

Leseprobe aus:

**Dirk Sager**

## **Berlin - Saigon**



## Abfahrt durch den Hinterhof: Berlin

Es ist Ende Januar: Ein frostiger, in der roten Wintersonne schimmernder Dunst liegt über Berlin. Verlorene Schneeflocken tanzen in der Luft einen kalten Reigen. Kein Gedanke liegt näher, als möglichst schnell der Tristesse zu entfliehen. Unser Ziel ist Vietnam – auf den ersten Blick mag die Idee so reizvoll erscheinen wie der platte Versuch, ins Guinness-Buch der Rekorde zu gelangen: die weiteste Eisenbahnfahrt, die von Berlin aus möglich ist. Und nicht die ausgefahrenen Strecken der Transsibirischen Eisenbahn wollen wir nehmen, sondern abseitige Schienenwege, die durch entlegene Provinzen führen, wohin kein Tourist sich je verirren wird. Aber wer könnte der Versuchung widerstehen, vier Monate durch fremde Länder zu reisen mit der Aussicht, das legendäre Saigon zu erleben!

Fünf Staaten, die wir durchqueren wollen, haben ihr Einverständnis erklärt und Visa erteilt, was nicht in jedem Fall selbstverständlich war. Fast hatten wir vergessen, dass Grenzen manchmal unüberwindlich sein können. Dabei ist schon der Weg zum Bahnhof eine Grenzüberschreitung, denn er trägt schwer an der Last der Geschichte.

Die Züge in Richtung Osten werden auf dem Bahnhof Lichtenberg bereitgestellt. Vom Zentrum führt die Route dorthin über die Karl-Marx-Allee. Als die mächtigen Häuserzeilen entlang der breiten Straße in den frühen fünfziger Jahren erbaut wurden, sollten sie mehr darstellen als nur eine prächtige Magistrale für die Hauptstadt der DDR. Die festliche Architektur mit den weiten Balkonen und den schmiedeeisernen Kandelabern warb für einen Aufbruch in eine lichte neue Zeit. Deshalb gaben die Bauherren in Verbeugung vor dem, den sie die «Sonne der Völker» nannten, der Straße den Namen «Stalinallee». Hier stand, zwischen Andreas- und Koppenstraße, seit 1951 ein Denkmal des Despoten. Heute recken auf schneebedecktem

Rasen ein paar Bäume frierend die Äste in den Himmel. Ein gesichtsloser, im Stil der sechziger Jahre errichteter Neubau hat Besitz ergriffen von dem historischen Raum.

Nichts erinnert mehr an die Orgien der Trauer, denen sich nach Stalins Tod im März 1953 die Ost-Berliner Führung und ein Heer von Gläubigen hingaben. Doch wer will, kann im hohlen Pathos des Prachtboulevards die Zeichen des Untergangs erkennen. Denn nur wenige Monate nach dem Trauerakt erhoben sich im Juni des gleichen Jahres die Arbeiter und demonstrierten gegen die Regierung der Werktätigen. Im November 1961, nach dem Mauerbau, wurde das Denkmal Stalins geschleift, die alten Schilder verschwanden. Karl Marx gab nun der Allee seinen Namen, als sei die Rechnung für alles Geschehene so unschuldig zu begleichen. Und der Ungeist der Zeit so leicht zu besiegen.

An diesem Ort beginnt unsere Reise. Ost-Berlin war der westliche Vorposten von Stalins Imperium, und bis nach Vietnam werden wir uns in seinem düsteren Schatten bewegen. Die Fahrt über die ehemalige Stalinallee ist wie die Ouvertüre zu einem epochalen Drama der Geschichte, dessen letzter Akt bis in die Gegenwart führt. Es wird eine Weile dauern, ehe wir den einstigen Machtbereich Hitlers verlassen. Die Schwelle zum Reich Stalins, der Hitler besiegte, haben wir schon auf dem Weg zum Bahnhof überschritten. Im Fernen Osten aber wartet die schillernde Figur Maos, der sich in seinen Terrormethoden beim Moskauer Vorbild bediente und seinerseits den Kommunisten in Vietnam zur Leitfigur wurde. Kein Land, das wir durchreisen werden, blieb von den grausamen Spuren der Tyrannen verschont.

Die Arbeiterpaläste der Karl-Marx-Allee stehen zum Abschied Spalier. Die im Dunst verschleierte Sonne legt einen sanften, rötlichen Schimmer über die Häuserschlucht, aber die Straße wirkt leer und verloren an diesem Wintertag. Auf halbem Weg lockt das Café Sibylle zur letzten Einkehr. Eine freundliche Frau bringt Cappuccino, Plakate an den Wänden werben für Ausstellungen. Hier trifft man schon zu früher Stunde die Verlierer der Geschichte. Allein sitzen

sie an kleinen Tischen und starren vor sich hin. Und regen sich nur, wenn sie nach langer Pause das Glas mit Wodka an den Mund führen. Man möchte sich zu ihnen setzen, ihre Geschichten hören und was sie heute denken über ihr Leben in einer Welt, die unterging. Für manche Menschen in dieser Stadt geschah zu viel in den letzten Jahrzehnten, und alles viel zu schnell.

Der verbleibende Weg zum Bahnhof macht es deutlich. Hier muss die Stadt schon ohne das Pathos der Nachkriegsarchitektur auskommen. Schmucklose Neubauten reihen sich aneinander, von denen der größte das Hauptquartier der DDR-Staatssicherheit beherbergte, der Institution, die mehr als alle anderen den unheiligen Satz verkörperte, wonach der Zweck die Mittel heilige. Oben auf dem Dach wirbt heute mit nie erlahmendem Schwung ein rotierendes Emblem der Deutschen Bahn.

In stiller Eleganz rollen die weiß-blauen Waggon in den Bahnhof. Neben den Türen tragen sie Wappen mit dem goldenen Doppeladler. Doch die Hoheitsrechte im Zug wären auch ohne dieses Zeichen geklärt. Denn als er quietschend zum Stehen kommt, öffnen sich die Türen, und Frauen in blauer Uniform nehmen rasch auf dem Bahnsteig Aufstellung. Jeder Waggon hat eine Kommandantin, jene im russischen Eisenbahnwesen legendären Frauen, die während der tagelangen Fahrten in ihrem Reich für Ordnung sorgen. Sie heizen den Kohleofen, der den Waggon mit wohnlicher Wärme erfüllt, sie verweisen die männlichen Reisenden, die sich dem Ziel entgegen-trinken, in die Schranken, sie bringen Tee und laden vor allem zum freundlichen Plausch ein. Die Parade der Frauen, mit ihren weißen Handschuhen gegen die Berliner Kälte gewappnet, verleiht Lichtenberg für einen Moment die Aura eines russischen Bahnhofs.

Der Zug nach Saratow an der Wolga fährt nur einmal die Woche – jeden Sonnabend um die Mittagszeit. Auf dem Bahnsteig stehen die Fahrgäste und der Chor der Abschiednehmenden dicht gedrängt. Darin ist das Bild gleich geblieben seit vergangenen Zeiten. Aber frü-

her türmten sich Berge von Gepäck auf, unförmige rot-blau karierte Plastiktaschen prall gefüllt mit Waren, die man zu den Märkten in der Heimat schleppte oder die als kostbare Mitbringsel für die Familie dienten, um dem Leben daheim in Russland einen westlichen Anstrich zu geben. Damals bot der Bahnhof den Anblick einer Völkerwanderung des Elends. Heute dominieren handliche Rollkoffer. Und die einzigen, die durch einen exotischen Gepäckberg auffallen, sind die Mitarbeiter eines deutschen Fernsenteams. Wir haben allerdings einen Weg vor uns, der weit über Saratow hinausführt.

Jeder Aufbruch wirft seine Schatten voraus. Das Studium der Landkarten, auf denen die Route vorgezeichnet wird, gehört zu den angenehmen Seiten. Manche Orte sind bekannt, wie eben Saratow – ich war dort vor langer Zeit, als die Stadt noch den Ausländern versperrt war. Andere Orte blieben für mich unbekanntes Territorium, obwohl die Neugierde sie immer auf die Liste meiner Reiseziele hat rücken lassen. Es hat sich jedoch nie gefügt, etwa an den Aralsee zu fahren, wo eine der größten ökologischen Katastrophen auf der nördlichen Halbkugel geschah. Oder nach Semipalatinsk, wo die Sowjetunion mit ihren Atombombenversuchen ein irdisches Fegefeuer entzündete.

Und dann erst die Gegenden, die zu erreichen nicht einmal in Träumen möglich schien. Der Atlas lockt mit exotischen Namen: die Dsungarische Pforte am nördlichen Tianshan-Gebirge, wo einst Völker lebten, deren Spuren sich in der Geschichte verloren haben. Oder Chinas nordwestliche Provinz Xinjiang, geheimnisumwittert, weil westliche Korrespondenten dort von der chinesischen Obrigkeit nicht wohlgekommen sind. Oder der Weg entlang der Wüsten, der in den Süden Chinas führt, abseits der Pfade, die Touristen üblicherweise wählen. Schließlich Vietnam: fern – und doch nah in der Erinnerung an jene Zeit, als die USA dort Krieg führten und geschlagen wurden. Damals fühlten sich ganze Studentengenerationen zur Parteinahme aufgerufen. Aber vom Leben und von der Kultur in jenem Land wussten sie wenig.

Wenn der Weg – nach einem Calderon zugeschriebenen Wort – schöner sein soll als die Herberge, dann ist es mit dem Vorabstudium von Landkarten und Literatur nicht getan. Eine Reise über Kontinente ist eine handfeste Herausforderung, und mangelnde Umsicht bei der Wahl des Gepäcks kann bitter bestraft werden. Es soll nicht zu viel sein, man möchte es packen und tragen können und nicht unter den Blicken Fremder schmachvoll in die Knie gehen. Andererseits muss für alle Lebenslagen Vorsorge getroffen sein. Das gilt umso mehr, wenn die zurückzulegende Strecke jedes bekannte Maß überschreitet. Von Berlin nach Saigon – das sind 16 000 Kilometer oder mehr. So genau weiß das keiner.

Wir reisen zu dritt: für Kameramann Heinz Kerber und seine Assistentin Karin Köhler ist diese Route ebenfalls Neuland. Dazu gesellen sich später noch drei Pfadfinder, die jeweils einen Teil der Reise als Kundschafter vorbereitet haben. In Brest, hinter der weißrussischen Grenze, wartet als Erster Wladimir Pyljow, der uns bis an die chinesische Grenze begleiten soll. Da wir immer wieder Station machen, wird das Bewegen von Kisten, Koffern und Taschen – insgesamt mehr als zweihundert Kilo – zur sportlichen Übung. Sehr schnell wissen wir, welche die schwersten Teile sind. Und dankbar quittiert Kameramann Kerber die Bitte, er möge auf dem nächsten Bahnhof den Kraftakt im Bild festhalten – so bleibt es ihm erspart, selber mit anzufassen. Im Falle Marco Polos, der vor rund achthundert Jahren in Venedig mit ähnlichem Ziel aufbrach, ist nicht überliefert, was er bei sich trug. Er blieb lange unterwegs, nach eigenen Angaben sechsundzwanzig Jahre. So viel Zeit ist in unserem Budget nicht vorgesehen.

Von Marco Polos Ausflug in unbekannte Welten erzählt sein Reisebericht. Wenigstens darin könnte er ein Vorbild sein. Doch der venezianische Entdeckungsreisende verfasste sein Buch unter unschönen Bedingungen: Er diktierte sein epochales Werk im Gefängnis einem Schriftsteller, der mit ihm die Zelle teilte. Weder die Umstände der Entstehung noch das Werk selbst mögen dem Berichterstatter heute als Maßstab dienen – zumal die Zeitgenossen des Weitgereisten seine

Leistungen mit Undank quittierten und den Ausführungen über die wundersame Welt des Fernen Ostens wenig Glauben schenkten. Der Lüge haben sie ihn sogar bezichtigt. Dies soll uns allerdings nicht hindern, die Schilderungen heute gelegentlich zu Rate zu ziehen.

Erst sehr viel später hinterließen Forschungsreisende in jenen östlichen Regionen neben ihren präzisen Berichten von Land und Leuten auch umfängliche Packlisten, die von beeindruckend umsichtiger Reiseplanung zeugen. Vor kaum hundertfünfzig Jahren war eine Reise über den Tianshan, jenes Gebirge, das sich wie eine Sperrmauer vor dem Land der Mitte erhebt, noch eine Expedition in fremdes, ja sogar feindliches Territorium. Auf die Küche des Landes wollte man sich jedenfalls nicht verlassen. Von dem zur Legende gewordenen russischen Forscher Nikolai Prschewalski – der Name verrät polnische Herkunft –, der in den siebziger und achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts den Westen Chinas bereiste, ist überliefert, er habe sogar lebende Schafe auf der Expedition mitgeführt: «Außerdem noch 140 Kilogramm Zucker, ebenso viel gedörrtes Hammelfleisch, eine Kiste Cognac und Sherry und 26 Liter Spiritus, diesen für naturwissenschaftliche Präparate.» Wer sich selbst auf eine Reise in Richtung Osten vorbereitet, liest das mit Interesse und stellt sich vor, wie der Expeditionsleiter den Spiritus gegenüber seinen russischen Mitreisenden, die sich der Wissenschaft nicht so sehr verpflichtet fühlten, zu verteidigen hatte.

Ein anderer berühmter Reisender, der sich weit weniger exotische Ziele gesetzt hatte und mit der Eisenbahn vom Pariser Umland in die Normandie fahren wollte, ließ sich vom Arzt bestätigen, welche stärkenden Mittel nötig seien, um wohlbehalten am Ziel anzukommen. Dieser riet ihm, bei der Abreise eine reichliche Dosis Bier oder Cognac zu trinken, «um dadurch in einen als euphorisch bezeichneten Zustand zu geraten, in welchem das Nervensystem vorübergehend weniger verletzlich sei». Marcel Proust erreichte die Normandie unversehrt.

Dank der freundlichen Aufnahme durch Olga sind wir auf solche

Medizin nicht angewiesen. Im Zug zeigt sich Russland von seiner besten Seite. Olga ist die liebevolle Kommandantin unseres Waggons und betrachtet die Reisenden als ihre Schützlinge. Sie hilft beim Verstauen des Gepäcks und reicht Tee als Begrüßungstrunk. Und schon jetzt bedauert sie, dass sie uns nur bis Warschau unter ihre Fittiche nehmen kann, denn dort verlassen wir den Zug. Olga ist in Saratow zu Hause und pendelt seit über fünf Jahren mit diesem Zug zwischen ihrer Heimatstadt und Berlin. Aber noch nie, sagt sie, habe sie etwas von der Stadt gesehen. Denn schon eine Stunde nach der Ankunft in Lichtenberg müsse sie die Rückreise antreten. Ob die neue deutsche Hauptstadt schön sei, will sie wissen, und ob alles nun laufe, nachdem aus zwei Städten wieder eine geworden sei. Wir versprechen ihr für später einen Einführungskurs in die Berliner Wirklichkeit.

Die Abfahrt des Zuges erleben wir auf der Kommandobrücke. Handgriffe und Hebel sind aus glänzendem Messing. Lokomotivführer Koderisch dreht an einem schweren Rad, und langsam wie ein Schiff setzt sich der Zug in Bewegung. Ein erhabenes Abschiedsgefühl will sich trotzdem nicht einstellen. Denn wir fahren gleichsam durch den Hinterhof der Berliner Eisenbahn. Wo in DDR-Zeiten Güterzüge rangierten, fällt der Blick jetzt auf trostlos verstepptes Gelände. Die Graffiti an den verfallenen Stellwerkhäusern verkünden Urbanität im Stadium des Untergangs. Es scheint, als habe in den Vororten schon die asiatische Steppe von Berlin Besitz ergriffen.

Auf rumpeligen Schienenwegen schiebt sich der Zug durch ein Labyrinth von Nebengleisen, bis er die Hauptstrecke Richtung Osten, nach Frankfurt an der Oder, erreicht. Dort nimmt er Fahrt auf, vorbei an den von Blut getränkten Wäldern, wo im Frühjahr 1945 die Rote Armee auf Berlin vorrückte. Es wird noch lange dauern, bis wir die früheren Schlachtfelder hinter uns gelassen haben.

Hasso Koderisch entpuppt sich als der richtige Begleiter für die erste Etappe. Noch auf einer Dampflok hat er seine Lehrjahre verbracht. Diese Maschine, Baujahr 1956, liebt er besonders, weil ihr lan-

ger, heulender Pfiff ihn an die alte Zeit erinnert. Koderisch gehört zu den echten Eisenbahnern, und die sind, wie wir später lernen, überall auf der Welt von besonderem Schlage. Schon als Kind habe er auf die Lokomotive gewollt, ihr Stampfen und Heulen war für ihn wie ein Lockruf aus der Ferne. Als er einst bei seinen Großeltern in Wittenberge zu Besuch war, habe er die dampfenden Kolosse bewundert. «Damals, als Wittenberge noch ein großer Bahnhof war», wie er hinzufügt. Koderisch führt sein Wort mit Bedacht. Und man muss schon genau hinhören, um den traurigen Zwischenton zu vernehmen.

Die Kinderträume gingen nur bedingt in Erfüllung. Hasso Koderisch arbeitete für die Reichsbahn der DDR, deren Streckennetz eng begrenzt war. Aber der Spaß, einen Zug zu steuern, sei ihm bis heute nicht vergangen. Dabei leuchten seine Augen in kindlicher Freude: «Nach Vietnam wollt ihr? Da würde ich gerne mitkommen.» Aber schon über die polnische Grenze dürfe er nicht fahren, dazu reiche seine Lizenz nicht. Und als Fachberater? «Nein», wehrt er ab, «ich bin ja nur ein einfacher Lokomotivführer.»

Eine gewaltige Brücke wölbt sich über die Schienen. Koderisch nennt sie die «Erlöser-Brücke». Von den Lokführern der Dampfähre habe sie diesen Namen erhalten, weil damals noch viel Feuer unter dem Kessel nötig war, um den steilen Hang aus dem Odertal bergauf zu fahren. Wer die Brücke erreichte, hatte es geschafft. Unser Zug rollt in der Gegenrichtung bergab ins Tal.

Frankfurt an der Oder – die letzte deutsche Station. Die letzte Grenze, an der die Abfertigung nicht Stunden, sondern nur Minuten dauert. Die Lokomotive wird gegen eine polnische ausgetauscht, und Hasso Koderisch kann sich wieder auf den Heimweg machen. Wir aber rollen weiter nach Osten. Ein Stück seiner alten Heimat wird uns begleiten, denn die Waggons stammen aus dem Waggonwerk Görlitz, wie überhaupt fast alle Züge bis zur chinesischen Grenze ein Beleg für die Solidität der DDR-Produktion sind – offenbar unverwüstlich. Manche rollen schon dreißig Jahre über das sowjetische Schienennetz. Andere wiederum zeigen auf dem geschmiedeten Werkzeichen

neben dem Herkunftsland ein Auslieferungsdatum, zu dem es die DDR längst nicht mehr gab. Das «rollende Gut», wie die Fachleute sagen, lebt länger als das Land seiner Herkunft. Die Werke der Waggonbauer von Halle und Görlitz wurden daheim schmählich abgewickelt, obwohl doch im Osten ein großer Markt existierte. Denn Ersatz haben sie dort bis heute nicht gefunden.

Olga, die Kommandantin, hat den Wagen kräftig geheizt und bringt Tee, wie er in Russland getrunken wird, mit viel Zucker. Milch wird dazu erbeten. Die aber hat sie nicht. Man kann sie nicht hindern, durch den ganzen Zug zu eilen, bis sie schließlich bei einer Kollegin eine Tüte Milch aufgetrieben hat. Olga hat nie von einem Leben bei der Eisenbahn geträumt. Sie hatte in Saratow einen Beruf, der ihr eine gesicherte Zukunft versprach, bis man sie nach dem Zusammenbruch der Sowjetwirtschaft nicht mehr brauchte. Weil sie keine andere Arbeit fand, heuerte sie auf der Linie Berlin–Saratow an. Seitdem ist der Zug ihr Zuhause.

In der sowjetischen Gesellschaft war Dienstleistung ein fremdes Wort. Bei Olga aber kommt die Liebenswürdigkeit direkt von Herzen. In Sowjetzeiten habe sie, wie sie erzählt, im Handel gearbeitet. Dort gab es etwas zu verteilen, und man sah üblicherweise im Käufer eher das Opfer als einen Kunden. Olga mit ihren sanften Augen hat wohl schon damals ein anderes Berufsverständnis gehabt. «Im Handel musste ich damals mit Menschen umgehen», sagt sie mit mütterlichem Blick, «so ist es auch hier. Außerdem ist es interessant: neue Reisen, neue Bekanntschaften. So wie wir uns heute treffen. Es bleiben immer Erinnerungen. Und wenn ich Rentnerin bin, wird mir diese Begegnung wieder vor Augen stehen.» Wir blicken in ihre sanften, etwas müden Augen und können ihr nur ein Gleiches versprechen.

Dann ergreift sie die Gelegenheit, um stolz auf den besonderen Luxus des Zuges hinzuweisen: Jedes der Dreibettabteile verfüge über ein Waschbecken, das unter einer Ablage verborgen sei. Als Krönung deutscher Erfindungskunst aber preist sie eine Einrichtung, die wir

noch in keinem russischen Zug bislang angetroffen haben: eine «Kreslo-Xolodelnik», wie an der Wand ein Schild in mehreren Sprachen verkündet. Auf Deutsch wird geheimnisvoll ein «Sesselkühlschrank» versprochen. Tatsächlich ist unter dem Sitz ein Kühlfach versteckt.

In jenen Jahren, als auf Zugreisen noch sowjetische Gelassenheit herrschte, gerieten die langen Fahrten häufig zum endlosen Fest, man machte sich im Abteil gegenseitig mit dem flüssigen Reiseproviant vertraut und fühlte sich zu Gipfelstürmen der Freundschaft verpflichtet. Nie werde ich meine erste Zugfahrt in sowjetischer Zeit vergessen. Meinem damaligen deutschen Kameramann und mir war es gelungen, durch das Moskauer Überwachungsnetz zu schlüpfen. So saßen wir, etwas verschüchtert und ohne offiziellen Begleiter, der damals für solche Reisen vorgeschrieben war, in einem Zug, der uns in endloser Fahrt weit in die Ukraine trug. Mit uns im Abteil war eine Gruppe von Bauern, Vorsitzende von Kolchosen. Der Zug rollte kaum aus dem Bahnhof, da entfalteten sie auf einem Koffer zwischen den Sitzen eine «Prawda». Auf dem Papier der ehrwürdigen Parteizeitung bereiteten sie eine Tafel mit Speck und Fischen, die aussahen, als seien sie aus Holz geschnitzt – jedenfalls für den westlichen Gaumen schmeckten sie auch so. Denn unausweichlich wurden wir zur Tafel gebeten und mussten den ukrainischen Speck – «der beste in der ganzen Welt» – und getrockneten Fisch probieren. Dazu aber hatten sie eine ganze Batterie von Flaschen mit selbst gebranntem Wodka aufgefahren. Wir fürchteten immer noch den Zugriff der Behörden und wollten uns in höflicher Zurückhaltung üben.

So gaben wir uns sofort als ausländische Journalisten zu erkennen und hätten ihnen – schon vom Klassenstandpunkt aus – als äußerst suspekt erscheinen müssen. Sie aber waren froh, zwei Leute gefunden zu haben, denen sie ihre Wut über die Moskauer Planwirtschaft kundtun konnten. Sie luden uns ein, ihre Betriebe zu besuchen.

So weit der schöne Teil der Erinnerung.

Der selbst gebrannte Wodka aber, der in sommerlicher Hitze besonders intensive Gerüche in die Nase steigen ließ, und dazu warmes

säuerliches Bier, das gereicht wurde – diese Mischung bewirkte, dass für die beiden Deutschen jedenfalls der Höhepunkt des Festes bald überschritten war. Nur gut, dass der Zug so langsam fuhr und deshalb genügend Zeit zur Wiederbelebung blieb. Wie viel bekömmlicher wäre dieses Fest vor fast dreißig Jahren gewesen, wenn auch wir die Getränke hätten kühlen können, denke ich, als ich den kleinen Kühlschrank in unserem Zugabteil betrachte.

Solche – man darf wohl sagen: exzesshaften – Begegnungen waren zu Sowjetzeiten keine Seltenheit, weil noch allerorten Solidarität herrschte in gemeinsamer Empörung über Moskauer Misswirtschaft. In jenen Tagen wechselte man zuweilen rasch aus der Rolle des Betrachters in die des Teilhabers am gemeinsamen Freud und Leid. Wird uns auf dieser Reise Ähnliches widerfahren?