



Umstrittenes Kokoschka-Gemälde „Pariser Platz in Berlin / Brandenburger Tor“, 1926

Kulturpolitik

Berliner Blamage

„Kunst durch Kredit“ heißt ein Buch, das in der kommenden Woche erscheinen und die staatlichen Museen Berlins in Erklärungsnot bringen wird. Die Wissenschaftlerin Lynn Rother schildert auf 500 Seiten den größten und bisher im Grunde ignorierten Kunstverkauf der Nazizeit: 1935 erwarb das Land Preu-

ßen etwa 4000 Kunstwerke von der Dresdner Bank, wertvolle Gemälde, Skulpturen, kostbare Porzellanfiguren. Sie stammten aus dem Besitz diverser Schuldner, viele waren jüdischer Herkunft. Mindestens 1600 Werke befinden sich noch heute in den Museen Berlins. Doch eben nicht die Institutionen selbst, auch nicht die übergeordnete Stiftung Preußischer Kulturbesitz (SPK) haben den Kunsttransfer aufgearbeitet, sondern die Einzelkämpferin

Rother, die früher Mitarbeiterin der SPK war und heute Provenienzexpertin am Museum of Modern Art in New York ist. Ihr Buch beruht auf ihrer Dissertation. Es ist ein wertvoller Beitrag zur Kunst- und Bankengeschichte – und es verdeutlicht die Realität der sonstigen Provenienzforschung. In der Onlinedatenbank der SPK tauchen unter dem Stichwort „Dresdner Bank“ gerade einmal drei Bilder auf. Und selbst da gibt es falsche Angaben. Ein wei-

teres Werk aus dem Dresdner Bank-Paket, geschaffen von Oskar Kokoschka und aus dem Bestand einer jüdischen Kunsthändlerin, hing später, bis 2014, sogar im Büro des Präsidenten der SPK. Das Buch von Rother zeigt, wie systematische Forschung aussieht, und auch die Berliner werden es wahrnehmen müssen. Rother lädt kommenden Donnerstag zu einer öffentlichen Podiumsdiskussion ins Haus der Commerzbank ein. uk

Kommentar

Nur ein Etikett

Warum will die Deutsche Bahn einen ICE nach Anne Frank benennen?

Es gehört zu den Marotten von Marketingstrategen, neue Autos, Züge oder Flugzeuge mit Namen zu versehen. Angeblich dient das der Kundenbindung. Die Lufthansa etwa schmückt ihre Jets mit Städtenamen, die Deutsche Bahn versucht es mit Persönlichkeiten. Für die neuen ICE-Züge hat man sich auf eine Liste von 25 Prominenten verständigt, darunter Thomas Mann und Konrad Adenauer, aber auch die Geschwister Scholl, Dietrich Bonhoeffer und Anne Frank.

Zweifellos kann gar nicht häufig genug an die Opfer des NS-Regimes erinnert werden. Wem aber wäre damit geholfen, wenn man einen solchen Namen als Etikett auf ein technisches Verkehrsmittel klebt? Ohne jede Erklärung und ohne Zusammenhang? Anne Frank wurde zudem mit der Reichsbahn, der Vorgängerinstitution der Deutschen Bahn, in die Konzentrationslager Auschwitz und Bergen-Belsen deportiert, sie starb Anfang 1945. Wer heute einen Zug mit ihrem Namen

auf die Reise schicken will, muss ziemlich naiv sein. Allein die Vorstellung, eines Tages mit den Worten „Willkommen im ICE Anne Frank der Deutschen Bahn“ begrüßt zu werden, dürfte jeden Fahrgast irritieren. Wenn die neuen Züge denn unbedingt getauft werden sollen, dann bitte nach Personen, deren Schicksal nicht an das finsterste Kapitel der deutschen Geschichte erinnert. Deutsche Technikpioniere etwa böten sich als Namensgeber an. Die Assoziationen wären allerdings auch riskant. Karl von Drais etwa, der Erfinder des Zweirads? Der ICE so schnell wie ein Fahrrad? Oder Rudolf Diesel? Busse fahren bekanntlich mit Dieselmotoren und – anders als die Bahn – auch bei Schnee, Sturm und Eis. Oder gar Otto Lilienthal? Halt! Der Name ist schon vergeben. 1998 taufte die Bahn einen ICE nach dem deutschen Flugpionier. Wahrscheinlich weil dessen Fluggerät untauglich war und als Konkurrenz ungefährlich. Lilienthal brach sich damit das Genick.

Martin Doerry