 14,7% und die Medien 8,9%.

⁵⁹²Vgl. Wille 1978, S. 100.

⁵⁹³Vgl. *Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

⁵⁹⁴Vgl. z.B. Roos 1984, S. 111f.

zweiten, weil mir hier tatsächlich einige strukturelle Schwächen zu liegen scheinen, zum dritten, weil sich hier vielleicht gewisse Konfliktlinien innerhalb des sowjetischen Systems nachzeichnen lassen.

Grundproblem der *vedomstvennost'* war die Vielzahl der am Bau beteiligten Organisationen und Akteure, mit unklaren Kompetenzen und unterschiedlichen, zum Teil widersprüchlichen Interessen. Federführend für den Bau der BAM war an sich das Verkehrsbauministerium; ihm unterstand, vermittelt über Gosplan, die leitende Organisation für den BAM-Bau, GlavBAMstroj.⁵⁹⁵ Damit galt auch hier das für die sowjetische Wirtschaft übliche Branchenprinzip. Doch so hierarchisch verlief die Einflussnahme nicht. An der BAM als umfassendem Projekt waren ebenso andere Ministerien beteiligt, das Eisenbahnministerium etwa für den Betrieb der Bahn und gleichsam als Auftraggeber, diverse industrielle Branchenministerien für die industrielle Entwicklung und Erschließung der Bodenschätze in der BAM-Zone; dazu kamen etwa die Patenschaftsorganisationen, der wissenschaftliche Rat für BAM-Probleme, der der sibirischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften unterstellt war und Gosplan beraten sollte, die territorialen Akteure (*oblasti*, lokale Sowjets usw.) und viele andere. Die Zuständigkeiten waren dabei offensichtlich nicht klar definiert. Das Kompetenzchaos bei der Vielzahl der beteiligten Akteure führte dazu, dass die Lösung vieler Probleme auf bürokratischen Wegen stecken blieb und sich niemand so recht zuständig fühlte. Die Kommunikationswege waren auch zu kompliziert und ineffizient, um die Kontrolle der auftraggebenden Organisation über die Arbeit gewährleisten zu können, um den Kontakt zwischen den Bauleuten und den Verantwortlichen, die sie selten zu Gesicht bekamen, aufrechtzuerhalten und um Entscheidungen und Pläne schnell vermitteln und weitergeben zu können.⁵⁹⁶ So beklagte sich der Vorsitzende der BAM-Direktion, Kaliničev über die mangelnde Koordination zwischen den beiden Aufsichtsbehörden über die BAM, der Direktion in Tynda und der Bauverwaltung in Moskau:

Now documents travel first from Moscow to Tynda, then back to Moscow, after which they return to Tynda for implementation. One asks: Who needs these superfluous auxiliary links? The builders of the Baikal-Amur Main Line need helper-clients, not master-clients, and they need them here, on the spot.⁵⁹⁷

Das weder organisatorisch noch über Marktbeziehungen effektiv koordinierte Nebeneinander (und z.T. Gegeneinander) verschiedener sektoraler und territorialer Organisationen erwies sich als strukturell unfähig für eine ausgewogene Entwicklung und Erschließung von Regionen - nicht nur an der BAM, aber hier zeigte sich das sehr deutlich. Zwei Beispiele seien hier genannt, der Bau der Städte Tynda und Severobajkal'sk.

In der BAM-Hauptstadt Tynda waren angeblich 7 Ministerien bzw. 34 Ministerien und Abteilungen vertreten; doch keine dieser Organisationen, auch nicht die BAM-Direktion, konnte, wie der Chefarchitekt der BAM klagte, als Koordinationsorgan für die Stadtentwicklung fungieren.⁵⁹⁸ Die Folge war, dass jede Organisation vor sich hinbaute. Die Heizungs- und Wasserein-

⁵⁹⁵Vgl. Mote 1985, S. 698 und Knabe 1984, S. 430f.

⁵⁹⁶Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 77f., und Knabe 1977, S. 93.

⁵⁹⁷CDSP 29 (1977), H. 20, S. 10. Zum Problem der Anwesenheit der Verantwortlichen vgl. auch einen *Pravda*-Artikel vom August 1982: CDSP 34 (1982), H. 35, S. 18.

⁵⁹⁸Vgl. CDSP 33 (1981), H. 50, S. 14. Vgl., auch im Folgenden, auch CDSP 34 (1982), H. 42, S. 26.

richtungen, die das Eisenbahnministerium für die Eisenbahnarbeiterinnen und -arbeiter gebaut hatte, konnten die Stadt, in der die Bauleute in der Mehrzahl wohnten, nicht versorgen. Schließlich hatten die verschiedenen Abteilungen und Organisationen verschiedene Versorgungsleitungen, unterschiedliche Telefonsysteme und 104 Abteilungsheizwerke statt einem zentralen Heizwerk (was ökologisch entsprechende Folgen hatte).

In Severobajkal'sk, einem der wichtigsten städtischen Zentren der BAM, war die Lage ähnlich katastrophal. Ein Zeitungsbericht des *Pravda*-Korrespondenten Staruchin beschreibt die mangelnde Interaktion zwischen dem Eisenbahnministerium als Auftraggeber dieses Abschnitts, dem Verkehrsbauministerium als Generalunternehmer und der Patenorganisation, der Leningrader Bauorganisation LeningradBAMstroj, einer Unterabteilung von Glavleningradstroj:⁵⁹⁹ Nachdem LeningradBAMstroj einige Hochhäuser halb gebaut hatte - weniger und später als geplant -, standen diese leer, weil keine Versorgungsleitungen (Wasser, Heizung, Abwasser) angeschlossen waren. Es stellte sich heraus, dass diese Aufgabe von LeningradBAMstroj auf die Bauorganisation Nižneangarsktransroj übertragen worden war; diese verfügte aber weder über die entsprechenden finanziellen Mittel noch über die Ausrüstung. Der Grund für diese Aufgabenübertragung war, dass Glavleningradstroj dem Verkehrsbauministerium in Leningrad Bauaufgaben abgenommen hatte.⁶⁰⁰ Die BAM-Direktion beschuldigte die "mobile mechanisierte Kolonne", diese ihrerseits das Eisenbahnministerium, weil keine umfassenden Pläne für die Stadt bestünden und weil die Eisenbahnfunktionäre Objekte außerhalb des Eigeninteresses ihrer Behörde vernachlässigten. Fünfeinhalb Jahre später informierte ein weiterer *Pravda*-Bericht darüber, wie wenig sich seither getan hatte. Die Pläne, die das Eisenbahnministerium dann erstellte, waren völlig untauglich: "It turns out, however, that they 'forgot' to include in it a shopping and a social center, a cultural arts center, a sports complex and even a railroad station!"⁶⁰¹ Ein Heizkraftwerk wurde ebenfalls nicht gebaut, so dass einzelne Organisationen ihre eigenen provisorischen Werke bauen mussten. Bei der Planung der Wohnungen rechnete man mit einem Anteil von 80% Unverheirateter und musste dann feststellen, dass 80% der Bewohner verheiratet waren.

Diese Beispiele sollen zeigen, wie enorm die organisatorischen Probleme an der BAM waren.⁶⁰² Offensichtlich ergab sich schon aus dem für die sowjetische Wirtschaftsweise typischen Branchenprinzip eine strukturelle Vernachlässigung der sozialen und kulturellen Infrastruktur. Die beteiligten sektoralen Akteure, also Branchenministerien etc., konzentrierten sich zunächst auf den für ihren Bereich und im Sinne ihrer Planerfüllung unmittelbar relevanten quantitativen Output: das Verkehrsbauministerium etwa auf möglichst viele Gleiskilometer und nicht auf den Bau von Kulturzentren. Die Orientierung an Quantität statt an Qualität ist ein typisches Merkmal der zentralen Planwirtschaft sowjetischen Typs - Qualität lässt sich eben weniger leicht beziffern und entsprechend nachprüfen, allen Aufrufen zur qualitativ hochwertigen Arbeit zum Trotz.⁶⁰³ Für die sektoralen Organisationen waren die soziale und kulturelle Infrastruktur von nachrangig-

⁵⁹⁹Vgl. CDSP 30 (1978), H. 41, S. 7f.

⁶⁰⁰Diese Vorgehensweise ist ein typisches Beispiel dafür, was Vitalij Najšul' den "bürokratischen Markt" oder auch die "economy of getting approval" (*ekonomika soglasovanii*) nennt (vgl. Najšul' 1991).

⁶⁰¹Vgl. CDSP 36 (1984), H. 13, S. 23.

⁶⁰²Die zitierten ebenso wie eine Reihe anderer Zeitungsberichte stellen fest, dass die Situation in anderen Siedlungen ähnlich war.

⁶⁰³Vgl. z.B. Kornai 1995, S. 204f.

ger Bedeutung. Da es aber gemäß dem Branchenprinzip vor allem diese Organisationen waren, welche die Verantwortung und eben auch am ehesten die entsprechenden Mittel hatten, konnte diese Verzerrung nicht ausgeglichen werden. Ähnliches gilt übrigens auch für die Patenorganisationen, die ja außer etwaigen patriotischen Motiven ("BAM stroit vsja strana") erst recht kein wirtschaftliches Eigeninteresse an der infrastrukturellen Entwicklung der BAM-Zone hatten. Im Gegenteil: Der Bau der BAM bedeutete für die anderen Republiken - ob über Patenschaft oder andere Mechanismen - eine erhebliche Belastung in der Form von materieller und personeller Unterstützung.⁶⁰⁴ Der Enthusiasmus der ersten Zeit, wenn er denn überhaupt da war, hielt jedenfalls nicht lange genug vor.⁶⁰⁵ So nimmt es auch nicht wunder, dass das fehlende Engagement einiger Patenorganisationen immer wieder beklagt wurde.⁶⁰⁶

Die vielfachen Schuldzuweisungen in der sowjetischen Berichterstattung erwecken den Eindruck, als sei das strukturelle Problem: dass das Branchenprinzip die Entwicklung sozialer und kultureller Infrastruktur hemmt, auf jeweils individuelle Fehlleistungen oder mangelnden Willen der relevanten Akteure zurückzuführen. Dies mag auch oft genug der Fall gewesen sein, doch muss man betonen, dass diese Akteure im ihnen vorgegebenen Rahmen rational handelten. Auch sie hatten Planvorgaben zu erfüllen, die im Rahmen des sozialistischen Wettbewerbs oft verschärft wurden, deren Erfüllung vor allem quantitativ bewertet wurde, die oft angesichts der Finanzierung unerreichbar waren und die oft unvollständig waren. Auch sie waren von meist verspäteten oder ausbleibenden Mittelzuteilungen, Rohstoff- oder Materiallieferungen abhängig, etwa wenn GlavBAMstroj 1978 ca. 40.000 t Treibstoff auf inoffiziellen Kanälen besorgen musste.⁶⁰⁷ Und wenn es kein zentrales Heizwerk gab, wurden die knappen Ressourcen eben - aus Sicht der Leiter der jeweiligen Organisationen - besser für den Bau eines eigenen, kleinen Heizwerks verwendet. Die Überwindung des Branchenprinzips und seiner Schwierigkeiten war vielleicht auch deshalb nicht möglich, weil, wie Najšul' beobachtet, die Tendenz zu möglichst autarken und isolierten Großbetrieben sowohl im Interesse der Unternehmen lag, die möglichst unabhängig von Störungen (Materialknappheit u.ä.) bei anderen Betrieben sein wollten, als auch im Interesse der Planer, weil das die Planung vereinfachte.⁶⁰⁸

Die Leidtragenden, so scheint es, waren neben den Bewohnerinnen und Bewohnern der BAM-Zone die territorialen bzw. regionalen Organisationen wie z.B. Gebiets- oder Stadtverwaltungen, die direkt mit den Problemen konfrontiert waren, die sich aus der vernachlässigten Infrastruktur ergaben, ohne die Mittel zur Bekämpfung dieser Missstände zu haben. So jedenfalls sahen das zum Teil die betroffenen Organisationen, etwa wenn der Erste Sekretär des KPdSU-Gebietskomitees Irkutsk sagte:

Es wird oft davon gesprochen, daß die Ressortschranken überwunden werden müssen und der territoriale Aspekt der Planung verstärkt werden muß. [...] In dieser Hinsicht ist schon viel geschehen und wird viel getan, doch bis zum vollen Erfolg ist es noch ein weiter Weg.

⁶⁰⁴Vgl. z.B. CDSP 38 (1986), H. 28, S. 14. Hier wird ein tadzikischer Abgeordneter im Nationalitätenrat mit der Klage über die steigenden personellen Anforderungen für seine Republik für Allunionsprojekte wie die BAM zitiert. Ähnliche Klagen dürfte es - intern - auch schon früher gegeben haben.

⁶⁰⁵Vgl. CDSP 36 (1984), H. 28, S. 7.

⁶⁰⁶Vgl. z.B. CDSP 30 (1978), H. 27, S. 25f., CDSP 30 (1978), H. 10, S. 8.

⁶⁰⁷Vgl. CDSP 31 (1979), H. 18, S. 1.

⁶⁰⁸Vgl. Najšul' 1991, S. 24.

Die Ministerien befassen sich mit der Entwicklung der Produktion in ihrem Zweig ausgehend vor allem vom Zweigkriterium der Zweckmäßigkeit. Doch die Auswirkungen jeder auf diese Weise getroffenen Entscheidung berühren im wesentlichen das ganze Gebiet, dessen verfügbare Arbeitskräfte und natürliche Ressourcen. Bei diesem Stand der Dinge erhält der Zweig einen großen Teil der Ressourcen, während der Hauptteil der Probleme vom Gebiet zu lösen ist.⁶⁰⁹

Es zeigt sich hier also ein gewisser Interessenkonflikt zwischen territorialer und sektoraler Planung; Belkin/Šeregi sprechen von einem "objektiven Widerspruch zwischen dem Kurs auf komplexe territoriale Entwicklung einerseits und der traditionell herausgebildeten Organisation der Planung und Verwaltung andererseits"⁶¹⁰. In der sowjetischen Berichterstattung über die BAM findet man immer wieder Berichte, in denen dieses Problem implizit oder explizit angesprochen wird. Drei typische Argumentationsmuster, meist von Seiten der territorialen Behörden, lassen sich dabei ausmachen. Das erste kritisiert die Untätigkeit der sektoralen Organisationen und fordert diese zu größerem Engagement auf, will sie in die Pflicht nehmen; so etwa, wenn der stellvertretende Vorsitzende der Planbehörde Burjatiens die Streckenbauorganisationen auffordert, auch für den Bau landwirtschaftlicher Objekte zu sorgen.⁶¹¹

Die zweite Argumentationsfigur ist außerordentlich häufig: Nachdem man die *vedomstvennost'* als Ursache für eine Reihe von Problemen ausfindig gemacht hat, soll diese organisatorisch dadurch überwunden werden, dass ein übergeordnetes Gremium geschaffen oder ermächtigt wird, die Tätigkeiten der einzelnen Akteure zu koordinieren. Dieser organisatorische Problemlösungsansatz fand sich auf allen möglichen Ebenen: bei der Diskussion von Detailfragen, wie dem Vorschlag, eine zentrale Frachtagentur zu schaffen, statt alle Organisationen ihr Frachtgut selbst abholen zu lassen,⁶¹² ebenso wie bei Vorschlägen für ein einheitliches Organ für die Koordination der Bemühungen aller an der BAM Beteiligten oder ein Fernost-Koordinationskomitee von Gosplan.⁶¹³ Solche übergeordneten Organe wurden vielfach und unterschiedlich angeregt, etwa als Kommissar im Rang eines Unionsministers oder im wissenschaftlichen Bereich als Zusammenlegung der jeweiligen BAM-Räte in den sibirischen und fernöstlichen Abteilungen der Akademie der Wissenschaft;⁶¹⁴ auch die TPK gehören ja in diesen Diskussionszusammenhang. Oft genug blieben diese Anregungen sehr vage, auch (oder erst recht) wenn sie von oben kamen: Brežnev forderte auf dem 25. Parteitag der KPdSU, "bestimmte Organe und bestimmte Personen"⁶¹⁵ sollten für Erschließungsprogramme verantwortlich sein.

Einige dieser Anregungen wurden auch tatsächlich umgesetzt; so wurde vermutlich 1979 vom Ministerrat der RSFSR eine *Kommission für den BAM-Bau und für die Entwicklung der Wirtschaft in den Gebieten des Bahn-Baus* gegründet, 1983 vom Ministerrat der UdSSR eine *Kommission für Fragen des BAM-Baus*.⁶¹⁶ Auch die im vorigen Kapitel erwähnte - kurzlebi-

⁶⁰⁹PdSU 1985/2, S. 24.

⁶¹⁰Belkin/Šeregi 1985, S. 23.

⁶¹¹Vgl. CDSP 28 (1976), H. 3, S. 22. Vgl. z.B. auch CDSP 36 (1984), H. 13, S. 23f.

⁶¹²Vgl. CDSP 28 (1976), H. 36, S. 10.

⁶¹³Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 26 bzw. PdSU 1990/1, S. 22.

⁶¹⁴Vgl. CDSP 33 (1981), H. 20, S. 3, *Izvestija* 18.05.1977.

⁶¹⁵Zitiert nach Knabe 1984, S. 430.

⁶¹⁶Vgl., auch im Folgenden, Knabe 1984.

ge - Gründung eines *Unionsministeriums für die Bauindustrie im Fernen Osten und Transbaikalgebiet* stellt den Versuch dar, zwischen territorialer und sektoraler Planung zu vermitteln. Allerdings verfehlten diese Maßnahmen ihre Wirkung schon alleine deswegen, weil die Kommissionen und Institutionen nicht mit entsprechend weitreichenden Kompetenzen ausgestattet wurden. So vergrößerten solche Maßnahmen im Grunde noch das Organisations- und Kompetenzchaos. In seiner eigentümlichen Mischung aus Institutionalisierung und dann doch fehlender Verfahrens- und Kompetenzsicherheit ist dieses Phänomen vielleicht typisch für die Mechanismen der spätsowjetischen Phase.⁶¹⁷ Allerdings war das offenbar nicht immer der Fall: Bei der Erschließung der westsibirischen Gas- und Ölfelder hatte die *Interministerielle Kommission des Ministerrats der UdSSR* weiter reichende Kompetenzen und Weisungsbefugnis etwa gegenüber den Ministerien.⁶¹⁸ Zumindest wurde diese Kommission in der Diskussion mehrfach als Vorbild genannt.⁶¹⁹

In der dritten Argumentationsfigur im Konflikt von territorialer mit sektoraler Planung wurden die Interessengegensätze am deutlichsten, nämlich wenn es um die Verteilung von Ressourcen ging. Vor allem von Seiten der regionalen Abteilungen der Akademie der Wissenschaften wurde angeregt, mehr Mittel für die regionalen und lokalen Behörden, etwa für die lokalen Sowjets, bereitzustellen.⁶²⁰ Diese Forderungen waren auch innerhalb der entsprechenden Organisationen keineswegs unumstritten; G.N. Fonin hielt 1984 die lokalen Sowjets organisatorisch noch für zu schwach und plädierte dafür, dass die bestehenden Ministerien die Versorgungsdienste übernehmen sollten.⁶²¹ Aber immerhin war auch er im Prinzip eher dafür. M.E. ist die Vorstellung recht plausibel, dass dieser Vorschlag im Interesse der sogenannten "Sibirienanhänger" war. Eindeutig nachweisen lässt sich dies aufgrund der vorliegenden Quellenlage jedoch nicht. Gregory Andrusz argumentiert, dass den lokalen Sowjets mehr und den industriellen Organisationen weniger Ressourcen zugewiesen würden, weil diese von den Industriemanagern, die sich ja in der Regel doch durchsetzen könnten, für weniger wichtig erachtet würden.⁶²²

Aus der Kritik, die in der sowjetischen Presse geübt wurde, wird aber auch deutlich, dass es nicht nur die Paten- und die Branchenorganisationen waren, die es an Engagement vermissen ließen, sondern eben auch die lokalen Behörden.⁶²³

Das dominante Thema in der Diskussion der strukturellen Schwächen war also die *vedomstvennost'*, und es wurde gezeigt, wie die organisatorische Struktur sich hemmend auf die komplexe Erschließung der BAM-Zone und ihre infrastrukturelle Entwicklung auswirkte. Selbstverständlich spielten dabei eine Reihe weiterer typischer Strukturschwächen der zentralen Planwirtschaft sowjetischen Typs eine Rolle: der hohe Verschleiß an Arbeitskräften und Material, die Innovationsfeindlichkeit der Betriebe, die ungenügende Berücksichtigung von Reparaturen bei

⁶¹⁷Hier scheint Najšul's Beobachtung bestätigt zu werden, dass Versuche, das sowjetische Wirtschaftssystem zu reformieren, seine fragile Balance erst recht störten (vgl. Najšul' S. 31ff.).

⁶¹⁸Vgl. Knabe 1984, S. 431.

⁶¹⁹Vgl. z.B. das Plädoyer des Chefarchitekten der BAM (CDSP 33 (1981), H. 50, S. 14) und CDSP 36 (1984), H. 42, S. 26.

⁶²⁰Vgl. z.B. die entsprechenden Plädoyers von Tatjana Zaslavskaja u.a. (Zaslavskaja/Kalmyk/Chachulina 1982, S. 7), G. Mil'ner (Mil'ner 1979/80, S. 94f.) und V. Čičkanov (CDSP 38 (1986), H. 21, S. 10).

⁶²¹Vgl. Aganbegjan/Kin/Možin 1984, S. 122.

⁶²²Andrusz 1984, S. 79.

⁶²³Vgl. z.B. CDSP 30 (1978), H. 46, S. 14, CDSP 33 (1981), H. 51, S. 17, CDSP 34 (1982), H. 14, S. 21f.

der Planung, usw.⁶²⁴

Trotz dieser fundamentalen Schwächen des planwirtschaftlichen Systems wurden auch bei der konkreten Planungsarbeit und im Planungsstil sowie bei den Planungsprioritäten eklatante Fehler gemacht. Die Probleme, die sich aus der überraschenden Ankündigung, ungenügenden Vorbereitung und hastigen Durchführung des BAM-Projekts ergaben, waren, wie gesagt, enorm. In den ersten Jahren mussten die Bauarbeiten völlig ohne genaue Pläne auskommen; die Baupläne wurden erst 1977 vom Ministerrat bestätigt.⁶²⁵ Entsprechend waren auch die veranschlagten Kosten viel zu niedrig, was zu Spannungen mit der Baubank der UdSSR und schließlich zur chronischen Unterfinanzierung des BAM-Projekts führte.⁶²⁶

Ein weiterer Hauptfehler war, dass die soziologisch-demografische Planung völlig unzureichend war. Man ging von völlig falschen Voraussetzungen aus: Wie schon bei früheren Großprojekten hatte man die demografischen Spezifika dieser jungen Städte, etwa die höhere Geburtenrate wegen des größeren Anteils junger Leute, nicht berücksichtigt, man hatte mit ledigen Männern gerechnet und nicht damit, dass auch Familien dort leben würden usw.⁶²⁷ Meines Erachtens lag das Problem aber nicht allein in schlechter Planung. Es wäre kurzsichtig, anzunehmen, "that poor plans are a major cause of poor performance and that 'improved' plans will produce 'improved' performance. Up to now, this has been a vain hope."⁶²⁸

Die Vernachlässigung der sozialen und kulturellen Infrastruktur, der Lebensbedingungen der Menschen, ist vielmehr und in erster Linie Ausdruck einer grundsätzlichen Investitionspriorität, die sich in der Sowjetunion, in besonders deutlicher Weise bei technischen Großprojekten, gezeigt hat: Die in der Propaganda so deutlich zutage tretende Orientierung an Größen, an Quantität, an Zahlen, im Falle der BAM: an Erdaushub, Gleiskilometern usw., die utopisch kurzen Fristen und imposanten Kraftanstrengungen, die Gigantomanie, die Jagd nach Superlativen und Rekorden hatten faktisch allemal höhere Priorität als der Bau von Wohnungen und Kulturzentren. Dieser Befund ist für die frühen sowjetischen Großprojekte, Magnitogorsk, Dneprostroj oder auch die spätstalinistischen Staudammprojekte recht eindeutig.⁶²⁹

Die BAM stand, wie oben bereits erwähnt, auch in dieser Hinsicht in der Tradition jener Großbauten. Freilich hatte sich seit Dneprostroj und Magnitogorsk viel geändert; der Diskurs war ein völlig anderer geworden. War der Ingenieur Petr Palčinskij mit seinen Vorstellungen von einem *humanitarian engineering* noch in klaren Widerspruch zur sowjetischen Führung geraten und schließlich 1929 ermordet worden, war es im Falle der BAM unter anderem die Führung selbst, die den Stellenwert der infrastrukturellen Entwicklung hervorhob. Das ZK der KPdSU etwa stellte fest: "Das bekannte Ungleichgewicht [*perekos*] zugunsten technokratischer Ansätze hat die Aufmerksamkeit für die soziale Seite der Produktion, für den Alltag, die Freizeit geschwächt, was zur Verringerung des Interesses der Werktätigen an den Ergebnissen der Arbeit,

⁶²⁴Vgl. z.B. Kornai 1995, S. 236ff., und Hartmann 1983, S. 168ff.

⁶²⁵Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 73.

⁶²⁶Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 73, Knabe 1984, S. 431, CDSP 30 (1978), H. 27, S. 25; CDSP 31 (1979), H. 18, S. 1-5, CDSP 30 (1978), H. 8;10, CDSP 31 (1979), H. 21, S. 18f., CDSP 35 (1983), H. 51, S. 16.

⁶²⁷Vgl. z.B. CDSP 35 (1983), H. 43, S. 29, PdSU 1985/2, S. 24, Zaslavskaja/Kalmyk/Chachulina 1986/87, S. 11.

⁶²⁸Schroeder 1987, S. 10.

⁶²⁹Vgl. Kotkin 1997, Rassweiler 1988, S. 103ff., Gestwa 1999a und 1999b und, im Überblick, Graham 1997.

zur Schwächung der Disziplin und anderen negativen Erscheinungen geführt hat."⁶³⁰ Auch in der Presse war, wie gezeigt, entsprechende Kritik an den herrschenden Investitionsprioritäten beileibe keine Seltenheit, sondern ein immer wiederkehrendes Motiv.⁶³¹

Im sowjetischen BAM-Diskurs schoben sich also die "harte" traditionelle Quantitätsrhetorik und Tonnenideologie der früheren Großprojekte und die "weichen" Bekenntnisse zur Sorge um die Lebensbedingungen der Bewohnerinnen und Bewohner der BAM-Zone übereinander. Welches Element dominierte, hing von Sprecher, Sprechsituation und Zielgruppe ab. Es wäre auch falsch, hier die Unterschiede nur in der Rhetorik sehen zu wollen - die Situation an der BAM war ja graduell von der in Magnitogorsk oder sogar in Bratsk durchaus verschieden. Trotzdem bleibt angesichts der geschilderten Situation der Eindruck, dass es oft nur bei Lippenbekenntnissen geblieben ist, dass in der Umsetzung der "weiche" Diskurs der unterlegene geblieben ist, dass die Bedürfnisse der sozialen Infrastruktur, wie Zamira Ibragimova schrieb, "the most defenseless claims"⁶³² blieben, der Bereich, welcher der Unterfinanzierung der BAM als erstes zum Opfer fiel.

3.7 Zusammenfassung

In diesem Kapitel wurde gezeigt, dass die öffentlichen Darstellungen der Arbeiterinnen und Arbeiter an der BAM zu einem großen Teil auf Fiktionen und Mythisierungen beruhten. Die Erzählung des BAM-Mythos war, soweit sich allgemeine Aussagen machen lassen, insgesamt relativ stringent. Ihr zufolge war die BAM ein Bau des ganzen Landes, aller sowjetischen Völker und vor allem der Jugend; die Jugendlichen kamen meist aus moralischen oder patriotischen Motiven zur BAM, materielle Vorteile, so es sie denn überhaupt gab, spielten allenfalls eine sekundäre Rolle. Dieser propagandistische Diskurs erlaubte auch gewisse Abweichungen, etwa in der Darstellung erfahrener, älterer Bauleute.

Daneben trat, in der Regel zeitlich etwas versetzt, eine zweite Diskursebene, die sich vor allem in wissenschaftlichen Publikationen, aber zum Teil auch in Zeitschriften niederschlug und die vor allem auf soziologischen Erhebungen basierte, deren absolute Aussagekraft freilich vorsichtig zu bewerten ist. Ihre Argumentationslinien unterscheiden sich - was diese Fragen anbelangt - oft nur am Rande von der westlichen wissenschaftlichen Diskussion. Hier wurden Gruppen und Motive ins Licht gerückt, die die Hauptlinien jenes populärwissenschaftlichen Diskurses oft missachtet hatten.

Zwar waren an der BAM tatsächlich vorwiegend junge Leute, aber die Vorstellung von der BAM als Sowjetunion im Kleinen, als Sammelbecken friedlich kooperierender Ethnien, hatte mit der Wirklichkeit an der BAM wenig zu tun. Die behauptete Dominanz patriotisch-moralischer Motive für die Arbeit an der BAM, die insbesondere in der Figur der "Bewährung" und der Wechselwirkung zwischen der Arbeit für das Land und charakterlicher Bildung ihren Ausdruck

⁶³⁰Materialy XXVIII s"ezda KPSS, S. 44f., zitiert nach Derevjanko/Ermakova 1987, S. 134.

⁶³¹Es wäre freilich falsch zu behaupten, konkrete Kritik sei erst beim BAM-Projekt aufgetreten und nicht schon bei früheren Großprojekten. Bei Kotkin 1996 finden sich zahlreiche Beispiele von den dortigen Missständen gegenüber kritischen Zeitungsmeldungen. Der Unterschied ist also kein grundsätzlicher, sondern ein gradueller; genauere Aussagen wären nur nach einer systematisch vergleichenden Untersuchung der jeweiligen Presseorgane zu machen.

⁶³²CDSP 28 (1976), H. 19, S. 6.

fund, wurde schon von sowjetischen soziologischen Untersuchungen stark relativiert. Direkte und indirekte (karriereorientierte) materielle Motive dürften zunehmend die Hauptrolle gespielt haben, auch wenn nicht bestritten werden soll, dass es durchaus echten Enthusiasmus gegeben haben mag. Vor allem beim Einsatz der Bausoldaten fast am gesamten Ostabschnitt der BAM war Zwang eine entscheidende "Motivation".

Auch die Zivilisierungs- und Urbanisierungsfantasien, die man im Zusammenhang mit dem BAM-Projekt gehegt hatte, blieben stecken in den Missständen, wie sie sich auch schon bei früheren Großprojekten gezeigt hatten: An der BAM reproduzierten sich die charakteristischen Schwächen des sowjetischen Wirtschaftssystems.⁶³³ Die sozial-kulturelle Infrastruktur (medizinische Versorgung, Handel, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen und vor allem Wohnraum) war hoffnungslos unterentwickelt. Die Arbeit litt unter Unterfinanzierung, Schlamperei, falschen Planvorgaben, fehlender und überhasteter Planung, Nachschub- und Reparaturproblemen, Nichtberücksichtigung der geografischen Gegebenheiten, Standardisierung usw.

Letztlich lenkt die Betrachtung der geschilderten Missstände und der sie verursachenden Investitionsprioritäten wieder auf die Frage, wie die Erschließung der BAM-Zone überhaupt beabsichtigt war, welche Komplexität die Entwicklung dieser Zone erreichen sollte. Die Vernachlässigung der sozialen und kulturellen Infrastruktur Sibiriens war schon traditionellerweise "indicative of the approach of the central authorities towards Siberia"⁶³⁴.

Die Missstände im Arbeiten und Leben an der BAM führten zu einer nachhaltigen Desillusionierung mit dem BAM-Projekt und letztlich dazu, dass die meisten, welche die Möglichkeit hatten, die BAM wieder verließen.

4 Die ökologische Dimension des BAM-Projekts

Die BAM wurde nicht nur in einem spezifischen sozialen Kontext gebaut, sondern auch in einem ökologischen. Sie hatte als technisches Großprojekt somit nicht nur soziale Folgen, sondern auch Folgen für die Natur. Im folgenden Kapitel soll es allerdings nicht nur um diese konkreten Veränderungen der Umwelt gehen, sondern vielmehr um den Stellenwert der Natur im BAM-Mythos, um die öffentliche Wahrnehmung der Natur der BAM-Zone und um die Frage, inwieweit ökologische Denkmuster in der öffentlichen Diskussion und evtl. in der Praxis eine Rolle spielten.

4.1 Die Natur im BAM-Mythos

Für die Natur im BAM-Mythos, trotz ihrer heterogenen Gestalt meist *pars pro toto* als "Taiga" beschrieben,⁶³⁵ lassen sich zwei Phänomene beobachten, die dem ganz ähnlich sind, was John

⁶³³Zu diesem Schluss kommt auch Marius Broekmeyer (vgl. Broekmeyer 1981, S. 75).

⁶³⁴Rožanskij 1995, S. 375.

⁶³⁵Diese Figur findet sich schon in der Rede Brežnevs vor dem 17. Komsomolkongress am 23.04.1974. Es heißt dort: "Die Baikal-Amur-Magistrale wird die jahrhundertalte Taiga durchqueren" (Brežnev 1977, S. 49). An anderer Stelle wird Tynda nicht mehr nur als Hauptstadt der BAM, sondern als "junge Hauptstadt der Taiga" (*Itoigi*, 18.08.1998, S. 6) bezeichnet. Vgl. auch z.B. CDSP 29 (1977), H. 15, S. 23.

McCannon für den Arktis-Mythos beschrieben hat.⁶³⁶

Dabei geht es erstens um die psychosoziale Wirkung des BAM-Projekts. McCannon hat die Arktis mit einem märchenhaften Zauberwald verglichen: Der Zauberwald "possesses the power to change lives and alter destinies. ... It is there that [people] lose and find themselves."⁶³⁷ Im Grunde wurde auch der Natur der BAM-Zone die Macht zugeschrieben, die Menschen zu verändern. Freilich muss man dieses Bild im gegebenen Zusammenhang etwas revidieren. McCannon beschreibt eine Spannung zwischen der Darstellung der Arktis und ihrer unbekannteren Natur als "testing ground, a crucible in which their national character was molded and altered"⁶³⁸ und dem Unbehagen, das man angesichts dieser Schwäche und Beeinflussbarkeit des Menschen empfand und dessentwegen oft die Souveränität des Menschen über die Natur hervorgehoben wurde. Meines Erachtens besteht diese Spannung zumindest für den BAM-Mythos nicht; sie wird vielmehr in der bereits bekannten Figur der "Bewährung" aufgelöst, die so oft als Motivation für die BAM-Erbauer genannt wurde. Die Veränderung, die die Menschen in der BAM-Zone erfuhren, wurde nur am Rande der Natur und der Gegend direkt zugeschrieben. Die eigentliche Kraft zur Veränderung lag in der Arbeit an der BAM, in der Erschließung und dem Bau der Strecke, eben in der "Bewährung": "My stroim BAM, BAM stroit nas."⁶³⁹ Die Natur wird somit zum Instrument kollektiver Seelenarbeit, der psychosoziale Effekt der Natur wird gerade durch die Erschließungsarbeit vom Menschen selbst gesteuert.⁶⁴⁰ Im russischen Wort für Erschließung (*osvoenie*), das man etymologisch besser mit "Aneignung" übersetzen kann, kommt das gut zum Ausdruck.

Die BAM-Zone erschien gleichsam als Seelenlandschaft, deren Erschließung parallel zum Bau der BAM stattfinden sollte. So konnte Šinkarev schreiben: "Die Haupttrasse der BAM verläuft wirklich in uns, und sie wartet darauf, von uns selbst als den ersten beschrritten zu werden."⁶⁴¹ Hier zeigt sich deutlich, dass die BAM eben nicht nur ein verkehrstechnisches Projekt sein sollte, sondern auch ein psychotechnisches und soziotechnisches.

Eine zweite Parallele zum Arktis-Mythos war das Phänomen, dass die Taiga ähnlich wie die Arktis als vom Menschen unberührt dargestellt wurde: Auch sie "served as the perfect blank slate - a discursive tabula rasa - on which the Soviets could inscribe their visions of the USSR as they hoped it would be in the future."⁶⁴² Diese vermeintliche Unberührtheit - innerhalb derer die Autochthonen eher schmückendes Beiwerk waren -⁶⁴³ diente also als "mirror for the habitu-

⁶³⁶Vgl. McCannon 1998, Kap. 4.

⁶³⁷Zipes, Jack: *The Brothers Grimm. From enchanted forests to the modern world*, New York: Routledge, 1988, S. 43, zitiert bei McCannon 1998, S. 87.

⁶³⁸McCannon 1998, S. 88.

⁶³⁹Diese Figur war beileibe nicht neu: Schon beim Bau des Weißmerkanals durch Häftlinge hieß es: "In changing nature, man changes himself" (vgl. Gor'kij u.a. 1935, Bildtafel nach S. 252).

⁶⁴⁰Vgl. z.B. PdSU 1982/21, S. 18: "Die Natur, die sofort durch ihre urwüchsige Schönheit fasziniert, gibt die Erklärung für einen Namen wie Tschara (Zauber). Der Name stammt sicherlich von einem, den diese Gegend bezaubert hat. Doch nicht die Natur, die Menschen sind die Bezwingen." Hier zeigt sich die Nähe dieser gedanklichen Figur zu der vom "Kampf gegen die Natur".

⁶⁴¹Malašenko 1979, S. 56.

⁶⁴²McCannon 1998, S. 89.

⁶⁴³Vgl. z.B. Malašenko 1979.

al"⁶⁴⁴ und als Projektionsfläche für Vorstellungen über die zukünftige sowjetische Zivilisation.⁶⁴⁵ Dazu passt auch die oben ausgeführte Beobachtung, dass die BAM oft als Fokus oder Destillat sowjetischen Lebens, als Sowjetunion im Kleinen, dargestellt wurde.

Die Natur war im BAM-Mythos also gestaltbar, formbar, man konnte sie sich aneignen. Nicht umsonst wurde sie bei ihrer Ankündigung durch Brežnev 1974 in die Tradition der Neulandgewinnung gestellt.⁶⁴⁶

Der Erschließung der BAM-Zone kam somit nicht nur eine reale, wirtschaftliche Bedeutung zu, sondern auch eine eminent symbolische. In der BAM-Zone gestaltete man die Zukunft des Landes. Diese symbolische Bedeutung verstärkte die integrativen Absichten des Baus der BAM.

Die Formung der Taiga wurde im BAM-Mythos oft im Kontrast zwischen Natur und Zivilisation, Stille und Maschinenlärm, von Rentierpfaden und Eisenbahntrassen, von alten Taigasiedlungen und aufstrebenden, jungen Eisenbahn- und Industriestädten inszeniert. So heißt es etwa bei Jurkov:

Die uralte Taiga ist erweckt!

In ihren endlosen Weiten, wohin noch bis vor kurzem keine menschliche Stimme reichte, ertönte heute und hallte in vielfachem Echo wider das kurze, feste und klangvolle Wort "BAM".

Angestrengt ratterten die Bulldozer und Kipper los, donnerten die Explosionen im Schoß der Gebirgszüge los und ließen die Tunnelbauer durch. In einer breiten Schneise wich der Wald und die Flussufer nahmen die stählernen Brückenträger auf ihre Schultern.⁶⁴⁷

Diese Figur reicht über den Gegensatz Natur vs. Zivilisation hinaus und verbindet ihn mit dem Gegensatz von Vergangenheit und Zukunft, von Alt und Jung. So schreibt der Journalist Leonid Šinkarev von einem Ort, in dem

in drei baufälligen Hütten vier alte Weiblein leben, die Fische fangen und unter den windschiefen Fenstern Gemüse anbauen. [...] Wenngleich sie von der zukünftigen Eisenbahn schon gehört hatten, sahen sie doch fassungslos zu, an die Stelle gebannt, wie ein Hubschrauber nach dem anderen landete, junge Männer in grünen Jacken und Mädchen, die wie Jungen gekleidet waren, aus ihnen heraussprangen und dann einträchtig, als seien sie eine Familie, Zelt um Zelt aufschlugen. [...]⁶⁴⁸

Die dichotomische Gegenüberstellung von Natur und Zivilisation impliziert eine negative Bewertung von ungestörten Naturzuständen. Die entsprechenden Schilderungen sind damit durchaus verwandt mit einem weiteren zentralen Element des BAM-Mythos: der Figur des "Kampfes gegen die Natur".

⁶⁴⁴McCannon 1998, S. 89.

⁶⁴⁵Vgl. z.B. Adžiev 1976, S. 473: "Die Natur der Gebiete, durch die die BAM-Trasse verläuft, trägt weniger als jedes andere beliebige Gebiet der Welt Züge menschlichen Wirkens. Sie ist unberührt und rein. Jetzt, mit dem grandiosen Bau ist die Zeit gekommen, langfristige Prognosen unseres Verhältnisses zur Natur der umzugestaltenden Gebiete auszuarbeiten." Vgl. auch Brežnevs Rede zum 20. Jahrestag der Neulanderschließung (*Izvestija*, 16.03.1974, S. 2).

⁶⁴⁶Vgl. auch hier Brežnevs Rede zum 20. Jahrestag der Neulanderschließung (*Izvestija*, 16.03.1974, S. 2).

⁶⁴⁷Jurkov 1976, o.S. Ähnlich auch Bogatko 1980, S. 70, und Malašenko 1979, S. 68.

⁶⁴⁸Malašenko 1979, S. 72.

Die Vorstellung eines nicht nur individuellen, sondern planmäßigen Kampfes oder Kriegs gegen die Natur hatte nicht nur in der Sowjetunion, aber dort besonders, eine lange Tradition. Im Zusammenhang mit den Großprojekten der Stalinzeit war diese Figur dominant, sie blieb aber weit darüber hinaus wirkmächtig.⁶⁴⁹ Die Natur trat als etwas Feindliches, als Gegner in Erscheinung, gegen den man sich bewähren musste, sie forderte heraus, sie zerstörte gelegentlich Menschenwerk und musste letztlich besiegt werden. Das findet man in den Quellen immer wieder. Die militarisierte Sprache unterstützte die Vorstellung, man befinde sich in einem Feldzug gegen die Natur. Auch an der BAM war die Natur "menacing and treacherous"⁶⁵⁰, hat der Permafrost das Land im Griff,⁶⁵¹ auch hier wurden den Naturgewalten "Organisation und Tapferkeit, Stärke des Verstandes und Können entgegengesetzt, und so trugen die Bauleute den Sieg davon"⁶⁵², bezwangen "Jungen und Mädchen [...] mutig die Natur"⁶⁵³, und auch hier hieß es: "Der Angriff auf die Taiga wird fortgesetzt."⁶⁵⁴, auch hier wurde die Taiga zum Rückzug aufgefordert.⁶⁵⁵ Die schwierigen geografischen und klimatischen Bedingungen trugen dazu bei, die Natur als besonders mächtigen Gegner erscheinen zu lassen, was die Herausforderung besonders groß machte.

Selbst da, wo die Natur der BAM-Zone nicht ausdrücklich als feindlich dargestellt wurde, wurde ihr oftmals kaum ein Wert an sich zugesprochen; sie sollte vielmehr den wirtschaftlichen Bedürfnissen der Menschen dienen. In der ganzen bereits bekannten wirtschaftlichen und ressourcenorientierten Diskussion ging es nicht um intrinsische Werte der Natur, sondern z.B. um die "optimization of the natural environment for human life and working conditions and an increase in the productivity of forest and pasture"⁶⁵⁶.

Der BAM-Mythos stand also zu einem großen Teil durchaus in einer antiökologischen Kontinuität der sowjetischen Naturbilder. Es wäre aber falsch, den BAM-Mythos nur im Licht dieser umweltfeindlichen Kontinuität zu sehen. Es gab durchaus auch ein ökologischeres Moment in der Diskussion über die BAM. Auch dieses Element des BAM-Mythos konnte auf eine gewisse Tradition zurückgreifen. Schon bei den großen Kraftwerksbauten der 1950er Jahre waren mehr und mehr Stimmen laut geworden, die vor einer Zerstörung der Umwelt warnten.⁶⁵⁷

Man begann, die negativen Folgen und die Gefahren einer feindlichen Einstellung zur Umwelt zu erkennen. Auch im Zusammenhang mit der BAM gab es viele Stimmen, die sich von einer solchen Einstellung zur Umwelt distanzieren.⁶⁵⁸ Diese Kritik richtete sich nicht nur gegen

⁶⁴⁹Vgl. zu diesem Komplex z.B. Ziegler 1987, Kap. 2, McCannon 1998, S. 82-89.

⁶⁵⁰CDSP 28 (1976), H. 19, S. 5.

⁶⁵¹CDSP 30 (1978), H. 27, S. 25.

⁶⁵²PdSU 1976/45, S. 22.

⁶⁵³PdSU 1982/21, S. 18.

⁶⁵⁴*Komsomolskaja Pravda*, 28.10.1975, S. 1. Zum Kampf gegen die Natur an der BAM vgl. auch Broekmeyer 1981, S. 36.

⁶⁵⁵Vgl. Mote 1977, S. 99.

⁶⁵⁶Sochava 1977, S. 169. Und sogar als festgestellt wurde: "Reich und vielfältig ist die Tierwelt der Wälder", hieß es im nächsten Atemzug: "Die wichtigsten Reichtümer sind jedoch die Lagerstätten von Kohle und Erzen, sind die energetischen Ressourcen und Holz." (Adžiev 1976, S. 472).

⁶⁵⁷Vgl. z.B. Gestwa 1999. Allgemein vgl. z.B. auch Mote 1977, S. 99ff.

⁶⁵⁸Besonders deutlich, aber nicht untypisch, drückte Leonid Šinkarev diese Kritik aus, als er auf die umweltfeindlichen Parolen der 1920er Jahre zu sprechen kam: "Es ging um den Sturz der alten und die Geburt der neuen Welt..."

überwunden geglaubte Einstellungen, sondern auch gegen die zeitgenössische Berichterstattung. Die Fernsehberichterstattung etwa wurde kritisiert, weil sie zeigte, wie uralte Kiefern und Zedern gefällt werden, was nach Meinung der Kameraleute die Zuschauer wohl besonders entzücken sollte. Wenn man aber einen Kommentar darunter legen würde, der sagt, wie langsam die Wälder wachsen und wie wichtig sie für den Erhalt des Frostbodens und des hiesigen Klimas sind, wäre der Effekt ein ganz anderer.⁶⁵⁹

Es war vor allem die extreme Verletzlichkeit der ostsibirischen Natur, die in den Mittelpunkt der ökologischen Seite des BAM-Mythos gerückt wurde. Diese Verletzlichkeit wurde in unzähligen Forschungen von Wissenschaftlern immer wieder bestätigt und beschrieben⁶⁶⁰ und diente als Begründung für zu ergreifende Umweltschutzmaßnahmen.

Die Vorstellung eines labilen ökologischen Gleichgewichts hatte schon unter Stalin eine Nischenexistenz in Naturschützerkreisen geführt.⁶⁶¹ Diese Idee vertrug sich natürlich schlecht mit jener teleologisch ausgerichteten Fortschrittsgläubigkeit und jenem unbedingten Voluntarismus, der nicht nur für die Stalin-Epoche so charakteristisch war, sondern auch den BAM-Mythos noch allenthalben prägte.⁶⁶² Wo es früher hieß, es gebe keine Festungen, die die Bol'sheviki nicht stürmen könnten,⁶⁶³ hieß es zu BAM-Zeiten über mögliche Hindernisse wie Berge und Felsen: "Die hauen wir durch und schieben sie auseinander", oder Flüsse: "Da bauen wir Brücken und gehen weiter bis zum Amur"⁶⁶⁴, und: "Mit unserem eisernen Willen kann man Schienen zusammenfügen."⁶⁶⁵ In diesem Spannungsfeld zwischen Equilibristik und Voluntarismus muss der ökologische BAM-Diskurs angesiedelt werden. Und in diesem Spannungsfeld entwickelten sich ambivalente Befindlichkeiten wie die folgende: "An der Trasse ist die Taiga ein Feind, in der Stadt ein Freund. Ich habe schon gesehen, daß ein und dieselben jungen Männer, die mit wildem Eifer einen Durchlaß für die Bahn vortrieben, beim Wohnwagen in der neuen Straße einen geknickten Zweig behutsam festbanden"⁶⁶⁶.

Ein Schlüsselbegriff für den Umgang mit der Natur war die "rationale Nutzung der natürlichen Ressourcen", wie sie z.B. im Parteiprogramm von 1961 oder in der Verfassung von 1977 verankert war.⁶⁶⁷ Für diese Zielsetzung wurde parallel zu den geplanten Territorialen Produktionskomplexen das Konzept der Territorialen Naturkomplexe entwickelt, in denen die Nutzung

In vielem sind wir ein halbes Jahrhundert älter; wir haben vieles durchgemacht und manches begriffen. Heute wollen wir nicht mehr, daß die Taiga abgeholzt und die Steppen zertrampelt werden, daß die grüne Brust Sibiriens in einen Zementpanzer von Städten gezwängt wird. [...] Auch auf die steinernen Schloten der Betriebe blicken wir ohne Enthusiasmus, eher mit Besorgnis: Haben sie auch Abgasfilter, welche Komponenten enthält der Rauch, und wie wirken sie auf die Luft?" (Malašenko 1979, S. 78.). Vgl. auch Knabe 1975, S. 9, Bogatko 1980, S. 3, und Rakša 1975, S. 11.

⁶⁵⁹Vgl. Rakša 1975, S. 13. Die von Rakša referierte Diskussion weist einige Beiträge auf, die eine gewisse Sensibilität für die traditionelle naturfeindliche Rhetorik zeigen.

⁶⁶⁰Vgl. hierzu z.B. Pryde/Mote 1990, Belov 1983, Vorob'ev/Naprasnikov 1981, Bunič 1977, S. 143f.

⁶⁶¹Vgl. Weiner 1999, S. 3ff.

⁶⁶²Vgl. dazu auch Ziegler 1987, S. 30f.

⁶⁶³So Stalin auf dem 16. Parteitag der KPdSU; zit. bei Ward 1993, S. 103.

⁶⁶⁴Malašenko 1979, S. 83.

⁶⁶⁵*Literaturnaja gazeta*, 19.12.1979, S. 2.

⁶⁶⁶Malašenko 1979, S. 16.

⁶⁶⁷Vgl. Meissner 1962, S. 189.: Das Parteiprogramm forderte die "allseitige und rationelle Nutzung der Naturschätze". Ähnlich auch Art. 18 der Verfassung von 1977; vgl. hierzu Brunner/Meissner 1979, S. 390.

von Ressourcen planmäßig und umweltverträglich stattfinden sollte.⁶⁶⁸ Dem Begriff der "rationalen Nutzung natürlicher Ressourcen" sollte man allerdings für die Praxis nicht zu viel Bedeutung zumessen. Paul Josephson hat zu Recht darauf hingewiesen, "that 'rational use,' which in the Soviet sense relied on technological solutions to technological problems, preserved nothing."⁶⁶⁹ Überhaupt lassen auch viele Umweltschutzforderungen aus diesem Zusammenhang das ungebrochene Vertrauen in die Machbarkeit und in großtechnische Lösungen auch von ökologischen Problemen erkennen.⁶⁷⁰

Es geht hier also nicht um einen umfassenden ökologischen Ansatz, wie er in großen Teilen westlicher Ökologiebewegungen vertreten wurde.⁶⁷¹ Während v.a. die amerikanischen Ureinwohner zu Ikonen der westlichen Umweltbewegung wurden, deren Lebensweise im alternativ-ökologischen Diskurs vorbildhafte und paradiesähnliche Qualitäten zugeschrieben wurden,⁶⁷² spielte die Orientierung an den Autochthonen wenigstens im Umfeld der BAM kaum eine solche Rolle. Allenfalls kam es vor, das man sich der "Weisheit" und der Ortskenntnis der Autochthonen bediente;⁶⁷³ bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang allerdings die Schilderung der Auseinandersetzung um den Permafrostboden:

Russische und kanadische Wissenschaftler zerbrachen sich den Kopf darüber, wie gegen den Dauerfrostboden anzukommen ist. Die Taigabewohner aber beharrten auf ihrem: 'Hütet den Frostboden!' Die Wissenschaft kam schließlich selbst hinter den Sinn dieser anfangs merkwürdig scheinenden Warnung und bejahte und unterstützte sie voll und ganz. Nicht bekämpfen, sondern hüten mußte man den Dauerfrostboden.⁶⁷⁴

Grundsätzlich ökologische Bedenken gegen den Bau der BAM und die Industrialisierung der Region wurden aber auch von dieser Seite nicht öffentlich. Über die Ewenken hieß es: "Der Zug schreckt sie nicht, sondern weckt vielmehr neue Hoffnungen in ihnen."⁶⁷⁵ - eine im Lichte späterer Entwicklungen mehr als fragliche Einschätzung.

Insgesamt bestätigt sich im Wesentlichen das Bild, das Charles Ziegler in seiner Analyse von Umweltvorstellungen der sowjetischen Öffentlichkeit zeichnet: Dem dominanten, auf Wachstum und Transformation der Natur zielenden Paradigma wurde von Seiten der Umweltschützer kein alternatives ökologisches Paradigma entgegengesetzt, es ging ihnen vielmehr um Detailverbesserungen.⁶⁷⁶

⁶⁶⁸Vgl. v.a. CDSP 28 (1976), H. 19, S. 5f., und Naprasnikov 1988. Die territorialen Naturkomplexe müssten "Ausdruck der Harmonie von Natur und Gesellschaft sein, einer Harmonie, die sich aus der Spezialisierung der Produktion ebenso wie aus der Struktur der Landschaft ergibt." (Naprasnikov 1988, S. 149).

⁶⁶⁹Josephson 1997, S. 175.

⁶⁷⁰Bezeichnend für die auch hier noch vorherrschende Quantitätsideologie und Größenfaszination war allerdings auch z.B. die Beschreibung von Reinigungsanlagen, die - so schrieb man stolz - so groß seien, dass man sie nur im Auto besichtigen könne (vgl. *Žurnalist* 1977/7, S. 15).

⁶⁷¹Vgl. z.B. Hermand 1991, S. 134ff.

⁶⁷²Vgl. Rodenberg 1994, S. 177ff.

⁶⁷³Vgl. z.B. *Sowjetfrau* 1980/5, S. 24, wo festgestellt wird, dass der Verlauf der BAM-Trasse dem der Rentierpfade der Nanaier zum Ochotskischen Meer entspricht. Vgl. auch Malašenko 1979, S. 66ff., und PdSU 1980/18, S. 22.

⁶⁷⁴Bogatko 1980, S. 29f. Vgl. zu der Auseinandersetzung auch Mote 1985, S. 694. Nach Mote war allerdings das Auftauen des Permafrosts einfach zu teuer.

⁶⁷⁵Malašenko 1979, S. 77.

⁶⁷⁶Vgl. Ziegeler 1987, S. 40ff.

Dass sich aber doch etwas geändert hatte, zeigt sich u.a. darin, dass das ökologische Ethos der Menschen an der BAM zu einem wichtigen Bestandteil des (in dieser Hinsicht nicht stringenten) BAM-Mythos wurde. Die Menschen an der BAM, so hieß es, sorgten sich um den Schutz der Natur, sie "denken an die Zukunft, und dafür dankt ihnen die Natur"⁶⁷⁷. Dabei grenzte man sich auch explizit von der früher dominanten feindlichen Einstellung zur Natur ab: "Über die wilde Taiga [...], über diese Felsen hier, über den ewigen Frostboden und die Sümpfe reden die Bauarbeiter nicht wie über bezwungene Feinde, sondern ganz sachlich."⁶⁷⁸ Dieses Umweltethos wurde angeblich auch organisatorisch unterstützt, etwa mit Prämienentzug für diejenigen, die nicht sorgsam genug mit der Natur umgingen.⁶⁷⁹ In der vom Komsomol initiierten Bewegung "Ich bin der Herr der Baustelle" (*Ja - chozjain strojki*) sollte auch der verantwortungsvolle Umgang mit der Natur gefördert werden.⁶⁸⁰

Für den BAM-Mythos spielt es zunächst gar keine Rolle, ob sich die Bauleute wirklich so umweltbewusst verhielten. Wichtig ist vor allem, dass man es offenbar für notwendig hielt, ein solches Verhalten positiv hervorzuheben. Möglicherweise wollte man damit verbreitete Bedenken zerstreuen. In jedem Fall zeigt sich am BAM-Mythos aber, dass sich die Sensibilität für Umweltfragen im Vergleich zu früheren Großprojekten deutlich erhöht hatte.

Das Bild der Natur im BAM-Mythos zeigt also zum einen, wie die Natur vor allem als Spiegel für den sozialtechnischen und herrschaftstechnischen Charakter des BAM-Projekts diente. Zum anderen war der BAM-Mythos ein vielschichtiger Komplex, in dem naturfeindliche und ökologische Traditionen in verschiedenen Ausprägungen ihren Ausdruck fanden. Im Vergleich zu früheren Großprojekten kann man konzedieren, dass eine gewisse Sensibilisierung für ökologische Fragen stattgefunden hat, ohne dass sich zunächst in der öffentlichen Diskussion ökologische Alternativen aufgetan hätten, die die Erschließung der BAM-Zone radikal in Frage gestellt hätten, und ohne dass die umweltfeindliche Tradition sowjetischer Großprojekte wirklich gebrochen worden wäre.

4.2 Die BAM im Kontext sowjetischer Umweltpolitik

Analog zur Dominanz der Transformationsbemühungen gegenüber der Natur waren Umweltbelange und Umweltpolitik in der Sowjetunion wenigstens bis in die 1950er Jahre nur von marginaler Bedeutung.⁶⁸¹ Umweltschutz ging als Zielsetzung kaum in die Politikplanung ein.

In der Vernachlässigung von Umweltbelangen, der Fixierung auf Wachstum, der weitgehenden Externalisierung von ökologischen Kosten und der Fixierung auf technische Machbarkeit waren sich westliche Industriestaaten und sowjetsozialistische Systeme seit den 1950er Jahren wohl weitgehend ähnlich. Im Falle der sowjetsozialistischen Systeme kamen einige generelle Merkmale hinzu, welche die Berücksichtigung ökologischer Belange noch erschwerten: Zu

⁶⁷⁷Sergeev/Šechov 1985, S. 65, mit dem Hinweis darauf, dass die vom Bau der Magistrale vertriebenen Tiere wieder zurückkehrten. Vgl. auch PdSU 1976/26, S. 23f., und Bogatko 1980, S. 33. Vgl. auch Malašenko 1979, S. 15, wo es hieß: "Mensch und Natur leben wie unzertrennliche Freunde beieinander."

⁶⁷⁸*Sowjetfrau* 1980/5, S. 25. Ähnlich auch Malašenko 1979, S. 78.

⁶⁷⁹Vgl. Bogatko 1980, S. 33.

⁶⁸⁰Vgl. z.B. PdSU 1985/10, S. 22.

⁶⁸¹Vgl. hierzu, auch im Folgenden, v.a. Ziegler 1987, Kap. 3, Weiner 1999, Hirzel 1996, Kap. 2.1.

nennen wären hier z.B. extensive und ungleichgewichtige Wachstumsorientierung, stabilere Fortschrittsgläubigkeit, allokatonsineffiziente Pläne usw.⁶⁸²

Im Laufe der 1950er Jahre begannen ökologische Belange, in der sowjetischen Politik größeres Gewicht zu erlangen. Charles Ziegler macht in diesem Zusammenhang die hilfreiche Unterscheidung zwischen der *systemic agenda*, also den Punkten, die zwar offiziell von Regierungs- oder Parteikreisen thematisiert werden, aber an sich eher von politischen Akteuren ohne große formale Autorität für besonders wichtig erachtet werden, und der *institutional agenda*, also dem Set von Themen, bezüglich derer die Partei- und Staatsführung Entscheidungen trifft.⁶⁸³ Schon seit den Großbauten der 1950er Jahre zeigte sich eine größere Präsenz von umweltrelevanten Überlegungen.⁶⁸⁴ Auch in der Öffentlichkeit, vor allem bei Wissenschaftlern, auch bei Literaten, wie z.B. das Erscheinen von Leonid Leonovs "Der russische Wald" (*Russkij les*) 1952 zeigt, entwickelte sich eine größere Aufmerksamkeit für Umweltfragen. Um 1960 hatte sich das Thema "Naturschutz" auf der *systemic agenda* etabliert. Die bereits erwähnte "rationale Nutzung der Ressourcen" gewann als Orientierungspunkt an Bedeutung.

4.2.1 Exkurs: Die Debatte um den Bajkalsee als Fallbeispiel für den umweltpolitischen Hintergrund

Den entscheidenden Schub erhielt die ökologische Problematik in der Öffentlichkeit aber mit der Debatte um die Reinhaltung des Bajkalsees.⁶⁸⁵ Der Plan, am Ufer des Bajkalsees Zellulosefabriken zu bauen, stieß Anfang der 1960er Jahre - einige Zeit nach seinem Bekanntwerden - auf heftige Kritik. Es entwickelte sich eine zum großen Teil auch publizistisch geführte Debatte zwischen den Anhängern der industriellen Erschließung des Bajkal, die vor allem im Ministerium für papierverarbeitende Industrie und in der Rüstungswirtschaft zu finden waren, und deren Gegnern, zunächst v.a. Wissenschaftlern, dann auch Schriftstellern und schließlich breiteren Bevölkerungsschichten, die sich etwa in Leserbriefen äußerten. Die Kritik konnte den Bau der Zellulosefabriken nicht verhindern, aber sie weckte enorm viel Aufmerksamkeit für ökologische Themen und veranlasste die politischen Entscheidungsträger zu Umweltauflagen beim Bau und Betrieb der Fabriken, die allerdings weitgehend wirkungslos blieben.

An der Diskussion über den Bajkalsee lassen sich m.E. mehrere Merkmale der Behandlung von Umweltfragen in der Sowjetunion und damit des umweltpolitischen Kontextes der BAM zeigen.

Erstens zeigt sich, dass auch eine kontroverse Diskussion über Umweltfragen und Kritik an Plänen der Führung in gewissem Rahmen durchaus möglich war - jedenfalls eher als noch in den frühen 1950er Jahren und auch eher als in anderen sowjetsozialistischen Staaten, etwa der

⁶⁸²Vgl. v.a. Dobias 1991 und Peterson 1993, S. 12ff. Vgl. auch Josephson 1997, S. 164f. Freilich weisen auch die Systeme westlicher Industriestaaten spezifische Merkmale auf, die sich ökologisch negativ auswirken. Hier könnte man beispielsweise Warenfetischismus, Wegwerfmentalität und den (bei größerer Effizienz) höheren Energieverbrauch nennen.

⁶⁸³Vgl. Ziegler 1987, S. 58.

⁶⁸⁴Vgl. Gestwa 1999.

⁶⁸⁵Vgl. hierzu, auch im Folgenden, v.a. Josephson 1997, S. 164ff., Ziegler 1987, S. 53ff., Kelley 1976 und Weiner 1999, Kap. 16.

DDR.⁶⁸⁶ Allerdings sind hier gewisse Einschränkungen zu machen. Ein Thema konnte, wie Ziegler in seiner Interpretation der sowjetischen Umweltpolitik im Staatskorporatismus m.E. überzeugend zeigen kann, auch die *systemic agenda* nur erreichen, wenn es dafür von der Führung sanktionierte Anknüpfungspunkte gab. Auch das Thema "Naturschutz" kam nicht allein "von unten" auf, sondern konnte erst im entsprechenden politischen Kontext diskutiert werden. Ziegler sieht die entsprechenden Anknüpfungspunkte für die Chruščev-Ära vor allem in der Kampagne gegen *vedomstvennost'*, in den zaghaften offiziellen Zugeständnissen für mehr Partizipation und in den Versuchen, Ressourcen effizienter zu nutzen und von extensivem zu intensiverem Wirtschaftswachstum überzugehen.⁶⁸⁷ Das heißt aber auch, dass bestimmte Themen eben nicht aufgegriffen werden konnten, wenn es keine "von oben" vorgegebene Anknüpfungspunkte gab.⁶⁸⁸ Eine entscheidende Einschränkung der Diskussion bestand überdies darin, dass Informationen oft nur für sehr begrenzte Gruppen verfügbar waren.⁶⁸⁹ Schließlich exponierten sich die Kritiker der Bajkalpläne und liefen Gefahr, diffamiert zu werden, etwa als "Komplizen des Imperialismus".⁶⁹⁰

Zweitens sieht man an der Bajkal-Diskussion, dass es so etwas wie eine nennenswerte permanente oder gar organisierte Umweltbewegung in der Sowjetunion zu jenem Zeitpunkt nicht gab.⁶⁹¹ Es ist schwer, die ökologischen Bedenkenräger organisatorisch genau zu lokalisieren, da die ökologische Konfliktlinie quer durch verschiedene Organisationen lief.⁶⁹² Vielmehr gab es in verschiedenen Organisationen Experten und Laien, die sich mit Umweltschutz beschäftigten. Eine wirkungsvolle Lobbyorganisation für die Umwelt gab es nicht. Weder das staatliche Institut für Hydrometeorologie, das mit Umweltschutzaufgaben betraut worden und institutionell aufgewertet worden war, noch die verbürokratisierte gesellschaftliche Naturschutzorganisation VOOP, noch die informellen *družiny* konnten diese Rolle effektiv ausfüllen.⁶⁹³ Es handelt sich eher um ad-hoc-Koalitionen oder, mit Klaus Gestwa, um einen "amorphen ökologischen Dissens".⁶⁹⁴

Drittens traten in der Bajkal-Debatte als ökologische Bedenkenräger oft Gruppen auf, die in anderen umweltpolitischen Zusammenhängen, etwa der Diskussion über die Umleitung der sibirischen Flüsse, eine ähnliche Rolle spielten. Das waren vor allem Wissenschaftler, die bei den Projekten im sibirischen Kontext häufig an der Sibirischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften angesiedelt waren.⁶⁹⁵ Die Wissenschaftler verfügten vor allem über die zentrale Ressource des Expertenwissens und konnten ihre Position in der Regel auch dann gut verteidigen, wenn sie die Diskussion auf dem scheinbar unpolitischen wissenschaftlich-technischen

⁶⁸⁶So DeBardleben 1985, S.271.

⁶⁸⁷Vgl. Ziegler 1987, S. 51, 74, 155.

⁶⁸⁸Dazu gehörten nach DeBardleben 1985, S. 271, z.B. Kritik an den höchsten politischen Eliten, an wirtschaftlichem Wachstum an sich und Infragestellung der Überlegenheit des sozialistischen Systems.

⁶⁸⁹Vgl. z.B. Bahro 1986, S. 22, Ziegler 1987, S. 69.

⁶⁹⁰Vgl. Josephson 1997, S. 179f.

⁶⁹¹Vgl. z.B. Bahro 1986, S. 21. Auch die bei Weiner 1999, Kap. 18, beschriebenen Umweltaktivisten kann man nur bedingt eine "Bewegung" nennen.

⁶⁹²Vgl. z.B. Ziegler 1987, S. 65. Das gilt freilich nicht nur für die ökologische Konfliktlinie, wie Chung 1987 am Beispiel der Politik für Westsibirien zeigt.

⁶⁹³Vgl. Weiner 1999, Kap. 18, Ziegler 1987, S. 65, und Kelley 1976, S. 579f.

⁶⁹⁴Gestwa 1999b.

⁶⁹⁵Vgl. v.a. Weiner 1999, S. 402ff., und Josephson 1997, Kap. 5. Das heißt aber nicht, dass alle an der Sibirischen Abteilung zu den Bedenkenrägern zählten, auch hier verlief die ökologische Konfliktlinie durch die Organisation.

Niveau halten konnten. Die zweite wichtige Gruppe ökologischer Bedenkenräger, die in der Öffentlichkeit in Erscheinung trat, waren einige Schriftsteller, die in Publizistik und Belletristik ökologische Fragen thematisierten.⁶⁹⁶ Besonders wichtig wurden dabei die Schriftsteller der sogenannten "Dorfprosa", die, oft mit konservativ-nationalem Hintergrund, ökologische Themen aufgriffen und den vermeintlichen technisch-industriellen Fortschritt kritisierten; ihr wichtigster Vertreter war wohl Valentin Rasputin mit seinem Roman "Abschied von Matjora" (*Proščanie s Materoj*). Ihre wichtigste Ressource war die öffentliche Wirkung, gelegentlich auch der Zugang zu politischen Entscheidungsträgern und das hohe soziale und ethische Ansehen, das Schriftsteller in der Sowjetunion mitunter genossen.⁶⁹⁷ Über die Partizipation "normaler" Bürgerinnen und Bürger über das Schreiben von Leserbriefen oder der Mitarbeit in der VOOP oder einer *družina* hinaus lässt sich sehr wenig sagen.

Viertens macht die Umweltpolitik am Bajkalsee die begrenzte Reichweite ökologischer Debatten deutlich. Die Bajkal-Debatte vermochte zwar dazu beizutragen, den Umweltschutz auf die *institutional agenda* zu bringen und ernsthafte legislative Bemühungen der politischen Entscheidungsträger anzuregen, um die Verschmutzung des Bajkal zu verringern.⁶⁹⁸ Aber der Bau und der Betrieb der Zellulosefabriken konnte ebenso wenig verhindert werden wie die verheerende Verschmutzung des Sees.⁶⁹⁹ Boris Komarov hat, so zeigte sich, zu Recht kritisiert, dass sich ökologische Bedenken gegenüber bestimmten "strategischen" Interessen (und dazu gehörten Rüstungsinteressen allemal) keinesfalls durchsetzen konnten.⁷⁰⁰ Ziegler spricht im selben Sinn von einer im sowjetischen System institutionalisierten "'mobilization of bias' favoring [...] privileged bureaucratic interest groups - heavy industry, defense, power generation, and so forth"⁷⁰¹

Am Beispiel der Debatte um den Bajkalsee wurde gezeigt, dass der Bau der BAM auf auf ein politisches, gesellschaftliches und diskursives Umfeld traf, das in gewissem Maße - aber bei weitem nicht umfassend - bereits ökologisch sensibilisiert war, aber auch auf Entscheidungsstrukturen, die der Reichweite dieser Sensibilisierung enge Grenzen setzten.

4.2.2 Umweltverschmutzung und Umweltschutz an der BAM

Der politische Kontext war beim Bau der BAM günstiger als bei früheren Großprojekten. Die BAM war dementsprechend auch eines der Großprojekte, die am ehesten von Beginn an auch von ökologischen Überlegungen begleitet wurden: "For the first time in Soviet regional developmental history, a major project (BAM) was to be built comprehensively with environmental protection 'carefully' integrated into the plan."⁷⁰² Dieses Anliegen war zwar nicht für alle Beteiligten von so zentraler Bedeutung, aber tatsächlich gab es enorm viele Forschungen und Publikationen über

⁶⁹⁶Vgl. hierzu v.a. Bahro 1986 und Hirzel 1996.

⁶⁹⁷Vgl. z.B. Hirzel 1996, S. 277f., und Ziegler 1987, S. 68.

⁶⁹⁸Vgl. z.B. Kelley 1976.

⁶⁹⁹Vgl. v.a. Josephson 1997, S. 164ff.

⁷⁰⁰Vgl. z.B. Komarov 1979, S. 172, und Bahro 1986, S. 24.

⁷⁰¹Ziegler 1987, S. 74.

⁷⁰²Mote 1992, S. 54. Ähnlich behauptete das Eisenbahnministerium noch 1995: "Der ökologische Schutz der Natur und des Menschen erweist sich als eine charakteristische Besonderheit des BAM-Projekts." (*Železnodorožnyj transport* 1995/7, S. 21).

die Natur der BAM-Zone und den Einfluss der Erschließungen auf sie.⁷⁰³ Die Umweltforschung war eine von drei Sektionen des *Wissenschaftlichen Rates der Akademie der Wissenschaften für die Probleme der BAM*, der im September 1975 aus einer Anfang 1975 gegründeten Kommission an der Sibirischen Abteilung der Akademie hervorgegangen war und unter der Leitung von Abel Aganbegjan stand; an der ostsibirischen Sektion der Akademie gab es ein *Komitee für den Schutz der Natur an der BAM-Strecke*.⁷⁰⁴

Ein zentrales Thema der Forschung war, welche Auswirkungen die äußeren - klimatischen und geografischen - Umstände auf den Umgang mit der Natur der BAM-Zone haben müssten.⁷⁰⁵ Dabei wurde generell die Fragilität des ökologischen Gleichgewichts und die Verletzlichkeit der Natur der BAM-Zone betont. Die niedrigen Temperaturen und langen Winter verlangsamten biologische Abbau- und Wachstumsprozesse entscheidend; Emissionen und Abfälle werden viel langsamer zersetzt, die Selbstreinigungskraft der Luft, des Bodens und der Gewässer ist geringer und die Bäume wachsen langsamer als in gemäßigten Zonen. In den Gebirgstälern herrscht zudem eine sehr geringe Luftzirkulation, was schon im Falle von relativ geringen Emissionen schnell zu erheblicher Luftbelastung führt. Ein zentrales Problem sind die großen Gebiete mit Permafrostboden, der beim Bauen große Schwierigkeiten aufwirft und sehr empfindlich ist. Bei einer Störung des mikroklimatischen Gleichgewichts oder des Bewuchses kann es hier leicht zu Verkarstungen und Verödungen kommen. Zudem sind weite Teile der BAM-Zone seismisch aktiv und anfällig für Lawinen und Erdbeben.

Insgesamt lässt sich sagen, dass die Befürchtungen, die angesichts der schwierigen geografischen Bedingungen gehegt wurden, berechtigt waren. Auch der oben beschriebene für ein sowjetisches Großprojekt relativ günstige umweltpolitische Kontext konnte offenbar nicht verhindern, dass die BAM schwerste Umweltschäden hervorrief. Das soll kurz an drei Problemkomplexen gezeigt werden:

Die *Luftverschmutzung* durch Industrie, Verkehr und Haushalte war enorm und schädigte die Bewohner ebenso wie die Pflanzenwelt.⁷⁰⁶ Man hatte dabei weder auf die Warnungen vor der Smoggefährdung in Gebirgstälern geachtet und beispielsweise die "Hauptstadt der BAM", Tynda, ausgerechnet in ein solches gebaut,⁷⁰⁷ noch hatte man rechtzeitig Motoren für die Baufahrzeuge entwickelt, die nicht die ganze Nacht über laufen mussten, weil sie sonst nicht mehr ansprangen.⁷⁰⁸ Ihren Beitrag leistete auch die im vorigen Kapitel beschriebene Unfähigkeit der verschiedenen beteiligten Organisationen, ein gemeinsames Heizkraftwerk für Severobajkal'sk, Tynda oder andere Städte zu bauen, so dass jede Organisation ihr eigenes Kraftwerk baute. Das Eisenbahnministerium nahm den Bau dennoch ab.⁷⁰⁹ Die ökologisch günstigere Nutzung vorhan-

⁷⁰³Vgl. z.B. Vorob'ev/Naprasnikov 1981, Aganbegjan/Kin/Možin 1984, Kap. 15, CDSP 36 (1984), H. 28, S. 8, 20.

⁷⁰⁴Vgl. Broekmeyer 1981, S. 81f. Die anderen beiden Sektionen beschäftigten sich mit geologischen bzw. sozioökonomischen Fragen. Zur ostsibirischen Sektion vgl. Knabe 1975, S. 9.

⁷⁰⁵Vgl., auch im Folgenden, z.B. Vorob'ev/Naprasnikov 1981, Belov 1983, Pryde/Mote 1990, Komarov 1979, S. 160ff., Broekmeyer 1981, S. 36ff.

⁷⁰⁶Vgl. z.B. Mote 1985, S. 696, Mote 1992, S. 46f. und 50f., Josephson 1997, S. 231, Komarov 1979, S. 160f.

⁷⁰⁷Vgl. z.B. die entsprechende Kritik von Viktor Perevedencev in CDSP 30 (1978), H. 49, S. 4.

⁷⁰⁸Vgl. Komarov 1979, S. 160, Graham 1997, S. 88.

⁷⁰⁹Vgl. CDSP 36 (1984), H. 28, S. 7f. Vgl. auch CDSP 33 (1981), H. 50, S. 14, 34 (1982), H. 14, S. 21f., 36 (1984), H. 42, S. 26f., Broekmeyer 1981, S. 45.

dener thermischer Energie, die die Sibirische Abteilung empfahl, wurde ebenfalls nicht realisiert, weil sich keine Organisation dafür zuständig fühlte.⁷¹⁰

Ähnlich gravierend war die *Verschmutzung der Gewässer* durch industrielle und Haushaltsabfälle und -abwasser, was entsprechende Auswirkungen auf den Fischbestand hatte.⁷¹¹ Bezeichnend ist zum Beispiel eine Episode, in der ein Korrespondent der Komsomol'skaja Pravda ökologisch höchst bedenklichen Erdaushub im Laichgebiet von Lachsen beobachtete und erfuhr, dass das vom Leiter des Leningrader Planungsinstituts des Verkehrsbauministeriums so geplant worden war. Der Grund dafür seien die geringeren Kosten: "That is, it's cheaper for his department, which doesn't have to answer for the ecological damage."⁷¹² *Vedomstvennost'*, Externalisierung ökologischer Kosten und das generelle Fehlen verpflichtender Umweltverträglichkeitsanalysen gingen hier eine verhängnisvolle Verbindung ein.

Die *Zerstörung der Taigawälder* war ein drittes ökologisches Kernproblem. Die Holzgewinnung und -verarbeitung war ja ein wichtiges Argument für den Bau der BAM gewesen.⁷¹³ Dabei wurden jedoch wichtige Umweltschutzmaßnahmen nicht beachtet. Man schlug das Holz, ohne dass es gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse über die ökologischen Auswirkungen oder über den ökonomischen Sinn gegeben hätte;⁷¹⁴ man schädigte den Wald zusätzlich durch unsachgemäße Benutzung der Maschinen;⁷¹⁵ das Ministerium für Holzindustrie setzte sich über die sicherheits- und umwelttechnischen Beschränkungen des Holzeinschlags entlang der Trasse hinweg - die Strafen für unerlaubtes Fällen waren ohnehin sehr gering;⁷¹⁶ Jagdregeln wurden missachtet; der gerodete Wald wurde nicht oder nicht ausreichend wieder aufgeforstet.⁷¹⁷ Groteskerweise wurde das gewonnene Holz kaum für die an Ort und Stelle anfallenden Bauarbeiten verwendet, obwohl es wohl geeignet gewesen wäre. Auch für die Verwertung der Holzabfälle wurde nicht gesorgt.⁷¹⁸ Ebenso verheerend wie der Holzeinschlag waren die häufigen Waldbrände, die zum größten Teil von Menschen zu verantworten waren: Die Achtlosigkeit und Ahnungslosigkeit der neuen Bewohnerinnen und Bewohner der BAM-Zone und der Bauleute wurde ebenso als Grund genannt wie die mangelhafte Konstruktion der Maschinen, mit denen in den Wäldern an der BAM gearbeitet wurde und die noch nicht einmal über simple Funkenschutzvorrichtungen verfügten. Sie wurden auch auf Beschwerden hin nicht verbessert.⁷¹⁹

⁷¹⁰Vgl. CDSP 33 (1981), H. 51, S. 17.

⁷¹¹Vgl. z.B. Mote 1992, S. 50, Komarov 1979, S. 160, Broekmeyer 1981, S. 40ff.

⁷¹²CDSP 31 (1979), H. 1, S. 4.

⁷¹³S.o. (Kap. 1)

⁷¹⁴Vgl. z.B. CDSP 29 (1977), H. 15, S. 23. Vgl. auch PdSU 1976/45, S. 24. Bezeichnenderweise heißt es in diesem *Pravda*-Artikel, die völlig unterschiedliche Einschätzung der Holzquantität und -qualität "erschwert zwar die Perspektivplanung, beeinträchtigt jedoch nicht die örtlichen Entscheidungen. Mitarbeiter der Burjatischen Produktionsvereinigung 'Sabaikalles' warten nicht die Prognosen ab, sondern handeln." Wissenschaftler der Sibirischen Abteilung waren im Hinblick auf die Möglichkeiten des Holzeinschlags eher pessimistisch (vgl. CDSP 36 (1984), H. 34, S. 20f.).

⁷¹⁵Vgl. CDSP 28 (1976), H. 14, S. 32.

⁷¹⁶Vgl. Broekmeyer 1981, S. 47.

⁷¹⁷Vgl. Komarov 1979, S. 161.

⁷¹⁸Vgl. PdSU 1976/45, S. 24, CDSP 36 (1984), H. 34, S. 20f.

⁷¹⁹Vgl. CDSP 31 (1979), H. 1, S. 3f., und Broekmeyer 1981, S. 48f. Broekmeyer beschreibt an dieser Stelle auch die Praxis der Feuerbekämpfungspiloten, am Monatsanfang möglichst viele Einsatzstunden zu fliegen, um am Ende des Monats nicht mehr zur Verfügung stehen zu müssen.

Freilich gab es auch Schutzmaßnahmen, die umgesetzt wurden. Diese kamen jedoch oft zu spät, so etwa der Bau von Kläranlagen und zentralen Heizkraftwerken,⁷²⁰ oder waren zu beschränkt in ihrer Reichweite.⁷²¹ Allerdings konnten Umweltschützer gelegentlich auch substanzvollere Erfolge verbuchen. Zu nennen wären hier etwa der Verzicht auf einen Flugplatz im Čara-Tal, die Aufgabe eines Plans, Gletscher zur Wassergewinnung zum Schmelzen zu bringen, und vor allem die Tatsache, dass die BAM nicht direkt am Nordufer des Bajkalsees entlang gebaut wurde. Die Strecke wurde nach Warnungen von Wissenschaftlern und Protesten von Umweltschützern trotz höherer Kosten in einer größeren Entfernung am See vorbeigeführt. In allen Fällen mussten sich die Umweltschützer gegen bestehende Interessen durchsetzen.⁷²²

Es wären noch viele Beispiele für Umweltschäden anzuführen, doch lassen sich schon auf der Grundlage des bisher Gesagten einige Beobachtungen über wesentliche Merkmale der Umweltdebatte über die BAM und der tatsächlichen ökologischen Schäden durch Bau und Betrieb der BAM machen. Es ist also deutlich, dass das BAM-Projekt der Umwelt irreversible und schwere Schäden zugefügt und das ökologische Gleichgewicht nachhaltig gestört hat. Der gelegentlich erhobene Anspruch eines ökologisch umsichtigen Großprojekts konnte mithin keinesfalls eingelöst werden.

Es lassen sich eine Reihe von Gründen für die Zerstörung an der BAM festmachen, die, wie gezeigt wurde, zum Teil systemtypisch waren. Dazu gehört zum Beispiel das eigennützige und nicht koordinierte Handeln bürokratischer Organisationen, oft als *vedomstvennost'* kritisiert, und die Fixierung auf die Erfüllung von Plänen. Das führte - wie im Falle der sozial-ökonomischen Infrastruktur - dazu, dass die verantwortlichen Organisationen z.B. des Verkehrsbauministeriums, wenn sie "rational" handelten (im Sinne der *rational choice*-Theorie), angesichts des Drucks, vor allem die Bahn vorfristig fertigzustellen, längerfristige Überlegungen hintanstellten: "The principal aim was to build the railway as fast as possible."⁷²³ Ökologische Bedenken störten da nur. So konnten ökologische Kosten erfolgreich externalisiert werden. Das Branchenprinzip führte außerdem auch im Umweltschutz zu unnötigen Reibungsverlusten. So wurde beispielsweise kritisiert, dass die ohnehin unterfinanzierten und überforderten Forstschützer, Fisch- und Wildhüter gleich drei verschiedenen Ministerien zugeordnet waren, obwohl doch eine organisatorische Zusammenfassung sinnvoller gewesen wäre.⁷²⁴

Ein zweiter wichtiger Faktor war, dass die BAM wie auch schon frühere Großprojekte ohne gründliche wissenschaftliche und planerische Vorbereitungen angegangen wurde. Die mit großem Aufwand betriebenen umweltwissenschaftlichen Forschungen kamen oft zu spät, entwickelten nur selten handhabbare ökologische Strategien und konnten, wenn überhaupt, allenfalls die schlimmsten Fehler verhindern.⁷²⁵ Auch gab es trotz dieser Forschungen keine regel-

⁷²⁰Vgl. *Železnodorožnyj transport* 1989/12, S. 33, 1995/7, S. 21.

⁷²¹So beispielsweise die Markierung von Bäumen, die beim Bau nicht gefällt werden durften (vgl. *Sovetskie profsojuzy* 1976/17, S. 38f.) - eine Maßnahme, die angesichts der häufigen Klagen über unvorsichtigen Holzeinschlag durch die Bauleute offenbar nicht wirksam war.

⁷²²Vgl. Broekmeyer 1981, S. 51f., CDSP 30 (1978), H. 40, S. 7, *Železnodorožnyj transport* 1989/12, S. 33. Der Direktor des Limnologischen Instituts der Sibirischen Abteilung der Akademie bekam auf seine Bedenken angeblich zur Antwort: Ob es denn schade um irgendwelche Buchten sei? (*Sovetskaja Rossija*, 18.03.1975, S. 2.).

⁷²³Mote 1992, S. 49.

⁷²⁴Vgl. CDSP 31 (1979), H. 1, S. 4.

⁷²⁵Vgl. Aganbegjan/Kin/Možin 1984, S. 123f. Vgl. auch *Železnodorožnyj transport* 1976/11, S. 69.

ten und zuverlässigen Verfahren für Umweltverträglichkeitsprüfungen von geplanten Maßnahmen.⁷²⁶ Zudem wurden die entsprechenden Ratschläge und Empfehlungen in der Implementierung des BAM-Programms oft übergangen.⁷²⁷ Murad Adžiev warnte: "There is concern over the fact that, in the rush to develop the region's economy, the basic principles of environmental protection are often ignored."⁷²⁸ Hier zeigt sich also das, was Ziegler als *mobilization of bias* und Komarov als Fixierung auf "strategische" Interessen kritisiert haben.⁷²⁹ Dieser *bias* spiegelte sich eben auch in den Plänen wieder, in der generellen Vernachlässigung ökologischer Erschließungsvarianten und in der Unterfinanzierung von Umweltschutzmaßnahmen. Die von Peter Dobias als systemspezifisch umweltfeindlich charakterisierten Elemente⁷³⁰ fanden sich also wie schon bei früheren Großprojekten⁷³¹ auch bei der BAM wieder.

Schließlich wurde als Ursache für die Umweltschäden an der BAM auch immer wieder das fehlende ökologische Bewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner der BAM-Zone und ihr sorgloser Umgang mit der Natur genannt.⁷³² Charles Ziegler bezeichnet das Bild von der Umwelt in der sowjetischen Öffentlichkeit als "combination of indifference and ignorance"⁷³³ und führt das - ganz im Sinne der Mangelhypothese der Wertewandeltheorie - als Ausdruck der unzureichenden Sicherung der Grundbedürfnisse. An der BAM hat sich diese Situation wohl noch verschärft: Wenn Neuankömmlinge an der BAM beispielsweise ihre Häuser mit Moos isolierten und damit das ökologische Gleichgewicht der Region ernsthaft störten,⁷³⁴ so lag das eben auch daran, dass der Bau von ausreichend isoliertem Wohnraum offenbar unzureichend war. Ohnehin wirkte sich die hohe Fluktuation in der BAM-Bevölkerung, die Tatsache, dass viele von vornherein nur vorübergehend zur BAM kamen und deshalb auch ein geringeres Interesse am Schutz der Natur dieser Region hatten, negativ auf das ökologische Bewusstsein und Verhalten vieler Bewohnerinnen und Bewohner der BAM-Zone aus.⁷³⁵

Die Vielfalt der Maßnahmen, die in der ökologischen Debatte über die BAM zur Verbesserung der Umweltsituation vorgeschlagen wurden, entsprach der Vielfalt der Gründe, die man für diese Situation verantwortlich machte. Häufig waren vage Aufrufe zur Berücksichtigung der Umwelt und zu weiteren Forschungen.⁷³⁶ Vor allem von Wissenschaftlern wurden unter Hinweis auf die bereits erwähnten besonderen ökologischen Schwierigkeiten bereits bei Beginn des Projekts besondere Umweltschutzmaßnahmen gefordert. Diese Forderungen bezogen sich beispielsweise auf die Einrichtung von Naturschutzgebieten, auf die Standortwahl von industriellen Anlagen, die möglichst nicht in den smoggefährdeten Tälern gebaut werden sollten, auf den Schutz von Laichplätzen, auf Zurückhaltung beim Holzeinschlag und zentral geplante Holzge-

⁷²⁶Vgl. Pryde 1990, S. 52f., und Knabe 1977, S. 53.

⁷²⁷Vgl. Ziegler 1987, S. 28, und Sochava 1977, S. 172.

⁷²⁸CDSP 28 (1976), H. 14, S. 32.

⁷²⁹Siehe oben. Dobias 1991, S. 226, sieht in der "Strategie ungleichgewichtigen Wirtschaftswachstums" eine systemspezifische Schwäche.

⁷³⁰Vgl. Dobias 1991. S.o.

⁷³¹Vgl. Josephson 1995.

⁷³²Vgl. z.B. CDSP 36 (1984), H. 34, S. 21, 31 (1979), H. 1, S. 3f., 28 (1976), H. 14, S. 32.

⁷³³Ziegler 1987, S. 39.

⁷³⁴Vgl. CDSP 28 (1976), H. 14, S. 32. Zum Verhalten der BAM-Neusiedler vgl. auch Malašenko 1979, S. 79.

⁷³⁵Vgl. z.B. Komarov 1979, S. 173.

⁷³⁶Vgl. z.B. CDSP 28 (1976), H. 19, S. 1ff., Vorob'ev/Naprasnikov 1981, Gerasimov/Minc 1976.

winnung etc.⁷³⁷ Nach den Vorstellungen der ökologischen Kritiker sollte die Planung durch die Berücksichtigung von Umweltbelangen verbessert werden, langfristige Programme sollten nicht nur wirtschaftliche, sondern auch ökologische und soziale Zielsetzungen berücksichtigen und *vedomstvennost'* überwinden helfen,⁷³⁸ organisatorische Umstrukturierungen sollten bürokratische Reibungsverluste vermeiden und die Kontrolle über die Erschließungstätigkeit sichern.⁷³⁹

Des Weiteren forderte man den Einbau von Filtern und Kläranlagen bei der Errichtung von Siedlungen und Industriekomplexen, um die Emissionen zu verringern.⁷⁴⁰ Dem mangelnden Umweltbewusstsein und der latenten Umweltfeindlichkeit des BAM-Mythos hoffte man mit Appellen und Aufklärungsarbeit, mit Vorträgen, Broschüren und verpflichtenden Umweltexamina für die Bauleute begegnen zu können.⁷⁴¹ Man zielte - allerdings nur vereinzelt - auch auf die Bewusstseinsänderung der beteiligten Akteure, etwa wenn die mit den Taigawäldern befassten Personen aufgefordert wurden, "die Vokabel 'unerschöpflicher Holzreichtum' aus ihrem Wortschatz zu streichen."⁷⁴²

Vor 1986 wurden allerdings kaum Stimmen laut, die aus ökologischen Gründen die groß angelegte Erschließung der BAM-Zone als solche in Frage stellten.

Es ist schwierig, die umweltpolitische Debatte über die BAM so zu strukturieren, dass sich klare Konfliktlinien zwischen bestimmten Gruppen von ökologischen Bedenkenträgern und denjenigen ergeben, die auf ökologische Faktoren weniger Rücksicht nahmen.

Im Grunde lässt sich anhand der Diskussionsbeiträge eher nicht feststellen, wer zu den ökologischen "Bremsern" gehörte, da es, von den beschriebenen naturfeindlichen Kontinuitäten im BAM-Mythos abgesehen, kaum entsprechende Beiträge gab. Wenn die betroffenen Organisationen und Gruppen sich zur Natur an der BAM äußerten, dann meist besorgt um ihren Schutz.

Es gab kaum beteiligte Akteure, die in dieser Debatte offen die Notwendigkeit von Umweltschutz als sekundär einstufen. Die Umweltdebatte war dem Anschein nach eine eher einseitige Angelegenheit. Es fällt allerdings auf, dass es - zumindest auf der Ebene der Unionspresse - vor allem Naturwissenschaftler und einige Journalisten waren, die das Thema überhaupt kritisch aufgriffen. Andere Akteure, etwa die beteiligten Industrieministerien und vor allem die beiden auftraggebenden Ministerien (Eisenbahnministerium und Verkehrsbaumministerium), setzten die ökonomischen Erschließungsmöglichkeiten dagegen eher selten in Beziehung mit ökologischen Problemen. Vorob'ev/Naprasnikov haben m.E. Recht, wenn sie kritisch feststellen: "There is a widespread view that there is no urgency about environmental protection in new pioneering

⁷³⁷Vgl. z.B. Bunič 1977 und Sochava 1977. Die Forderungen der Wissenschaftler schlugen sich natürlich auch in journalistischen Berichten nieder (vgl. z.B. PdSU 1975/26, S. 39f.). Mitunter wurde die Forderung nach der Einrichtung von Naturschutzgebieten eingebettet in die oben beschriebenen Zivilisationsfantasien, wenn es etwa hieß: "Sometime in the future, when comfortable passenger trains will travel along the BAM, this area might well be turned into a natural park of worldwide significance." (Sochava 1977, S. 173).

⁷³⁸So der Vorschlag von R.I. Šniper von der Sibirischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften nach Josephson 1997, S. 230.

⁷³⁹So etwa beim bereits erwähnten Vorschlag, Wald-, Fisch- und Wildhüter organisatorisch zusammenzufassen (Vgl. CDSP 31 (1979), H. 1, S. 3f.) oder den Holzeinschlag zu Kontrollzwecken zu zentralisieren (vgl. Sochava 1977, S. 173). Vgl. allgemein auch z.B. CDSP 28 (1976), H. 19, S. 6.

⁷⁴⁰Vgl. z.B. PdSU 1975/26, S. 39f., PdSU 1977/31, S. 40f., Aganbegjan/Kin/Možin 1984, S. 124f.

⁷⁴¹Vgl. CDSP 31 (1979), H. 1, S. 3f. und Knabe 1975, S. 9.

⁷⁴²So die Biologin Gagina und der Biologe Skalon, nach Knabe 1975, S. 9.

regions and that outlays for that purpose can be minimal."⁷⁴³ Aber dieser "widespread view" manifestierte sich eher implizit als explizit. Wenn von Umweltschutz gesprochen wurde, dann wurde sehr oft die Forderung erhoben, man müsse diese oder jene Naturphänomene oder allgemein den Einfluss der Wirtschaftstätigkeit auf die Natur besser erforschen, ohne bestimmte Praktiken und Vorhaben konkret zu kritisieren. Umweltschäden wurden gelegentlich als bei Großbauten unvermeidlich in Kauf genommen, wie das zum Beispiel das Eisenbahnministerium mehrfach tat.⁷⁴⁴

Es lässt sich eher feststellen, wer sich zu ökologischen Fragen überhaupt kritisch geäußert hat (und *ex negativo*: wer nicht). Kritische, ökologisch orientierte Beiträge kamen vor allem von Seiten der Naturwissenschaftler, meistens derer, die in irgendeiner Form beruflich mit der Natur der BAM-Zone zu tun hatten. Diese waren, wie bereits dargestellt, oft an der Sibirischen Abteilung der Akademie der Wissenschaften angesiedelt, aber auch an anderen Institutionen, wie dem Fernöstlichen Forschungszentrum der Akademie oder der Geografischen Gesellschaft u.a. Am Rande spielten auch die Interessen bestimmter staatlicher Organe eine Rolle. Das Forstministerium der RSFSR beispielsweise hatte ein größeres Interesse am Schutz der Taigawälder als etwa das Ministerium für Holzindustrie.⁷⁴⁵ Auch einige Journalisten äußerten sich in ihren Beiträgen besorgt um die Erhaltung der Natur der BAM-Zone, wobei sie sich auf die Erkenntnisse der Wissenschaftler und auf eigene Beobachtungen stützten.

Eine wichtige ökologische Konfliktlinie verlief auch zwischen zentralen und lokalen Akteuren, wenn auch die Grenzen hier wieder sehr fließend sind. Jedenfalls zeigten lokale Akteure eine höhere Neigung, auf die ökologischen Probleme durch den Bau der BAM hinzuweisen. Victor Mote berichtet von einer Kontroverse lokaler Spezialisten mit Gosplan über Maßnahmen zum Erhalt des Permafrost. Die lokalen Spezialisten beschwerten sich, man hätte ihre Vorschläge gar nicht hören wollen, hätte ihnen sogar rechtliche Schritte angedroht und die Planer seien nur von persönlichem Ehrgeiz motiviert gewesen.⁷⁴⁶ Auch war die lokale Presse sensibler gegenüber Naturzerstörung und der mitunter ökologisch ignoranten Berichterstattung der Unionspresse.⁷⁴⁷ Schließlich waren zu Baubeginn lokale Komsomolgruppen "among the leading skeptics and critics of the huge project. Komsomol conferences in Irkutsk in 1975 and again in 1977 provided venues for voicing scientific reservations about BAM as well."⁷⁴⁸ Die Partizipation "normaler" Bürger an der Diskussion über die Natur der BAM-Zone tauchte in der Unionspresse eher peripher auf.⁷⁴⁹ Die örtlichen Bewohnerinnen und Bewohner waren offenbar wichtige Informationsquellen über Umweltschäden.⁷⁵⁰

Die autochthonen Völker hatten unter den Umweltschäden, die durch die BAM hervorgerufen worden waren, besonders zu leiden: Ihr Protest gegen die Zerstörung der Natur und damit

⁷⁴³Vorob'ev/Naprasnikov 1981, S. 322.

⁷⁴⁴Vgl. *Železnodorožnyj transport* 1976/11, S. 65, 1989/12, S. 33, 1995/7, S. 21. Vgl. auch CDSP 30 (1978), H. 4, S. 18.

⁷⁴⁵Vgl. z.B. CDSP 29 (1977), H. 15, S. 23, und Broekmeyer 1981, S. 47.

⁷⁴⁶Mote 1992, S. 43f.

⁷⁴⁷So Rakša 1975, S. 13.

⁷⁴⁸Weiner 1999, S. 405.

⁷⁴⁹Vgl. z.B. einen Leserbrief an die *Izvestija*, in dem sich der Autor besorgt um den Schutz der Wälder an der BAM äußert (vgl. CDSP 29 (1977), H. 15, S. 23).

⁷⁵⁰Vgl. CDSP 36 (1984), H. 28, S. 20.

gegen ihre Lebensgrundlagen wurde später auch vernehmbar.⁷⁵¹ Hier fand die Konfliktlinie zwischen zentralen und lokalen Akteuren eine besondere Ausprägung.

Es gab also durchaus einen kritischen Diskurs, der die beschriebenen Probleme auch öffentlich benannte. Hier wurde nicht nur allgemein gefordert, Umweltbelange zu berücksichtigen, sondern konkrete Praktiken, gelegentlich auch konkrete Akteure wurden z.T. heftig kritisiert.

An der nachgezeichneten Diskussion lässt sich das beobachten, was man in der Theorie sozialer Bewegungen *framing* nennen würde:⁷⁵² der Versuch, die Deutung der empirisch erfahrbaren Welt durch die Neu- oder Umgestaltung von *frames*, Wahrnehmungs- und Interpretationsraster, zu beeinflussen. Die oben erwähnte Kritik an der Fernsehberichterstattung ist hierfür ein gutes Beispiel: Das Roden von Bäumen kann mit dem einen Wahrnehmungsmuster als zivilisatorischer Fortschritt interpretiert werden, mit dem anderen als Umweltzerstörung. Zur Zeit des Baus der BAM war es bereits gelungen, den ökologischen *master frame* als konkurrierend zu etablieren. Wie schon im Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Diskussion deutlich wurde, bemühten sich die beteiligten Akteure darum, ihre *frames* kompatibel zu übergeordneten, allgemein anerkannten Positionen, Methoden und Begrifflichkeiten zu formulieren. Dazu gehört etwa die hauptsächlich wissenschaftliche Argumentation der ökologischen Bedenkenräger oder die Tatsache, dass etwa die erwähnte Verlegung der BAM-Strecke vom Bajkalsee weg damit zu tun hatte, dass das Thema "Bajkal" nach den leidenschaftlichen Diskussionen der Vergangenheit als ökologisches Thema bereits etabliert war; der Bajkalsee hatte einen Symbolwert, an den man anknüpfen konnte.

Der Großteil der kritischen Beiträge in der Umweltdebatte über die BAM war von geringer bis mittlerer Reichweite. Entweder wurden als Einzelfälle gekennzeichnete Probleme aufgegriffen oder man identifizierte ganze Problemkomplexe. In der öffentlichen Debatte spiegelt sich durchaus das Bewusstsein wider, dass die Methoden, mit denen die BAM-Zone erschlossen wurde, strukturelle Schwächen hatten. Insofern wäre es nicht gerecht, die angeführten vorgeschlagenen planerischen, organisatorischen, technischen, sozialen und edukativen Maßnahmen nur als ein Herumdoktern an Symptomen und Ausdruck von Machbarkeitsdenken wahrzunehmen. Sie hätten, ernst genommen und mit der entsprechenden politischen Durchsetzungsfähigkeit versehen, die Erschließung der BAM-Zone fundamental und strukturell verändern können. Eine konsequente Anwendung des "Prinzips des ökologischen Verbots"⁷⁵³, wohl als eine Art Vetorecht für die Natur zu verstehen, hätte Umweltschäden in weit größerem Maße vermieden. Laut Boris Komarov "findet sich in den Empfehlungen der Wissenschaftler zu vieles, was für die heutigen Erschließungsmethoden Sibiriens nicht annehmbar ist."⁷⁵⁴

Dennoch waren der Umweltdebatte offensichtlich Grenzen gesetzt. Das Erschließungsprojekt an sich wurde letztlich ebenso wenig in Frage gestellt wie die Priorität wirtschaftlichen Wachstums oder der Nutzen zentraler Planung (eher im Gegenteil). Wichtige grundlegende Fragen wie die über die Erschließung nach der Schichtmethode oder durch komplexe Besiedlung

⁷⁵¹Vgl. Belkin/Šeregi 1985, S. 83f., Forsyth 1989, S. 88, Graham 1997, S. 88f. Zu den Auswirkungen der Zerstörung der Natur auf die Autochthonen vgl. auch Komarov 1979, S. 163ff. Zu u.a. ökologisch motivierten Protesten der Völker Sibiriens und des Nordens vgl. auch RFE-RL 88/296.

⁷⁵²Vgl. z.B. Snow/Benford 1992.

⁷⁵³Vgl. Naprasnikov 1988, S. 149.

⁷⁵⁴Komarov 1979, S. 162.

wurden im Grunde nicht aus ökologischem Blickwinkel diskutiert. Die öffentliche ökologische Diskussion stellte sich nicht der Frage, ob unter solchen Bedingungen der Bau der BAM und die komplexe industrielle Erschließung des Gebiets überhaupt ökologisch zu verantworten waren. Es ging nicht um das *Ob*, sondern um das *Wie*.

Das änderte sich mit dem Ende des Streckenbaus und vor allem mit der Politik der *glasnost*. Schon 1988 kritisierte Viktor Perevedencev rückblickend: "As usual, the ideology of extensive economic development prevailed. Large new industrial complexes were planned along the route to permit rapid exploitation of minerals, as though our generation is the last one in history and our descendants will not need resources."⁷⁵⁵ Spätere Stimmen äußern sich noch negativer über das Projekt.⁷⁵⁶ Inzwischen begann man auch, die Missstände in der Besiedlungspolitik für die BAM-Zone unter ökologischen Gesichtspunkten zu diskutieren. Man konzentrierte sich dabei auf Severobajkal'sk am Nordufer des Bajkalsees, was das ökologisch hochsensible Thema "Bajkal" in die Debatte einband. Mitte 1988 stellte der Vorsitzende der Bajkal-Abteilung der VOOP fest, er halte die Existenz der Stadt erstens für völlig überflüssig und zweitens für schädlich für den See.⁷⁵⁷ Sogar das Presseorgan des Eisenbahnministeriums sah in der die Planungen weit übersteigenden Überbevölkerung von Severobajkal'sk und Tynda eine Hauptursache für die Umweltschäden.⁷⁵⁸

War der Umstand, dass nach 1986 verstärkt grundsätzlichere ökologisch motivierte Kritik an der BAM aufkam, einem veränderten Umweltbewusstsein geschuldet oder war das einfach ein Resultat der größeren Diskussionsfreiheit seit der *glasnost*? Diese Frage lässt sich nicht eindeutig entscheiden, die Optionen schließen einander auch nicht aus. Denkbar ist etwa, dass die freieren Diskussionsmöglichkeiten ihrerseits die Sensibilität für Umweltfragen erhöht haben. Sehr wahrscheinlich gab es aber durchaus auch schon vor der *glasnost* grundsätzliche ökologische Bedenken, etwa gerade (aber nicht nur) von Seiten der Autochthonen.⁷⁵⁹ Zudem gibt es keinen Grund anzunehmen, dass die Diskussion über die BAM sehr von dem bekannten und oben beschriebenen Muster abgewichen wäre, dass selbst da, wo gewisse Kontroversen ausgeglichen werden konnten, bestimmte Bereiche grundsätzlich von der Kritik ausgenommen waren, dass fundamentale Kritik unterdrückt und zensiert wurde.⁷⁶⁰

Es stellt sich dann allerdings die Frage, warum für die BAM nicht möglich war, was im Fall der Diskussion über die Zellulosewerke am Bajkalsee bzw. die Umleitung sibirischer Flüsse nach Süden möglich war, nämlich eine Kontroverse, die die betreffenden Objekte grundsätzlich in Frage stellte bzw. im Falle der Flussumleitung sie sogar größtenteils verhinderte. Die

⁷⁵⁵CDSP 40 (1988), H. 46, S. 16. Bedenken gegenüber der möglichst vollständigen Rohstoffgewinnung hatte es offenbar schon früher gegeben. Malašenko 1979, S. 69, berichtet von einer entsprechenden Kontroverse, spricht sich aber für den vollständigen Abbau aus.

⁷⁵⁶Vgl. z.B. *Ogonek* 1989/5, S. 14ff.

⁷⁵⁷Vgl. *Ogonek* 1989/5, S. 17. Hier wird diese Sicht im Grunde geteilt, allerdings sieht man das Problem, dass man die Stadt nicht einfach umsiedeln kann und mit dem Ist-Zustand umgehen muss.

⁷⁵⁸Vgl. *Železnodorožnyj transport* 1989/12, S. 33f., und 1995/7, S. 21f.

⁷⁵⁹Das legen z.B. Komarov 1979, S. 164, und Belkin/Šeregi 1985, S. 83f., nahe.

⁷⁶⁰Vgl. z.B. Weiner 1999, S. 404: "Despite all the environmentalist rhetoric generated by the regime, orders apparently came down in 1975 placing huge categories of environmental data, not to mention criticism of the BAM, and later, the diversion projects, under strict censorship." Vgl. zur Zensur von ökologischer Kritik auch Bahro 1986, S. 9f. und 22.

jeweiligen zeitlichen, politischen, personellen und organisatorischen Kontexte der verschiedenen Debatten sind recht unterschiedlich, und im gegebenen Rahmen wird kein systematischer Vergleich möglich sein. Auf drei grundlegende Unterschiede sei allerdings hingewiesen.

Im Gegensatz zur Debatte um den Bajkal hatte die ökologische Diskussion im Zusammenhang mit der BAM keine Pilotfunktion zu erfüllen. Zudem hatte der Bajkal - mit all seinen Superlativen, endemischen Tier- und Pflanzenarten und literarischen Konnotationen - einen enormen Symbolwert, den die unbekannteren Taigagegenden nicht hatten.⁷⁶¹ Andererseits hatte der Bau von Zellulosewerken für Bedürfnisse der Rüstungsindustrie sowohl für Wissenschaftler als auch für die Öffentlichkeit längst nicht einen so öffentlich wirksamen und integrativen Symbolwert wie der Bau der BAM, mit seinen Konnotationen von Erschließung, Zivilisierung und Bewahrung. Dass die Zellulosewerke dennoch gebaut wurden und die Umweltschutzaufgaben schwach blieben bzw. missachtet werden konnten, zeigt, dass sich auf der Ebene der tatsächlichen Politikimplementierung die Interessen der Zellulose- und Rüstungsindustrie trotz der öffentlichen Debatte weitgehend durchsetzen konnten.

Im Fall der Flussumleitungsprojekte liegen die Dinge anders. Sie wurden nicht realisiert. Gründe hierfür sind zum Beispiel in - im Vergleich zur BAM unterschiedlichen - Unterstützungsstrukturen zu sehen. Auch wenn die These, Brežnev habe sich im Alleingang für die BAM entschieden (s.o.), letztlich spekulativ ist, so hat er sie doch unzweifelhaft stark unterstützt. Dazu kam - neben den immensen Kosten und den unabsehbaren ökologischen Folgen (hier kein Unterschied in der Sache) -, dass die ethnischen und wirtschaftlichen Konfliktlinien anders gelagert waren: Am Bau der BAM hatten die russischen und v.a. die sibirischen Wissenschaftler, die zu den wichtigsten ökologischen Bedenkensträgern zählten, ein Interesse, schon allein wegen der Ressourcen, die nach Sibirien (u.a. zur Sibirischen Abteilung der Akademie) fließen würden; im Falle der Flussumleitungsprojekte wären die Ressourcen zusammen mit dem Wasser in den Süden geflossen, woran eher die mittelasiatischen Organisationen interessiert waren.⁷⁶² Die Bereitschaft zu grundsätzlicher Kritik war also bei den sibirischen Wissenschaftlern, der vermutlich einflussreichsten Gruppe ökologischer Bedenkensträger, hier deutlich höher als bei der BAM.

4.3 Zusammenfassung

Der günstigere umweltpolitische Hintergrund beim Bau der BAM, der sich durch eine im Vergleich zu früheren Großprojekten höhere Sensibilität gegenüber Umweltfragen und ein etwas weniger restriktives Diskussionsklima auszeichnete, konnte die BAM insgesamt nicht vor einem ökologischen Scheitern bewahren. Zwar lassen sich beim Bau der BAM verstärkt Bemühungen um ökologisch verträgliches Wirtschaften beobachten, auch wurde der Bau in der Öffentlichkeit vor allem von wissenschaftlicher Seite ökologisch-kritisch begleitet, aber wesentliche strukturelle Defizite, die sich schon bei anderen Großprojekten schädlich für die Umwelt ausgewirkt hatten, zeigten sich auch hier und entfalteten in der fragilen Natur der BAM-Zone ihre verheerende Wirkung. Ein alternativ-ökologisches Paradigma, auf dessen Fehlen Ziegler hingewiesen hat, lässt sich auch an der öffentlichen Diskussion über die BAM nicht beobachten, grundsätzli-

⁷⁶¹Vgl. Ziegler 1987, S. 55.

⁷⁶²Vgl. z.B. Weiner 1999, S. 416.

che ökologisch motivierte Kritik kam frühestens Mitte der 1980er Jahre auf.

5 Schluss

In den vorangegangenen Kapiteln wurden verschiedene Aspekte des BAM-Projekts der 1970er und 1980er Jahre untersucht. Die Untersuchung stützte sich unter anderem auf die eingangs besprochene Annahme, dass das damalige sowjetische System durchaus Akteure kannte, die sich zwar nicht unabhängig, aber eigenständig und in eigenem Interesse in einem relativ eng vorgegebenen Rahmen an der Aushandlung von Entscheidungen beteiligten. Dabei wurden an verschiedenen Themenkomplexen unterschiedliche Konfliktlinien herausgearbeitet: im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Strategie die Konfliktlinie zwischen "Sibirienanhängern" und denjenigen, die Investitionen eher im entwickelteren europäischen Teil der Sowjetunion befürworteten; im Zusammenhang mit der Entwicklung der sozialen Infrastruktur vor Ort die Konfliktlinie zwischen einzelnen wirtschaftlichen Akteuren, vor allem zwischen sektoralen und regionalen Akteuren; im Zusammenhang mit der Belastung der Umwelt die Konfliktlinie zwischen mehr oder weniger ökologischer Orientierung. Diese Konfliktlinien verliefen zum Teil parallel. Die Annahme, dass die beteiligten Akteure sich zu einem erheblichen Maß an ihrem wirtschaftlichen und organisatorischen Eigeninteresse orientierten,⁷⁶³ hat sich m.E. als relativ erklärungs-mächtig erwiesen. Einige Methoden, dieses Interesse durchzusetzen (Ressortegoismus, *technological momentum*, öffentliche Debatte, *framing* usw.), wurden dargestellt. Letztlich bleibt aber der konkrete Entscheidungs- und Aushandlungsprozess zumindest ohne archivalische Quellen im Dunkeln.

Typische *performance*-Defizite des sowjetischen Systems haben das BAM-Projekt entscheidend geprägt. Die vorangegangene Untersuchung hat gezeigt, welche enormen Diskrepanzen es zwischen den Ansprüchen, die man aus dem BAM-Mythos ableiten könnte, und der Realisierung des BAM-Projekts gab. Nicht nur vor dem Hintergrund des BAM-Mythos, der ja über das eigentliche Eisenbahn- und Erschließungsprojekt hinaus weitergehende legitimatorische Aufgaben erfüllen sollte, sondern auch gemessen an wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Rationalität, kann man im Grunde nur von einem weitgehenden Scheitern des Projekts sprechen. Ich wäre eigentlich gerne zu einer differenzierteren Bewertung dieses Projekts gekommen, aber aufgrund der bearbeiteten Quellen kann ich nur sehr wenig entdecken, was gegen ein Scheitern sprechen würde. Keiner der Ansprüche, die mit diesem Projekt verbunden waren, konnte auch nur annähernd eingelöst werden.

Die wirtschaftliche Erschließung der BAM-Zone konnte nicht realisiert werden, die meisten geplanten Projekte sind unterfinanziert, im Sande verlaufen oder auf unbestimmte Zeit verschoben, die BAM-Linie selbst ist noch nicht fertig gebaut, hoffnungslos zu wenig ausgelastet und auf Jahre, wenn nicht Jahrzehnte hinaus nicht rentabel. Mit dem wirtschaftlichen Scheitern der BAM hat sich dann auch die wichtigste militärische Rechtfertigung der BAM zunächst erledigt.

⁷⁶³Das soll nicht heißen, dass wenigstens bei einigen Gruppen, etwa bei den Umweltaktivistinnen und Umweltaktivisten, nicht auch ideologische bzw. moralische Gründe im Vordergrund gestanden hätten. Doch auch beim Thema "Umwelt" spielte Eigeninteresse etwa der Autochthonen oder anderer lokaler Kräfte eine sehr wichtige Rolle.

Die BAM-Zone ist heute tatsächlich eine "Zone wirtschaftlicher Armut"⁷⁶⁴, ein sozialer und politischer Brennpunkt mit hoher Arbeitslosigkeit und hoher Unzufriedenheit.⁷⁶⁵

Es ist im Vergleich zu früheren sowjetischen Großprojekten kaum besser gelungen, die Lebens- und Arbeitsbedingungen angemessen zu gestalten, im Laufe der Jahre gab es hier nur geringe Verbesserungen. Der Natur der BAM-Zone wurden und werden irreversible Schäden zugefügt, die ergriffenen Gegenmaßnahmen reichen bei weitem nicht aus. Der Hauptgrund, warum die Umweltzerstörung in dieser Region nicht so verheerende Ausmaße angenommen hat, wie man befürchten konnte, liegt gerade in der vielerorts ausbleibenden wirtschaftlichen Entwicklung.

Es stellt sich nun auch die Frage, inwieweit sich das wirtschaftliche, soziale und ökologische Scheitern auf die herrschaftliche Erschließung ausgewirkt hat, also im Grunde die Frage nach Wirkung und Resonanz sowohl des BAM-Mythos als auch des BAM-Projekts. Die Quellen lassen einen begründeten Schluss auf die Rezeption des BAM-Projekts in der Sowjetunion über die öffentlichen Stimmen hinaus nicht zu.

Der Mythos selbst war, wie die mehrfach angeführte Kritik an der entsprechenden Berichterstattung gezeigt hat, nicht unumstritten. Der politischen Führung gelang es nicht (mehr), einen ungebrochenen Propagandakomplex zu schaffen.

Ziemlich wahrscheinlich gab es den vielbeschworenen Enthusiasmus der Arbeitskräfte an der BAM so nicht, oder nicht in diesem Ausmaß. Dabei ist es allerdings auch gut vorstellbar, dass, wie bereits gesagt, es vor allem in der Anfangsphase durchaus genuine Begeisterung für das Projekt und eine gewisse Bereitschaft, dafür auch einige Unannehmlichkeiten in Kauf zu nehmen, gegeben hat.⁷⁶⁶ Denkbar ist es beispielsweise, dass die Feierlichkeiten und Rituale, etwa bei der Fertigstellung bestimmter Strecken, beim Einschlagen des "goldenen Nagels", tatsächlich so etwas wie ein Zugehörigkeitsgefühl zur BAM entstehen ließen. Diese Vermutung zu belegen ist allerdings äußerst schwierig. In einer Umfrage unter Menschen an der BAM vor 1982 gaben nur 2% der Befragten an, die Diskussion über die BAM nicht zu verfolgen; 73% der Befragten ließe öffentliche Kritik an dem Projekt nicht gleichgültig oder wären davon sogar sehr betroffen.⁷⁶⁷ Auch wenn man die Bedeutung dieser Zahlen nur schwer einschätzen kann, ist die Überlegung plausibel, dass zumindest diejenigen, die an der BAM blieben, das Bedürfnis und ein Interesse daran hatten, eine Identifikation mit ihrem Lebensumfeld aufzubauen, wie Stephen Kotkin das für Magnitogorsk beschrieben hat.⁷⁶⁸ Die BAM war sicher auch ein Ort der Identitätsbildung. Andererseits war seit Magnitogorsk viel Zeit vergangen, und viel von der Aufbruchsstimmung, die - wenn überhaupt - dort zum Teil geherrscht haben mag, war sicher verflogen.

Laut BAM-Mythos war der Bau der BAM ja auch emotional eine Sache des ganzen Landes.⁷⁶⁹ Nun habe ich in den bisherigen Kapiteln nicht nur ausgeführt, dass das Interesse der

⁷⁶⁴*Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

⁷⁶⁵Zur heutigen Situation an der BAM vgl. z.B. CDSP 40 (1988), H. 46, S. 16, CDSP 45 (1993), H. 51, S. 19f., Kibalov/Kin 1996, Yates 1997, Kap. 1.1.3-1.1.5, Mote 1992 und *Izvestija*, 29.05.1999, S. 4.

⁷⁶⁶So z.B. Mote 1990, S. 327.

⁷⁶⁷Vgl. Derevjanko/Ermakova 1987, S. 132f.

⁷⁶⁸Vgl. Kotkin 1997, S. 198ff.

⁷⁶⁹Ein westlicher Journalist berichtete z.B., eine der sonst so gefürchteten Empfangsdamen in seinem Moskauer Hotel habe, obwohl sie an sich mürrisch war, sogar gelächelt, nachdem sie erfahren hatte, dass er von der BAM kam

Medien an der BAM im Laufe der Zeit abnahm und die Medienkritik immer grundsätzlicher wurde, sondern auch, dass bestimmte Akteure - Unionsministerien, Anhänger europäischer bzw. nicht-sibirischer Investitionsprioritäten, z.T. Patenschaftsorganisationen, Unionsrepubliken u.a. - an hohen Investitionen für die BAM kein eigenes Interesse hatten, so dass ihnen ein auch von Seiten der Führung nachlassendes Interesse sehr gelegen kam. Selbst wenn sich also ein Teil der Arbeitskräfte an der BAM mit dem Projekt identifizierte, so galt das eben keineswegs für die sowjetische Gesellschaft im Ganzen.

Gegenüber dem umfassenden und allgegenwärtigen Anspruch des BAM-Mythos und gegenüber den alltäglichen Schwierigkeiten und Missständen gab es eine Vielzahl von Verweigerungsstrategien bzw. Strategien der Kontingenzbewältigung. Grundsätzlich war die Reichweite solcher Kampagnen eingeschränkt durch die "near universal indifference toward what is written in the press"⁷⁷⁰. Vor Ort bestand die wichtigste Verweigerungsstrategie natürlich darin, wieder von der BAM wegzufahren, was zu der beschriebenen hohen Fluktuation führte. Für andere war angesichts der beschränkten sozial-kulturellen Möglichkeiten die Flucht in den Alkohol eine Option.⁷⁷¹ Die auch heute erfahrene Frustration durch die Lebensverhältnisse an der BAM findet ihren Ausdruck nicht nur in den erwähnten Autonomiebestrebungen, sondern auch in politischem Protest und relativ guten Wahlergebnissen für die (radikale) Opposition.⁷⁷² Es gab aber auch konstruktivere Bewältigungsstrategien: Wenn keine Wohnungen gebaut wurden, fingten die Menschen selbst an, Wohnungen zu bauen; wenn die geplanten und z.T. gebauten Siedlungen nicht zufriedenstellend waren, zogen die Menschen einige Kilometer weiter und bauten ihre eigene Siedlung; wenn keine Gartenanlagen für die Selbstversorgung vorgesehen waren, legte man sich eben selbst solche Anlagen an.⁷⁷³ Dieses Verhalten erhöhte zwar nicht die Planungseffizienz, aber es war ein Weg, mit den allgegenwärtigen Schwierigkeiten irgendwie zurechtzukommen.

Insgesamt ist dem Schluss einiger Beobachter wohl zuzustimmen, dass die Mobilisierungsmacht der BAM deutlich geringer war als bei früheren Projekten, und dass die kampagneartige Mobilisierung allenfalls ein letztes Mal und nur zu einem geringen Teil angeschlagen hat.⁷⁷⁴

Letztlich dürften die geschilderten Missstände und das mangelnde Engagement einiger wirtschaftlicher Akteure und später dann die teilweise Abkehr von Öffentlichkeit und politischer Führung vom BAM-Projekt bei den dort Lebenden schon sehr früh zu erheblichen Frustrationen und Desillusionierungen geführt haben. Die mangelnde Korrespondenz zwischen mythisch beschworenen Entwicklungs-, Zivilisierungs- und Erschließungsfantasien und deren kärglicher Realisierung konnte allenfalls anfänglich durch die Zukunftsgerichtetheit des BAM-Mythos überspielt werden, auf Dauer musste sie die Glaubwürdigkeit und Überzeugungskraft des BAM-Mythos, der Kampagnen und letztlich des ganzen Projekts untergraben. Die in der Verknüpfung

(vgl. Schille 1978, S. 54).

⁷⁷⁰Tucker 1987, S. 133. Vgl. auch Kussmann 1979, S. 42.

⁷⁷¹Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 69, Stites 1992, S. 176, und, allgemein für die Arbeitsmigration in Sibirien, Semke 1992, S. 21ff.

⁷⁷²Vgl. z.B. Kibalov/Kin 1996, S. 61.

⁷⁷³Vgl. z.B. Broekmeyer 1981, S. 60f., und Bliznakov 1987, S. 142.

⁷⁷⁴Vgl. z.B. *Itogi*, 18.08.1998, S. 6, Graham 1997, S. 84f., Stites 1992, S. 176. Loren R. Graham führt die geringere Resonanz der Mobilisierung auf die kritischere Einstellung einer (gebildeteren) Jugend zurück. Dieses Argument ist zwar plausibel, dennoch könnte der Eindruck kritischerer Adressaten ja auch der veränderten Quellenlage, etwa einer offeneren öffentlichen Diskussion, geschuldet sein.

des BAM-Projekts mit dem sowjetischen System und der politischen Führung erhoffte Stärkung der Legitimation der Führung schlug so in ihr Gegenteil um. Und so, wie für die Brežnev-Ära bald die Bezeichnung der "Periode der Stagnation" gefunden war, wurde die BAM zum "archetype of the 'period of stagnation'"⁷⁷⁵. Zu behaupten, das Scheitern der BAM habe hauptsächlich zum Untergang der Sowjetunion beigetragen,⁷⁷⁶ hieße, ihre Bedeutung zu überschätzen; aber die hiermit verbundene Frustration und die Delegitimierung des Systems scheint mir wenigstens symptomatisch für diese Periode zu sein.

Dieses Phänomen spricht (zusammen mit der Tatsache, dass man die Migrationsströme nie so in den Griff bekam, wie das angestrebt wurde) dafür, dass auch die herrschaftliche Erschließung der BAM-Zone im Grunde gescheitert ist.

Man könnte sich bei einem solchen Befund nun fragen, wie es dann heute zu dieser Verklärung des BAM-Projekts kommt, wie sie in dem Zitat zu Beginn der Arbeit zum Ausdruck kommt. Meines Erachtens ist dieser Text symptomatisch für etwas, das man eine "verlorene Generation" nennen könnten: Menschen, die ihre Jugend unter Entbehrungen an der BAM verbracht haben, die ihre berufliche und private Zukunft mit diesem Projekt verknüpft haben und sich dann nach der vorläufigen Fertigstellung der Strecke 1984 und vor allem nach dem Zerfall der Sowjetunion von der sowjetischen und dann russischen Wirtschaft und der politischen Führung im Stich gelassen sahen. Auf diese Menschen, die angesichts der heutigen Wirtschaftslage und angesichts ihres Lebensalters oft kaum eine wirtschaftliche Perspektive haben, muss die - wirtschaftlich wohl rationale - Vernachlässigung der Strecke und deren öffentliche Kritik deshalb wie ein Verrat wirken. Aus diesen Motiven heraus ließe sich die in Gegnerschaft zur gegenwärtigen politischen Führung in Russland entstandene Verklärung der Vergangenheit erklären.

Überhaupt hat der Abstieg von - um die eingangs zitierten Schlagworte aufzugreifen - einer "Baustelle des Jahrhunderts" zum "Weg nach nirgendwo" wohl viel mit dem politischen Umbruch in der Sowjetunion der 1980er Jahre zu tun: Projektimmanente Missstände und Blockaden, die scheinbare Fertigstellung im Jahre 1984, die im Laufe der 1980er Jahre und vor allem im Zusammenhang mit der Politik der *glasnost*' immer freier werdende öffentliche Diskussion, die sich zuspitzende wirtschaftliche Krise, die spätestens mit dem politischen Führungswechsel einsetzende wirtschaftliche Umorientierung auf kurzfristigere Rentabilität und Intensivierung - das alles spielte zusammen und verstärkte die Krise des BAM-Projekts in den 1980er Jahren. Insofern kam der Bau der BAM zu einem für das Projekt äußerst "unglücklichen" Zeitpunkt.

Die BAM weist also alle Merkmale eines "weißen Elefanten" auf, eines Großprojekts, das sich als mehr schädlich denn nützlich erweist: "eine riesige Propaganda-Maschine zur gezielten Beeinflussung von populärer Begeisterung, ein Streben nach Weltniveau, [...] das Schwelgen in neuester Technologie von unbekanntem Größenordnungen, der kühne Zeitsprung durch die Geschichte [...], schließlich das weitgehende Scheitern"⁷⁷⁷.

Schließlich seien hier noch einige kursorische Überlegungen zum Zusammenhang der BAM

⁷⁷⁵Mote 1990, S. 321.

⁷⁷⁶Das suggeriert etwa Denis Dragunskij, wenn er schreibt: "Als man anfing, die BAM zu bauen, glaubte unser Volk zum letzten Mal seiner Regierung, wenn auch nur teilweise. Und als man den goldenen Nagel in die silberne Schiene schlug, war das der Espenpfehl in den Körper des Vampirs mit dem Namen 'Sozialismus'." (*Itogi*, 18.08.1998, S. 6).

⁷⁷⁷Van Laak 1999, S. 59f. Van Laak bezieht sich hier auf den Tirpitz-Plan.

mit früheren sowjetischen Großprojekten angeführt: Die Untersuchung der BAM hat gezeigt, dass viele Merkmale der stalinschen Großbauten auch der BAM zu Eigen waren: die Obsession mit Großprojekten überhaupt, das Vortreiben einer gigantischen Unternehmung ohne entsprechende Diskussion über Sinn und Zweck des Unternehmens, ohne sorgfältige Planung, ohne Kosten-Nutzen-Analysen, die Tonnenideologie und katastrophale Vernachlässigung der sozial-kulturellen Infrastruktur, die Instrumentalisierung der Projekte für Propaganda, Integration und Mobilisierung, gewisse propagandistische Figuren, oftmals die kriegerische Einstellung gegenüber der Natur u.v.m. Schließlich wurde die BAM allgemein auch in der Tradition jener Großbauten dargestellt.

Man muss dennoch deutlich auf die Unterschiede hinweisen: Erstens gab es bei den genannten Phänomenen unterschiedlich große, aber in der Regel erhebliche graduelle Unterschiede. Die Baracken von Tynda waren eben nicht ganz so schlimm wie die Erdlöcher und Baracken von Magnitogorsk.

Besonders gravierend waren zweitens die Unterschiede dort, wo sich die stalinschen Großbauten v.a. durch Repression auszeichnen. Zwangsarbeit, die ein zentrales Merkmal der stalinistischen Großprojekte - auch der BAM der 1930er - war, kam in dieser Form höchstens in erheblich reduzierter Weise vor. Und auch wenn der Bau der BAM die Lebensweise der Autochthonen nachhaltig gestört hat, ist auch hier der Unterschied etwa zu dem im Zusammenhang mit den Staudammprojekten beschriebenen Umsiedlungen nicht zu übersehen.⁷⁷⁸

Drittens ging die sowjetische Kritik an einzelnen Punkten sehr viel weiter als im Stalinismus, wenn auch die BAM als solche erst nach 1984/1985 in Frage gestellt wurde. Die zentrale Bedeutung der sozial-kulturellen Infrastruktur oder des Umweltschutzes war weithin anerkannt, wenn diese Anerkennung auch weitgehend ohne Folgen blieb. Die kontroversere Diskussion lässt auf eine Pluralisierung der Entscheidungsfindung und eine Verselbständigung einzelner Apparate schließen. Offenbar war ein höheres Problembewusstsein, etwa in ökologischen oder sozialen Fragen, durchaus vorhanden. Es ist allerdings frappierend, wie wenig das höhere Problembewusstsein - sofern es, was ich nicht generell unterstellen möchte, nicht ein rein rhetorisches blieb - mit einer höheren Problemlösungskompetenz korrespondierte.⁷⁷⁹

Es würde sich sicher lohnen, sowohl den diachronen Vergleich als auch den synchronen Vergleich über Systemgrenzen hinweg systematisch zu betreiben. Auf diesem Wege ließen sich nicht nur die Befunde über die BAM relativieren und in ihren Kontext einordnen, sondern es ließen sich m.E. auch Erkenntnisse über bestimmte Merkmale der sowjetischen Politik und Gesellschaft in der Brežnev-Ära gewinnen.

Auch ohne systematischen Vergleich täte im Grunde noch die Untersuchung vieler Fragen Not; die vorliegende Arbeit konnte in vielem nur an der Oberfläche bleiben, musste bestimmte Aspekte auswählen und konnte bestimmten Fragen mangels Quellenmaterial nicht nachgehen.

⁷⁷⁸Vgl. Gestwa 1999a.

⁷⁷⁹Diese Kluft scheint für die Brežnev-Ära charakteristisch gewesen zu sein: "It is true that the word 'problem' was a favorite in Brezhnev's early speeches. [...] And all the time he called for decisions to be made. But for some reason, the decisions were not made. Or if they were, they were not fulfilled. The USSR Academy of Sciences Sociological Research Institute carried out a study of the effectiveness of decisions taken by the USSR Council of Ministers. The results were shocking: No more than 1 in 10 decisions was actually carried out." (Burlackij 1988, S. 73).

Interessant wäre z.B. die Frage, wie sich das BAM-Projekt in den russischen und sowjetischen Sibiriendiskurs einfügt, welche Auswirkungen die BAM konkret auf die Autochthonen hatte (im Grunde liegt dafür nur die hier verwendete sowjetische Studie⁷⁸⁰ vor), die Frage nach den genauen Umständen (und der quantitativen wie qualitativen Bedeutung) von Sträflingsarbeit und Arbeit der Bausoldaten), der Nachvollzug konkreter Entscheidungsabläufe und damit zusammenhängend die Frage nach der Rolle der politischen Führung beim Bau der BAM; vielversprechend wäre m.E. auch der Versuch, die Erfahrungen der Menschen an der BAM zu fassen zu bekommen, sei es durch *oral history* und Interviewprojekte, sei es durch die umfassende Analyse von Zeugnissen der Alltagskultur (Lieder,⁷⁸¹ Witze, Tagebücher etc.).

Es gäbe also noch viel zu tun, um die Geschichte der BAM schreiben zu können. Ich hoffe, die vorliegende Arbeit konnte dafür - um in der BAM-Sprache zu bleiben - einige Schneisen schlagen.

⁷⁸⁰Bojko 1979.

⁷⁸¹Vgl. z.B. Broido/Kutin/Broido 1996.

6 Literaturverzeichnis

Zur Zitierweise:

Bei Verweisen auf die verwendete Literatur wird der Name des Autors bzw. der Autorin und die Jahreszahl der Monografie oder des Artikels angegeben. Wurden von einem Autor bzw. von einer Autorin mehrere Texte aus demselben Jahr verwendet, erhält die Jahreszahl einen ergänzenden Buchstaben zur eindeutigen Kennzeichnung (z.B. Mote 1987a). Artikel aus den im Folgenden angegebenen Zeitungen und Zeitschriften werden nicht gesondert aufgeführt, sondern jeweils direkt zitiert.

In einigen wenigen Fällen konnte in Sekundärquellen zitierte Literatur nicht beschafft werden; die entsprechenden Werke werden dann in den Anmerkungen vollständig zitiert, nicht aber im Literaturverzeichnis aufgeführt.

Verwendete Zeitungen und Zeitschriften:

- Current Digest of the Soviet Press (CDSF)
- Gudok
- Itogi
- Izvestija
- Jugend und Technik
- Komsomol'skaja pravda
- Kultur und Leben
- Literaturnaja gazeta
- Nauka i žizn'
- Pravda
- Presse der Sowjetunion (PdSU)
- Radio Free Europe - Radio Liberty (RFE-RL)
- Smena
- Sovestkie profsojuzy
- Sovetskaja kul'tura
- Sovetskaja Rossija

- Sowjetfrau
- Sowjetunion heute
- Tageszeitung
- Technika - molodeži
- Transportnoe stroitel'stvo
- Trud
- World and Press
- Železnodorožnyj transport
- Znanie - sila
- Žurnalist

Verwendete Monografien und Aufsätze:

- Adžiev, Murad E.: Die Bajkal-Amur-Magistrale. Ökonomisch-geographische Probleme und Perspektiven der BAM,
in: Wissenschaft und Fortschritt 26 (1976), S. 468-473.
(entspr.: Priroda 1975/8)
- Aganbegjan, Abel G.; Kin, A.A. (Hg.): BAM. Pervoe desjatiletie, Novosibirsk: Nauka, 1985.
- Aganbegjan, Abel G.; Kin, A.A.; Možin, V.P. (Red.): BAM. Stroitel'stvo. Chozjajstvennoe osvoenie, Moskau: Ekonomika, 1984.
- Aganbegjan, Abel: Die Erschließung der Naturressourcen Sibiriens,
in: Gesellschaftswissenschaften 1978/2, S. 135-142.
- Aganbegjan, Abel: Die Stellung Sibiriens im Volkswirtschaftskomplex der UdSSR,
in: Sowjetwissenschaft. Gesellschaftswissenschaftliche Beiträge 35 (1982), S. 404-415.
(entspr.: Voprosy Filosofii 1981/8, S. 36-47)
- Aganbegjan, Abel: Wirtschaftliche Erschließung der BAM-Zone,
in: Gesellschaftswissenschaften 1986/4, S. 81-95.
- Ajzenberg, E.B.: BAM i problemy chozjajstvennogo osvoenija privilegijuščich territorij,
in: Izvestija SO AN SSSR, Serija obščestvennyh nauk 1976/1, S. 16-21.
- Alekseev, V.V.; Zubkov, K.P.: Sovremennaja buržuaznaja istoriografija industrial'nogo osvoenija Sibiri,
in: Izvestija SO AN SSSR, Serija obščestvennyh nauk 1980/3, S. 8-13.

- Andrusz, Gregory D.: Housing and urban development in the USSR, London / Basingstoke: Macmillan, 1984.
- Anikin, N.I.: Strojka veka, Moskau: Transport, 1974.
- Argudjaeva, Julija V.: Trud i byt molodeži BAMa, Moskau: Mysl', 1988.
- Bahro, Gundula: Umwelt- und Tierschutz in der modernen russischen Literatur, Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986. (=Osteuropaforschung 18)
- Baklanov, P.Ja.; Sevost'janov, V.N.; Spektor, I.R.: Economic regionalization of the eastern zone of the Baikal-Amur Mainline (conceptualization and method), in: Soviet Geography 20 (1979), S. 335-353.
(entspr.: Izvestija AN SSSR, Serija geografičeskaja 1978/6)
- Belen'kij, N.P.; Maslennikov, V.S.: Design and Construction of the BAM, in: Shabad, Theodore; Mote, Victor: Gateway to Siberian resources (The BAM), New York u.a.: Halsted Press, 1977, S. 123-133.
(entspr.: Železnodorožnyj Transport 1974/10)
- Belkin, Evgenij V.; Jarmol'čuk, V.G.: Social'no-professional'naja orientacija molodeži BAMa, in: Sovetskaja Pedagogika 1983/1, S. 121-125.
- Belkin, Evgenij V.; Šeregi, Franc Ju.: Formirovanie naselenija v zone BAM, Moskau: Mysl', 1985.
- Belov, A.V.: Ecological Problems in Economic Development of the BAM zone, Soviet-American Meeting of Environmental Change, Irkutsk 1983.
- Birjukov, Viktor V.: The BAM. Planning Aspects, in: Shabad, Theodore; Mote, Victor: Gateway to Siberian resources (The BAM), New York u.a.: Halsted Press, 1977, S. 117-122.
(entspr.: Planovoe Chozjajstvo 1974/10)
- Bliznakov, Milka: The New Towns on the Baikal-Amur Mainline. A Study of Continuity and Contradiction in the Urbanization of Siberia, in: Singleton, Fred (Hg.): Environmental problems in the Soviet Union and Eastern Europe, Boulder London: Lynne Rienner, 1987, S. 125-147.
- Bogatko, Sergej Aleksandrovič: Die Baikal-Amur-Magistrale und die neuen Perspektiven, Moskau: Verlag der Presseagentur Nowosti (APN), 1980. (= Reihe: Die Sowjetunion heute und morgen)
- Bojko, V.I. (Red.): Social'nye problemy stroitel'stva BAM, Novosibirsk: Institut istorii, filologii i filosofii SO AN SSSR, 1977.

- Bojko, V.I. u.a. (Red.): BAM i narody Severa, Novosibirsk: Nauka, 1979.
- Bojko, V.I.: Vvedenie,
in: Bojko, V.I. (Red.): Social'nye problemy stroitel'stvo BAM, Novosibirsk: SO AN SSSR, 1977, S. 3-13.
- Bojko, Vladimir I. [Boiko]: Basic problems in social Management of the development of the peoples of the North, in connection with the construction of the Baikal-Amur railroad,
in: Soviet Sociology 19 (1980/81), H. 1, S. 3-26.
(entspr.: Bojko, V.I. u.a. (Red.): BAM i narody Severa, Novosibirsk: Nauka, 1979, S. 8-30)
- Bojko, Vladimir I. [Boiko]: Die BAM und die Völker Sibiriens,
in: Gesellschaftswissenschaften 1980/4, S. 94-109.
- Bondarenko, V.I.: Vospitatel'naja rabota v strotel'nykh organizacijach BAMA,
in: Bojko, V.I. (Red.): Social'nye problemy stroitel'stvo BAM, Novosibirsk: SO AN SSSR, 1977, S. 130-135.
- Borovikov, B.; Krivoručko, O.: Formirovanie territorial'no-proizvodstvennykh kompleksov v zone BAM (na primere Južno-Jakutskogo TPK),
in: Voprosy Ekonomiki 1984/2, S. 54-60.
- Botvinnikov, V.I.: Concerning the concept of the economic development of the central zone of Siberia and the Far East,
in: Problems of Economics 17 (1974/75), H. 4, S. 66-76.
(entspr.: Izvestija SO AN SSSR, Serija obščestvennykh nauk 1973/6)
- Breslauer, George W.: Khrushchev and Brezhnev as leaders. Building authority in Soviet politics, London u.a.: George Allen & Unwin, 1982.
- Brežnev, Leonid Il'ič: Auf dem Wege Lenins. Reden und Aufsätze, Band 5: April 1974 - März 1976, Berlin: Dietz, 1979.
- Brežnev, Leonid Il'ič: Auf dem Wege Lenins. Reden und Aufsätze, Band 8: April 1979 - März 1981, Berlin: Dietz, 1982.
- Brežnev, Leonid Il'ič: Neuland. Erinnerungen, Berlin: Dietz, 1979.
- Broekmeyer, Marius J.: De Bam. De tweede Transsiberische spoorlijn, Den Haag: Staatsuitgeverij, 1981 (=Nederlands Instituut voor Vredesvraagstukken, VIVV-reeks 30)
- Broido, Andre; Kutin, Jana; Broido, Yakov: Russians' poetic speech. Modern folklore and colloquial music, URL: <http://euclid.ucsd.edu/~broido/>, 22.08.1996.
- Brunner, Georg; Meissner, Boris (Hg.): Verfassungen der kommunistischen Staaten, Paderborn u.a.: Schöningh, 1979.

- Bunce, Valerie; Echols III, John M.: Soviet politics in the Brezhnev Era. "Pluralism" or "corporatism"?,
in: Kelley, Donald R. (Hg.): Soviet politics in the Brezhnev Era, New York u.a.: Praeger, 1980, S. 1-26.
- Bunič, Pavel B.: Economic Impact of the BAM,
in: Shabad, Theodore; Mote, Victor: Gateway to Siberian resources (The BAM), New York u.a.: Halsted Press, 1977, S. 135-144.
(entspr.: Planovoe Chozjajstvo 1975/5)
- Burlackij, Fedor: Brežnev i krušenie ottepeli, in: Literaturnaja gazeta, 14.09.1988, übers.
in. Foreign broadcast information service, Soviet Union: Daily Report, 16.09.1988, S. 66-76.
- Cassirer, Ernst: Vom Mythus des Staates, Zürich: Artemis, 1949.
- Chung Han-ku: Interest representation in Soviet policymaking. A case study of a West Siberian energy coalition, Boulder / London: Westview, 1987.
- Čičkanov, V.: Problems and Prospects of the Development of Productive Forces in the Far East,
in: Problems of Economics 29 (1986/87), H. 7, S. 74-91.
(entspr.: Kommunist 1985/16)
- Clark, Katerina: The Soviet novel. History as ritual, Chicago: University of Chicago Press, 1981.
- Clement, Hermann: Nichtenergetische Rohstoffe Sibiriens. Ihre Bedeutung für die sowjetische Volkswirtschaft,
in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem, Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (=Osteuropaforschung 17), S. 192-201.
- Clement, Hermann: Sibirien. Reserve oder Bürde,
in: BIOst (Hg.): Sowjetunion 1984/85. Ereignisse, Probleme, Perspektiven, München/Wien: Hanser, 1985, S. 190-201.
- Conolly, Violet: Die Industrialisierung Sibiriens,
in: Osteuropa 25 (1975), S. 917-926 und 1008-1019.
- Conolly, Violet: Notes on new Siberian towns,
in: Asian Affairs 14 (1983), S. 271-286.
- Conolly, Violet: Siberia today and tomorrow. A study of economic resources, problems and achievements, New York: Taplinger, 1976.

- Conolly, Violet: The Baikal-Amur Railway (the BAM),
in: Wood, Alan: Siberia. Problems and Prospects for Development, London u.a.: Croom Helm, 1987, S. 158-170.
- Degtjar', A.: BAM - načalo, Moskau: Molodaja gvardija, 1974.
- Dellenbrandt, Jan Åke: Sibirien als Gegenstand der sowjetischen Regionalpolitik,
in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem,
Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (=Osteuropaforschung 17), S. 75-88.
- Derevjanko, A. (Red.): BAM. Problemy, perspektivy ..., Moskau: Molodaja gvardija, 1976.
- Derevjanko, A.P.; Ermakova, E.V.: Stroitel'stvo Bajkalo-Amurskoj železnodorožnoj Magistrali. Istoriografija problemy,
in: Istorija SSSR 1987/1, S. 123-136.
- Derevjanko, A.P.; Vasil'ev, A.K.: Social'nye problemy stroitel'stva BAMA,
in: Krušanov, A.I. (Red.): Social'no-ekonomičeskie problemy stroitel'stva BAMA,
Vladivostok: DVNC AN SSSR, 1980, S. 3-26.
- Dienes, Leslie: Regional planning and the development of Soviet Asia,
in: Soviet Geography 28 (1987), S. 287-314. (Dienes 1987a)
- Dienes, Leslie: Soviet Asia. Economic development and national policy choices,
Boulder/London: Westview, 1987. (Dienes 1987b)
- Diment, Galya; Slezkine, Yuri (Hg.): Between Heaven and Hell. The Myth of Siberia in
Russian Culture, New York: St. Martin's Press, 1993.
- Dobias, Peter: Zur Umweltproblematik in der Zentralen Planwirtschaft,
in: Osteuropa-Wirtschaft 36 (1991), S: 223-233.
- Dyker, David A.: The power of the industrial ministries,
in: Lane, David (Hg.): Elites and political power in the USSR, Aldershot: Elgar, 1988, S.
188-204.
- Edelman, Murray: Politik als Ritual. Die symbolische Funktion staatlicher Institutionen
und politischen Handelns, Frankfurt/M. / New York: Campus, 1976.
- Elanceva, Ol'ga P.: BAM. Pervoe desjatiletie,
in: Otečestvennaja istorija 1994/6, S. 89-103.
- Elanceva, Ol'ga P.: Kto i kak stroil BAM v 30-e gody,
in: Otečestvennye archivy 1992/5, S. 71-80.
- Elanceva, Ol'ga P.: Periodičeskaja pečat' BAMLaga,
in: Otečestvennaja istorija 1993/4, S. 167-175.

- Elsas, Christoph: Mythos, Mythologie,
in: Evangelisches Kirchenlexikon, Bd. 3 (1992), S. 586-592.
- Evtušenko, Evgenij A.: Proseka. Poema,
in: V polnyj rost. Novaja kniga stichov i poem, Moskau: Sovremennik, 1977, S. 127-156.
- Fedin, V.M.: Komsomol'sko-molodežnye otrjady i problemy komplektirovanija kadrov na stroitel'stve BAM,
in: Bojko, V.I. (Red.): Social'nye problemy stroitel'stvo BAM, Novosibirsk: SO AN SSSR, 1977, S. 121-129.
- Filippov, Dmitrij [Filippow]; Blinov, Nikolaj [Blinov]: Die Jugend der BAM. Soziale und demographische Situation,
in: Gesellschaftswissenschaften 1983/4, S. 240-248.
- Forsyth, James: A history of the peoples of Siberia. Russia's north Asian colony 1581-1990, Cambridge: Cambridge UP, 1992.
- Forsyth, James: The Indigenous Peoples of Siberia in the Twentieth Century,
in: Wood, Alan; French, R.A. (Hg.): The Development of Siberia. People and Resources, Houndsmills / London: Macmillan, 1989, S. 72-95.
- Frolov, A.N.: K voprosu o formirovanii stabil'nych trudovykh kollektivov na BAME,
in: Alekseev, Veniamin V. (Red.): Social'no-ekonomičeskoe razvitie sovetskoj Sibiri. Istoričeskij opyt i sovremennost', Novosibirsk: Nauka, 1984, S. 72-76.
- Gabriel, Karl: Mythos,
in: Staatslexikon, 7. Aufl., Bd. 3 (1987), Sp. 1256-1260.
- Gerassimow, Innokenti; Minz, Alexej: Regionale Aspekte der Veränderung der Umwelt in der UdSSR,
in: Gesellschaftswissenschaften 1976/2, S. 43-61.
- Gerloff, Jens Uwe: Die Anwendung des wissenschaftlich-technischen Fortschritts bei der Erschließung Sibiriens,
in: Geographische Berichte 101 (1981), S. 225-236.
- Gerloff, Jens Uwe: Die Bajkal-Amur-Magistrale,
in: Zeitschrift für Erdkundeunterricht 1987, S. 353-362.
- Gestwa, Klaus: Technik und Kultur im Spätstalinismus. "Großbauten des Kommunismus" - politische Inszenierungen, soziale Wahrnehmungen und Deutungen, Vortrag auf der Marburger Stalinismus-AK-Tagung vom 06.11.1998.
- Gestwa, Klaus: Vortrag im Oberseminar "Stalinismus" des Instituts für osteuropäische Geschichte und Landeskunde der Universität Tübingen im Sommersemester 1999, 17.05.1999, Tübingen masch. 1999. (Gestwa 1999a)

- Gestwa, Klaus: Projektantrag: "Die Großbauten des Kommunismus". Technik- und Umweltgeschichte der Sowjetunion, 1948-1964, Tübingen masch. 1999. (Gestwa 1999b)
- Geyer, Carl-Friedrich: Mythos. Formen - Beispiele - Deutungen, München: Beck, 1996.
- Giese, Ernst; Klüter, Helmut: Entwicklung und Erschließung des Hohen Nordens in der Sowjetunion,
in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem, Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (=Osteuropaforschung 17), S. 65-71.
- Golovkova, Nadežda: Argument v polemike o vremennom poselke,
in: Molodoj kommunist 1981/4, S. 49-53.
- Gordienko, A.A.: Priživaemost' molodeži v regionach novogo osvoenija Sibiri (priživaemost' kak sub"ektivnyj process),
in: Izvestija SO AN SSSR, Serija obščestvennyh nauk 1981/1, S. 134-140.
- Gor'kij, Maksim u.a. (Hg.): Belomor. An account of the construction of the new canal between the White Sea and the Baltic Sea, New York: Marrison Smith & Robert Haas, 1935.
- Graham, Loren R.: The Ghost of the Executed Engineer. Technology and the Fall of the Soviet Union, Cambridge/Ma.; London: Harvard UP, 1997.
- Graham, Loren R.: What have we learned about science and technology from the Russian experience, Stanford: Stanford UP, 1998.
- Gramatzki, Hans-Erich: Industrialisierung und Kapitalbildung im sibirischen Entwicklungsprozeß,
in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem, Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (=Osteuropaforschung 17), S. 149-191.
- Günther, Hans: Der sozialistische Übermensch. M. Gor'kij und der sowjetische Heldenmythos, Stuttgart / Weimar: Metzler, 1993.
- Guščin, L.N. (Red.): BAM rabotaet, Moskau: Pravda, 1984.
- Gustafson, Thane: Reform in Soviet politics. Lessons of recent policies on land and water, Cambridge u.a.: Cambridge UP, 1981.
- Hartmann, Jürgen: Politik und Gesellschaft in Osteuropa. Eine Einführung, Frankfurt/M. / New York: Campus, 1983.
- Hausladen, Gary: Russian Siberia. An integrative approach,
in: Soviet Geography 30 (1989), S. 231-246.

- Herlemann, Horst: Außenpolitische Implikationen der Erschließung Sibiriens, in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem, Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (=Osteuropaforschung 17), S. 89-96.
- Hermand, Jost: Grüne Utopien in Deutschland. Zur Geschichte des ökologischen Bewußtseins, Frankfurt/Main: Fischer, 1991.
- Hildermeier, Manfred: Geschichte der Sowjetunion 1917-1991. Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates, München: Beck, 1998.
- Hirzel, Stephan: Ökologie und Öffentlichkeit. Untersuchungen zur Rolle der sowjetrussischen Schriftsteller in der ökologischen Bewusstseinsbildung der fünfziger bis achtziger Jahre, Bern u.a.: Lang, 1996.
- Hoffmann, Erik P.; Laird, Robbin F.: Technocratic socialism. The Soviet Union in the advanced industrial era, Durham: Duke UP, 1985.
- Hughes, Thomas P.: American Genesis. A history of the American genius for invention, Harmondsworth: Penguin, 1990.
- Ibragimova, Zamira: Doroga v zavtra, in: EKO 1976/2.
- Inozemceva, N.T.: Social'naja pasportizacija kak metod sozdanija stabil'nogo trudovogo kollektiva, in: Derevjanko, A.P. (Red.): Social'no-ekonomičeskie problemy stroitel'stva BAMa, Vladivostok: AN SSSR DVNC, 1980, S. 139-147.
- Josephson, Paul R.: "Projects of the Century" in Soviet History. Large-Scale Technologies from Lenin to Gorbachev, in: Technology and Culture 36 (1995), S. 519- 559.
- Josephson, Paul R.: Science and Technology as Panacea in Gorbachev's Russia, in: Scanlan, James P. (Hg.): Technology, Culture, and Development. The Experience of the Soviet Model, Armonk / London: M.E.Sharpe, 1992, S. 25-61.
- Josephson, Paul R.: Totalitarian Science and Technology, Atlantic Heights: Humanities Press, 1996.
- Josephson, Paul R.: New Atlantis Revisited. Akademgorodok, the Siberian City of Science, Princeton: Princeton UP, 1997.
- Jurkov, A. u.a.: BAM. Magistral', Moskau: Planeta 1976.
- Kaple, Deborah A.: The BAM. Labor, Migration and Prospects for Settlement, in: Soviet Geography 27 (1986), S. 716-740.

- Karger, A.: BAM - Die Bajkal-Amur-Magistrale. Das "Jahrhundertwerk" im sowjetischen Osten,
in: Geographische Rundschau 32 (1980), S. 16-31.
- Karger, Adolf; Liebmann, Claus C.: Sibirien. Strukturen und Funktionen ressourcenorientierter Industrieentwicklung, Köln: Aulis, 1986.
- Keenan, Edward L.: Muscovite political folkways,
in: Russian Review 45 (1986), S. 115-181.
- Kelley, Donald R. (Hg.): Soviet politics in the Brezhnev Era, New York u.a.: Praeger, 1980.
- Kelley, Donald R.: Environmental Policy-Making in the USSR. The Role of Industrial and Environmental Interest Groups,
in: Soviet Studies 28 (Okt. 1976), S. 570-589.
- Kelley, Donald R.: Soviet politics from Brezhnev to Gorbachev, New York u.a.: Praeger, 1987.
- Kenez, Peter: A history of the Soviet Union from the beginning to the end, Cambridge: Cambridge UP, 1999.
- Kertzer, David I.: Ritual, politics, and power, New Haven: Yale UP, 1988.
- Kibal'čič, Oleg A.: Region-shaping Functions of the BAM,
in: Shabad, Theodore; Mote, Victor: Gateway to Siberian resources (The BAM), New York u.a.: Halsted Press, 1977, S. 155-161.
(entspr.: Vestnik Moskovskogo Universiteta, Serija Geografija 1975/4)
- Kibal'čič, Oleg A.: The BAM and its Economic Geography,
in: Shabad, Theodore; Mote, Victor: Gateway to Siberian resources (The BAM), New York u.a.: Halsted Press, 1977, S. 145-154.
(entspr.: Geografija v Škole 1975/5)
- Kibalov, E.B.; Kin, A.A.: Reformirovanie BAMa. Vozmožny varianty,
in: EKO 1997/3.
- Kibalov, E.B.; Kin, A.A.: Region BAM. Strategičeskie al'ternativy razvitija,
in: Region 1996/3, S. 59-79.
- Kin, A.A.; Semina, L.A.: BAM. Fakty, sobytija, komentarii,
in: Aganbegjan, Abel G.; Kin, A.A. (Hg.): BAM. Pervoe desjatiletie, Novosibirsk: Nauka, 1985, S. 171-197.
- Klüter, Helmut: Die territorialen Produktionskomplexe in Sibirien. Ein Beitrag zur Perestrojka der regionalen Investitionspolitik in der Sowjetunion. Hamburg Weltarchiv, 1991.

- Knabe, Bernd: Aktivitäten im Gebiet der Baikalsee-Amur-Eisenbahn,
in: BIOST 1977/17-19.
- Knabe, Bernd: Aspekte der gegenwärtigen Arbeitskräftepolitik in Sibirien,
in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem,
Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (=Osteuropaforschung 17), S. 123-137.
- Knabe, Bernd: Der Bau der Baikal-Amur-Bahn und die Arbeitskräfteproblematik in
Ostsibirien. Ein aktueller Bericht,
in: BIOST 1975/2.
- Knabe, Bernd: Die Baikal-Amur-Magistrale. Ihr Bau und die Erschließung ihres
Umlandes,
in: Osteuropa 34 (1984), S. 426-439.
- Knabe, Bernd: Die Vertagung des BAM-Programms,
in: BIOST 1982/35.
- Köbberling, Anna: Das Klischee der Sowjetfrau. Stereotyp und Selbstverständnis
Moskauer Frauen zwischen Stalinära und Perestrojka, Frankfurt/M. / New York: Campus,
1997.
- Komarov, Boris: Das große Sterben am Baikalsee. Der geheime Bericht eines hohen
Funktionärs über die Umweltkrise in der Sowjetunion, Reinbek: Rowohlt, 1979.
- Komogorcev, I.I.: Industrial'noe osvoenie severo-vostoka SSSR i neobchodimost'
stroitel'stva BAMA,
in: Krušanov, A.I.: (Red.): Social'no-ekonomičskie problemy stroitel'stvo BAMA,
Vladivostok: Dal'nevostočnyj naučnyj centr AN SSSR, 1980, S. 26-49.
- Kornai, János: Das sozialistische System. Die politische Ökonomie des Kommunismus,
Baden-Baden: Nomos, 1995. (=Schriftenreihe des BIOst 29)
- Kotkin, Stephen: Magnetic Mountain. Stalinism as a Civilization, Berkeley u.a.:
University of California Press, 1997.
- Kotljars, A.; Talalaj, M.: Ways of reducing personnel turnover,
in: Problems of Economics 24 (1981/82), H. 12, S. 19-39.
(entspr.: Voprosy Ekonomiki 1981/5)
- Krivoborskaja, Anna I.: Prirodno-ekonomičeskij potencial zony BAM, Novosibirsk:
Nauka, 1987.
- Krušanov, A.I. (Red.): Social'no-ekonomičskie problemy stroitel'stvo BAMA,
Vladivostok: Dal'nevostočnyj naučnyj centr AN SSSR, 1980.

- Kucev, G.F.; Ol'ševskij: O nekotorych formirovanija i razvitija trudovyh kollektivov na stroitel'stve Bajkalo-Amurskoj magistrali,
in: Bojko, V.I. (Red.): Social'nye problemy stroitel'stvo BAM, Novosibirsk: SO AN SSSR, 1977, S. 99-110.
- Kussmann, Thomas: Beeinflußt die Propaganda das Verhalten der Sowjetbürger?,
in: BIOst (Hg.): Sowjetunion 1978/79. Ereignisse, Probleme, Perspektiven,
München/Wien: Hanser, 1979, S. 36-47.
- Laak, Dirk van: Weiße Elefanten. Anspruch und Scheitern technischer Großprojekte im 20. Jahrhundert, Stuttgart: DVA, 1999.
- Lane, Christel: The rites of rulers. Ritual in industrial society - the Soviet case,
Cambridge: Cambridge UP, 1981.
- Liebmann, Claus Chr.: Die Baikal-Amur-Eisenbahnmagistrale (BAM). Trassenverlauf und wirtschaftliche Erschließung entlang einer sowjetischen Bahnlinie,
in: Die Erde 109 (1978), S. 206-228.
- Lincoln, W. Bruce: Die Eroberung Sibiriens, München / Zürich: Piper, 1996.
- Malašenko, V. (Hg.): Magistrale des Jahrhunderts, Moskau: Progress, 1979.
- McCannon, John: Red Arctic. Polar exploration and the myth of the North in the Soviet Union, 1932-1939, New York / Oxford: Oxford UP, 1998.
- Medvedeva, Ljudmila M.: Trudovaja, političeskaja aktivnost' stroitelej Bajkalo-Amurskoj železnodorožnoj magistrali 1974-1984 gg., Moskau: Nauka, 1988.
- Medvedkova, E.A.; Misevič, K.N.: Die Erschließung der BAM-Zone unter ökonomisch-geographischen Aspekten,
in: Petermanns Geographische Mitteilungen 122 (1978), S. 37-43.
- Meissner, Boris: Das Parteiprogramm der KPdSU, 1903 bis 1961, Köln: Verlag Wissenschaft und Politik, 1962.
- Meyer, Gerd: Bürokratischer Sozialismus. Eine Analyse des sowjetischen Herrschaftssystems, Stuttgart: Frommann-Holzboog, 1977.
- Meyer, Gerd: Sozialistische Systeme. Theorie- und Strukturanalyse. Ein Studienbuch, Opladen: Leske und Budrich, 1979.
- Mil'ner, G.: Problems of ensuring the supply of labor resources for Siberian and Far Eastern regions,
in: Problems of Economics 22 (1979/80), H. 2, S. 82-97.
(entspr.: *Ekonomičeskie Nauki* 1979/2)

- Mis'kevič, G.I.: BAM,
in: *Russkaja Reč'* 1975/6.
- Mote, Victor L.: The Baykal-Amur Mainline. Catalyst for the development of Pacific Siberia,
in: Shabad, Theodore; Mote, Victor: *Gateway to Siberian resources (The BAM)*, New York u.a.: Halsted Press, 1977, S. 63-115.
- Mote, Victor L.: Reflections on the BAM. Nine years and still counting,
in: *Soviet Geography* 24 (1983), S. 280-288.
- Mote, Victor L.: A visit to the Baikal-Amur Mainline and the New Amur-Yakutsk Rail Project,
in: *Soviet Geography* 26 (1985), S. 691-716.
- Mote, Victor L.: The Amur-Yakutsk mainline. A Soviet concept or reality?,
in: *Professional Geographer* 39 (1987), H. 1, S. 13-23. (Mote 1987a)
- Mote, Victor L.: The Communications Infrastructure,
in: Swearingen, Rodger: *Siberia and the Soviet Far East. Strategic Dimensions in Multinational Perspective*, Stanford: Hoover Institution Press, 1987, S. 40-73. (Mote 1987b)
- Mote, Victor L.: BAM, Boom, Bust. Analysis of a Railway's Past, Present, and Future,
in: *Soviet Geography* 31 (1990), S. 321-331.
- Mote, Victor L.: BAM after the fanfare. The unbearable ecumene,
in: Stewart, John M. (Hg.): *The Soviet environment. Problems, policies and politics*, Cambridge u.a.: Cambridge UP, 1992, S. 40-56.
- Možin, V.P.; Singur, N.M.; Sobolev, Ju.A.: *Celevaja programma chozjajstvennogo osvoenija zony BAM*,
in: *Planovoe Chozjajstvo* 1982/2.
- Murray, John: *The Russian press from Brezhnev to Yeltsin. Behind the paper curtain*, Aldershot / Brookfield: Edward Elgar, 1994.
- Najšul', Vitalij A. [Naishul']: *The Supreme and Last Stage of Socialism*, London: Centre for Research into Communist Economies, New Series, No. 2, 1991.
- Naprasnikov, Aleksandr Timofeevič: Die Erschließung der Einflußzone der Baikal-Amur-Magistrale,
in: Vorob'ev, V.V.; Gerloff, Jens Uwe (Hg.): *Die Erschließung Sibiriens und des Fernen Ostens. Geschichte - Konzeptionen - Ergebnisse - Vergleiche*, Gotha: VEB Hermann Haack, 1988, S. 146-157.

- Neradovskaja, I.P.: Istoričeskie i social'no-ekonomičeskie predposylki stroitel'stvo BAMA,
in: Derevjanko, A.P. (Red.): Social'no-ekonomičeskie problemy stroitel'stva BAMA,
Vladivostok: AN SSSR DVNC, 1980, S. 50-57.
- Neutatz, Dietmar: Arbeiterschaft und Stalinismus am Beispiel der Moskauer Metro, in:
Hildermeier, Manfred; Müller-Lucker, Elisabeth (Hg.): Stalinismus vor dem Zweiten
Weltkrieg. Neue Wege der Forschung, München: Oldenbourg, 1998, S. 99-118.
- Nirša, T. [Nirscha]: Die Erschließung des Gebiets der Baikal-Amur-Bahn - ein wichtiger
Beitrag zur Entwicklung des Exportpotentials der Sowjetunion,
in: Außenhandel UdSSR 1977/5, S. 41-45.
(entspr.: Vnešnjaja trgovlja 1977/5)
- North, Robert N.: The Far Eastern Transport System,
in: Rodgers, Allan (Hg.): The Soviet Far East. Geographical perspectives on
development, London / New York: Routledge, 1990, S. 185-224.
- Nove, Alec: The Soviet economic system, London u.a.: Unwin Hyman, ³1988.
- Orlov, B.P.: Ot Kuzbassa do BAMA,
in: EKO 1977/5, S. 61-76.
- Pavlenko, Sergej: Sibirische Perspektiven,
in: Segbers, Klaus (Hg.): Rußlands Zukunft. Räume und Regionen, Baden-Baden:
Nomos, 1995, S. 189-198.
- Pečenjuk, I.L. (Hg.): BAM. Doroga Sozidanija, Moskau: Sovetskaja Rossija, 1983.
- Perevedencev, V.: Stroitsja doroga - stroitsja žizn',
in: Literaturnoe obozrenie 1978/2, S. 26-31.
- Peterburžcev, V.: Perspektivy kompleksnogo razvitija BAMA,
in: Architektura SSSR 1976/11, S. 2-8.
- Pilkington, Hilary: Russia's youth and its culture. A nation's constructors and
constructed, London / New York: Routledge, 1994.
- Pryde, Philip R.: Environmental management in the Soviet Union, Cambridge u.a.:
Cambridge UP, 1991.
- Pryde, Philip R.; Mote, Victor L.: Environmental constraints and biosphere protection in
the Soviet Far East,
in: Rodgers, Allan (Hg.): The Soviet Far East. Geographical Perspectives on
Development, London / New York: Routledge, 1990, S. 36-57.

- Radkau, Joachim: Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart, Frankfurt/Main: Suhrkamp, 1989.
- Rakša, Irina: Rajon tjugotenija,
in: Literaturnoe obozrenie 12 (1975), S. 8-13.
- Rassweiler, Anne D.: The generation of power. The history of Dneprostroy, New York / Oxford: Oxford UP, 1988.
- Reymann, Sybille: Die BAM - ein Großprojekt der Sowjetwirtschaft vor dem Hintergrund von Perestrojka und der Erstarkung der Republiken, Hamburg: HWWA, 1991. (=HWWA-Report 87)
- Rigby, Thomas H.: Political elites in the USSR. Central leaders and local cadres from Lenin to Gorbachev, Aldershot: Elgar, 1990.
- Rodenberg, Hans-Peter: Der imaginierte Indianer. Zur Dynamik von Kulturkonflikt und Vergesellschaftung des Fremden, Frankfurt/Main: Suhrkamp, 1994.
- Roos, Johanna: Sibirien zwischen Ökonomie und Politik. Zur Erschließung der Energieträger Erdöl und Erdgas, Köln: Verlag Wissenschaft und Politik, 1984.
- Roos, Johanna: Zum Begriff "Territorialer Produktionskomplex",
in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem, Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (=Osteuropaforschung 17), S. 143-148.
- Rožanskij, Michail: A Search for Place and Time. Siberia between Russia and Moscow,
in: Segbers, Klaus; De Spiegeleire (Hg.): Post-Soviet Puzzles. Mapping the Political Economy of the Former Soviet Union, Vol. 2, Baden-Baden: Nomos, 1995, S. 370-414.
- Ruban, Maria E. u.a.: Wandel der Arbeits- und Lebensbedingungen in der Sowjetunion 1955-1980. Planziele und Ergebnisse im Spiegelbild sozialer Indikatoren, Frankfurt/M. / New York: Campus, 1983.
- Rumer, Boris: Soviet Investment Policy. Unresolved problems,
in: Problems of Communism 5/1982, S. 53-68.
- Sacks, Michael P.: Women, work, and family in the Soviet Union,
in: Sacks, Michael P.; Pankhurst, Jerry G. (Hg.): Understanding Soviet society, Boston: Unwin Hyman, 1988, S. 71-96.
- Sacks, Michael P.; Pankhurst, Jerry G. (Hg.): Understanding Soviet society, Boston: Unwin Hyman, 1988.
- Sallnow, John: Siberia's Demand for Labour. Incentive Politics and Migration, 1960-85,
in: Wood, Alan; French, R.A. (Hg.): The Development of Siberia. People and Resources, Houndsmills / London: Macmillan, 1989, S. 188-207.

- Schiffer, Jonathan R.: Soviet regional economic policy. The east-west debate over Pacific Siberian development, New York: St. Martin's Press, 1989.
- Schille, Peter: Die BAM. Aufbruch in den Osten Sibiriens, in: GEO 1978/6, S. 26-54.
- Schröder, Hans-Henning: Verkehrswege, in: Torke, Hans-Joachim (Hg.): Historisches Lexikon der Sowjetunion. 1917/22 bis 1991, München: Beck, 1993, S. 358f.
- Schroeder, Gertrude E.: Managing labour shortages in the Soviet Union, in: Adam, Jan (Hg.): Employment policies in the Soviet Union and Eastern Europe, Houndsmills / Basingstoke: Macmillan, ²1987, S. 3-26.
- Segbers, Klaus: Der sowjetische Systemwandel, Frankfurt/Main: Suhrkamp, 1989.
- Seidenstecher, Gertraud: Leistungsprobleme der sowjetischen Eisenbahn, in: BIOST 1984/59-60.
- Seidenstecher, Gertraud: Infrastrukturprobleme der UdSSR. Der Fall des Transportwesens, in: BIOST 1985/30.
- Semke, V. Ja. (Red.): Alkogolizm. Regional'nyj aspekt, Tomsk, 1992.
- Sergeev, Mark D.; Šechov, Sergej (Hg.): Sibirien, Moskau: Planeta, 1985.
- Sergeeva, T.V.: K istorii slova BAM, in: Russkaja reč' 1987/3, S. 146-147.
- Shabad, Theodore: Siberian resource development in the Soviet period, in: Shabad, Theodore; Mote, Victor: Gateway to Siberian resources (The BAM), New York u.a.: Halsted Press, 1977, S. 1-61.
- Shabad, Theodore: The Gorbachev Economic Policy: Is the USSR turning away from Siberian development?, in: Wood, Alan; French, R.A. (Hg.): The Development of Siberia. People and Resources, Houndsmills / London: Macmillan, 1989, S. 256-260.
- Shabad, Theodore; Mote, Victor L.: Gateway to Siberian resources. The BAM, New York: Wiley, 1977.
- Shaw, Denis J.B.: Branch and regional problems in Soviet transportation, in: Ambler, John; Shaw, Denis J.B.; Symons, Leslie (Hg.): Soviet and East European transport problems, London/Sydney: Croom Helm, 1985, S., 1-23.

- Sigalov, M.R.: Railroads as a base for the economic development of sparsely populated regions (with particular reference to Siberia and the Siberian North), in: *Soviet Geography* 21 (1980), S. 1-14.
(entspr.: *Izvestija AN SSSR, Serija geografičeskaja* 1978/4)
- Simon, Gerhard: Sibirien, in: Torke, Hans-Joachim (Hg.): *Historisches Lexikon der Sowjetunion. 1917/22 bis 1991*, München: Beck, 1993, S. 293f.
- Singur, N.; Konovalova, N.: *Obsuždenie problem BAMA*, in: *Planovoe chozjajstvo* 1983/7.
- Šinkarev, Leonid I.: *Mein Sibirien*. Leipzig: Brockhaus, 1979.
- Šinkarev, Leonid: *Bol'šoj čertež Sibiri*, in: *Novyj Mir* 1975/1, S. 147-168.
- Slezkine, Yuri: *Arctic Mirrors. Russia and the small peoples of the North*, Ithaca; London: Cornell UP, 1994.
- Šljapentoch, Vladimir [Shlapentokh]: *Soviet public opinion and ideology. Mythology and pragmatism in interaction*, New York: Praeger, 1986.
- Snow, David A.; Benford, Robert D.: *Master frames and cycles of protest*, in: Morris, Aldon; Mueller, Carol M. (Hg.): *Frontiers in social movement theory*, New Haven: Yale UP, 1992, S. 133-155.
- Sobolev, Ju.: *Ekonomičeskoe osvoenie zony BAM*, in: *Voprosy Ekonomiki* 1978/9, S. 35-43.
- Sochava, Viktor B.: *The BAM. Problems in applied Geography*, in: Shabad, Theodore; Mote, Victor: *Gateway to Siberian resources (The BAM)*, New York u.a.: Halsted Press, 1977, S. 163-175.
(entspr.: *Izvestija Vsesojuznogo geografičeskogo obščestva* 1975/5)
- Soktoeva, I.I.; Chabarova, M.V. (Red.): *BAM postroen. Po materialam Vserossijskoj chudožestvennoj vystavki "Chudožniki Sovetskoj Rossii – BAMu"*, Leningrad: Chudožnik RSFSR, 1987.
- Souza, Peter de: *Territorial production complexes in the Soviet Union. With special focus on Siberia*. Gothenburg: University of Gothenburg, 1989.
- Souza, Peter de: *The nature of the manpower problem in the development of Siberia*, in: *Soviet Geography* 27 (1986), S. 689-715.
- Stadelbauer, Jörg. *Bahnbau und kulturgeographischer Wandel in Turkmenien*, Berlin: Duncker&Humblot, 1973.

- Stadelbauer, Jörg: Die Erschließung Sibiriens. Räumliche Gefügemuster eines historischen Prozesses,
in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem, Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (= Osteuropaforschung 17), S. 11-33.
- Starin, B.S.: Socialističeskoe sorevnovanie sredi stroitelej Bajkalo-Amurskoj magistrali,
in: Alekseev, Veniamin V. (Red.): Social'no-ekonomičeskoe razvitie sovetskoj Sibiri. Istoričeskij opyt i sovremennost', Novosibirsk: Nauka, 1984, S. 84-88.
- Stephan, John J.: The Russian Far East. A history. Stanford: Stanford UP, 1994
- Stites, Richard: Russian popular culture. Entertainment and society since 1900, Cambridge: Cambridge UP, 1992.
- Strumskis, K.Ju.: Litva - krupnejšim strojkam strany,
in: Voprosy Istorii 1986/8, S. 89-96.
- Suny, Ronald G.: The Soviet Experiment. Russia, the USSR, and the successor states, New York / Oxford: Oxford UP, 1998.
- Suščević, V. u.a.: Bajkalo-Amurskoj Magistral', Moskau: Planeta, 1984. (Bildband)
- Swearingen, Rodger: Siberia and the Soviet Far East. Strategic dimensions in multinational perspective, Stanford: Hoover Press, 1987.
- Taaffe, Robert N.: The Conceptual, analytical, and planning framework of Siberian development,
in: Demko, George J.; Fuchs, Roland J. (Hg.): Geographical studies on the Soviet Union. Essays in honor of Chauncy D. Harris, Chicago: University of Chicago, 1984, S. 157-187. (= University of Chicago, Dept. of Geography, Research Paper No. 211)
- Tarasov, G.L.: BAM. Transportno-promyšlennyj kompleks,
in: Promyšlennyj transport 1974/11, S. 2-4.
- Teusch, Ulrich: Freiheit und Sachzwang. Untersuchungen zum Verhältnis von Technik, Gesellschaft und Politik, Baden-Baden: Nomos, 1993.
- Thomas, Ludmila: Geschichte Sibiriens. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, Berlin: Akademie-Verlag, 1982.
- Tismer, Johannes F.: Zur Beteiligung des Verkehrswesens an der wirtschaftlichen Erschließung Sibiriens - fördernde und hemmende Wirkungen,
in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem, Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (=Osteuropaforschung 17), S. 202-216.
- Tucker, Robert: Political culture and leadership in Soviet Russia from Lenin to Gorbachev, Brighton: Wheatsheaf, 1987.

- Vasil'eva, R.I.: Basic problems in the stage-by-stage development of the transport net in the zone of the Baikal-Amur Mainline,
in: Soviet Geography 20 (1979), S. 587-597.
(entspr.: Izvestija AN SSSR, Serija geografičeskaja 1979/3)
- Vasil'evskaja, E.V.; Starin, B.S.: "Istorija stroitel'stva Bajkalo-Amurskoj Magistrali".
Vsesojuznaja naučnaja konferencija v Severobajkal'ske,
in: Istorija SSSR 1985/5, S. 206-208.
- Voigt, Rüdiger: Mythen, Rituale und Symbole in der Politik,
in: Voigt, Rüdiger (Hg.): Politik der Symbole. Symbole der Politik, Opladen,
Leske+Budrich, 1990.
- Vorob'ev, V.V.; Gerloff, Jens Uwe (Hg.): Die Erschließung Sibiriens und des Fernen Ostens. Geschichte - Konzeptionen - Ergebnisse - Vergleiche, Gotha: VEB Hermann Haack, 1988.
- Vorob'ev, V.V.; Naprasnikov, A.T.: Prediction of environmental change under the impact of construction and operation of the Baikal-Amur Mainline,
in: Soviet Geography 22 (1981), S. 312-324.
(entspr.: Geografija i prirodnye resursy 1980/1)
- Voronov, V.V.; Smirnov, I.P.: Zakreplenie molodeži v zone BAMA,
in: Sociologičeskie issledovanija 1982/2, S. 16-21.
- Ward, Chris: Stalin's Russia, London u.a.: Edward Arnold, 1993.
- Wein, Norbert: Die Landwirtschaft in den jungen Erschließungsgebieten Sibiriens (Stand, Probleme, Perspektiven),
in: Leptin, Gert (Hg.): Sibirien. Ein russisches und sowjetisches Entwicklungsproblem,
Berlin: Berlin Verlag A. Spitz, 1986 (=Osteuropaforschung 17), S. 34-64.
- Weiner, Douglas R.: A little corner of freedom. Russian nature protection from Stalin to Gorbachëv, Berkeley u.a.: University of California Press, 1999.
- Whiting, Allen: Siberian Development and East Asia. Threat or Promise?, Stanford: Stanford UP, 1981.
- Wille, Hermann Heinz: Sibirien. Erschließung eines Kontinents, Leipzig u.a.: Urania, 1978.
- Wilson, David: Exploration for Oil and Gas in Eastern Siberia,
in: Wood, Alan; French, R.A. (Hg.): The Development of Siberia. People and Resources,
Houndsmills / London: Macmillan, 1989, S. 228-255.

- Wood, Alan: Afterword. Siberia in the twentieth century, in: Wood, Alan (Hg.): The History of Siberia. From Russian conquest to revolution, London / New York: Routledge, 1991, S. 180-186.
- Wood, Alan; French, R.A. (Hg.): The development of Siberia. People and Resources, Basingstoke / London: Macmillan, 1989.
- Yates, Athol; Karachevtsev, Ilya: 1996 Update on Russia's BAM (Baikal-Amur Mainline) Railway. Problems preventing the BAM becoming profitable, URL: <http://pavel.physics.sunysb.edu/RR/articles/athol6.html>, 1996.
- Yates, Athol; Karachevtsev, Ilya: The History of the Baikal-Amur Railway (BAM), (An entry to the Modern Encyclopedia of Russian, Soviet & Eurasian History (Supplement), published by Academic International Press), URL: http://www.russia-rail.com/general/bam_encyclopedia.htm, 29.01.1997. (Yates 1997a)
- Yates, Athol: First Update for Siberian BAM Railway Guidebook, URL: http://www.russia-rail.com/update_bam1.htm, 27.04.1997. (Yates 1997c)
- Yates, Athol: Siberian BAM Railway Guidebook, Internet-Version (Kapitel 1 bis 3), URL: http://www.russia-rail.com/bam/bam1/b1_1.htm bis http://www.russia-rail.com/bam/bam1/b3_1.htm, 15.03.1997. (Yates 1997b)
- Zajončkovskaja, Ž.A. [Zayonchkovskaya]; Zacharina, D.M. [Zakharina]: Problems of providing Siberia with manpower, in: Soviet Geography 13 (1972), S. 671-699.
- Zalygin, Sergej [Salygin]: Wie die Umleitung der sibirischen Flüsse gestoppt wurde, in: Huffs Schmidt, Jörg (Hg.): Glasnost/Perestrojka. Streiten für die Umgestaltung. Die sowjetische Diskussion, Band 1, Köln: Pahl-Rugenstein, 1987, S. 26-60.
- Zaslavskaja, T.I. [Zaslavskaia]; Kalmyk, V.A.; Chachulina, L.A. [Khakhulina]: Problems in the social development of Siberia and means of resolving them, in: Soviet Sociology 25 (1986/87), H. 4, S. 1-16. (entspr.: Izvestija SO AN SSSR, Serija ekonomiki i prikladnoj Sociologii 1986/1)
- Zaslavskaja, T.I.; Kalmyk, V.A., Chachulina, L.A.: Social'nye problemy razvitija Sibiri, in: Izvestija SO AN SSSR, Serija obščestvennyh nauk 1982/1, S. 3-11.
- Zaslavskaja, T.I.; Kalmyk, V.A.: Sozialökonomische Probleme der Entwicklung Sibiriens, in: Sowjetwissenschaft. Gesellschaftswissenschaftliche Beiträge 35 (1982), S. 416-426. (entspr.: Voprosy Filosofii 8/1981, S. 48-59)
- Zaslavskaja, T.I.; Kalmyk, V.A.; Chachulina, L.A.: Problemy social'nogo razvitija Sibiri i puti ich rešenija, in: Izvestija SO AN SSSR, Serija ekonomiki i prikladnoj Sociologii 1986/1, S. 36-45.

- Železko, S.N. [Zhelesko]: The builders of the Baikal-Amur railroad as a subject of sociological research, in: Soviet Sociology 16 (1977/78), H. 2, S. 3-17.
- Železko, S.N.: Faktory stabilizacija kadrov na stroitel'stve Bajkalo-Amurskoj magistrali, in: Sociologičeskie issledovanija 1980/1.
- Ziegler, Charles E.: Environmental Policy in the USSR, Amherst: Univ. of Massachusetts Press, 1987.