

Unverkäufliche Leseprobe des List Verlages



Alle Rechte vorbehalten.

Die Verwendung der Texte und Bilder, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlages urheberrechtswidrig und strafbar.

Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.

© List Verlag

Weitere Infos unter:

<http://www.list-verlag.de>

Thomas Roth

Russisches Tagebuch

Von den Tschuktschen bis zum Roten Platz

WDR

List

List eBooks ist ein Unternehmen der
Econ Ullstein List Verlag GmbH & Co. KG

ISBN 3-471-78577-9

© 2002 by Econ Ullstein List Verlag GmbH & Co. KG
Alle Rechte vorbehalten. Printed in Germany
Gesetzt aus der Sabon und Benguiat bei
Franzis print & media GmbH, München
Druck: GGP Media, Pöbneck

*Meinen wunderbaren Töchtern
Frances und Natascha.*

Inhalt

1. Das Abenteuer beginnt	9
2. Eishauch im Sommer	23
3. Land aus Feuer	61
4. Agenten, Gold und GULAG	77
5. In den Klauen der Macht	103
6. Endlose Schienen	123
7. Chinesischer Drache	141
8. Russischer Buddha	161
9. Das Altai und Larissas Flucht	179
10. Angriff aus dem Weltraum	203
11. Tatarischer Sommer	215
12. Alte Liebe Sankt Petersburg	233
13. Heimkehr aus Tschetschenien	245
14. Schmuggler, Bernstein und eine versinkende Flotte	255
15. Ankunft in Moskau	271
Epilog	277
Danksagung	285

1.

Das Abenteuer beginnt

Der Offizier blickt düster und misstrauisch. Wir sind zwar mit ihm verabredet, doch er macht eher den Eindruck, als wäre es ihm am liebsten, wir wären gar nicht erst gekommen oder würden zumindest sofort wieder verschwinden. Das hier ist ein Ort, zu dem Zivilisten unter keinen Umständen Zutritt haben. Normalerweise. Und Journalisten schon gar nicht. Erst recht nicht mit dieser Masse an verdächtigem Gepäck. Eineinhalb Tonnen Metallkisten, Kameras, Lichtkoffer, Computer und andere Elektronik. Darunter eine komplette Satellitenschüssel, modernste Telefone, mit denen man von jedem beliebigen Ort dieser Welt an jeden anderen beliebigen Ort dieser Welt anrufen kann. Mit anderen Worten: Verdächtiges Spionagegerät. Und das ausgerechnet hier auf dem bewachten Militärflughafen der Stadt Chabarowsk im Südosten Russlands unweit der chinesischen Grenze.

Der Offizier tritt unbehaglich von einem Fuß auf den andern: »Keiner bewegt sich weg von hier, und das dort drüben geht euch nichts an, klar?!« Dort drüben? Flach auf das Feld geduckt stehen »dort drüben« russische Kampfbomber. Sie sehen aus wie giftige Hornissen mit

nach vorn stehenden Stacheln. Daneben mächtige, grau gestrichene Transportflugzeuge. Auf dem Heckruder prangt jeweils ein roter Stern. Die riesigen Flügel legen sich wie mächtige Arme über die Flugzeugrumpfe und geben den grauen Maschinen ein Aussehen wie vorsintflutliche Wesen, die sich in einer Herde zusammendrängen. Alles in allem ein Respekt einflößender, wenn nicht gar bedrohlicher Anblick. Auf den ersten Blick. Auf den zweiten sieht es schon etwas anders aus. Die Wiesen rund um die Startbahn machen einen verdächtig verwilderten Eindruck. Das letzte Mähen muss schon eine ganze Weile her sein. Die Flughafengebäude und der hochragende Kontrollturm könnten eine Renovierung und einen frischen Anstrich nicht schlecht vertragen. Aber noch mehr irritieren die im Feld herumstehenden Hubschrauber. Fast an jedem fehlt irgendein für den Flug wichtiges Teil. Die Rotoren zum Beispiel. Entweder ist ihnen der große Rotor abhanden gekommen oder hinten am Schwanz der kleine. Bei einigen ragt die Achse, die den großen Rotor antreiben müsste, wie ein Stumpf aus dem Kabinendach. Sie sehen aus wie viel zu groß geratene, kaputtgegangene Spielzeuge. Andere stehen schief und schräg auf dem Feld, die Räder schon etwas in den weichen Boden eingesackt. Der Tarnanstrich ist stellenweise längst abgeblättert. Nein, zumindest dieser Teil der gewiss noch zu Zeiten der Sowjetunion gebauten »ruhmreichen« Luftflotte wird keine Einsätze mehr fliegen können. Der Militärflughafen macht den eher traurigen Eindruck eines Schrottplatzes, den schon länger niemand mehr aufgeräumt hat.

»Das alles interessiert uns sowieso nicht, wirklich nicht!«, sage ich zu dem Offizier, der das natürlich nicht glaubt. Aber es ist wirklich so. Und selbst wenn es mich doch interessieren würde, warum sollte ich unsere Reise bereits zu Beginn gefährden? – Sie ist für sich genommen

schon abenteuerlich genug. Rund 25 000 Kilometer vom äußersten Nordosten Russlands bis zum westlichsten Punkt, der russischen Exklave Kaliningrad, dem früheren Königsberg, möchten wir zurücklegen – in nur gut drei Wochen. So jedenfalls der Plan, an dem wir seit Monaten gearbeitet haben. Welcher Teufel hat mich eigentlich geritten, ein solches Unternehmen auch nur ernsthaft ins Auge zu fassen, geschweige denn, es dann auch noch in die Tat umzusetzen? Noch nie hat jemand etwas Ähnliches probiert. Und das aus gutem Grund. Entweder war eine solche Reise wegen der vielen militärischen Sperrgebiete überhaupt nicht möglich – das galt bis in die frühen neunziger Jahre. Das Grenzgebiet Russlands, und dazu zählt praktisch der gesamte Nordosten dieses unermesslich weiten Landes, war sowieso gesperrt und selbst für normale russische Bürger nur mit Sondergenehmigung zu betreten. Bis heute muss immerhin der Zutritt für Journalisten noch sorgfältig mit dem Verteidigungsministerium »abgestimmt« werden. Andernfalls geht man das Risiko ein, bereits auf dem Flughafen oder spätestens bei den Dreharbeiten gestoppt zu werden. Dann muss man unzählige Fragen beantworten, lange Diskussionen führen und kommt im günstigsten Fall mit einem erheblichen Zeitverlust davon. Aber es gibt noch einen zweiten Grund, der bislang jeden von einer solchen Reise quer durch Russland abgehalten hat: Die schlichte Überzeugung, dass ein derartiges Unternehmen gar nicht gelingen *kann*.

»Du glaubst doch nicht im Ernst, dass ein Flugzeug dort oben ausgerechnet dann ankommt, wenn du es willst oder geplant hast!«, sagte mir ein Freund und tippte sich mit dem Finger viel sagend an die Stirn, als ich ihm von der Idee erzählte, einmal quer von Ost nach West durch Russland zu reisen und von unterwegs Reiseberichte per Satellitenschüssel für die ARD zu senden. »Und hast du über-

haupt ans Wetter gedacht? Das ändert sich da doch innerhalb von 30 Minuten. Dann sitzt du da mit deinem ganzen Schrott und schon ist dein wunderschöner Plan futsch. Deine Sendungen kannst du dann vergessen, es sei denn, du sendest das, was die Leute am wenigsten interessiert: Eine Dokumentation über dich, deine Mannschaft und eure eineinhalb Tonnen Ausrüstung in Ruhestellung. Nach dem Motto: Liebe Zuschauer, schon den dritten Tag sitzen wir jetzt hier fest ... Nee, nee, du hast sie wohl nicht alle!« Das Letztere hatte ich mir im Laufe meines Berufslebens immer wieder mal anhören müssen. Trotzdem hat so manches »verrückte« Projekt geklappt. Also – warum nicht auch diesmal. Die Idee war einfach zu schön. Gerade auf einer Reise von Ost nach West erhält man ein besonders dichtes Bild von der ungeheuren Vielfalt Russlands: Kulturell, geographisch und klimatisch. Elf Zeitzonen. Eine Reise, die streckenweise entlang der klassischen Lebensader Russlands, der Transsibirischen Eisenbahn, führt. Vorbei am Baikalsee, durch die großen Kohlegebiete Russlands, die südlichen Ausläufer des Ural und schließlich hinein in den europäischen Teil. Durchqueren der islamischen Republik Tatarstan und über die »nördliche Hauptstadt« Russlands, Sankt Petersburg, bis nach Kaliningrad. Andererseits: Das Ganze würde unter erheblichem Zeitdruck stattfinden müssen, unter genauester Abstimmung mit dem Programm der ARD, den *Tagesthemen*, dem *Morgenmagazin* und dem *Weltspiegel*. Was aber wäre, wenn das Wetter plötzlich mal umschlüge, oder gerade kein Flugbenzin vorhanden wäre, oder wir sonstwie hängen blieben, weil irgendein »örtlicher Administrator« oder ein paar Geheimdienstler der Meinung sind, dass unser Unternehmen schlicht und einfach suspekt ist? Ich lebe lange genug in Russland, um zu wissen, dass solche Szenarien nicht nur denkbar, sondern wahrscheinlich sind.

Vielleicht war es ja wirklich ein völlig verrückter Plan! Trotzdem ließ mich die Idee einfach nicht mehr los. Zumal ich vor Jahren schon eine ähnliche Erfahrung gemacht hatte. Damals wollte ich mit einem Schiff durch die Seen und Flusssysteme Russlands von Nord nach Süd, genauer, vom Weißen Meer zum Schwarzen Meer fahren – eine Reise, aus der dann das erste »Russische Tagebuch« in der ARD wurde. Auch damals hatte sich so manch einer zunächst kopfschüttelnd an die Stirn getippt. Nur – am Ende war das Unternehmen wirklich zustande gekommen und wir schipperten in knapp vier Wochen quer durchs europäische Russland: Vom Weißen Meer durch den Weißmerkanal in den Onegasee, dann über verschiedene Seen und Flüsse in die Wolga, kurz hinter Wolgograd dann in den Wolga-Don-Kanal und von dort durch den Don ins Asowsche Meer. Eine Reise, die mir und erfreulicherweise auch vielen Zuschauern lange im Gedächtnis haften blieb. Auch diese Reise war nicht ganz einfach gewesen, aber gemessen am jetzigen Vorhaben war sie wirklich fast ein Kinderspiel.

»Nehmen Sie bitte sofort die Kamera da weg!«, ruft der Offizier energisch, blickt noch finsterer und bearbeitet meinen russischen Kollegen Igor Butz, Producer und Chefplaner dieser Reise. Ich war selbst daran schuld. Nicht weil ich den Militärflugplatz und die maroden Flugzeuge oder Hubschrauber darauf auf Zelluloid bannte. Mich interessierte nur ein einziges Flugzeug, nämlich »unseres«. Das wollte ich unseren Zuschauern zeigen. Deshalb hatte Wolodja, einer unserer beiden Kameramänner, die Kamera aufgebaut und filmte unser Reisegefährt. Auf Zuruf des Offiziers nimmt Wolodja die Kamera wieder vom Stativ herunter. Ich schaue ihn an und er zwinkert mir beruhigend zu. Was wir brauchten, ist schon »im Kasten«. Doch

so leicht lässt sich der Offizier nicht besänftigen. Er will wissen, was Wolodja bereits gedreht hat. Also führen wir es ihm vor. Durch das Okular unserer großen Fernsehkamera lässt sich das zurückgespulte Videomaterial betrachten. Und richtig: Wolodja hatte tatsächlich nur »unser« Flugzeug von außen und innen gedreht. Mehr wollten wir ja auch gar nicht. Der Offizier bleibt skeptisch, lässt sich schließlich aber doch von unseren harmlosen Absichten überzeugen. Etwas später wird sich noch deutlicher zeigen warum.

Was ist das eigentlich für eine Maschine, »unser« Flugzeug? Der Typ ist in Russland nichts Besonderes. Es ist die Transportversion einer Antonow 74. Kein ganz kleiner Flieger. Durch die geöffnete Heckklappe lassen sich ohne Probleme zwei russische Ladas hineinfahren und noch gut drei Tonnen Ausrüstung dazu. Die beiden Düsentriebwerke sind oben an die Flügel montiert. Das verleiht der Antonow stabilere Flugeigenschaften und kürzere Start- und Landewege. Also ein praktischer Flugzeug der robusten russischen Sorte, nicht gerade von moderner Elektronik überladen, was mich beruhigt. Warum? Ganz einfach. Ich weiß, dass die russischen Piloten dieses Flugzeug wirklich perfekt beherrschen. Trotz ihres gegenteiligen Rufs im Ausland sind russische Flugzeugführer zumindest meiner Erfahrung nach wirklich gute Piloten. Vor allem dann, wenn sie einen Maschinentyp fliegen, den sie selbst seit Jahren in- und auswendig kennen. Natürlich dürfen sie auch ausländische Flugzeuge steuern, allerdings nur nach entsprechender Ausbildung. Dennoch sind mir die russischen Maschinen lieber, weil ich dann sicher weiß, dass die Piloten und – noch wichtiger – die Techniker und Ingenieure damit viele Jahre Erfahrung haben. Zu Zeiten der Sowjetunion wurden hier im Land sowieso nur russische Maschinen geflogen. Heute ist das anders. Die Fluggesell-

schaft Aeroflot und ihre Tochter- oder russischen Konkurrenzgesellschaften haben längst auch amerikanische Boeings oder europäische Airbusse dazugekauft. Nicht, dass mich der Anblick einer ausländischen Maschine an diesem Tag beunruhigt hätte. Aber die Antonow ist mir durchaus lieber. Schon gar bei solch einer Reise mit all ihren Unwägbarkeiten. Unser Flugzeug hat aber dennoch etwas Besonderes: Es gehört dem russischen Ministerium für Zivil- und Katastrophenschutz. Dieses Ministerium hat in Russland einen besonderen Ruf: »Wenn irgendwo was wirklich klappt, dann ist das bei denen!«, sagte mir ein Freund. Damit hat er zweifellos Recht. Das Unglück ist nur, dass dieses Ministerium immer erst dann seine Fähigkeiten unter Beweis stellen kann, wenn bereits eine Katastrophe – vom Hochwasser bis zum Erdbeben – passiert ist. Schade eigentlich. Man wünschte es sich gelegentlich auch im Alltag herbei. Man muss nur einmal miterlebt haben, wie so manch ein städtischer Rettungsdienst versucht, im Winter zusammengebrochene Heizungssysteme oder geplatzte Heizungsrohre wieder zu flicken. Nicht selten wird das entstandene Übel verschlimmbessert oder es geschieht schicksalhaft so, dass das geborstene Rohr kurz nach dem Abrücken des oft abenteuerlich ausgerüsteten Kommandos umso stärker spritzt und selbstverständlich umgehend wieder einfriert. Die verdienstvolle Truppe ist dann allerdings bereits über alle Berge und »repariert« anderswo. Die russischen Bürger nehmen all das häufig mit bewundernswertem Gleichmut hin, der mir noch immer nicht ausreichend gegeben ist.

Das Ministerium für Zivil- und Katastrophenschutz hat freilich damit nichts gemeinsam. Vor allem gibt es einen sehr entscheidenden Unterschied zu den gefürchteten städtischen Diensten: Das Ministerium gehört im weitesten Sinne zum Militär, ist deshalb entsprechend organisiert und,

was für unsere Reise von zentraler Bedeutung sein könnte, es bekommt für seine Flugzeuge noch dort eine Landegenehmigung, wo andere gar nicht erst anzufragen brauchen – im militärischen Grenzgebiet. Genau dazu zählt aber der Nordosten Russlands gegenüber von Alaska, die Halbinsel Tschukotka und die Küste entlang der Beringstraße. Und eben dort wollen wir unsere Reise beginnen.

Als wir unsere Reise planten, wussten wir also, dass dieses Ministerium zu Recht als sehr gut organisiert galt, aber vermietete es auch Flugzeuge? Offiziell natürlich nicht. Inoffiziell war das Verhandlungssache. Und so kam es nach erheblichem telefonischem Verhandlungsvorlauf und einigen Besprechungen zu der etwas merkwürdigen Situation, dass ich in Moskau nicht weit vom ARD-Büro mit meinem russischen Kollegen Igor im Auto vor dem Ministerium für Katastrophenschutz saß. »Unser Mann« drinnen erfuhr über Handy, dass wir draußen auf ihn warteten, und nach etwa zehn Minuten kam er heraus, setzte sich zu uns ins Auto und zückte einen bis ins Letzte ausgefeilten Vertrag, der jeder ordentlichen deutschen Firma alle Ehre gemacht hätte. An dem Vertrag war wirklich nichts auszusetzen. Er garantierte uns das Flugzeug, die Flugstrecke, die Mannschaft. Einzige Einschränkung: Im Falle des Auftretens von »höherer Gewalt« könne sich natürlich alles ändern, meinte unser »Katastrophenschützer«. Da zögerte ich dann doch. In Kenntnis des Landes und seiner Gepflogenheiten inklusive zahlreicher einer »höheren Gewalt« ähnlichen Erschütterungen war es für mich durchaus vorstellbar, dass infolge unvorhersehbarer »Naturgewalten« plötzlich irgendjemand aus der politischen Bürokratie das uns in Aussicht gestellte Flugzeug selbst brauchte oder glaubte, es zu brauchen oder ganz einfach haben wollte. Was dann? Auf einmal hatte ich das Szenario vor Augen, dass wir gerade

samt Flugzeug an der Beringstraße gegenüber von Alaska saßen und dieser unbekannte, von mir imaginierte ominöse Dritte plötzlich dringend das Flugzeug für sich beanspruchte, und zwar so umgehend, dass uns keine Wahl blieb, als es wieder abzugeben. Ein Schreckensszenario, aber ein denkbares. Die Reise, die wir vorhaben, ist wahrlich nichts für überlegte und ausschließlich rational vorgehende Menschen, dachte ich mir. Und so griff ich zu einer von mir in Russland oft angewendeten Art der Entscheidungsfindung, die einem allerdings eine gewisse Risikobereitschaft abverlangt. Es ist die berühmte Antwort »aus dem Bauch«. Ich befragte ihn also. Er aber blieb stumm. Dann verstand ich, dass das die Antwort war. Mein Bauch wollte sich raushalten. Das durfte ich ihm natürlich nicht gestatten. Also interpretierte ich sein nachhaltiges Schweigen einfach umgekehrt: »Wenn du dich raushältst, heißt das doch zumindest, dass du nicht Alarm schlägst, oder?« Gesagt, getan. Ich unterschrieb den Vertrag, zugegeben etwas eingeengt durch das vorstehende Lenkrad meines Dienstwagens. Denn wir saßen ja immer noch im Auto, erwartungsvoll angeblickt von dem wirklich sehr netten »Katastrophenschützer«. So viel sei jetzt schon verraten: Ich habe diese Unterschrift nie bereut, was auch immer uns später während unserer Reise passierte.

Der Rest war Routine. Igor zückte unseren mitgebrachten Stempel samt Stempelkissen und schon prangte der wunderbar Respekt einflößende Abdruck »ARD-Studio Moskau« auf dem Vertrag. Schwungvoll unterschrieb ich über die kaum trockene Stempelfarbe hinweg. Das ist nun wirklich ein gültiger Ratschlag: Stempel sind in Russland immer von Nutzen. Möglichst groß, möglichst mit einem beeindruckenden Symbol drauf und natürlich mit einer »wichtigen« Schrift. Das hilft nicht immer, aber immer öfter. Vielleicht nicht unbedingt in Moskau, aber die Chan-

cen draußen in der Provinz werden zumindest durch einen beeindruckenden Stempel nicht geringer. Diese Erfahrung habe ich im Lauf der Jahre in Russland oft machen dürfen. Der Stempel gehört deshalb zur journalistischen Grundausrüstung.

Nach der Unterzeichnung des Vertrags schlugen die Wogen der ziemlich komplizierten Reisevorbereitungen über uns zusammen: Die Reiseroute musste nun im Detail geplant und die ersten Vorausteams losgeschickt werden. Es galt Absprachen mit den ARD-Redaktionen zu treffen und die nötige Ausrüstung zu beschaffen. Ein haargenauer Organisationsplan musste erstellt werden, der an jedem Punkt die Zeitunterschiede von der jeweiligen Ortszeit zu Moskau, zu Deutschland und zur GMT, der Greenwich Mean Time festhält. Und nicht zuletzt mussten wir Leitungen und Satellitenzeiten buchen, um später pünktliche Übertragungen zu gewährleisten. Ein Psychologe hätte angesichts unserer Geschäftigkeit konstatiert: »Typischer Fall von Verdrängung durch Arbeit.« Da ich aber andererseits irgendwo mal gelesen hatte, dass »Verdrängung« im psychologischen Sinn durchaus auch etwas Gutes und Nützliches, ja sogar Gesundes sein kann, entschloss ich mich, dieser Strategie konsequent zu folgen. Vielleicht war diese Haltung überhaupt das wichtigste Element bei der Reisevorbereitung. Jedenfalls denke ich das im Nachhinein.

Unser Offizier auf dem Militärflugplatz von Chabarowsk hatte sich mittlerweile etwas beruhigt. Vielleicht war er wirklich zu der Überzeugung gekommen, dass uns die eventuell sogar vorhandenen militärischen Geheimnisse einfach nicht interessierten. Wahrscheinlicher war natürlich, dass es solche Geheimnisse, um die er sich sorgte, dort gar nicht gab, außer, dass im Prinzip alles, was in Russ-

land mit Militär zu tun hat, sowieso irgendwie geheim ist. Aber das ist andererseits wiederum mehr eine Haltung als Realität. Freilich eine sehr fest gefügte, nach dem Muster: Verboten ist sowieso alles, es kommt nur darauf an, wie man damit umgeht. Dann ist es zwar immer noch verboten, unterliegt aber einem schleichenden Aufweichungsprozess, der von außen auf die unterschiedlichste Weise befördert werden kann. Übrigens entgegen der landläufigen Meinung nicht nur mit Geld oder dem probaten »Wäscherchen«: Helfen kann gelegentlich auch ein gut platziertes Gespräch über die Familie, Kinder oder Enkelkinder. Im Zuge einer solchen Unterhaltung kann in Russland ein vorher durchaus harsch ausgesprochenes Verbot eine Art galoppierende Schwindsucht entwickeln und selbst anfangs finstere Vertreter der Staatsmacht können sich in durchaus verständnisvolle und angenehme Gesprächspartner verwandeln. Ein Prozess, der unterdessen bei unserem Offizier auf dem Militärflughafen von Chabarowsk bereits eingesetzt hatte. Wir sollten uns später von ihm herzlich verabschieden und ihn in guter Erinnerung behalten – bis heute.

Inzwischen ist auch die Mannschaft unserer Antonow 74 eingetroffen, angeführt von einem Piloten wie aus dem Bilderbuch. Ein hoch gewachsener, schlanker Mann mit leicht verwitterten Gesichtszügen. Um die blauen Augen kleine Falten, freundlich lächelnd und mit einer angenehm souveränen Ausstrahlung. Jewgeni Borissowitsch Abramow ist 58 Jahre alt und längst pensioniert. Das bedeutet in Russland aber nicht, dass er nicht weiterarbeitet. Das würde die zu geringe Rente nicht erlauben. Außerdem ist er ein wirklich leidenschaftlicher Pilot. Also hat er nach der Pensionierung beim Ministerium für Zivil- und Katastrophenschutz angeheuert. Das braucht Piloten wie ihn. »Ich bin schon fast überall geflogen. Selbst in Afrika: Im

Sudan, in Angola und in Mosambik. Da waren schon ein paar *gorjatschie totschki*, ein paar ›heiße Orte‹ dabei«, sagt Jewgeni Borissowitsch lächelnd. Er meint jene Kriegs- und Krisengebiete Afrikas, in denen der Kalte Krieg zwischen der westlichen und der sowjetischen Welt stellvertretend ausgetragen wurde und die dortigen Befreiungsbewegungen von Großmächten jeweils Unterstützung oder massive Bekämpfung erfuhren. Von sowjetischen oder amerikanischen Beratern unterstützt, mit sowjetischen oder amerikanischen Waffen versorgt. Oder mit Waffen aus europäischen, auch deutschen Rüstungskonzernen. All das hat viele dieser Länder und ihre Bevölkerung ruiniert.

Ob er selbst auch Bomber geflogen habe, frage ich unseren Piloten. »Nein«, sagt Jewgeni Borissowitsch, »ich war nur bei friedlichen Missionen dabei!« Ich beschließe, es ihm für den Augenblick einfach zu glauben. Warum sollten wir ausgerechnet jetzt eine Diskussion darüber führen. Vielleicht kommen wir ja noch im Zuge unserer Reise dazu ...

Das für uns angenehme an Jewgeni Borissowitsch ist unter anderem, dass er sich von dem gewaltigen Chaos, das wir rund um das Heck seiner Antonow angerichtet haben, nicht im Geringsten beeindrucken lässt. Eineinhalb Tonnen Gerät, Metallkisten, Zelte, Rucksäcke, Lichtkoffer, Stative, Kameras, Proviantbehälter, aufgestapelt oder einfach nur auf den Betonplatten der Rollbahn verstreut, das ist schon ein Furcht erregender Anblick. Kaum vorstellbar, dass man da je wieder so etwas wie Ordnung hineinbringen könnte. Jewgenis Ladeingenieur setzt dem Ganzen noch die Krone auf. Er will die Ausrüstungsgegenstände auf einer von uns gelieferten Liste auch noch einzeln überprüfen und abhaken, zusätzlich versehen mit einer Gewichtsangabe. Natürlich hat er Recht. Vielleicht haben wir uns doch verkalkuliert und alles wiegt sehr viel mehr als erlaubt. Das Ergebnis wäre, dass wir trotz kräf-

tigen Anlaufs gar nicht erst von der Rollbahn abheben, sondern stattdessen mit den Rädern unserer Antonow in der feuchten Wiese dahinter versacken. Diese Schreckensvision beschleicht mich und ruft eine ganz konkrete Erinnerung aus meiner Zeit als Korrespondent im südlichen Afrika wach. Aus Angola waren damals bewaffnete Guerillas der südwestafrikanischen Befreiungsorganisation SWAPO nach Namibia eingedrungen. Es kam zu Kämpfen zwischen den Guerillas und der südafrikanischen Armee, die Namibia zu dieser Zeit noch als Kolonie besetzt hielt. Mein Fernseheteam und ich landeten mit einer gecharterten Cessna auf einer provisorischen »runway« im Busch im Norden Namibias. Aus irgendeinem Grunde funktionierten die Bremsen der Maschine nicht und wir krachten mit hoher Geschwindigkeit in die Büsche und Bäume hinter der Landebahn. Wie durch ein Wunder war niemand von uns damals ernsthaft verletzt worden. Der Schock war trotzdem nicht gering. Die Erinnerung daran verfolgt mich bis heute noch, immer dann, wenn ich in einem Flugzeug aus irgendeinem Grund das Gefühl habe, dass die Rollbahn bei Start oder Landung vielleicht doch zu kurz sein könnte. Und dieses Gefühl habe ich öfter.

»Zuerst die großen Kisten mit der Satellitenantenne!«, die kräftige Stimme meines Kollegen Mischa Falin, Toningenieur und heimlicher Ladespezialist unserer Truppe, ruft mich in die Realität zurück. Auf Mischa ist Verlass, und der Ladeingenieur hat mit ihm und unserem deutschen Techniker Jürgen Fischer einen Kompromiss gefunden, wie der gesamte Ladevorgang unter Berücksichtigung der Liste doch noch vereinfacht werden kann. Außerdem hatte Jürgen vor Beginn unserer Reise in Moskau sowieso alle Stücke einzeln gewogen und die Summe des Gewichts addiert. Auf ihn und seine Berechnungen ist unter allen Umständen Verlass. Die Rollbahn wird schon nicht zu kurz

sein. Meine »afrikanischen Ängste« verflüchtigen sich wieder. Ich packe mit meinem Radiokollegen Frank Aischmann eine Kiste an. Gemeinsam schleppen wir sie über die heruntergelassene Heckklappe der Antonow ins Innere der Maschine. Das Motto ist klar: »Verdrängung durch Arbeit!«