

Karl Schlögel

Berlin
Ostbahnhof
Europas

Russen und Deutsche
in ihrem Jahrhundert

(1998)

Siedler Verlag

Berlin, russische Stadt

Zum ersten Mal nach einem Jahrhundert furchtbarer Verwicklungen und Zusammenstöße gibt es zwischen Deutschland und Rußland keine wirklichen Probleme mehr. Deutschland ist wiedervereinigt. Die sowjetischen Truppen sind abgezogen. Die bestehenden Grenzen sind endgültig anerkannt. Wovon die Generationen davor nur träumen konnten, ist Wirklichkeit geworden: Normalität in den Beziehungen zwischen zwei europäischen Nationen, die sich in diesem Jahrhundert Furchtbares angetan hatten. Deutsch-russische Beziehungen können endlich mehr sein als »negative Polenpolitik« und das alte Spiel, dem zufolge der Feind meines Feindes mein Freund sei. Wir sind endlich heraus aus dem Tumult des zwanzigsten Jahrhunderts. Wir sind frei.

Zu dieser Freiheit gehört auch, daß wir einen Blick zurückwerfen können. Gelassen, denn was geschehen ist, ist geschehen. Ohne Eiferertum und Rechthaberei, denn wir richten im nachhinein nichts mehr aus. Wir können heraustreten aus dem geteilten Horizont der Nachkriegszeit und Abschied nehmen von den Vereinfachungen, die in jedem Entweder-Oder liegen. Die Bereinigung des Feldes hat die alten Frontstellungen und Barrieren abgeräumt. Es gibt nichts mehr, was uns hindern könnte, uns unsere Geschichte zu erzählen. Es sei denn, unser beschränktes Vermögen, von den Ungeheuerlichkeiten zu sprechen, die jener Generation zum Lebensschicksal wurden. So blicken wir zurück auf ein Jahrhundert mörderischer Destruktivität, das in einem einzigen Augen-

blick zerstörte, woran Generationen gearbeitet hatten. In dem Feuer, in das wir zurückblicken, ist das alte Europa verbrannt, und auch im Verhältnis zwischen Deutschen und Russen konnte es nie mehr so sein wie vor dem Tag, an dem das »Unternehmen Barbarossa« begann.

Nirgends hat sich der Knoten der deutsch-russischen Beziehungen so dramatisch zusammengezogen wie in Berlin. Alle deutschen Wege nach Rußland führten in diesem Jahrhundert über Berlin, und alle russischen Wege nach Europa gingen über Berlin. Berlin war der Schauplatz deutsch-russischer Haupt- und Staatsaktionen und Wendepunkt für das Schicksal unzähliger Deutscher und Russen. Da sich diese Geschichte unter dem Strich als eine Geschichte von Katastrophen darstellt, war Berlin auch Katastrophenort. Nichts, was nicht ausprobiert worden wäre. Keine Allianz und Koalition, die man nicht wenigstens vorübergehend praktiziert hätte. Keine Kombination, die undenkbar gewesen wäre. So verschlingen sich in Berlin die Fäden zu einem Knäuel, das den Erfindungsreichtum jedes noch so genialen Dramatikers weit übersteigt.

Man muß lange suchen, um eine europäische Metropole zu finden, die einen ehemaligen politischen Kommissar und Beauftragten Lenins zum Bürgermeister hatte wie das Berlin der Nachkriegszeit in Ernst Reuter. Die »Freiheit des Westens« wurde während der Blockade von einem Mann verteidigt, der 1918 mit Karl Radek über die ostpreußische Grenze gekommen war und der sich später mit Alexander Kerenski,

dem im Berliner Exil lebenden Chef der Provisorischen Regierung, angefreundet hatte. In Berlin stoßen wir auf deutsche Generäle, die fließend Russisch sprechen. General Hans Krebs, der im April 1945 die Kapitulationsverhandlungen mit General Tschuikow führte, hatte es bei den gemeinsamen Manövern von Reichswehr und Roter Armee und während seiner Arbeit an der Moskauer Botschaft gelernt. Im zerstörten Berlin von 1945 treffen wir auf Russen, die Berlin noch aus den zwanziger Jahren kannten, wie jener legendäre und an seiner glatt polierten Glatze schon von weitem erkennbare Kulturoffizier Sergej Tjulpanow, der mehr von Goethe und Schiller als von Brecht und Becher hielt und 1945 noch an ein Deutschland glaubte, das es gar nicht mehr gab. Nur in Berlin war es denkbar, daß eine komplette Regierungsmannschaft aus dem Moskauer Exil eintraf, deren Mitglieder oft so gut Russisch sprachen wie Deutsch und die häufig die sowjetische Staatsbürgerschaft oder einen Rang in der sowjetischen Armee hatten.

• Keine andere Stadt war – im Guten wie im Bösen – so sehr verwoben mit dem Russischen. In den zwanziger Jahren wurde Berlin zum Ankerplatz für Hunderttausende russischer Emigranten, russischer Verlags- und Zeitungsort Nummer eins. In Berlin schrieben Ilja Ehrenburg und Vladimir Nabokov ein Stück russischer Kulturgeschichte. Doch auf das russische Berlin der Emigranten folgte ein anderes: Nach dem Überfall auf die UdSSR füllten sich die Katakomben der Stadt mit den Elendsgestalten sowjetischer »Ostarbeiter«, die Berlin noch in Gang hielten, als die Bomben fielen. Und als auch dieses russische Berlin untergegangen war, folgte ein drittes: das Berlin der Rotarmisten. Niemand kannte die Stadt so gut wie sie. Meter für Meter, Keller für Keller, Haus für Haus hatten sie sich zu den Bunkern der

Reichskanzlei und zum Reichstag vorgearbeitet. Als die Fahne auf der ausgeglühten Kuppel gehißt war, ging ein Kapitel in dem deutsch-russischen Roman zu Ende. Das russische Berlin hatte den Weg vom »Charlottengrad« der Emigranten nach »Pankow«, dem neuen Machtzentrum in der sowjetisch besetzten Zone, zurückgelegt.

Es geht nicht um eine weitere Geschichte der deutsch-russischen Beziehungen. Solche gibt es bereits, einige darunter sind inzwischen Klassiker geworden. Dem Verlauf der Geschichte entsprechend, haben sie meist düstere Titel. Sie heißen: Krieg und Frieden, Unheilige Allianz, Schicksalsgemeinschaft, Teufelspakt, Europäischer Bürgerkrieg. Zu praktisch allen Aspekten deutsch-russischer Beziehungen – ob zur Zusammenarbeit von Reichswehr und Roter Armee, zur sowjetischen Kulturpropaganda, zur Berliner Osteuropakunde – gibt es zahlreiche und glänzende Untersuchungen. Inzwischen hat eine große Ausstellung zum Thema »Berlin-Moskau« stattgefunden. Es gibt nicht mehr viele Geheimnisse, die noch gelüftet werden müssen, und es ist unwahrscheinlich, daß ein neuer Fund im Archiv die bisher geleistete Arbeit gänzlich über den Haufen werfen wird.

Und doch ist trotz dieser riesenhaften Arbeit kaum eine Vorstellung davon entstanden, was da zerstört worden ist. Wie benommen vom Horror des Krieges im Osten haben wir etwas übersehen, das vielleicht noch wichtiger ist als alle Greuel und Grausamkeiten: das Ende von etwas, das für Generationen fraglos und selbstverständlich gewesen war. Es handelt sich um kulturelle Nähe, die keiner umständlichen Übersetzung bedarf. Dazu gehört ein Vorrat von Vorstellungen und Begriffen, die allen gemein sind. Dazu gehören Umgangs- und Lebensformen, die von allen geteilt werden und

als verteidigungswert erscheinen. Was auch geschehen mochte, dieser Referenzrahmen wurde nie angetastet. Man konnte unterschiedlichster Auffassung sein, aber daran rüttelte man nicht. Das Bezugssystem funktionierte, weil alle, die sich darin bewegten, denselben Lebens- und Erwartungshorizont hatten. Ein solcher gemeinsamer Horizont geht nicht aus Absprachen hervor, sondern ist etwas sehr Voraussetzungsreiches, das in Generationen geschaffen wurde. Das Ende der Selbstverständlichkeiten markiert zivilisatorische Brüche drastischer, als der Abbruch von diplomatischen Beziehungen und selbst Kriege es vermögen. Mit den Selbstverständlichkeiten endet die Routine, auf deren stummem Funktionieren unsere Zivilisation beruht. Und gerade dies war geschehen.

Dieses Buch handelt vom Ende der Selbstverständlichkeiten, von der Zerstörung dessen, was es vor dem Ersten Weltkrieg einmal gab und was Zivilisationsnormalität genannt werden kann. Es sind Studien über kulturelle Nähe und kulturelle Dichte und über deren Auflösung in der Weltkriegepoche. Es ist die Erzählung davon, wie ein zur Routine gewordenes Verhältnis aufhört, so daß die Nachgeborenen wieder ganz von vorne beginnen müssen. Es kann nichts Radikaleres über die Geschichte einer Beziehung gesagt werden, als daß der Vorrat an gemeinsamen Vorstellungen, an »Werten« sich erschöpft hat, weil es keinen gemeinsamen Horizont mehr gibt und die Beteiligten am Ende nicht einmal wissen, wovon der jeweils andere spricht. Die Spaltung der Welt ist dann vollständig geworden, die Erfahrung von Krieg und Zerstörung hat alles andere überlagert und scheint das einzige zu sein, was als gemeinsamer Bezugspunkt übrigbleibt.

Wenn Berlin der Ort kultureller Nähe und Dichte, aber auch von deren Auflösung ist,

dann muß geschichtliche Arbeit ihr auf die Spur kommen. Man muß versuchen, das Netzwerk, die Beziehungen und Verbindungen, die sichtbaren und die unsichtbaren Fäden zu fassen. Dies gelingt nicht, wenn man die zahlreichen Einzeluntersuchungen zu einer Synthese, zu einem Mosaik oder einem Panorama addiert oder montiert. Es bedarf eigener Sichtachsen und einer ganz eigenen Arbeit der Verknüpfung. Die disziplinar angelegten Untersuchungen interessieren sich nur selten für das, was jenseits ihres »Fachgebiets« liegt. Damit bringen sie sich oft um die aufregendsten, die weiterführenden Einsichten. Für sie hat es keinen Belang, daß es ein Treffen von Karl Radek, dem Inbegriff des international agierenden Revolutionärs, mit Karl Haushofer gab, in dem manche den »Mann hinter Hitler« sahen; es ist nicht von Relevanz, daß Anastasia, die »falsche Zarentochter«, von einem Professor Bonhoeffer behandelt wurde; es ist nur eine Anekdote wert, wenn Ernst Jünger am Jahrestag der Oktoberrevolution zum Empfang in der sowjetischen Botschaft Unter den Linden erscheint.

Aus meiner Perspektive hingegen sind dies alles Momente eines Textes, den wir erst wieder lesbar machen müssen. Das bedeutet Verknüpfungsarbeit – oft bis an den Rand der Erschöpfung. Wenn man die Tröstungen der Geschichtsphilosophie hinter sich gelassen hat, kann man sich auf keiner »Gesetzmäßigkeit«, keiner »Logik der Geschichte« ausruhen. Man kann sich nach dem, was geschehen ist, nicht mehr einem »Prozeß« oder einer »Struktur« anvertrauen. Wir folgen keinem Plan, keinem Schema, sondern allein dem, was sich zur Kontingenz fügt. Wir arbeiten uns vor von Knoten zu Knoten und kommen im Grunde nie zu einem Ende. Das einzige Kriterium, das wir haben, ist die Festigkeit des Gewebes und das Bild, das sich aus den Tausenden von Knoten

irgendwann abzeichnet. Die Arbeit von Historikern ist, so könnte man formulieren, nichts anderes als Wiederverknüpfen und Aufrollen von gerissenen Biographien, Lebenszusammenhängen und Ereignisketten. Unsere Arbeit hat sich gelohnt, wenn wir etwas bis dahin Verborgenes zur Anschauung gebracht haben.

Mich führten viele Wege ins russische Berlin. Die ersten russischen Ortsnamen, die sich mir einprägten, habe ich aus den Suchmeldungen des Deutschen Roten Kreuzes gelernt, die noch in den fünfziger Jahren im Radio verlesen wurden. Als ich zu lesen begann, waren die Illustrierten voll von Anastasia-Reportagen – das war meine erste Begegnung mit den Überresten der russischen Emigration auf deutschem Boden, noch bevor ich wußte, was das ist. Dwinigers »Armee hinter Stacheldraht« las ich, weil es in der Bibliothek meiner Schule vorhanden war. Im Berlin der sechziger Jahre, in dem ich zu studieren begann, waren die Spuren des Krieges noch allgegenwärtig, in den Einschlägen im Putz des Kreuzberger Hauses, in dem ich wohnte. Relikte des russischen Berlin waren noch zu sehen: in der Reklame des Ladens für Samoware in der Marburger Straße, in den Antiquariaten, in denen man noch Überreste der russischen Bücherwelten der zwanziger Jahre finden konnte. Viele der historischen Akteure, die ich bei der Arbeit an meinem Buch über den Untergang Sankt Petersburgs kennengelernt hatte, fand ich im Berlin der zwanziger Jahre wieder, gerettet, aber im Exil. Viele, denen ich in meinen Studien über das Moskau der dreißiger Jahre begegnet war, waren aus Berlin dorthin gekommen. Sogar das Komintern-Berlin kehrte für einen Augenblick wieder: in den »Inprekorr«-Reprints der späten Studentenbewegung und in den Erzählungen der kommunistischen Arbeiterveteranen aus dem Berliner Norden. Ich fand Pjotr Krasnows Roman »Vom

Zarenadler zur Roten Fahne« in den Berliner Antiquariaten und gewann so eine Vorstellung davon, daß es einmal einen russischen Autor gegeben hatte, dessen Bestseller auf deutsch erschienen waren.

Berlin erzog zur Wahrnehmung russischer Präsenz. Kein Meter, der nicht gezeichnet schien. Die Ehrenmäler in Treptow und im Tiergarten. Delegationen absolvierten dort nicht nur ihr Pflichtpensum. Im Institut, an dem ich studierte, gab es noch Schüler des großen Otto Hoetzsch, der vor dem Kriege Berlins Weltruhm in der Osteuropaforschung begründet hatte. Hier lebte noch eine Dichterin, die als junges Mädchen bei Nikolai Gumiljow in Petersburg gelernt hatte, wie man Gedichte schreibt. In den Programmheften der Deutschen Oper standen die Namen einer russischen Ballettmeisterfamilie, die schon in den zwanziger Jahren nach Berlin gekommen war. Und alle kannten irgendwie Erzpriester Malzew. Vom Alexanderheim in Tegel, das wie so vieles in den sechziger Jahren dem Abriß zum Opfer fiel, blieb nichts außer ein paar Photos und ein schmiedeeiserner Kleiderständer, den ein Bekannter aus dem Schutt rettete. Irgendwann in den siebziger Jahren setzte eine Entdeckungsbewegung ein, die der frühen Sowjetunion galt – der Avantgarde, Lissitzky, Rodtschenko, Tretjakow, und damit auch deren Berliner Verbindungen. Und dann kam das Ende des Kommunismus und das Ende von Ost- und Westberlin. Ein neuer Blick auf die Geschichte war freigegeben, jenseits des »deutschen Historikerstreits«, in dem Zusammenhänge bestritten wurden, die unbestreitbar waren, und Kausalitäten behauptet wurden, die nur Konstruktionen waren.

Geschichte findet nicht im luftleeren Raum statt. Geschichte hat einen Ort. Berlin ist der Raum, wo die deutschen und die russischen



Das Ende der Selbstverständlichkeiten. Jahrzehntlang war in Berlin der Ausnahmezustand Normalität: ein Niemandsland mitten in der Stadt, eine scheinbar unüberbrückbare Kluft zwischen Ost und West. Die Wüste zwischen Potsdamer und Pariser Platz nahm der englische Photograph Aidan O'Rourke zu Beginn der achtziger Jahre auf.

Wege sich kreuzen. Fast jeder Meter ist markiert. Da gibt es die dichte Stadt des »Sankt Petersburg am Wittenbergplatz« mit seinen Cafés, Dielen, Konditoreien, Kunstgewerbeläden, seinen Verlagen und Buchhandlungen. Da gibt es das andere, das sowjetisch-kommunistische Berlin, dessen Zentren in der alten Mitte und im Osten der Stadt liegen: um die Botschaft Unter den Linden, um den Bülowplatz, um die Kneipen, die proletarischen Vereine, die Sportplätze, das Rote Berlin. Da gibt es die Salons und Gesellschaften des Alten und Neuen Berliner Westens, in denen Russen dazugehören, nicht als exotisch bestaute Kosaken, sondern weil sie Europäer sind. Da gibt es die Komintern-High-Society, dieses einzigartige Biotop, aber auch die Gefängnisse von Moabit und Plötzensee. Diese Karten ergeben übereinandergelegt die russische Topographie Berlins.

Wer dem russischen Berlin auf der Spur bleiben will, dem wird einiges abverlangt. Er muß in Berlin und in Moskau ein wenig zu Hause sein und wenigstens zwei Sprachen sprechen. Er sollte sich im »Taribari« in der Nürnberger Straße, wo die russischen Emigranten verkehren, ebenso auskennen wie im Klub im Haus Kronprinzenufer 10, wo sich Berlins linke Intelligenz mit sowjetischen Autoren und Regisseuren auf Durchreise trifft. Er sollte die Strecke nach Moskau mit den Reiseberichten von damals mehr als einmal zurückgelegt haben, um zu verstehen, was Eydtkuhnen oder Negoreloje einmal war: »Porta orientis« und Nadelöhr, durch das alle – von den Diplomaten bis zu den Unternehmern, von den »Fellow travelers« bis zu den Agenten – kommen mußten. Er muß den Grundriß des Moabiter Zellengefängnisses, in dem Radek eingesperrt war, im Bauarchiv auffinden. Er muß bereit sein, nach Karaganda zu fahren, wenn ein Leben, das in Berlin begonnen hat, dort zu Ende gegangen ist.

Das russische Berlin, das man beschreiben will, ist eine Schule, in der man viel lernt. Es ist eine Schule der Sinne und des historischen Instinkts. Man lernt, daß hinter dem Zeremoniell des diplomatischen Korps die Zivilisierungsarbeit von Generationen steckt und daß es zu welthistorischen Umbrüchen gekommen sein

muß, bevor auch nur eine Nuance geändert wird. Kursbücher sind mehr als nur eine Liste von Reisezielen, Zügen und Zeiten. Ihre Frequenzen haben zu tun mit Krieg und Frieden. Der Nord-Express steht wie der Orient-Express für das alte Europa, das Gefährt, das »Schienewolf« genannt wird, steht für den technisierten Krieg, für verbrannte Erde und totale Mobilmachung. Wir sehen in Harry Graf Kessler einen großen Ethnologen des untergehenden Europa und lesen sein Tagebuch als eine Art teilnehmende Beobachtung der Berliner Gesellschaft. Wir lernen, wie man aus literarischen Texten mehr herausholt als nur literarische Anspielungen und daß auch das Exoterische gelesen werden kann: als Zeit, in Worte gefaßt. Botschaftsempfänge, auf denen »tout Berlin« zusammenströmt, sind für uns das Prisma, in dem man erkennt, wen man kennen muß, wenn man etwas verstehen will. Wir nehmen die Skandalgeschichten der Regenbogenpresse um Anastasia ernst, denn wir haben begriffen, was es für die Welt bedeutete, fortan ohne Zar und Kaiser auskommen zu müssen. Fast überall, wohin wir kommen, entdecken wir weiße Flecken: Es gibt kaum Untersuchungen zur historischen Formenwelt der diplomatischen Kultur, kaum etwas über den Kosmos der Komintern-Boheme, gar nichts über die Epochen-

figur des Agenten. Die vorliegenden Studien sind daher nichts anderes als Anfänge, Versuche, Eröffnungen, die die fälligen Arbeiten anregen und vorbereiten, nicht vorwegnehmen können.

Was man dabei zu sehen bekommt, ist kein Schluß und keine Lehre, sondern eine Reihe von Geschichten, aus denen sich der Knoten geschürzt hatte. Es ist wenig sinnvoll, eine Anweisung zur Lektüre zu geben. Der Leser muß sich selbst zurechtfinden. Er kann davon ausgehen, daß ich viel Zeit und viele Gedanken darauf verwendet habe, herauszufinden, welches die Schwerpunkte der Recherche und der Darstellung – also die Knoten, die Sonden, die Stolten – werden sollten. Es versteht sich von selbst, daß weitere zu nennen wären. Aber auch dieses Buch ist endlich.

Es wird an den einzelnen Kapiteln selbst klar, weshalb sie notwendig und triftig sind. Es sind Drehbücher für den Untergang. Einzelne Studien kreisen, wie man leicht sehen kann, um Orte: Bahnhöfe, Grenzpunkte, Salons, Gefängnisse, Botschaften, Redaktionen, Cafés, Institute. Wieder andere haben Bilder und Bildwelten zum Mittelpunkt: Berlin als Metropole, die *mental maps*, die inneren Landkarten der Generation zwischen den Kriegen. Und schließlich geht es in fast allen Kapiteln um Personen, kul-

turelle Typen, Charaktere, also das Personal der Weltkriegsepoche: Emigranten, Agenten, Diplomaten, Militärs, Literaten, Funktionäre, Professoren, Virtuosen des Bürgerkrieges. Sie sind in der Regel Russen, Deutsche, Juden. Die Geschichten stehen für sich und können für sich gelesen werden, aber der Reiz des Buches besteht in den Linien, die aus dem einen Kapitel in ein anderes hinüberlaufen. Der Leser kann sich an den Titeln und Zwischentiteln rasch einen Überblick verschaffen und entscheiden, wo er einsteigen will. Der Personenindex wird ihm helfen, Querverbindungen und Querverweise ausfindig zu machen.

Wenn der Sinn der hier vorgelegten Studien schon nicht eine Lehre sein kann, sondern eine Einladung, sich in den Unübersichtlichkeiten und Verworrenheiten eines heillosen Jahrhunderts umzusehen, dann ist es auch müßig, eine Quintessenz formulieren zu wollen. Manche mögen es für ein sehr dürftiges Resultat halten, wenn man am Ende dieser Studien nichts anderes zu sehen bekommen hat als die Abwicklung und Überwältigung des neunzehnten Jahrhunderts. Aber sich einzugestehen, daß mehr nicht ›drin war‹, ist zuweilen weit schwerer zu ertragen, als sich auf dramatisch-pompöse Weise von Illusionen zu verabschieden, die verantwortlich gewesen sein sollen dafür, was mit Europa geschah. Wir können ruhig davon ausgehen, daß die Generationen vor uns nicht dümmer waren als wir selbst.

Wenn heute dennoch, wie ich annehme, alles anders ist und anders werden könnte, dann nicht weil wir klüger geworden sind, sondern weil die heillosen Machtverhältnisse, die den Generationen zuvor so unbegreifliche Konfusion und so unermeßliche Leiden aufgebürdet haben, vergangen sind. Die Konstellation der ineinander verkrallten Totalitarismen, in der die

Völker Europas zur Geisel selbstmörderischer Bewegungen wurden, ist aufgelöst. Machtzerfall, Selbstdemontage und Erschöpfung durch Krieg haben die Fesseln gesprengt und die unseeligen Allianzen zerstört, in denen noch die schöpferischsten Geister der Epoche befangen und gefangen waren. Organisationsgenie und intellektuelle Leidenschaft, bürgerschaftliches Engagement, energisches Intervenieren können nun zum Zuge kommen, ohne zugleich in tödliche Verstrickung münden zu müssen. Was der Totalitarismus ins Destruktive gewendet hatte, hat nun die Chance, sich produktiv auszuleben. Die Tugenden der verlorenen Generationen, einmal emanzipiert vom Zwangszusammenhang der Weltkriegsepoche, können zu Schubkräften zivilgesellschaftlicher Entwicklung werden. Das war nach 1945 wenigstens im Westen der Fall, und nach 1989 auch anderswo.

Vieles spricht dafür, daß sich die alte Konstellation erledigt hat. Die heroischen Anstrengungen und die phantastischen Projekte der Sturm-und-Drang-Periode des zwanzigsten Jahrhunderts sind überflüssig geworden. »Schicksalsgemeinschaft« oder »Geist von Rapallo«, oder wie die Epochen-Chiffren sonst noch geheißen haben, sind Geschichte geworden und ohne Relevanz für die heutige Situation. Die Notlage, in der sie erfunden wurden und aus der sie herausführen sollten, existiert nicht mehr. Die Generalität spricht weder Russisch noch Deutsch, sondern das Amerikanische, das im europäischen *headquarter* üblich ist. Die Flüchtlinge, die das russische Berlin von einst gebildet hatten, sind abgelöst von den ›neuen Russen‹ im Berlin von heute. *Business as usual* am Ende eines Jahrhunderts der Katastrophen. So langsam arbeitet Geschichte.

Berlin, im Februar 1998

Karl Schlögel

Asien beginnt am Schlesischen Bahnhof

Bis zum Ersten Weltkrieg war Berlin der zentral-europäische Eisenbahnknoten und der Durchgangspunkt für alle, die Europa von Ost nach West oder von West nach Ost durchquerten. Berlin war die erste Station für alle Reisenden aus dem Russischen Reich auf dem Weg ›nach Europa‹, und Berlin war die Station, auf der man sich einstellte auf das ganz andere, das einen nach zwei Tagen Zugfahrt erwartete. Berlin ist – neben Wien – in den russischen Reiseführern, die von der Jahrhundertwende an in Mode kamen, der Ausgangspunkt für die Erkundung Europas. Direkt vis-à-vis dem Südportal des Bahnhofs Friedrichstraße im Stadtzentrum lag denn auch das Hotel de Russie mit seinen zweihundert komfortablen Zimmern. Und als der junge Dichter Lew Lunz Anfang der zwanziger Jahre nach Berlin kam, war er nicht wenig erstaunt. Den ersten Menschen, den er, soeben aus dem Zug gestiegen, ansprach, war – ein Russe: »Als ich in Berlin ankam und aus dem Bahnhof heraustrat, fragte ich aufs Geratewohl einen jungen Mann: ›Wie komme ich zu der und der Straße.‹ Der Bursche guckte mich dumm an und schüttelte den Kopf: ›Keine Ahnung.‹ Dann fragte er traurig in gutem Russisch: ›Sind Sie eventuell Russe?‹ Das war der erste ›Deutsche‹, dem ich begegnete. So betrat ich die fremde Hauptstadt.«¹

Aber das Gefühl, daß in Berlin etwas endete und etwas anderes begann, galt auch für die andere Richtung. »Der östlichste Bahnhof von Berlin war der Schlesische, der nur wenige Kilometer vom Stadtzentrum entfernt lag«, schrieb

Hans von Herwarth, der als junger Diplomat im April 1931 von hier aus seine erste Dienstreise nach Moskau antrat. »Man fühlte, daß hier eine andere Welt begann. Die Menschen auf den Bahnsteigen, die Gerüche, die ganze Atmosphäre war unverkennbar östlich. Unser Militärattaché in Moskau, General Ernst Köstring, behauptete immer: ›Asien beginnt am Schlesischen Bahnhof.‹ Von hier aus erstreckt sich eine weite, unendliche Ebene bis Wladiwostok, die nur vom Ural unterbrochen wird. Je weiter der Zug nach Polen hineinfuhr, um so spärlicher war das Land besiedelt, und der Zug bewegte sich langsamer, weil die Gleise nicht geschottert waren.«² Tatsächlich konnte man seit 1927 durchgehende Fahrscheinebücher bis nach Fernost erwerben. Die Reise von Berlin nach Tokio kostete etwa 650 Reichsmark. Sie ging über zwölftausend Kilometer, durchmaß sieben Zeitzonen und dauerte von Moskau bis Tokio zwölf Tage (statt einer Seereise von 45 Tagen).³ Der amerikanische Korrespondent William L. Shirer nannte den Zug, der am Schlesischen Bahnhof ankam, den »Orientexpress«.⁴

West und Ost als geokulturelle Pole waren sogar in die soziale Topographie Berlins eingeschrieben. Die Gegend um den Schlesischen Bahnhof war typisches Bahnhofsmilieu mit Nachtlokalen, Bordellen und billigen Hotels. Ein berühmtes Etablissement wie das »Scala« war ganz in der Nähe. Der Berliner Theatermann Julius Berstl hat das Milieu um den Schlesischen Bahnhof als eine Art inneren Orient, ohne den auch Berlin nicht auskam, als den Ort

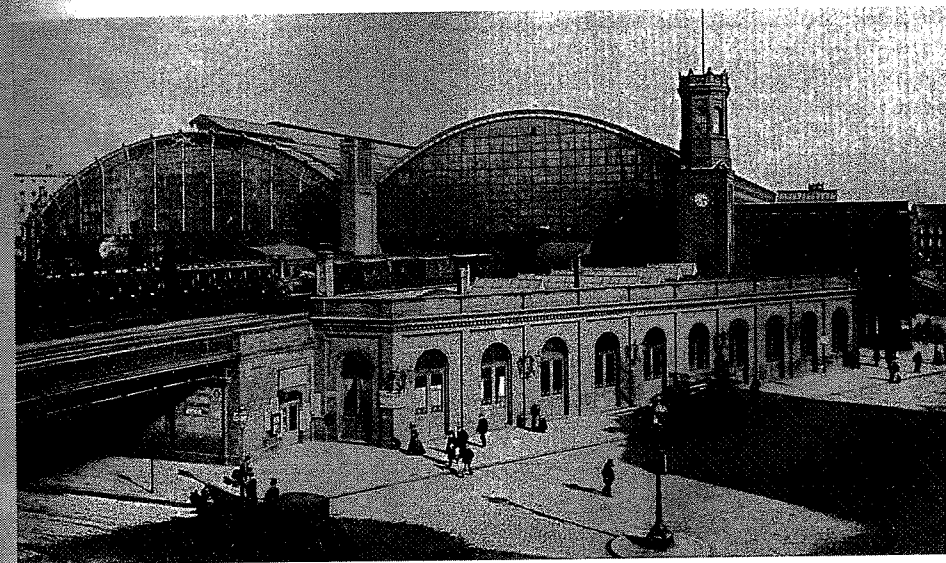
der verdrängten Wünsche und Triebe beschrieben. »In Witvogels Hippodrom dröhnt Musik. Russenkapelle. Drei Mann in bunten Blusen, aber schäbig. Es riecht nach Zigaretten, Roßäpfeln und Azetylen. Vier geduldige Gäule traben im Ring. Ihre Reiter sind junge Arbeiter in Fabrikhemdchen. Die Mädchen im Herrensit. Die Röckchen übers Knie verschoben. Man sieht die Schlüpfer und zwischen Schlüpfer und Strumpf ein Stück Fleisch. In der Mitte vom Reitring das große Tanzrad. Betrieb! Da liegen die Mädchen den Jungen im Arm, Brust an Brust, es riecht nach Menschen und Staub, in blassen Gesichtern offene, gierige Lippen, manche geschminkt, und Augen, keß, sanft, frech und ungeduldig. Das ist ein Markt hier. Man kauft und verkauft sich. Für'n Abendbrot, für'n Bett im Absteigequartier, vielleicht auch noch Strumpfgeld. Die Russen geben sich Mühe, muß man schon sagen, sie blasen unermüdlich: Liebling, wie ist dein Name, die Adresse und dein Telefon? Wohnst du bei deiner Tante, deinem Gatten oder in Pension? Oder: Ein süßer Kuß! Vorschuß auf das Himmelreich, ein kleiner Scheck von dir aufs Paradies! Glaub mir, es muß nicht sein fürs ganze Leben gleich, ein schwaches Stündchen nur mit dir, allein mit dir! O, öffne nur die Himmelstür.«⁵

Auch Alfred Döblin hatte seinen »Vorstoß nach dem Westen« vom Schlesischen Bahnhof aus begonnen.⁶ Noch ein anderer – Ilja Ehrenburg – sah in Berlin weder Ost noch West, sondern etwas Drittes und für ihn Wesentliches: »Nähert man sich Berlin, so leuchtet es aus der Ferne wie ein riesenhaftes Zifferblatt, seufzt gleichmäßig wie ein musterhaftes Chronometer. Das ist das Herz des alten Europa. Das Denken kann eilen, die Füße können zurückbleiben – das Herz aber kennt die Zahl seiner Schläge, kennt sein Maß. Meine diesmalige Ankunft in Berlin werde ich nennen: Begegnung

mit meiner Zeit. In Rußland lebten wir in den ersten Revolutionsjahren im 21. Jahrhundert ... Hier machte ich Bekanntschaft mit unserer Epoche.«⁷

Jahre später war die Ost-West-Verbindung unterbrochen und der »Nord-Express« nur noch eine Reminiszenz an alte Zeiten. Die Berliner Bahnhöfe waren zum Ausgangs- und Endpunkt von Hitlers Krieg im Osten geworden, zunächst im Krieg gegen Polen, dann im Krieg gegen die Sowjetunion. »Die Stadtbahn, der Güterbahnhof, aber auch zunehmend der Personenbahnhof bildeten wichtige Ausgangspunkte für Transporte von Soldaten und militärischem Gut, von Urlaubern der Ostfront sowie von Frauen und Kindern in weniger bombengefährdete Gebiete.« Urlauber mußten sich hier an der Frontleitstelle melden, erhielten ihre Marschpapiere und Verpflegung. Während die Wohngebiete großflächig von englischen Fliegerbomben zerstört wurden, blieben die Bahnanlagen relativ lange intakt. In den letzten Kriegsmonaten wandelte sich indes das Bild. »Im Schalterraum, in den Gängen und Wartesälen herrscht ein tolles Durcheinander, fliegende Sanitätstrupps, Feldküchen, Stäbe, Munitionsdepots sind hier untergebracht, aber alles im Aufbruch begriffen, hastig, eilig, nervös. Verbandsmüll, zerbrochene Medikamentenflaschen, leere Konservendosen, Aktenbündel, Stahlhelme, Gasmasken, geborstene, zerbrochene Stühle und Tische, Knäuel von Telefondraht, Zigarettenstummel, Zeltplanen liegen umher, alles bedeckt von den grauweißen Wolken des unaufhörlich von den Decken und Wänden rieselnden Kalkstaubes, dem Rauch der Feldküchen, dem Qualm der brennenden Häuser.«⁸

Am 22. April 1945 begann der Sturm der Roten Armee auf den Schlesischen Bahnhof und endete am Abend des folgenden Tages.



Rund 1400 Soldaten traten hier den Weg in sowjetische Kriegsgefangenschaft an. Sofort begannen die Aufräumarbeiten, und schon am 25. April trafen gegen 18 Uhr schwere Eisenbahngeschütze ein, die General Shukow aus Küstrin hatte heranzuführen lassen, um das Feuer auf die Innenstadt zu eröffnen. Auch wenn die Bahnhofshalle und das von dreizehn Bombentrichter übersäte Bahnhofsgelände rasch wiederhergestellt wurden, so war die Stellung des Schlesischen Bahnhofs von nun an eine grundlegend andere. Und das gilt für die »Berliner Spinne« als Ganzes. Berlin hatte aufgehört, der west-östliche Transitpunkt zu sein. Aus seinen Durchgangsbahnhöfen waren Endstationen geworden. Viele wurden wenige Jahre nach Kriegsende »aus dem Verkehr gezogen«, die meisten, darunter der Anhalter, der Potsdamer Personenbahnhof, der Stettiner, der Lehrter und der Görlitzer Bahnhof, wurden später abgerissen.⁹

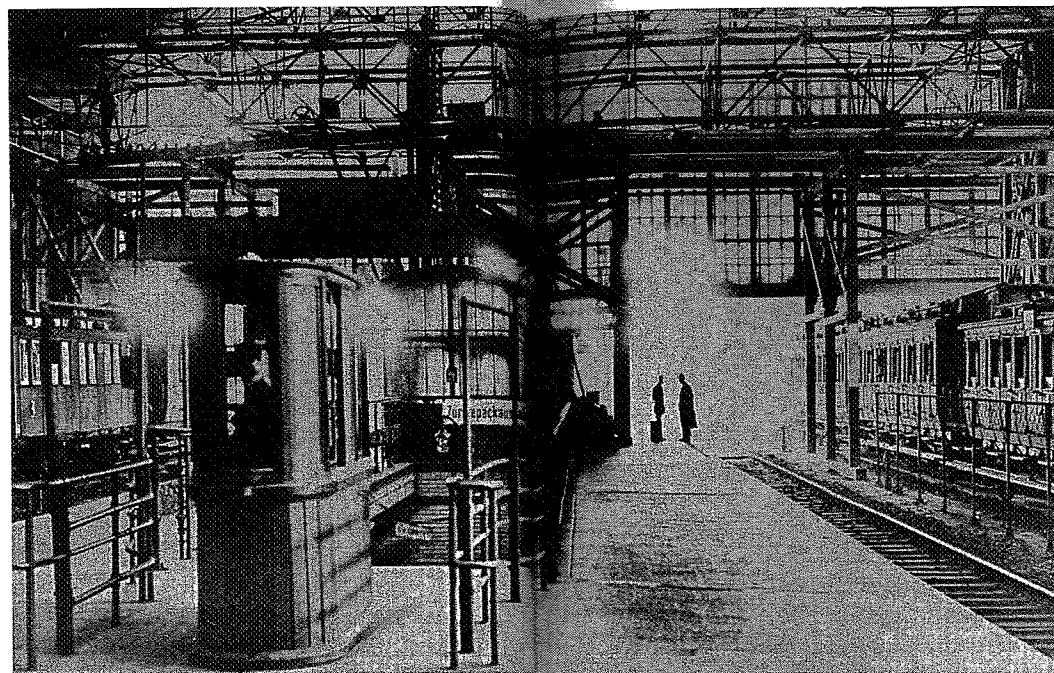
Der Schlesische Bahnhof, der heutige Ostbahnhof, ist über alle Umbauten, Umbenennungen und politischen Umbrüche hinweg seit mehr als anderthalb Jahrhunderten Berlins Tor zum Osten. Hier traten Touristen, Rußlandbegeisterte und Revolutionäre ihre Reise gen Osten an, und hier traf 1945 auch Stalins Sonderzug auf dem Weg nach Potsdam ein. Seine bis zum Zweiten Weltkrieg bestehende Form erhielt der Bahnhof in den Jahren 1880 bis 1882.

Der Schlesische Bahnhof – faktisch Berlins Ostbahnhof – steht für eine Geschichte, die hier zu Ende ging. Ihre Folgen sind bis in die Gegenwart hinein spürbar, denn erst jetzt, nach dem Ende der Teilung der Stadt, konnte sich Berlin, stillgestellt durch fünfzig Jahre der Teilung, an die Modernisierung seines Bahnsystems machen, die zunächst nichts weiter ist als die Wiederherstellung des Vorkriegsniveaus. Endstationen sind wieder Durchgangsbahn-

höfe geworden. Es gibt kaum ein exakteres Barometer für das Auf und Ab in den Beziehungen zwischen Berlin und Moskau als die Strecke, die am Schlesischen Bahnhof beginnt.

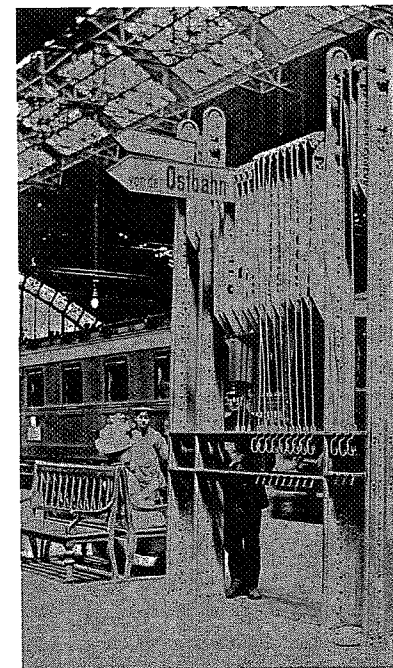
Bahnhöfe als Geschichtsorte

Europa war vor dem Krieg der Kontinent der Eisenbahn, und Berlin hatte darin eine zentrale Stellung.¹⁰ Der Ort, an dem sich Verkehr, Mobilität, Reisebewegung für diese Epoche messen lassen, ist daher der Bahnhof, nicht der Flughafen. Als am 1. Mai 1922 das erste Flugzeug der Deruluft, der deutsch-russischen Fluggesellschaft, von Berlin nach Moskau startete – mit einer Zwischenlandung in Königsberg –, war die Flugreise noch eine ganz und gar exklusive Angelegenheit, und als 1926 die gerade gegründete Lufthansa die deutschen Anteile der Deruluft übernahm und mit 518 Flügen pro Jahr gerade einmal 1100 Passagiere von Berlin nach Moskau beförderte, stand das Europa des Eisenbahnzeitalters im Zenit seiner Möglichkeiten.¹¹ Eindrucksvoll ist die Auswahl von Schnellzügen, die der »Kurier«, ein »praktischer Reiseführer für Russen in Städten und Kurorten Westeuropas« aus den Jahren 1903 bis 1905, anbieten konnte: den Nord-Express Sankt Petersburg–Paris/Ostende; den Schnellzug über Thorn, Alexandrowo und Warschau nach Moskau; mehrere Verbindungen über Königsberg und Bydtkuhnen nach Petersburg und Moskau. Eindrucksvoll ist auch, was das »Amtliche Kursbuch für das Reich« vom Sommer 1935 Richtung Baltikum, Nordwestrußland und Moskau und weiter bis Wladiwostok anbieten konnte. Jedenfalls war das Flugzeug keine Konkurrenz, wenn man bedenkt, daß in den Monaten vor Beginn des Zweiten Weltkrieges täglich 165 ankommende und 176 abfahrende Züge auf



dem Schlesischen Bahnhof abgefertigt wurden.¹²

Im Eisenbahnzeitalter waren die Berliner Bahnhöfe das Tor zur Welt: Der Anhalter und Potsdamer Bahnhof eröffneten den Weg nach Süden, nach Dresden, München, Zürich, Triest, Verona, Rom, Süddeutschland und in die Alpen; der Stettiner Bahnhof stellte die Verbindung zu den Badeorten an der Ostseeküste und nach Skandinavien her; vom Lehrter Bahnhof ging es nach Hamburg und Mecklenburg; nach Görlitz und Hörbersdorf in Schlesien fuhr man vom Görlitzer Bahnhof ab; der Schlesische Bahnhof bediente die Strecken nach Osten und nach Südosteuropa. Über die Stadtbahnhöfe Charlottenburg, Zoologischer Garten, Friedrichstraße, Alexanderplatz gelangten die



Auf dem Fernbahnsteig des Schlesischen Bahnhofs. Berlins Bahnhöfe waren Schauplatz der tausendfachen Pendelbewegung zwischen Deutschland und Rußland – und Ort der großen Geschichte.

Reisenden unmittelbar ins Stadtzentrum, sei es ins Regierungsviertel oder in den Neuen Westen.

Nun fehlt es nicht an Geschichten der Eisenbahn und Geschichten der Bahnhöfe. Sie umfassen die »Mechanisierung der Triebkräfte« ebenso wie die »Pathologie der Eisenbahnreise« oder die Veränderung des Stadtbildes durch den neuen Bautyp der »Kathedralen des Eisenbahnzeitalters«.¹³ Die Fülle dieser Literatur steht im

auffälligen Kontrast zu der Tatsache, daß die Reise, die Bewegung selbst kaum Spuren hinterlassen hat. Von Interesse ist immer nur das Ziel: der Ort der Ankunft. In den Sog der Reflexion gerät immer nur, was hinter einem zurückgeblieben ist: der Ort, den man verlassen hat. Die Bewegung selbst, obgleich sie eine nicht weniger dichte Erfahrung mit sich bringt, verschwindet gleichsam in einem toten Winkel. Sie fällt in den Bereich zwischen Abreise und Ankunft, von ihr gibt es kein Protokoll.¹⁴ Bahnhöfe sind geschichtswürdig nur dann, wenn sie zum Schauplatz von Haupt- und Staatsaktionen werden. Und solche hat es in Berlin genügend gegeben. Kaum ein Berliner Bahnhof, der nicht verwoben wäre mit der »großen Geschichte«.

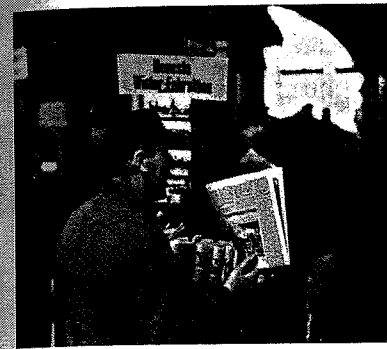
Da ist der Potsdamer Bahnhof, auf dem am frühen Morgen des 11. April 1917 mit dem fahrplamäßigen Zug aus Frankfurt am Main der plombierte Waggon eintraf, in dem die russischen Revolutionäre unter sicherem Geleit des deutschen Generalstabs Deutschland durchquerten. Der gewöhnliche grüne D-Zug-Wagen, in dem sich Lenin aufhielt, war mit Sichtblenden versehen, der Bahnsteig war polizeilich abgesperrt und sogar mit Stacheldraht ausgelegt. Niemand verließ oder betrat den Wagen. Schließlich wurde der Waggon vom Frankfurter Zug abgekoppelt und auf ein Reservegleis geschoben. Weiter ging es zum Stettiner Bahnhof und von dort nach Saßnitz und Trelleborg.¹⁵

Einen solchen geschichtlichen Augenblick gab es am 4. November 1918 am Bahnhof Friedrichstraße, als die Diplomatenpost der Sowjetvertretung aufplatzte und Tausende von kommunistischen Flugblättern sich über den Bahnsteig ergossen. Die deutsche Regierung hatte endlich den höchstwahrscheinlich von ihr selbst erzeugten »Zwischenfall«, um die diplomatischen Beziehungen zu Sowjetrußland abzubrechen und den Bevollmächtigten Adolf Joffe des Landes zu verweisen – wenige Tage vor der deutschen Novemberrevolution.¹⁶

Da ist der Stettiner Bahnhof, auf dem die Bahnarbeiter sich im August 1920 weigerten, Züge zu beladen, um Waffentransporte für den polnisch-russischen Krieg durchzulassen. Auch wurde der Bahnhof zur Kulisse für den Empfang jener Philosophen, Gelehrten, Publizisten und Politiker, die im Herbst 1922 von Lenin des Landes verwiesen und auf dem »Philosophenschiff« nach Deutschland verfrachtet worden waren.¹⁷

Auf den Bahnhöfen wurden die Staatsoberhäupter empfangen. Der Bahnhof Friedrichstraße sah die regelmäßigen Durchreisen der

sowjetischen Delegationen auf dem Weg nach Genua, Den Haag, Genf. Der Anhalter Bahnhof sah die Ankunft Wjatscheslaw Molotows und seiner sechzigköpfigen Delegation im November 1940 in Berlin, wo über die weitere Aufteilung Europas gesprochen werden sollte. »Am Morgen des 13. November fuhr der Zug auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin ein. Es regnete. Zum Empfang waren auch Außenminister Ribbentrop und Feldmarschall Keitel erschienen. Sie begrüßten die sowjetischen Vertreter. Ribbentrop sagte, daß es ihm eine Freude sei, die sowjetische Regierungsdelegation im Namen des »Führers« und in seinem eigenen Namen in der Hauptstadt des »Dritten Reiches« begrüßen zu können. Dann begaben sich alle zum Bahnhofsgebäude. Gleich im ersten Raum waren an der Wand die sowjetische und die deutsche Flagge angebracht, darunter stand ein großer Blumenkorb. Flaggen und Blumen wurden von einem kleinen Scheinwerfer angestrahlt. Als wir auf den Bahnhofsvorplatz hinaustraten, hatte sich der Regen verstärkt. Auf dem Asphalt glänzten Pfützen. Nach der recht zurückhaltenden gegenseitigen Begrüßung zog an den Versammelten eine Ehrenkompagnie vorüber. Ein Orchester spielte. Besonders still wurde es, als die Hymne der Sowjetunion intoniert wurde. Wohl das erste Mal seit 1933, seit dem Machtantritt Hitlers, erklang in Berlin laut die »Internationale«. Wer in Hitlerdeutschland dieses Kampflied des Proletariats anstimmte, wurde von der Gestapo in ein Todeslager geworfen, hier aber, auf dem Vorplatz des Anhalter Bahnhofs, standen deutsche Generale und Nazibonzen unter den Klängen der Hymne der Kommunisten stramm! Und noch eine Einzelheit prägte sich mir ins Gedächtnis ein: Rechts vom Bahnhof ragte ein Fabrikgebäude empor, und aus seinen Fenstern winkten uns Arbeiter mit roten Tüchern zu.«¹⁸



Auf dem Bahnhof wurden nicht nur Zeitungen verkauft, hier wurden auch Schlagzeilen gemacht. Momentaufnahme vom Schlesischen Bahnhof um 1930.

Im Unterschied zu solchen »historischen Ereignissen« scheinen Routinebewegungen, an denen das Funktionieren von Städten, Gesellschaften, Kontinenten hängt, kaum der Rede wert. Über Beiläufiges wird nur selten Buch geführt, obwohl doch oft der erste Eindruck der entscheidende ist. Auf Bahnhöfen verlaufen unsichtbare Grenzen und vermischen sich Welten. Matthias Pförtner hat in seinem 1942 veröffentlichten »Erlebnisbericht« von der »russischen Wanderung« eines einst begeisterten Kommunisteneinen solchen unsichtbaren Übergang beschrieben:

»Der D-Zug Paris–Warschau–Stolpy entließ auf dem Bahnhof Friedrichstraße den größten Teil seiner Fahrgäste. Berlin erschien mir als der Mittelpunkt einer Strecke, wo sich Westliches und Östliches scheiden. Die Menschen, die nunmehr den Zug bestiegen und nach Moskau reisten, begaben sich in eigener Stimmung und Schickung auf Fahrt. Zwischen Paris und Berlin war kein Unterschied im Wesentlichen. Europa war hier und war dort. Man konnte einander nichts nehmen, ohne den gleichen Wert

zu geben. Stets war der Ausgleich, der Ergänzung bedeutete, vorhanden. Zwischen Berlin und dem östlichen Jenseits aber bestand kein Tausch des Gleichwertigen, da galt nur Eroberung oder Ergebung. Die unübersehbare Schar der Europäer, die seit Jahrhunderten nach Rußland gezogen war, hatte geraubt oder war beraubt worden. Dies war die Tatsache ... Die Menschen, die auf dem Bahnhof Friedrichstraße den Zug bestiegen und für diese Zeit meine Gefährten wurden, waren mir fremd und fern: eine Jüdin aus Bjalystok in knalliger Aufmachung, ein polnischer Kaufmann von übertriebener Höflichkeit, eine Gruppe leise sprechender, zurückhaltender Russen in deutschen Konfektionsanzügen, grinsende japanische Studenten. All dieses Volk ging mich nichts an.

Auf dem Schlesischen Bahnhof bekam ich Gesellen. Eine Schar deutscher Arbeiter, es mochten an die hundert Mann sein, drängte sich mit abgeschabten Koffern und verschnürten Pappschachteln in den Zug, belegte Plätze und machte sich mit fröhlichem Lärm in den Abteilen breit. Die Fenster wurden geöffnet. Auf dem Bahnsteig standen die Frauen, Kinder und Kameraden der Scheidenden. Aus ihren Zurufen und Wünschen ergab sich sofort, daß die Arbeiter nach Moskau verpflichtet waren. Sie waren zumeist ältere Männer, denen man ansah, daß sie zupacken konnten und was von ihrem Fach verstanden. Einige Frauen hatten Tränen in den Augen, aber die meisten hatten frohe Gesichter, und viele Vorübergehende blickten sehnsüchtig und neidisch zu uns hin. Es war die Zeit großer Not und allgemeiner Arbeitslosigkeit. Wir aber waren gesichert und hatten eine Aufgabe vor uns. In dieser Gewißheit nahmen die Männer Abschied. Als jemand »Rot Front!« rief, stimmten alle begeistert ein, und während der Zug sich in Bewegung setzte,

sangen wir und mit uns viele Menschen auf dem Bahnsteig mit übermächtiger Stimme: ›Völker, hört die Signale!‹ Noch lange streckten sich die geballten Fäuste aus den Fenstern, brausten die ›Rot-Front-‹-Rufe den Zug entlang, den Fahrenden ein Bekenntnis, den Bleibenden eine Hoffnung.«¹⁹

Schon am Gepäck auf den Bahnsteigen läßt sich leicht erkennen, in welche Richtung die Reise geht. So heißt es über den Bahnhof Friedrichstraße, die ›große Verteilerzentrale‹ des Militärpersonals im Zweiten Weltkrieg: »Nicht am Bahnsteig, sondern am Gepäck und an der Ausrüstung wird das Reiseziel erkannt. Nach dem Westen gibt es Koffer, steife Dienstmützen und vielleicht sogar eine Aktentasche. Für den Osten kommen große Rollen mit Decken, Stallaternen und in Zeitungspapier eingewickelte Primuskocher in Frage. Nach dem Westen reist der Stiefel, in den Osten der Knobelbecher. Der U-Boot-Fahrer von der Atlantikküste hat einige eingewickelte Brote und Reisemarken bei sich, der Osturlauber schleppt in einer alten Munitionskiste Marschverpflegung für 8 Tage, eine Bratpfanne und eine Waschschüssel mit. Nach dem Westen überwiegt der Einzelfahrer, der hinter den neuesten Zeitungen sitzt. Der Osten fordert gebieterisch Gruppenbildung.«²⁰

— Durch die Zugfenster erblickten Reisende zuerst die Stadt und ziehen daraus, wie Ilja Ehrenburg, ihre philosophischen Schlüsse. »Als ich mich erstmals Berlin näherte, war ich noch ein kleiner Junge. Meine Mutter schlug damals ein dickes, unverständliches Buch auf, das mit einer Bibel oder mit einem Lehrbuch der Trigonometrie Ähnlichkeit hatte, und sagte zu mir: ›Wir werden um 9 Uhr 12 Minuten eintreffen.‹ Ich schenkte ihr keinen Glauben. Kannte ich doch damals nur die russischen Bahnhöfe mit ihren drei Glockenzeichen, mit den gemütlichen, Tee schlürfenden Fahrgästen, mit flirtenden

den Telegraphisten und duftenden Faulbaumblüten. Ich wußte, daß der Zug nicht abfahren wird, wenn ich fortlaufe, um einen Zweig Faulbaumblüten zu pflücken – der Zug würde verstehen, daß es ohne Faulbaumblüten nicht geht. Ich schwieg eine Weile und fragte dann: ›Nun, so ungefähr um 10 oder 11 Uhr werden wir doch ankommen? ...‹ Darauf antwortete die Mutter lächelnd: ›Hier haben die Züge niemals Verspätung.‹ Ich entsinne mich, als der Zug sich tatsächlich dem Bahnhof Friedrichstraße näherte und ich, auf die Uhr blickend, sah, daß es 9 Uhr 12 Minuten war, da freute ich mich nicht – nein, ich erschrak. Ich konnte mich an jenem Tage auf keine Weise von dem Schreck über diese unfasbare Pünktlichkeit erholen – weder durch Nußtorte noch durch Warenhäuser, wo man für eine Mark einen märchenhaften Federkasten kaufen konnte.«²¹

Bahnhöfe sind auch die Orte der Rückkehr nach langer Abwesenheit und gefährvollen Odysseen. Am 29. August 1948 traf Susanne Leonhard, die Anfang der dreißiger Jahre ins sowjetische Exil gegangen und dort in Lagerhaft geraten war, endlich wieder in Berlin ein. »Wir näherten uns Berlin. Die Ruinen von Erkner und Rahnsdorf tauchten auf. Einzelne Hauswände mit zackigen Rißwunden. Ganze Häuser wie leere Gestelle. Innen alles ausgebrannt. Ich war erschüttert. Hirschgarten, Karlshorst, Rummelsburg; Ruinen und Trümmer, Geröllhänge und Schutthalden, teils schon überwuchert von Unkraut. Der Zug fuhr in den Schlesischen Bahnhof ein. Wie alle anderen gingen wir die große Treppe hinunter, und wo andere ihr Stadtbahn билет abgaben, ließen wir uns unsere pompösen Fahrscheinhefte abnehmen. Der Fahrkartenkontrolleur zuckte nicht mit der Wimper. Als ob es etwas Alltägliches gewesen wäre, daß Leute aus Moskau hier ankommen! Dann standen wir da. Was nun?«²²

Auf dem Bahnhof Friedrichstraße treten Diplomaten ihre Dienstreisen an, wie der erste deutsche Botschafter in Moskau, Graf Brockdorff-Rantzau: »An einem kalten Oktoberabend des Jahres 1922 hatten sich alle Freunde Brockdorff-Rantzaus auf dem zugigen Friedrichstraßen-Bahnhof versammelt, um ihm Lebewohl zu sagen. Wir füllten den ganzen Bahnsteig und bildeten einen Halbkreis um das Abteil, in dem der neue Botschafter am heruntergelassenen Fenster stand. Abschiedsgrüße und Abschiedswitze flogen hinüber und herüber. Als das Zeichen zur Abfahrt gegeben wurde, trat Maltzan aus unserem Halbkreis und überreichte Brockdorff-Rantzau feierlich eine ehrwürdige Flasche ältesten französischen Cognacs. Der Botschafter ergriff sie lächelnd und rief mit der ihm eigenen Schlagfertigkeit: ›Sie wollen wohl damit sagen: In hoc signo vinces!‹ Alle Anwesenden brachen in ein schallendes Gelächter aus. Der Zug setzte sich in Bewegung und glitt langsam aus der Halle. Brockdorff-Rantzau aber winkte uns Zurückbleibenden mit der Cognacflasche die letzten Abschiedsgrüße zu.«²³

Und auf dem Bahnhof Friedrichstraße begannen zwei Jahre später auch die beiden Studenten Karl Kindermann und Theodor Wolscht ihr großes Rußlandabenteuer, das mit diplomatischen Verwicklungen in den höchsten Höhen der Politik enden sollte. »Am 9. Oktober versammelten sich auf dem Bahnhof Friedrichstraße zahlreiche Studenten, die uns das Geleit beim Abschied gaben. Wir hatten uns vor dem Studentenheim aufgestellt und waren in geschlossenem Zuge zum Bahnhof marschiert. Einige Kameraden spielten frohe Lieder auf ihrer Geige, andere begleiteten sie auf der Laute dazu, und wir alle sangen in begeisterter Stimmung mit. Studentenlieder erklangen, als der überfüllte Schnellzug die Halle verließ!«²⁴

Bahnhöfe als Geschichtsorte – was könnte dies alles bedeuten? Bahnhöfe, die Mittelpunkte des Güter- und Menschenverkehrs im modernen Zeitalter, liegen zwar abseits des Studiums der ›geschichtlichen Bewegungen‹, aber sie sind Zentren moderner Mobilität und Vergesellschaftung. Bahnhöfe werden selten mit ›europäischer Kultur‹ in Zusammenhang gebracht, und doch ist klar, daß es ein modernes Europa erst geben konnte, als das Netzwerk der Eisenbahnen geschaffen war. Eine so verstandene Geschichte interessiert sich nicht erst für die Begegnung von ›deutschem Geist‹ und ›russischer Seele‹, sondern zunächst für den Raum, in dem sie sich begegnen oder zusammenstoßen konnten. Verkehrsnetze sind das neutralste Medium, das sich denken läßt: Hier lassen sich Zivilisten genauso bewegen wie Truppen. Gerade deshalb sind sie die getreuesten Barometer für den Stand der Beziehungen.

Eisenbahnverbindungen folgen zuweilen strategischen Planungen, in der Regel aber eher den weit mächtigeren Strömen von Handel und Verkehr. An einer Geschichte der Bahnhöfe zählt nicht, daß dann und wann bei Staatsbesuchen der Rote Teppich entrollt wird, sondern die Routine und die Pünktlichkeit, mit der Züge eintreffen und abgefertigt werden, die Verlässlichkeit und Berechenbarkeit, auf der jeder intakte Austausch basiert. Die Eisenbahn macht aus unerreichbaren Räumen solche der Nachbarschaft, sie ist ein Mittel der Vergesellschaftung. In der Zusammensetzung der Passagiere zeigt sich der Mobilitätsgrad einer Gesellschaft, lange bevor mobil gemacht worden ist. An den Praktiken auf Grenzbahnhöfen zeigt sich das Mißtrauen gegen das Fremde oder aber Offenheit.

Bahnhöfe vermitteln den ersten, flüchtigen, darum aber nicht weniger folgenreichen Ein-

druck. Auf den Bahnsteigen beginnen die Reisen im Raum, die zugleich Reisen im Kopf sind, mit denen sich vorzugsweise die Geistesgeschichte befaßt. In den weiten Strecken, die zwischen Abfahrt und Ankunft liegen, sieht die herkömmliche Geschichte nur leere Zeit, aber jeder weiß aus eigenem Erleben, daß in dieser Leere »dazwischen« unvergeßliche und prägende Erfahrungen gesammelt werden: die Erfahrung von Verlangsamung und Beschleunigung, Erfahrungen mit neuen Gesichtern und Uniformen, mit Menschen, denen man in der stubenhockerischen Routine der täglichen Arbeit nie begegnet wäre.

Für die herkömmliche Geschichtswissenschaft kommen Bahnhof oder Eisenbahn nur als Tatort in Betracht, während die zivilisatorische Leistung, die in der pünktlichen und berechenbaren Überwindung einer Distanz liegt, ja die unsere moderne Zivilisation erst möglich macht, stillschweigend vorausgesetzt wird. Man muß das Ende der Selbstverständlichkeiten erlebt haben, um darin einen Stoff für Geschichte zu entdecken.

Kursbücher: Fahrplan und Geschichtszeit

Das verlässlichste Material für die Rekonstruktion des Verkehrs zwischen Berlin und Moskau sind Fahrpläne und Kursbücher. Die ihnen beigegebenen Pläne markieren den leeren geographischen Raum, der von den dick eingetragenen Linien der Fernzüge durchschnitten wird. Kursbücher beschreiben das Regelwerk, nach denen der große Mechanismus der europäischen Eisenbahnen abläuft. Sie bündeln die Ströme von Hunderttausenden von Einzelbewegungen zu großen Strömen und den großen Strom zum Punkt, an dem alles zusam-

men- und wieder auseinanderläuft. An ihrer bis auf die Minute genauen Präzision hängt das Ineinandergreifen der Bewegungen. Kursbücher sind die Choreographie einer aufs feinste abgestimmten Bewegung, sie sind die Matrix einer beispiellosen Vergesellschaftung. Nach ihnen bewegen sich jahraus, jahrein Tag für Tag Millionen von Menschen. Sie sind der Index für stilles Funktionieren einer eingespielten Routine. Verstöße gegen sie oder gar ihre Außerkraftsetzung deuten auf Unruhe, auf Störung der Gesellschaftsbeziehungen.

Kursbücher sind die aufschlußreichen Dokumente untergegangener Epochen. Zugfrequenzen sagen etwas über Lebhaftigkeit oder Stillstand von Austausch. Das Verschwinden von Destinationen zeigt uns, daß zu Friedenszeiten erreichbare Orte unerreichbar geworden sind. In den Kursbüchern sind neue Grenzen und neue Grenzstationen eingetragen. Sonderzeichen markieren jene Züge, die für den Transport von Militärpersonal reserviert und nur mit Spezialgenehmigungen zu benutzen sind. Blitzkriege sprengen die Ordnung von Kursbüchern. Und wenn der Krieg zu Ende ist, können nicht einmal die Flüchtlinge mehr auf den Eisenbahnlinien vorankommen. Der Treck geht dann zu Fuß oder zu Pferd neben den zerstörten Gleisen. All dies läßt sich an Kursbüchern ablesen. Kursbücher führen nicht nur Fahrpläne vor, sondern die Geschichtszeit selber. Jede geschichtliche Erschütterung hat in ihnen ihre Spur hinterlassen: der Beginn des Ersten Weltkrieges, die Turbulenzen der Nachkriegszeit, die Normalisierung der zwanziger Jahre, der Zusammenbruch allen europäischen Verkehrs im Zweiten Weltkrieg, der Genozid.

Im »Reichs-Kursbuch« und seiner »Übersicht der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Verbindungen in Deutschland, Österreich-Ungarn und in der Schweiz sowie der bedeu-

tenderen Verbindungen der übrigen Teile Europas und der Dampfschiff-Verbindungen mit außereuropäischen Ländern«, bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts, erschienen im letzten Friedensjahr 1913 und herausgegeben vom Verlag von Julius Springer, eröffnet sich das Europa der ersten Vorkriegszeit. Zu diesem Europa gehörte der legendäre Nord-Expresß. Der Luxuszug der »Compagnie Internationale des Wagons-Lits« verkehrte seit 1896 und führte ausschließlich Schlaf-, Speise- und Gepäckwagen. »Er verkehrte zunächst einmal wöchentlich: Die Reisenden verließen samstags London um 10 bzw. Paris um 14.15 Uhr, erreichten Berlin am Sonntagmorgen um 8.43 Uhr und Eydtkuhnen um 20.40 Uhr. Nach dem Umsteigen in die russischen Breitspurwagen der CIWL trafen sie am Montagnachmittag um 15.30 Uhr in St. Petersburg ein. Um die Jahrhundertwende fuhr der Express westlich von Berlin täglich, östlich zweimal wöchentlich mit Umsteigen nach St. Petersburg und einmal in der Woche nach Warschau. Ein Luxuszug »Warschau-Moskau« verkehrte, einem zeitgenössischen Bericht zufolge, vom Januar 1909 an.«²⁵

Als im August 1914 die Zugverbindungen eingestellt wurden, endete eine Epoche. Was einmal europäische Routine gewesen war, galt nicht mehr: Es sollte bis zum Jahre 1926 dauern, bis der Nord-Expresß – zunächst bis Warschau und Riga – den Verkehr wieder aufnahm. Nun waren die Städte unerreichbar geworden, die bisherigen Grenzübergänge wurden zu Kriegsgebiet, die Eisenbahnen traten auf beiden Seiten in den Dienst der Mobilmachung.²⁶ Was über die Grenze transportiert wurde, war Geheimsache von Generalstäben, Diplomaten und Revolutionären.

Die Ausgabe des Reichs-Kursbuches vom Frühjahr 1918 zeigt eine wiederum veränderte

Szenerie. Rußland taumelte den Wirren des Bürgerkriegs entgegen mit seinen erbitterten Kämpfen um strategisch wichtige Linien und Knotenpunkte, mit Hunderten von Eisenbahnfriedhöfen, gesprengten Brücken und Tausenden von unbrauchbar gewordenen Lokomotiven. Ganz Osteuropa war Herrschaftsgebiet von »Oberost« geworden. Im Reichs-Kursbuch firmieren nun die Zentren Ostmitteleuropas als Destinationen: Kiew, Wilna, Brest-Litowsk, Odessa, Pinsk, Pleskau, Riga und Reval. Eisenbahnknotenpunkte des Russischen Reiches – Orscha und Baranowitschi in Weißrußland etwa – sind dem Kursbuch des Deutschen Reiches einverleibt.²⁷ Orscha hieß im Jargon vielreisender Kenner »das Bebra des Ostens«. Zusätze wie »Nur für Militär« oder »Nur für Militäurlauber« zeigen an, daß es sich um besetztes Gebiet handelte. Es gab keine Grenzkontrollpunkte mehr, wohl aber Entlausungspunkte und Quarantänezonen.

Die Staatenwelt Nachkriegseuropas findet Eingang in das Kursbuch mit neuen Grenzen und neuen Grenzübergängen. Das Regime der Pariser Friedensverträge lenkt nun auch die Züge. Wo vor dem Krieg nur eine Grenze zu überschreiten war, sind nun mehrere: die deutsch-polnische, die polnisch-sowjetische oder auf der nördlichen Route: die deutsch-polnische, nach der Fahrt durch den »Korridor« die ostpreußisch-polnische und dann wiederum die Reichsgrenze zu Lettland oder Litauen. Die im Kursbuch vom Mai 1926 angegebenen Grenzübergangsstellen zeigen: Rußland und Deutschland haben keine gemeinsame Grenze mehr. Es gibt wieder einen polnischen Staat und mit ihm die neuen Übergänge Stolpce/Negoreloje an der polnisch-sowjetischen Grenze.²⁸ Der »polnische Korridor« fordert Völkerrechtler, Verkehrsexperten und Eisenbahnbeamte heraus – und stimuliert zugleich die

Entwicklung des Flugwesens, das hilft, unkontrolliert vom Reichsgebiet in die Exklave Ostpreußen zu gelangen. Die neugegründete Luft hansa legt die Strecke von Berlin über Danzig, Königsberg, Kowno und Smolensk nach Moskau in etwa zehn Stunden zurück.

Das Kursbuch des Jahres 1933 zeigt, daß ein Machtwechsel eine Institution wie die Eisenbahn noch lange nicht aus dem Gleis wirft. Die Routine ist stärker als die wilde antibolschewistische Ideologie. Die Nazi-propaganda gegen den Kommunismus ändert vorerst nichts daran, daß man vom Schlesischen Bahnhof aus auf mehreren Routen Leningrad und Moskau erreichen kann.²⁹

Das letzte zu Friedenszeiten erscheinende Kursbuch wird vom Beginn des Polen-Feldzuges überholt. Der handliche Berliner »ABC-Fahrplan« für den Sommer 1939 soll bis zum 7. Oktober gültig sein. Noch ist ein Zug annonciert, der um 8 Uhr 44 von Berlin abgeht und nach 38 Stunden über Eydtkuhnen, Riga und Reval Leningrad erreicht. Noch ist die Verbindung Berlin-Moskau verzeichnet.³⁰ Doch bevor die Gültigkeitsdauer dieses Kursbuches abgelaufen ist, sind die alten Grenzübergänge verschwunden. Die Reichsgrenze ist nach Osten vorgeschoben, die sowjetische Grenze nach Westen, dazwischen liegt das »Generalgouvernement«. Das alte Brest-Litowsk, wo einmal die Friedensverhandlungen geführt wurden, löst Negoreloje, das die Rußlandreisenden in den zwanziger Jahren passierten, als Grenzkontrollpunkt ab. Auch der verstärkte Güter- und Warenaustausch nach dem deutsch-russischen Wirtschaftsabkommen vom 11. Februar 1940 läuft über die neue, nun gemeinsame Grenze an. »Für den Umschlag von Breit- auf Normalspur wurden zwei leistungsfähige Umladebahnhöfe in Malascewice bei Brest und Zurawica bei Przemysl gebaut, über die der

überwiegende Teil der Transporte lief.« Durchschnittlich fünfzehn Züge werden pro Tag und Richtung abgewickelt.

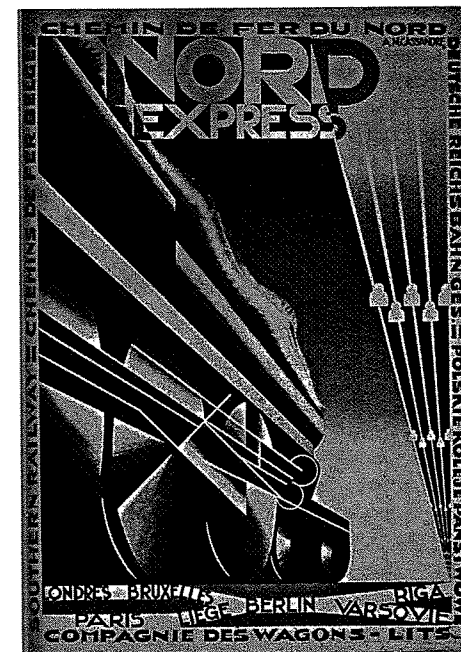
Noch 1939 beginnt der am 28. September mit der Sowjetunion vereinbarte Bevölkerungsaustausch: Von Mitte Dezember 1939 bis Ende Januar 1940, mitten im strengsten Winter, werden rund 118000 Volksdeutsche mit Pferden, Großvieh und Wagen aus Wolhynien, Podolien, der Bukowina und Bessarabien durch das Generalgouvernement geschafft und umgekehrt Polen aus den annektierten polnischen Westgebieten »umgesiedelt«. Die Eisenbahnen sind hierfür das entscheidende Verkehrs- und Transportmittel.³¹

Am 22. Juni 1941 wird auch diese Grenze überrannt. Ganz Ostmitteleuropa bis weit nach Rußland hinein wird nun in die Kursbücher und Umlaufpläne der Deutschen Reichsbahn aufgenommen.³² Im Zweiten Weltkrieg steigert sich die Reichsbahn mit der Generaldirektion der Ostbahn in Krakau (Gedob) und der Generalverkehrs-direktion Osten in Warschau (GDV) organisatorisch und technisch zu einer »Leistungsexplosion«. Eineinhalb Millionen Menschen arbeiten 1943 für die Reichsbahn, sie wird zum tragenden Verkehrsmittel für den Krieg im Osten und bewältigt bis zu achtzig Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens.³³ Die Vorbereitungen für den Einmarsch in die Sowjetunion machen als »größte Eisenbahnmobilisierung der Welt« Technik- und Kriegsgeschichte.³⁴ 17000 Züge werden im »Unternehmen Barbarossa« eingesetzt. Brückenköpfe sollen genommen, Brücken gesprengt, Gleise umgespurt werden.

Die Bilder von der Eisenbahn im Osten gleichen sich. Behelfsbrücken, Palisadenschutz gegen Partisanenaktivitäten, Weichenposten an den Brücken, abgeholzte Sicherheitsstreifen. Zeichen des Krieges und der Militarisierung

überall: daß die Speisewagen verschwinden, ist noch die harmloseste Änderung. Auch die neuen Uniformen sind eher eine Anekdote wert: »Die blaue Eisenbahneruniform eignete sich wegen ihrer großen Schmutzempfindlichkeit und Erkennbarkeit nur wenig für den rauen Kriegsbetrieb, besonders im Osten. Ein großer Fehlschlag war die Einführung einer feldgrauen Eisenbahneruniform im besetzten Westen. Mit ihrem vielen Gold in den Rangabzeichen und Uniformknöpfen gab es bei der Truppe peinliche Verwechslungen, so daß sie bald wieder abgeschafft werden mußte. Von da ab wurden feldgraue Uniformen nur noch von Beamten im Führerhauptquartier und in militärischen Hauptquartieren getragen.«³⁵

Die Eisenbahn ist Teil des totalen Krieges geworden. Noch in dem Jahresaufruf an die deutschen Eisenbahner Anfang 1945 heißt es: »Eisenbahner und Eisenbahnerinnen! Das vergangene Jahr hat von dem deutschen Eisenbahner und der deutschen Eisenbahnerin einen Einsatz gefordert, der in Worten kaum gewürdigt werden kann ... Das neue Jahr bricht an unter den Zeichen der vorstoßenden deutschen Panzer, der stürmenden Front und der Erfolge der deutschen Flugzeuge. Es wird ein Jahr des deutschen Angriffs. Jetzt gilt es erst recht, zu fahren Rohstoffe für die Rüstung, Ernährung für unser Volk und Waffen und Munition für die stürmende Front.« Die Losung auf Plakaten lautet: »Erst siegen – dann reisen. Denke daran: Räder müssen rollen für den Sieg.«³⁶ Zur »Leistungsexplosion« gehören Verwundeten- und Krankentransporte, die Verlagerung einer ganzen Industrie auf die Schiene: Räumtransporte, Druckereizüge, Werkstattzüge, Wehrmachtstransporte, die Verfrachtung von Kriegsgefangenen und »Ostarbeitern« ins »Reich«, die Evakuierung von Bombenflüchtlingen aus der Hauptstadt in die bisher vom Krieg verschonten



Der Nord-Expres, wie der Orientexpres Symbol einer längst vergangenen Reisekultur, verband vor dem Ersten Weltkrieg London und Paris mit Sankt Petersburg. Dieses Plakat aus dem Jahre 1927 warb für den Luxuszug, der nach langer Unterbrechung wieder bis Warschau und Riga fuhr.

Ostgebiete, aber auch die Flucht von dort in dem Augenblick, als die Rote Armee die Grenze zum Reich überschritten hat.

Die »Organisation der Zugsbewegungen von einem Ende Europas zum anderen« kam erst zum Stillstand, als die Maschine »Reichsbahn« zusammen mit dem »Reich«, dem sie gedient hatte, zerbrochen war. Eisenbahn und Barbarei



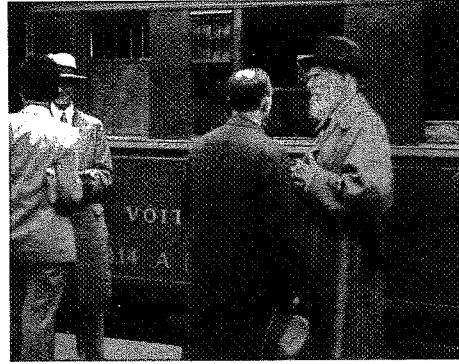
Passagiere zwischen Berlin und Moskau: Maxim Litwinow, der stellvertretende Volkeskommissar für Äußeres, wird auf dem Potsdamer Bahnhof von Nikolai Krestinski, dem sowjetischen Botschafter in Berlin, verabschiedet. Litwinow hatte auf dem Weg zur Genfer Abrüstungskonferenz 1927 Zwischenstation in Berlin gemacht.

George Bernard Shaw machte sich 1931 auf den Weg nach Moskau, hier bei der Durchreise auf dem Schlesischen Bahnhof.

Zahlreiche Menschen drängten sich im Juli 1925 auf dem Stettiner Bahnhof, um die Abreise einer Berliner Arbeiterdelegation in die Sowjetunion mitzerleben.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verkehrte der »Blaue Expresß« zwischen Berlin und Moskau. Hier gehen deutsche Studentinnen auf die Reise in Richtung Moskau.

waren, so zeigte sich nun, eine unauflöbliche Verbindung eingegangen. Eisenbahnen und Völkermord – niemals mehr würden die Bilder von den Waggonen und den Gleisen, die durch das Tor von Auschwitz-Birkenau auf die Rampe und die Gaskammern zuführten, aus dem Gedächtnis der Nachwelt verschwinden. Das also war möglich gewesen.³⁷



Für einen kurzen Augenblick – Frühjahr und Sommer 1945 – regierte nicht das Kursbuch, sondern die Improvisation. Die Reise ging vorwiegend zu Hamsterfahrten ins Umland. »Es gibt keine trostloseren Orte in dieser Zeit als die überfüllten Wartesäle. Sie gleichen sich alle. Derselbe Gestank von Muckefuck und ungewaschenen Körpern, dieselben stumpfen, von der Not gekennzeichneten Gesichter, dieselben Gespräche zwischen den Leuten, die sich fremd sind und trotzdem ungehemmt ihre Schicksale erzählen, wobei keiner dem anderen zuhört«, notiert Ursula von Kardorff auf ihrem Weg zurück nach Berlin im Wartesaal Braunschweig im Herbst 1945. Und in Wittenberg gegen zehn Uhr abends hält sie fest: »Wie unwahrscheinlich schnell haben sich die Rollen vertauscht. Die Russen, in sauberen (wenn auch unkleidbaren) Uniformen, fahren in halbleeren Zugabteilen, und auf den Wagendächern hocken die zerlumpte Deutschen und ziehen die Köpfe ein, wenn es durch einen Tunnel geht. Alle Schilder hier, mitten in Deutschland, sind kyrilisch beschrieben, die Bahnbeamten tragen Armbinden mit russischen Aufschriften, die Schupos haben den roten Stern an der Mütze.«³⁸



Passagiere in der Weltkriegsepoche

Im deutschen wie im russischen Kaiserreich gehörte der Geschäfts- und Bildungstourismus zu den Errungenschaften einer wohlhabenden Gesellschaftsschicht. Reisen von Berlin nach Sankt Petersburg oder Moskau und aus dem Russischen Reich nach Berlin waren Routine geworden, und die »Infrastruktur« – Hotels, Kurbetrieb, Fremdenverkehrsgewerbe – wuchs entsprechend dem zunehmenden Bedarf. Die Begegnung zwischen Deutschland und Rußland war nicht mehr allein auf die dynastischen und staatlichen Eliten beschränkt, die neue Mobilität erfaßte Unternehmer, Firmenvertreter, Ingenieure, Bankiers, Zeitungsleute, Verleger, Angehörige der Intelligenzija und Vertreter der Künste. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges wurde dieser dynamische Transfer unterbrochen.

Wenn man den Rußland-Baedeker von 1897 mit dem »Führer durch die Sowjetunion«, herausgegeben 1928 von Alexander Radó, vergleicht und diesen wiederum mit den Wehrmachtsberichten aus der besetzten Sowjetunion, dann wird deutlich, wie die Entwicklung innerhalb weniger Jahrzehnte verlief: von




einem zur Routine gewordenen Hin und Her zwischen den Hauptstädten der Vorkriegszeit über die ideologisch aufgeladene Entfremdung zwischen Sowjetrußland und dem Rest der Welt hin zu einer Verfeindung, die im weltanschaulich drapierten Vernichtungskrieg alle Brücken hinter sich abbrach. Die Strecke Berlin–Moskau verband die Epizentren der Erschütterungen des zwanzigsten Jahrhunderts. Und wer sich auf ihr fortbewegt hat, blieb nur im Glücksfall das, was Reisende gewöhnlich sind: Passagiere. Die Passagiere der Weltkriegsepoche sind ganz überwiegend Flüchtlinge, Soldaten, Emigranten, Diplomaten, Umgesiedelte, Kriegsgefangene, Zwangsarbeiter, Häftlinge, Staatenlose, Evakuierte, Todgeweihte und Displaced persons.

Eisenbahnen sind Punkte und Linien von strategischer Bedeutung. In der Weltkriegsepoche ist die Militarisierung aller Bewegungsweisen und Verkehrsmittel unabweislich.³⁹ Das fängt bei den Bahnhöfen an, deren Besetzung soviel bedeutet wie Kontrolle über die Bewegung im Land. Daß der Schlesische Bahnhof während des Spartakusaufstands 1919 umkämpft wird, ist so selbstverständlich wie seine Verwandlung zu einem Teil der Festung Berlin

im Frühjahr 1945. Bahnhöfe sind die logistischen Basen großer militärischer Operationen, und Schienenstränge sind die Nachschublinien des modernen Krieges. Die Geschichte der Eisenbahn von 1914 bis 1945 zeigt den Übergang von der entwickelten Mobilität einer modernen Gesellschaft zur Mobilmachung des totalen Krieges, den Umschlag von ziviler Routine in militärische Blitzaktionen. Zwischen der Großmobilisation des Eisenbahnverkehrs am Beginn des Ersten Weltkrieges, dessen Überdrehung im Zweiten Weltkrieg und der Agonie 1945 übernimmt die Eisenbahn alle Funktionen, die einem leistungsfähigen Transportsystem auf einem wahnsinnig gewordenen Kontinent zufallen können: die Reise ins Seebad ebenso wie den Transport an die Front, die gelingende Flucht ebenso wie die Deportation ins Gas, die Evakuierung der vor den Bomben flüchtenden Stadtbevölkerung ebenso wie den Transport von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern.⁴⁰ In einer Epoche, in der kein Stein auf dem anderen blieb und Entwurzelung zur Regel wurde, entschied das Fortbewegungsmittel des »Eisernen Zeitalters« über Leben und Tod.

Die Zusammensetzung der Reisenden in Zeiten des Bürger- und Weltkrieges ist so heterogen wie die Parteienungen, Klassen, Nationalitäten, die sich bekämpfen. Sie sagt etwas über Perioden der Gärung, der revolutionären Unruhe, der Normalisierung, der Blitzkriegsvorbereitung und der Niederlage. 1918 legen die fraternisierenden Soldaten an der Ostfront den Zugverkehr lahm und drohen mit ihrer Rückkehr von der Front in die Hauptstädte. »Die Züge glichen einem Vielvölker-Jahrmarkt«, schreibt Israel J. Singer über das Rußland jener Jahre. »An jedem Waggon hielten sich demobilisierte Soldaten und Flüchtlinge fest. Struppig, ausgehungert, während jahrelanger Inhaftierung fahl geworden, Holzpantinen an den Füßen, Lum-

1. Fahrzeuge	
	Ölkanne жестянка для масла shejtjanaka dlja maš
	Handlampe ручная лампа rutschnaja lampa
	Oberwagenlaterne задний сигнал sadij signal
	Petroleumkanne жестянка для керосина shejtjanaka dlja kerolina

»Räder müssen rollen für den Sieg.« Zu den Beschäftigten der Reichsbahn gehörten im Zweiten Weltkrieg bis zu zweihunderttausend Zwangsarbeiter und Kriegsgefangene, viele von ihnen russischsprachig. Eine Seite aus der »Anleitung zur Verständigung mit dem russischen Personal«.

pen mit Schnur oder Telegrafendraht um die Beine gebunden, mußten diese Menschen um einen Bissen Brot betteln, um am Leben zu bleiben. Weißrussen waren darunter, Kaukasier, Tschuwaschen, Kalmücken, Jakuten, Usbeken, Kirgisen, Juden und Ukrainer, Tataren, Tscherkessen, Kosaken, Georgier und Armenier.⁴¹

Nach dem Ende des Krieges und Bürgerkrieges im Osten kommen die Flüchtlinge: Deutschbalten, die in den neu gebildeten »Randstaaten« ihr Hab und Gut verloren haben, Freikorpsoldaten und Soldaten der besiegten Weißen Armee, Rußlanddeutsche, die vor dem Chaos des Bürgerkrieges geflohen sind, Deut-

sche, die Polen nach den Gebietsabtretungen von Versailles verlassen haben, Bürger des Russischen Reiches selbst, die in Berlin eintreffen und in den frühen zwanziger Jahren eine »kulturelle Supernova« entstehen lassen, wie sie die jüngste Geschichte noch nicht gekannt hatte.⁴² In umgekehrter Richtung setzen sich Hunderttausende von russischen Kriegsgefangenen in Bewegung, deren letzte erst 1921 deutschen Boden verlassen – in offiziellen Repatriierungstransporten oder aber auf eigene Faust und zu Fuß.⁴³ Diese Rückflutbewegung schildert der Moskauer-Deutsche und angehende Diplomat Gustav Hilger so: »Die Gefangenen wurden in geschlossenen Transporten nach Orscha gebracht und dort der Fürsorge der sowjetischen Behörden überlassen, die auf einen solchen Ansturm in keiner Weise vorbereitet waren. Es standen in Orscha weder Lebensmittel noch Unterkünfte, noch Transportmittel in ausreichendem Umfange zur Verfügung. Die Gefangenen setzten sich daher trotz ihres elenden Zustandes zu Fuß nach Osten in Bewegung. Unser Zug mußte nachts oft anhalten, weil es an Brennstoff fehlte und die Lokomotiven versagten. Ich höre noch heute das Vorbeischlurfen der Tausende, rechts und links am Zug entlang. Viele von ihnen brachen vor Hunger, Kälte oder Erschöpfung zusammen und blieben am Wege liegen, und ich kann es einer kleinen Schar dieser Unglücklichen nicht verdenken, daß sie den Versuch machte, mit Gewalt in unsere geheizten Wagen einzubrechen. Als ihnen dies nicht gelang, wollten sie den Wagen in Brand setzen. Und nur weil der Zug unversehens weiterfuhr, entgingen wir wie durch ein Wunder im letzten Augenblick der Gefahr, lebendig verbrannt zu werden.«⁴⁴

Schon vor dem Ersten Weltkrieg hatte es einen ständigen Zustrom aus dem östlichen Europa nach Berlin gegeben. Es handelte sich

um die Saisonarbeiter, die jährlich aus den preußischen Ostprovinzen in den Westen gingen, vor allem aber um den Strom jüdischer Emigranten, die das Zarenreich verließen. Am Schlesischen Bahnhof – später am Bahnhof Ruhleben – trafen die osteuropäischen und besonders die ostjüdischen Aussiedler ein, von dort ging es weiter nach Hamburg und Bremen.⁴⁵ Für andere wurde der Bahnhof das Tor zur Stadt, in der sie Karriere machten, wie Alexander Granach, der 1905 aus Lemberg eintraf: »Hier kam ich nicht in eine Stadt. Hier kam eine Stadt über mich. Hier fühlte ich mich überfallen, attackiert, nach allen Seiten gerissen von einem neuen Rhythmus, neuen Menschen, einer neuen Sprache, neuen Sitten und Gebräuchen.«⁴⁶ Nach der Oktoberrevolution und dem russischen Bürgerkrieg wurde Berlin Ziel einer neuen Flüchtlingswelle. Fast eine halbe Million russischer Flüchtlinge reiste zwischen 1919 und 1922 nach Deutschland ein oder sickerte über die Grenzen.

Die Bahnlinie von Berlin nach Moskau hat auch das Auf und Ab in den zwischenstaatlichen Beziehungen gesehen. Bei Orscha, 160 Kilometer westlich von Smolensk, kam es zum ersten Botschafteraustausch zwischen Sowjetrußland und dem deutschen Kaiserreich.⁴⁷ In den besten Zeiten von Rapallo war die Strecke Berlin–Moskau eine Achse der Begegnung von Wissenschaftlern und Künstlern, Architekten und Theaterleuten, Vehikel für Studienreisen, das Firmenvertretern von Krupp bis AEG, von Klöckner bis Otto Wolff sicheres Geleit bot.⁴⁸

In diesen Zügen, die von Diplomaten wie von Konspirativen gleichermaßen genutzt wurden, konnte es sogar geschehen, daß die Führer der KPD, Thälmann und Pieck, und Diplomaten der Weimarer Republik sich das Abteil im Salonwagen teilen mußten.⁴⁹ Sowjetische Delegationen benutzten mitunter deutsche Salon-

wagen und deutsche Diplomaten russische Salonwagen aus der Zarenzeit. So berichtet der Dolmetscher Bereshkow über die Fahrt von Moskau via Eydtkuhnen nach Berlin im Jahre 1940: »Die deutschen Waggon erwiesen sich als recht komfortabel: Schlafabteile für jeden Fahrgast, die Salons mit Rundfunkgeräten und der Speisewagen mit einer vortrefflichen Bar ausgestattet. Man hatte sogar an frische Rosen gedacht. Aber sicherlich war es nicht die Sorge um unsere Bequemlichkeit, von der sich die Hitlerfaschisten leiten ließen, als sie so beharrlich auf ihrem Vorschlag bestanden. Zweifellos verfügte dieser Zug nicht nur über eine Bierbar, sondern auch über eine spezielle Abhöranlage ... Der Zug fuhr mit einer uns damals ungewohnten Geschwindigkeit. Als der Morgen dämmerte, sah man, daß am Eisenbahndamm entlang Soldaten der Wehrmacht postiert waren. Sie standen breitbeinig mit dem Rücken zum Zug und hielten ihre Maschinenpistolen im Anschlag. Am nächsten Morgen begann im Sonderzug der übliche Arbeitstag. Wir standen mit Moskau in Funkverbindung und verfolgten aufmerksam die internationalen Ereignisse ...«⁵⁰

Im Krieg scheint sich die Arbeit des »Amtes Ribbentrop« gänzlich auf die Eisenbahn zu verlagern. Ständig war das Personal des Auswärtigen Amtes »auf Achse«. So mußten sich im Sommer 1942 Diplomaten, die Hitler oder Ribbentrop zu sprechen wünschten, nach Winniza beziehungsweise Shitomir auf den Weg machen: »Ein besonderer Schlafwagenzug, der sogenannte Dienstzug, stand hierfür zur Verfügung. Er verließ jeden Abend den Schlesischen Bahnhof in Berlin. Seine Abfahrt wurde im Winter vorgelegt, um den Fliegerangriffen zu entgehen. Am nächsten Morgen war man in Warschau, mittags in Brest-Litowsk, abends an der alten polnisch-russischen Grenze, und von

da ab fuhr dieser Luxuszug wegen der Partisanen und der häufigen Schienensprengungen im Schnecken tempo bis nach Winniza, das er am nächsten Morgen erreichte. Die ausländischen Diplomaten mußten aber bereits um 3 Uhr morgens in Berditschew aussteigen und erreichten in zweistündiger Autofahrt das »Feldquartier« Ribbentrops, der sie um 11 Uhr empfing, um 12 Uhr mit ihnen zu Mittag aß und um 1 Uhr im Flugzeug mit ihnen zu Hitler aufbrach. Dort fand dann gegen drei oder vier Uhr die Besprechung statt, die sich ein bis zwei Stunden hinzog, worauf die Rückfahrt per Wagen ins Feldquartier angetreten wurde. Nach einem Abendessen fuhr man um 12 Uhr nachts nach Berditschew zurück, wo um 2 Uhr nachts der Dienstzug nach Berlin durchkam, der am übernächsten Morgen um 8 Uhr wieder auf dem Schlesischen Bahnhof eintraf.«⁵¹

Ungefähr zu dieser Zeit, im Sommer 1942, interessierte Hitler sich für die Errichtung einer Breitspurbahn und ließ eine Planungsabteilung dafür einrichten. Der Osten Europas wurde zum Proberaum für phantastische und utopische Projekte. Albert Speer berichtet: »An selbstgefertigten Skizzen erläuterte Hitler dem Verkehrsminister Dorpmüller die neuen Trassen eines modernen Zugsystems mit vier Metern Spurbreite. So käme man, meinte er, zu einer Nutzbreite von sechs Metern, also auf beiden Seiten eines Mittelganges seien regelrecht schöne Schlafwagen möglich. Schlafzimmer geradezu. Die Höhe der Wagen habe er auf viereinhalb bis fünf Meter festgelegt, so daß zweigeschossige Wagen mit einer Abteilhöhe von zwei bis zweieinhalb Metern möglich seien. Das seien Maße wie in einem Wohnhaus, und so stellte Hitler sich das Bahnsystem des Ostens offensichtlich auch vor. Es sollte geräumig sein, denn ganze Familien mußten da ja tagelang zusammenwohnen: »Den Speise-



Jahrelang gingen unablässig Transporte mit Soldaten und Materialnachschub vom Schlesischen Bahnhof in Richtung Osten. Gegen Ende des Krieges läuft der Bahnverkehr in umgekehrter Richtung: Massen von Flüchtlingen strömen in die Stadt.

wagen aber machen wir eingeschossig. Bei sechs Metern Breite und dreißig Metern Länge haben wir dann fünf Meter Höhe. Also, das wäre selbst in einem Palais ein schöner Festraum, wie mir Minister Speer bestätigen wird.« Hitler wollte getrennte Trassen für Personen- und Güterzüge, gelegentlich wollte er die Trassen auch viergleisig haben. Zwei Ost-West-Trassen durch ganz Europa, von denen die nördliche am Ural, die südliche am Kaspischen Meer beginnen sollte.«⁵²

Ende eines Zeitalters

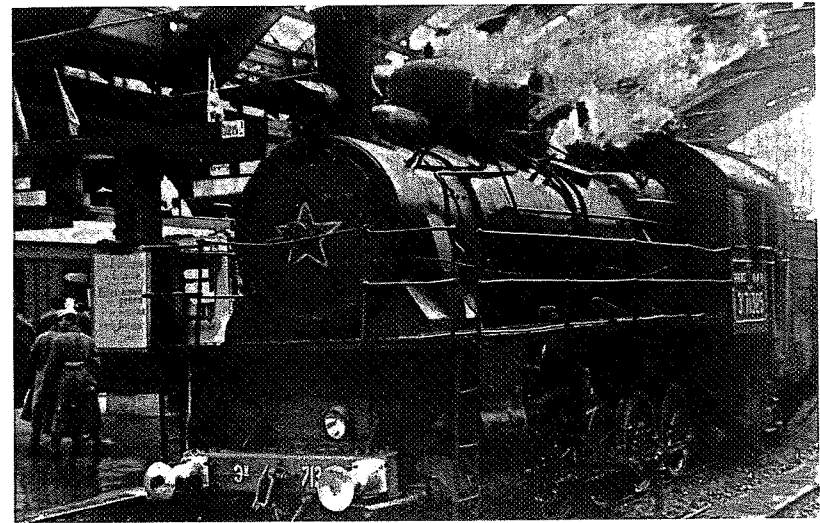
Unterdessen findet am Schlesischen Bahnhof eine andere Bewegung statt, die sich langsam umzudrehen beginnt. Täglich gehen Tausende von hier aus an die Ostfront ab, machen Tausende auf dem Weg in den Heimaturlaub hier Station. Es ist der Ort endgültiger Abschiede. Ursula von Kardorff notiert am 9. November 1942 in ihrem Tagebuch: »Wie ich diese Abschiede hasse! Diese Bahnhöfe! Sie sind der Ausdruck der heillosen Zeit. Orte geschäftiger Trostlosigkeit, Kulisse für die Trennung, die so oft eine Trennung für immer ist ... Heute in der Stadtbahn, als wir einen Frontzug überholten, hatte ich plötzlich die Vision, jede Radumdrehung führt diese Soldaten näher an den Tod heran. Unauffhaltsam. Auf der Lokomotive stand mit weißer Schrift: Räder müssen rollen für den Sieg. Für den Tod, dachte ich.«

Die Soldaten auf Heimaturlaub und auf dem Weg zur Front sorgen für einen nicht abreißenden Strom von Berichten, was »im Osten« geschieht. Nie gab es ein intensiveres Wissen, eine größere Nähe zu diesem fernen Land und seinen Menschen als zu Zeiten des Krieges: »Sehr netter Abend bei uns für Klaus. Schmid-Pauli, ein junger Unteroffizier, der aus Rußland kam, fand sich plötzlich mit Willi Beer in begeisterten Schilderungen der Russinnen und der Landschaft. Entweder wird dieses Land gehaßt, oder die Menschen sind seiner Grenzenlosigkeit und Größe verfallen. Ich habe das schon öfter an Soldaten beobachtet«, schreibt Kardorff am 30. Oktober 1943.

Aber in der Welt der Berliner Bahnhöfe, wo sich die Ströme der vom Krieg Entwurzelten überschneiden, wird auch etwas anderes sichtbar. Berlin hat sich vollgesogen mit »Fremdarbeitern«, die zu Millionen vor allem aus dem Osten ins Reich und in die Reichshauptstadt



Bahnknotenpunkt Berlin 1945: Auf den Linien der Reichsbahn verkehren nun sowjetische Militärtransporte – und Demontagezüge.

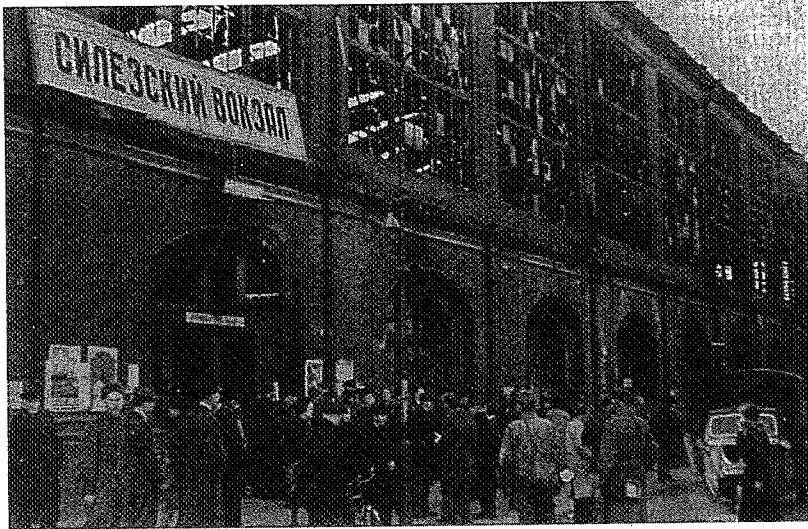


Ankunft des ersten Militärzuges aus der Sowjetunion am Schlesischen Bahnhof, 1945.

verschleppt worden sind. Der Korrespondent der Neuen Zürcher Zeitung meldet im Februar 1945: »Die meist gesprochene Sprache in Berlin ist die russische!« sagte mir der Deutsche im D-Zug, der vom Westen nach Berlin fuhr. »Es muß Ihnen schnell genug auffallen, wenn Sie mit offenen Ohren durch unsere Reichshauptstadt gehen... Andere Leute gehen vorbei, zu zweit, zu viert, Männer, Frauen, unterhalten sich auf italienisch, holländisch, französisch oder in Sprachen, die mir nicht vertraut sind. Und vor allem russisch: aber die Russen sprechen leise, gedämpft miteinander, als ob sie vor heimlichen Lauschern auf der Hut sein müßten.«⁵³

Die Bahnhöfe sind der Ort, an dem sich das oberirdische und unterirdische Berlin berühren und wo sich die Wege der Soldaten in den

Osten mit den Spuren der aus dem Osten Verschleppten kreuzen. Am 30. November 1944 wiederum Ursula von Kardorff: »Der Bahnhof Friedrichstraße mit seinen breiten Treppen, die in eine Art Unterwelt führen, gilt als bombensicher. Dort ist es so, wie ich mir Shanghai vorstelle. Zerlumpte malerische Gestalten in wattierten Jacken mit den hohen Backenknochen der Slawen, dazwischen hellblonde Dänen und Norweger, kokett aufgemachte Französisinnen, Polen mit Haßblicken, fahle, frierende Italiener – ein Völkergemisch, wie es wohl noch nie in einer deutschen Stadt zu sehen war. Fast ausschließlich Ausländer sind da unten, Deutsch hört man kaum. Die meisten wurden in Rüstungsbetriebe zwangsverpflichtet. Trotzdem machen sie keinen gedrückten Eindruck. Viele sind laut und fröhlich, lachen, singen, tauschen, handeln und leben nach ihren eigenen Gesetzen. Der Not gehorchend – nicht dem Herzen –, hat man für sie Kantinen eingerichtet, Theateraufführungen organisiert und bringt sogar Zei-

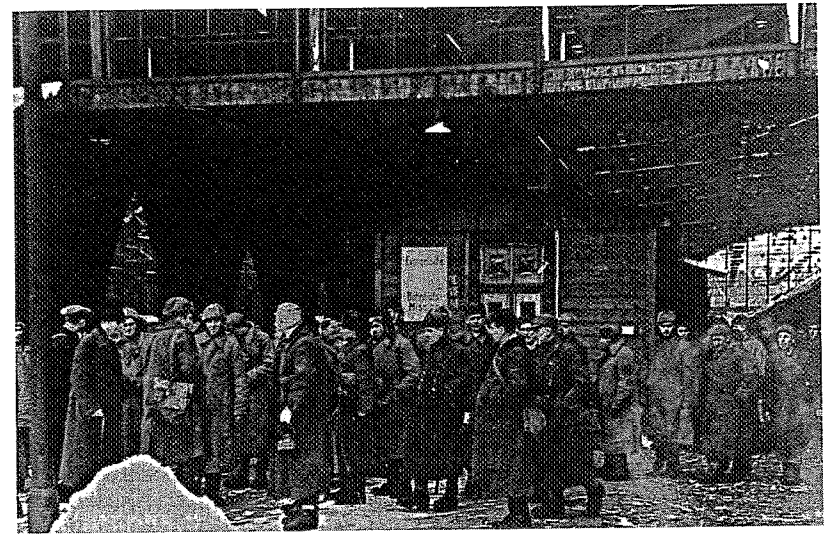


Der Schlesische Bahnhof 1946: Aufnahmen vom zerstörten Bahnhofgebäude mit russischer Namensschild und von den ersten Kriegsheimkehrern, die Obdach und Hilfe bei der Bahnhofsmission suchen (rechte Seite).

tungen heraus. Auch in den großen Bräus am Bahnhof Friedrichstraße sind fast keine Deutschen mehr zu sehen. Jeder, der nicht dort hingehört, wird mißtrauisch gemustert. Hier kennt sich alles untereinander ... Zwölf Millionen Fremdarbeiter gibt es in Deutschland. Eine Armee für sich. Manche nennen sie das Trojanische Pferd des heutigen Krieges.«

Am Tag des Zusammenbruchs und der Befreiung trat das unterirdische Berlin ans Tageslicht. Berlin war wie nie zuvor in seiner Geschichte – auch nicht in der Hochzeit der russischen Emigration Anfang der zwanziger Jahre – eine so internationale und im besonderen russische Stadt wie am Ausgang des Zweiten

Weltkrieges. Die geschlagene Reichshauptstadt wurde für einen Moment die Weltmetropole der Displaced persons, im großen Wirbel verband sich die Fluchtbewegung aus dem Osten mit dem Marsch der grauen Soldatenkolonnen auf dem Weg in die Gefangenschaft, die Rückkehr der Evakuierten mit dem Aufbruch der in die Hauptstadt verschleppten Sklavenarbeiter in die Heimat. Nicht die Eisenbahn ist die Verkehrsform des Zusammenbruchs, sondern der Marsch zu Fuß, die Gelegenheitsreise auf einem vorbeikommenden Militärfahrzeug und der Treck. »Der Bahnhof Friedrichstraße ist zum Umschlagplatz des deutschen Schicksals geworden«, heißt es bei Matthias Menzel. »Verkohlt hängt das Gestänge in den Angeln. Der ekle Oststurm pfeift frei durch das Skelett der Halle. Jeder neue Zug, der einläuft, wirft gestaltloses Elend auf die Bahnsteige. Unten, im Vestibül, hockt es übereinander: Familien aus Ostpreußen und Schlesien, aus Akademikerwohnungen und Bauernhäusern, aus Arbeiter-



siedlungen und Handwerkerquartieren. Die gleiche Hoffnungslosigkeit hat ihnen jedes Mal der Unterscheidung genommen. Nach den Kesseln mit der warmen Suppe drängen endlose Schlangen. Sie warten. Stundenlang, oft Tage hindurch: auf Züge, die nicht abgehen, auf Ziele, die sinnlos geworden sind.«⁵⁴

Auf dem Schlesischen Bahnhof waren die Kampfhandlungen noch vor der Kapitulation beendet, die, nur wenige S-Bahn-Stationen entfernt, in Berlin-Karlshorst am 8. Mai unterzeichnet wurde. In Europa war der Krieg zu Ende. Am 17. Juli 1945 begann die Potsdamer Konferenz über das Schicksal des besiegten Deutschland. Wie es die Filmlegende will, reiste Stalin im Flugzeug nach Potsdam, in Wahrheit kam er im Zug. Den 1923 Kilometer langen Weg aus Moskau säumten 15 165 Mann aus Berijas NKWD, die im Abstand von je sechs Kilometern postiert waren. Die Gleise vom Schlesischen Bahnhof nach Potsdam nagelte man für Stalins Sonderzug auf russische Spurbreite um.⁵⁵ Die

Rote Armee hatte schon vorher drei Bahnstrecken mit ihrer Spurbreite nach Berlin hinein gelegt. »Während des Vormarsches nach Deutschland hatte die Rote Armee die Eisenbahnstrecke, die von der sowjetischen Grenze bei Brest über Warschau und Posen nach Frankfurt führt, von der europäischen Normalspur (1435 Millimeter) auf die russische Breitspur (1524 Millimeter) umgebaut. Im März 1945 rollten Breitspurzüge bereits bis an die Oder gegenüber von Frankfurt ... spätestens im Juni 1945 erreichte die Breitspur auch den Schlesischen (Personen-)Bahnhof.«⁵⁶

Welche Ironie der Geschichte! Der Traum von der Breitspurbahn, die Hitlers Ingenieure von Berlin in die künftigen »Kraft durch Freude«-Feriengebiete auf der Krim geplant hatten, war Wirklichkeit geworden in den von den Pionierabteilungen der Roten Armee verlegten Breitspurgleisen, die nach Berlin hineinführten. Auf diesen ausschließlich militärisch genutzten Strecken transportierten die Besatzungsbehörden

den Truppen und Reparationsgüter und schafften Kriegsgerät aus Europa nach Asien, wo die Kämpfe gegen Japan noch im Gange waren. Schon für Ende Juni 1945 war die Aufnahme eines durchgehenden Expreszugverkehrs zwischen Moskau und Berlin geplant, wozu eine Strecke von insgesamt 1820 Kilometern mit allem, was dazugehörte, instand gesetzt werden mußte: mit Hunderten von Brücken, Eisenbahnknotenpunkten, Rangieranlagen.

Vom 2. September 1945 an fuhr täglich der »Blaue Expresß« durchgehend bis Brest, wo man – wie in der Vorkriegszeit – bis zum Jahre 1954 noch in die sowjetischen Breitspurzüge umsteigen mußte.⁵⁷ »In den Schlafwagen ist jedes Abteil mit wenigen Handgriffen in einen Liegewagen zu verwandeln. Überall stehen hier Spielbretter mit Schachfiguren und Damebretter auf beleuchteten Tischen bereit. Überall klingt Radiomusik. In dem Speisewagen blitzt Kristall, auf jedem Tisch blühen Stockpflanzen, leuchten die bunten Farben der Seidenvorhänge und Lampenschirme. Im Zuge befinden sich ein Wagen mit Badezimmer, Waschgelegenheit und Friseur und auch ein Kinowagen, in dem 50 Personen unterwegs die neuesten Filme ansehen können.«⁵⁸ Die Breitspurbahn – Hitlers Verkehrsvision bei der Unterwerfung Europas – war Wahrheit geworden in der alten Reichshauptstadt, und das auf einem Bahnhof, der in seinen Anfängen als Pendant zum ersten russischen Bahnhof – Zarskoje Selo – konzipiert worden war! Berlins Ostbahnhof war russisch geworden.

Doch die rasche Wiederherstellung von Bahnhof und Gleisanlagen im sowjetisch be-

setzten Sektor täuscht darüber hinweg, daß das Zeitalter der Eisenbahn zu Ende war. Während Stalin das Flugzeug mied und in einem Breitspurwaggon halb Europa durchquerte, flogen die Vertreter der Vereinigten Staaten und Großbritanniens nach Gatow. Der Luftverkehr wurde nach dem Ende des Krieges, der von den Westmächten vor allem als Luftkrieg geführt worden war, alltägliche Realität. Schon in den zwanziger Jahren hatte Ilja Ehrenburg geahnt: »In Berlin geht man bereits nicht mehr auf den Bahnhof, sondern selbstverständlich nach dem Flugplatz. Eine Unmenge von Strecken. Der Flugplan stimmt auf die Minute. Kassen. Büffet. Zeitungskioske. Es nähert sich ein adretter Reisender mit Aktenmappe. Er muß heute mit einem Schattenwesen, das in München wohnt, über den Verkauf von Kunstdünger verhandeln, am Abend aber muß er wieder in Berlin sein, um mit seiner Verehrtesten zur Schubert-Feier zu gehen. Das Flugzeug startet sehr prosaisch wie der kläglichste Autobus, es ertönt nicht einmal die Bitte, eine Postkarte zu schreiben. Alle fünf Minuten kommt jemand geflogen oder fliegt jemand fort: aus Holland, aus Prag, aus Moskau. Das Reisen ist hier endgültig kompromittiert, man hat ihm sogar die leichte Qual langer Eisenbahnfahrten genommen. Europa beginnt Ähnlichkeit zu bekommen mit einem Straßennetz.«⁵⁹

Die »Luftbrücke«, mit der der Kalte Krieg in Berlin seinen ersten Höhepunkt erreichte, demonstrierte nicht nur, daß man eingeschlossene Städte aus der Luft versorgen konnte, sondern daß neue Achsen im Entstehen waren: Luftachsen, die selbst über den Atlantik hinweg tragfähig sind.

Eydtkuhnen oder Die Genese des Eisernen Vorhangs

Was für die Nachkriegsgenerationen Marienborn und Bahnhof Friedrichstraße hieß, das waren zwischen den Kriegen wahrscheinlich Eydtkuhnen und Negoreloje: die Erfahrung der Grenze. Hier verlief eine Grenze, die nicht nur Staaten, sondern Welten trennte. Wer hierherkam, der wußte, daß er beim Gang durch das Niemandsland den Schritt von einer Hemisphäre in eine andere tat. Solchen Grenzorten nähert man sich mit gesteigerter Nervosität, auch wenn man nichts zu verbergen hat. Man ist erleichtert, wenn man die Prozedur hinter sich gebracht hat, denn es ist mehr als nur ein bürokratischer Vorgang. Auf solche Transitstationen bereitet man sich innerlich vor. Die Zeit vergeht langsamer als sonst, es ist, als wäre sie angehalten. Wer hier passiert, ist hellwach. Nebensächliche Details werden bemerkenswert. Was sonst eher verschimmt, bekommt eine scharfe Kontur. Solche Transitorte sind Zeitschleusen, in denen jede Sekunde doppelt und dreifach zählt. Alle, die durch diese Schleuse gekommen sind, haben ihren Tribut entrichtet, indem sie darüber berichteten.

Eine Geschichte der deutsch-russischen Beziehungen ohne die Grenzorte und die Erfahrung, die sich mit ihnen verbindet, läßt sich gar nicht schreiben. Wer im zwanzigsten Jahrhundert mit Rußland zu tun hatte, mußte eines dieser Nadelöhere passieren. Dennoch gibt es keine einzige Studie darüber.¹ Auch das ist mehr als nur eines jener vielen »Forschungsdesiderata«, die jederzeit beklagt werden können. Europa hat in diesem Jahrhundert ganz neue Erfahrun-

gen mit Grenzziehungen von unvergleichlicher Härte machen müssen, bis hin zum »Eisernen Vorhang«. Die Geschichte solcher Grenzen zu erzählen ist etwas anderes, als die Beschlüsse einer Konferenz oder die Festlegungen einer Grenzkommission zu referieren. Grenzen und Grenzorte existieren nicht nur auf Landkarten, sondern in den Köpfen von Menschen. Marienborn oder das labyrinthische System des Bahnhofs Friedrichstraße sind in die *mental maps* der Europäer ebenso eingezeichnet wie damals Eydtkuhnen. Jetzt, da der Eisernen Vorhang weggezogen ist, können wir dorthin zurück, wo alles angefangen hat: zum Embryonalstadium der großen Grenze.

Das Nadelöhr

Wer von Berlin nach Rußland oder in die Sowjetunion reiste, hatte nicht sehr viele Möglichkeiten. Vor dem Ersten Weltkrieg, als die Reiche der drei Schwarzen Adler – der Romanows, der Hohenzollern und der Habsburger – aneinandergrenzten, lief der internationale Personenverkehr im wesentlichen über drei Stationen: Eydtkuhnen/Wirballen auf der Strecke von Berlin über Königsberg nach Riga und Sankt Petersburg; Ottlotschyn/Alexandrowo auf der Strecke von Berlin über Thorn nach Warschau und Moskau; Granica und Kattowitz/Sosnowice auf der Strecke von Wien, Dresden und Breslau nach Sankt Petersburg oder Moskau.²

Drittens: Die Welt der russischen Emigration in Berlin ist gut behandelt in: Robert C. Williams, *Culture in Exile. Russian Emigrés in Germany 1881–1941*, Ithaca – New York – London 1972. Ein facettenreiches Bild vermittelt die Anthologie von Fritz Mierau (Hg.), *Russen in Berlin 1918–1933. Eine kulturelle Begegnung*, Weinheim – Berlin 1988. Auf Berlin bezogen sind auch die meisten Beiträge in: Karl Schlögel (Hg.), *Russische Emigration in Deutschland*

1918–1941. *Leben im europäischen Bürgerkrieg*, Berlin 1995. Systematisch erfaßt ist das russische Berlin neuerdings in: Karl Schlögel/Katharina Kucher/Bernhard Suchy/Gregor Thum, *Chronik russischen Lebens in Deutschland 1918–1941*, Berlin 1998. Der deutsch-russischen Symbiose war schließlich eine große Ausstellung gewidmet: *Berlin – Moskau 1900–1950*, Ausstellungskatalog, hrsg. von Irina Antonowa und Jörn Merkert, München – New York 1995.

Anmerkungen

Asien beginnt am Schlesischen Bahnhof

- 1 Lew Lunz, *Reise auf meinem Krankenbett*, in: Fritz Mierau (Hg.), *Russen in Berlin 1918–1933. Eine kulturelle Begegnung*, Weinheim – Berlin 1988, S. 157.
- 2 Hans von Herwarth, *Zwischen Hitler und Stalin. Erlebte Zeitgeschichte 1931–1945*, Frankfurt/M. – Berlin 1982, S. 34.
- 3 Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 46 vom 18. 11. 1926.
- 4 William L. Shirer, *Berliner Tagebuch. Aufzeichnungen eines Auslandskorrespondenten 1934–1941*, Leipzig 1995, S. 128.
- 5 Julius Berst, *Berlin, Schlesischer Bahnhof*, Berlin 1930 (Reprint 1964), S. 155f. Siehe auch: Willy Gensch/Hans Liesigk/Hans Michaelis, *Der Berliner Osten*, Berlin 1930, S. 218ff.
- 6 Annemarie Lange, *Berlin in der Weimarer Republik*, Berlin 1987, S. 435.
- 7 Ilja Ehrenburg, *Visum der Zeit*, Leipzig 1982, S. 58.
- 8 Laurenz Demps, *Der Schlesische Bahnhof in Berlin. Ein Kapitel preußischer Eisenbahngeschichte*, Berlin 1991, S. 236.
- 9 Ausgezeichnete Darstellungen zur Entwicklung der Ostbahnen: Hans-Wolfgang Scharf, *Eisenbahnen zwischen Oder und Weichsel. Die Reichsbahn im Osten bis 1945*, Freiburg/Br. 1981; sowie – spezifischer und weniger umfassend – Andreas Geißler/Konrad Koschinski, *130 Jahre Ostbahn, Berlin – Königsberg – Baltikum*, Berlin 1997.
- 10 Peter Bley, *Eisenbahnnotenpunkt Berlin*, in: Jochen Boberg (Hg.), *Exerzierfeld der Moderne. Industriekultur in Berlin im 19. Jahrhundert*, München 1984, S. 114–125.
- 11 Über Tempelhof in den zwanziger Jahren siehe Lange, Berlin, a. a. O.; Kurt Laser, *Zur Geschichte der deutsch-sowjetischen Luftfahrtbeziehungen*, in: Technisch-ökonomische Informationen der zivilen Luftfahrt (Berlin-Schönefeld), Heft 4/1965, 1/1966 und 6/1966.
- 12 *Kur'er. Praktičeskij putevoditel' dlja russkich po gorodam i kurortam Zapadnoj Evropy*, St. Petersburg 1903; *Amtliches Kursbuch für das Reich. Auslandsfahrpläne Sommer 1935; Berliner ABC Fahrplan. Fernverkehr und Stadtverkehr. Sommer 1939*, Nachdruck Mainz 1981.
- 13 Wolfgang Schivelbusch, *Geschichte der Eisenbahnreise*, München 1977. Er meint: »Die Eisenbahn gehört nicht zu den vernachlässigten Gegenständen der Geschichtsschreibung« (S. 177).
- 14 Allein die Auswertung der publizierten Materialien würde es erlauben, ein solches Protokoll einer Beziehung zu verfassen. Es ginge vor allem um folgende Zeitschriften: Archiv für Eisenbahnwesen, Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahntransport, Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Hier habe ich Herrn Ralf Peter von der Deutschen Bahn in Berlin für wichtige Informationen zu danken.
- 15 *Tiergarten, Teil 1. Vom Brandenburger Tor zum Zoo, Geschichtslandschaft Berlin. Orte und Ereignisse*, Bd. 2, Berlin 1989, S. 195; Werner Hahlweg, *Lenins Reise durch Deutschland im April 1917*, in: Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte 5 (1957), 4, S. 307–333; Werner Hahlweg (Hg.), *Lenins Rückkehr nach Rußland 1917. Die deutschen Akten* (Studien zur Geschichte Osteuropas, Bd. 4), Leiden 1957; Fritz Platten, *Die Reise Lenins durch Deutschland im plombierten Wagen*, o. O. 1924; vgl. auch Winfried B. Scharlau/Zbynek A. Zeman, *Freibeuter der Revolution. Parvus-Helphand. Eine politische Biographie*, Köln 1964, S. 250ff.
- 16 Günter Rosenfeld, *Sowjetrußland und Deutschland. 1917–1922*, Berlin 1960, S. 130ff.
- 17 Karl Schlögel, *Jenseits des Großen Oktober. Das Laboratorium der Moderne. Petersburg 1909–1921*, Berlin 1988, S. 479ff.; *Rul'*, 28. 9. 1922.
- 18 W. M. Bereshkow, *Jahre im diplomatischen Dienst*, Berlin 1975, S. 28f.
- 19 Matthias Pförtner, *Die russische Wanderung. Erlebnisbericht*, Dessau 1942, S. 9.
- 20 Reichsbahn 3/4, 1942, zit. in: Janusz Piekalkiewicz, *Die Deutsche Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1979, S. 74f.

- 21 Ehrenburg, *Visum*, a. a. O., S. 57.
- 22 Susanne Leonhard, *Gestohlenes Leben. Schicksal einer politischen Emigrantin in der Sowjetunion*, Herford 1968, S. 52.
- 23 Wipert von Blücher, *Deutschlands Weg nach Rapallo. Erinnerungen eines Mannes aus dem zweiten Gliede*, Wiesbaden 1951, S. 170.
- 24 Karl Kindermann, *Zwei Jahre in Moskaus Totenhäusern. Der Moskauer Studentenprozeß und die Arbeitsmethoden der OGPU*, Berlin – Leipzig 1931, S. 18; vgl. auch Lamar Cecil, *The Kindermann-Wolscht-Incident. An impasse in Russo-German relations 1924–1926*, in: *Journal of Central European Affairs* 2 (1961), S. 188–199.
- 25 Hans-Dieter Reichardt, *Blaue Schlaf- und Speisewagen in Berlin*, in: *Die Reise nach Berlin*, Ausstellungskatalog, Berlin 1987, S. 96ff.; Albert Mühl, *Internationale Luxuszüge*, Freiburg/Br. 1991.
- 26 nach: *Reichs-Kursbuch*, Ausgabe Nr. 5, Juli 1913, Berlin 1913, S. 757.
- 27 *Reichs-Kursbuch*, Ausgabe Nr. 1, Mitte Mai 1918, Berlin 1918, und *Nachtrag zum Reichs-Kursbuch*, Ausgabe Oktober 1918.
- 28 *Reichs-Kursbuch*, Ausgabe Nr. 2, 1. Juli 1926, Berlin 1926.
- 29 *Reichs-Kursbuch*, Ausgabe Nr. 2, 1. Juli 1933.
- 30 *Berliner ABC-Fahrplan*.
- 31 Eugen Kreidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges. Einsatz und Leistung für die Wehrmacht und Kriegswirtschaft*, Mainz 1979, S. 51f.
- 32 Zur Situation auf sowjetischer Seite: O. Wehde-Textor, *Die Sowjetrussischen Eisenbahnen vor und im zweiten Weltkrieg*, in: *Archiv für Eisenbahnwesen* 69 (1959), S. 42–69.
- 33 Kreidler, *Die Eisenbahnen*, a. a. O., S. 141, 198, 269. Von den 1,5 Millionen Beschäftigten bei der Reichsbahn waren circa zwölf Prozent Fremdarbeiter und Kriegsgefangene. Alfred C. Mierzejewski, *Bomben auf die Reichsbahn. Der Zusammenbruch der deutschen Kriegswirtschaft 1944–1945*, Freiburg 1993, S. 55.
- 34 Raul Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Frankfurt/M. – Berlin 1978, S. 110. Siehe auch Kreidler, *Die Eisenbahnen*, a. a. O.; Werner Pischel, *Die Generaldirektion der Ostbahn in Krakau 1939–1945*, in: *Archiv für Eisenbahnwesen* 74 (1964), S. 1–80.
- 35 Kreidler, *Die Eisenbahnen*, a. a. O., S. 268.
- 36 ebd., S. 273.
- 37 Hilberg, *Sonderzüge*, a. a. O.; Claude Lanzmanns Filmdokumentation zur Shoa ist auch eine Topographie der Eisenbahnen und der Deportationen.
- 38 Ursula von Kardorff, *Berliner Aufzeichnungen 1942 bis 1945*, München 1992, S. 366 und 351.
- 39 Über die Differenz von Eisenbahnen in Friedenszeiten und Kriegszeiten kann man sich ein gutes Bild machen in: *Die Deutschen Eisenbahnen 1910 bis 1920*, hrsg. vom Reichsverkehrsministerium, Berlin 1923, besonders S. 156–174.
- 40 Über den Transport von Ostarbeitern am Beispiel der Ukraine und Kiew siehe Hans Pfahmann, *Fremdarbeiter und Kriegsgefangene in der deutschen Kriegswirtschaft 1939–1945*, Diss., Würzburg 1964, S. 61.
- 41 Israel J. Singer, *Die Brüder Aschkenasi*, München 1968, S. 458.
- 42 Bettina Dodenhoef, *»Laßt mich nach Rußland heim«. Russische Emigranten in Deutschland von 1918 bis 1945*, Frankfurt/M. – Berlin – Bern 1993; Hans-Erich Volkmann, *Die russische Emigration in Deutschland 1919–1929*, Würzburg 1966; Hans von Rimscha, *Rußland jenseits der Grenzen 1921–1926. Ein Beitrag zur russischen Nachkriegsgeschichte*, Jena 1927; Karl Schlögel (Hg.), *Russische Emigration in Deutschland 1918–1941*, Berlin 1995.
- 43 Johannes Baur, *Zwischen »Roten« und »Weißen«. Russische Kriegsgefangene in Deutschland nach 1918*, in: Schlögel, *Russische Emigration*, a. a. O., S. 93–108.
- 44 Gustav Hilger, *Wir und der Kreml. Deutsch-sowjetische Beziehungen 1918–1941*, Frankfurt/M. 1956, S. 29f.
- 45 Karin Schulz, *Der Auswandererbahnhof Ruhleben – Nadelöhr zum Westen*, in: *Die Reise nach Berlin*, a. a. O., S. 240; Trude Maurer, *Ostjuden in Deutschland 1918–1933*, Hamburg 1986.
- 46 Alexander Granach, *Da geht ein Mensch. Lebensroman eines Schauspielers*, München 1973, S. 203.
- 47 Hilger, *Wir*, a. a. O., S. 29.
- 48 Über die Studienreisen der deutschen Firmenvertreter am 26. 2. 1931 nach Moskau und im August 1932 siehe Günter Rosenfeld, *Sowjetunion und Deutschland. 1922–1933*, Berlin 1984, S. 233.
- 49 Hans von Herwarth, *Zwischen Hitler und Stalin. Erlebte Zeitgeschichte 1931–1945*, Frankfurt/M. – Berlin 1982, S. 34f.
- 50 Bereshkow, *Jahre*, a. a. O., S. 29.
- 51 Paul Schmidt, *Staist auf diplomatischer Bühne 1923–45*, Bonn 1953, S. 565.

- 52 Anton Joachimsthaler, *Die Breitspurbahn. Das Projekt zur Erschließung des groß-europäischen Raumes 1942–1945*, München – Berlin 1993, S. 80. Über die städtebaulichen Folgen der Bahnplanungen für den Süd- und Nordbahnhof in Berlin siehe Hans J. Reichardt/Wolfgang Schäche, *Von Berlin nach Germania. Über die Zerstörungen der Reichshauptstadt durch Albert Speers Neugestaltungsplanungen*, Ausstellungskatalog, Berlin 1985.
- 53 Peter Gosztony (Hg.), *Der Kampf um Berlin 1945 in Augenzeugenberichten*, München 1975, S. 78f. Da es bisher keine Untersuchung zu Ostarbeitern in Berlin gibt, vgl. die Angaben in: Ulrich Herbert, *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des »Ausländer-Einsatzes« in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches*, Bonn 1985; Pavel Poljan, *Žertvy dvuch diktatur. Ostarbajtery i voenno-plennyy v tret'em rejche i ich repatriacija*, Moskau 1996; aus persönlicher Perspektive in dem Roman von Jurij A. Treguboff, *Berlin*, Frankfurt/M. 1973; über das Überleben russischer Enklaven in Berlin-Buch vgl. Nikolaj VI. Timofeev-Resovskij, *Očerki. Vospominanija. Materialy*, Moskau 1993; B. Prjanišnikov, *Novopokoleny*, Silver Spring 1968, S. 80ff.
- 54 Gosztony, *Der Kampf*, a. a. O., S. 41f.
- 55 Demps, *Der Schlesische Bahnhof*, a. a. O., S. 243; Dimitri Wolkogonow, *Stalin. Triumph und Tragödie*, Düsseldorf 1996, S. 672f.
- 56 Peter Bley, *Berliner S-Bahn*, Düsseldorf 1993, S. 131.
- 57 Demps, *Der Schlesische Bahnhof*, a. a. O., S. 240 und 243. Zur Situation nach 1945 siehe Michael Reimer/Lothar Meyer/Volkmar Kubitzki, *Kolonie. Die Deutsche Reichsbahn im Dienst der Sowjetunion*, Stuttgart 1998.
- 58 Bley, *Berliner S-Bahn*, a. a. O., S. 131.
- 59 Ehrenburg, *Visum*, a. a. O., S. 98.

Eydtkuhnen oder die Genese des Eisernen Vorhangs

- 1 Ausnahmen literaturwissenschaftlicher Art sind Bernhard Furler, *Augenschein. Deutschsprachige Reisereportagen über Sowjetrußland 1917–1939*, Frankfurt/M. 1987; Viktoria Hertling, *Quer durch. Von Dwinger bis Kisch. Berichte und Reportagen über die Sowjetunion aus der Epoche der Weimarer Republik*, Königstein/Ts. 1982.
- 2 Im folgenden sind die Daten zusammengetragen nach Karl Baedeker, *Baedeker's Rußland. Handbuch für*

- Reisende (Mit 14 Karten, 18 Plänen und 4 Grundrissen)*, Leipzig 1897, besonders S. 79; und *Führer durch die Sowjetunion. Gesamtausgabe*, bearb. von Alexander Radó, Berlin 1928, S. 207; Andreas Geißler/Konrad Koschinski, *130 Jahre Ostbahn, Berlin-Königsberg-Baltikum*, Berlin 1997; Regierungsrat Dr. Born, *Die Entwicklung der Königlich Preussischen Ostbahn, Teil II*, in: *Archiv für Eisenbahnwesen* (1911), S. 1152–1162; Reichsbahndirektionspräsident Dr. Holtz, *Die Gestaltung des Eisenbahnverkehrs zwischen Deutschland und der Sowjet-Union im Kriege*, in: *Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 47, 21. 11. 1940, S. 595–598; ders., *Wieder Eisenbahnverkehr mit Rußland*, in: *Zeitung des Vereins Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen*, Nr. 12, 20. 3. 1940, S. 145–149.
- 3 *Führer durch die Sowjetunion*, a. a. O., S. 200.
 - 4 ebd., S. 6.
 - 5 Holtz, *Die Gestaltung*, a. a. O., S. 597.
 - 6 Klaus Mehnert, *Ein Deutscher in der Welt. Erinnerungen 1906–1981*, Stuttgart 1981, S. 220f.
 - 7 Christoph Mick, *Sowjetische Propaganda, Fünfjahrplan und deutsche Rußlandpolitik 1928–1932* (Quellen und Studien zur Geschichte des östlichen Europa, Bd. 42), Stuttgart 1995, S. 241f.
 - 8 Karl Anton Rohan, *Heimat Europa. Erinnerungen und Erfahrungen*, Düsseldorf – Köln 1954, S. 273.
 - 9 Otto-Ernst Schüddekopf, *Karl Radek in Berlin. Ein Kapitel deutsch-russischer Beziehungen im Jahre 1919*, in: Sonderdruck aus dem *Archiv für Sozialgeschichte*, Bd. 2, Hannover 1962, S. 132.
 - 10 Edwin Erich Dwinger, *Zwischen Weiß und Rot. Die russische Tragödie 1919–1920*, Jena 1930, S. 503.
 - 11 Sandor Radó, *Dora meldet...*, Berlin 1974, S. 47 u. 49.
 - 12 General Ernst Köstring, *Der militärische Mittler zwischen dem Deutschen Reich und der Sowjetunion, 1921–1941*, bearb. von Hermann Teske, Frankfurt/M. 1966, S. 28 und 35.
 - 13 Matthias Pförtner, *Die russische Wanderung. Erlebnisbericht*, Dessau 1942, S. 11f.
 - 14 Hans Speidel, *Reichswehr und Rote Armee*, in: *Vierteljahrshefte für Zeitgeschichte* 1 (1953), Nr. 1, S. 9–45, hier S. 32.
 - 15 ebd., S. 32f.
 - 16 Karl Kindermann, *Zwei Jahre in Moskaus Totenhäusern. Der Moskauer Studentenprozeß und die Arbeitsmethoden der OGPU*, Berlin – Leipzig 1931, S. 19.