

Osteuropäische Eisenbahngeschichten

Fahrten mit der Eisenbahn gehören für uns heute zur Normalität und zum Alltag. Die Erfindung der Eisenbahn hat nicht nur die Städte Westeuropas einander näher gebracht und somit entscheidend zur „industriellen Revolution“ beigetragen, sondern sie hat vor allem auch die weiten Räume Mittel- und Osteuropas erschlossen. Diese Gebiete gehörten im 19. Jahrhundert alle zu einem der großen Reiche, die im Zusammenhang mit dem Ersten Weltkrieg untergingen: Das deutsche Kaiserreich, die Habsburgermonarchie, das russische Imperium und auch das osmanische Reich. Wenn man in den Kategorien von „Räumen“ denkt, um Geschichte und Entwicklung Mittel- und Osteuropas besser zu verstehen, muss man auch bedenken, auf welche Weise diese Räume erreicht, durchquert, beherrscht, verwaltet werden konnten. Im niedersächsischen Kalkriese, dem vermutlichen Ort der Varusschlacht, hat man römische Münzen gefunden, die im Orient geprägt wurden; ein Zeichen dafür, dass die Römer mit Hilfe ihres Wegesystems und vor allem auf den Wasserstraßen in der Lage waren, auch größere Soldatenkontingente relativ schnell von einem Ende der damals bekannten Welt an das andere zu schaffen.

Veränderungen im Eisenbahnzeitalter

Über weitere Landstrecken jedoch waren Fortbewegung und Transport lange Zeit sehr schwierig, ja fast unmöglich. Erst durch die Erfindung der Eisenbahn veränderte sich diese Situation. Die Erkundung des russischen Ostens war vor dem Bau der Transsibirischen Eisenbahn Sache einzelner Abenteurer, die viele Monate Zeit investieren mussten, um an ihr Ziel – sofern sie eines hatten – zu gelangen; jetzt war es möglich, in wenigen Tagen Tausende von Kilometern zurückzulegen und dabei große Mengen von Gepäck problemlos zu transportieren. Das hatte nicht nur für die Zivilisation Folgen, sondern vor allem auch für den Handel. Die Eisenbahn prägte außerdem auch die Besiedlung des Lan-

Der Verfasser ist Mitglied der Redaktion dieser Zeitschrift.

des: Entlang der Strecke entstanden Siedlungen, Städte, industrielle Anlagen, während andere Orte, die bei der Planung der Trasse unberücksichtigt geblieben waren, in ihrer Entwicklung zurückfielen. Einst vor allem Mittel, um von einem Ort zum anderen zu gelangen, wird die Transsibirische Eisenbahn heute mehr von (westlichen) Touristen benutzt, für die die Reise an sich der Zweck ist, um das Land aus dem Zugfenster und bei gelegentlichen Landausflügen sehen und erleben zu können. Russlands „Fenster zum Westen“, die Hauptstadt St. Petersburg, wurde mit der alten Hauptstadt Moskau durch eine Linie verbunden, die von ähnlicher Wichtigkeit, wenn auch weniger monumental als die „Transsib“ war. Die Strecke, eine der ältesten in Russland, ist bis heute eine äußerst gut frequentierte Verbindung, die man üblicherweise in einer Nacht zurücklegt. Berühmt ist der Luxuszug mit dem Namen „Krasnaja Strela“, „roter Pfeil“.

Langstreckenzüge in Russland haben Schlafwagen, die man tagsüber zu Sitzabteilen umbauen kann. Jeder Schlafwagen hat „seine“ Schaffnerin, zumeist ältere, bisweilen auch jüngere, aber stets resolute Damen, die neben kleineren Speisen vor allem den Tee anbieten, der aus einem die ganze Fahrt betriebenen Kessel immer erhältlich ist, und die Bettwäsche, Handtücher und sonstige Utensilien verteilen. Die Abteile sind von Zufallsgemeinschaften belegt, die das Platzkartensystem zusammengewürfelt hat und die am nächsten Morgen am Moskauer bzw. Leningrader Bahnhof (so heißt die Station in der Hauptstadt nach wie vor) wieder auseinander gehen werden. Zuweilen haben einzelne Reisende auch ein Abteil für sich, wenn es ihnen gelungen ist, das Buchungssystem zu überlisten, oder wenn sie sich vier Platzkarten geleistet haben, um ihre Ruhe zu haben.

Die Eisenbahn in Literatur, Film, Fernsehen ...

In allen Bereichen der Kultur hat das Phänomen Eisenbahn, das für Russland so wichtig werden sollte, seinen Niederschlag gefunden, vor allem in der Literatur. Tolstoj's Familientragödie „Anna Karenina“ gewinnt ihre Spannung durch die Eisenbahnreisen; der Autor selber ist hochbetagt in einem Bahnhofsgebäude gestorben, nachdem er einige Tage vorher sein Haus verlassen hatte, weil er seinen „reformierten“ Lebensstil konsequent, und eben nicht auf seinem Gut, verwirklichen wollte. Von den vielen anderen Beispielen sei noch Leskows Erzählung „Reise mit einem Nihilisten“ erwähnt: Die Eisenbahn als Aufenthaltsort der

Intellektuellen. Die Zugreise wird in gewissem Sinne als exterritorialer Raum verstanden, in dem man Bekenntnisse machen kann, die sonst kaum möglich sind – auch Tolstoj's „Kreutzer-Sonate“ zeigt das.

Seit dem 20. Jahrhundert tritt mehr die Technik des Eisenbahnwesens in den Vordergrund. Die Eisenbahn wird als Symbol für die fortschreitende Revolution gesehen, das Leben der Eisenbahnarbeiter wird romantisiert, etwa in Platonows „Tschewengur“. Zugleich entsteht eine Romantik der Bahnhöfe. Das russische Wort für Bahnhof ist „woksäl“, nach dem Londoner Stadtteil Vauxhall, in dessen berühmtem Park Orchester das Publikum unterhielten: „Woksäl“ ist also ein Gebäude, in dem Musik gespielt wird und das eigentlich nicht funktional, als Ort von Ankunft und Abfahrt, verstanden wurde, sondern das das eigentliche Ziel einer Bahnreise war. Die Märsche, die bei der Abfahrt und Ankunft von Fernzügen heute noch auf den Bahnsteigen gespielt werden, erinnern ein wenig daran. Doch dann aber wird der Bahnhof zum Ort des romantischen Abschieds, wie das etwa im Gedicht „Woksäl“ von Josip Mandelstam deutlich wird.

Auch gehört zur fortschreitenden Bedeutung der Technik eine gewisse Achtung, die man dem Eisenbahnwesen und vor allem den Eisenbahningenieuren entgegen bringt. Die 1917 begründete, heute noch bestehende Zeitschrift der Eisenbahnarbeiter „Gudok“ (etwa: „Signalpfeiff“) war in der Zeit zwischen den Weltkriegen das Medium, in dem viele berühmte Schriftsteller publizierten, unter ihnen etwa Bulgakow, Olescha und Soschtschenko. Viele der berühmten Kurzgeschichten des letzteren wurden zuerst in „Gudok“ abgedruckt. Doch auch in der gegenwärtigen Literatur spielt die Eisenbahn eine wichtige Rolle. In der berühmten Erzählung „Moskwa – Petuschki“ von Wiktor Jerofejew geht der Held in der „Elektritschka“, dem Vorortzug, immer in den Verbindungsgang zwischen zwei Waggonen, um eine neue Wodkaflasche zu öffnen – er entzieht sich hierfür gewissermaßen dem Mikrokosmos des Wagens.

Der Zug mit seinen unterschiedlichen Reisenden und seinen verschiedenen Abteilen steht oft als Symbol für eine Gesellschaft; so beim berühmten kroatischen Schriftsteller Miroslav Krleža in seiner Erzählung „Kroatische Rhapsodie“, entstanden während des Ersten Weltkrieges: Ein Zug, in dem nur ungarisch gesprochen werden darf und in dem die kroatischen Bauern deshalb die Namen ihrer Dörfer nicht verstehen, wenn der Schaffner sie ausruft. „Zug im Schnee“ war das berühmteste Kinderbuch in Jugoslawien, ein Zug, der im Schnee stecken

geblieben ist (wie auch so oft in der jugoslawischen Realität), und der Titel des bekannten Films „Vlak bez voznog reda“ (Zug ohne Fahrplan) spielt mit dem kroatischen (vlak) und dem serbischen (voz) Wort für „Zug“; der Film war ein Symbol für Jugoslawien.

Und wie viele Geschichten gibt es über die Eisenbahnen im Habsburgerreich! Herzmanovksy-Orlando lernt seine Wassertrompeter in der böhmischen Westbahn kennen; er hält sie zunächst für Zirkusartisten, dann für Musiker, bis ihm die beiden erbosten Mitreisenden erklären, dass sie Bewohner von Wassertrompeten, einem Ort im Gerichtsbezirk Bischofteinitz in Westböhmen, sind. Bei Roda-Roda rettet den betrügerischen Pächter der Bahnhofsrestauration in Galizien die Tatsache, dass er nachweislich mit Familiennamen „Zibebenstrudel“ heißt und damit das auf der Speisekarte angekündigte Dessert den k. k. Kontrolleuren nicht servieren muss, sondern als seine Unterschrift ausgeben kann. In seiner Erzählung „Reise nach Sondervorschrift, Zuglauf überwacht“ schildert der tschechische Autor Bohumil Hrabal den tschechischen Widerstand gegen die Nationalsozialisten. Und – obgleich das berühmte Werk nicht in der Region entstanden ist – der „Mord im Orient-Express“ (von Agatha Christie) geschieht, so heißt es ganz am Anfang des Romans, „zwischen Vinkovci und Brod“, also im heutigen Kroatien.

Lassen wir die Literatur und wenden uns anderen Gattungen zu. Die Eisenbahn ist als Verkehrsmittel zwar älter denn der Film als Kommunikationsmittel, aber es ist wohl kein Zufall, dass es eine reiche filmische Rezeption und auch eine kreative filmische Beschäftigung mit der Eisenbahn gibt. Hierunter sind die berühmten Verfilmungen der russischen Literatur zu zählen, von „Anna Karenina“ bis zu „Doktor Schiwago“ – die beiden bekanntesten Versionen sind allerdings amerikanischer Herkunft –, aber auch Erfolge wie „Der Barbier von Sibirien“ des bekannten Regisseurs Nikita Michalkow oder das jedem russischen Fernsehzuschauer bekannte Liebesmelodram „Bahnhof für zwei“. Das ist zwar kein für Mittel- und Osteuropa spezifisches Phänomen; schließlich spielen Züge, Lokomotiven, Waggons und Schienen auch in vielen westeuropäischen und amerikanischen Filmen eine wichtige Rolle. Doch spiegelt sich die Wichtigkeit der Eisenbahn für die mittel- und osteuropäische Geschichte eben auch in den Werken der Kultur. Für das frühere Jugoslawien gilt das besonders für das Genre der Partisanenfilme, in denen die Eisenbahn immer als in der Verfügung der deutschen Besatzer geschildert und erfolgreiche Anschläge gegen die Strecken als Triumph der Partisanen gefeiert werden.

... und in der Geschichte der 20. Jahrhunderts

Indessen darf auch die Rolle nicht übersehen werden, die die Eisenbahn in den Kriegen des 19. und 20. Jahrhunderts gespielt hat. Aufgrund ihrer Unflexibilität und leichten Verwundbarkeit durch die Zerstörung der Schienen hat sie nie eine große Bedeutung für Kampfhandlungen erlangt. Doch als Mittel zum Truppentransport und für den Nachschub war sie in beiden Weltkriegen unverzichtbar. Im Zweiten Weltkrieg benutzten die Nationalsozialisten die Eisenbahn, um die Vernichtung des europäischen Judentums möglichst effektiv betreiben zu können. Die Rampe von Auschwitz-Birkenau ist zum Symbol für das Leid geworden, das Millionen unschuldiger Menschen zugefügt wurde. Das Deutsche Technikmuseum in Berlin hat auf seiner Freifläche einen Waggon des Typs ausgestellt, wie er für die Transporte der Juden in die Vernichtungslager Verwendung fand, als Symbol für die Mitwirkung der Eisenbahn am Völkermord. Die Museumsleitung hat beschlossen, diesen Waggon nicht zu restaurieren, sondern ihn dem Verfall preis zu geben.

In der Zeit des Kalten Krieges bedeuteten Reisen nach „Osteuropa“, wie die pauschale Bezeichnung lautete, einen großen Aufwand, den man vor allem wegen der geforderten frühzeitigen Planung und der Visabeantragung fast nur bei Gruppenreisen und für Verwandtenbesuche auf sich nahm. Die einzige Ausnahme war das frühere Jugoslawien. Von München aus war man in einer Nacht mit dem Zug in Zagreb oder Belgrad, auf der berühmten Strecke von München nach Athen oder nach Istanbul. Wenn man in der Bosphorusmetropole den Bahnhof wechselte, konnte man einen Zug nach Teheran nehmen – von München in den Iran mit einmaligem Umsteigen! Gastarbeiter und Griechenlandtouristen stellten das Gros der Reisenden, beide aus Sparsamkeit darauf bedacht, entweder im normalen Abteil oder bestenfalls im Liegewagen (zu sechst) zu reisen. Die Grenze zu Österreich erlebte man noch im Wachen, von den jugoslawischen Grenzpolizisten, Zöllnern und Wechselstubenangestellten wurde man jedoch mitten in der Nacht aus dem Schlaf gerissen. Den Unterschied hätte man aber auch so gemerkt: Vor allem in der kalten Jahreszeit hörte man jede Sekunde das rhythmische Padamm-Padamm, mit dem der Zug über die Fugen zwischen den Schwellen fuhr, die – im Gegensatz zu Deutschland und Österreich – nicht miteinander verschweißt waren.

Bei Reisen in die Länder des Ostblocks hingegen – zu denen Jugoslawien ja nicht gehörte – musste man mit viel strengeren Kontrollen rech-

nen, sowohl bei der Ein- als auch bei der Ausreise; hierbei ging es weniger um Schmuggelware als vielmehr um den Verdacht, eigene Bürger könnten die Gelegenheit nutzen, das Land in Richtung Westen zu verlassen. Diese Kontrollen waren effektiv (weil ein Zugabteil ein überschaubarer Raum ist), sodass die wenigsten „Republikflüchtlinge“ für ihr Vorhaben die Eisenbahn nutzten. Bei der Einreise hingegen wurde den Besuchern demonstriert, wer das Sagen hatte (der psychologische Effekt solcher Kontrollen war und ist mindestens so wichtig wie der materielle), und es wurde nach verbotenen Mitbringseln, insbesondere Druck-erzeugnissen, gesucht.

Besonderheiten in Ost- und Südosteuropa

Eine besondere Dimension haben Zugreisen in das Gebiet der ehemaligen Sowjetunion: Mittel- und westeuropäische Eisenbahngesellschaften verwenden unterschiedliche Spurweiten; der Abstand zwischen den Schienen ist in Russland und den ehemals russischen Gebieten um knapp 10 cm größer als im restlichen Europa. Das bedeutet, dass an den Grenzbahnhöfen die Waggons auf andere Fahrgestelle verladen werden müssen. Alle Passagiere haben den Zug zu verlassen. In einem aufwändigen, aber schon eingespielten Prozess werden die Waggons von den westlichen Rädersatzten auf östliche mit breiteren Achsen gehoben und dort befestigt. Dieses Verfahren lässt sich auch als Chiffre verstehen: Der Übergang von West- nach Osteuropa bedeutet das Verlassen der eigenen Schienen, der bekannten Spuren, ein Sich-Einlassen auf andere Weiten und Wege.

Aufgrund der Weite Russlands und der historisch entstandenen Zentralherrschaft gibt es dort kein flächendeckendes Eisenbahnnetz mit vielen Knotenpunkten, sondern eines mit wenigen Mittelpunkten. Moskau hat eine Reihe verschiedener Bahnhöfe, den schon erwähnten Leningrader, den Weißrussischen, den Kiewer, den Kasaner und noch fünf andere, von denen aus die Züge in die genannten Städte oder Regionen fahren. Wer umsteigt, muss oft beträchtliche Entfernungen innerhalb der Hauptstadt zurücklegen, um zu seinem weiterführenden Zug zu gelangen. Die Überlandzüge halten natürlich auf dem Weg zu ihrem Ziel, wenn auch in großen Abständen, doch vielfach gibt es von und zu diesen Städten aus Moskau (oder St. Petersburg) direkte Züge, die oft lieber genommen werden als ein weiter verkehrender Fernzug.

Die Länder Südosteuropas weisen nicht so viele Eisenbahn-Charak-

teristika auf. Dort sind die Eisenbahnlinien zumeist ein Relikt der Habsburgerzeit. Dafür spricht auch die Tatsache, dass heute in den meisten Ländern der Region nicht die Eisenbahn, sondern der Bus das bevorzugte Verkehrsmittel für Reisen ist. Wer von der kroatischen Hauptstadt Zagreb in die zweitgrößte Stadt des Landes Split reist, wird, sofern er nicht fliegt oder mit dem eigenen Wagen fährt, viel eher den Bus als die Bahn verwenden, der – zumal auf der inzwischen fertiggestellten neuen Autobahn – erheblich schneller und bequemer das Ziel erreicht. Die gebirgige Natur des Küstenhinterlandes und seine dünne Besiedlung machen den Ausbau des Eisenbahnnetzes wenig lohnenswert. Auch die Planungen entlang der kroatischen Küste sehen eine Autobahn, aber keine Eisenbahnlinie vor.

Riesige Entfernungen im Osten Europas und ein dünneres Straßennetz bewirken jedoch, dass es sich dort anders verhält. Ähnlich wie bei uns dient dort der Bus vor allem dem lokalen Verkehr, während man für Überlandreisen den Zug nimmt. Er ist in der Regel sicherer und bietet die Gelegenheit, sich auf den Reisen, die in Russland ja mehrere Tage dauern mögen, gleichsam häuslich einzurichten. Anders ist es in Polen, das in dieser Hinsicht eine Mittelposition einnimmt: Es gibt ein Schienennetz, das allerdings – abgesehen von Industriezonen – nicht engmaschig über das Land gezogen ist. Oft ist der Bus das geeignete Verkehrsmittel, will man von einer Stadt in die andere gelangen. Andererseits liegt Polen zwischen zwei Regionen, in denen der Eisenbahnverkehr eine wichtige Rolle spielt. Um nicht nur Transitland zwischen Deutschland und den osteuropäischen Staaten zu sein, hat Polen die Notwendigkeit der Investition in das Eisenbahnwesen erkannt und damit begonnen, es auszubauen.

* * *

Die Eisenbahn steht als Symbol für einen geschlossenen Raum, eine Gesellschaft, ein Forum der Begegnung, in dem Menschen ganz unterschiedlicher Herkunft aufeinandertreffen, Menschen, die der Zufall für die Dauer einer Reise zusammenfügt. Die Eisenbahn symbolisiert aber auch den Fortschritt, der so unaufhaltsam ist wie ein fahrender Zug und doch so unvollkommen und anfällig, wie es ein fahrender Zug eben auch ist. In unserer mobilen Gesellschaft sind Züge darüber hinaus für viele Menschen Arbeitsplatz, oft zum Leidwesen der Mitreisenden, doch für Vielreisende sehr praktisch, weil es ihnen so möglich wird, Texte wie diesen jetzt an sein Ende gelangenden im Zug zu schreiben.