

Es nötigt Respekt ab, wenn man die vielen Mappen sieht, die dem Kanzler auf seine Reise mitgegeben wurden. Kurt Georg Kiesinger, der spätere Bundeskanzler, der damals als Vorsitzender des Außenpolitischen Ausschusses des Bundestags nach Moskau mitfuhr, erinnert sich in seinen Memoiren, wie Adenauer sich beim Flug in seine Papiere vertiefte und keinerlei Gespräche führte.<sup>94</sup> Er hatte allerdings den Verdacht, dass der Kanzler durch sein demonstratives Aktenstudium einem Gespräch mit ihm aus dem Wege gehen wollte. Kiesinger hatte seit Wochen vergeblich um einen Gesprächstermin bei Adenauer gebeten, um eine aktivere Rolle in Moskau zu erhalten.

### *Technische Vorbereitungen*

Neben der Studiengruppe wurde eine weitere Arbeitseinheit gebildet, die für den technischen Ablauf der Reise zuständig sein sollte. Dieser sogenannte „Arbeitsstab M“ (M für Moskau) nahm seine Arbeit am 28. Juni auf. Er hatte eine Reise von letztlich 142 Personen vorzubereiten, die oft als „Expedition“ bezeichnet wurde, weil es in Moskau kein Bonner Basislager gab, auf dessen lokale Infrastruktur man aufbauen konnte. Die Probleme, die sich dem Arbeitsstab M boten, sollen später noch näher beschrieben werden.

Noch keine Dolmetscher für Russisch

Eines der dringendsten Probleme der technischen Vorbereitung zeigte sich beim Sprachendienst des Auswärtigen Amts. Die Gruppe der Dolmetscher und Übersetzer war im Zeichen der Anfangsjahre ganz auf die Bedürfnisse der Reisen des Kanzlers in den Westen und auf die Betreuung der Konferenzen mit den Westmächten zugeschnitten, also auf englisch und französisch beschränkt. Es gab im Sprachendienst keine einzige Planstelle für russische Dol-

metscher oder Übersetzer. Rasch wurden 14 Kandidaten eingeladen, Slawisten und Absolventen der Dolmetscher-Institute in Heidelberg und Germersheim. Sie wurden in einem vierwöchigen Kursus auf das technische Rüstzeug, auf die diplomatische und politische Fachsprache und auf die protokollarischen Erfordernisse des Simultandolmetschens gedrillt. Um die besten zu ermitteln, die nach Moskau mitfahren sollten, wurde nach deutscher Art zum Abschluss eine Prüfung abgehalten. Man konnte sich auf keinen geeigneten Prüfer aus dem Kreis der deutschen Slawisten einigen, also bat man den Chefdolmetscher der russischen Sprache aus dem Quai d'Orsay nach Bonn zu kommen. Er, der Fürst Konstantin Andronikow, verlieh mit dem Charme des Pariser Exilrussen diesem Auswahlverfahren ein besonderes Kolorit. Leider konnte er kein Wort Deutsch. Die deutschen Texte der Übersetzungsarbeiten mussten ihm ins Französische übersetzt werden und bei der mündlichen Prüfung war eine Dolmetscherin aus dem AA eingesetzt, die das deutsche Dolmetschprodukt der Kandidaten simultan ins Französische übertrug. Zwei derart ermittelte Sieger machten am Tag vor dem Abflug einen Höflichkeitsbesuch im Palais Schaumburg und wurden von Adenauer mit der Frage begrüßt: „Nun sagen Sie mal, wie sind denn die Russen so?“<sup>95</sup>

Als Adenauer am 20. Juni nach der USA-Reise wieder in sein Büro zurückkehrte, wartete man im Kanzleramt und im Auswärtigen Amt täglich auf seinen Startschuss zu den Reisevorbereitungen. Der Kanzler zögerte drei Wochen lang. Gelegentlich kamen ihm Zweifel, ob er wirklich nach Moskau fahren sollte. Das waren die Tage, an denen er äußerte, es werde bei den Gesprächen nichts herauskommen, es gehe nur um eine „erste Kontaktnahme“<sup>96</sup> oder es werde eine „Fahrt ins Blaue“.<sup>97</sup>

Ende Juni wollte man aber im Auswärtigen Amt nicht länger warten. Der Leiter der Länderabteilung von Welck setzte eigenmächtig den bereits erwähnten „Arbeitsstab

M“ ein, der die technischen und protokollarischen Probleme auflisten und Lösungsmöglichkeiten vorschlagen sollte. Im Anfangsstadium seiner Planungen ging der Arbeitsstab davon aus, dass die noch unbekannte Zahl der eigentlichen Delegationsmitglieder durch 25 bis 30 Personen des technischen Dienstes einschließlich der Dolmetscher begleitet sein sollten. Für den Transport nach Moskau werde eine Chartermaschine der Lufthansa ausreichen. Der Kanzler solle in Moskau in einer Villa mit Garten untergebracht werden, wie sie kurz zuvor auch dem indischen Staatschef Nehru zur Verfügung gestellt worden war.<sup>98</sup> Nichts von dieser ersten Planung blieb später erhalten.

#### Charterflugzeuge der Lufthansa

Am 11. Juli gab der Bundeskanzler endlich die offizielle Anweisung, mit den Reisevorbereitungen zu beginnen.<sup>99</sup> Es blieben weniger als zwei Monate. Mit der Lufthansa wurde man schnell einig, dass eine der brandneuen Super Constellations gechartert werden könne. Die Lufthansa war erst am 1. April 1955 mit internationalen Verkehrsrechten wieder zugelassen worden. Sie hatte zwei Lockheed Super Constellations gekauft, viermotorige Propellerflugzeuge mit torpedoförmigen Zusatztanks an den Enden der Tragflächen, die damals dem neuesten Stand der Technik entsprachen. Sie hatten eine Reichweite von 8.800 km. Der Kanzler hatte diesen Flugzeugtyp schon auf seiner Reise in die USA kennen gelernt. Die Maschine konnte so umgebaut werden, dass im hinteren Teil ein Konferenzraum mit Sesseln und Schreibtischen für den Kanzler und vier weitere Personen zur Verfügung stand. Die Maschine konnte dann immer noch 44 Personen befördern.<sup>100</sup>

Als die Delegationsliste immer länger wurde, bat man die Lufthansa, auch die zweite Super Constellation chartern zu können. Lufthansa sagte zu, obwohl sie dadurch mehrere Flüge in die USA ausfallen lassen musste. Der

Charterpreis für den Flug Wahn–Moskau und zurück wurde mit DM 81.770 je Flugzeug vereinbart.<sup>101</sup> Um nicht noch mehr Linienflüge ausfallen zu lassen, bestand die Direktion der Lufthansa darauf, dass die Maschinen sofort nach dem Transport der Delegation von Moskau zum Flughafen Hamburg zurückkehren müssten. Das Auswärtige Amt hätte es vorgezogen, die Maschinen auf dem Moskauer Flughafen zu stationieren, um dem Kanzler die Möglichkeit zu lassen, jederzeit die Gespräche abubrechen und sofort nach Bonn zurückzufliegen.<sup>102</sup> Dies entsprach auch dem Wunsch des Bundeskanzlers.<sup>103</sup> Wenn sich Kanzler und AA durchgesetzt hätten, wäre es später nicht zu der viel erzählten Episode gekommen, dass am dritten Verhandlungstag die Flugzeuge aus Hamburg auf offener Telefonleitung zurückbeordert wurden. Bis die Maschinen in Moskau eintrafen, so erzählte man sich, konnte Bulganin dem Kanzler doch noch das rettende Kompromissangebot machen.

### Der Sonderzug

Schon bald kam die Idee eines Sonderzugs auf. Sie wurde geboren aus der Notwendigkeit, abhörsichere Büros und einen Konferenzraum zu haben, Chiffrier- und Nachrichtengeräte, 21 Schreibmaschinen, Akten, zwei Panzerschränke und den Dienstwagen des Bundeskanzlers zu befördern.<sup>104</sup> Bei allen Delegationsreisen in den Westen hatte man sich auf die vorhandenen Dienste der örtlichen Botschaften und Konsulate stützen können. In Moskau gab es noch keine Stützpunkte. Gewiss, die Briten und die Amerikaner hatten die Dienste ihrer Moskauer Botschaften angeboten. Sie wollten vor allem ihre Chiffriergeräte zur Verfügung stellen. Dann hätten alle Mitteilungen nach Bonn in englischer Sprache abgefasst werden müssen.<sup>105</sup> Aber man wollte sich nicht gerne in die Karten schauen lassen, das Auswärtige Amt lehnte dankend ab.



Der Sonderzug auf dem Leningrader Bahnhof in Moskau (AP)

Verkehrsministerium und Bundesbahn kamen Mitte Juli mit konkreten Vorschlägen. Der Sonderzug würde ein teures Unternehmen werden. Da das russische Eisenbahnnetz eine andere Spurweite hat und da man sich nicht den sowjetischen Technikern zur „Umspurung“ anvertrauen wollte, mussten Untergestelle für den Sonderzug in Deutschland hergestellt und später mit einem speziellen Montagezug zur polnisch-russischen Grenze transportiert werden. Einige der Wagen mussten umgebaut und den speziellen Sicherheitserfordernissen angepasst werden. Produktionskosten mindestens 200.000 DM, Arbeitszeit mindestens 6 Wochen. Die Bundesbahn bekam für alle notwendigen Operationen grünes Licht.

Der Sonderzug hatte schließlich 14 Wagen mit einer Gesamtlänge von fast 300m. Er umfasste die russische Lokomotive mit Begleitwagen, Polsterwagen für die Unterbringung des Bahnpersonals, Salonwagen des Bundeskanzlers, den abhörsicheren Besprechungswagen mit einer Handbibliothek<sup>106</sup>, Schlafwagen als Büro mit Fernschreiber, Nachrichtenwagen der Bundespost, Speisewagen, zwei Schlafwagen, Packwagen mit Panzerschränken, Kraftwerkswagen mit der elektrischen Stromversorgungsanlage, Vorrats-, Betriebsstoff und Werkstattwagen sowie Autotransportwagen für zwei Dienstautos.<sup>107</sup> Die sowjetische Seite stellte zusätzlich 25 Dienstwagen zur ständigen Verfügung.

### Die Spionageabwehr

Das Sicherheitsproblem, also die Angst vor der Neugier der Sowjets, war das haarigste Problem der M-Gruppe. Man befragte die Österreicher, die gerade im Mai in Moskau gewesen waren. Sie hatten die Gefahren offenbar nicht ganz ernst genommen. Jeder von ihnen, so berichteten sie fröhlich, habe ein Radio mitgenommen und es laut aufgedreht, wenn es etwas Geheimes zu besprechen gab. Bundeskanzler Raab habe einen großen Musikschrank mit Plattenspie-

ler bei sich gehabt. Sie hätten leider keine Leitern mitgenommen, sonst hätten sie in den hohen Hotelzimmern zu den Ventilationsschächten hochsteigen können, in denen sicherlich Abhorchvorrichtungen zu finden gewesen seien.<sup>108</sup>

Die beiden Sicherheitsexperten des AA konnten auch mit keinen Patentrezepten aufwarten, da „der russische Nachrichtendienst ein ganzes System von Abhörvorrichtungen in höchster Vollkommenheit geschaffen hat“. Auch die Experten des amerikanischen Nachrichtendienstes, mit denen sie sich eingehend beraten hätten, wüssten von keinem Gerät, das „volle Sicherheit gegen Abhören“ garantiere.<sup>109</sup> Es bleibe also nur, allen Beteiligten erhöhte Wachsamkeit und Disziplin beim Besprechen von Geheimnissen einzuschärfen.

Der Leiter des Arbeitsstabs M, der Legationsrat I. Klasse Fritz Günther von Tschirschky und Boegendorff,<sup>110</sup> kam zu der Überzeugung, dass die Vorschläge der beiden hauseigenen Sicherheitsfachleute „nicht in dem erforderlichen Maße vollständig und umfassend“ seien. Vermutlich wusste er, dass die zeitaufwendige Geheimhaltungsdisziplin bei Ministern und höheren Diensträngen sehr gering ist. Er alarmierte Minister von Brentano, der die Verantwortung für diesen Fragenkomplex dem Innenministerium übertrug.<sup>111</sup> Nunmehr wurden alle Alternativen mit Ortungs- und Störgeräten zur Ausschaltung der sowjetischen Abhörversuche aufgegeben. Man konzentrierte sich ganz auf den Sonderwagen des Zugs. Der als abhörsicher deklarierte Konferenzwagen wurde von der Firma Linde unter technischer Assistenz von Siemens-Fachleuten hergestellt. Das Grundprinzip bestand darin, in dem Konferenzwagen eine zusätzliche schallsichere Abdichtung, einen „Raum im Raum“ zu schaffen, der die Schallsicherheit durch eine eigene Geräuschkulisse bewirkte.<sup>112</sup> Dieser Wagen wurde in Frankfurt hergestellt und schon bei seiner Herstellung rund um die Uhr bewacht. Auch während der Fahrt und

während des Aufenthalts in Moskau war für eine ständige Überwachung gesorgt. Es sollte auch dafür gesorgt werden, dass der Konferenzwagen getrennt von solchen Wagen aufgestellt würde, die Anschluss an das lokale Telefonnetz erhielten, da Telefone für ein Abhörssystem benutzt werden können. Das ließ sich aber in Moskau nicht durchführen. In der deutschen Delegation glaubten später nicht alle an die Abhörsicherheit im Konferenzwagen. Peckert urteilte, er wäre „als ringsum verdrahteter Faradayscher Käfig vielleicht elektronisch nicht zu knacken“, aber im Nebenabteil konnte man mit bloßen Ohren mithören, was im Konferenzraum besprochen wurde.<sup>113</sup> Vielleicht auch draußen auf dem Perron?

Es kamen in der Vielzahl der täglichen Briefe von Russlandkennern aller Art auch Ratschläge, wie sich der Kanzler gegen die üblen Praktiken der Sowjets schützen könne. Der Leiter der Rechtsabteilung im AA leitete den Hinweis seines Internisten vom Krankenhaus Maria Hilf in Bad Neuenahr weiter, der Kanzler könne der „Gefahr von Strahlen, die unter Stühlen angebracht seien“, ausgesetzt sein. Um das festzustellen, wurde ein „Apparat empfohlen, den der Herr Bundeskanzler in den Akten unauffällig mit sich führen könne“<sup>114</sup>.

Es kamen auch Anregungen und Petitionen, etwa der Kanzler solle sich in Moskau für die Freilassung der Großadmirale Dönitz und Raeder einsetzen, die nicht in sowjetischer Gefangenschaft waren, sondern im Viermächtegefängnis Spandau ihre Haftstrafen verbüßten. Im Auswärtigen Amt gab es einen besonders engagierten Referatsleiter, der ihre Verurteilung in den Nürnberger Prozessen eine „klare Rechtsverletzung“ nannte und den Kanzler beschwor, die Freilassung der beiden Großadmirale würde „das ganze Verhältnis Regierung / ehemalige Soldaten erwärmen“<sup>115</sup>. Er brachte es auch zuwege, dass eine Delegation von Marineoffizieren ihr Anliegen bei Minister von Brentano und Staatssekretär Hallstein vortragen konnte.<sup>116</sup> Immerhin

ließ sich die Amtsspitze bewegen, die drei westlichen Botschafter in Bonn darum zu bitten, einen gemeinsamen Brief an ihren Kollegen Puschkin in Ostberlin zu schreiben.<sup>117</sup> Als Resultat dieser Korrespondenz wurde Raeder Ende 1955, Dönitz 1956 aus dem Gefängnis entlassen.

*Die Bonner Antwortnote vom 30. Juni*

Mit dem Abschluss der Sondierungen des Bundeskanzlers im Westen, also um den 20. Juni, war eigentlich der Zeitpunkt gekommen, die sowjetische Note vom 7. Juni zu beantworten. Adenauer hatte die Note bereits in der Kabinettsitzung am 8. Juni inhaltlich skizziert. Mit den westlichen Verbündeten war die Annahme der Einladung und der Zeitpunkt (erste Septemberhälfte) längst abgesprochen. Aber Adenauer wollte möglichst spät antworten, um die Zeit bis zum Ende der Genfer Gipfelkonferenz „auf eine nicht zu beanstandende Art“ zu überbrücken.<sup>118</sup> Gleichzeitig wollte er eine distanzierte Haltung demonstrieren, was ihm vollauf gelang.

Seine Antwort nach Moskau war sehr kurz, merklich kühler in der Wortwahl als die werbende Einladung des Kreml. Sie enthielt keine Aussage darüber, ob der Kanzler dieser Einladung folgen würde, nur die grundsätzliche deutsche Bereitschaft zu Gesprächen, die aber erst noch durch die beiden Botschaften in Paris vorbereitet werden müssten.<sup>119</sup> In der Sache wird man dem Kanzler zustimmen müssen, dass er die Reise nach Moskau nicht vor dem Gipfeltreffen antreten konnte. Der Ton der Note war aber in unnötiger Weise spröde und abweisend. Später konzidierte der Bundeskanzler, dass ihm diese Antwortnote zu „trocken“ geraten sei und dass man bei nächster Gelegenheit einen „konzilianteren“ Ton wählen sollte.<sup>120</sup> In der überregionalen Presse der Bundesrepublik gab es eher Verständnis als Kritik an der Art der Antwort.