

Leseprobe aus:

Hans-Dieter Rutsch

Die letzten Deutschen



Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf rowohlt.de.

Inhalt

«Klackklack» – Ostwärts über die Oder

- Auf der Autobahn 9
- Neue Machthaber 16
- Ungebetene Rückkehr 21
- Das Land hinter der Grenze 26

Die Kleibers hinter der Oder

im Haus «Kommet zu Jesu»

- Eine seltsame Welt 30
- Es ist noch jemand da von früher 37
- Zwischen Kleiber und Korszenowski 54
- Die neuen Nachbarn 65

Die leisen Deutschen von Wrocław

- Das Glück von Waltraut und Gabriela 75
- Die Bäume von Wrocław 94
- Sprechende Steine 101
- Bogdan und Otto 103

«Ach ja, die Frau Pohl!» – Ein Ausflug ins Riesengebirge

- Breslauer Straße oder «Ulica Wroclawska»? 112
- Kleine Panzer, Geschirr und beinahe eine Grenze 116
- Bleiben oder gehen? 119
- Wenn und Aber und Hätte 124
- Gottesdienst bei den letzten Deutschen
in Jelenia Góra 128

Krieg und ein Name
Königliches Schlesien und tolle Aussichten 140
Bewundert und übersehen – Karpacz und
Frau Pohl 143

Deutsche Polen, polnische Deutsche

Die Seele von Agnes Motzko 157
Die Toten und die Lebenden von Niklasfähre 171
Opa Żyłkas – Pole oder Deutscher? 187
Alfons Nossol oder: Der Berg der Anna Selbdritt 198
Rosalia in der Einsamkeit 214

Bei den Wolfskindern

«Ich heiße Heinrich, mehr weiß ich nicht» 227
Der Blick aus dem Fenster 232
Ein Kreuz in Litauen 237
Christels langer Weg 245
Ein Kind erhält einen Namen 252
«Kind zu verkaufen» 256
Luise oder Alfreda oder Heinrich? 264

Epilog

Herbert in Gießen 271
Neusalz und ein Bild von der Welt 277

Danksagung 284

Bildnachweis 285

Meinen Eltern

«Klackklack» – Ostwärts über die Oder

Auf der Autobahn

In dämmerigem Novembermorgen auf dem südlichen Berliner Ring. Lastkraftwagen schieben sich träge aneinander vorbei. Hinter hohen, stählernen Containern schwebt Regen als Wasserstaub. In ihm tanzt das Rot der Rücklichter, schwingt nach links, nach rechts, verschwimmt, wird klarer. Ein polnisches Kennzeichen überholt ein deutsches. Rechts blinkt ein Transporter, drängt auf die Mittelspur. Der Fahrer gestikuliert, zeigt, was er von mir hält. Dann eine schubsende Handbewegung. Ich soll schneller fahren und verschwinden. Doch wohin? Auf der dritten Spur treiben dunkle Limousinen die kleineren Autos mit Lichthupen vor sich her. Aber die Kleinen können nicht schneller. Vor ihnen reiht sich Fahrzeug an Fahrzeug, rechts von ihnen das Geschiebe der dicken Brummer. Es gibt keinen Platz für demütiges Ausweichen.

Es ist ein Durcheinander, das sich ostwärts schiebt. Tag und Nacht. Vor einer Tankstelle senkt sich die Betonpiste in ein kleines Tal. Für einen Augenblick gibt die Blechlawine den Blick auf den Horizont frei. Eine matte Morgensonne glimmt über dem Beton. Dann hebt sich die Blechlawine wieder. Der Ausblick nach Osten ist erneut verstellt. Nur der Kompass in der Anzeige des Navigationsgerätes bestätigt: Es geht wirklich weiter ostwärts.

Ich erinnere mich an eine Losung. Bestellte Sprechchöre jubelten sie in der DDR bei Aufmärschen lautstark in den Straßen vor den Tribünen, an jedem Ersten Mai: «Es ist nun mal der Welten Lauf, die Sonne geht im Osten auf!» Wer seine Botschaften so laut verkündet, muss voller Zweifel sein, ob sie auch der eigenen Überzeugung entsprechen. Die östlich der DDR gelegenen Län-

der sollten wir damals als strahlende Zukunft begreifen. Doch das Kennenlernen dieser Welt war schwer, wenn man sich den Delegationen und beaufsichtigten Reisegruppen verweigerte. Die Fahrt in den Osten war eine Reise, die hinter Barrieren führte. Was dem neugierigen, fragenden Blick verborgen bleiben sollte, war nur schwer zu erraten. Es blieb bei Vermutungen, die durch Gerüchte und langsam einsickernde Informationen über Geschichte und Gegenwart des kommunistischen Aufbruchs jenseits von Oder und Neiße genährt und wachgehalten wurden. Dass man uns nicht zuletzt den Blick auf die vergessenen Deutschen hinter der europäischen Nachkriegsgrenze verwehren wollte, fiel mir erst auf, als ich ihnen bei meinen Reisen durch Polen begegnete und ihnen nach und nach näher kam.

Das Autoradio meldet sich schrill aus seinem Dämmerzustand. Der Verkehrsfunk meldet einen Unfall: Heute werden wir hinter dem Schönefelder Kreuz im Stau stehen und den Sonnenaufgang dieses Novembertages erleben. Wir werden Zeit haben, uns anzusehen, vielleicht auch in die Augen. Und wir werden, wenn unsere Autos stehen, für eine Stunde zu Angehörigen einer Wartegemeinschaft auf sechs Meter breitem Beton – Polen, Ukrainer, Litauer, Letten, Russen, Deutsche und jene, von deren Herkunft ich nichts ahne. Uns eint die Erleichterung, dass wir verschont geblieben sind von dem Unglück, das vor uns den Verkehrsfluss gefrieren ließ.

Schließlich setzt sich die Blechkolonne wieder in Bewegung. Wie oft bin ich in dieser Richtung aus einem Stau herausgefahren. Wieder erkenne ich nicht, während ich an den beiseitegeschobenen Trümmern vorbeirulle, was vor mir eigentlich geschehen ist. Der Schrott am Autobahnrand verrät keine Schuld. Scheinwerfer des Technischen Hilfswerks leuchten den Unfallort aus. Feuerwehrmänner laufen auf und ab, zwei Männer fegen Splitter zusammen. Ein anderer sammelt den weit verstreuten Inhalt der Kofferräume ein.

In diesem Augenblick erinnere ich mich an Fotos – Bilder vom Beginn des deutschen Autobahnzeitalters. In einem Berliner Archiv habe ich sie in den Händen gehalten. Männer des Reichsarbeitsdienstes reinigen den Beton nach Abschluss der Bauarbeiten. Die einen sitzen und glätten das Pech in den Fugen, andere fegen. Der Fotograf der Bilder hat gewartet, bis die Sonne tief steht. Die Männer werfen lange, dunkle Schatten. Der kompositorische Wille des Fotografen ist unverkennbar. Die abgebildeten Menschen stehen symmetrisch zueinander. Die Aufnahmen sollen einen neuen deutschen Mythos bebildern: die Armee der Arbeit, die deutsche Arbeit als Heldentum. Deutsche Männer errichten die Pyramiden des Nationalsozialismus. In deutschem Takt, mit deutschem Gestus. In großer Kameradschaft als Gemeinschaftswerk. «Der Weg zum Ziel, ein deutsches Spiel», lese ich auf einem Plakat, das als Fotokopie zwischen den Bildern liegt. Neben den Fotos auf dem Tisch vor mir: ein Ordner mit Akten. Darin finde ich eine Korrespondenz. Ein Mitarbeiter des «Chefs der Sicherheitspolizei und des SD» reagiert 1940 in einem Schnellbrief an den «Generalinspekteur für das deutsche Straßenwesen» auf dessen Klage über den Mangel an Arbeitskräften: Reinhard Heydrich habe nun «alle Bedenken dagegen zurückgestellt, auch Juden aus dem Warthegau» beim Ausbau der Autobahn Richtung Osten «zum Einsatz zu bringen». Er bestehe aber darauf, dass «diese Juden von den übrigen Arbeitskräften sowohl hinsichtlich ihrer Unterbringung als auch ihres Arbeitsplatzes getrennt gehalten werden und ihre Rückführung in den Warthegau nach Beendigung der Arbeiten als gewährleistet erscheint». Bereits seit 1938 sind Heydrich und sein Adlatus Adolf Eichmann mit der «Ausscheidung» der Juden aus dem deutschen «Volkskörper» beschäftigt, 1942 wird sich Heydrich auf der Wannsee-Konferenz von den Vertretern der anderen zentralen Reichsbehörden seine Federführung bei der «Endlösung der Judenfrage» bestätigen lassen. Vorerst aber dürfen diese vermeintlichen Fremdkörper die deutschen Helden vertreten. Haben sie dann ihre Aufgabe erfüllt, werden die nun nicht mehr benötigten Ersatzarbeiter wieder als unerträgliche

Belastung deklariert und in den Osten zurückgeführt. Und dort von anderen deutschen Helden ermordet.

Weiterfahrt hinter der Unfallstelle. In der Kolonne ist Vorsicht spürbar. Niemand hupt, niemand drängelt, niemand will überholen. Bis zum Abzweig Richtung Frankfurt/Oder. Da vermischt sich der Fahrzeugstrom mit einem weiteren, von Norden kommenden. Seine Lenker haben die wenige Kilometer entfernten Schrotthaufen nicht gesehen, sind nicht gelähmt vom Anblick der eilig startenden Rettungshubschrauber. Das Tempo erhöht sich, die Drängelei beginnt erneut. Vergessen ist die Gefahr – bis zum nächsten Knall.

Seit einem halben Jahrhundert rolle ich auf diesem Betonstreifen immer wieder ostwärts. Ich kenne noch, was zwanzig Jahre nach Kriegsende vom Urzustand dieser Strecke zu sehen war: dicke, von quellenden Pechfugen umrahmte Platten, ein verblasster weißer, unterbrochener Strich in der Fahrbahnmitte. Zwischen den Fahrbahnen ein ungepflegter Grünstreifen mit altem Eichenbestand. Deutsche Eichen – ein Symbol. Die Betonplatten der Fahrbahnen hatten sich gehoben und gesenkt. Kleine Wippen waren entstanden. Darum gehörte zum Fahren auf dieser Autobahn ein «Klackklack». Ein rhythmisches Geräusch, mit dem die Reifen über die Erhebungen schmatzten. Das schnelle Fahren wurde zum kopfnickenden Schaukeln.

In den fünfziger Jahren sind nur wenige Fahrzeuge auf dem südlichen Berliner Ring unterwegs in den Osten – und die werden regelmäßig von der Volkspolizei und von Soldaten der Roten Armee kontrolliert. Die Fahrzeuginsassen müssen sich ausweisen. Mitten auf der Autobahn. Auch die Zufahrt nach Ostberlin steht unter ständiger Beobachtung. Sabogenten – das Wort gab es wirklich – sollen gefasst werden. Sie sabotieren angeblich den friedlichen Aufbau der DDR und agieren zugleich als Spione. Jahrzehnte später erfahre ich, welche Geschichten die Ostberliner Machthaber zu Propagandazwecken erfunden haben.

Wir sollten glauben, die Amerikaner hätten Kartoffelkäfer in die DDR geschmuggelt und Missernten verursacht. In Wirklichkeit nutzten Händler einfach nur das Währungsgefälle zwischen Ost und West und verschoben, was hier billig und drüben teuer war. Allerdings nutzten tatsächlich auch die Geheimdienste die Autobahnen – jedoch anders, als uns die Propaganda einreden wollte: Sie schleusten und verschleppten Menschen auf diesem Beton in ihren Machtbereich.

Nach dem Mauerbau verschwinden die Schlagbäume auf dem südlichen Autobahnring von Berlin. In dieser Zeit eröffnet mein Vater während des Abendbrots eine Debatte, die mit der ostwärts führenden Autobahn zu tun hat. Mein Vater will, höre ich, sein Zuhause wiedersehen. Das sei nun wieder möglich. Ich verstehe nicht, was er meint. Wir haben doch ein Zuhause. Ist das nicht seins? Vater sagt: Man bekäme jetzt die nötigen Papiere, um über die Oder in Richtung Osten zu fahren. Hinter der Oder ist Vaters Zuhause. Ich habe meine eigene Vorstellung von Zuhause. Das ist dort, wo ich bin. Und ich nehme bis zu diesem Zeitpunkt an, dass Eltern und Großeltern schon immer dort ihr Zuhause hatten, wo ich mit ihnen lebe. An diesem Abend erfahre ich eine Ungeheuerlichkeit: Mein Vater wuchs in einem anderen Land auf, hinter der Grenze. Aber als er dort aufwuchs, war das andere Land noch kein anderes Land. Es war Deutschland, und die Deutschen haben es im Krieg verloren. Ich verstehe nicht, warum das so ist. Warum das alles so kompliziert ist, warum mein Vater sein Zuhause verloren hat. Und seine Brüder und deren Eltern, also meine Großeltern, auch. Ein Zuhause, das dort hinter der Grenze lag, die nicht immer Grenze war. Das wird aber nicht gesagt. «Verloren im Osten» wird auch nicht gesagt, und warum man da lange nicht hinfahren konnte, nun aber plötzlich doch, das auch nicht.

Eine Fahrt in die verlorene Kindheit wird immer öfter Thema abendlicher Gespräche. Ich werde einbezogen, denn ich soll mit. Zu den Vorbereitungen für diese Reise gehören Erzählungen von der Welt hinter der Grenze. Von einem schönen Haus in der gar nicht so kleinen Stadt Neusalz wird erzählt, von einer Spiel-

zeugwelt mit funktionierenden Dampfmaschinen, riesigen elektrischen Spielzeugeisenbahnen, übervollen Obstgärten, duftenden Kellern voller gefüllter Einmachgläser, von Sportgeräten wie Reck und Barren, die in der Garage des Großvaters stehen, und Enteneiern, die Hühnern untergelegt werden. Sagenhafte Abenteuer auf den Oderwiesen kommen zur Sprache, das Springen von Eisscholle zu Eisscholle im Winter und die schwimmende Oderüberquerung im Sommer. Alles lebensgefährlich. Es wären auch Kinder dabei ertrunken. Ich werde nicht müde, davon zu hören. Aber ich verstehe nicht, warum all das weg sein soll, begreife nicht, warum wir dort nicht mehr leben können, wo es dort doch so traumhaft zuging.

Zu dieser erzählten Wunderwelt gehören Wundermänner. Ein Onkel des Vaters dient als tollkühner Flieger bei der Luftwaffe, durchfliegt die Oderbrücken mit seinem Doppeldecker, dreht Loops über den Feldern vor der Stadt und wird auf der Berliner Straße in Neusalz für seine Flüge bewundert, bei denen er seine Maschine in der Längsachse um neunzig Grad gekippt durch die Luft lenkt. Auf dem Markt treten die Brüder des Fliegers vor ihre Geschäfte und winken. In der Fleischerei, in dem Eisenwarenladen und dem Fahrradgeschäft der Onkelbrüder dürfen die Kunden den Helden unserer Familie mitbewundern.

Es ist eine faszinierende Welt, von der ich höre und nicht verstehe, warum sie untergegangen ist. Ich, das elfjährige Kind, werde neugierig, was von all den Wundern denn noch übrig ist. Der Vater zuckt mit den Schultern und schweigt. Er weiß es nicht. Er hat nie darüber sprechen können. Er kennt niemanden, der es schon überprüft hat. Die Stadt heiße inzwischen Nowa Sól. Alle ehemals deutschen Orte hinter der Oder trügen einen anderen Namen. Alle Deutschen aus diesen Städten seien weg. Vielleicht aber nicht alle. In der Schule soll ich von der ganzen Geschichte möglichst nicht reden. Auch das verstehe ich nicht.

Meine erste Fahrt ostwärts findet in einem heißen Sommermonat im Jahr fünfundsechzig statt – zwanzig Jahre liegt da die Flucht der Familie meines Vaters aus der schlesischen Heimatstadt

Neusalz zurück. Sie seien damals, so erzählt er nun, mitten im kalten Winter mit dem Zug losgefahren, ab Dresden viel gelaufen, einen Handwagen hinter sich herziehend. Ostern erlebten sie als evangelische Preußen im katholischen Bayern. Befremdender konnte Fremde nicht sein. Schweigen im Auto. Die Reifen unter uns machen «Klackklack», ich sehe die alten Eichen auf dem Grünstreifen an uns vorbeirauschen, immer weniger Autos sind vor uns. Immer seltener kommt uns ein Auto auf der Gegenfahrbahn entgegen. Dann verschwinden die Eichen und die Gegenfahrbahn.

Die Autobahn ist hinter Frankfurt an der Oder 1945 nicht fertig ausgebaut. Die Bäume für den vierspurigen Ausbau haben die arischen Helden oder jüdischen Zwangsarbeiter bereits gefällt, die Trasse vorbereitet. Doch nur zwei Spuren sind nutzbar; dort, wo die linke Fahrbahn entstehen sollte, blinkt noch heller märkischer Sand in der Sonne. Wir sind fast allein, als wir auf die Oder und die dazugehörige Stadt Frankfurt zurollen. Schilder tauchen auf mit Hinweisen auf eine Staatsgrenze. An Tafeln, auf denen die deutsch-polnische Freundschaft beschwört wurde, erinnere ich mich nicht. Hat es solche Schilder hier überhaupt gegeben? Recherchen in Archiven helfen nicht weiter. Nur Bildbände über die Oder als Fluss des Friedens finde ich. Bücher mit Schwüren über eine Freundschaft, die es so, wie sie in den Büchern beschrieben wird, zwischen der DDR und der Volksrepublik Polen nie gab. Davon, wie die polnische Volksrepublik östlich der Oder die ehemaligen deutschen Gebiete in Besitz nahm und was mit den Deutschen in diesen Gebieten geschah, findet sich in diesen Büchern erst recht kein Wort. Davon sollten die Ostdeutschen nichts erfahren. Noch etwas anderes bleibt unerwähnt in den Propagandabüchern: dass diese Gebiete in der offiziellen polnischen Sprachregelung «wiedergewonnene Gebiete» genannt werden.

Neue Machthaber

Als wir 1965 über die Oderbrücke rollen, sehe ich links Frankfurt und die wieder aufgebaute Stadtbrücke. Was ich damals nicht weiß: Die polnische Stadt am Ostufer gehörte bis 1945 ebenfalls zu Frankfurt. In meinem DDR-Schulatlas heißt dieser Frankfurter Stadtteil nicht Dammvorstadt, sondern «Ślubice». Ich weiß auch nicht, dass die Infrastruktur der Dammvorstadt bis 1945 komplett an die städtische Infrastruktur des westlich der Oder gelegenen Frankfurt angekoppelt ist. Die Versorgung mit Strom, Gas und Wasser erfolgt vom Westufer aus. Alle dafür notwendigen Leitungen liegen in der Brücke. Auch die Telefonkabel. Am 19. April 1945 beendet die Sprengung der Brücke durch die Wehrmacht diese Selbstverständlichkeit. Als die Rote Armee den östlichen Stadtteil besetzt, ist dessen Infrastruktur unbenutzbar. Es gibt vorerst auch keine Aussicht, Ersatz zu schaffen. Ślubice ist eine tote Stadt, ohne Brücke zur Unbewohnbarkeit verurteilt.

Über das, was nach der Sprengung der Oderbrücke und der Ankunft der Roten Armee in diesem Ostteil von Frankfurt geschieht, gibt es bis heute unterschiedlichste Angaben. Sie haben eines gemeinsam: Sie gelten durchweg als ungesichert. Wie viele Deutsche erleben das Kriegsende östlich der Oder? Wann kommen die ersten Polen an? Nach offizieller polnischer Darstellung am 4. Mai 1945. Die Polen treten mit dem Anspruch auf, künftig ganz Frankfurt zu verwalten, denn eine Teilung der Stadt ist auch aus ihrer Sicht wenig sinnvoll. Spätestens von Mitte Mai an verwendet die provisorische polnische Verwaltung auf amtlichen Papieren «Ślubice» als Stadtnamen. Das ist lange vor dem Treffen der Siegermächte in Potsdam, auf dem die Nachkriegsordnung verhandelt wird. In der Praxis wird die neue deutsche Ostgrenze also auf den Verlauf von Oder und Neiße festgeschrieben, Monate bevor dies auf der Terrasse von Schloss Cecilienhof politisch besiegelt wird. Trotzdem ziehen Zehntausende deutscher Flüchtlinge über die provisorische Oderbrücke wieder zurück in den Ostteil der Stadt und in das kurz dahinter beginnende Schlesien.



Durch die Sprengung der Brücke in Frankfurt / Oder wurden alle Versorgungsleitungen in die am Ostufer liegende Dammvorstadt, das spätere Słubice, abgetrennt.

In ihre Heimat. Sie werden von sowjetischen Offizieren ermutigt, nach Hause zurückzukehren, weil der Hunger in den westlich der Oder gelegenen deutschen Städten groß ist. Die neuen polnischen Behörden würden diese Umkehr der Flüchtlingsströme gerne stoppen. Doch die Rote Armee setzt sich durch: Solange über die Grenze noch kein Abkommen vorliegt, ist ihr das Überleben der Zivilbevölkerung wichtiger. So beginnt ein monatelanges Tauziehen. Die Deutschen fühlen sich in ihrer Heimat als die, die mit den Rechten der schon immer hier Lebenden ausgestattet sind, doch die neue provisorische polnische Verwaltung lässt nicht locker. Mitte Juni fordert sie die Deutschen unmissverständlich auf, zu verschwinden: «Ihr müsst hier sofort raus!» Fast alle der noch viertausend Deutschen in der Frankfurter Dammvorstadt nehmen diese Drohung ernst; voller Wut verlassen sie ihre Heimat ein zweites Mal. Wenige Wochen später melden die polnischen Beamten im Ton einer Siegesmeldung nach Warschau, nur zehn Deutsche seien noch in Słubice geblieben.

Es muss eine Geisterstadt sein, in der die wenigen zurückgebliebenen Deutschen nun illegal unter den wenigen polnischen Neusiedlern leben. Leere Häuser, leere Straßen. Kein Wasser, kein Strom.

Ob die Zahl von zehn in Słubice zurückgebliebenen Deutschen zutrifft, lässt sich heute nicht mehr überprüfen. Fest steht allerdings: Sie sind nicht die Einzigen, die sich dem Zugriff der polnischen Milizionäre entziehen. Auch an anderen Orten jenseits der neuen Ostgrenze verharren Deutsche in ihren alten Heimatorten. Wie viele es insgesamt sind, weiß bis heute niemand, denn sie müssen sich zum Teil im Verborgenen halten. Sie machen nach dem Kriegsende eine gemeinsame Erfahrung: Als Deutsche sind sie in Polen unerwünscht, dürfen ihre Muttersprache nicht benutzen und werden, wann immer man sie entdeckt, mit Nachdruck – und oftmals auch mit Gewalt – genötigt, das Land zu verlassen. Im Sommer 1946 gibt es offiziell keine Deutschen mehr in Polen; so verkündet es jedenfalls die Regierung in Warschau. Geblieben seien nur jene deutschen Staatsbürger, die eigentlich Polen wären und nun ihre wirkliche Identität zurückerhielten. Überhaupt hätten die Deutschen die Gebiete, die Polen nun zugesprochen werden, seit dem Mittelalter nur besetzt. Nun aber seien sie wieder das, was sie immer waren: polnisch.

Ganz freiwillig wurde dieser Mythos von den «wiedergewonnenen Gebieten» nicht so über Gebühr ausgedehnt. Zwar hat man in Polen schon nach dem Ersten Weltkrieg ein Auge auf jene Teile Schlesiens und Ostpreußens geworfen, in denen ein Teil der Bevölkerung polnisch sprach. Ansprüche auf die Neumark oder Pommern wurden damals aber nicht gestellt. Das ändert sich erst Ende 1944: Stalin will den Ostteil Polens, den er der Sowjetunion im September 1939 in Absprache mit Hitler einverleibte, nicht wieder hergeben – und schiebt die polnische Republik daher kurzerhand einige hundert Kilometer weiter nach Westen, bis an die Oder. Der Regierung in Warschau bleibt keine große Wahl. Wo Beute verteilt wird, kommt es darauf an, sich zu greifen, was man bekommen kann. Es ist ein Poker, dauernd werden die Kar-

ten neu gemischt – doch es sind die Sowjets, die das Blatt ausgeben und die Regeln noch während des Spiels ändern.

So geschieht es auch am Unterlauf der Oder in Stettin. Zwar liegt die Stadt westlich des geplanten Grenzverlaufs am linken Oderufer, und die sowjetische Kommandantur setzt Ende Mai 1945 zunächst den deutschen Kommunisten Erich Wiesner als Bürgermeister in Stettin ein. Doch parallel zu den deutschen Behörden entsteht unter dem Architekten Piotr Zaremba eine polnische Verwaltung, die sich darauf vorbereitet, auch diese Stadt zu übernehmen. Den Sowjets ist das Drängen der Polen ganz recht; sie nutzen die Gelegenheit, um den Briten ihre Machtlosigkeit vor Augen zu führen und die eigene Position an der Ostsee zu stärken. Anstatt über den Hafen von Stettin und die Odermündung erst in Potsdam zu entscheiden, wie Churchill es verlangt, schaffen die Sowjets schon zuvor Fakten: Ende Juni 1945 weist Marschall Georgi Schukow, Oberkommandierender der Westgruppe der Roten Armee und Chef der sowjetischen Militäradministration (SMAD) in Berlin-Karlshorst, die Zentrale der KPD an, ihre führenden Genossen aus Stettin abzuziehen. Unter den achtzigtausend deutschen Einwohnern verbreitet sich diese Nachricht wie ein Lauffeuer, berichtet Erich Wiesner in seinen Erinnerungen. Er notiert auch den Vorwurf der deutschen Einwohner an seine Partei: Nach den Nazis liefen nun auch die Kommunisten vor der Roten Armee davon. Sosehr der Antifaschist Wiesner bei seinen sowjetischen Genossen protestiert – die Übergabe Stettins an Polen kann er nicht verhindern. Auch die Bitte, die deutsche Bevölkerung offiziell über die neue Lage informieren zu dürfen, lehnt die Besatzungsmacht ab. Sie schiebt stattdessen die Polen vor: Piotr Zaremba erhält die Weisung, sich am 3. Juli 1945 bei Marschall Schukow in Berlin einzufinden. Der übergibt ihm offiziell Stettin und erklärt ihn zum neuen Stadtkommandanten. Die deutschen Einwohner werden ausgewiesen. Die Hauptstadt Pommerns ist fortan eine polnische Stadt.

Die Regierung der DDR hat sich später mit diplomatischen Sticheleien für die Vertreibung der Deutschen aus Stettin «re-

vanchiert». In einem schier endlosen Streit um Hoheitsrechte im Oderhaff führt sie die polnische Administration immer wieder in juristische Fallen. Polnische Schiffe müssen auf der DDR-Seite im Haff vor Anker gehen, um ihre Ware zu löschen. Polnische Kutter erhalten aber keine Genehmigung, an diese Schiffe heranzufahren. Ähnlich kompliziert gestaltet die DDR das Vertragswerk für den Fischfang im Haff. Über viele Jahre beschäftigt Ostberlin die Warschauer Vertreter mit belanglosen Fragen, die nur ein Ziel verfolgen: die Wiedergewinnung der Hoheit über die Häfen und Schifffahrtsrinnen im Oderhaff. Offiziell nennen die Vertreter der DDR die Oder-Neiße-Grenze weiterhin eine Friedensgrenze – doch im politischen Alltag ringen die beiden Bruderstaaten erbittert um jede kleine Regelung an ihrer gemeinsamen Grenze. In diesem Streit spiegelt sich eine Nachkriegsrealität: Einer wirklich harmonischen Nachbarschaft mit der Volksrepublik Polen haben sich die ostdeutschen Funktionäre verweigert.

Doch was geschieht mit den Deutschen, die sich der Ausweisung widersetzen und sich weigern, ihre Heimat zu verlassen? Und wollen die Polen überhaupt sämtliche Deutschen loswerden? Einige von ihnen werden vorerst nämlich noch gebraucht. Vor allem in den Gebieten, die nach der Westverschiebung Polens neues polnisches Staatsgebiet werden. Dort müssen die Stadtwerke wieder in Betrieb genommen und die Produktion in den Fabriken wieder in Gang gesetzt werden. Auch auf dem Land fehlen Arbeitskräfte. Die Rote Armee erteilt den Bauern den Befehl, Kartoffeln zu setzen und Getreide anzubauen. Die Bauern beginnen zu hoffen: Vielleicht können wir doch bleiben. Für diese Hoffnung sind sie auch bereit, Zumutungen zu erdulden, selbst das Verbot der deutschen Sprache.