



JENS MALLING

Besuchern macht es Spaß, sich auf den zahlreichen Routen über die Stadt transportieren zu lassen

Andere Städte haben Busse oder Straßenbahnen. In Tschiatura, Georgien, erfolgt der öffentliche Verkehr durch Seilbahnen. Sie bringen die Passagiere die Hänge entlang in die einzelnen Bezirke. Haben die Bewohner eine Besorgung zu erledigen, erreichen sie bequem die zentrale Seilbahnstation in der Mitte der Stadt. Hier treffen sich drei Kabel aus drei verschiedenen Richtungen. Die Station ist auf der Welt die einzige ihrer Art.

Die Tatsache, dass einige Fahrten bescheidene 20 Tetri (acht Eurocent) kosten und andere sogar kostenlos sind, macht die Seilbahn zu einem sehr beliebten Fortbewegungsmittel. Sie steht als Attraktion für sich selbst. In einer gewissen Weise ist Tschiatura fast mit einem großen Vergnü-

Zwischen den Gipfeln des Kaukasus

In der georgischen Stadt Tschiatura transportieren ramponierte Seilbahnen die verbliebenen Einwohner. Der Blick aus der Kabine verweist auf den tragischen Niedergang der postsowjetischen Gesellschaften. **Von Oliver Will und Jens Malling**



Der 52jährige Muradi Tschingaladse steuert vom Kontrollraum der zentralen Station aus die Seilbahnen

JENS MALLING

gunzspark vergleichbar. Besuchern macht es Spaß, sich über die Stadt und in den Bergen mit den verschiedenen Gondeltypen auf den zahlreichen Routen transportieren zu lassen.

Der ziemlich schlechte Zustand der Seilbahnen erinnert daran, dass sie seit den 70er Jahren nicht renoviert worden sind. Risse schneiden sich durch die Zementkonstruktionen der Stationen, auf denen Grasbüschel und andere Unkräuter wuchern. Rotbraune Eisendrähte sind freigelegt, völlig verwittert und spröde. Das Räderwerk wird mit langen Gummibändern zusammengehalten. Die Mechanik treibt die Gondeln unerbittlich vorwärts, die rostigen Leitungen entlang. Durch Abnutzung entstandene Löcher lassen zusätzliches Tageslicht an den primitiven Schweißverbindungen durch die dünnen Metallplatten scheinen, die den Boden des Wagens bilden. In Kombination mit der Zugdurchden-Magen-Aussicht und den Hunderten Metern abwärts tragen sie zur Spannung für die Fahrgäste bei.

Doch für die Bewohner der Stadt haben sich die Jahre seit etwa 1990 als weniger erfreulich erwiesen. Georgien gehörte zur Sowjetunion, die sich damals auflöste. Von

einem Tag auf den anderen ging der hochentwickelte Industriestaat in einer Spirale des Chaos und der Armut unter. Dies hatte schreckliche Lebensbedingungen für die Bevölkerung der 15 Teilrepubliken zur Folge. Welche Konsequenzen der Zerfall für eine Industriestadt wie Tschiatura hatte, zeigt ein genauer Blick von hoch oben aus der Gondel.

Umgeben von überwältigender Natur, zwischen den Bergen des Kaukasus – den höchsten Europas – ragen an dem klaren sonnigen Tag plötzlich riesige Fabrikrümpfe als dunkle und düstere Schatten in den Himmel. Die Gebäude wurden früher zur Manganverarbeitung genutzt. Der Großteil des besten und am leichtesten zugänglichen Erzes ist längst aus den Minen geholt, aber in den Bergen in der Umgebung rund um Tschiatura gibt es immer noch bedeutende Vorkommen. Die Region war der weltweit wichtigste Ort für die Förderung und Verarbeitung des Metalls. Als der enorme sowjetische Basismarkt verschwand, wurde die Industrie praktisch ausgelöscht. Stark von den völlig anderen Bedingungen des Kapitalismus geschwächt, kämpften einige Fabriken in einem langen und schwierigen Prozess der Anpassung weiter. Der Rest der Gebäude steht wie eine Ansammlung griechischer Ruinen in der Landschaft und erinnert an eine vergangene Blütezeit.

Der Fluss Qwirila, der durch Tschiatura fließt, ist auch aus der Gondel sichtbar, eine Nuance dunkler als sonst. Schwarzes Abwasser, entstanden durch die Verarbeitung des Mangans, wird direkt in den Strom abgelassen und trägt zur starken Verschmutzung der Umgebung bei.

Der Passagier erblickt auf der Fahrt über Tschiatura eigentümliche Lichtungen in der ansonsten dichten Vegetation an den Abhängen. Bis zu 40 Prozent der Bäume im Umland wurde in den Jahren nach dem Zusammenbruch der Sowjetunion abgeholzt. Die Einwohner sammelten Unmengen an Brennholz, um die manchmal harten georgischen Winter zu überleben. Das ursprüngliche System für das Heizen der Wohnungen konnte nicht aufrechterhalten werden. Mit ihren ausgeschlagenen Fenstern belegen die leeren Plattenbauten, an denen die Seilbahn eng vorbei schwebt, die Geschichte des postindustriellen Niedergangs.

Die Einwohnerzahl ist seit der Glanzzeit der 80er Jahre von etwa 30.000 auf 15.000 gesunken. Damals war Tschiatura eine sowjetische Musterstadt, deren Bewohner einen hohen Lebensstandard genossen. Die Bergbauindustrie zog die besten Ingenieure und andere hochqualifizierte Spezialisten aus der ganzen Union an. Für den Personenverkehr und zum Transport des Mangans führten damals 90 Bahnen über die Region, als Teil der effektiven Infrastruktur. Heute sind es nur noch 43. Auf dem letzten Streckenteil hinunter zur Zentralstation hängen die Kabel sehr tief über den Straßen. Es wird deutlich, wie sehr die sowjetischen Behörden die Stadt für die vielen Neuankömmlinge attraktiv machten. Prachtvolle Architektur aus der Regierungszeit von Josef Stalin schmückt beide Seiten der Hauptstraße. Am Ende der Promenade wird sie von Gebäuden ergänzt, die in einer imposanten Variante der sozialistischen Moderne gebaut wurden und eine gewisse raue Schönheit ausstrahlen. Pfauen stolzieren noch in den kleinen Parks an dem Boulevard entlang des Flusses herum.

Die zentrale Seilbahnstation empfängt sicher die Gondel. Von dem eigentümlichen Gebäude führen Eisendrähte in drei Himmelsrichtungen. Es gibt auch ein bequemes Wartezimmer. Im Kontrollraum ganz oben bedient der 52jährige Muradi Tschingaladse die Technik, welche die Seilbahnen in Bewegung bringt. Er schaut aufmerksam aus dem Fenster, stellt sicher, dass alles in Ordnung ist, drückt auf ein paar Knöpfe und zieht einen Griff. Er hat auch Zeit, kurz einem Bekannten zu winken, der gerade von einem der Hänge angekommen ist. Der Raum ist gefüllt mit einem Wirrwarr aus Zahnrädern, Paneelen

mit elektrischen Sicherungen, Leitungen und einer öligen Maschinerie. Die Nadeln der Messgeräte zeigen irgend etwas hinter kleinen staubigen Fenstern an. In der Station arbeitet auch der 59jährige Tengis Abramischvili als Elektroingenieur, zusätzlich überprüft er die Fahrkarten.

»Das System ist einzigartig in der Welt. Es ist alt, aber es funktioniert immer noch großartig«, sagt er und weist darauf hin, dass die erste Linie für den Personenverkehr 1953 in Betrieb genommen wurde. Der Seilbahnhof, auf dem wir uns befinden, ist von 1967. Abramischvili bestätigt, dass die letzten 20 Jahre nicht die einfachsten für die Stadt gewesen sind, die Betreiberin der Seilbahnen ist. Nur ein Teil der Einwohner nimmt morgens die Seilbahnen, um zu ihrer Arbeit oben in den Gruben gelangen – ein Beleg für den Mangel an Arbeitsplätzen in der Stadt. »Tschiatura ist von hoher Arbeitslosigkeit betroffen. In den Minen arbeiten nur Alte. Alle jungen Menschen gehen nach Tbilissi oder noch weiter in die USA, die Türkei oder Westeuropa, um zu studieren oder Arbeit zu finden. Deswegen schrumpft die Bevölkerung«, sagt er.

Die harten Bedingungen in den Bergwerken und das knappe Monatsgehalt von 200 Euro laden die jüngere Generation nicht zum Bleiben ein. Abramischvili bedauert die traurige Entwicklung der Stadt und vergleicht sie mit der Sowjetzeit: »Damals war das Leben viel einfacher, und die Dinge funktionierten besser.« Er wird durch den 22jährigen Mamuka Kentschoschwili ergänzt, der auch zum Personal gehört: »Wir mussten unter anderem eine Linie oben bei dem Polizeirevier schließen. Wegen des Rückgangs der Bevölkerung in dem Bezirk, wo sie hinführte, lohnte es sich nicht mehr, sie in Betrieb zu halten. Aber die dortigen Gondeln können wir nun auf einer der Linien hier benutzen.«

Laut Kentschoschwili hat die Flucht der Einwohner aus Tschiatura dazu geführt, dass eine Dreizimmerwohnung jetzt für weniger als 170 Dollar im Monat gemietet werden kann. Er ist nicht alt genug, um sich an die sowjetische Zeit, von der Abramischvili spricht, zu erinnern. Aber er entsinnt sich unmittelbar der Jahre danach und wie es war, als Kind in einer Stadt zu leben, in der das Versorgungsnetz auf einmal zusammenbrach: »Wir lebten sieben Jahre ohne Strom. Ich habe meine Hausaufgaben im Licht einer Petroleumlampe gemacht, genau wie meine Klassenkameraden. Das war in den Jahren von 1997 bis 2003. Wir hatten kein Fernsehen, wir konnten keinen Rundfunk hören.«

Kentschoschwili erinnert sich außerdem, dass es nur für ein paar Stunden am Tag fließendes Wasser gab, und an die winterliche Suche nach Brennholz. »Die Wirtschaft und die Gesellschaft brachen zusammen. Es muss so gewesen sein wie die Große Depression der 1930er Jahre in den USA«, sagt er.

Tschiatura steht als Beispiel für den tragischen Niedergang, der Tausende von ähnlichen postsowjetischen Ortschaften traf. Als die Union zerfiel, stürzten Millionen von Menschen in tiefe Armut. Chaos, Nationalismus, Oligarchien sowie zahlreiche lokale Kriege verwüsteten das riesige Gebiet der 15 Teilrepubliken in den 1990er Jahren und darüber hinaus. Der Prozess wurde im Westen überwiegend als notwendige »Übergangsperiode« zur Demokratie und Marktwirtschaft bezeichnet.

Gerade die Depression in den Vereinigten Staaten hebt einer der führenden US-amerikanischen Experten für »postsowjetische Beziehungen«, Stephen F. Cohen, zum Vergleich hervor. Er betont aber, dass die Jahre nach dem Zerfall der Sowjetunion deutlich schlimmer waren. In seinem Buch »Failed Crusade« stellt er fest, dass der Zusammenbruch »die schlimmste wirtschaftliche und soziale Verwüstung, die ein modernes Land jemals in Friedenszeiten erlitten hat«, gewesen sei und dass sie »eine beispiellose Entmodernisierung eines Landes im 20. Jahrhundert« darstellt.



Aber den Schwierigkeiten der letzten Jahrzehnte für Tschiatura und ihrer beliebten Form des öffentlichen Verkehrs zum Trotz gibt es auch gute Neuigkeiten aus der Stadt. »Vor fünf Jahren wurde wieder Fernwärme installiert, die nun fast alle Häuser erreicht. Darüber hinaus ist die Wasserversorgung viel stabiler geworden«, so Kentschoschwili.

Zum Glück – und fast kaum zu glauben, wenn man ihren Zustand berücksichtigt – ist es nie zu schweren Unfällen mit den Seilbahnen gekommen. »Ein Mechanismus zur Evakuierung ist vorhanden, damit wir die Passagiere in weniger als einer Stunde herunterholen können, wenn etwas schief läuft«, versichert Kentschoschwili. Er begrüßt ferner die geplante Renovierung des Systems: »Die Verhandlungen mit ei-

ner Reihe französischer Firmen sind aufgenommen worden. Die Arbeit soll innerhalb von maximal ein oder zwei Jahren beginnen.«

Ob die erforderliche Renovierung stattfinden kann, hängt jedoch von der Finanzierung durch Spenden anderer Länder ab. Die georgische Regierung kann die sechs bis sieben Millionen Euro nicht bezahlen, auf die sich das vorläufige Budget für das Projekt beläuft. »Einige georgische Regierungsmitglieder haben gute Verbindungen in die französische und österreichische Seilbahnindustrie. Sie können wahrscheinlich eine gute Lösung aushandeln«, sagt Kentschoschwili und ergänzt: »Dann können wir endlich die Seilbahnen auf den europäischen Standard bringen. Das ist unser Traum.«

Manche Fahrten mit der Seilbahn kosten umgerechnet nur acht Eurozent. Das Transportsystem wird von Touristen und Einwohnern gleichermaßen genutzt. Man sieht den Gondeln an, dass sie seit Jahrzehnten nicht renoviert wurden