

NZZamSonntag

Dschingis' letzter Kahn: Was von der mongolischen Flotte übrig blieb

Einst war sie die grösste Seemacht der Welt. Heute besteht sie noch aus genau einem Schiff. Und damit das nicht auch noch untergeht, muss die Besatzung sich einiges einfallen lassen – zum Beispiel, über den Frieden und das Klima zu singen.

Maik Brandenburg (Text) und Dmitrij Leltschuk (Fotos)

05.02.2022, 21.48 Uhr



Eine mongolische Flagge weht an einer Mast des Schiffes Sukhbaatar.

Einsam stand der grosse Khan am Ufer. Hatte der Khan die Götter verflucht? Weinte er? Oder stand er nur starr, unfähig zu jeglicher Aktion angesichts des Unfassbaren: Eben noch schien der Sieg zum Greifen nah, auch Japan nur eine weitere Etappe auf dem Weg zur Weltherrschaft der Nachfahren von Dschingis Khan, Sohn des Himmels.

Gerade erst hatten seine Pferde China unter ihren Hufen zermalmt, seither gehorchte auch das Meer dem Willen der Mongolen. 4500 Schiffe folgten dem Kommando der Steppensöhne. An die 140000 Soldaten warteten auf den Befehl zur Landung in der Bucht von Hakata.

Doch hier, im Jahr 1281, wurde die grosse Flotte der Mongolen ein Frass der Wellen. Tausende Schiffe, Tausende Mann – untergegangen, ertrunken. Es war das zweite Mal, dass Kublai Khan, mächtigster Herrscher der vier Ecken der Welt, an diesem Strand scheiterte. Und wieder war es ein Taifun, der kurz vor dem Triumph alles zunichtemachte. Fassungslos stand der Khan im Schein der brennenden Planken. Noch eines und noch eines, am Ende hatte das Meer fast alle Schiffe verschlungen. Die Flotte der Mongolen, die mächtigste ihrer Zeit, weit grösser als die spanische Armada der fernen Zukunft, war Geschichte.

Chatgal

Rund 700 Jahre später sieht es so aus, als wollten sich die Japaner auch noch das letzte Schiff der Mongolen holen. Gegen Mittag an einem strahlenden Sommertag im Dorf Chatgal, einer Ansammlung von Jurten und Holzhütten im Nordosten der Mongolei, entert eine Handvoll Japaner die «Sukhbaatar». Sie umzingeln kichernd eine Schar Einheimischer. Die Japaner schwenken Fähnchen, keine Schwerter, einigen blitzt das mongolische Wappen am Revers: Wir kommen in friedlicher Absicht.

Die Admiralin nimmt sie trotzdem gefangen: Sie umarmt jeden Einzelnen, drückt ihm erst ein Abzeichen mit der Aufschrift «Mongolische Marine» in die Hand und dann jeden Einzelnen an ihren mächtigen Busen. Der klumpert wie ein Glockenspiel, das kommt von den Orden. Schliesslich müssen die Japaner mit ihr ein Lied singen. Eine Hymne auf die Freundschaft, sie hat sie selbst geschrieben. Ein paar Passagiere fallen ein, sie kennen das Lied aus dem Radio, auch aus dem Fernsehen, wo die Admiralin eine eigene Show hat.

**Die Sonne scheint, der See
liegt glatt, das Boot ist voller
fröhlicher, aufgeregter Leute.
Die Admiralin singt schon
wieder.**

Die Gäste mühen sich mit den fremden Worten und der fremden Melodie, am Ende bekommen sie trotzdem wieder eine Umarmung. «Wir verzeihen ihnen», ruft die Admiralin. Warum auch nicht – die Schmach von Hakata ist lange her. Die Sonne scheint, der See liegt glatt, das Boot ist voller fröhlicher, aufgeregter Leute. Die Admiralin singt schon wieder, kaum dass das Boot abgelegt hat. Noch so ein Gassenhauer, vielleicht die mongolische Version von «Oh, wie ist das schön».



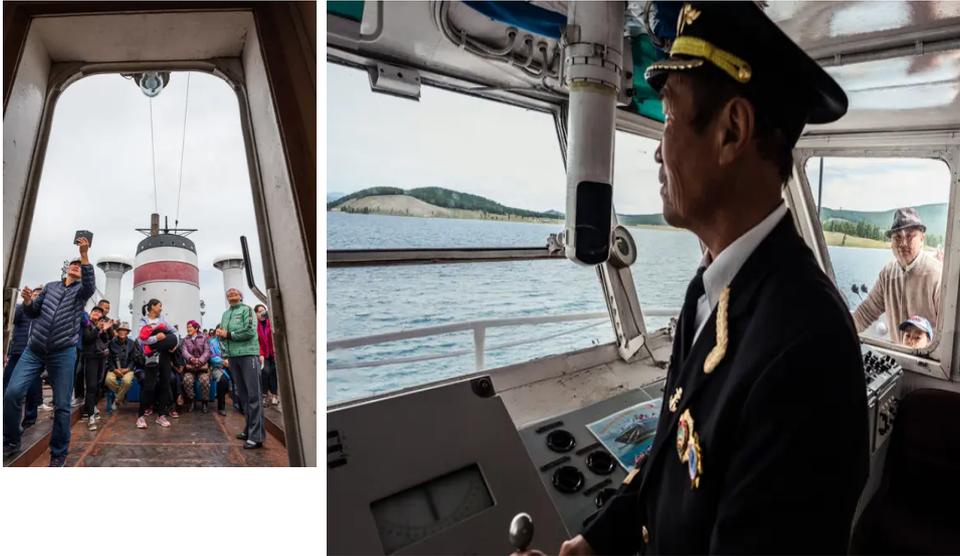
Die «Admiralin» führt auf der «Sukhbaatar» bei Rundfahrten für Touristen durch ein buntes Showprogramm.

Und schliesslich gibt es sie ja doch noch, die ruhmreiche Flotte der Mongolen. Sie besteht aus genau diesem Schiff, der «Sukhbaatar». Der Schlepper ist der Stolz der Nation, jedes Schulkind in der Mongolei kennt ihn: gebaut 1985 in den Karma-Werken bei Perm, UdSSR, zweimal 400 PS, Diesel, vollautomatische Steuerung. Es gibt Postkarten, Modellbausätze, Filmchen, Lieder über das Schiff. Nachts am Pier wird es von Scheinwerfern beleuchtet. Was macht es, wenn die Welt über «die kleinste Flotte der Welt» lächelt, die «kleinste Marine» mit gerade sieben Matrosen? Oder sind es nur noch fünf? Egal, die ganze Welt drängt doch zur Miniaturisierung, allen voran die Japaner. «Small is beautiful», ruft die Admiralin jetzt.

365 × mehr
News

Vor ein paar Stunden hat die Verwandlung der kleinen Urjinbadam Tschulunbaatar in die grosse Admiralin stattgefunden. Das, sagt sie, falle ihr immer schwerer. Sie ist 62 Jahre alt, sie hatte einen Herzinfarkt, und seit kurzem ist etwas mit den Hüften. Aber es geht ja um das Ansehen des Landes, um den Stolz der Nation. Es geht um die «Sukhbaatar»!

Also hat sie ihren pinkfarbenen Trainingsanzug abgelegt und sich die Uniform übergestreift, die ihre eigene Kreation ist. Auch die meisten Orden hat sie selbst entworfen, einige aber sind echt: die Auszeichnung «Verdiente Künstlerin der Mongolei» etwa oder «Verdiente Lehrerin der Mongolei». Auf die Orden legt sie so viel Wert wie auf den Lippenstift, die Wimperntusche oder das Rouge der Wangen. «Alles muss glänzen», sagt sie, «auch wenn es einmal trübe ist.»



Das Revier der letzten Reste der mongolischen Marine ist der Chöwsgöl, eigentlich ein See. Aber niemand nennt ihn so. Er ist «das kleine Meer». Urjinbadam hat auch hierzu ein Lied geschrieben, «Unser blaues Meer».

Auf dem Quai stand längst der Pulk der Gäste, laut und aufgeregt wie immer. Die Admiralin sah die Teenager mit Matrosenshirts und Bordcaps, einige hielten grinsend Pfeifen im Mund, weil ja jeder echte Seemann eine hat. Sie sah die alten Männer mit ihren Cowboyhüten über Dschingis-Khan-Bärten. Sie sah die alten Frauen mit ihren bunten Deel aus Seide, mit Perlen bestickt. Kaum dass sie ein Wort sagten. Dazwischen wirbelten die Kinder, schon jetzt beladen mit Kram aus dem Flottenshop, Wasserpistolen, Spielbooten, Eis. Aus einem offenen Bullauge zog der Duft von Gebäck und Teigtaschen. Zurückgelassene Pferde wieherten traurig.

Einzug der Admiralin: Lächelnd teilte sie die Menge, wie eine Fanfare ertönte ein Schmetterton aus einem Handy. Aus dem Krakeelen wurde ein ehrfürchtiges Raunen. Urjinbadam öffnete das Sperrgitter. Die Meute erklimm gesittet den Steg. Pünktlich um zwölf Uhr lösten sich die Taue. Der Kampf hatte begonnen.

Bimbos Ruf ist legendär, die Besuche bei ihm im Maschinenraum sind begehrt. Auf jeder Fahrt findet dort eine kleine Party statt.

Es ist der tägliche Kampf um die Herzen der Gäste. Sie müssen erobert werden, zweimal pro Tag. Es gilt, das Schiff zu retten. Noch immer ist es Symbol einer Nation. Doch auch der Staat hat längst die Taue gelöst, das Schiff treibt jetzt in der freien Marktwirtschaft. Seit Jahren ist es im Besitz einer Handelskette. Es ist eine Ware, es muss Umsatz machen. Sonst läuft es auf.

Angetreten ist eine kleine Stammcrew um die einstige Lehrerin Urjinbadam. Im Ruderhaus steht der Kapitän Luwsanzeren Bdamdorj. Als Kind lief er oft zum Hafen, eines Tages wollte er mitfahren. Er tut es jetzt seit fast vierzig Jahren. Im Maschinenraum arbeitet Dmitri Batuju, er ist seit über fünfzehn Jahren auf der «Sukhbaatar». Er ist Russe aus Irkutsk, der Stadt am Baikalsee. Er liebt die Maschine, und eigentlich sei der Chöwsgöl ja auch nur eine Verlängerung des Baikals. Ihm zur Seite steht der Mechaniker Borji Enpirob, ein stiller Mann, «ein Bastler», sagt sein Chef Batuju.

Und dann ist da noch Bimbo, der Hilfsmechaniker. «Bimbo, das reicht schon», sagt Bimbo, als sei der Name eine Marke. Irgendwie stimmt das auch: Sein Ruf unter den Teenagern ist legendär, die Besuche bei ihm im Maschinenraum sind begehrt. Auf jeder Fahrt findet dort eine kleine Party statt. Ein schmiereriger CD-Recorder spielt die Hits der mongolischen Hitparade. Die Mädchen kichern, wenn er tanzt, und lassen sich ihre Zigaretten mit einem Schweißbrenner anzünden. Manche haben eine helle Hose an, dann kleben hinterher Ölschmudgen auf der Pobacke. «Bimbo ist wichtig», sagt Urjinbadam. Sie meint: Bimbo holt auch die ganz junge Klientel an Bord.



Die Attraktionen an Bord der «Sukhbaatar» sind eng getaktet, die Umgebung findet bei den Touristen nur selten Beachtung.



Der Mechaniker Dmitri (r.) und sein Kollege Borji (l.). Bei der zweiten Tour des Tages sind sie nur selten noch ganz nüchtern.

Das Schiff tuckert durch eine atemberaubende Kulisse: graue Berge, grüne Hügel, Birkenwälder und das tiefe Blau des Sees. Manchmal ein Moschushirsch, ein Elch am Strand, und war das grosse Etwas dort nicht ein Bär? Doch kaum einer hat Augen für die Attraktionen der Küste. Urjinbadam, die befehlshabende Showmasterin, hält das Spektakel aus Gesangs- und Tanzwettbewerben pausenlos am Laufen, aus Versteigerungen, Witzen, kleinen Sketchen. Die Teilnehmer wetteifern um T-Shirts, Mützen, Gutscheine für Supermärkte oder das firmeneigene Hotel «Usan Sam» (Wasserweg).

Die Admiralin hat eine Zauberwaffe

Seit 2005 ist Urjinbadam an Bord. Sie war das letzte Aufgebot. Der Eigner war bereit zum Abwracken. Doch die Nachricht über das drohende Ende eines nationalen Symbols erreichte das Parlament in Ulaanbaatar. «Hakata», rief ein Mitglied der Mongolischen Volkspartei unter dem Beifall fast aller Anwesenden. Prompt fand sich das Menetekel der nun endgültigen Vernichtung der ruhmreichen Flotte an Mauern gesprüht wieder. Einige Politiker beschworen mit dem Schiff zugleich den Untergang der Nation. Der Staat griff ein, er übernahm Anteile am Schiff. Und er schickte die Admiralin.

Urjinbadam brachte ihre Zauberwaffe mit. «Ich war die Erste mit Belustigung», sagt sie. Es half auch, dass sie durch diverse Shows im mongolischen Fernsehen bekannt war. «Aber da kann man zur Not wegschalten.» Auf dem Boot, heisst das, kann man ihr nicht so leicht entkommen. Es kann auch bedeuten: Hier muss ich alles geben, sonst schmeissen sie mich über Bord. Die Herausforderung ist, jedes Ohr, jedes Herz dieses bunt gemischten Publikums zu erreichen.

Nach fünfzehn Jahren auf dem Schiff weiss die Admiralin, wie das geht. Es ist der Mix aus Fröhlichkeit und Wettbewerben – und natürlich dem Gesang der Entertainerin. Sie singt über den Frieden, das Klima, und selbst ein ermordeter Tourismusminister wird besungen. Doch bevor das Schiff gefährlichen Tiefgang bekommt, tönt ihr fröhliches Winterlied vom ersten Schnee, der alles weiss macht, und weiter pflügt die «Sukhbaatar» durch den Chöwsgöl, als sei sie für dieses Leben als Showboat gemacht.

Natürlich stimmt das nicht. Die «Sukhbaatar» war als Arbeitspferd gebaut, nicht als Zirkusgaul. Auch ihre Vorgängerinnen waren es. Ab 1913 fuhren sie von hier, von Chatgal, über den 130 Kilometer langen See an die russische Grenze. Im Schlepp zwei Barken mit Vieh, Daunen, den Fellen von Luchs und Fuchs, mit Leder und Knochen. Die Russen luden für den Rückweg Stämme ein, Ziegel, Sand und Diesel. Das Porträt der ersten Besatzung hängt im Café neben dem Ticketshop. Das zweitletzte Schiff sank im Frühjahr 1985 auf Reede, einen Kilometer vom Port. Es war kein Unfall, es war schon ausgemustert.

«Das Wasser lief herein, keiner hat sich gekümmert», sagt der Kapitän der «Sukhbaatar». Er war schon Schiffsjunge, einmal bekam er vom Maschinisten eine Ohrfeige, weil er an Bord gepfiffen hatte, Pfeifen an Bord bringt Unglück. Ausser man macht es so professionell wie Urjinbadam gerade. Dann könnte es das Schiff retten.

Eine Mutter weiss nicht, ob sie lachen oder weinen soll, als die Moderatorin ihr den Säugling aus den Armen reisst und hochhält.

Nach der Pfeifeinlage holt die Admiralin wieder Menschen nach vorne – eine Studentengruppe aus Ulaanbaatar, die Viehzüchterbrigade «10. Juli» aus dem Altai, einen «Verdienten Lehrer», einen «Verdienten Polizisten». Ein Smalltalk, eine Umarmung, auch 15 Sekunden Ruhm machen offenbar glücklich. Schliesslich ein Geburtstagskind, das sich das Matrosenshirt unter dem Gejohle der Anwesenden sofort überziehen muss. Eine Mutter weiss nicht, ob sie lachen oder weinen soll, als die Moderatorin ihr den Säugling aus den Armen reisst und hochhält. Er erhält den Preis für den Jüngsten an Bord, ein Mini-Matrosenshirt. Die Mutter drückt ihr Baby erleichtert an sich.

Vor der Brücke johlen die Passagiere, die Admiralin lässt ein paar Teenager rappen. Kurz darauf entern die Sieger den Steuerstand, sie tatschen auf den Steuerhebel, auf den Kompass, was soll's, der Kapitän kann den Kahn längst blind steuern. Sie setzen sich auf den weissen Hocker in der Brücke, den der Kapitän aus dem versunkenen Schiff geholt hat, er hat darauf das Navigieren gelernt. Der Kapitän wird zu allem lächeln und sich mit den Gewinnern fotografieren lassen, so sind die Bedingungen. Er bekommt eine Million Tugrik im Monat, rund 300 Euro. Ein bisschen mehr, wenn das Schiff voll ist. Eine Million, dafür muss ein Hirte sehr weit laufen. «Alles gut», sagt der Kapitän. «Nur so langweilig war es früher nicht.»



Zwei Matrosen auf einem Steg vor der «Sukhbaatar». Wie viel Besatzung das Schiff hat, ist nicht ganz klar.

Damals ist er den ganzen See hoch- und runtergefahren. Bis fast in den tiefsten Winter hinein, bis das Eis die «Sukhbaatar» erstarren liess. Jetzt tuckert er kaum ein Drittel der Strecke. Auf seiner Mütze sind Hammer und Sichel, er trägt noch immer die russische Uniform, so wie alle damals. Die Bekleidung der Matrosen waren nur leicht umgenähte Uniformen der Sowjetmarine. Die Mütze des Kapitäns trug man auch auf Panzerkreuzern der Roten Flotte. Der Kapitän ist mehrmals «Bestarbeiter» des Transportministeriums geworden, der Präsident überreichte ihm irgendwann den «Rot-grünen Orden der Arbeit». Sogar das Schiff hat eine Auszeichnung, er weiss nicht mehr, welche.

Schwer zu sagen, was er gerade denkt, sein Lächeln verrutscht zu keiner Zeit, auch nicht, als ihm jemand die Mütze vom Kopf reisst und sich aufsetzt. Mag er lieber Pferde als Schiffe? «Das Schiff ernährt mich», sagt der Kapitän, «vom Pferd habe ich nur das Fleisch.» Er stutzt. «Aber natürlich liebe ich Pferde, ich bin ja Mongole.» Doch er ist noch nicht zufrieden, er fasst mit der zweiten Hand das Steuerrad. Sekunden später lässt er sie wieder fallen. «Ein Schiff ist wie ein Pferd, ich habe keine Probleme mit ihnen», sagt er lächelnd.

Der Kapitän zuckt zusammen, eine metallene Stimme brüllt aus den Lautsprechern, der Gesang eines tuwinischen Schamanen. Das Schiff passiert eine kleine Insel, darauf der Chun Tolgoi. Den Nomaden ist er ein heiliger Berg, so viel weiss er. Worüber gesungen wird? Der Kapitän zuckt mit den Achseln. «Irgendwas mit Religion, ist mit der Demokratie gekommen. Früher war das einfach nur ein Berg.» Der Meute an Deck will die andächtige Stimmung auch nicht gelingen, sie jubelt einem vorbeizischenden Speedboot zu. Die «Sukhbaatar» umfährt den Berg, der Kapitän schickt eine Anweisung in den Maschinenraum, es geht wieder Richtung Heimathafen.

Es sieht nicht gut aus für die «Sukhbaatar»

Dort unten, bei den Motoren, kommt nichts vom lauten Spass auf dem Oberdeck an. Hier stampfen die Kolben, hier riecht es nach Öl und Schweiss, hier ziehen russige Schwaden statt weisser Wolken. «Hier wird wirklich gearbeitet», sagt Dmitri Batuju, der Chefmaschinist, als Russe allerdings darf er offiziell nur ein «beratender Mechaniker» sein. Batuju macht nochmals klar, was er von «denen da oben» hält: «Oben ist Kinderkram.» Hier unten aber, «in der Maschine», da entscheide sich, ob die «Sukhbaatar» tatsächlich überlebt.

Es sieht offenbar nicht gut aus. Nicht wegen des Aggregats, das ist top, dafür hat er gesorgt. Aber die Mongolen! Er beisst die Lippen zusammen, die Worte grummeln in seinem Bauch. Er kann sie nicht bezwingen. «Sie behandeln ihr Schiff kein bisschen besser als ihre Pferde», platzt Batuju heraus. «Sie binden es einfach an und weg.» Kein Gefühl für Ordnung, für Sauberkeit, für Technik. «Ein Rostkahn, es juckt sie nicht.» Wie Geschosse fliegen die Worte aus seinem Mund, eine Kanonade der Frustration, die kleine Brandlöcher in die Tapete seiner Kajüte gesengt hat. Aber er darf nicht gehen, was wird dann aus der Maschine? «Wenn ich weg bin, ist Sense hier.»

Er ist jetzt 58, er arbeitet für Verpflegung und Unterkunft und für die Tickets heimwärts nach Irkutsk. Früher fuhr Batuju auf dem Baikal und auf der Angara. «Das Boot hiess <Tor von Ochon>, fast vierzig Jahre immer unten, in Lärm, Dreck und Finsternis.» Batuju sagt es träumerisch, liebevoll, die Erinnerung besänftigt ihn. Das Boot ist längst ausgemustert, in Russland gab es für ihn keinen Platz mehr. Jedenfalls, sagt er, keinen Platz, der dunkel, schmierig und laut genug gewesen wäre.

Beratender Mechaniker also. Was rät er denn? «Weiterlernen, sage ich immer. Vielleicht begreifen sie's ja irgendwann.» Er hält kurz inne. «Ach», schreit er, «man sollte sie überhaupt nicht an Maschinen lassen. Die wollen überhaupt nicht zur See fahren.» Unvermittelt feuert er einen Schraubenschlüssel in Richtung Bimbo, den Herzensbrecher, der gerade mit einem neuen Mädchen in den Maschinenraum steigt.

Der Schlüssel trifft das Poster mit der «Miss Gobi 2011». Das Mädchen steht starr vor Schreck, Bimbo lächelt. Er kennt die Ausbrüche seines Chefs, das wird sich legen. Es ist ja erst die erste der zwei täglichen Touren. Spätestens bei der nächsten wird der beratende Mechaniker betrunken in der Kaffeeecke des Maschinenraums liegen, dann ist Ruhe. Dann ist es Borji Enpirob, der stille Mechaniker, der das Schiff am Laufen hält. Und der später seinen torkelnden Chef in dessen Hütte am Hafen bugsieren wird. Batuju wird den ganzen Weg fluchen, auf Russisch, und Borji wird dazu auf Mongolisch schweigen.

Aber noch tuckert die «Sukhbaatar» über den mongolischen Ozean. Keine Spur von Ermattung an Bord. Die Passagiere sind noch etwas enger zusammengerückt, noch näher an die Admiralin. Zu Beginn hatten sie sich gleichmässig verteilt, womöglich der natürliche Reflex in einem Land mit der geringsten Bevölkerungsdichte weltweit. Jetzt sind die Hemmungen abgelegt, der Spass hat sie zusammengebracht: Den Teenager mit glitzerndem Smartphone, den mittelalten Mann im Trainingsanzug, die Älteren in ihren traditionellen Deel, den Vater mit dem Baby im Tragegestell. Sie tanzen, singen und reissen die Arme hoch, wenn die Admiralin es befiehlt. Wo hat man schon so unterschiedliche soziale Schichten auf engstem Raum? Und vielleicht wäre das ja ein Modell für die Mongolei, deren Demokratie gerade zu kippen droht: die geschlossene Gesellschaft unter der Diktatur des Frohsinns?

**Tschimeddorj und Tugisurens
neun Kinder hätten ihnen
zum Hochzeitstag gern einen
neuen Apparat in die Jurte
gestellt, aber sie wollten die
Tour.**

«Wer will dieses T-Shirt, 35000 Tugrik?», ruft die Admiralin und schwenkt den begehrten Ringpulli. «Wer das Deck putzt, kriegt es für die Hälfte!» Die Leute jubeln, auch Tschimeddorj und seine Frau Tugisuren reiben sich die Lachtränen aus den Augen. Am Anfang sassen sie noch versteckt hinter einer Strebe, eng ans Schanzkleid gedrückt, sie sind das erste Mal auf einem Schiff. Nun haben sie sich hervorgetraut. Beide sind 83 Jahre alt, sie kennen die Admiralin aus dem Fernsehen. Ihre neun Kinder hätten ihnen zum Hochzeitstag gern einen neuen Apparat in die Jurte gestellt, aber sie wollten die Tour.

Sie kommen aus Naraan im Zentralteil des Landes, eine lange Reise. Natürlich tragen beide ihre besten Deel, Tugisuren die Orden «Ruhm der Mutter» ersten und zweiten Grades, ihr Mann den «Orden der Provinz Bulgan». «Wir waren Viehzüchter», sagt Tschimeddorj. «Was redest du, wir sind immer noch Viehzüchter!», ruft Tugisuren. Nachher stampfen beide einen Tanz aus ihrer Region. Die Admiralin spendiert immerhin kein weiteres T-Shirt, das sich der alte Mann womöglich vor aller Augen hätte überziehen müssen. Sie reicht einen in Folie gewickelten Kuchen heraus, er wird später von den Alten unter den Umstehenden verteilt. So macht man das auf dem Lande, wo Fleisch immer, Getreide aber schwieriger zu bekommen ist.

Bald darauf bindet Bimbo das Schiff fest und verschwindet mit seiner neuesten Eroberung. Ihm folgen die Passagiere, es sind andere jetzt, entspannte, heitere, nicht die nervösen und ein wenig ängstlichen wie beim Ablegen. Der Kapitän nimmt die Mütze ab, sie passt nicht durch die Tür, dann verschliesst er sein Ruderhaus. Er wird zu Mittag essen im Café am Hafen, ein wenig schlafen. Maschinist Batuju bleibt an Bord, er erwartet Gäste, denn «der beste Zeitvertreib ist das Trinken mit russischen Touristen». Es gehe aber auch ohne. In drei Stunden wird ihn Borji herausholen, egal in welchem Zustand. Dann beginnt die nächste Tour.

Auch die Admiralin wird wieder aufsteigen, natürlich. Die Uniform geputzt, die Orden gerichtet, die Lidstriche nachgezogen. Die moderne Mongolei hat nicht viel, womit sie glänzen kann. Die überwältigende Landschaft, die Steppen, den Altai, die Seen. Die endlosen Wege für Pferde und Jeeps, die nie gegangenen Pfade für Wanderer, die Paradiese für Angler. Und eben ein Meer, das eine Flotte befährt. Ein kleiner Posten nur in der Wirtschaft des Landes. Ein riesiger im Bruttogläcksprodukt seiner Bewohner. «Ich war Tänzerin, TV-Moderatorin, Kulturfunktionärin», sagt Urjinbadam Tschulunbaatar. «Aber das Schiff ist wichtiger als alles andere.»

Was will sie noch erreichen? Die Admiralin zieht die Stirn kraus. «Ich will», sagt sie, «dass wir hier noch Kino an Bord haben, bevor ich meinen zweiten Herzinfarkt kriege.» Ihr letzter Spass, auch ohne Publikum? Nein, kein Lächeln, kein verschmitzter Blick. Es scheint ihr ernst zu sein.

Mörön

Bat-Ochir Batsuk, 58 Jahre alt, hat aufgegeben. Zumindest das Schiff, die «Sukhbaatar», auf der er vor zwei Jahren zuletzt war. Sein Schiff, das manchmal zu viel Tiefgang hatte wegen der schweren Fracht. Dann haben sie alles ausgeladen und auf Booten reingerudert. Noch bis in den Dezember sind sie gefahren, der Bug war ja verstärkt. Immer bis hoch nach Russland, Vieh, Felle, Knochen, zurück mit Maschinen, Kohle, Kraftstoff, Getreide. Mit der neuen Zeit zogen sie immer weniger. Eines Tages kamen sie leer zurück.

Bat-Ochir Batsuk war der vorletzte Kapitän auf der «Sukhbaatar». Er erlebte den Umbruch mit, als es keine Waren mehr gab, als die jahrzehntelangen «brüderlichen Beziehungen» zur Sowjetunion stiefbrüderlich wurden. «Es war nicht unsere Schuld, es waren die neuen Zeiten.» Er sagt es ungefragt, als hätte er sich schon oft für seinen Ausstieg rechtfertigen müssen, dafür, nicht als Letzter von Bord gegangen zu sein. Hat er das?

«Ich bin doch zu alt», sagt Batsuk. «Ich habe mein Spiegelbild im Kompass gesehen. Ich kann keinen Touristen mehr retten, wenn einer über Bord fällt. Sie trampeln da rum wie wilde Pferde. Das Boot kann kippen, herrje.» Irgendwann werde das passieren, so viel sei sicher. Darum musterte er damals ab, ein paar Jahre nach der Privatisierung 1996. Darum und der neuen Fracht wegen, der Touristen. «Ich war nie seekrank», sagt er. «Aber jetzt, die vielen Menschen an Bord. Ich musste schon kotzen, wenn wir kaum draussen waren.» Batsuk schweigt einen Moment. Dann: «Die anderen haben mir nie etwas vorgeworfen. Aber ich mir schon.»

Darum auch ist er jetzt hier, in Mörön. Auf irgendeinem Grundstück nahe dem Flugplatz der kleinen Stadt. Um ihn herum ein Dutzend Schüler der «2. Schule», vor ihm eine an die Wand gemalte Weltkarte. Blau das Wasser, orange und weiss die Kontinente. Keine Ländernamen, keine Ländergrenzen. Aber immerhin – eine Karte, in der Schule fehlt sie. Batsuk trägt seine alte Kapitänsmütze, ein Matrosenshirt und sein herzlichstes Lächeln. Er wirkt wie ein Verkäufer, und irgendwie ist er das ja auch: «Ich möchte ihnen die Freude an der Seefahrt zeigen. Dann überlebt auch die «Sukhbaatar.» Hat Saint-Exupéry nicht etwas Ähnliches gesagt?



Ex-Kapitän Batsuk Bat-Ochir erzählt Schülern vom richtigen Meer.

Batsuk macht das etwa einmal im Monat, es hängt davon ab, ob er genug Kinder interessieren kann. Keiner der Schüler, Kinder von Bauern und Nomaden, war bisher auf einem Schiff. Der 11-jährige Seyerikbolat hat immerhin schon einmal ein Boot gerudert. Auf dem Meer? «Ja», sagt er, «es gab riesige Wellen.» Auf welchem Meer denn? «Na, auf unserem, dem Chöwsgöl.»

Batsuk muss lachen. «Das ist ein Teich», ruft er. Viele kannten nur Touristenboote, sagt er später, und noch weniger wüssten, was ein Kapitän ist. Er zeigt auf die Wand, umreisst den Pazifik. Dann nimmt er ein Steinchen vom Boden, hält ihn auf den Ozean. «Das ist der Chöwsgöl.» Die Schüler raunen. Mit einem Papierboot fährt er über die Karte. Es stürmt, es gewittert aus dem Mund des Kapitäns. Das Schiff geht auf und ab, es bekommt Schlagseite, es dreht sich, es macht sogar einen Überschlag. Da, ein haushoher Brecher, das Schiff ist verloren, ein Spiel der Wellen nur noch. Doch der Sturm legt sich, das Schiff erreicht den Hafen. Die Kinder klatschen, erleichtert, doch auch ein bisschen ängstlich. Es ist fraglich, ob Batsuk ihnen gerade die Freude an der Seefahrt vermittelt hat.

Am Ende jedoch stellt sich ein Junge vor Batsuk. «Ist das denn ein Beruf?», fragt er. Batsuk strahlt vor Glück, er sieht aus, als wolle er den Jungen sofort auf das Schiff verschleppen. Vorerst lädt er ihn zu sich nach Hause ein. Dort hängt seine alte Uniform. «Weisst du eigentlich», fragt er, «dass die Mongolei die grösste Flotte der Erde hatte?» Der Junge guckt ihn an.

«Was ist eine Flotte», fragt er.

Maik Brandenburg ist als Rügauer eigentlich grössere Schiffe und Gewässer gewohnt. Von «Dschingis' Kahn» hörte er erstmals im mongolischen Altai, auf 3000 Metern Höhe.

Mehr zum Thema



BILDSTRECKE

Bildergalerie Mongolei

Markus Städeli

Nur für Sie

Novartis wird plötzlich
umworben

Franziska Pfister

MEINUNG

Nach der Pandemie ist vor
der Pandemie

Daniel Meier

Airlines sch
Angriffsme

Moritz Kaufmann

[Kontakt](#) [AGB und Datenschutz](#) [Impressum](#)

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.