



Hilfe unter Kollegen: Alte, zerschlissene Reifen werden notdürftig repariert.

BILD: SNA/ALEXANDRE SLADKEVICH

Durch die Hölle

Mitten im Nichts.

Mit dem Lastwagen unterwegs auf einer der gefährlichsten Straßen der Welt. Reifenpannen inklusive.

ALEXANDRE SLADKEVICH

Nur wenige Lastwagen bezwingen die berühmte, 2000 Kilometer lange Fernstraße „Kolyma“ zwischen Nischni Bestsch und Magadan im Osten Russlands. Einst wurde sie als Straße des Todes bezeichnet, weil bei ihrem Bau viele der eingesetzten Gulag-Häftlinge starben, aber auch heute gilt sie als eine der gefährlichsten Straßen der Welt. Zum Teil ist sie asphaltiert, aber der Rest besteht aus grobem Schotter. Die Fernfahrer schwärmen vom Winter. Es ist zwar eiskalt, aber dafür liegt der Schotter unter dem Schnee und die Reifen bleiben heiß. „Kolyma“, benannt nach einem Fluss, gehört zu den wichtigsten Straßen des fernen Ostens und ermöglicht den Zugang zum Pazifik. Aber nicht viele trauen sich, sie in Angriff zu nehmen.

Man verlässt Jakutsk, das knapp 5000 Kilometer östlich von Moskau liegt, und nimmt eine Autofähre über die Lena, um den noch vergleichsweise anständigen Straßenabschnitt zu erreichen, der in Nischni Bestsch beginnt. Die Straße verschlechtert sich nach und nach, die Asphaltabschnitte werden seltener. Aber es gibt sie noch. Fernfahrer Dmitrij macht sich Sorgen um seine alten Reifen. Sein Wagen wird hin und her geschaukelt, die Straße hat viele Schlaglöcher. Vor ihm fährt langsam sein Kollege Timofej. Über Funk meldet er alle Metallstifte und großen Schrauben, die er sehen kann. Vergebens: Plötzlich bohrt sich ein großer Nagel in einen von Dmitrijs Reifen. Er flucht und die stundenlange Reparatur fängt an. Sie versäumen die letzte Fähre an diesem Tag, erst gegen Mittag des folgenden Tages erreichen sie ihr Etappenziel, Chandyga.

Eine bekannte russische Redewendung besagt: „In Russland gibt es zwei Unheile:

Dummköpfe und die Straßen.“ Das hört man oft, besonders von den Fernfahrern. „Wir steigen um, in den Lkw von Aleksandr. Bis zur nächsten größeren Siedlung sind es 560 Kilometer. Doch seine Ankunft plant er nicht, das sei, sagt er, ein schlechtes Omen. Aleksandr fährt langsam und vorsichtig, weil die staubige wellige Schotterstraße zum Teil aus messerscharfen Steinen besteht und zahlreiche Löcher hat. Aber das nützt nichts, ein Reifen wird aufgerissen. Nach der Reparatur hat Aleksandr wieder Pech. Da der Wagen ununterbrochen geschaukelt wird, reißt die Befestigung, die seine Last hält. Die Ladung, ein Tank, drückt die Seiterrände auseinander. „Wenn ich den Tank verliere, muss ich alles zurückzahlen! Er darf nicht runterstürzen“, schreit er und brummt langsam. Nur eine große Befestigungsschraube ist heiß, die restlichen sind abgebrochen. Noch langsamer fährt er weiter, bis der nächste Reifen platzt. Viel später hat er dann doch noch Glück: Auf einer Straßenbaustelle helfen ihm Arbeiter, die Ladung wieder zu sichern.

Aleksandr schläft, so wie üblich, nur wenige Stunden, er macht höchstens kurze Pausen und isst kaum. Der Proviant geht zu Ende, muss halten, bis das einzige Lokal auf der Strecke erreicht ist: das berühmte Café Kuba mitten in der Wildnis, eine windschiefe Bude, wo man zu überhöhten Preisen essen und wieder einmal mit einem Menschen reden kann. Kurz hinter dem Kuba verliert Aleksandr weitere Stunden wegen einer Reifenreparatur, und doch schafft er innerhalb von zwei Tagen 560 Kilometer.

Weiter Richtung Magadan, die Straße ist die Hölle: Sie ist kaum befestigt, führt über enge Pässe, an manchen Stellen reißt die Fahrbahn seitlich ab oder ist über-schwemmt. Rechts und links kaputte Reifen, bisweilen auch ein Autowrack. Einige Pkw werden, nachdem sie im Winter den Geist aufgegeben hatten, von ihren Besitzern verbrannt: So warteten die gestrandeten Fahrer

wenigstens bei Wärme darauf, dass irgendwann einmal ein anderes Auto vorbeikommen und sie mitnehmen würde.

Aleksandr schimpft: „Ich kann nur eins sagen: Die Straßen sind Mist! Bei meiner letzten Fahrt habe ich alle 22 Reifen repariert!“ Ein kaputter Reifen bedeutet etwa drei Stunden Zeitverlust. Kaum sagt er das, platzt auch schon der nächste Reifen. Es ist bereits dunkel. Der Flicker hält nicht, Aleksandr schreit die ganze Zeit rum, tritt die Reifen, verflucht die Straßen, die Regierung, die Bauunternehmen und die Straßenarbeiter. Er bekreuzigt sich. Aber nichts hilft. Es sieht so aus, als ob er gleich in Tränen ausbricht. Er pumpt Gas in den Reifen und zündet es an, damit der Reifen austrocknet und die Luft entweicht. Nach fast fünf Stunden kann er ermüdet seine Fahrt fortsetzen. Doch er muss den Reifen stets nachpumpen. Nach drei Stunden legt er eine sechs-stündige Schlafpause in einem verlassenem Dorf ein. Viele Orte an der Strecke sind längst nicht mehr bewohnt.

Tags darauf fährt Aleksandr wieder los, bemerkt aber bald, dass der reparierte Reifen ein einziger Gummifetzen aussieht. Der letzte Ersatzreifen wurde ihm auf der Hinfahrt abgerissen, die anderen hat er bereits weggeworfen. Sie waren nicht mehr zu reparieren. Keine Tricks helfen mehr. Weit und breit Tundra und steile Berggipfel. Kein Handyempfang. Aleksandr erzählt: „Nach weit entfernt wurde vor Jahren ein Lastwagen in den Abgrund geschleudert. Ein Fernfahrer, der das gesehen hat, fuhr bis zur ersten Stelle, wo es Handyempfang gab, um den Krankenwagen zu rufen. Das dauerte aber. Die anderen Fernfahrer konnten den Mann nicht rausholen, er war eingeklemmt. Als der Krankenwagen endlich da war, waren Tage vergangen. Doch die Ärzte weigerten sich, zum Verletzten runterzuklettern, um ihn zu befreien, sie wollten ihr Leben nicht riskieren. Der Fahrer starb.“ Nun steckt auch er hilflos und allein fest.

„Mein Kollege sollte aus Magadan losgefahren sein. Wenn er sich aber so pannenreich wie ich fortbewegt, kann man auf ihn Tage warten. Man kann hier ewig allein stehen!“ Zum Glück ist Sommer.

Eine Stunde darauf geschieht ein kleines Wunder: Der ersehnte Kollege taucht wie auf den Nichts auf und spendiert Aleksandr einen schmutzigen durchlöchernten Reifen, den sie zusammen reparieren und aufrichten. Dann fahren sie weiter, jeder in eine andere Richtung. Um halb sechs Uhr früh gönnt sich Aleksandr etwas Schlaf. Knapp nach fünf Stunden geht er die Reifen prüfen. Zwei weitere Reifen sind unbrauchbar, noch sind es etwa 110 Kilometer bis zum Endziel. Es regnet, aber der Fernfahrer gibt nicht auf. Er will nach Hause. Aber das wird noch dauern.

Schotterstraßen sind in Russland zahlreich; und gehasst. Man freut sich schon, wenn der Schotter nicht zu grob und nur wenig mit Metallschrott versetzt ist. Doch es ist eine Tortur, wenn der Schotter grob und scharf ist. Autovermieter reagieren drauf: Und geben oftmals ihre Pkw für Fahrten in abgelegene Gegenden nicht her.

Viel Zeit und Geld wird in die Instandhaltung der Straßen investiert. Allerdings halten die Reparaturen oft nur drei Jahre. Die Behörden sagen, dass es in Gegenden mit Permafrostböden nahezu unmöglich sei, gute Straßen zu bauen. Kritiker kontern, dass Länder mit ähnlichem Klima und geografischen Verhältnissen wie Norwegen, Finnland und Japan viel bessere Baustandards hätten. Sie vermuten, dass Korruption im Spiel ist und das Geld in die Taschen von Beamten und Bauunternehmern fließt.

Am 15. November 2015 führte Russland die Lkw-Maut ein, mit der Begründung, dass schwere Lastwagen die Straßen schädigen. Das stieß landesweit auf Proteste der Fernfahrer. Die Fahrer beklagen, dass sich andere auf ihre Kosten bereichern würden. Und sie in die Ruin getrieben würden.