

Viktor Timtschenko

Ukraine

Einblicke in den
neuen Osten Europas



Ch.Links

Inhalt

Prolog	7
Die Ukraine – Wo liegt sie?	11
Von der Hauptstadt in die Provinz	15
Bewegte Geschichte	28
»Kazantip« – Tanz auf dem Atommeiler	37
Die Ursprünge der Ukraine	41
Ist Ukrainisch nur ein russischer Dialekt? Kleine Lesehilfe für Schewtschenko, Borschtsch und Chreschtschatyk	51
Der Majdan – Revolution in Orange	59
Die Sprache als Brühe zum Garkochen der Widerspenstigen	72
<i>Verabscheuen Ukrainer alles Russische? Nein, aber.</i>	79
Probleme, Probleme – Die russisch-ukrainischen Beziehungen nach der Unabhängigkeit	89
Hungersnot, Holodomor – Holocaust?	93
»Vom San bis an den Don« und »Das Lied der Deutschen«	107
Über Panzer, Raketen und das beste Flugzeug der Welt	110

Tschornobyl – Erster Monat	122
Privatisierung, Verteilungskämpfe und Korruption	136
Religion – Die Gretchenfrage	148
Drei Flächen eines Brillanten	158
<i>Das Riesenglück des Danylo Samojlowytsch</i>	158
<i>Im Anfang war die Röhre</i>	162
<i>Das rätselhafte Leben Jurij Kondratjuks und Olexandr Scharhejs</i>	170
<i>Der diskrete Charme Europas</i>	175
Dicht beieinander – Kleine vergleichende Gesellschaftskunde	177
Wie viel isst man in der Ukraine, und trinkt man Wodka nur aus 100-Gramm-Gläsern?	187
Der »Irre Löwe« und der Grand Prix von Paris	194
Die Bedeutung des Specks für die Demokratie	199
Die ukrainische Küche und ihre besten Rezepte	202
<i>Borschtsch, wie ihn meine Mama kocht</i>	202
<i>Warenky</i>	204
<i>Einige ukrainische (Ess-)Kleinigkeiten</i>	207
Epilog	210
Anhang	
<i>Anmerkungen</i>	212
<i>Basisdaten</i>	220
<i>Kontaktadressen und Einreisebestimmungen</i>	221

Von der Hauptstadt in die Provinz

Ich setze mich in den Zug und fahre von Chmelnyzkyj, einem Gebietszentrum im Westen des Landes, über Kyiw Richtung Debalzewe, einem eher unbekanntem Eisenbahnknoten im »fernen Osten« der Ukraine. Ich fahre zu meiner Mutter, also in meine Heimat, nach Hause.

Vergessen Sie alles, was Sie von Bahnreisen in Deutschland erwarten, in meinem Heimatland ist Reisen noch ein wirkliches Abenteuer! Von wegen planen, buchen und losfahren! Für die über 1300 Kilometer lange Strecke zwischen dem Westen und Osten der Ukraine und den immerhin 900 Kilometern auf der Nord-Süd-Achse brauchen die Züge bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 50 km/h lange, sehr lange. Also führen die Züge nahezu ausschließlich Schlafwaggons, daher ist eine Platzbuchung Pflicht. Somit ist die Anzahl der Plätze logischerweise immer begrenzt, und das Abenteuer beginnt beim Kauf der Fahrkarte. In den Sommermonaten sind die Plätze gen Süden (und zurück) grundsätzlich ausverkauft, in den restlichen Monaten ist es Glücksache, ob man für den gewünschten Tag eine Fahrkarte bekommt. Man kann am Schalter nie sicher sein, von Online-Kauf ganz zu schweigen, das ist Zukunftsmusik. Der Weg zum Bahnhof ist unumgänglich, und wenn man in der Schlange steht, steigt die Spannung.

Wo immer es Engpässe gibt, sind stets auch gerissene Typen zur Stelle, die daraus ihren Vorteil ziehen. Auf den Bahnhöfen verfügen sie über nützliche Connections zu den Frauen hinter den Schaltern, die ihnen die Mangelware Fahrkarte zu einem gewissen (privaten) Aufpreis feilbieten. Wer also zu einem bestimmten Zeitpunkt reisen muss und über keine Beziehungen verfügt, ist darauf angewiesen, diesen Halunken die Karte zum doppelten oder dreifachen Preis abzukaufen. Da die Nachfrage immer groß und die Handelsspanne attraktiv ist, entwickelte sich dieser Markt

vor einigen Jahren zu einer »Geschäftsbranche« mit mafiaähnlicher Struktur. Die ukrainische Eisenbahn sah sich deshalb gezwungen, Fahrkarten nur noch gegen Vorlage eines Personalausweises zu verkaufen. Die Billetts werden wie schon früher nicht im Zug selbst, sondern vor dem Einstieg kontrolliert. Der Schwarzhandel ging zurück. Seit Ende 2007 kann man Fahrkarten wieder anonym kaufen. Ob das ein Zugeständnis an die Datenschützer war, die das personengebundene Verfahren anprangerten, oder an die kriminelle Lobby, ist ungewiss. Fest steht: Der Erwerb von Fahrkarten bleibt ein Problem und mutet in unserem computerisierten Zeitalter anachronistisch an. Wer in Spitzenzeiten nach zeitraubendem Nervenkitzel tatsächlich nicht nur für den geplanten Tag, sondern vielleicht auch noch eine Fahrkarte für einen Abteilwagen ersteht, hat wahrlich Grund zu feiern. Man kann sich in diesem Fall nämlich auf eine bequeme, beschauliche Reise freuen. Diese ist möglich in einem Abteil der ersten Klasse für zwei Personen und wird vorwiegend von Kunden aus der oberen staatlichen Verwaltungsschicht genutzt, die auf Staatskosten reisen. Reiche Unternehmer oder Politiker bevorzugen wie überall auf der Welt Auto oder Flugzeug.

Die ukrainische obere Mittelklasse reist im »Coupé« der Zweiten Klasse, einem Abteil mit Schlafgelegenheiten für vier Personen und einem Tisch in der Mitte. In solch einen Waggon passen insgesamt 36 Personen.

Die untere Mittelklasse muss sich mit einem Plätzchen in einem sogenannten Platzkarten-Waggon begnügen, der dem Coupé-Waggon fast gleicht, nur gibt es keine Türen vor den Abteilen. Da es in diesen Waggons etwas enger zugeht, können damit immerhin 52 Passagiere befördert werden. Tagsüber geht es hier relativ kultiviert zu. Gegen Abend wandelt sich solch ein Waggon gern zu einer Art kleiner Militärkaserne oder gleicht einem Flüchtlingslager: Es wird auf engstem Raum gegessen, getrunken, gelesen; Frauen und Männer kleiden sich zur Bettruhe um. Alles schön gemeinsam. Und wer nachts zur Toilette muss, nimmt die Parade der besockten Füße ab ...

Über den Zustand der Toiletten breiten wir den Mantel des Schweigens. Doch es sei gesagt, dass es sich bessert mit den »Örtchen«; sie sind inzwischen sauberer, man findet Seife und Papier. Schwierig wird es aber doch, wenn man beispielsweise schon zwölf Stunden von insgesamt 24 auf der Strecke von Berlin nach

Kyiw unterwegs ist und die Örtchen bei jedem Halt vom Zugpersonal geschlossen werden, da die Konstruktion keine Behälter vorsieht und man den Bahnhof nicht verschmutzen will ... Und so ein Halt kann Stunden dauern, vor allem bei Radwechsel, denn – Sie wissen es vielleicht noch aus der Schule – die sowjetischen Bahnschienen waren schon immer eine Hand breiter als die europäischen, und sie sind es noch immer.

Ich fahre in solchen Zügen von Kindesbeinen an, und wer sich wie ich immer wieder auf das Abenteuer einlässt, wird mit überraschenden Vorzügen belohnt: Jeder kann sich in frische Wäsche betten, seit kurzem wird sie eingeschweißt in einen Plastikbeutel ausgehändigt. Und natürlich der Tee! Nirgendwo schmeckt er so gut wie im Zug. Man schlürft Tee und plaudert mit den Mitreisenden. Wenn Sie in einem inländischen Zug durchblicken lassen, dass Sie aus Deutschland kommen, ist es sehr wahrscheinlich, dass Sie sich auf ein Abendbrot mit hochprozentigem Wässerschen einlassen. Aber auch auf eine Debatte bis Mitternacht über Umwelt, steigende Preise, die NATO, über Raumfahrt, Gott, Landwirtschaftserfolge bzw. -niederlagen, über Familienplanung, die EU, korrupte Politiker, Hühnerzucht und Fußball. Sie hören Geschichten über die Schwiegertochter (alternativ: Schwiegermutter), Armeeerinnerungen oder Überlegungen zur großen (alternativ: geringen) Bedeutung der Ukraine in der Welt. Damit ist die Themenpalette nur angerissen, aber noch lange nicht ausgeschöpft.

Will ich meine Ruhe haben, schweige ich lieber: Ich habe es leicht, ich spreche Ukrainisch akzentfrei und kleide mich unauffällig. Diesmal sitzen mir zwei Hochschullehrer aus Riwno gegenüber, einem Gebietszentrum im Westen. Sie wollen nach Slowjansk im Donezbecken, wo sie für Fernstudenten ihrer Hochschule Vorlesungen halten werden. Sie plaudern über ihre Studenten und ihre älteren Kollegen Professoren. Alle seien faul; Erstere, weil sie nicht lernten, Letztere, weil sie ihre jüngeren Kollegen auf die 18-stündige Tour nach Slowjansk schickten. Sie stöhnen über das ihnen zugemutete zweifelhafte Vergnügen. Es erstaunt mich, wie offen die beiden über Schmiergelder reden, die sie und ihre Kollegen von den Studenten bekommen. Gezahlt wird für die Immatrikulation, für Semesterprüfungen, für Studienarbeiten und sogar Diplome.

Ich weiß, dass sie nicht viel verdienen, umgerechnet etwa 230 Euro im Monat, ein Professor bekommt ungefähr 280 Euro, ein

Student aber ein Stipendium von nur 20 Euro. Woher also das Geld kommt, bleibt ein Rätsel.

Zu meiner Studienzeit war es nicht üblich, die Dozenten zu »schmierern«. Natürlich kauften wir am Prüfungstag für den Lehrer einen üppigen Blumenstrauß, stellten Mineralwasser auf den Tisch, aber schmieren – das wäre unerhört gewesen! Erst später hat sich das fest eingebürgert. Inzwischen gelten für die verschiedensten Leistungen an den Hochschulen feste Tarife – angegeben in Dollar, in »Bucks«, wie moderne Ukrainer auf amerikanische Art sagen. Hochschullehrer und Ärzte werden fast alle »geschmiert«, mehr noch als Richter, Verkehrspolizisten, Feuerwehrleute, Hygienekontrolleure oder Verwaltungsbeamte ...

Ursache der Korruption sind die niedrigen Löhne; sie sind wirklich miserabel! 2008 lag der Durchschnittslohn bei 1800 Hrywnja brutto, das entsprach etwa 240 Euro. Aber ein Durchschnittslohn sagt nichts über die Extreme, es gibt zum Beispiel große regionale Unterschiede. In Kyiw, mit seinen zahlreichen Staatsbediensteten, Politikern, Bankern; in Donezk, Saporishsha oder Dnipropetrowsk, wo Bergbau und metallverarbeitende Industrie zu Hause sind, fallen die Löhne höher aus. In den ländlichen Gegenden, in Ternopil, Tschernihiw, Cherson, Wolhynien, Chmelnyzkyj oder Winnyzja sind es am Monatsende meist nicht mehr als 140 bis 150 Euro. Hier entspricht der Verdienst von Ärzten und Lehrern noch lange nicht dem Landesdurchschnitt.

Die Löhne der Beamten und die Renten (um die 110 Euro) steigen zwar Jahr für Jahr, aber mit ihnen auch die Teuerungsrate – um 12 bis 22 Prozent (2008) jährlich. Das Lebensniveau der Ukrainer verbessert sich sichtbar, doch viel langsamer, als man sich wünscht.

Die Löhne der Arbeitnehmer in privaten Betrieben sind differenzierter gestaffelt. In Kyiw sind erfreuliche 800 Euro im Monat üblich, in der Provinz aber auch 50 Euro möglich.

Manche hauptstädtischen Unternehmen vergeben ihre Produktionsaufträge nicht an »Billigländer« wie China oder Indien, sondern an Firmen in der ukrainischen Provinz und halten damit die Kosten niedrig.

Die »Privaten« sind dafür bekannt, einen Teil des Lohns häufig »schwarz« zu zahlen. Für die Firmen ist das günstig; sie müssen dafür keine Sozialleistungen abführen. Die »schwarzen Zuwendungen« werden monatlich in einem Kuvert gezahlt. Diese Kuvert-

löhne sind für rapide steigende Autoverkaufszahlen in der Ukraine verantwortlich – trotz zweitschlechtestem Einkommensniveau in Europa.

Langsam begreifen aber die Bürger, dass sich aus dem Kuvertlohn keine Rente ergibt, und immer mehr Menschen streben deshalb »weißen Lohn« an, mag's vielleicht auch etwas weniger sein. Wer also bei einem Einstellungsgespräch über die Höhe seiner Entlohnung verhandelt, muss abklären, ob es sich um eine »schwarze« oder »weiße« Summe handelt. Es ist zu hoffen, dass damit die immer noch gängige Schattenwirtschaft nicht von oben, sondern mit dem Druck von unten allmählich abgebaut wird.

Wenn mein Blick aus dem Abteifenster hinaus über die unendlichen Steppengebiete um Poltawa und südlich von Charkiw schweift, fällt auf, dass die Räume zwischen den besiedelten Gebieten in der Ukraine größer, ausgedehnter, gewaltiger und deshalb eindrucksvoller als im dichtbesiedelten Deutschland sind. Fährt der Zug an Feldern vorbei, scheint mir, als gäbe es weniger brachliegende Felder als noch zu Beginn des neuen Jahrtausends. Viele Erntemaschinen ziehen ihre Bahn, auch abends und nachts. Ihre Lichter erhellen die dichten Staubwolken. Trotzdem ist die Landwirtschaft Knochenarbeit geblieben und wenig einträglich. Es sei denn, man nutzt die Gesetze der modernen Marktwirtschaft, wie meine Bekannten Georgij und Oxana aus Kyiw. Sie sind auf intelligente Weise zu neuem Reichtum gekommen und inzwischen Dollar-Millionäre geworden. Wie fast alle ukrainischen Millionäre treten sie eher bescheiden auf, obwohl man ihnen eine gewisse Lässigkeit anmerkt. Sie lieben Malerei und Musik. Oxana führt sogar eine eigene Galerie auf der berühmten Kyiwer Kunst- und Kulturmeile Andrijivskyj uswis.

Von Beruf ist Georgij Informatiker. Als in der Sowjetunion privates Unternehmertum erlaubt wurde, schloss er sich mit ein paar Gleichgesinnten zu einer Gesellschaft zusammen und fing an, Programme zu schreiben und Computer zu verkaufen. Das brachte Geld, aber noch mehr Nachahmer. Irgendwann war das Geschäft nicht mehr lohnend, und die inzwischen marktwirtschaftserprobten Computerfreaks suchten sich ein anderes Beschäftigungsfeld. Sie kamen auf die Landwirtschaft, speziell auf Zuckerrüben. Heute haben er und seine Gesellschafter Tausende von Hektar Schwarzerde gepachtet und besitzen zwei Zuckerfabriken.