

Karl Schlögel

Berlin  
Ostbahnhof  
Europas

Russen und Deutsche  
in ihrem Jahrhundert

(1998)

Siedler Verlag

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 Expresszugverkehrs 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 Express« durchgehend bis Brest, wo man – wie in der Vorkriegszeit – bis zum Jahre 1954 noch in die sowjetischen Breitspurzüge umsteigen mußte.<sup>57</sup> »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.«<sup>58</sup> 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.«<sup>59</sup>

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.<sup>1</sup> 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 Grenzkommision 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.<sup>2</sup>

Für die 742 Kilometer lange Strecke von Berlin-Stadtbahn nach Eydtkuhnen über Dirschau und Königsberg brauchte der Schnellzug 13 1/2 Stunden und für die Strecke von Wirballen nach Sankt Petersburg 25 Stunden. Die 1046 Werst von Warschau nach Sankt Petersburg legte er in 23 Stunden zurück. Für die 401 Kilometer von Berlin über Thorn nach Alexandrowo benötigte man 7 3/4 Stunden und für die 211 Werst von Alexandrowo nach Warschau 4 1/4 Stunden. Man konnte bis Warschau durchgehende Fahrkarten, auch Schlafwagenkarten, in Berlin kaufen. Russisches Geld konnte man ebenfalls in Berlin eintauschen oder aber in der Wechselstube in Alexandrowo.

Für die 393 Kilometer von Wien bis Granica brauchte der Schnellzug 8 1/4 Stunden und für die 1347 Werst von Granica bis Sankt Petersburg 33 Stunden. Die 196 Kilometer von Breslau bis Sosnowice fuhr man in 6 1/4 Stunden und von Sosnowice nach Warschau ebenfalls in 6 1/4 Stunden.

Die Grenzorte zeichneten sich durch keine Denk- oder Sehenswürdigkeiten aus, sondern allein durch ihre Lage an der Grenze. Auf beiden Stationen gab es anderthalb bis zwei Stunden Aufenthalt und ein gutes Restaurant. An den Grenzen wurden die Uhren umgestellt. Im Russischen Reich bewegte man sich außerhalb der mitteleuropäischen Zeit – es gab Warschauer, Rigaer, Sankt Petersburger, Moskauer Zeit. In Sankt Petersburg stand die Uhr eine Stunde und eine Minute vor der mitteleuropäischen, 37 Minuten vor der Warschauer und 25 Minuten vor der Rigaer Zeit.

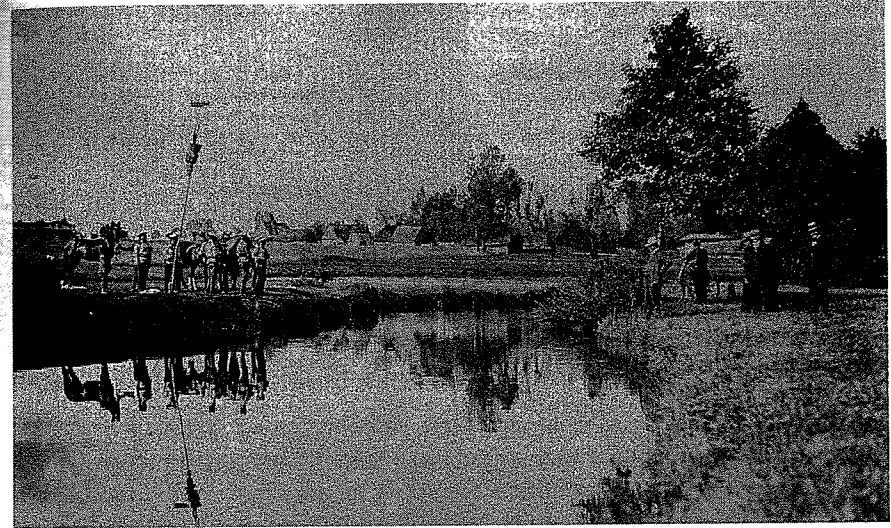
Durch den Zusammenbruch der drei großen Imperien, die Wiedergeburt des polnischen Staates und die Neuordnung der gesamten ostmitteleuropäischen Staatenwelt änderten sich mit den Grenzen auch die Grenzübergänge – und zwar mehrmals innerhalb kurzer Zeit.

Von 1918 bis 1939 gab es keine gemeinsame deutsch-russische Grenze mehr. Die Ostbahn mußte nun sogar den ›polnischen Korridor‹ durchqueren, um nach Ostpreußen zu gelangen. Nach der Aufteilung Polens zwischen Hitler und Stalin entstand eine gemeinsame Demarkationslinie zwischen dem Herrschaftsraum Hitler-Deutschlands und dem sowjetisch beherrschten Gebiet. Mit dem Angriff auf die Sowjetunion wurde auch sie überrollt. Fortan markierte die Front, wo die Grenze verlief: auf dem Höhepunkt der deutschen Siege an der Wolga und im Kaukasus, am Ende der deutschen Hybris an der Elbe.

Nachdem die baltischen Staaten unabhängig geworden waren, blieb Eydtkuhnen an der Grenze Ostpreußens zwar Grenzstation, doch nun nicht zum Russischen Reich, sondern zu Litauen. Die russische Grenze war nach Osten gerückt, und andere Übergänge wurden nun prominent: von Estland aus Narva/Kingissepp, von Lettland aus Rituppe/Ostrov, Silupe/Sebesh und Indra/Bigossowo. Für Polen war Stolpce die ›Porta orientis‹, und 27 Kilometer entfernt lag Negoreloje, die weißrussische Grenzstation der Sowjetunion. Von dort gab es durchgehende Schlafwagen bis Wladiwostok und in die Mandchurei.

Für die Strecke von Berlin über Riga nach Moskau brauchte man 1926 insgesamt 53 1/2 Stunden, wobei der Fahrpreis in der ersten Klasse 30,66 US-Dollar betrug. Von Helsinki bis Leningrad brauchte der Zug fünfzehn Stunden und überquerte die finnisch-sowjetische Grenze bei Rajajoki/Bjeloostrow. Von Reval/Tallinn nach Leningrad fuhr man sechzehn Stunden, von Riga in das 621 Kilometer entfernte Leningrad 22 Stunden.

Leningrad war aber auch auf dem Seeweg zu erreichen, mit den Dampfern der Stettiner Dampferkompagnie. Das Schiff ging alle zehn



*Noch im Juli 1914 standen sich am polnischen Grenzflüßchen Prosna russische Kavalleristen und deutsche Zivilisten friedlich gegenüber. Mit dem Idyll der grünen Grenze sollte es bald vorbei sein, und je mehr in den folgenden Jahrzehnten das Verbindende zwischen Deutschland und Rußland schwand, desto mehr wurden auch die Grenzen zu ideologischen und militärischen Fronten.*

Tage und brauchte siebzig Stunden, die Dampfer der Staatlichen Baltischen Dampfschiffahrtsgesellschaft von Hamburg nach Leningrad gingen alle vierzehn Tage. Beim Feuerschiff Prijomny erreichte der Dampfer die Grenze der russischen Gewässer. Südlich davon war das Schloß Oranienbaum zu sehen. Man warf Anker vor Kronstadt, wo die Paßkontrollkommission an Bord kam; dann wurde die Fahrt in den Hafen von Leningrad fortgesetzt.<sup>3</sup> Ende der zwanziger und in den dreißiger Jahren spielte der Seeweg vor allem für den

Gütertransport eine große Rolle, denn die deutsche wie die sowjetische Seite wollte angesichts knapper Devisen die Transitgebühren sparen, die in Polen, Lettland, Litauen und Estland zu entrichten waren.

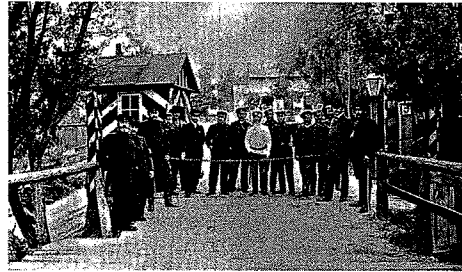
Wer schließlich mit der jungen Deruluft von Berlin nach Moskau reiste, mußte bei der Zwischenlandung auf dem Flugplatz Smolensk die Grenzkontrolle passieren.<sup>4</sup> Doch die wichtigsten Transitorte der Zwischenkriegszeit waren Eydtkuhnen/Wirballen und Stolpce/Negoreloje. Zwischen September 1939 und Juni 1941 wurden weitere Grenzübergänge zwischen dem deutschen und dem sowjetischen Herrschaftsbereich geöffnet. Insgesamt waren es folgende Orte: »1. Deutsch-Krottingen-Kretzing (bei Memel), 2. Laugszargen-Taurage (bei Tilsit), 3. Eydtkau-Wirballis, 4. Szczepki-Augustow, 5. Prostken-Grajewo, 6. Malinina-Tschischow, 7. Platerow-Semjatschi, 8. Terespol-Brest, 9. Belzec-Rawa Russkaja, 10. Deutsch Przemysl-Peremyschl.«<sup>5</sup>

## Die Grenzgänger

Wer waren nun die Passagiere und Passanten? Man lebte noch nicht in der Zeit des Massentourismus, aber doch in einer Zeit des zunehmenden Personen- und Güterverkehrs, der weit über den früher sehr exklusiven Kreis von Reisenden hinausging. Irgendwann wird aus den Geschäftsberichten der Reichsbahn und der Sowjetischen Eisenbahnen der Umfang der Verkehrsströme zu ermitteln sein. Die Unterlagen der Geheimen Organe werden uns irgendwann auch etwas über die Soziologie der Reisenden und Grenzgänger erzählen.

Klaus Mehnert fuhr in den zwanziger Jahren mit seinem Auto nach Rußland, damals eine außerordentliche Seltenheit. »Den Grenzübergang in die Sowjetunion fanden wir nur mit Mühe – die Straße war zugewachsen. Die Wachtposten auf den sowjetischen Wachtürmen sahen uns zwar, als wir schließlich vor dem Tor standen und ihnen riefen und winkten, aber es dauerte zwei Stunden, ehe jemand auftauchte und uns durch das verschlossene Tor nach unserem Begehren fragte, und noch einmal so lange, bis sich das Tor öffnete. Man entschuldigte sich – in den letzten zwölf Monaten hätten hier nur vier Autos die Grenze passiert.«<sup>6</sup>

Auf den Bahnstrecken sah es gewiß anders aus. Aus einigen Angaben können wir schließen, daß es nicht wenige Reisende zwischen Berlin und Moskau gewesen sind. Botschafter Dirksen teilte mit, daß die deutsche Botschaft zwischen Januar 1931 und März 1932 insgesamt 4079 Sichtvermerke und davon 1865 Transitvisa erteilt habe. Und selbst in der Zeit nach 1933 war es immer noch eine bemerkenswerte Zahl: »Nach 1933 kontrollierte die Gestapo den stark abnehmenden Reiseverkehr zwischen Deutschland und der Sowjetunion. Wurden im letzten



*Deutsche und russische Zollbeamte an der ostpreußischen Grenze stellen sich im Sommer 1914 zu einem Erinnerungsphoto.*

Quartal 1932 noch 795 Bahnfahrkarten in die Sowjetunion verkauft, waren es in den letzten drei Monaten 1933 noch 128 Fahrkarten. Insgesamt wurden 1932 4301 Fahrkarten und 1933 1199 Fahrkarten ausgestellt.«<sup>7</sup>

Es waren seltsame Gesellschaften, die die Grenze querten. So bemerkte jedenfalls der konservative Moskau-Reisende Karl Anton Rohan: »Eine merkwürdige Gesellschaft, diese etwa 18 Menschen, die über die Grenze fuhren. Zum Teil lernte man sich am nächsten Tag im Speisewagen kennen. Manche fuhren durch Rußland, über die transsibirische Bahn nach Ostasien. Ein Chinese, zwei Japaner, einige Handelsreisende, ein holländischer Attaché. Die anderen Mitreisenden waren Beamte der russischen Handelsdelegationen in Mittel- und Westeuropa. Ein polnischer Ingenieur wollte nach Sibirien. Ein Spitzel! Im damaligen Europa waren wir die Allgegenwart der Polizei noch nicht so gewohnt wie später. Man war auf der Hut und bekam gelegentlich Gänsehaut.«<sup>8</sup>

Als Karl Radek und Ernst Reuter-Friesland sich im Dezember 1918 aus Moskau über Dünaburg und Wilna nach Berlin durchschlugen, um



*Nach dem Ersten Weltkrieg gab es keine deutsch-russische Grenze mehr. Die Spannungen zwischen und mit den neuentstandenen Staaten brachten auch für Rußlandreisende Erschwernisse mit sich. Dieser verlassene Grenzübergang zwischen Polen und Litauen deutet auf das wenig freundschaftliche Verhältnis in jenen Jahren hin.*

rechtzeitig zur deutschen Revolution dort zu sein, kamen auch sie über Eydtkuhnen. Für Radek, der sich als österreichischer Soldat ausgegeben hatte, war es fast ein Ort der Routine, ein Gemeinplatz. »Eydtkuhnen. Wie oft bin ich hier durchgefahren! Wie oft haben mich hier die Gendarmen durchsucht! Vom Bahnsteig rief man, die Zivilbevölkerung sollte zur Zollkontrolle kommen. Wir rührten uns nicht. Sind wir nicht österreichische Soldaten? Aber es bewegte sich überhaupt niemand, denn man konnte sich nicht hinauszwingen.«<sup>9</sup>

Über Eydtkuhnen kehren die deutschen Soldaten aus russischer Kriegsgefangenschaft zurück, hier betreten sie wieder »deutschen Boden«, »Heimatboden«, wie einer der Helden aus Edwin Erich Dwingers Roman »Zwischen Weiß und Rot«. »Wir haben uns entschlossen, den Zug an der letzten litauischen Station zu verlassen. Es ist uns beiden unmöglich, Deutschland durch die Sperre einer Zollschranke, durch eine Gasse neugieriger Men-

schen zu betreten. Wir werden unsere Decken über die Schultern schlagen, unser Kofferchen abwechselnd an einem Stecken über den Rücken nehmen. Zu Fuß wollen wir marschieren, auf irgendeiner stillen Schneise, bis wir in Deutschland sind. Unsere Rückkehr soll die Heimkehr zweier Wanderer sein, die erst nach ein paar Stunden stillen Waldlebens in Stadt und Bahnhof und Zivilisation untertauchen. Wirballen. Es ist Abend, ein weicher Maiabend. Wir steigen aus dem Zug, wandern zur Stadt hinaus. Wald nimmt uns kühlend auf, wir wandern schweigend weiter. Als er sich wieder lichtet, sehen wir ein Städtchen vor uns liegen. »Eydtkuhnen, Doktor ... « sage ich leise. »So sind wir schon ... « In diesem Augenblick gewahren wir einen Grenzpfahl, schwarzweiß umschlungen, warm von der Sonne. Wir gehen auf ihn zu, lehnen unsere Rücken daran, bleiben regungslos stehen ... Wir breiten unsere Decken aus, strecken uns darauf nieder. Der Wald wird dunkel, der Mond geht auf. Wir starren mit großen Augen in die Sterne. Zuweilen ziehen sich meine Lippen zuckend zusammen, krallen sich meine Finger krampfhaft in die heimatliche Erde.«<sup>10</sup>

Über Eydtkuhnen reiste in den frühen zwanziger Jahren Alexander Radó, der geniale Geograph und spätere sowjetische Kundschafter in der Schweiz. »Dort, in Eydtkuhnen, mußten alle aussteigen. Zu meiner größten Verwunderung führten mich die deutschen Polizisten in ein Badezimmer, zogen mich aus, setzten mich in die Wanne und rieben mir den Rücken mit irgendeiner Flüssigkeit ein. Wie ich später erfuhr, wurden den illegalen Kurieren manchmal mit chemischer Tinte Geheimbotschaften auf den Rücken geschrieben. ... Endlich ging es weiter – auf der einzigen Eisenbahnstrecke, die damals Sowjetrußland mit der kapitalistischen Welt verband. Als unsere alte Lokomotive an

der kleinen Grenzstation Sebesch ein einfaches, gezeichnetes Tor erreichte, bemächtigte sich meiner eine außerordentliche Erregung. Ich erblickte über dem Tor eine Aufschrift in mehreren Sprachen: »Es lebe die Sowjetmacht. Seit dem Sturz der Ungarischen Räterepublik fühle ich mich zum erstenmal wieder zu Hause. Ich sah diesem Land entgegen wie dem Gelobten Land – angefüllt mit grenzenlosem Vertrauen.«<sup>11</sup>

Der junge Ernst Köstring, späterer Militärattaché an der deutschen Botschaft in Moskau, fuhr im Juli 1914 aus Rußland, wo er geboren war, nach Deutschland, in dessen Armee er im Ersten Weltkrieg kämpfen wollte. Die Fahrt nach Alexandrowo wird zur Inspektion der russischen Generalmobilmachung. »Im Gegensatz zu meiner Hinfahrt waren diesmal alle Bahnstrecken, besonders die Brücken, durch Posten bewacht, Arbeiterkolonnen machten das Schußfeld der Warschauer Forts frei.« Vier Jahre später wird er sich auf der »Arche Noah auf Rädern«, auf denen er auch seine Pferde transportierte, über Brest-Litowsk bis nach Schwerin durchschlagen.<sup>12</sup>

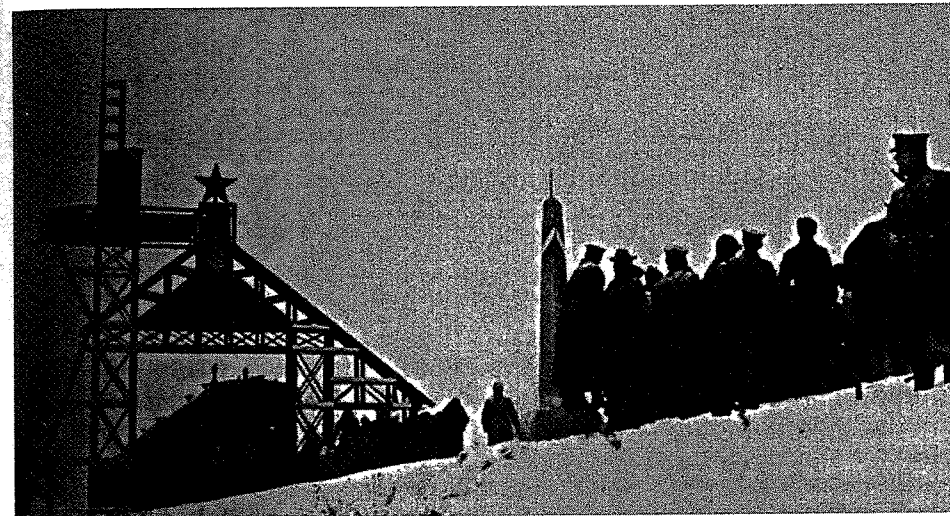
Beim Passieren von Stolpce/Negoreloje erkennen Reisende das Frontgebiet von einst wieder. So schreibt der Autor des nachmals vielgelesenen Buches »Die russische Wanderung« bei der Annäherung an die polnisch-russische Grenze in den dreißiger Jahren: »Mir war, als wenn ich zur Front führe. Alles wiederholte sich. Die Männer waren wohl auch die gleichen. Man schüttelte die Weihe des Abschieds schnell von sich und begann nach ausgiebiger Mahlzeit auf den zusammengerrückten Koffern Skat zu spielen ... Die Fahrt durch die vom Kriege her bekannte Landschaft, vorbei an Stätten, an denen ich als junger Soldat gewieft hatte, zwang zu Rückblick und Besinnung. Die Vergangenheit wurde lebendig. Bei Baranowit-

*»Proletarier aller Länder, vereinigt euch!« Wie hier in Sebesch passierten die Rußlandreisenden an jedem sowjetischen Grenzübergang ein Tor mit dem roten Stern und dem Wahlspruch der kommunistischen Bewegung. Für die deutschen Revolutionspilger der zwanziger und dreißiger Jahre markierte dies den Eingang in das neue sozialistische Paradies.*

*Auszug aus dem Reichs-Kursbuch 1926.*

tschi sah ich das Grab, in das wir den Freund gebettet hatten, und meine Augen brannten wie in jener Stunde. Da stand das Haus, in dessen Stube wir Mann neben Mann auf dem Stroh gelegen, in dessen breiten Ofen wir Stämme geschoben und in dem wir Plinsen gebacken hatten. Der Zug querte das Grabensystem. Wieder hörte ich den Einschlag der Granaten, das hohe Singen der Geschosse, wieder sicherte ich mich vor ihnen und schoß auf Menschen. Es kam mir in den Sinn, daß jene Tage und Jahre der eigentliche Ausgang dieser Reise waren. Damals hatte mich die Sehnsucht wie eine Krankheit ergriffen, zu dem Jenseits unserer Linie zu wandern ... Ich fuhr nach Moskau, um zu sehen, wie man den Arbeiter satt, die Nation frei, die Menschheit glücklich mache.«<sup>13</sup>

Auch die Offiziere, die im Zuge der geheimen Zusammenarbeit von Reichswehr und Roter Armee hin- und herreisten, passierten Eydtkuhnen. Sie mußten dem Umstand Rechnung tragen, daß Polen als »Feindesland« für sie kein günstiges Transitland war, ja sie mußten sogar versuchen, die deutschen Paß- und Zollkontrollen zu umgehen. Nur gelegentlich wurden Maschinen, die man zur Ausbildung und Erprobung brauchte, ohne Zwischenlandung in



**559-560 Reisewege nach und von Rußland**  
559 Berlin-Insterburg-Libau/Riga-Leningrad-Moskau Moskauer Zeit. 12.00 Mosk. Zeit. -10.00 MEZ

D 3 h. 2.3		0.1 h. 7.3		0.11 h. 2.3		0.7 h. 2.3		Zug Nr. Klasse		0.18 h. 2.3		0.9 h. 2.3		0.2 h. 2.3		0.2 h. 2.3	
ab	7.08	ab	8.41	ab	12.20	ab	22.39	ab	7.58	ab	7.58	ab	8.07	ab	16.37	ab	23.36
an	7.16	an	8.49	an	12.28	an	22.47	an	7.58	an	7.58	an	8.07	an	16.37	an	23.36
ab	7.30	ab	9.03	ab	12.42	ab	23.52	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	7.37	an	9.10	an	12.49	an	24.00	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	7.52	ab	9.25	ab	13.06	ab	24.15	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	7.59	an	9.32	an	13.13	an	24.22	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	8.02	ab	9.35	ab	13.16	ab	24.25	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	8.09	an	9.42	an	13.23	an	24.32	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	8.16	ab	9.49	ab	13.30	ab	24.39	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	8.23	an	9.56	an	13.37	an	24.46	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	8.30	ab	10.03	ab	13.44	ab	24.53	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	8.37	an	10.10	an	13.51	an	25.00	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	8.44	ab	10.17	ab	13.58	ab	25.07	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	8.51	an	10.24	an	14.05	an	25.14	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	8.58	ab	10.31	ab	14.12	ab	25.21	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	9.05	an	10.38	an	14.19	an	25.28	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	9.12	ab	10.45	ab	14.26	ab	25.35	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	9.19	an	10.52	an	14.33	an	25.42	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	9.26	ab	10.59	ab	14.40	ab	25.49	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	9.33	an	11.06	an	14.47	an	25.56	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	9.40	ab	11.13	ab	14.54	ab	26.03	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	9.47	an	11.20	an	15.01	an	26.10	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	9.54	ab	11.27	ab	15.08	ab	26.17	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	10.01	an	11.34	an	15.15	an	26.24	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	10.08	ab	11.41	ab	15.22	ab	26.31	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	10.15	an	11.48	an	15.29	an	26.38	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	10.22	ab	11.55	ab	15.36	ab	26.45	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	10.29	an	12.02	an	15.43	an	26.52	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	10.36	ab	12.09	ab	15.50	ab	26.59	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	10.43	an	12.16	an	15.57	an	27.06	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	10.50	ab	12.23	ab	16.04	ab	27.13	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	10.57	an	12.30	an	16.11	an	27.20	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	11.04	ab	12.37	ab	16.18	ab	27.27	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	11.11	an	12.44	an	16.25	an	27.34	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	11.18	ab	12.51	ab	16.32	ab	27.41	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	11.25	an	12.58	an	16.39	an	27.48	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	11.32	ab	13.05	ab	16.46	ab	27.55	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	11.39	an	13.12	an	16.53	an	28.02	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	11.46	ab	13.19	ab	17.00	ab	28.10	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	11.53	an	13.26	an	17.07	an	28.17	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	12.00	ab	13.33	ab	17.14	ab	28.24	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	12.07	an	13.40	an	17.21	an	28.31	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	12.14	ab	13.47	ab	17.28	ab	28.38	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	12.21	an	13.54	an	17.35	an	28.45	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	12.28	ab	14.01	ab	17.42	ab	28.52	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	12.35	an	14.08	an	17.49	an	28.59	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	12.42	ab	14.15	ab	17.56	ab	29.06	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	12.49	an	14.22	an	18.03	an	29.13	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	12.56	ab	14.29	ab	18.10	ab	29.20	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	13.03	an	14.36	an	18.17	an	29.27	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	13.10	ab	14.43	ab	18.24	ab	29.34	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	13.17	an	14.50	an	18.31	an	29.41	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	13.24	ab	14.57	ab	18.38	ab	29.48	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	13.31	an	15.04	an	18.45	an	29.55	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	13.38	ab	15.11	ab	18.52	ab	30.02	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	13.45	an	15.18	an	18.59	an	30.09	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	13.52	ab	15.25	ab	19.06	ab	30.16	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	13.59	an	15.32	an	19.13	an	30.23	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	14.06	ab	15.39	ab	19.20	ab	30.30	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	14.13	an	15.46	an	19.27	an	30.37	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	14.20	ab	15.53	ab	19.34	ab	30.44	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	14.27	an	16.00	an	19.41	an	30.51	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	14.34	ab	16.07	ab	19.48	ab	30.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	14.41	an	16.14	an	19.55	an	31.05	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	14.48	ab	16.21	ab	20.02	ab	31.12	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	14.55	an	16.28	an	20.09	an	31.19	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	15.02	ab	16.35	ab	20.16	ab	31.26	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	15.09	an	16.42	an	20.23	an	31.33	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	15.16	ab	16.49	ab	20.30	ab	31.40	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	15.23	an	16.56	an	20.37	an	31.47	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	15.30	ab	17.03	ab	20.44	ab	31.54	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	15.37	an	17.10	an	20.51	an	32.01	an	7.58	an	7.58	an	7.58	an	16.37	an	23.36
ab	15.44	ab	17.17	ab	20.58	ab	32.08	ab	7.58	ab	7.58	ab	7.58	ab	16.37	ab	23.36
an	15.51	an	1														



wagen des russischen Oberbefehlshabers im Ersten Weltkrieg, des Großfürsten Nikolai Nikolajewitsch. In dem Wohnabteil des Wagens konnte man von der Decke eine riesige Landkarte herunterziehen, auf der die Frontlinien beider Heere eingezeichnet waren.<sup>17</sup> Botschafter Brockdorff-Rantzau »haßte aus irgendwelchen Gründen die polnische Hauptstadt« und pflegte im Salonwagen von Riga aus nach Moskau zu fahren.<sup>18</sup>

Bei Narva gingen die Arbeiterschriftsteller Max Barthel und Alfons Goldschmidt über die Grenze, bei Negoreloje Joseph Roth, Oskar Maria Graf und Julius Hajdu und viele andere. »Wir waren wunderbar erregt«, schreibt Barthel, »als wir endlich mit heißen Händen die russischen Wagen streichelten, unser Glaube und unsere Theorie, das waren jetzt russische Eisenbahnwagen, geschmückt mit Sichel, Hammer und Ährenkranz und der wundervollen Symmetrie der fünf Anfangsbuchstaben der Republik, unsere ungeduldige Sehnsucht, das war jetzt eine Sowjetlokomotive. Die Wagen waren mit grünem Laub geschmückt, als wir abfuhr, wurde die rote Fahne entrollt, rote Bändchen zierten die Brust, und in die schwermütige Landschaft der russischen Heimatlieder donnerte jetzt der hinreißende Rhythmus der Revolutionsgesänge. Ich habe früher die Kreuzfahrer nie begriffen, die das Land, wo ihr Heiland gewandelt ist, geküßt haben, aber mit den gleichen Gefühlen betrat ich Rußland.«<sup>19</sup>

An die Grenze fährt auch Mikulin, der Held aus R. G. Batalins Emigrant-Roman »Petersburg am Wittenbergplatz«, um illegal die Grenze zu überschreiten. Aber das Unternehmen scheitert, und er kehrt im Zug nach Berlin zurück. Auch er kennt das Grenzgelände gut – aus der Zeit des Krieges. »In dieser Gegend war ich schon einmal. Hierherum lag ich an der

Front. Es war damals Sommer, und wir hatten ununterbrochen Angriffe abzuwehren.«<sup>20</sup> Illegale Grenzüberschreitungen sind in den zwanziger Jahren noch keine Seltenheit, prominente Beispiele sind die Fälle von Boris Sawinkow und Wassili Schulgin.<sup>21</sup> Es gab noch eine grüne Grenze.

Durch Eydtkuhnen und Sebesh kamen Russen aus Berlin, wie der symbolistische Dichter Andrej Bely, der in Sebesh Ärger mit den Zöllnern hatte, die seine Bücher nicht durchlassen wollten. Dennoch war er froh, die Grenze wieder überschritten zu haben. Er zog die »wilde Buntheit« Sowjetrußlands dem »Berliner geschneigelten Publikum« vor; »hier, auf den Bahnstationen – eine Persönlichkeit neben der anderen; hier sind alle Individuen.«<sup>22</sup>

Durch Eydtkuhnen kamen deutsche Kommunisten auf dem Weg zu Sitzungen des Exekutivkomitees der Komintern in Moskau und Funktionäre der russischen Partei auf dem Weg nach Berlin. Clara Zetkin wurden an der Grenze ihre Unterlagen über die Märzaktion des Jahres 1921 abgenommen.<sup>23</sup> Ruth Fischer und ihr russischer Begleiter Wassili Schmidt reisten mit falschen Pässen von Moskau nach Berlin zur Vorbereitung der deutschen Oktoberrevolution. Sie hatte den Eindruck, »daß die Grenzbeamten in Lettland und in Litauen und auch die Deutschen informiert worden waren, ein bedeutender russischer Würdenträger werde inkognito durchreisen und sei mit besonderem Entgegenkommen zu behandeln.«<sup>24</sup> Ein anderes Mal passierte sie Eydtkuhnen Richtung Moskau wiederum mit einem falschen Paß, wiederum völlig unbehelligt. »Ich wurde von der Polizei gesucht und konnte nicht unter meinem eigenen Namen reisen. In allen Teilen Deutschlands war ich als Redner aufgetreten, und ein Steckbrief zu meiner Verhaftung, vermutlich mit meinem Bild, war an alle Grenz-



*Der Grenzbahnhof Wirballen lag Eydtkuhnen auf russischer Seite gegenüber. Im Dezember 1914 hatte der Krieg hier schon die ersten Spuren hinterlassen. Nach 1920 gehörte Wirballen zur neugegründeten Republik Litauen.*

stellen gegangen. Ich hatte mich mit Mirow-Abramow, dem Auslandsvertreter der OMS (Abteilung für internationale Beziehungen – K.S.) in der russischen Botschaft, herumgestritten, weil ich fürchtete, daß die GPU meine Verhaftung durch Ausgabe eines mangelhaft gefälschten Passes vorbereitete. Nichtsdestoweniger passierte ich die Grenze bei Eydtkuhnen ohne jede Schwierigkeit. Der Agent der Berliner politischen Polizei wechselte ein paar Worte mit dem russischen diplomatischen Kurier, den Mirow dazu bestimmte hatte, mich zu meinem Schutz zu begleiten, und dann besah er sich nicht einmal meinen falschen Paß. Das Verbot der Kommunistischen Partei hatte die Verbindung von Polizei zu Polizei nicht unterbrochen.«<sup>25</sup>

Über Eydtkuhnen reisen auch die Agenten der kommunistischen Weltbewegung. Elisabeth Poretzky, die Frau von Ignazi Reiss, fuhr Ende 1936 von Paris nach Moskau, das schon kein »Mekka der Revolution« mehr war; es war für sie nicht ohne Risiko, durch Deutschland und Polen zu fahren. Sie reiste, »wahrscheinlich

aus Trägheit, auf dem bis zu Hitlers Machtergreifung üblichen Weg durch Deutschland nach Litauen«, sie war erstaunt über die Normalität des Berliner Alltags, kaufte dort Schokolade und Seife – die damals obligatorischen Mitbringsel für Moskauer und Leningrader Freunde. Kam man bis an die sowjetische Grenze, schien man als Kommunist so gut wie in Sicherheit zu sein. »So war es die Rettung, die Verwirklichung eines Traumes, wenn man bis Eydtkuhnen oder bis Negoreloje gelangt war, und die Menschen grüßten mit religiöser Inbrunst das sowjetische Grenzzeichen »Proletarier aller Länder, vereinigt euch!«

Das änderte sich freilich in den dreißiger Jahren: Das Überschreiten der sowjetischen Grenze konnte zum Beginn einer »Reise ins

Jenseits« werden. Eydtkuhnen und Negoreloje wurden zu »bösen Symbolen« vor allem für ausländische Kommunisten.<sup>26</sup> Bis zuletzt fürchtete Walter Krivitzky, Autor von »Ich war in Stalins Dienst«, bei seiner Ausreise im Jahre 1937 aus dem Zug geholt zu werden: »Doch als ich Bielo-Ostrow an der finnischen Grenze erreichte und die vertraute Gestalt des Ortskommandanten sah, der ein Telegramm schwenkend auf mein Abteil zukam, dachte ich: ›Er hat Befehl, mich zu verhaften!‹ Viele waren auf diese Art just in dem Augenblick festgenommen worden, da sie die Grenze passieren wollten. ›Aber warum?‹ fragte ich mich, ›warum hat man mich nicht vorher verhaftet?‹«<sup>27</sup> Wo immer sie hinfuhren: ins Reich Stalins, ins Reich Hitlers, in den Spanischen Bürgerkrieg, in den deutschen Untergrund oder ins Hotel Lux – es kam einem Transit in ein lebensgefährliches Nirgendwo gleich.

Am radikalsten haben dies die »Gefangenen Hitlers und Stalins« erlebt. Der Übergang aus dem System des Gulag in das System der Konzentrationslager vollzog sich nicht mehr in Negoreloje oder Eydtkuhnen, sondern in Brest-Litowsk, das nach der Aufteilung Polens zur Grenzstadt geworden war. Die Gruppe von Antifaschisten, Kommunisten und Juden, die in Absprache zwischen der Sowjet- und der Reichsregierung im Februar 1940 ausgeliefert wurde, glaubte am 7. oder 8. Februar, da sie Minsk schon passiert hatte, immer noch, man schaffe sie über die litauische Grenze. Zu unvorstellbar war der Gedanke, sie würden den Nazis überstellt. »Noch einmal erscholl der Ruf: ›Fertigmachen mit Sachen!‹ Die Gitter wurden aufgeschlossen, und wir schoben uns hinaus, fröstelnd in der eisigen Winterluft. Von weitem konnte man einen Bahnhof sehen, und wir entzifferten das Schild ›Brest-Litowsk‹. Unser Transport umfaßte achtundzwanzig Männer

und uns drei Frauen. Ich kann mich nicht erinnern, auch nur ein Gesicht unterschieden zu haben, nicht am Bahnhof von Brest-Litowsk, nicht im Wald bei Brest-Litowsk, wohin man uns Frauen, einen alten Professor und einen Beinkranken in Lastwagen brachte und wo wir die Männerkolonne erwarteten, auch nicht an der Brücke über den Bug. Alle Gesichter waren gleich starr vor Angst. Wir standen und blickten über diese Eisenbahnbrücke, die die Grenze bildete zwischen dem von den Deutschen besetzten Polen und dem von den Russen okkupierten Teil. Über die Brücke ging ein Soldat langsam auf uns zu. Als er näherkam, erkannte ich die Soldatenmütze der SS. Der NKWD-Offizier und der von der SS hoben grüßend die Hand an die Mütze. Aus der hellbraunen, länglichen Tasche zog der NKWD-Offizier eine Liste.« Margarete Buber-Neumann, die diese Grenzüberschreitung schildert, wird direkt vom Gefängnis Lublin über die Autobahn zum Polizeipräsidium am Alexanderplatz geschafft. Von dort ging es weiter ins Konzentrationslager. »Am Sonnabend, dem 2. August 1940, trat ich zusammen mit fünfzig Frauen die Fahrt im Gefangenenwaggon zum deutschen Konzentrationslager Ravensbrück an. Vom Stettiner Bahnhof in Berlin ging es in Richtung Oranienburg nach Norden.«<sup>28</sup>

Brest ist die Station auf dem Weg von Stalins Gefängnissen in Hitlers Konzentrationslager. »Sie verließen das Vaterland, das sie selber gewählt hatten, und kehrten in eine Heimat zurück, die ihnen fremd geworden war«, schrieb Alexander Weissberg-Czybulski. »Sie standen zwischen den Fronten. Sie waren heimatlos geworden in beiden Ländern. Wir fuhren durch das verwüstete Polen auf Brest-Litowsk zu. An der Bugbrücke erwartete uns der Apparat des anderen totalitären Systems in Europa, die deutsche Gestapo.«<sup>29</sup>

Andere, wie Susanne Leonhard, hatten den Gulag überlebt und bekamen nach dem Krieg die Möglichkeit, nach Deutschland zurückzukehren. Für sie wird Negoreloje zu einer Station auf dem Weg zurück ins Leben, eine Station am Ende des »gestohlenen Lebens«. »Wir fuhren in einem sogenannten Kurierzug, einem guten Schnellzug, hatten ein Coupé zu viert für uns allein, Schlafwagenplätze, Matratzen, Bettwäsche. Die Nacht verbrachten wir sehr gut. Um elf Uhr vormittags waren wir in Smolensk, um acht Uhr abends in Minsk, der weißrussischen Hauptstadt, eine Stunde später in Negoreloje, der früheren sowjetischen Grenzstation. Um Mitternacht kamen wir durch Baranowitschi, und am 26. August 1948 um sechs Uhr morgens hielt der Zug in Brest, der Grenzstadt, wo die Paß- und Gepäckkontrolle stattfinden sollte.«<sup>30</sup>

Und wiederum fast ein Jahrzehnt später, im September 1955, reiste Klaus Mehnert, der 1936 zuletzt über die Grenze gefahren war, über Brest nach Moskau. »Hohe Wachtürme mit Posten. Viel Militär. Wir halten auf der polnischen Seite des Bahnhofs mit der schmaleren europäischen Spur. Vier Stunden Aufenthalt zum Umstellen der Waggons auf Rädergestelle der russischen Spur.«<sup>31</sup>

Eydtkuhnen, Negoreloje, Brest – an diesen Transitpunkten findet sich zu unterschiedlichen Zeiten das Personal des russischen Berlin ein: Kommunisten, Diplomaten, ›Fellow travelers‹, Schriftsteller, Arbeiter auf der Flucht oder auf der Suche nach Arbeit, Wissenschaftler und Menschen des guten Willens, Reichswehroffiziere und Kommandeure der Roten Armee, die »Gefangenen Hitlers und Stalins«. Für viele von ihnen wurde die Passage zum Eingang in die Hölle, für einige zum Weg in die Freiheit, für alle aber war es ein Vorgang, der in ihrem Leben eine tiefe Spur hinterlassen hat.

## Schleuse zwischen den Welten

Für alle ist der Grenzübertritt ein Ereignis höchster Bedeutung. Bis alles vorüber ist, bedarf es erhöhter Konzentration und gesteigerter Aufmerksamkeit. Die Uhren werden umgestellt. Man verläßt den Waggon, begibt sich zur Visitation von Gepäck und Dokumenten und besteigt einen Zug anderer Spurbreite. Von nun an wird eine andere Sprache gesprochen, man stellt sich auf andere Uniformen ein. Der neogotische Klinkerbau des Bahnhofs Eydtkuhnen ist nicht nur ein Bote preußischen Stils an der Grenze zum Russischen Reich, sondern verfügt auch über alle Einrichtungen zur funktionellen Abwicklung des Grenzübertritts: zwei Perrons für die Züge auf unterschiedlichen Spurbreiten, den Durchgang, wo die Pässe kontrolliert werden, die großen Räume für die Gepäckrevision, schließlich Wartesäle erster, zweiter und dritter Klasse, nicht zuletzt ein Königszimmer für Staatsbesuche und durchreisende Würdenträger. Das Vestibül im Zentrum der Anlage wird durch Oberlichter beleuchtet.<sup>32</sup> Die Paß- und Zollbeamten in Wirballen/Werschbolowo oder Alexandrowo verstehen Deutsch oder Französisch, jedenfalls bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges. Sie fordern die Pässe mit dem Visum, das zum Aufenthalt im Russischen Reich berechtigt, und händigen sie erst wieder aus, nachdem die Reisenden im russischen Zug auf dem russischen Perron Platz genommen haben.

Die Zollbestimmungen deuten darauf hin, daß ein ziemlich breit gestreutes Publikum die Grenze in beiden Richtungen frequentiert hat. »Beim Passieren der Grenze oder beim Landen in einem russischen Hafen«, so der Baedeker von 1897, »findet eine meist oberflächliche, zuweilen jedoch sehr strenge Zollrevision in Gegenwart der Passagiere statt ... Zollfrei sind alle im Gebrauch gewesenen und auf der Reise un-



entbehrlichen Gegenstände, ebenso die zur Ausübung einer Kunst oder Profession als Arzt, Maler, Handwerker etc. erforderlichen Instrumente oder Utensilien, aber in beschränkter Menge: z. B. Kleidungsstücke in einer Anzahl, die den gewöhnlichen Bedarf eines Reisenden nicht übersteigt; Kissen, Matratzen, Bettwäsche etc. in sehr geringer Anzahl; Pelze, Muffen etc. je ein Stück; goldene und silberne Gegenstände im Gewicht bis zu 3 Pfund; Reisenecessaires pro-Person ein Stück; neue Handschuhe bis zu 1 Dutzend; Cigarren bis zu ein Hundert; Rauch- und Schnupftabak je ein angebrochenes Paket; Lebensmittel in geringer Quantität. Wer Schießwaffen mitnehmen will, läßt dieses in seinem Paß vermerken ... Vor der Anwendung von Trinkgeldern mag hier ausdrücklich gewarnt werden. Die bei der Revision behülflichen unteren Bediensteten erhalten 20–25 Kop. Um unnützes Durchwühlen des Gepäcks zu vermeiden, verwende man zum Einpacken nur unbedrucktes Papier. Die Ausfuhr einer größeren Summe in Rubelscheinen wird besteuert – die Zollgebühren sind in Gold zahlbar, demnach ist bei Zahlung in Papierrubeln die Differenz zwischen Gold- und Papierwährung hinzuzurechnen (100 Mark = 30,20 Rubel Metall).<sup>33</sup>

Doch geht es nicht nur um eine bürokratische Prozedur, Eydtkuhnen hat etwas mit der Erfahrung kultureller Differenz zu tun. Nicolas Nabokov erinnert sich an seine Reise in Kindertagen: »Zwischen den beiden Orten (Eydtkuhnen und Wirballen – K. S.) lag für die Reisenden ein Inferno. Doppelte Paßkontrolle, der deutsche und der russische Zoll, schreiende Kinder, die ihre Eltern verloren hatten, Horden der verschiedensten Nationalitäten und Klassen, vor allem aber majestätische Gebirge von vermengtem und verschiedenartigem Gepäck, das umgeladen werden mußte. Dieses Inferno passier-

ten in Richtung Rußland an einem frühen Juni-morgen im Jahre 1908 die drei Nabokov-Kinder, in Begleitung der gequälten Tante Karolina und einiger melancholischer Mitglieder des ausländischen Kinderpersonals. Müde und schmutzig, aber voller Vorfreude verließen die Kinder die engen Abteile und Gänge des rußbedeckten wagon-lits und brachen beim Anblick der breiteren und geräumigeren Abteile der ersten und zweiten Klasse – angesichts des wagon-mikst der kaiserlich-russischen Eisenbahn in Begeisterungsschreie aus ... Mit anderen Worten: In Werschbolowo begann für mich Rußland und mit Rußland *bagásch*, und von diesem Zeitpunkt an wurde *bagásch* die ständige und zuverlässigste Begleitung meines langen Wanderlebens.«<sup>34</sup>

Über die sowjetrussische Grenzstation Sebesch in den zwanziger Jahren informieren uns die deutschen Studenten Kindermann und Wolscht: »In einem der Räume befand sich eine primitiv eingerichtete Gaststätte, aber die Preise für ein Mittagessen waren so hoch, daß ich gern auf alles verzichtete. Eine Suppe kostete damals allein 2 1/2 Rubel (5 Mark). Selbstverständlich stand es jedem Reisenden frei, in ausländischer Valuta zu zahlen, aber die Sätze wurden so niedrig berechnet, daß man für einen Dollar nur 2 Rubel erhielt ... Die Grenzstation Sebesch ist ein kleines, unbedeutendes Dorf mit verstreut liegenden Häusern. Einige Bauern hatten sich nach der Ankunft des Zuges eingefunden und schritten neugierig auf dem Bahnsteig auf und ab. Gern hätte ich mit ihnen ein wenig gesprochen, aber die Zeit reichte nicht mehr. Der Schaffner forderte zum Einsteigen auf. Bald setzte sich der Zug langsam und fauchend in Bewegung.«<sup>35</sup>

Offenbar gab es auf den sowjetischen Grenzstationen auch schon Lautsprecher, das Nonplusultra technischer Modernisierung.

Ernst Köstring vernimmt jedenfalls während eines Aufenthaltes in der Grenzstation eine ihn persönlich betreffende Nachricht: »Als ich anläßlich der Ankündigung des Radekprozesses von Berlin nach Moskau zurückkehrte und in klirrender Kälte auf dem russischen Grenzbahnhof mir wartend die Füße vertrat, hörte ich durch das Radio, daß als Zeuge im Prozeß »Radek« auch ein General K., der militärische Vertreter einer Rußland nicht wohlgesinnten mitteleuropäischen Macht, bezeichnet wurde. Ich war der einzige militärische Vertreter, der General war; mit der oben bezeichneten Macht konnte nur Deutschland gemeint sein.«<sup>36</sup>

Was vor 1914 und vor 1917 nur eine sprachlich-kulturelle Differenz war, schien sich nach der Revolution zur Kluft zwischen Welten zu weiten. Der Transit wurde zum Wechsel aus einer in die andere Hemisphäre: Von nun an enthielt jede Sowjetunionreise, wie Bernhard Furler bemerkt hat, das »obligate Eisenbahnkapitel«, das dem kleinen, unscheinbaren Transitpunkt auf der Hauptstrecke von Berlin über Warschau nach Moskau: Negoreloje – oder später nach der Teilung Polens und nach dem Krieg: Brest – gewidmet war.<sup>37</sup> Darauf nahm seinerzeit schon der Schriftsteller Friedrich Wolf Bezug: »Wie oft ist dieser Grenzübergang nach Räterußland schon geschildert worden! Der Stimmungsumschwung, der alle Sozialisten erfaßt, sobald man »drüben« ist, dies jedesmal neue und erschütternde Erlebnis kann nicht oft genug, nie erschöpfend wiedergegeben werden.«<sup>38</sup> In Julius Hajdus Buch »Rußland 1932« übernimmt »ein Gespräch im Coupé« sogar die Funktion des Vorwortes. Nachdem der Zug auf offener Strecke angehalten hatte, notierte Hajdu: »Rote Soldaten steigen ein. Ein roter Triumphbogen verkündet: Wir sind auf dem Gebiet der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken. Noch eine kleine Weile, und

Negoreloje, die Grenzstation, ist erreicht. Eilig laufen die Gepäckträger, um die Koffer zu holen, Geld dafür nehmen sie nicht an. Sie werden vom Staat bezahlt. In einer imposanten Riesenhalle beginnt die Revision. Man fragt nach Valuten; wer solche bei sich hat, bekommt eine Bestätigung darüber, um das Geld wieder ausführen zu können. Man revidiert das Gepäck. Die Reisepässe werden gesammelt. Vierhundert Reisende waren angekommen. In einer Stunde ist die Revision erledigt. Unter der Haut wurde diesmal nicht untersucht.«

Diesseits und jenseits der Grenze kontrastieren: Sowjetrußland wartet mit »verlässlichen Betonkonstruktionen« auf, Polen mit »Holzflickwerk«. In Rußland sieht man vor kurzem errichtete Wassertürme, in Polen nur »verfallende, strohbedeckte Holzhäuser«. »Mächtige Schornsteine erheben sich, wie mahnende Finger, darauf Sichel und Hammer und das Jahr, in welchem sie erbaut wurden. 1929. 1930. 1931.«<sup>39</sup>

Dwingers literarische Figur des begeisterten deutschen Kommunisten unterscheidet die neue von der alten, die sowjetrussische von der europäischen Welt sogar mit der Nase. »Als die Paßoffiziere den Waggon betraten, war er sofort von jenem eigenartigen Geruch erfüllt, der mehr als alles andere Rußland bedeutet – ein Gemisch aus feuchtem Filz mit säuerlichem Brot, ein Zusammenklang von ungegerbtem Leder mit knasterartigem Tabak.«<sup>40</sup>

Die Kontrolleure im autoritär regierten Transitland Polen waren immerzu auf Kommunistenjagd, wie Elisabeth Poretsky berichtet, aber auch Dwingers Held: »In Stolpzy nahm der polnische Grenzzoffizier einem unserer Arbeiter die rote Fahne mit Hammer und Sichel fort, die er bereits zu entfalten begann. Der Arbeiter hatte sich von Berlin an darauf gefreut, sie beim Einzug in die Sowjetunion aus dem Fenster hinausschwingen zu können. Nun

machte er ein Gesicht wie ein Kind, dem man das Spielzeug weggenommen hat.«<sup>41</sup>

Joseph Roth spürte, daß Negoreloje eine Grenze der besonderen Art war und daß sie vielleicht sogar Schule machen würde. Dort traten die Reisenden in eine andere Zeit ein: »Die Uhr an der Wand zeigte die osteuropäische Zeit. Die Reisenden, beflissen, ihr nachzukommen, rückten ihre Uhren um eine Stunde vor. Es war also nicht mehr zehn, sondern schon elf.« Dort gab es offenbar auch unterschiedliche Laut- und Klangwelten. »Draußen, in der feuchten Schwärze der Nacht, rangierte man den russischen Zug. Die russische Lokomotive pfeift nicht, sondern heult wie eine Schiffssirene, breit, heiter und ozeanisch. Wenn man durch die Fenster die nasse Nacht sieht und die Lokomotive hört, ist es wie am Ufer des Meeres.«

Der Ort, an dem sich alles verlangsamt und die Wahrnehmung sich schärft, ist eine Art Schleuse. Dort werden Dinge sichtbar, die in der schnell dahinlaufenden Zeit verschwinden, wie das Aufatmen der Wolle nach tagelangem Druck im Koffer: »Die Grenze Niegoreloje ist ein großer brauner, hölzerner Saal, in den wir alle eintreten müssen ... Die Koffer fangen an, sich auszubreiten, aufzugehen, als wäre ihnen heiß. Aus dem dicken Gepäck eines Kaufmanns aus Teheran klettern hölzerne Spielzeuge, Schlangen, Hühner und Schaukelpferde ... Aus dem Koffer einer jungen, hübschen und etwas verzweifelten Frau quillt schimmernde schmale bunte Seide, Streifen eines zerschnittenen Regenbogens. Dann folgt Wolle, die sich bauscht, bewußt atmet sie wieder frei nach langen Tagen luftloser, zusammengepreßter Existenz.« Das Auge des Paß- und Zollbeamten ist an dieser Grenze wachsam wie nirgends sonst: »Niemals noch sah ich eine so genaue Visitation, auch nicht in den ersten Jahren nach dem Krieg, in der vollen Blütezeit der Revisoren. Es scheint

doch, daß hier nicht eine gewöhnliche Grenze ist zwischen Land und Land, sie will eine Grenze sein zwischen Welt und Welt.« Der Zollbeamte hat einen durchdringenden Blick, der zwischen Schein und Wesen zu unterscheiden vermag, er erkennt sie alle, die »Abgesandten des Kapitals, Händler und Spezialisten«, die »Heimkehrenden, die jetzt mit neuen polnischen, serbischen, persischen Pässen versehen sind.«<sup>42</sup>

Es wird genau genommen, vor allem wenn es um Gedrucktes geht; daher auch im Baedeker schon die Warnung vor der Benutzung bedruckten Papiers als Packpapier. Bücher und Zeitschriften sind besonders kostbare Transitware: Radek hat am Übergang Prostken im Januar 1920 ganze Kofferladungen aus Berlin nach Sowjetrußland geschafft, darunter Einsteins Relativitätstheorie, die durch die Wirren des Bürgerkrieges noch nicht nach Rußland gedrungen war.<sup>43</sup> Aber hier protestierte die deutsche Botschaft auch gegen die Beschlagnahmung der Zeitschrift »Osteuropa« wegen zweier kritischer Artikel von Arthur Luther und Georg Cleinow.<sup>44</sup>

Und schließlich soll ab der Grenze ein anderer Kodex der Verhaltens- und Umgangsformen gelten. Das geht aus einem Hinweis im UdSSR-Führer von 1928 hervor, den Alexander Radó erstellt hat: »Es ist zu beachten, daß die Bezeichnungen ›Herr‹ und ›Dame‹ (Gospodin und Gosposha) als Anrede aus dem Sprachgebrauch vollständig verschwunden sind. Die allgemein übliche Anrede ist ›Grashdanin‹ und ›Grashdanka‹ (Bürger und Bürgerin), man hört aber ebensooft die Bezeichnung ›Towarischtsch‹ (Genosse und Genossin).«<sup>45</sup> Die Tilgung der Anrede »Dame« und »Herr« und die Ausbreitung des Genossenjargons wird für mehrere Generationen die sowjetische Hemisphäre von der bürgerlichen Welt trennen.



*Joseph Roth auf einem russischen Bahnsteig. Der Schriftsteller reiste 1926 in die Sowjetunion, nicht als überzeugter Kommunist, doch voller Bewunderung für die Kraft des Neuen. Letzten Endes bestärkte dieser Aufenthalt jedoch seine Zweifel an der sozialistischen Utopie.*

Vielleicht hat es mit dem gesteigerten Patriotismus durch den Sieg im Großen Vaterländischen Krieg zu tun, daß Eisenbahnschaffner nach 1945 beim Passieren der Bugbrücke salutieren und Ausländer auf der russischen Erde begrüßen. So jedenfalls berichtet Klaus Mehner von seiner Reise im Jahre 1955. Der Brester Bahnhof, im Krieg zerstört, wird imposanter als vorher wieder aufgebaut. »Moderner russisch-sowjetischer Stil, monumentale Säulen, ein Turm, wie er heute jedes größere Sowjetbauwerk zielt. Der erste Bau auf sowjetischer Erde soll imponieren.«<sup>46</sup>

Für Joseph Roth war klar, daß es sich um eine Grenze zwischen den Epochen handelte und daß alles, was hier geschah, der Erinnerung

wert sei: »Die Enkel werden es hören, und das merkwürdige, verworrene Antlitz dieser Zeit wird vor ihnen auftauchen, der Zeit an ihrer eigenen Grenze, der Zeit mit ihren ratlosen Kindern, den roten Revisoren, den weißen Reisenden, den falschen Persern, den Rotarmisten in den langen sandgelben Mänteln, deren Saum den Boden berührt, der feuchten Nacht von Niegoreloje, dem lauten Keuchen schwer gepackter Träger. Kein Zweifel, diese Grenze hat historische Bedeutung. Ich fühle sie in dem Augenblick, in dem die Sirene breit aufheult und wir hinausschwimmen in dunkles ruhiges Land.«<sup>47</sup>

Freilich war schon den Zeitgenossen der aufgesetzte Enthusiasmus vieler Rußlandreisender peinlich. Oskar Maria Graf machte sich über sie lustig: »Die Gegend fanden sie anders, die Menschen, ja sogar – meinte einer allen Ernstes – die Luft riecht anders im sozialistischen Vaterland.«<sup>48</sup> Dort konnte man, wie Arthur Koestler ironisch bemerkte, in »einen Zug nach dem einundzwanzigsten Jahrhundert umsteigen.«<sup>49</sup> Ruth Fischer entlarvte den »servilen Rußland-Patriotismus« einer Clara Zetkin, die auf dem III. Parteitag der KPD in Leipzig 1923 ihre Gefühle beim Überschreiten der russischen Grenze so geschildert hatte: »Ziehe Deine Schuhe aus! Der Boden, da Du stehst, ist heiliger Boden. Ist geheiligter Boden durch den revolutionären Kampf, die revolutionären Opfer des russischen Proletariats (Stürmischer Beifall) ... «<sup>50</sup>

So wie die Grenze bei der Einreise der Punkt größter Erregung, Erwartung und pathetischer Ergüsse wird, so wird sie auch zum Konversionspunkt bei der Abrechnung mit dem und beim Abschied vom Kommunismus. Dwingers Romangestalt – ein Kommunist, der Anfang der dreißiger Jahre ins Land des ersten Fünfjahrplans gezogen war und dort die Kolle-

tivierung mit angesehen hatte – fährt nach Deutschland zurück, voller Enttäuschung. Die Reise hat ihm die Augen geöffnet, ihn zum überzeugten Gegner des Sozialismus gemacht. An der Grenze, wo er die begeistertsten Gesichter der Intourist-Reisenden sieht, nimmt er sich den »Kampf gegen die Lüge« vor. Die Grenze wird zum Punkt der Entscheidung, des endgültigen Bruchs. »Als er an die deutsche Grenzsperrung kam, trat er auf einen Mann in Uniform zu. ›Verhaften Sie mich!‹ sagte er wie eine Meldung. ›Ich war Kommunist.‹«<sup>51</sup>

### *Kleine Grenzen, große Grenze*

Alle Merkmale, die uns aus der späteren Erfahrung mit dem Eisernen Vorhang geläufig sind, lassen sich bereits an der Grenze der Vorkriegszeit beobachten. Um welche Details es sich auch immer handeln mag – das Breitspurgleis, die Speisen am Bahnhofsbuffet, die Uniformen der Beamten, die Instruktionen für das Packpapier, sogar Gerüche –, sie sind symbolisch aufgeladen, geradezu übercodiert. Die Differenz in den Details wird zum Beleg für eine Wesensdifferenz – für die wesentliche Differenz von Rußland und Europa, von Kommunismus und Außenwelt, von Russen und Deutschen. Die Grenze scheidet Davor und Dahinter, Diesseits und Jenseits, Gut und Böse. Vieles trifft zu, und noch mehr ist Projektion.

Doch das Negoreloje zwischen den Kriegen trennt mehr als nur eine Zeitspanne von den Transitpunkten des Kalten Krieges in Mitteleuropa. Nichts war am Ende geblieben von dem Glauben an den Kommunismus. Niemand fuhr noch über die Grenze, um eine neue Welt im Werden zu bestaunen. Niemand vibrierte dem Grenzübergang entgegen. Es blieb die Er-

fahrung von den anders gehenden Uhren, ja von der angehaltenen Zeit und allem, was mit der Verlangsamung aller Lebensäußerungen und einer daraus sich entwickelnden Ästhetik zusammenhing. Niemand drängte sich mehr in ein gelobtes Land im Osten. Eher umgekehrt: Alle Vorrichtungen der Grenze schienen darauf ausgerichtet, die Bewegung zu hemmen, aufzuhalten, zu verhindern. Die Grenze wurde ein gigantisches Bauwerk mit allen Insignien der Abschreckung, Einschüchterung und Drohung. Sie wurde aufgerüstet mit den damals fortgeschrittensten Technologien des Überwachens und Einfangens. Die »grüne Grenze« war nun ein Terminus aus romantischer Vorzeit oder aus einer anderen Welt. Das Personal veränderte sein Aussehen. Kaum einer, der noch die Welt draußen kannte, von wo die Reisenden kamen. Kaum einer, der eine andere Sprache sprach als die des eigenen Landes. Das Mißtrauen gegen die von draußen war da, noch bevor es ideologisch eingepflanzt werden mußte. »Die anderen« waren anders in jeder Hinsicht: in ihren Gesten, ihrer Art, laut und ungezwungen zu sprechen und zu scherzen, sich zu empören, wenn etwas geschah, was sie »rational« nicht nachvollziehen konnten. So wurde der Eisene Vorhang, eine politische Demarkationslinie, an deren Verlauf sehr viel Zufälliges war, zu einer zivilisatorischen Scheidelinie zwischen Ost und West.

Bis es soweit war, mußte viel geschehen sein. Wir haben gesehen, daß der Eisene Vorhang im Nachkriegseuropa einen kleinen Vorkläufer im Zwischenkriegseuropa hatte, und wir können hinzufügen, daß das Copyright in Wahrheit nicht Winston Churchill, sondern Wassili Rosanow gehört, der 1919 auf dem Totenbett schon den »Eisernen Vorhang« über Rußland hatte niedergehen sehen.<sup>52</sup> Aber es führt keine direkte Linie von den harmlosen

Grenzorten in Ostpreußen, Litauen und Weißrußland zu den Transitstellen und Checkpoints von Marienborn und Berlin-Friedrichstraße mitten in Europa.

Die Grenzorte im Vorkriegseuropa waren bei allen bürokratischen Prozeduren und Schikanen Punkte des Austausches, der Vermittlung, der Kontaktaufnahme. In ihnen geschah immer mehr, als zugelassen war. Funktionierende Grenzen, wie streng und willkürlich das Regime dort auch gewesen sein mag, waren die Bedingung für eine Koexistenz im Nicht-Krieg. Hitler jedoch hat die Balance des Nicht-Krieges umgestoßen und das ganze System der Grenzen überrannt. Die Gegend von Eydtkuhnen und Negoreloje sollte zum Aufmarschgelände der größten Armada in der Geschichte werden. Klaus Mehnert, der in seinem Leben mehr als zwei dutzendmal die deutsch-russische Grenze passiert hatte, mußte unwillkürlich an den Krieg denken, als er 1955 nach Moskau fuhr, um mit Adenauer die deutschen Kriegsgefangenen aus der Sowjetunion zurückzuholen: »Die Orte, durch die wir am folgenden Tag fahren, klingen wie ein Heeresbericht von 1941 (oder 1944). Orscha, Smolensk, Dorogobush, Wjasma und – als letzter Halt vor Moskau – Moshaisk.«<sup>53</sup> Hans von Herwarth, der als junger Diplomat oftmals die »Grenze zwischen den Welten« passiert hatte, sah das »Bahnwärterhäuschen« von Negoreloje wieder als Soldat der deutschen Wehrmacht, die eben die sowjetische Grenze überrannt hatte.

Die Grenze, an der Eydtkuhnen, Sebesch, Negoreloje lagen, war in Friedenszeiten »peripherisches Organ«, wie es der große Geograph



*Nach dem Abschluß des Hitler-Stalin-Paktes, nach der Aufteilung Polens gab es wieder eine gemeinsame Grenze zwischen Deutschland und Rußland. Aufgrund des neuen Handelsabkommens lieferte die Sowjetunion Rohstoffe und Getreide an die Deutschen. Die Aufnahme von 1940 zeigt die Übergabe der ersten Lieferung.*

Friedrich Ratzel formulierte. In Kriegszeiten rückte das weitabgelegene Grenzgelände ins Zentrum des militärischen Zusammenstoßes, es war das bevorzugte Gelände für die Taktik der verbrannten Erde. An der militärischen Front konnte es keinen Transit geben. Dort war Grenzüberschreitung tödlich und gleichbedeutend mit Diversion, Sabotage und Spionage. Und so sollte es, wie die Rhetorik des Kalten Krieges zeigt, die ganze Nachkriegszeit über auch bleiben. Es dauerte ein halbes Jahrhundert, bis aus einer militärischen Front eine befestigte »Friedensgrenze« und aus dieser wieder etwas wurde, womit sich das zwanzigste Jahrhundert so schwergetan hatte: eine normale Grenze.

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. 52f.
- 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 Pfahlmann, *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.

- 17 Herbert von Dirksen, *Moskau, Tokio, London. Erinnerungen und Betrachtungen zu 20 Jahren deutscher Außenpolitik 1919–1939*, Stuttgart 1949, S. 89.
- 18 ebd., S. 67.
- 19 zit. in Furler, *Augenschein*, a. a. O., S. 99.
- 20 R. G. Batalin, *Petersburg am Wittenbergplatz. Roman*, Detmold 1931, S. 231.
- 21 Über die vom sowjetischen Geheimdienst mitorganisierte Reise des prominenten Emigranten W. W. Schulgin im Jahre 1925 berichtet dieser in seinem Buch *Tri stolicy. Putešestvie v krasnuju Rossiju*, Berlin 1927.
- 22 Andrej Belyj, *Im Reich der Schatten. Berlin 1921 bis 1923*, Frankfurt/M. 1987, S. 80.
- 23 Ruth Fischer, *Stalin und der deutsche Kommunismus*, 2 Bde., Berlin 1991, Bd. 1, S. 229.
- 24 ebd., S. 402.
- 25 ebd., S. 453.
- 26 Elizabet Porecki, *Tajnyj agent Dzeržinskogo*, Moskau 1996, S. 181–184 (englische Ausgabe: Elisabeth Poretsky, *Our own people. A memoir of Ignace Reiss and his friends*, London 1969).
- 27 W. G. Krivitsky, *Ich war in Stalins Dienst!*, Amsterdam 1940, S. 272.
- 28 Margarete Buber-Neumann, *Als Gefangene bei Hitler und Stalin*, Stuttgart 1958, S. 179, 194, 209.
- 29 Alexander Weissberg-Czybulski, *Hexensabbat. Rußland im Schmelzriegel der Säuberungen*, Frankfurt/M. 1951, S. 73.
- 30 Susanne Leonhard, *Gestohlenes Leben. Als Sozialistin in Stalins Gulag*, Frankfurt/M. 1988, S. 519. Ausführlich dazu: Hans Schafranek, *Zwischen NKWD und Gestapo. Die Auslieferung deutscher und österreichischer Antifaschisten aus der Sowjetunion an Nazideutschland 1937–1944*, Frankfurt/M. 1990.
- 31 Mehnert, *Ein Deutscher*, a. a. O., S. 215.
- 32 vgl. die Abbildungen in: Geißler/Koschinski, *Ostbahn*, a. a. O.
- 33 Baedeker's *Rußland*, a. a. O., S. XIV und XV.
- 34 Nicolas Nabokov, *Zwei rechte Schuhe im Gepäck. Erinnerungen eines russischen Weltbürgers*, München – Zürich 1975, S. 10.
- 35 Kindermann, *Zwei Jahre*, a. a. O., S. 19f.
- 36 General Ernst Köstring, a. a. O., S. 101.
- 37 Furler, *Augenschein*, a. a. O., S. 91.
- 38 ebd., S. 98.
- 39 Julius Hajdu, *Rußland 1932*, Wien 1932, S. 9–14.
- 40 Dwinger, *Und Gott schweigt ...*, Jena 1936, S. 8ff.
- 41 ebd., S. 17.
- 42 Joseph Roth, *Reise nach Rußland. Feuilletons, Reportagen, Tagebuchnotizen 1919–1930*, hrsg. von Klaus Westermann, Köln 1995, S. 121ff.
- 43 Schüddekopf, *Karl Radek*, a. a. O., S. 162.
- 44 Mick, *Sowjetische Propaganda*, a. a. O., S. 265.
- 45 *Führer durch die Sowjetunion*, a. a. O., S. LXXXXVI und XCI.
- 46 Mehnert, *Ein Deutscher*, a. a. O., S. 215.
- 47 Roth, *Reise nach Rußland*, a. a. O., S. 121ff.
- 48 Furler, *Augenschein*, a. a. O., S. 103.
- 49 Arthur Koestler, *Als Zeuge der Zeit. Das Abenteuer meines Lebens*, Bern – München 1982, S. 155.
- 50 Fischer, *Stalin*, Bd. 1, a. a. O., S. 289.
- 51 Dwinger, *Und Gott schweigt*, a. a. O., S. 154.
- 52 Vasilij V. Rozanov, *Apokalypsis našego vremeni*, zit. nach Karl Schlögel, *Jenseits des Großen Oktober. Das Laboratorium der Moderne. Petersburg 1909–1921*, Berlin 1988, S. 148.
- 53 Mehnert, *Ein Deutscher*, a. a. O., S. 21.

#### Harry Graf Kessler und die Russen

- 1 Helmut Weidmüller, *Die Berliner Gesellschaft während der Weimarer Republik*. Diss., Berlin 1956, S. 9.
- 2 ebd., S. 201. Diese Arbeit ist auch heute noch in vieler Hinsicht Pionierarbeit: der methodische Zugriff, das Gespür für die Spezifik der Quellen, die Quellensammlung. Als besonders ergiebig müssen jene Medien angesehen werden, die eine frühe Form von »talk in the town« repräsentierten, also vor allem die Beiträge von Rumpelstülzchen (d. i. Adolf Stein), die Beiträge von S.-P. (d. i. Edgar von Schmidt-Pauli) in »Politik und Gesellschaft« und die Zeitschrift »Der Querschnitt«. Siehe die Bibliographie bei Weidmüller, S. 206–221.
- 3 Ich stütze mich im folgenden auf: Harry Graf Kessler, *Tagebücher 1918–1937*, hrsg. von Wolfgang Pfeiffer-Belli, Frankfurt/M. 1982, sowie die Biographien von Peter Grupp und Burkhard Stenzel. Zur Quellen- und Literaturlage siehe Peter Grupp, *Harry Graf Kessler 1868–1937. Eine Biographie*, München 1995, S. 304 bis 311; Burkhard Stenzel, *Harry Graf Kessler. Ein Leben zwischen Kultur und Politik*, Weimar – Köln – Wien 1995.

- 4 Kessler, *Tagebücher*, a. a. O., S. 366.
- 5 ebd., S. 705.
- 6 zit. in Grupp, *Kessler*, a. a. O., S. 58.
- 7 ebd., S. 229.
- 8 ebd., S. 183.
- 9 Nicolas Nabokov, *Zwei rechte Schuhe im Gepäck. Erinnerungen eines russischen Weltbürgers*, München – Zürich 1975, S. 165; Grupp, *Kessler*, a. a. O., S. 228.
- 10 Grupp, *Kessler*, a. a. O., S. 166.
- 11 ebd., S. 187.
- 12 Kessler, *Tagebücher*, a. a. O., S. 171 und 708.
- 13 ebd., S. 798 und 810.
- 14 ebd., S. 151f.
- 15 ebd., S. 199 und 207.
- 16 ebd., S. 208 und 369.
- 17 ebd., S. 292.
- 18 ebd., S. 319, 323, 326.
- 19 ebd., S. 791.
- 20 Grupp, *Kessler*, a. a. O., S. 147; vgl. auch Richard Buckle, *Diaghilew*, Herford 1984, S. 233ff.
- 21 Kessler, *Tagebücher*, a. a. O., S. 717.
- 22 Nabokov, *Zwei rechte Schuhe*, a. a. O., S. 166.
- 23 Paul Fechter, *Menschen und Begegnungen*, Gütersloh 1949, S. 444 und 447.
- 24 Oswald von Nostitz, *Muse und Weltkind. Das Leben meiner Mutter Helene von Nostitz*, München 1991, S. 374; diese Biographie ist weit ergiebiger als: Helene von Nostitz, *Berlin. Erinnerung und Gegenwart*, Leipzig 1938.
- 25 Nostitz, *Muse*, a. a. O., S. 64, 125, 142.
- 26 ebd., S. 327.
- 27 ebd., S. 370.
- 28 ebd., S. 371.
- 29 Marie Wassiltschikow, *Die Berliner Tagebücher der »Missie« Wassiltschikow 1940–1945*, Berlin 1987, S. 75.
- 30 ebd., S. 231.
- 31 *Gestalten rings um Hindenburg. Führende Köpfe der Republik und die Berliner Gesellschaft von heute*, Dresden 1928, S. 118f. Verfasser des anonym publizierten Buches ist Kurt Freiherr von Reibnitz, siehe Weidmüller, *Die Berliner Gesellschaft*, a. a. O., S. 215.
- 32 *Gestalten*, a. a. O., S. 129f.
- 33 Weidmüller, *Die Berliner Gesellschaft*, a. a. O., S. 139.
- 34 *Gestalten*, a. a. O., S. 94.
- 35 Über Harry Graf Kesslers Wohnung in der Köthener Straße 28 siehe Nicolaus Teeuwisse, *Vom Salon zur Seession. Berliner Kunstleben zwischen Tradition und Aufbruch der Moderne 1871–1900*, Berlin 1986, S. 227ff.
- 36 *Gestalten*, a. a. O., S. 120.
- 37 Harold Nicolson, Vorwort zu Lally Horstmann, *Kein Grund zu Tränen. Aufzeichnungen aus dem Untergang. Berlin 1943–1946*, Berlin 1995, S. 7.
- 38 *Gestalten*, a. a. O., S. 184.
- 39 Marie von Bunsen, *Zeitgenossen, die ich erlebte. 1900–1930*, Leipzig 1932, S. 175.
- 40 *Gestalten*, a. a. O., S. 175; Weidmüller, *Die Berliner Gesellschaft*, a. a. O., S. 24.
- 41 Horstmann, *Kein Grund*, a. a. O., S. 251.
- 42 ebd., Vorwort, S. 8.
- 43 Wipert von Blücher, *Deutschlands Weg nach Rapallo. Erinnerungen eines Mannes aus dem zweiten Gliede*, Wiesbaden 1951, S. 43; siehe auch Herbert von Dirksen, *Moskau, Tokio, London. Erinnerungen und Betrachtungen zu 20 Jahren deutscher Außenpolitik 1919–1939*, Stuttgart 1949, S. 58ff.
- 44 Weidmüller, *Die Berliner Gesellschaft*, a. a. O., S. 26 und 73.
- 45 Annemarie Lange, *Berlin in der Weimarer Republik*, Berlin 1987, S. 413; Manfred Zeidler, *Reichswehr und Rote Armee 1920–1933. Wege und Stationen einer ungewöhnlichen Zusammenarbeit*, München 1993, S. 53, 59, 65; Weidmüller, *Die Berliner Gesellschaft*, a. a. O., S. 73.
- 46 Weidmüller, *Die Berliner Gesellschaft*, a. a. O., S. 39.
- 47 ebd., S. 37.
- 48 ebd., S. 41; Klaus Scholder (Hg.), *Die Mittwochs-Gesellschaft. Protokolle aus dem geistigen Deutschland 1932 bis 1944*, Berlin 1982.
- 49 Weidmüller, *Die Berliner Gesellschaft*, a. a. O., S. 63; siehe auch das Kapitel zu Otto Hoetzsch in diesem Band.
- 50 Nicolaus Sombart, *Jugend in Berlin*, München 1984.
- 51 Blücher, *Deutschlands Weg*, a. a. O., S. 95; Ingmar Sütterlin, *Die »Russische Abteilung« des Auswärtigen Amtes in der Weimarer Republik*, Berlin 1994.
- 52 Iosif Gessen, *Gody izgnanija. Žiznennyj otčet*, Paris 1979, S. 71.
- 53 Lange, *Berlin*, a. a. O., S. 512.
- 54 Tilla Durieux, *Meine ersten neunzig Jahre. Erinnerungen*, Berlin 1980, S. 308 und 333.
- 55 Armin Mohler, *Die Konservative Revolution in Deutschland 1918–1932. Ein Handbuch*, Darmstadt 1989, S. 401ff.
- 56 Weidmüller, *Die Berliner Gesellschaft*, a. a. O., S. 45.