

Die Strecke Warschau-Berlin

Auch Stalin fuhr lieber mit der Eisenbahn ...

Lawrentij Berija, als Volkskommissar zuständig für den sowjetischen Geheimdienst NKWD, deseschierte am 2. Juli 1945 an Stalin im Zusammenhang mit dessen Reise zur Konferenz der „Großen Drei“ in Potsdam: „Vorbereitet ist ein Sonderzug. Die Reiseroute beträgt 1.923 Kilometer Länge ... Die Sicherheit der Strecke garantieren 17.000 Mann NKWD-Truppen und 1.515 Mann des operativen Bestandes.“ Für Sicherheit war gesorgt. Die Posten standen auf der riesigen Strecke in Rufweite. „Auf jeden Kilometer Eisenbahnstrecke entfallen 6 bis 15 Mann Sicherheit. Auf der Strecke werden 8 Panzerzüge der NKWD-Truppen verkehren.“¹

Der sowjetische Diktator kam als Triumphator über Frankfurt (Oder) und Berlin. Ein Stalinbild und die Losung „My pobedili“ (Wir haben gesiegt) schmückten die Lokomotive. Der Zug bestand aus drei Salonwagen und acht Schlafwagen „mit Scheiben aus kugelsicherem Glas (darunter vier Wagen aus dem Hofzug des Zaren ...)“. Fünzig Personen, auch Außenminister Molotow, begleiteten den sowjetischen Führer. Gesundheitliche Gründe und schlechte Erfahrungen auf Flügen mögen für Stalins Wahl der Eisenbahn mitbestimmend gewesen sein. Sicher trifft aber die Annahme zu, dass es für ihn auch eine „Demonstration des Führungsanspruchs und der gewonnenen Einflussphäre war“, wenn er „ohne Umsteigen durch erobertes Land nach Potsdam“ reiste. Am 15. Juli 1945 startete der Sonderzug in Moskau. Am 16. (vielleicht auch erst am 17.) Juli 1945 traf er im Bahnhof Potsdam (Stadt) ein. Dort standen die Wagen bis zum Ende der Potsdamer Konferenz (2. August 1945). Die sowjetischen Pioniere hatten gute Arbeit geleistet. Je weiter die Front 1945 nach Westen vorrückte, desto mehr wurden die Gleise im

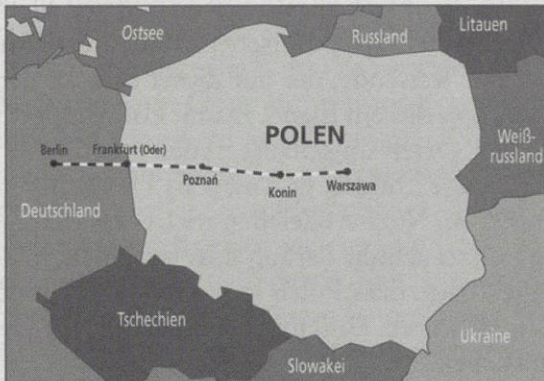
¹ Zit. nach Bernd Kuhlmann: Russische Züge auf deutschen Schienen 1945-1994. Berlin 2002, S. 27.

Der Verfasser ist Mitglied der Redaktion dieser Zeitschrift.

Hinterland auf russische Breitspur „umgenagelt“. Stalin konnte also – ohne Zugwechsel – von Moskau nach Potsdam durchreisen.

Nicht nur Stalins Sonderzug nach Potsdam hat Eisenbahngeschichte gemacht. Kaum eine Strecke in Europa ist so eng mit der Historie verbunden. Das gilt vor allem für die – im 20. Jahrhundert – überwiegend unruhigen Zeiten von Krieg, Zerstörung, von Vertreibung, Not und Siegerwillkür.

Als die Eisenbahnstrecke zwischen Berlin und Warschau in ihren Teilen im 19. Jahrhundert entstand, gab es keinen polnischen Staat. Das Land war dreigeteilt unter Russland, Preußen und Österreich. Durch die Strecke Berlin – Warschau verlief also die Grenze. Im westlichen Teil regierte Preußen, im östlichen Russland. Trotz der Teilung trugen die Eisenbahnen, die zwischen dem preußischen und dem russischen Machtbereich auf polnischem Boden verkehrten, zum stürmischen wirtschaftlichen Aufschwung im 19. Jahrhundert bei. Preußisches und deutsches sowie russisches Kapital flossen in diese Gebiete in der berechtigten Erwartung hoher Profite. Nicht nur Handel und Wandel blühten auf, auch die Menschen kamen einander näher. Geschäftsleute waren unterwegs, um im jeweils anderen Herrschaftsbereich Gewinne zu machen. Und die „Damen der Gesellschaft“ aus Russland versäumten es nicht, auf ihrer Reise nach Westeuropa in Warschau ein paar Tage Aufenthalt zu nehmen, um das Flair dieser auch damals schon europäischen Stadt und die Köstlichkeiten der Confiserie Wedel zu genießen. Allerdings führte noch einige Jahre vor dem Ersten Weltkrieg die Bahntrasse nicht direkt über Posen nach Warschau. Diese Strecke (Posen - Warschau) war „aus politischen Gründen noch nicht gebaut“. Statt dessen fuhr man „von Berlin über Schneidemühl - Thorn nach Warschau“.



Als 1914 der Erste Weltkrieg ausbrach, waren die Militärs hoch erfreut über die neuen Möglichkeiten, die Truppen auf dem Schienenwege schnell zwischen Ost und West hin und her schieben zu können: dorthin, wo sie am dringendsten benötigt wurden. Der Vertrag von Versailles brachte 1918 die Rechnung für den kriegerischen Hochmut: Allein 5.000 Lokomotiven mussten an die Entente abgeliefert werden. Auch die deutsch-polnische Grenze verlief jetzt im Bereich der Bahnstrecke Berlin-Warschau schon 100 km östlich der Oder. Als neuer Grenzbahnhof musste Neu-Bentschen errichtet werden. Bei der Vorbereitung des deutschen Überfalls auf Polen spielte die Eisenbahn wiederum eine große Rolle. Sie diente der Bereitstellung von Truppen und Material vor dem 1. September 1939. Während des Zweiten Weltkriegs gehörte Posen (Poznań) als eingegliedertes Gebiet zum so genannten „Wartheland“, und Warschau war Bestandteil des „Generalgouvernements“. Aber auch Posen war nicht so ohne weiteres zu erreichen. Zwar verkehrten durchgehende Züge. Man brauchte keinen Reisepass, aber an der früheren Grenze (bei Neu-Bentschen) kamen Gestapo-Leute (meist Männer im besten Soldatenalter, die man eher an der Front vermutet hätte) durch die Züge und kontrollierten die Kennkarten.

Der Deutschen Reichsbahn kamen nun andere Aufgaben zu: Sie musste nicht nur für den Nachschub der deutschen Truppen sorgen, die im Herbst 1939 mit sowjetischen Führern in Brest-Litowsk den Sieg über Polen gefeiert hatten, sie musste nicht nur helfen, den Überfall auf die Sowjetunion am 22. Juni 1941 vorzubereiten. Hinzu kamen „interne“ Aufgaben. Dazu gehörte eine gewaltige Umsiedlungskampagne. In Massen wurden Polen aus dem jetzigen „Warthegau“ in das östlich gelegene Generalgouvernement deportiert, dort oft auf freier Strecke ausgeladen: seht zu, wie ihr zurecht kommt. Auch über die Trasse nach Warschau liefen Transporte mit politisch Verdächtigen und vor allem mit Juden in die von den Nazis gezielt auf polnischem Boden errichteten Vernichtungslager. Aber der Reisende, der auf dieser Strecke gen Osten fuhr, spürte kaum etwas von diesem Elend. Damit konfrontiert wurde er erst, wenn er sich in den Orten umschaute. Auch wenn man sich nicht als Glied der „Herrenrasse“ fühlte, war man als Deutscher gut beraten, in diesen Orten immer ein Nazi-Abzeichen am Revers zu tragen. Die scharf kontrollierende Polizei achtete darauf, dass man nicht in den „falschen“ Straßenbahnwagen stieg, dass Polen keine Bänke nutzten, die „nur für Deutsche“ bestimmt waren. Und in Gottesdiensten für Deutsche hatten Polen nichts zu suchen.

Die Welle kehrt zurück

Mit fortschreitendem Kriegsverlauf bekamen die östlich Berlins gelegenen Gebiete zu spüren, dass es mit dem Siegen vorbei war. Die Fronten rückten näher auf Deutschland zu. Auch Polen konnten Opfer westlicher Bombenangriffe werden. Zu Ostern 1944 gab es einen amerikanischen Luftangriff auf Posen. Zahlreiche deutsche Soldaten starben auf dem dortigen Bahnhof, als Bomben ihren Zug trafen. Auch zwischen Posen und Berlin änderte sich längs der Bahnstrecke die Stimmung. Zwar winkten deutsche Kinder den Soldaten in ihren Zügen weiterhin zu, wenn sie – auf dem Weg zur Ostfront oder in den Urlaub – vorbeifuhren. Aber die Unbeschwertheit, die freudige Sorglosigkeit beim Anblick von Soldaten schwand mehr und mehr. Der „Feind“ näherte sich den Grenzen des Reiches. Dennoch konnte sich damals niemand vorstellen, dass die Sowjets in wenigen Wochen zur Oder vorstoßen könnten.

Als die deutsche Wehrmacht nach Osten vordrang, spurte die deutsche Seite sowjetische Eisenbahnstrecken von Breitspur auf Normalspur um. Diese reichte bis an das Schwarze Meer. Als es dann – nach der Niederlage bei Stalingrad – rückwärts ging, setzten die Deutschen den „Schienenwolf“ ein, ein Gerät, das zügig und wirkungsvoll die Schwellen der zurückbleibenden Strecken zerstörte. In der Wochenschau wurde demonstriert, dass man auch auf diesem Gebiet „verbrannte Erde“ hinterlassen wollte.

Ende 1944, als die Sowjetarmee die „Berliner Operation“ vorbereitete, waren in ihrem Hinterland bereits die zurückeroberten Gleise wiederhergestellt und auf russische Spurbreite gebracht. Zu jener Zeit gab es noch nicht die Möglichkeit, durch Spurwechselradsätze Waggons auf die andere Breite umzustellen. Für die am 12. Januar 1945 begonnene Großoffensive in Richtung Oder waren gewaltige Transportleistungen nötig. Unmittelbar hinter der nach Westen vorrückenden Frontlinie taten die sowjetischen Pioniere ihr Werk: Kilometer um Kilometer wurde auf der Strecke Warschau - Oder die Spur umgenagelt.

Da die deutschen Linien im Januar/Februar 1945 so schnell durchbrochen wurden, kollabierte auch der Bahnverkehr an zahlreichen Stellen. Das bekamen vor allem die Flüchtlinge zu spüren, die aus den östlichen Provinzen des Reiches verzweifelt nach Westen strebten. Unzählige Betroffene standen auf den Bahnhöfen östlich der Oder und beteten, dass noch ein Zug nach Westen fahren möge. Viele resignierten und machten sich lieber zu Fuß, mit Handwagen oder Fahrrädern auf

den Weg. Im Februar 1945 stoppte der Vormarsch der Sowjets. Östlich von Frankfurt (Oder) hielt die Wehrmacht noch einen Brückenkopf, den sie erst nach Beginn der April-Offensive der Roten Armee räumte. Der Verkehr auf der Reststrecke zwischen Frankfurt und Berlin wurde aufrecht erhalten – nur gestört durch sowjetischen Artilleriebeschuss und Tiefflieger. Mitte April begann die letzte Offensive mit dem Ziel Berlin. Sie führte die Sowjetarmee binnen zweier Wochen ins Herz der Reichshauptstadt. Mit den sowjetischen Truppen kam auch das Breitspurgleis nach Berlin. Bereits am 1. September 1945 (Befehl Nr. 8 der Sowjetischen Militäradministration) wurde der Eisenbahnbetrieb in der Sowjetischen Besatzungszone Deutschlands formal den deutschen Bahnbehörden übertragen. Dabei wurde aber die Breitspurstrecke Frankfurt (Oder) - Berlin bewusst ausgespart. Hier führten je ein Normal- und ein Breitspurgleis nebeneinander her. Der Streckenteil zwischen der Oder und Berlin blieb auch nach „Rücknagelung“ der Breitspur für die Sowjets so wichtig, dass diese Trasse nie von Demontage bedroht war. Viele andere Strecken wurden gänzlich abgebaut, die Schienen als Reparationsgüter nach Russland geschafft. Noch jahrzehntelang blieb auf manchen Strecken in der DDR die Betriebsführung auf ein Gleis beschränkt.

Über die Strecke Brest - Warschau - Frankfurt (Oder) - Berlin kamen ab 1945 neue Sowjettruppen, die die kampfmüden Divisionen ablösten. Bei der Fahrt durch Polen machten es die dortigen Behörden den Soldaten unmöglich, beim Halt der Züge auf Plündertour zu gehen. Diese Gelegenheit ergab sich erst nach Überqueren der Oder. Dort zitterten die Menschen vor Angst, wenn neue Transporte anrollten. Und jene Truppen, die wieder zurück nach Osten mussten, nutzten den letzten Aufenthalt westlich der Oder zu Übergriffen gegen die Zivilbevölkerung. Selbst verantwortungsbewusste Offiziere der Roten Armee standen diesem Beutedrang ihrer Soldaten hilflos gegenüber.

In den ersten Nachkriegsjahren brachten Züge aus dem Osten über die Strecke Warschau - Frankfurt (Oder) Hunderttausende von Kriegsgefangenen. Dazu kamen die Transporte der zwangsausgesiedelten Bevölkerung aus den Oder-Neiße-Gebieten. Auf dem Rückweg nach Osten nahmen die Züge Reparationsgüter mit. Für dieses Unternehmen „Reparationen“ hatte die Sowjetführung ein besonders Komitee unter der Leitung des Stalin-Vertrauten Malenkow gegründet. Er schickte viele Tausende „Demonteure“ ins ehemalige Deutsche Reich. Demontiert wurden Fabriken, Kraftwerke, Betriebe der Schwer- und Leichtindustrie. Und natürlich ging es auch um den Abbau wertvoller Bodenschätze

wie des besonders begehrten Urans. Auf die „wilde“ Phase der Demon- tagen folgte im Sommer 1946 ein Sonderbefehl der Sowjetischen Mil- itäradministration (SMAD). Jetzt wurden deutsche Betriebe „sowjeti- siert“. Es handelte sich bei ihnen fortan um sowjetische Aktiengesell- schaften (SAG). Sie schickten die in Deutschland produzierten Waren fabrikfrisch in die Sowjetunion.

Die sowjetische Armee selbst leitete in der ersten Nachkriegszeit den Abtransport der Reparations- und Beutegüter. Eine Vielzahl kleinerer Fuhrunternehmer wurde eingespannt, um sie zu den Verladebahnhöfen zu befördern. Denn natürlich hatte wieder die Bahn die Hauptlast des Transports zu bewältigen. Bei diesen oft willkürlichen Maßnahmen wurden riesige Werte vernichtet, was ich mit eigenen Augen erlebt habe. So wurde in einer Stadt zwischen Berlin und Oder eine Brauerei demon- tiert: Die riesigen Kupferkessel wurden auf selbstgezimmerten höl- zernen Schlitten kilometerweit über das Pflaster bis an die Eisenbahn- gleise gezogen. Dann stellte man fest, dass sie auf keinen Waggon pas- ten. So zerschnitt man die teuren Kessel mit Schneidbrennern – übrig blieb Metallschrott. Die polnische Seite hätte die Kessel ohnehin nicht auf ihr Gebiet gelassen, denn sie passten nicht durch die Brückenprofile.

Die große Zeit des Schmuggels

Aus deutschen Eisenbahnern bildeten die sowjetischen Behörden so ge- nannte „Lokkolonnen“. Die dazu gehörenden Lokführer, Heizer und sonstigen Kräfte genossen gute Bezahlung und bessere Verpflegung. Die Aufgabe dieser bis 1954 bestehenden „Brigaden“ bestand darin, ver- lässlich und schnell die Reparationsgüter von Deutschland über Polen in die Sowjetunion zu befördern. Eine dieser Hauptstrecken lief über Frankfurt (Oder) - Zbąszynek (Neu-Bentschen) - Posen und Warschau. Diese Gruppe von Eisenbahnern war nicht nur wirtschaftlich besser ge- stellt, sie hatte nicht nur die Möglichkeit, ein Stück Ausland zu sehen, sondern vor allem die Gelegenheit zum Schmuggel. Niemand wird sagen können, wie viele Tausende Tonnen Speck und Wurst aus Polen ins hungernde Deutschland transportiert wurden. Im „Gegenzug“ wander- ten Gold, Schmuck und Uhren in Richtung Warschau und weiter nach Osten. Es gab große Schmugglerringe, an denen nicht nur Deutsche und Polen, sondern auch sowjetische Stellen partizipierten. Auch die auf deutscher Seite der Oder beschäftigten Verbindungsleute der polnischen

Staatsbahn hatten daran ihren Anteil. Ich habe sowjetische Offiziere (in Uniform und in Zivil), polnische Eisenbahner und Angehörige der „Lok-Brigaden“ bei diesen „Geschäften“ erlebt. Beim Schmuggel machten die Beteiligten solche Gewinne, dass sie genug Mittel hatten, um „Zöllner, Kohlenlader und andere zu bestechen ... und die zu bezahlen, die Verstecke im Führerstand und Tender oder Wohnwagen einbauen“.² Den Sowjetbehörden waren diese Schmuggeleien offensichtlich bekannt. Auch strenge Befehle und Belehrungen seitens der Transportabteilung der Sowjetischen Militäradministration richteten wenig dagegen aus. Der illegale Handel hörte auch nicht auf, als die Grundversorgung mit Lebensmitteln gesichert war; nur die Art der Waren änderte sich. Jetzt brachten z. B. polnische Eisenbahner auf ihren Loks gute polnische Butter u. ä. in die neu entstandene DDR, um für Ostmark (Mark der DDR) Güter zu erwerben, die es in Polen nicht gab: Kunststoffischdecken schlichter Machart, Damenunterwäsche usw. Dieser „höherwertige“ Schmuggel wurde noch Ende der fünfziger Jahre betrieben. Inzwischen waren westdeutsche Nylonstrümpfe, die man sich aus Westberlin besorgt hatte, der Renner. Sie waren zeitweise im polnisch-deutschen Verkehr eine Art Zahlungsmittel. Der Nachtzug Berlin - Warschau wurde von den deutschen Eisenbahnern ironisch als „Güterzug“ bezeichnet. Polnische Staatsangehörige, die amtlich – als Botschaftsangehörige oder Dienstreisende – in der DDR weilten, brachten oft auch sperrigste Güter auf den Berliner Ostbahnhof (früher: Schlesi-scher Bahnhof), wo sie mit großer Kunstfertigkeit alle Sachen verstauten, die sie in der DDR (oder Westberlin) erstanden hatten. Noch gab es ja nicht die Mauer, und man konnte die Grenze zwischen Ost- und Westberlin leicht überschreiten.

Mit der Zeit reisten auch „normale“ Bürger beider Staaten auf der Strecke Berlin - Warschau hin und her. Sie besuchten Verwandte oder kamen als erste Touristen. Immer noch war es umständlich, ein Visum nach Polen zu besorgen. Aber allmählich kam manches in Gang. Den DDR-Bewohnern tauschte die eigene Staatsbank nur minimale Beträge um. Also musste man etwas mitbringen, was in Polen gefragt war. Wieder waren es die schon genannten Nylonstrümpfe (99 Westpfennig), die locker 100 Złoty brachten, ferner z. B. Besteck aus Stahl, Taschenschirme und vieles andere mehr. Es lohnte sich, das Geld für den Schlafwagen auszugeben, denn dort ließ sich mehr transportieren.

² Ebd., S. 68.

Stets Vorrang für den Militärverkehr

Bei aller Bedeutung, die man den Zügen mit Reparations- und Beutegütern, später auch dem Personenverkehr zwischen Deutschland und Polen, beimaß, stets hatte der Militärverkehr absoluten Vorrang. Dies galt für die ganze Zeit bis zum Ende des Kalten Krieges. In der Grenzstadt Frankfurt (Oder) richteten die Sowjets nach Ende des Krieges an der Hauptstrecke Berlin - Warschau - Moskau eine eigene Eisenbahn-Transportkommandantur ein, „die anfangs den gesamten, also auch den deutschen Zugverkehr regelte“. Diese Stadt war „für die Sowjetarmee das Tor nach Deutschland, aber auch in die Heimat“. Die so entstandene Sonderkommandantur hieß nach dem russischen Kürzel „Woso Frankfurt (Oder)“, abgeleitet vom russischen Wort für Militärverkehr: *Wojennoje Soobschtschenije*.³ Die Sowjets diktierten; Bedürfnisse der DDR-Wirtschaft mussten zurückstehen. „Vom Oberkommando der Sowjetarmee gab es in dieser Hinsicht kein Pardon oder gar Einsicht in die schwierige wirtschaftliche Lage der DDR an dieser Nahtstelle zwischen den beiden mächtigsten Militärblöcken der Welt.“⁴

Mitte der achtziger Jahre sprach ich mit einem Freund in der DDR. Ich drückte meine Verwunderung aus, dass die – wirtschaftlich schwächeren – Polen es schon vor Jahren vermocht hätten, die Strecke Warschau - Posen zu elektrifizieren. Aber auf der Strecke Frankfurt (Oder) - Berlin tue sich gar nichts. Ich verwies darauf, dass man dabei sei, die 180 km zwischen Posen und der Oder ebenfalls auf elektrischen Betrieb umzustellen. Seine Antwort: Dafür seien militärisch-strategische Erwägungen ausschlaggebend. Auf dieser wichtigen Strecke wolle man nichts riskieren. Im Spannungs-(d. h. Kriegs-)Fall sei ein elektrisch betriebenes Netz anfälliger als der Verkehr mit Dieselloks. Einige Zeit später kam ich mit DDR-Dienstreisenden im Zug Warschau - Berlin ins Gespräch. Die Polen waren gerade dabei, Pfeiler für die zukünftige Oberleitung zwischen Posen und der Oder zu errichten. Zugegeben, die Pfeiler sahen hässlich aus. Die DDR-Dienstreisenden spotteten laut darüber. Mein Einwand, was täte sich denn in dieser Beziehung auf DDR-Seite, wurde mit Schweigen quittiert. Wenn es um „Sicherheitsfragen“ ging, hielt man lieber den Mund.

³ Ebd., S. 72.

⁴ Ebd., S. 74.

Nach dem Mauerbau

Durch den Bau der Mauer am 13. August 1961 änderte sich für die DDR-Reisenden in Richtung Warschau verkehrstechnisch wenig. Sie stiegen in Berlin-Ostbahnhof (zeitweilig Hauptbahnhof genannt) in den Zug. Voraussetzung war allerdings für die sechziger Jahre noch ein gültiges Visum, das die Ostdeutschen in der Regel ohne Schwierigkeit erlangten, das aber ein bürokratisches Hemmnis war. Erst in den siebziger Jahren lockerten die polnische und die DDR-Regierung das „Grenzregime“ – und für DDR-Bürger genügte die Vorlage des einfachen Personalausweises beim Grenzübertritt. Schwieriger war es für die Westberliner und Westdeutschen. Sie mussten jetzt im Westberliner Bahnhof Zoologischer Garten in den von Köln kommenden Zug einsteigen, der Kurswagen nach Warschau führte. Nach Erreichen des Ostbahnhofs hängte die Deutsche Reichsbahn diese Wagen dann an den von hier nach Warschau fahrenden Zug. Den Westreisenden war es verboten, auch nur den Bahnsteig im Ostbahnhof zu betreten.

Zum letzten Mal vor der Grenze hielt der Zug nach Warschau in Frankfurt (Oder). Auch hier galt für die „Westler“ striktes Bahnsteigverbot. Die polnischen Grenzpolizisten wickelten im Allgemeinen ihre Aufgaben schnell und korrekt ab. Die polnischen Zollbeamten konzentrierten sich darauf, meldepflichtige Waren festzustellen. Mit vielen von ihnen konnte man sogar plaudern – ganz im Gegensatz zu ihren ostdeutschen Genossen. Humor war bei den Polen nicht verpönt. An „Sicherheit“ ließen es die polnischen Behörden dennoch nicht fehlen. Von einer polnischen Bekannten, die – mit einem Westberliner verheiratet – oft in die Heimat reiste, war zu erfahren, dass in jedem Zug ein höherer Polizeibeamter in Zivil mitfuhr, der die polnischen Grenzer anonym überwachte. Abenteuerlich konnte es werden, wenn zuviel Alkohol im Spiel war. Da konnte man Zeuge werden, wie eine Betrunkene dem polnischen Zugführer die Brille aus dem Gesicht schlug, als er die Fahrkarte sehen wollte. Als deutsche Mitreisende ihn darauf hinwiesen, er sollte sich doch Hilfe bei den mitreisenden Grenzpolizisten holen, da winkte er nur ab: Die seien nur für die Abfertigung zuständig, alles andere interessiere sie nicht. Auf der stundenlangen Fahrt durch polnisches Gebiet konnte man viel über dieses Land, aber auch über die DDR erfahren. Besonders interessant waren Gespräche mit jungen polnischen Arbeitern, die als Gastarbeiter in der DDR tätig waren und alle paar Wochen nach Hause fuhren. Diese Facharbeiter zeigten großes Interesse an Informationen

aus dem Westen, sie beeindruckten oft jedoch auch durch ein hohes kulturelles Niveau.

Vom Kriegszustand zum Mauerfall

Am 13. Dezember 1981 rief die polnische kommunistische Staatsführung den Kriegszustand gegen das eigene Volk aus. Das hatte auch für den grenzüberschreitenden Verkehr Folgen. Für die Westler auf dem Weg nach Warschau änderte sich im Prinzip wenig, nur die Kontrollen auf DDR-Gebiet wurden schärfer, die Erlangung eines polnischen Visums schwieriger. Die DDR fürchtete ein Überspringen des „polnischen Bazillus“ auf ihr Herrschaftsgebiet. Für ihre eigenen Bürger erschwerte sie den Grenzübertritt nach Polen: Jetzt genügte die Vorlage des Personalausweises nicht mehr.

Jene Jahre waren ja überhaupt eine Zeit verschärfter Spannung zwischen Ost und West. In diesem Zusammenhang punktete die Sowjetunion damit, dass sie vorgeblich „einsame Entschlüsse“ zur Verringerung ihrer Truppen aus der DDR bekanntgab. Auch die westlichen Medien berichteten darüber. Eigenartig war es dann schon, wenn man als Warschau-Reisender östlich der Oder zwar Züge mit sowjetischen Panzern sah. Aber ihre Loks wiesen nach Osten! Ab Mitte der achtziger Jahre war es für Westreisende wieder leichter, in die polnische Hauptstadt zu fahren. Angesichts der wirtschaftlichen Nöte drängte es jetzt allerdings immer mehr Polen, nach Westen zu gelangen. Vor und nach dem Mauerfall bauten sich lange Schlangen vor der deutschen Botschaft in Warschau auf.

Eine gewaltige Leistung wurde den beteiligten Bahnen Deutschlands, Polens und Russlands abgefordert, als es nach der Vereinigung Deutschlands darum ging, den Abtransport der sowjetischen Truppen vor allem auf dem Schienenweg zu organisieren. 338.800 Soldaten (plus Zivilbeschäftigte) verließen Deutschland – die letzten im September 1994. Nach dem Ende der DDR besserten sich die Reisebedingungen zusehends. Nicht zuletzt der gesamtdeutschen Regierung verdanken es die Polen, dass sie bald nicht nur nach Westdeutschland, sondern auch in das übrige Europa ohne Visum reisen konnten. Seit dem EU-Beitritt Polens im Mai 2004 heißt es jetzt uneingeschränkt: Freie Fahrt von Berlin nach Warschau!