



Erlesenes und Erfahrenes

Skizzen aus Mitteleuropa

Stefan Grahl

Buchinformationen

Über den Inhalt

„Erlesenes und Erfahrenes“ ist der dritte Bericht, der vom Erfahren handelt. Wie schon im „Lausitz-Projekt: Erfahren durch erfahren“ und in „Unterwegs zwischen Elbe und Oder - Neues erfahren“ ist das Wort doppelsinnig gemeint. Diesmal verbindet der Autor die Geschichte des Raumes Mitteleuropa von der Nord- und Ostsee bis zum Karpatenbecken, vom Rhein bis zur Weichsel mit seinen Erlebnissen. Von Reisen als Jugendlicher über den Berufsweg als Verkehrsingenieur vor und nach dem Umbruch 1989/90 bis zu spannenden Entdeckungen als „junger Alter“.

Erlesen sind die historischen Fakten, die in einer Geschichtstafel zusammengefasst werden. Sie reicht von den spätantiken römischen Eroberungen bis zum Jahr 2020.

Der Autor

Stefan Grahl, Jahrgang 1953, wuchs in Dresden auf. Nach Armeedienst, Studium zum Verkehrsingenieur und Promotion zogen er und seine Frau nach Berlin. Er arbeitete als Fachdirektor und ab 1990 als Geschäftsführer eines mittelgroßen Unternehmens. Danach war er freiberuflich tätig als Beratender Ingenieur in Deutschland und in der Schweiz. Mittlerweile wohnt die Familie wieder in Dresden.

Neben der umfangreichen Publikation von Fachtexten begann Stefan Grahl nach einem Journalismuslehrgang mit dem Schreiben von Blogbeiträgen. 2017 erschien der „Lausitz-Report - Erfahren durch erfahren“. 2019 folgte das E-Book „Unterwegs zwischen Elbe und Oder. Neues erfahren - Geschichte(n) erzählen“.

Impressum

© Copyright: Dr. Stefan Grahl, Dresden; Veröffentlicht im Selbstverlag 2021/25
Text, Umschlaggestaltung, Fotos, Illustration: Dr. Stefan Grahl
www.stefangrahl.info

Druck und Einband: epubli GmbH Berlin

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Inhaltsverzeichnis

Überfahrt I - Nord-Ostsee-Kanal	5
Prag als Mittelpunkt eines Kreises	8
<i>Der Weg nach Mitteleuropa</i>	8
<i>Entlang der Flüsse erzählen</i>	11
Kleiner Ausflug in die Geschichte	17
Entlang von Spree und Havel und mitten durch Berlin	25
<i>Von der Oberlausitz nach Berlin</i>	26
<i>An der Havel von Berlin bis Brandenburg</i>	41
Überfahrt II - Von der Elbe an den Rhein	53
(K)eine Reise auf dem Narrenschiff - von Köln nach Basel	56
Von Andermatt nach Arles - Reise durch ein Königreich	75
An der schönen blauen Donau - Von Regensburg nach Budapest	88
Dreimal „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“⁷	107
<i>Von Wittenberg nach Königgrätz - An der Elbe</i>	108
<i>Zwischenland - fast eine Liebeserklärung</i>	118
<i>Kreuzfahrt an der Oder</i>	125
Überfahrt III - Von der Oder an die Weichsel	139
Geschichtstafel Mitteleuropa	142
Anmerkungen und Quellen	174

Überfahrt I - Nord-Ostsee-Kanal

Im Land zwischen den Meeren weht der Wind meist aus dem Westen. Folglich ist es leichter, die Radtour entlang des Nord-Ostsee-Kanals an der Elbe zu beginnen. Zumal schon der Name die Richtung vorgibt. Von der Nordsee an die Ostsee. Wobei der Kanal erst einige Kilometer landein- und elbaufwärts in Brunsbüttel beginnt.

Also fahre ich zunächst nach Cuxhaven zur „Alten Liebe“. Wo die Elbe als breiter Strom noch alle Schiffe trägt, um gleich darauf in die Nordsee zu münden. 1.094 Kilometer hat sie von der Quelle in Böhmen bis hierher zurückgelegt. Jetzt kenne ich neben dem Anfang auch das Ende des Flusses. Die „Alte Liebe“ ist heute eine zweistöckige hölzerne Aussichtsplattform. Über Lausprecher informiert seit 2011 der Schiffsansagedienst über die Größe und Herkunft der vorbeiziehenden Schiffe.

An gleicher Stelle wurde bereits 1733 ein Fähranleger und Wellenbrecher gebaut. Seitdem sind unzählige große und kleine Kähne hier vorbeigesegelt und vorbeigedampft. Heute tauchen öfters schwimmende Turmbauten auf, jede Etage voll gestapelt mit Containern. Rund einhundert Kilometer müssen sie und die vielen anderen Schiffe noch elbaufwärts fahren, ehe sie den Hamburger Hafen erreichen.

Von Hamburg kommend fahren seit Anfang des 19. Jahrhunderts Auswanderer in die „Neue Welt“ an der „Alten Liebe“ vorbei. Seit 1901 starteten sie von der neu errichteten Ballinstadt aus, auf der Elbinsel Veddel. Züge brachten sie aus vielen Orten in Mitteleuropa dorthin. Bevor es auf See ging, mussten sich die Migranten zwei Wochen in Quarantäne begeben. Zwischen 1824 und 1924 emigrierten etwa 52 Mio. Europäer nach Nord- und Südamerika sowie Australien. Bis dahin lebten sie in eben jenen Ländern und Regionen, die im Mittelpunkt dieses Buches stehen. Fünf Millionen Menschen nahmen den Weg über Hamburg und die Elbe. Im Auswanderermuseum „BallinStadt“¹ sind ihre Lebensumstände und die Prozeduren, die sie über sich ergehen lassen mussten, sehr anschaulich dargestellt.



Obwohl ich an der Elbe in Dresden aufgewachsen und bis zu ihrer Quelle im Riesengebirge gewandert bin, sah ich Hamburg und Cuxhaven, den Nord-Ostsee-Kanal und Kiel erst nach dem Fall der Mauer 1989. Seitdem war ich beruflich und privat öfter und gern in Hamburg und im „Land zwischen den Meeren“. Letzteres ist der Slogan, mit dem sich das Bundesland Schleswig-Holstein gern bezeichnet.

Im Auto und auf dem Rad folge ich nun den Schiffen, die von Brunsbüttel an der Elbe zur Kieler Förde unterwegs sind.

Die Reise geht nicht schnell vonstatten. Häufig halte ich an, um Schiffe zu fotografieren. Containerschiffe, Öltanker, Schüttguttransporter. Manche haben beachtliche Größen und gleiten recht majestätisch durch die Landschaft. Der Kanal ist links und rechts gesäumt von Wiesen und Feldern, Dörfern und kleinen Städten. Man wechselt die Seiten mit der Fähre. Das ist seit Kaisers Zeiten kostenlos.

Imposant sind die Ingenieurbauwerke am Nord-Ostsee-Kanal. Die Eisenbahnhochbrücke Rendsburg zum Beispiel, mit ihren langen kreisförmigen Auffahrten. Die Brücke habe ich auf drei Ebenen passiert. Mit dem Fahrrad darunter durchgefahren, mit der Schwebefähre über den Kanal gelangt und schließlich im Zug alles von oben gesehen. Auch die Schleusen in Kiel-Holtenau sah ich am besten aus der Perspektive einer Hochbrücke. Am meisten beeindruckt mich jedoch die Ruhe, ja Gleichförmigkeit, wenn man Kilometer um Kilometer am Kanal entlangfährt. Bis zu jenem Moment, auf den die Einheimischen und ihre Gäste immer wieder warten, die Passage eines Kreuzfahrtschiffes. Man trifft sich am Ufer mit Freunden, breitet die Picknickdecke aus und schaut in die Richtung, aus der der Kahn kommen soll. Langsam, sehr langsam nähert er sich. An einer Reling oben wird Musik für die Passagiere und die Zuschauer am Kanal gespielt. Surreal erscheint mir das Ganze, und es wiederholt sich viele Male, ehe das Schiff in Kiel oder Brunsbüttel die Schleuse erreicht.

Doch so heiter ging es im Land zwischen den Meeren bisher eher selten zu.



Der Nord-Ostsee-Kanal mit seiner Länge von knapp einhundert Kilometern wurde 1895 eingeweiht und auf den Namen „Kaiser-Wilhelm-Kanal“ getauft. So hieß er noch bis 1948. Da hatte der Kaiser schon dreißig Jahre abgedankt.

Bereits 1784 wurde der Schleswig-Holstein-Kanal eingeweiht, der ab 1853 offiziell Eiderkanal hieß. Der wies allerdings nur eine Länge von 34 Kilometer auf und verband Kiel mit dem Fluss Eider. Auf dem die Schiffe dann zur Elbe segelten, so es der Wind zuließ. Andernfalls musste man treideln.

Bauherr war zu jener Zeit der dänische König, der zugleich die Funktionen der Herzöge von Schleswig und Holstein innehatte. Und das kam so:

Als Karl der Große im Jahre 811 mit den dänischen Herrschern Frieden schloss, nachdem er ihre alten Nachbarn, die Sachsen, unterworfen hatte, erklärte man die Eider zum Grenzfluss zwischen beiden Reichen, und zwischen den Grafschaften Schleswig und Holstein. Hier beginnt der rote Faden, an dem entlang sich die weitere Geschichte des Landes zwischen den Meeren einigermaßen verstehen lässt.

Vierhundert Jahre später - 1218 - erreichte Dänemark auf kriegerischem Weg und durch Heiratspolitik, beides hängt durchaus zusammen, seine größte südliche Ausdehnung. Sie reichte bis zu den Flüssen Elbe und Elde in Mecklenburg. Allerdings endete die Expansion nach nur wenigen Jahrzehnten und der *Status quo ante* wurde wieder hergestellt, und die Eider erneut zum Grenzfluss.

Im Jahrhundert darauf legte es die Seemacht Dänemark mit der Hanse an (1362 bis 1369). Es ging um die Kontrolle der Schifffahrt von der Ost- zur Nordsee entlang der dänischen Küste. Auch die deutschen Hansestädte Lübeck und Hamburg waren von diesem Konflikt betroffen. In dem die Hanse die besseren Karten hatte.

Während sich die Dänemarks Könige mit den Nachbarn stritten, wuchsen das dänische Schleswig und das deutsche Holstein über die Eider hinweg durch Adelshochzeiten immer mehr zusammen. Im Jahre 1460 einigten sich die hohen Herren darauf, den dänischen König als gemeinsamen Herrscher ihrer Länder zu wählen. Das ist umso bemerkenswerter, weil zu dieser Zeit bereits Dorothea von Brandenburg aus dem Hause Hohenzollern als dänische Erzherzogin regierte. Aus jener Epoche stammen die Erbansprüche, derentwegen später weitere Kriege folgten.

Aber noch waren für einige Jahrhunderte die dänischen Könige Herrscher in Schleswig und Holstein, und so wurde auf deren Geheiß hin der erste Kanal gebaut, auf dem, wie schon erwähnt, ab 1784 Schiffe schneller und sicherer zwischen Nord- und Ostsee fahren konnten.

1864 unterlag Dänemark im Krieg gegen Preußen und Österreich. Schleswig und Holstein kamen zum Deutschen Bund. Zwei Jahre und einen Krieg später fielen beide Herzogtümer an Preußen und mit ihm 1871 zum Deutschen Reich². Spätestens jetzt nahmen die ethnischen Spannungen zwischen den verschiedenen Bevölkerungsgruppen in Schleswig dauerhaft Gestalt an.

Der deutsche Kaiser und sein Kanzler Bismarck wollten bei der kolonialen Neuaufteilung der Welt dazugehören. Für einen kurzen Weg der Kriegsflotte zwischen Ost- und Nordsee war ein Kanal durch das Land zwischen den Meeren notwendig. Aus diesem Grund wurde Ende der 80er Jahre des 19. Jahrhunderts mit der Planung des Nord- Ostsee-Kanals begonnen. Nach seiner Eröffnung 1895 vergingen noch knapp zwei Jahrzehnte, ehe tatsächlich der „Große Krieg“ ausbrach. Währenddessen bewährte sich der künstliche Wasserweg als wichtige Handelsroute.



Östlich von Rendsburg überquert die Autobahn A 7 den Nord-Ostsee-Kanal. Neben unzähligen Lastkraftwagen fahren hier vor allem Urlauber, die in Dänemark ihre Ferien verbringen. Von den 33 Mio. ausländischen Touristen im Jahre 2019 kam die Hälfte aus Deutschland.³ Das ist wieder die heitere Seite der Geschichte.

Prag als Mittelpunkt eines Kreises

Der Weg nach Mitteleuropa

Meine Reisen fingen an, „als ich ein kleiner Junge war“⁴. Sechsjährig fuhr ich erstmals mit meiner Mutter im D-Zug von Dresden nach Berlin. Nur einhundert Minuten dauerte die Fahrt mit dem von einer mächtigen Dampflok gezogenen „Städteschnellverkehr“. Nach und nach und Jahr für Jahr mehr wurde das meine „Eisenbahn-Stammstrecke“ und zugleich eine Art Lebensader.

Meine Frau und ich zogen in den 80er Jahren von Dresden nach Berlin. Häufig besuchten wir die Familie und Freunde in Dresden. Nach 1990 konkurrierte dann bei unseren Reisen die Autobahn mit der Bahnstrecke. Schließlich machte ich mich im August 2014, nunmehr zur Generation 60plus gehörend, mit dem Fahrrad auf den Weg. Ich fuhr mehr oder weniger entlang der vertrauten Bahnstrecke.

Am ersten Tag war Doberlug-Kirchhain das Ziel. Dort war das Schloss nach einer aufwändigen Rekonstruktion fürs Publikum geöffnet worden. Mit der ersten Brandenburgischen Landesausstellung und ihrem Titel „Wo Preußen Sachsen küsst“.

Auf den Fahrten zwischen Berlin und Dresden hatte ich schon früher preußische Grenzsteine und sächsische Insignien gesehen, mich aber kaum für die Geschichte der Region interessiert. Die den Namen Lausitz trägt. Jetzt überraschte mich, was hier seit mehreren hundert Jahren geschehen war.

Ich wollte es genauer wissen und fand zunächst nur wenig Literatur über die Region. Bis ich zu den Landesgeschichten von Sachsen und Brandenburg/Preußen, Böhmen und Schlesien vordrang. Ich lernte, wie eng die Geschichte der Lausitz mit dem östlichen Mitteleuropa zusammenhängt. In den drei folgenden Jahren radelte ich viele Kilometer durch die niedere und obere Lausitz, vertiefte mich weiter in ihre Historie, erlebte die Gegenwart im Spannungsfeld zwischen Aufbruch und Abgehängtsein. Ich schrieb und veröffentlichte im Sommer 2017 einen Online-Bericht und gab ihm den Namen „Lausitz-Projekt: Erfahren durch erfahren“⁵.

Danach setzte ich mich aufs Fahrrad und fuhr von Dresden aus elbaufwärts und über die deutsch-tschechische Grenze hinweg nach Böhmen bis nach Litomerice.

Während ich inmitten vieler freundlicher und oft fröhlicher Leute durch die Städte und Dörfer mit tschechischen Namen rollte, fiel mir zu manchen auch ein, wie sie deutsch hießen: Tetschen-Bodenbach, Aussig, Leitmeritz. Dies zu sagen, war in meiner Schulzeit verpönt. Die jüngere Geschichte mit ihren Konflikten wurde im Geschichtsunterricht so abgehandelt, dass sich weitere Fragen nicht stellten. Im Jahr darauf radelte ich von Prag nach Litomerice. Auf halber Strecke, in Melnik, trafen die Moldau auf die Elbe und ich den heimatlichen Strom.

Ich las noch mehr über die sächsisch-böhmische Geschichte und begann, sie mit der einer größeren Region zu verbinden. Jener, die von der uralten Grenze des Ostfränkischen (Heiligen Römischen) Reiches entlang von Elbe und Saale bis zu den schlesischen Gebieten links und rechts der Oder reicht. So kam ich Mitteleuropa ein Stück näher. Dafür stieß ich an die Grenzen meiner Radtouren und sattelte auf Eisenbahn und Auto um.

Und es war an der Zeit nach Schlesien zu fahren. Wrocław/Breslau war bis dahin so ziemlich der einzige Ort, den ich kannte. Nun erkundete ich von der polnischen Oberlausitz bis zur Mährischen Pforte an der polnisch-tschechischen Grenze ein Land, das uns geografisch und historisch näher liegt als Reiseziele in Europas Süden.

Je mehr ich reiste, sah und las, desto treffender empfand ich das alte Sprichwort „Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen.“⁶ Eine spannende Geschichte wäre zu erzählen. Doch ich bin kein Historiker und es brauchte meinen Bericht nicht, wenn er nur wiederholt, was andere schon aufgeschrieben haben. Während ich noch am Sinn eines Textes zweifelte, drängten Bilder aus dem eigenen Leben nach vorn. Erinnerungen an viele Reisen und Begegnungen. Die sich mit meinen neuen Erfahrungen, im wörtlichen und übertragenen Sinne, verbanden. 2019 schrieb und veröffentlichte ich das E-Book „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“⁷.

Danach wurde mir klar: Entweder ist das Thema an diesem Punkt beendet oder ich muss den Bogen weiter schlagen, mich in ganz Mitteleuropa vertiefen. So ist Schlesien nicht nur Teil der polnischen und deutschen Geschichte, sondern auch der österreichischen. Die sich wiederum mit der von Böhmen und Mähren, der Slowakei, Ungarn und Galizien verbindet. Und so weiter.

Ich fragte mich wieder, ob historische Wissbegierde Grund genug ist, noch einen weiteren Text zu schreiben. Die Antwort fiel mir leicht. Unzählige private und berufliche Reisen haben mich fünf Jahrzehnte lang in alle Länder Mitteleuropas geführt. Vor allem durch meine Arbeit kam ich mit vielen Leuten in Kontakt, lernte ihren Alltag kennen. So kann ich das für mich neue Wissen über die Geschichte mit eigenen Erfahrungen der Gegenwart verbinden. Nur, was genau ist Mitteleuropa?



Ich ahnte nicht, wie lange schon und wie heiß diese Frage immer wieder aufs Neue diskutiert wird. Einfach klingt die Antwort „*Mitteleuropa ist der Teil Europas, der vom Osten her gesehen im Westen und vom Westen her gesehen im Osten liegt*“.⁸

In diesem lapidaren Satz steht, wie man am Ende dieses Buches sehen wird, alles drin. Für den Anfang aber schloss ich mich der Brockhaus-Definition von 1998 an.⁹ Danach gehören Polen, Deutschland, Tschechien, die Slowakei, Österreich, Slowenien, die Schweiz und Ungarn mit ihren heutigen Grenzen zu Mitteleuropa.

Irgendwann kam mir die Idee, herauszufinden, wo die Mitte von Mitteleuropa liegt. Ich nahm eine Landkarte und zog darauf zwei Linien: die eine von Cuxhaven, wo die Elbe in die Nordsee mündet, bis nach Timișoara im Banat, die andere von Basel bis nach Kaliningrad/Königsberg. Wo sie sich schneiden, liegt ... Dresden. Das schmeichelt ein wenig, ist aber nicht die mathematisch exakte Mitte. Die berechnete ich näherungsweise mit Hilfe von Längen- und Breitengraden. Auf diese Weise gelangte ich nach Prag. Die alte Königsstadt war tatsächlich schon mal Mitteleuropas Mittelpunkt gewesen. Als hier die Luxemburger und später auch einige Habsburger Kaiser residierten. Nun stellte ich mir Prag als Mittelpunkt eines Kreises vor. Mit einem Radius von etwa sechshundert Kilometern fasst man dann größtenteils jenes Gebiet, das heute als Mitteleuropa bezeichnet wird (Grafik).



Zu dieser eigenwilligen Vorstellung im Kopf kam mir überraschend eine Zeile aus dem umstrittenen „Lied der Deutschen“ in den Sinn: „Von der Maas bis an die Memel, von der Etsch bis an den Belt...“. August Heinrich Hoffmann von Fallersleben schrieb es im Jahre 1841. Es war die Zeit des Vormärz und der nationalen Einheitsbestrebungen. Seit 1815 war der Deutsche Bund, unter dem Vorsitz von Österreich,

dem 1806 im Napoleonischen Intermezzo untergegangenen Heiligen Römischen Reich gefolgt. Deutsch wurde jedoch nicht nur in den Mitgliedsländern gesprochen, sondern ebenso in den meisten angrenzenden Regionen. Das resultierte nicht zuletzt aus der hochmittelalterlichen und neuzeitlichen Besiedlung. Nimmt man die Liedzeile also nicht streng als nationalstaatlichen Anspruch, so beschreibt sie recht gut, was man historisch unter Mitteleuropa versteht. Ein ungewöhnlicher Gedanke.



Nach dem ich vieles über die Geschichte der oben aufgeführten Staaten recherchiert hatte, wollte ich meinen Text fertigstellen. Doch zuvor noch einige mitteleuropäische Länder besuchen, um vor Ort neue Eindrücke aufzunehmen. Das fiel aus. Im März 2020 wurden die Grenzen geschlossen. An der Corona-Pandemie scheiterten meine Reisepläne. War das schon traurig genug, so bedrückte mich noch mehr, wie schnell sich alle mitteleuropäischen Staaten voneinander abschotteten. Das als selbstverständlich wahrgenommene Hin-und-Her in benachbarten Grenzregionen endete binnen weniger Tage. Mit Problemen auf allen Seiten und neuen alten Feindbildern. Nur langsam kam das Zusammenleben wieder in Gang, doch seitdem bleibt es fragil.

Die erzwungene Passivität beim Reisen brachte mich dazu, das schon Aufgeschriebene noch einmal anzusehen. Ich kam zu dem Schluss, mich noch etwas genauer mit den Übergängen von Mitteleuropa in die anderen Flügel des „Hauses Europa“ beschäftigen zu müssen. Weil Landesgrenzen nicht zwangsläufig auch Kulturgrenzen waren und sind. Was ich auf Reisen schon bemerkt hatte.

Ich startete mit den Beneluxländern, um ziemlich schnell festzustellen, dass ich dazu auch die Geschichte Burgunds benötigte. Es folgten Lothringen und Elsass, Südtirol, Siebenbürgen und das Banat, Galizien sowie Schleswig-Holstein und Jütland. Alles das brachte mir noch mehr Verständnis dafür, wie Mitteleuropa „tickt“. Einige meiner neuen Einsichten fügte ich in die nachfolgenden Kapitel ein.

Hat der Junge in der Schule nicht aufgepasst, wenn er jetzt erst Geschichte lernt? Der Eindruck mag entstehen, beantworten kann ich die Frage nicht.

Was mich jedoch umtreibt, ist der im Alter neu gewonnene Blick auf lang vertraute Länder und Landschaften, Städte und Verkehrswege, deren Geschichte ich mich auf andere Weise nähere als in jungen Jahren. Es ist in gewissem Sinne auch ein Blick hinter die Kulissen der Gegenwart, die ich erlebte und erlebe.

Entlang der Flüsse erzählen

Geschichte und Geschichten von Mitteleuropa erzählt man am besten entlang seiner Flüsse. Milan Kundera schreibt: *„Hunderte von Jahren fließt der Fluss dahin, und*

die Geschicke der Menschen spielen sich an seinen Ufern ab. Sie spielen sich ab, um morgen schon wieder vergessen zu sein, während der Fluss weiterfließt. ¹⁰

Je länger ich mich mit den Flüssen und dem Leben an ihren Ufern beschäftigte, desto klarer wurde mir: Sowohl in der Antike und in der Neuzeit, als auch im tausendjährigen Mittelalter, gehörten die Wasserläufe zu den wichtigsten Verkehrsadern. Als Bäche, die in den Wäldern entspringen, trugen sie die Holzflöße zu den Dörfern und weiter zu den Handelsorten an den Flussmündungen. Hoch- und Niedrigwasser, Stromschnellen und Kaskaden behinderten fast überall den Bootsverkehr, aber aufhalten konnten sie ihn nicht. Die glatten Wasseroberflächen eigneten sich besser für Handelstransporte als die beschwerlichen Landwege.

Schon die Römer bauten Festungen und Städte an Donau und Rhein, die Siedler während des hochmittelalterlichen Landesausbaus gründeten ebenfalls Dörfer und Städte an Elbe und Oder. Doch während jeder die großen Ströme kennt, sind zahlreiche alte Wasserwege vergessen worden. Was heute in vielen Gegenden Mitteleuropas nur noch unscheinbar als Bach fließt oder als Kanal vor sich hin dümpelt, hat meist eine lange Geschichte hinter sich. Die sich spannend liest, wenn man dafür Geduld aufbringt. Indessen gibt es auch andere Gründe, sich auf die „verlorenen Wasser“ zu besinnen. Von Bergbau oder Industrialisierung geschundene Landschaften, von klimatischen Veränderungen stark betroffene Gebiete, wo das Grundwasser sinkt, kann man retten, wenn Seen, Flüsse und Kanäle zu einem Gewässersystem verbunden werden. Fast muss man sagen, wieder. Denn schon im Mittelalter wurden Kanäle gebaut, um Flüsse und Flüsschen zu verbinden. Wenn schon nicht jeder Landesfürst seinen Seezugang erobern konnte, so sollte es zumindest einen Wasserweg zum Meer geben. Über die Jahrhunderte entwickelte sich so in Mitteleuropa ein Binnen-Wasserstraßennetz. Es umfasst Flüsse und künstlich geschaffene Kanäle. In den „Überfahrten“ beschreibe ich einige von ihnen.

Flüsse bilden Grenzen und überschreiten sie. Als natürliche physische Barrieren begrenzen sie oft menschliche Siedlungsgebiete und staatliche Hoheitsbereiche. Zugleich kennt das Wasser der Flüsse keine politischen Grenzen. Es ist unaufhaltsam unterwegs zwischen Quelle und Mündung, Stauseen inbegriffen. Es zwingt die Menschen an seinem Lauf, Hoch- und Niedrigwasser gemeinsam zu begegnen.



Meine Skizzen aus Mitteleuropa erzählen entlang von größeren und kleineren Flüssen. Sie allein repräsentieren Mitteleuropa nicht gänzlich. Ein Dutzend und mehr weiterer Flüsse sind hunderte Kilometer lang und prägen die Landschaften und die Menschen, die an ihnen leben. Geschichten, die andere aufschreiben.

Ich beginne in der sächsischen Oberlausitz, wo die **Spree** anfängt. Sie mündet in Berlin in die **Havel**. Die fließt nordwestlich weiter bis zur **Elbe**. An deren Ufern geht es von Lutherstadt-Wittenberg stromaufwärts. Durch Dresden bis nach Böhmen.^a

Im Riesengebirge hat die Elbe ihre Quelle. Nicht weit davon entspringt auch die **Oder**. Sie begleite ich durch Schlesien und als deutsch-polnischen Grenzfluss bis nach Küstrin.^a Unterwegs nimmt die Oder zwei Flüsse gleichen Namens mit ihren Geschichten auf, die Lausitzer und die Glatzer **Neiße**.^a

Dem **Rhein** folge ich stromaufwärts von Köln bis Basel. In Mainz gibt es eine Unterbrechung. Ich unternehme auf dem **Main** einen Ausflug nach Frankfurt. Der Fluss ist Teil der europäischen Wasserstraße von der Nordsee zum Schwarzen Meer. Dem Main schließt sich der Main-Donau-Kanal an, der bei Regensburg die **Donau** erreicht. Sie begleite ich später bis Budapest.

Zuvor unternehme ich eine Reise entlang der **Rhône**, von den Schweizer Alpen bis zum Mittelmeer. Eine spannende Entdeckung, die ich den Recherchen während der Corona-Pause verdanke. Auch wenn ich dabei über Mitteleuropa hinausfahre.

Die Alpen und ihre kleineren Brüder Jura, Schwarzwald und Schwäbische Alb bringen ein besonderes Phänomen für die Flussläufe hervor: Sie zwingen den südlicher entspringenden Rhein in eine nordwestliche Richtung, die aus nördlicheren Quellen stammende Donau hingegen nimmt ihren Weg nach Osten und Süden. So mündet der Rhein in die Nordsee, die Donau ins Schwarze Meer.

In der Schule lernten wir: „Brigach und Brege bringen die Donau zuwege. Iller, Lech, Isar, Inn fließen rechts zur Donau hin. Altmühl, Naab und Regen kommen links entgegen“. Auch ich trat öfter an die Ufer von **Isar** und **Inn** und berichte davon.

Der größte Donauzufluss ist die **Theiß**. Sie entspringt in den Waldkarpaten der Ukraine und fließt viele Kilometer durch Ungarn, bevor sie am Südrand des Karpatenbeckens in die Donau mündet. Dort ist allerdings schon Serbien und nach dem aktuellen Verständnis nicht mehr in Mitteleuropa. Aber die Donau selbst ist mehr als ein mitteleuropäischer Fluss, sie ist neben der Wolga der große europäische Strom.

Die **Moldau** kommt aus dem böhmisch-bayrischen Grenzland. Bedrich Smetana widmete dem Fluss seine berühmte sinfonische Dichtung. In Prag, der alten Hauptstadt von Böhmen, der Tschechoslowakei und Tschechien, wird die Moldau von der steinernen Karlsbrücke überquert. Dort, wo der Mittelpunkt eines Kreises liegt. Den ich um Mitteleuropa geschlagen habe.

^a Diese Tour entnehme ich dem Buch „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“.



Am Nord-Ostsee-Kanal



Elbradweg in Decin - CZ

Kleiner Ausflug in die Geschichte

Wenn ein Verkehrsingenieur sich mit Geschichte befasst, nimmt man an, es handelt sich um Verkehrsgeschichte. Die sich Baureihen von Lokomotiven und Straßenbahnen widmet oder Zeppelinflügen. Aber die Geschichte von Straßen, Tunneln und Brücken, Eisenbahnnetzen und Wasserwegen hat nicht nur technische und geografische Dimensionen, sondern sie ist eingebettet in alles, was die menschliche Gesellschaft seit dem Altertum bewegte. Im wörtlichen und übertragenen Sinne. Deshalb erzähle ich in diesem kleinen historischen Ausflug und in den anderen Kapiteln auch manches, was mit der Fortbewegung von Menschen und Gütern zu tun hat.

Doch zuerst ein paar Worte darüber, wie ich die Geschichte Mitteleuropas studierte. Anders als Historiker, die meist viele Details untersuchen und darüber dicke Bücher schreiben, versuchte ich, aus der scheinbar unendlichen Fülle des Stoffes einen roten Faden zu finden und diesen in Grafiken und Tabellen darzustellen. Das ist die Sprache der Ingenieure. Der Text erzählt so viel wie nötig und nicht so viel wie möglich. Wenn das Kapitel dennoch ermüdet, kann es auch überspringen. Ich komme später noch einige Male auf interessante Begebenheiten und Leute zurück.

Für mein Studium der Geschichte Mitteleuropas hielt ich mich an die eingangs genannte Länderzuordnung der Gegenwart. Das sind Deutschland, Österreich und die Schweiz, die auch als D-A-CH-Länder bezeichnet werden, sowie die Visegrád-Staaten Polen, Tschechien, Slowakei und Ungarn. Slowenien gehört auch dazu.

Wie bin ich vorgegangen? Für das E-Book „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“ hatte ich bereits die Regionalgeschichten von Sachsen, Brandenburg-Preußen, Schlesien und Böhmen studiert, Fakten notiert und daraus eine gemeinsame Chronologie dieser Länder erstellt. Auf demselben Wege wollte ich fortfahren. Also las ich für die anderen Länder ebenfalls historische Kompendien.

Meine Antennen waren auf Empfang gestellt, und so entdeckte ich noch mehr Bücher, die journalistisch oder fast belletristisch über die Geschichte Mitteleuropas berichteten¹¹. Manche standen schon länger in meinem Bücherschrank.

Dazu gehören auch Reisebeschreibungen aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Das sind Zeitzeugenberichte über Land und Leute und über die Art des Reisens. Der Russe Karamsin fuhr 1789 mit der Postkutsche durch Deutschland und die Schweiz.¹² Johann Gottfried Seume unternahm 1802 überwiegend zu Fuß seinen „Spaziergang nach Syrakus“.¹³ Alexandre Dumas fuhr 1858 mit dem Zug von Paris über Köln und Berlin nach Stettin. Von dort aus brachte ihn ein Schiff nach St. Petersburg, wo seine eigentliche „Reise durch Russland“ begann.¹⁴ Alle drei schildern lebendig Eindrücke und Episoden aus mitteleuropäischen Orten und Landschaften.

Natürlich recherchierte ich auch online. In Datenbanken von Universitäten, historischen und sozialwissenschaftlichen Instituten und in Open-Access-Quellen¹⁵. Nicht minder interessant waren Webseiten von Heimat- und Geschichtsvereinen.

Ich ging in Museen wie das europäische Hansemuseum Lübeck oder sah mir temporäre Ausstellungen an. Wie die über Böhmen und Sachsen im Chemnitzer Archäologiemuseum. Dann stieß ich noch auf die Broschüre „Mitteleuropa: Ansichten, Einsichten, Aussichten“. Darin enthalten sind Reden verschiedener Akteure aus Deutschland, Österreich und den Visegrád-Staaten, die sie auf Initiative des Sächsischen Landtags gehalten haben (Forum Mitteleuropa 2011-2017).¹⁶

Diese Art von Geschichtsstudium ähnelte dem Legen eines Puzzles, spätestens dann, als ich die Länder- und Regionalgeschichten zu einer gemeinsamen Chronologie zusammenfasste, die ich als Anlage beifüge.



Was habe ich beim Geschichtsstudium gelernt? Wie es sich für einen Ingenieur geziemt, suchte ich den historischen Bauplan für das vielbeschworene „Haus Europa“, mit Detailplänen von Mitteleuropa. Ich fand vieles. Doch ob es ein Bauwerk im Ganzen, eine Ansammlung von einzelnen Hütten oder eine Bruchbude ist, die bald zusammenfällt, bleibt für mich eine offene Frage. Eine NZZ-Redakteurin beschreibt es so: *„Es ist ein schiefes Haus mit zahlreichen An- und Umbauten, mit Fenstern, die wieder zugemauert wurden, und verschütteten Fundamenten. Wenn man dieses Gebäude verstehen will, muss man es betreten. Man muss die Umstände kennen, unter denen an ihm gebaut wurde, und die Menschen, die darin gelebt haben.“*¹⁷

Mitteleuropa wurde zuerst von Kelten und Germanen besiedelt. Im Süden und Westen fußt es zudem auf antiken römischen Fundamenten respektive Trümmern. Die übrigblieben, als das weströmische Reich im 5. Jh. n. Chr. zerfiel. Bereits vorher hatten sich dort zugezogene germanische Stämme mit der gallorömischen Herrschaft liiert, um sie später zu übernehmen. Nachdem sich im Zuge der Völkerwanderung die Mitte des europäischen Kontinents zunächst entvölkerte, drangen ab dem 6. Jh. n. Chr. Slawenstämme gen Westen und richteten sich zwischen Weichsel und Elbe ein. Ab dem 9. Jh. expandierte das Ostfränkische Reich im Nordosten zunächst bis an Elbe und Saale in die nicht romanisierten Gebiete Sachsen und Thüringen. Und schließlich weiter in das Land zwischen Elbe und Oder bis an Nord- und Ostsee. Im Südosten drang Karl der Große bis zum Karpatenbecken vor. Dort, wo später Österreich und Ungarn entstanden. Hier wurde das Reitervolk der Magyaren sesshaft, nachdem es zuvor seine Nachbarn überfallen und ausgeraubt hatte.

Die christliche Missionierung der unterworfenen Völker prägte nachhaltig die spätere kulturelle Identität Mitteleuropas. War es in der Mitte und im Westen vor allem die lateinische Papst-Kirche Roms, so geschah das im Osten eher auf Geheiß der Patriarchen von Konstantinopel.

Im Jahre 843 gab es mit der Dreiteilung des Fränkischen Reiches im Vertrag von Verdun eine Zäsur. Das Mittelreich Lotharingen geriet nach mehreren Besitzwechseln endgültig zum Ostfrankenreich. Burgund wurde zwischen dem West- und Ostfrankenreich aufgeteilt.

Mit dem 10. Jahrhundert begann eine neue Phase. Das Ostfrankenreich mit den Herzogtümern Sachsen, Bayern, Franken und Schwaben stabilisierte sich als Königreich. In derselben Periode entstanden die Königreiche Böhmen, Polen und Ungarn.



Die Könige und Kaiser lagen zunehmend im Clinch mit dem Papst. Die damit verbundene Schwächung der Zentralmacht führte vielerorts zum Erstarken regionaler Fürsten. Insgesamt begann jedoch das, was die nächsten tausend Jahre prägen sollte: Feudalstaaten formierten und ihre Dynastien vernetzten sich.

Die Geschichtsbücher beschreiben deshalb in erster Linie die Abfolge von Eheverträgen und Hochzeiten, Todesfällen und Erbfolgen, und das alles verbunden mit Kriegen. Jahrhundert für Jahrhundert. Dazu bemerkt Christopher Clark „*Um die Jahrhundertwende (1900 - S.G.) hatte sich das genealogische Netz der herrschenden Familien Europas so sehr verdichtet, dass man fast schon von Fusion sprechen kann... So gesehen erscheint der Ausbruch des Krieges im Jahre 1914 eher als der Höhepunkt einer Familienfehde.*“¹⁸

Weil das ein so wesentliches Phänomen ist, um die Geschichte zu verstehen, erstelle ich eine Tabelle mit den maßgeblichen herzoglichen und königlichen Familiendynastien. Dabei ist mir bewusst, dass diese „Eliten-Geschichte“ nur einen Ausschnitt der Realität abbildet. Neben der Abfolge von Produktionsweisen, der Familien- und Kulturgeschichte, den Religionen und vielem anderen mehr.

Jh.	Polen	Pommern	Brandenburg Preußen	Sachsen	Bayern	Österreich/ Slowenien	Ungarn	Böhmen/ Mähren	Slowakei
900									
1000	Piasten	Greifen			Welfen		Árpaden	Přemysliden	Árpaden
1100			Askanier	Welfen					
1200									
1300			Wittelsbacher Luxemburger	Askanier			Luxemburger		
1400									
1500					Wittelsbacher	Habsburger	Habsburger		Habsburger
1600			Hohenzollern	Wettiner					
1700									
1800									
1900									

Ende des 13., Anfang des 14. Jahrhunderts starben die „Gründerfamilien“ im Osten aus, die Piasten, Árpaden und Přemysliden. In Böhmen begann 1310 die mehr als ein Jahrhundert dauernde Herrschaft der Luxemburger. Vor allem geprägt von den Königen Karl IV. und seinem Sohn Sigismund. Sie waren auch deutsche Kaiser. Sigismunds Entscheidungen wirkten für Jahrhunderte in Mitteleuropa nach. Ich führe das in der Geschichtstabelle und im Text detailliert auf. Das böhmische Prag wurde unter den Luxemburgern tatsächlich der politische und kulturelle Mittelpunkt Mitteleuropas. Der Machtbereich reichte bis nach Brandenburg, Schlesien und Ungarn.

Verbindungen gab es zum Königreich Polen. Dort wurde allerdings 1386 eine andere Vernetzung von Dynastien geschaffen, die Personalunion mit dem Großfürstentum Litauen. Parallel dazu begann in Österreich der Aufstieg der Habsburger.

Im Westen fielen die lothringischen Herzogtümer an verschiedene Herrschaftshäuser, bevor sie nach dem Dreißigjährigen Krieg unter französische Hoheit kamen.



Ein Land fehlt in der Grafik, die Schweiz. Nachdem alle ihrer Regionen bis zur ersten Jahrtausendwende zum Ostfrankenreich gelangt waren, setzte im 13. Jahrhundert die Absetzbewegung von den Herzögen hin zur Reichsunmittelbarkeit ein. So entstand 1291 die legendäre „Alte Eidgenossenschaft“. Mit dem Westfälischen Frieden 1648 endete die Zugehörigkeit zum Heiligen Römischen Reich.



Aus der frühen Ostkolonisation slawischer Gebiete entwickelte sich der hochmittelalterliche Landesausbau. An dem waren nicht nur deutsche Siedler beteiligt, sondern auch Flamen und Holländer. Er führte neben der sich ständig ausweitenden Landwirtschaft auch zu umfänglichen Stadtgründungen. Das Städtebürgertum wurde neben Adel und Klerus zu einer treibenden Kraft und förderte maßgeblich den örtlichen und überregionalen Handel. Auch in Mitteleuropa setzte die ursprüngliche Akkumulation des Kapitals ein. Sie sollte der grundbesitzorientierten feudalen Produktionsweise auf Dauer gesehen und im wörtlichen Sinne den Boden entziehen. Gemeinsam bewohnt von schon lange hier Sesshaften und neuen Siedlern, wurde Mitteleuropa geprägt vom Neben- und Miteinander der Volksgruppen, Sprachen und Traditionen.

Es stellt sich die Frage, auf welche Weise die Menschen im Mittelalter unterwegs waren, von den Fürsten bis zu Handwerkern und Kaufleuten, und wie sie den zunehmenden Transport von Waren organisierten.

Das Römische Reich und damit auch seine Provinzen nördlich und östlich der Alpen, die bis nach Mitteleuropa reichten, hatten über ein ausgedehntes Wegenetz zu Lande und zu Wasser verfügt. Die Staatspost war mit Pferden, Wagen und Reitern unterwegs. Neben der See- gab es auch eine Binnenschifffahrt auf großen Flüssen.

Mit dem Untergang Westroms im 5. Jahrhundert setzte ein Verfall der Infrastruktur ein. Karl der Große ließ seine Krieger noch auf alten römischen Straßen ins Karpatenbecken und gegen die Awaren ziehen. Später holte sich die Natur die Wege zurück. Die späteren Eliten und ihre Boten waren zu Fuß, auf Pferden und wo möglich, auf dem Wasser unterwegs. Könige und Kaiser hatten keine festen Residenzen, sondern wechselten zwischen den verschiedenen Pfalzen.

Neue Straßen, die sich nicht an den antiken Überresten orientierten, waren auf Erhebungen (z. B. Pässe, Höhenrücken) und geeignete Flussübergänge ausgerichtet. Im Zuge der Entstehung und des Wachstums der Städte und Märkte im 12. und 13. Jahrhundert verlagerten sich Straßen in die Täler. Vor allem zwischen den wichtigen Handelsorten entstand ein ausgedehntes Fernstraßensystem. Das bestand aber kaum aus befestigten Wegen, sondern muss so ausgesehen haben, wie viele Wanderwege heute. In der Schweiz und in Österreich nahm der Handel über die Alpen zu. Pässe wurden passierbar gemacht. Doch der mitteleuropäische Landverkehr blieb bis zum späten Mittelalter eher beschwerlich und förderte den Austausch von Menschen, Tieren und Waren deutlich weniger als die Binnenschifffahrt.



Mit dem 16. Jahrhundert verbunden sind Reformation und Glaubensspaltung, die religiöse Verbrämung der Konflikte um Besitz, Macht und Einfluss. Vom Südosten aus drangen die Türken bis in die Mitte Europas vor. Aus Italien kam die Renaissance und knüpfte vor allem in der Kunst an antike europäische Traditionen an.

Doch der dreißigjährige Krieg 1618/48 verwüstete die Länder und dezimierte die Bevölkerung Mitteleuropas erheblich. Danach stärkten die Hohenzollern ihr Land Brandenburg militärisch und wirtschaftlich und verbanden es schrittweise mit dem polnischen Preußen. Auch die Wettiner in Sachsen festigten ihre absolutistische Monarchie und griffen nach der polnischen Königskrone. Aber die Kaiser saßen immer noch in Wien. 1595 hatten sie bereits die Reichspost gegründet und der Adelsfamilie Thurn und Taxi die Konzession für die Durchführung erteilt. In der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts entstand daraus die Fahrpost. Wie zu Römerzeiten konnten jetzt wieder Leute in der Kutsche reisen, wenn auch sehr beschwerlich. Auf Donau, Elbe und Rhein begann die vor allem für Kaufleute wichtige Linienschifffahrt. Die den herzoglichen Anrainern neue Zolleinnahme bescherte.

1740 annektierte Preußen unter Friedrich dem Großen Schlesien. Es war der Anfang einer langen Reihe kriegerischer Konflikte mit den Habsburgern, die erst 1866 mit der Schlacht bei Königgrätz endeten. Unterbrochen von der Ära Napoleon 1792 - 1814 und ihren kontinentalen Verwerfungen. Sachsen spielte da schon länger nur noch eine Nebenrolle. Polen war als Staat gänzlich verschwunden, Böhmen und Ungarn untergeordnete österreichische Kronlande.

Die industrielle Revolution griff erst spät auf Mitteleuropa über und traf auf verkrustete feudale Machtstrukturen. Die hatten die bürgerlichen Revolutionen 1848/49 und nationalistische Aufstände überlebt. Die Monarchen regierten weiter bis zum Untergang. Begleitet von der kapitalistischen Neuaufteilung der Welt.

Aus Deutschland, dem vormaligen Polen und allen anderen mitteleuropäischen Ländern wanderten millionenfach Menschen aus, vor allem um in Nord- und Südamerika eine neue und bessere Existenz aufzubauen.¹⁹ Daher stammen starke ethnische Gruppen, die noch heute ihre Wurzeln in der verlassenen Heimat sehen.

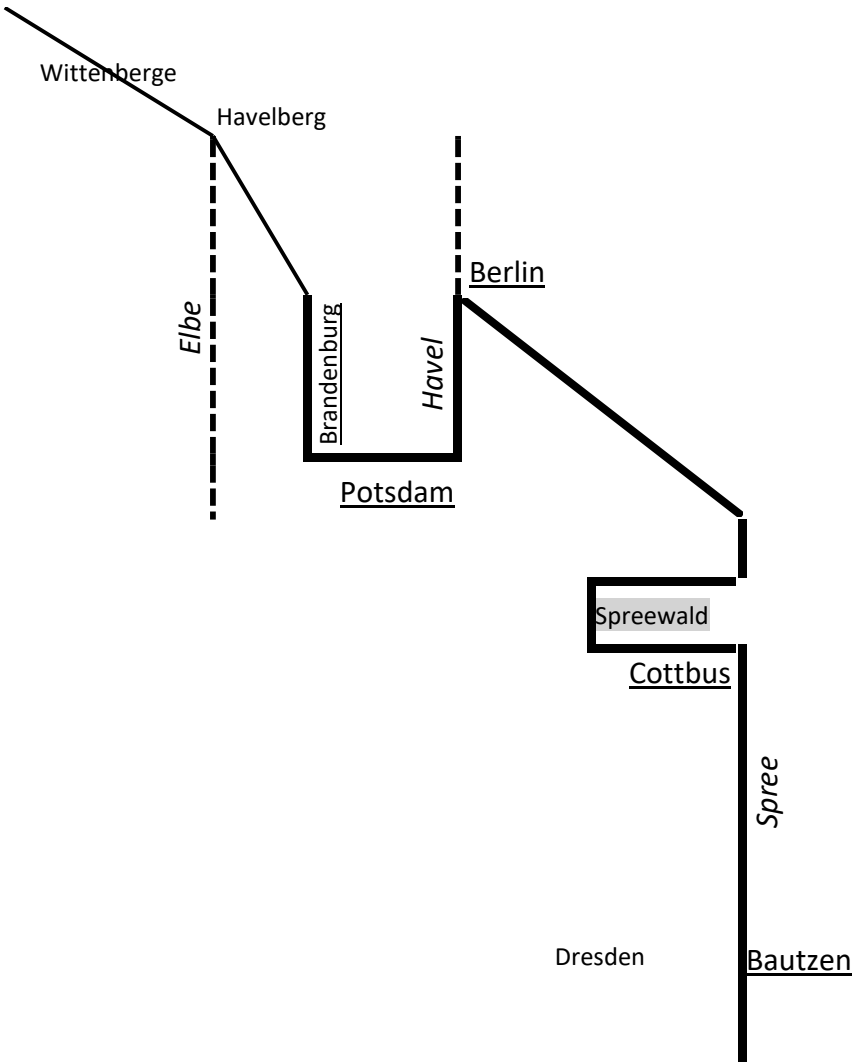
Dem „langen 19. Jahrhundert“ (1789 - 1914), mit dem „Die Welt von gestern“ (Stefan Zweig) zu Ende ging, folgte das „kurze 20. Jahrhundert“ (1914 - 1989).²⁰



Doch nicht nur Krieg und Frieden, Ökonomie, Wissenschaft und Kultur prägten die Geschichte. Das Klima bestimmte das Leben der Menschen in Mitteleuropa genauso wie überall auf der Welt. Ich habe deshalb auch einiges über den Klimaverlauf gelesen und wesentliche Zäsuren in die Geschichtstabelle aufgenommen.²¹ Der Untergang des Weströmischen Reiches und die Völkerwanderung fanden in einem sehr weitgefassten Zeitrahmen statt, der von klimatischer Abkühlung geprägt war. Die Westbewegung der slawischen Stämme, die anschließende Ostkolonisation und der mittelalterliche Landesausbau geschahen in einem Umfeld länger dauernder Erwärmung. Die kleine Eiszeit hatte nachteiligen Einfluss auf das Leben in der immer noch agrarisch geprägten Gesellschaft des 17. und 18. Jahrhunderts. All das wurde begleitet von Ausbruch und Verbreitung ansteckender Krankheiten (z. B. der Pest). Seit Beginn des 20. Jahrhunderts erwärmt sich die Erde wieder.

Damit schließt sich am Ende meines kleinen Ausflugs in die mitteleuropäische Geschichte auch ein anderer Kreis. Die Gegenwart trägt neben dem Erbe der Vergangenheit auch die Bürde einer neuerlichen Klimaveränderung und die Folgen der weltweiten Corona - Pandemie. Das spürt man auch in der Lausitz, wo die erste Reise entlang von Flüssen beginnt.

Entlang von Spree und Havel und mitten durch Berlin



Von der Oberlausitz nach Berlin

Etwa zwanzig Kilometer nordwestlich des Zittauer Gebirges macht sich die Spree auf ihren Weg nach Berlin. Aus drei Quellen an drei Orten entspringt der Fluss. Es ist eine schöne Wanderung von der ersten Quelle in Neugersdorf über die zweite in Ebersbach durch Wiesen und Wälder bis zur dritten am Berg Kottmar. Hier beginnt auch der Spreeradweg nach Berlin. Die drei Bäche vereinigen sich nach wenigen Kilometern und fließen gemeinsam als Hauptspree durch das sanfte Hügelland der Oberlausitz. Auf einem kurzen Abschnitt bildet sie die Grenze zu Tschechien.

365 Kilometer lang ist der Weg, den die Spree zurücklegt, ehe sie in die Havel mündet. Manchmal muss man den Fluss suchen, wenn er sich in der umgebenden Natur nahezu unsichtbar macht. Die Spree wird nicht zum breiten Strom, obwohl sie Schiffe trägt. Erst die Elbe bringt das, was vom Wasser aus der Lausitz noch übrig bleibt, bis zum Meer. Doch wenn man der Spree folgt, reiht man nicht nur verschiedene Regionen und eine Metropole aneinander. Es ist eine Reise in mehr als tausend Jahre Geschichte und zu den großen Herausforderungen der Gegenwart. Denen begegnet man tatsächlich und vehement auf dem Weg vom kleinen Bautzen bis zum großen Berlin, durch die Ober- und Niederlausitz.

Ich war in diesen beiden Regionen schon früher gewesen, richtig wahrgenommen aber habe ich sie erst in jüngster Zeit. Vermutlich ist vielen Leuten der Name Lausitz geläufig, vom Wetterbericht her oder vom Thema Kohleausstieg, doch wo sie liegt, was dort geschah und geschieht, ist eher nicht so bekannt.

Die **Niederlausitz** wird im Nordwesten durch den Fläming, im Westen und Süden durch die Schwarze Elster begrenzt, im Osten reicht sie bis nach Polen. Die östliche Grenze ist dort der Fluss Bober. Nördlichster Punkt ist Eisenhüttenstadt.

Die **Oberlausitz** hat ihre westliche Grenze bei der Bundesautobahn 13 zwischen Ruhland und Radeburg bei Dresden, östliche Grenze ist der Fluss Queis in Polen. Die Oberlausitz reicht im Süden bis zum Zittauer und Jeschkengebirge. Quelle: wikipedia.org (Aufruf 22.06.2017).



Stichwort Bautzen. Zwei hohe Brücken überqueren die tief im Tal fließende Spree. Auf der einen fahren seit den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts Züge nach Dresden und nach Niederschlesien, auf der anderen rollen Autos ins Zentrum der Stadt. Man sieht hinauf zur mittelalterlichen Ortenburg und zur Oberstadt. Hier waren und sind der Kopf und das Herz der Oberlausitz. Die Häuser in der Altstadt sind weitgehend saniert und strahlen bürgerlichen Glanz aus. Beim Spaziergang durch die Stadt und die Burg trifft man auf viele historische Tafeln zu teilweise weit zurückreichenden Ereignissen, die sich hier abspielten, und den Akteuren, die dabei waren.

Am Matthiasturm sieht man ein Denkmal für dessen Namensgeber, den Ungarnkönig Mátyás. Der hatte im Jahre 1469 seinen Schwiegervater, den böhmischen König Georg Podiebrad, entmachtet und dessen Thron eingenommen. Damit wurde er zugleich Markgraf der beiden Lausitzen, die damals zur böhmischen Herrschaft gehörten. Das klingt interessant und ist ein Grund, die Reise entlang der Spree zu unterbrechen und etwas über die Geschichte der Ober- und Niederlausitz zu erfahren.



Sie begann nicht erst in der Neuzeit. Wie Funde belegen, lagerten schon die alten Germanen zwischen Elbe und Neiße. Bevor sie wie andere Völker weiter wanderten. Einige Jahrhunderte später gelangte der slawische Stamm der Lusizer in das Gebiet südlich des Spreewalds, woraus sich der Name Lausitz ableitet. Etwa zur gleichen Zeit, im 7. Jahrhundert, siedelte sich ein anderer slawischer Stamm, die Milzener, im Hügelland zwischen den heutigen Städten Kamenz und Löbau an. Ihr Zentrum war dort, wo später die Stadt Bautzen gegründet wurde. Dreihundert Jahre lebten die Lusizer und Milzener in ihren Gebieten, bevor die militärische und missionarische Ostexpansion des Ostfränkischen Reiches unter dem Sachsenkönig Heinrich I. einsetzte.

In der Folge entstanden aus beiden Territorien Markgraftümer, deren Herrschaften über die Jahrhunderte mehrmals wechselten. Dazwischen waren sie längere Zeit - als Resultat einer kriegerischen Westexpansion - vom Herzogtum Polen besetzt worden. Im 14. Jahrhundert schließlich folgt die historisch entscheidende Zäsur: beide Gebiete gelangen unter die böhmische Krone. Die slawischen Stämme waren zu dieser Zeit schon lange nicht mehr die einzigen Bewohner. Den Kriegern und Missionaren des Anfangs waren Adlige, Handwerker und Bauern aus den westlichen Fürstentümern gefolgt. Burgen, Dörfer und Städte entstanden.

1346 gründeten Bautzen, Lauban, Löbau, Görlitz, Kamenz und Zittau den Sechsstädtebund. Ihre vereinigten Kräfte sollten den **Landfrieden** sichern und gegen das adlige **Raubrittertum** vorgehen. Das von ihnen beherrschte Territorium wurde im 15. Jahrhundert immer öfter „Obere Lausitz“ genannt. Bautzen wurde ihr Zentrum und konkurrierte oft mit Görlitz.

Die ursprüngliche Lausitz erhielt den Namen „Niederlausitz“. Cottbus und Peitz mit ihren umliegenden Dörfern gelangen 1462 für mehr als dreihundert Jahre als Exklave zum Markgrafen von Brandenburg (Cottbuser Kreis). So wurde Lübben im Spreewald eben zur Hauptstadt der Niederlausitz bestimmt.

Eingebunden in die Herrschaftsstrukturen des Heiligen Römischen Reichs spürten beide „Lausitzen“ die Reformation und ihre Folgen. Bis es zum Dreißigjährigen Krieg kam (1618-1648). Den mussten sie nicht bis zum bitteren Ende erleben. Weil der Habsburger Kaiser, mittlerweile auch böhmischer König, dem sächsischen Kurfürsten die beträchtlichen Kriegsschulden nicht bezahlen konnte, belehnte er ihn 1635 im Frieden von Prag mit den beiden Markgräflern Niederlausitz und Oberlausitz. Damit verbunden war die Regelung, dass die religiösen Verhältnisse unangetastet blieben und die Landstände ihre Rechte behielten. Die Religionsfreiheit hatte zur Folge, dass in der überwiegend evangelischen Lausitz sowohl katholische Klöster wie Neuzelle, St. Marienstern und St. Marienthal und das Domstift Bautzen erhalten blieben, als auch Religionsflüchtlinge aus Böhmen ansiedelten, z. B. in der Herrnhuter Brüdergemeinde. Sie kamen auch nach Zittau und dessen benachbarte Weberdörfer. Dort sorgten sie mit für einen wirtschaftlichen Aufschwung.

Nach dem Krieg ist vor dem Krieg. Doch zunächst entwickelte sich der kurfürstliche Absolutismus prächtig. Das im Wortsinne goldene „Augustinische Zeitalter“ setzte ein. August der Starke brachte es bis zur polnischen Königskrone und führte beide Länder in Personalunion. Jedoch lag das zu Österreich gehörende Schlesien zwischen den sächsischen Lausitzen und Polen. Nicht zuletzt deshalb verheiratete August seinen gleichnamigen Sohn anno 1719 mit der habsburgischen Kaisertochter Josepha. Die aufwändig inszenierte „Jahrhunderthochzeit“ brachte aber nicht den erhofften Landkorridor oder gar einen Kaisertitel für den Junior.

Das war nicht das einzige Problem für Sachsens Herrscher. Nördlich der Niederlausitz wurde der Nachbar immer mächtiger. Der brandenburgische Kurfürst Friedrich III. erlangte 1701 den Königstitel in Preußen. Sein Nachfolger Friedrich Wilhelm I. baute ein großes stehendes Heer auf. Zunächst wetteiferten Sachsens Glanz und Preußens Gloria, August der Starke und der Soldatenkönig, friedlich miteinander. Es wurde sogar schon ein Ehevertrag ausgehandelt, der den verwitweten sächsischen König mit der preußischen Königstochter Wilhelmine liieren sollte. Preußen hätte dem ewig klammen Sachsen vier Millionen Taler geborgt, die beiden Lausitzen als Pfand. Das lehnte August ab. Die Hochzeit fiel aus.²² Sachsen küsste Preußen nicht. Dennoch lud August II. seinen Rivalen 1730 ins „Zeithainer Lustlager“ ein, wo 30.000 sächsische Soldaten bei Musik und Feuerwerk paradierten.

Die sächsisch-preußischen Techtelmechtel erlebte auch der Sohn des Soldatenkönigs Kronprinz Friedrich. Am Dresdner Hof soll aus dem streng erzogenen Jüngling

ein Mann geworden sein. Als 1740 der Vater starb, da war August der Starke auch schon sieben Jahre tot und sein Sohn August III. sächsisch-polnischer König geworden, machte Friedrich II. aus den militärischen Machtspielen Ernst.

Die Kriege der Söhne begannen. In Sachsen anstelle des politikunwilligen Königs vom Ersten Minister Graf Brühl gelenkt. Angezettelt vor allem wegen einer Tochter aus gutem Hause, der Habsburger Thronfolgerin Maria Theresia in Wien.

Der junge Preußenkönig erhob Erbansprüche auf das immer noch österreichische Schlesien und ließ seine Armee dort einmarschieren. Der erste Schlesische Krieg begann und dauerte bis 1742. Koalitionen gegen Preußen wurden geschmiedet, aber ohne Erfolg. Vom zweiten Krieg 1744/45 waren Sachsen und die Lausitzen noch mehr betroffen. Die preußische Armee marschierte hier durch nach Böhmen, um gegen ein österreichisches Heer der nicht respektierten Kaiserin zu kämpfen.

Im dritten und nunmehr gesamteuropäisch gewordenen Schlesischen Krieg, auch als Siebenjähriger Krieg bezeichnet (1756 - 1763), wurde das sich noch neutral verhaltende Sachsen von Preußen ohne Kriegserklärung angegriffen, erobert und dabei auch Dresden zerstört. Am Ende, mit dem Friedensvertrag von Hubertusburg, mussten die Besatzer zwar wieder abziehen, doch aus dem prosperierenden und mächtigen Sachsen war ein gebeuteltes Land geworden. Schlesien blieb endgültig preußisch, die Lausitzen weiterhin sächsisch²³.

Der Konflikt zwischen Preußen und Sachsen war aber 1763 noch nicht beendet. Bereits 1752 hatte „Friedrich der Große“ in seinem politischen Testament vermerkt: *„Von allen Ländern Europas ... wäre Sachsen jedoch am nützlichsten. Sein Besitz würde die Grenzen am meisten erweitern und deckte Berlin... Ließe sich aber nicht ganz Sachsen unserem Staate angliedern, so könnte man sich mit der Lausitz begnügen und die Elbe zur Grenze nehmen.“*²⁴

Ein halbes Jahrhundert mussten er und sein Nachfolger damit noch warten, bis Sachsens Kurfürst Friedrich August I. eine „Steilvorlage“ lieferte. Verbündete er sich zunächst noch mit Preußen gegen Napoleon, gegen den beide 1806 verloren, paktierte er später und zulange mit dem französischen Kaiser. Gehörte mit zu den Besiegten, über deren Zukunft der Wiener Kongress 1815 verhandelte. Das Ergebnis: Das Königreich Sachsen musste große Gebietsverluste zu Gunsten Preußens hinnehmen. Die Niederlausitz wurde preußisch, das Markgraftum aufgelöst und der neuen Provinz Brandenburg angeschlossen. Lübben verlor seine Funktion als Hauptstadt. Die Hälfte der Oberlausitz mit Görlitz und Lauban ging an Preußen und wurde in die Provinz Schlesien eingegliedert. Die neue preußisch-sächsische Grenze durchschnitt das Land von Nordwesten nach Südosten. Quer durch Dörfer, Feld und Wald. Spürbar wirkte sich das auf das tägliche Leben der Lausitzer Bauern, Hand-

werker und Händler aus. Am meisten betroffen waren jedoch die über Jahrhunderte mächtig gewordenen Stände. Preußen schaffte deren Privilegien gleich ganz ab, in Sachsen blieben sie zunächst erhalten. Ähnlich der Umgang mit den Sorben. Während sie in sächsischen Schulen und Kirchen weiter ihre Sprache gebrauchten durften, unterdrückte man das in den preußischen Provinzen.

Wenige Jahrzehnte später änderte sich so manches. Die Niederlausitz, nicht weit entfernt von Berlin, erlebte Gründerzeitfieber. Außerdem lagerte unter ihrem Boden ein sehr gefragter Schatz. Braunkohle.



An dieser Stelle kehren wir von der doch etwas ausführlicher geschilderten Geschichte in die Gegenwart zurück. Sie hat ihre eigenen Probleme. Ich erinnere mich an die DDR-Zeit, als Bautzen vor allem mit dem „Gelben Elend“ in Verbindung gebracht wurde, einem Gefängnis, in dem politische Häftlinge einsaßen. Auch heute taucht die Stadt immer wieder mit Schlagzeilen von einigen ihrer Bürger auf, die sich der Staatsräson verweigern. Sie wehren sich gegen die Aufnahme von Flüchtlingen oder gegen Maßnahmen zur Bekämpfung der Virusepidemie. Das geschieht allerdings an vielen anderen Orten auch und ist kein Merkmal nur für Bautzen. Wenn es hier allerdings immer wieder passiert, dann liegt es vielleicht daran, dass die Leute weniger in sich ruhen als in anderen Landesteilen. Die hiesige Zeitgeschichte, also jene Jahrzehnte, derer man sich in den Familien noch erinnert, wirkt mit ihren schmerzhaften Zäsuren bis heute nach. Und der Wandel geht weiter.

Radfahren ist ein gutes Mittel, um den Kopf freizumachen von solch schweren Gedanken. Deshalb trete ich jetzt forsch in die Pedalen, verabschiede mich von der Stadt mit wechselvoller Geschichte und fahre auf dem Spreeradweg am Stausee vorbei weiter gen Norden. Nicht weit von hier, weniger als zwanzig Kilometer westlich, hat ein anderer, der Spree vergleichbarer Fluss seine Quelle, die Schwarze Elster. Das Land zwischen den beiden Flüssen habe ich mit dem Fahrrad erkundet. Was ich dabei entdeckte und erlebte, vor allem viele freundliche Leute, war es wert, erzählt zu werden. Das habe ich in „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“ getan.

Nördlich von Bautzen hat man das Hügelland endgültig hinter sich gelassen. Ein Blick geht nochmal zurück auf die Kette der blauen Berge am Horizont. Dann erreicht man das Biosphärenreservat **Oberlausitzer Heide- und Teichlandschaft** und trifft dort mit der Teichwirtschaft auf einen Erwerbszweig, der seine Anfänge im mittelalterlichen Landesausbau des 13. Jahrhunderts hatte. Heute sind die „Lausitzer Fischwochen“ ein jährlich wiederkehrendes kulinarisches und kulturelles Angebot, das längst über das Abfischen der Teiche und den Karpfenverkauf hinausgeht.²⁵ Der aber auch dazugehört.

Neben den Tieren im Wasser, die mehr oder weniger in Topf und Pfanne landen, finden sich an und auf den Teichen zahlreiche Vogelarten, die Ornithologen, Landschaftsfotografen und gewöhnliche Spaziergänger mit ihren Brutplätzen und Konzerten begeistern. Nur die Fischer blicken argwöhnisch auf die Konkurrenz aus der Luft. Reiher und Kormorane sind hungrig.

Es macht Spaß, in dieser ruhigen Kulturlandschaft zu fahren. Wiesen und Wald wechseln sich ab. Gelegentlich hält man an, um die Teichlandschaft in sich aufzunehmen. Unter alten hohen Bäumen führen der Froschradweg und der Seeadler-rundweg auf Dämmen durch große und kleine Teiche. Ein Stück weit begleitet vom Spreeradweg. Leute, die hier radeln, wirken weniger gestresst als die auf den renommierten Elbe- oder Donauradwegen. Man grüßt die Entgegenkommenden. Es sind nicht so viele.

Dann ändert sich das Bild. Wir kommen in einen jungen Wald und der gehört zum Ufer des **Bärwalder Sees**, den man bald erreicht hat.

Auf einer Fläche von 13 km² wurde von 1997 bis 2009 ein stillgelegter Braunkohle-tagebau geflutet und Sachsens größter See geboren. Wassersport in allen Facetten, Rad- und Laufparcours oder Baden am Strand, das geschieht jetzt dort, wo vorher Schaufelradbagger immer tiefer gruben. Der Bärwalder See ist der östlichste neu geschaffene oder noch entstehende See im **Lausitzer Seenland**. Anders als an seinen westlichen Pendanten wird man hier mit dem Kraftwerk Boxberg daran erinnert, was dem Ganzen zugrunde lag, die Förderung und Verstromung von Braunkohle.

Mit dem industriellen Aufschwung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann im großen Umfang die Gewinnung der Braunkohle im Lausitzer Revier. Da eine Untertageförderung schwierig war, musste die Braunkohle im offenen Tagebau aus den Flözen geholt werden. Brikettfabriken entstanden und mit dem 20. Jahrhundert Kraftwerke zur Stromerzeugung. Immer weiter gruben sich die Bagger durchs Land. Felder und Wälder und immer mehr Dörfer verschwanden. Der Verlust für die einen war der Gewinn für die anderen. Tausende Menschen fanden neue Arbeit. In der Nähe entstanden Bergarbeitersiedlungen und Gartenstädte. Teilweise wurden sie so gebaut, dass Flächen für den landwirtschaftlichen Eigenbedarf und Nebenerwerb dazugehörten. Einige dieser Wohnkomplexe sind bis heute gut erhalten und lebendige Beispiele für die Lausitzer Industriekultur. An der Schwarzen Elster bei Senftenberg liegt die denkmalgeschützte Gartenstadt Marga. Es lohnt sich, einen Abstecher dorthin zu machen, zumal man dabei den Senftenberger See passiert, ein bereits Ende der 60er Jahre gefluteter Tagebau. Hier hat die Natur ihren Lebensraum zurückerobert.

Doch nicht wie in Senftenberg führt das Versiegen der Braunkohle zum Ende ihres Abbaus. Rund 13 Mrd. Tonnen lagern noch zwischen Elbe und Neiße. In den sächsischen und brandenburgischen Tagebauen werden pro Jahr etwa 60 Mio. Tonnen Braunkohle gefördert.²⁶ Es würde also noch für einige Jahrzehnte reichen. Dennoch soll im Jahre 2038 Schluss sein mit der braunkohlebasierten Stromerzeugung. Darauf einigten sich die deutsche Bundesregierung und die Ministerpräsidenten der betroffenen Bundesländer.²⁷ Im Juli 2020 folgte der endgültige Beschluss. Die klimaschädlichen Nebenwirkungen der Braunkohleförderung und -veredlung müssen verschwinden. Wind und Sonne sollen die Energie liefern, die das Land braucht. Die von der Regierung eingesetzte Kommission „Wachstum, Strukturwandel, Beschäftigung“ erarbeitete milliardenschwere Vorschläge, wohin sich die Braunkohlenreviere entwickeln sollen.²⁸ Sie klingen gut und treffen hier doch auf eine Region, die noch andere Lasten trägt. Ein paar Worte dazu, ehe wir der Spree weiter folgen.

Auf Radtouren durch die Lausitz kam ich durch viele Gegenden. Vom Spreewald im Norden und dem Elbe-Elster-Land im Westen bis zum Seenland in der Mitte und in das Oberlausitzer Hügelland im Süden. Ich nahm wunderbare Landschaftsbilder in meine Erinnerungen auf und traf oft, soweit man das in einem schwach besiedelten Gebiet überhaupt erlebt, umgängliche und hilfsbereite Leute. Über alle Unterschiede hinweg zwischen diesem und jenen Ort lässt sich sagen: verfallende Dörfer, stillgelegte Textilfabriken, braches Land und tote Gleise als Folge des wirtschaftlichen Niedergangs der DDR, aber auch des ökonomisch zweifelhaften Wegs zur deutschen Einheit sind noch gegenwärtig. Auf niedrigerem Niveau jedoch hat sich das Leben stabilisiert. Neue Häuser und Straßen, auch Radwege, touristische und kulturelle Angebote, regionale Produkte und wieder belebte Traditionen künden von Fleiß und Ideen der Menschen, die hier leben.

Das erfreut den Reisenden, der sich die Frage stellt, welche Perspektiven die Lausitz hat. Mittelfristig, und auf lange Sicht. Der Raumordnungsbericht 2011 zeichnete auch für die Lausitz ein eher düsteres Bild: „Eine Reihe von ländlichen oder altindustrialisierten Räumen weist eine erhebliche Strukturschwäche mit problematischer demografischer Entwicklung und deutlich unterdurchschnittlicher Wirtschaftskraft auf. Ursachen sind häufig ihre periphere Lage und ihre schlechte Erreichbarkeit, ein Mangel an Arbeitsplätzen oder eine veraltete Industriestruktur.“²⁹

Ein Beispiel ist die Region Oberlausitz-Niederschlesien. Hier leben etwa 600.000 Menschen. Bis zum Jahr 2025 werden es ca. 100.000 weniger sein. Was auch heißt, eine halbe Million wird dort bleiben. Die Strukturpolitik setzt auf gegenseitige Hilfe vor Ort und Vernetzung mit den Städten. Ebenso auf Hilfe vom Freistaat Sachsen und von den Landkreisen. Geld aus Fördertöpfen soll nicht mehr in neue Gewerbegebiete oder Siedlungen gesteckt werden, sondern helfen, den Bestand zu erhalten

und zu verdichten. „Leuchtturmprojekte“ wie die geplante und gescheiterte Luftschiff-Fertigung im Niederlausitzer Brand oder der pompöse Lausitzring bei Senftenberg sind nicht mehr vorgesehen. Drastischer ausgedrückt, geht es nicht um den Aufschwung, sondern um geringeren Abschwung.

Ein weiterer Ansatz besteht darin, gemeinsam mit dem Nachbarn Polen zu handeln. Dazu wurde ein „Gemeinsames Zukunftskonzept 2030 für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum“³⁰ entwickelt. Damit das Leben auf beiden Seiten der Oder und der Lausitzer Neiße weitergeht, und die Lausitz und Niederschlesien nicht Randzonen bleiben oder werden. Was sie geografisch in Mitteleuropa ohnehin nicht sind.

Doch die politischen, wirtschaftlichen und sozialen Langzeitfolgen des Zweiten Weltkriegs und des Umbruchs von 1989/90 sowie der Bevölkerungsrückgang und das geplante Ende der Braunkohlenförderung sind noch nicht alles, was Natur und Menschen in der Lausitz verkraften müssen. Es wird wärmer und die Trockenheit nimmt zu. Eine sächsische Regionalzeitung veröffentlichte dazu eine mehrteilige Reportage unter dem Titel „Savanne Lausitz?“³¹

Wasser heißt das zentrale Thema. Die Lausitz gehört zu jenen Regionen in Deutschland, in denen immer weniger Niederschläge fallen. Spree und Schwarze Elster, die nicht aus Gebirgen kommen, sind am meisten gefährdet. Noch pumpt man Wasser aus Braunkohletagenbauen in die Spree. Die Schwarze Elster trocknete stellenweise schon mehrmals aus. Weil der Grundwasserspiegel sinkt, fehlt auch Wasser für die Teichwirtschaften. Man lässt in einigen Teichen Wasser ab, um andere weiter nutzen zu können. Außerdem wirkt sich das wärmere Wasser negativ auf die Fischzucht aus. In Seen breiten sich Algen aus und Baden wird immer häufiger verboten. Felder müssen mehr als früher künstlich bewässert werden. Die Trockenheit schwächt immer mehr Bäume und macht sie anfälliger für Krankheitserreger.

Auch das große Projekt Seenland lässt sich nicht wie geplant realisieren. Länger als anfänglich berechnet dauert die Flutung der ehemaligen Tagebaue.

Manche schauen auf die Flüsse, die aus regenreicheren Gebirgen kommen, wie Oder, Lausitzer Neiße und Elbe. Überlegen, ob von diesen Kanäle zu den besonders trockenen Zonen angelegt werden könnten. Doch die Flüsse selbst haben immer häufiger niedrige Pegelstände. Ein anderes Zauberwort heißt Renaturalisierung. Vernachlässigte alte Gewässer, überbaute Bäche und versiegelte Böden sollen freigelegt werden, Wasser aufnehmen, wenn es regnet oder der selten gewordene Schnee schmilzt. Bäume und Hecken an den Rändern von Feldern und Weiden sollen vor Wind schützen, der die Erde austrocknet. Was natürlich auch Radfahrern hilft, wenn sie gegen Böen ankämpfen.

Nostalgisch erinnere ich mich an das Lied des kroatischen Sängers Dani Marsan:

*„Dort, wo der Regen fällt, wenn man ihn bestellt, und nur dann,
ja, dort, wo die Sonne scheint, wo es uns beliebt, wart' ich auf dich.
Dort, wo das Leben lebt und den Tot begräbt, den Sensemänn,
dort, ja du hast mein Wort, findest du den Ort, findest du mich.“³²*



Jetzt radeln wir erstmal weiter an der Spree, genauer gesagt entlang des bei DDR-Soldaten verhassten Truppenübungsplatzes Nochten, und kommen in die Niederlausitz. Kurz vor den Toren Sprembergs verlassen wir Sachsen und erreichen das Bundesland Brandenburg. Wo unbemerkt Preußen Sachsen küsst.

In Spremberg läuft uns der Schriftsteller Erwin Strittmatter über den Weg. Allerdings nur in Gedanken, den er starb bereits 1994 im havelländischen Schulzenhof. Geboren wurde er jedoch in Spremberg, sorbisch Grodk, am 14. August 1912.

Für mich gehört die Roman-Trilogie „Der Wundertäter“ zu den wichtigsten Büchern in der DDR. Gleichrangig neben „Der geteilte Himmel“ und „Kindheitsmuster“ von Christa Wolf. Beim Wundertäter handelt es sich um den Bäckergehilfen Stanislaus Büdner mit Hang zum Dichten, der schließlich ein erfolgreicher und staatskritischer Schriftsteller wurde. Strittmatters Leben. Neben den Romanen stehen viele schmale Erzählbändchen in meinem Bücherregal. Eines trägt den Titel „Selbstermunterungen“. Gleich der erste Satz sprach mich an: *„Der Sinn meines Lebens scheint mir darin zu bestehen, hinter den Sinn meines Lebens zu kommen“*. Kurz danach folgt ein ebenso bemerkenswerter: *„Ich will die Menschen, die sich zu Mächtigen machen, nicht mehr fürchten; sie haben ihrerseits ihre Furcht, die man ihnen einjagt, wenn man sie nicht fürchtet.“³³* Strittmatter kam in die Schule, als der Kaiser abdankte. Als Dreißigjähriger wurde er zur faschistischen Militärpolizei einberufen. Dieser Umstand und sein späteres loyal-kritisches Engagement in der DDR bildeten posthum den Kern von teilweise heftigen Kontroversen um den Schriftsteller. Das kann jedoch die literarische Bedeutung seiner Bücher nicht schmälern. Erwin Strittmatter bleibt ein wichtiger Chronist des Lebens in der Niederlausitz. Im Dreiteiler „Der Laden“ liest man authentisch, weil von Strittmatter erlebt, über Kinderabenteuer, vom Dorftratsch und was große Politik aus kleinen Leuten macht. Ende der 90er Jahre wurde das Buch verfilmt. Danach ist aus dem ehemaligen Laden von Strittmatters Eltern in Bohsdorf nahe Spremberg ein vielbesuchter Erinnerungsort an den Schriftsteller geworden.

Wirklich braune Brühe bekommt man hinter Spremberg zu Gesicht. Es ist die Farbe, die das Wasser der Spree annimmt. Der Wiederanstieg des Grundwassers, nachdem die Braunkohlegruben stillgelegt wurden, löst in der Tiefe abgelagertes Eisenhydroxyd und Sulfat. Es gelangt nach oben in Seen, Bäche und Flüsse und damit auch in die Spree. Flora und Fauna sind gefährdet, zudem ist der Spreewald nicht

weit entfernt. Aufwändig und teuer wird das Wasser gereinigt, so auch vor der Talsperre Spremberg.³⁴ Tatsächlich wird die Spree im weiteren Verlauf wieder klarer, bevor sie **Cottbus** erreicht, die einzige Großstadt in der Lausitz. Ob sie das bleibt, hängt davon ab, welches Szenario der Bevölkerungsentwicklung Realität wird. Die optimistische Version sieht Cottbus als wachsenden Standort für Hochtechnologie sowie Lehre und Forschung. Darauf hoffend, dass viele junge Leute kommen und bleiben. So wie die, die am warmen Sommerabend Straßen, Parks und Kneipen bevölkern und der Niederlausitz etwas Heiteres bringen.

So rosig sieht die Zukunft in **Forst** an der Lausitzer Neiße leider nicht aus, wohin wir einen Abstecher unternehmen. Dabei hatte es im 18. Jahrhundert recht verheißungsvoll begonnen, dank des Grafen Heinrich von Brühl.

Der Erste Minister des sächsischen Königs August III. und Intimfeind von Preußens Friedrich dem Großen erwarb 1746 die Standesherrschaft Forst und ließ 1750 eine Tuch- und Leinenmanufaktur einrichten. Knapp einhundert Jahre später war Forst neben Cottbus, Guben und Spremberg eine wichtige Tuchmacherstadt und wurde als „deutsches Manchester“ betitelt. 1913 wurde der „Ostdeutsche Rosengarten“ angelegt und bald im ganzen Reich bekannt. Heute zieht er immer noch Tausende Besucher an, vor allem Ende Juni, wenn die alljährlichen Festtage stattfinden.

Drei Zäsuren haben aus dem prosperierenden Forst eine gebeutelte Stadt gemacht. Nach dreimonatigen Kämpfen zwischen deutscher Wehrmacht und Roter Armee im Frühjahr 1945 waren 85 Prozent der Häuser zerstört. Kurz darauf erfolgte die Westverschiebung der polnischen Grenze bis an die Lausitzer Neiße und die östliche Stadthälfte kam zu Polen. Nach dem Krieg wurden zerstörte Fabriken wieder aufgebaut und verstaatlicht. Bis 1990 sind in der Lausitzer Textilindustrie, einschließlich der in Forst, Hunderttausende beschäftigt gewesen. Durch die Abwicklung der volkseigenen Betriebe sank diese Zahl innerhalb weniger Jahre auf weniger als zehn Prozent. Erst nach und nach gelingt es, kleineren und mittleren Unternehmen auf dem Markt solide Fuß zu fassen, auch gegenüber der billigen Massenware aus Fernost. Doch eine Zukunftsindustrie mit steigenden Beschäftigtenzahlen wird sich daraus nicht mehr entwickeln.

Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation, die sich auch im Stadtbild bemerkbar macht, kommen eine Menge Leute nach Forst. Das liegt nicht nur am Rosengarten, sondern auch am Oder-Neiße-Radweg. Der hat sich deutschlandweit einen guten Namen gemacht und zieht Reiseradler aus allen Teilen des Landes an. Forst ist meist ein Etappenort auf mehrtägigen Touren. Oft staunen die Besucher über eine glanzvoll renovierte Kirche. Es handelt sich um die evangelische Stadtkirche St. Nikolai. In einer Gruft befindet sich die Grabstätte des Grafen Heinrich von Brühl. Als er 1763 starb, gehörte Forst noch zu Sachsen.

Aus dem Zimmer in der oberen Etage einer Pension, direkt an der Neiße gelegen, schaue ich gen Osten nach Polen und sehe keine Stadt mehr, nur noch Wald. Der gehört zur polnischen Niederlausitz, die wir ein andermal besucht hatten. Im Kapitel „Zwischenland“ (aus „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“) berichte ich darüber. Ebenso über meine Erlebnisse entlang des Neiße-Radwegs.



Am nächsten Tag folgen wir ab Cottbus wieder dem Spreeradweg, und auch diesmal bleibt es nicht ohne einen kleinen Abstecher. Wir radeln durch die große **Teichlandschaft von Peitz**, in der seit dem 16. Jahrhundert Fischzucht betrieben wird, allem voran Karpfen. Die Tradition wird wachgehalten und so findet jährlich im Herbst der Peitzer Fischzug als regionaler Höhepunkt statt. Gleich nebenan wird im Tagebau Jänschwalde noch Braunkohle gefördert und im benachbarten Kraftwerk verstromt. Weithin sichtbar zieht weißer Rauch in den Himmel. Das Kühlwasser, nach seinem Gebrauch wohl temperiert, wird in die Fischteiche geleitet. Die wärmen sich gleichmäßig auf, nicht so extrem wie in der Sommerhitze.

Auf dem Spreeradweg, bläst uns der Wind mächtig ins Gesicht. Radeln auf dem Damm und ringsherum keine schützenden Bäume verlangt einiges an Kraft. Den Kopf nach vorn gebeugt, nimmt man von der weiten Landschaft und den weißen Wolken vor dem blauen Himmel wenig wahr, und hofft, nach jeder Flussbiegung möge es leichter werden. Endlich erreichen wir den Ort Burg im **Spreewald** und gelangen in das dichte Netz von Spree, Nebenarmen und Kanälen. Es folgen Lübbenau und Lübben. Der Spreewald ist über Brandenburg und Sachsen hinaus bekannt. Für Berliner liegt er fast vor der Haustür. Touristen kommen in großer Zahl und lassen sich in langen Holzkähnen durch die Kanäle staken. Rund eintausend Kilometer Fließe gehören zum Spreewald, gesäumt von dichten Bäumen, Feldern und Weiden, kleinen Dörfern. Die äußerliche Idylle verbirgt auch hier ernsthafte Sorgen. Wasser wird knapp. Schon jetzt werden Wehre herabgelassen und kleinere Gewässer von der Spree abgeschottet. Damit die Hauptadern genügend Wasser behalten. Das ist nicht nur für die Kahnführer ein Problem, sondern auch für Obst- und Gemüsebauern, die ihre Felder nicht mehr aus Flussarmen bewässern können.

In Berlin fragt man sich besorgt, wieviel Wasser die Spree noch in die Stadt bringen wird, wenn alle Braunkohletagebaue stillgelegt sein werden. Es verblüfft schon, wie die großen Themen der Welt in Regionen wie der Lausitz konkret sichtbar werden.

Theodor Fontane - Begegnung N° 1

Bis in den Spreewald war auch Theodor Fontane gekommen auf seinen „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“. Dieses Buch, genauer gesagt sind es fünf Bände, lässt die Seele der von ihm erkundeten Regionen spüren. Beim Erinnern und Schreiben liegen sie immer neben mir.³⁵

Ein Satz begleitet meine weitere Reise entlang der Spree, und später auch der Havel: *„Wer in die Mark reisen will, der muss zunächst Liebe zu ‘Land und Leuten’ mitbringen, mindestens keine Voreingenommenheit... Wenn du reisen willst, musst du die Geschichte des Landes kennen und lieben... Ich bin die Mark durchzogen und habe sie reicher gefunden, als ich zu hoffen gewagt hatte“.*

Im Schlusswort zum vierten Band „Spreeland“ schildert Theodor Fontane, wo und wie er auf die Idee gekommen war, durch die Mark Brandenburg zu wandern und darüber zu schreiben. Es geschah ausgerechnet auf einer Schlösser-Tour durch Schottland. Als er die alten Häuser besichtigt hatte, kam er zu dem Schluss: *„je nun, so viel hat die Mark Brandenburg auch. Geh‘ hin und zeig‘ es.“.*

Nach den ersten Exkursionen von Berlin aus ins Märkische Land merkte er, *„dass ich aus dem ursprünglichen Plauderton des Touristen in eine historische Vortragsweise hineingeriet... mir das Vorherrschen des Historischen als unerlässlich schien“.* Ganz unbescheiden finde ich mich hierin wieder. Deshalb zitiere ich noch einmal meinen Blogbeitrag vom Mai 2016 mit dem Titel „Fontane auf dem Fahrrad“.

„Fontane auf dem Fahrrad klingt ein bisschen wie "Molière auf dem Fahrrad“, ein kleiner aber feiner französischer Film aus dem Jahre 2012. Viel gemeinsam haben sie nicht. Bis auf die Abgeschiedenheit der weiten Landschaft. Fontane hat seine „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ nur teilweise zu Fuß unternommen. In Pferdekutschen und auf Booten soll er die „Lande zwischen Elbe und Oder“ erkundet haben. Vom Fahrradfahren liest man nichts. Das wäre im märkischen Sand und auf dem dörflichen Kopfsteinpflaster sicher strapaziös gewesen. Und das tourentaugliche Fahrrad wurde erst später entwickelt. Doch der Titel „Fontane auf dem Fahrrad“ ging mir nicht aus dem Kopf, als ich mal wieder durch die Lausitz radelte. *“Zustände von Armut und Verwahrlosung schieben sich in die Zustände modernen Kulturlebens ein... wo es gut sein könnte, da triffst du es vielleicht schlecht, und wo du das Kümmerlichste erwartest, überraschen dich Luxus und Behaglichkeit“ (Theodor Fontane 1864).*

Meine Radtour führte von Baruth/ Mark über Märkisch-Buchholz und Groß Wasserburg nach Lübben. Von dort aus fuhr ich am nächsten Tag nach Senftenberg.

Märkisch Buchholz hieß bis 1937 Wendisch-Buchholz und ist heute mit knapp 800 Einwohnern die kleinste Stadt Brandenburgs. Die Kirche steht in der Mitte und einen Lebensmittelladen gibt es auch. Nicht weit vom Markt entfernt kann man in einem kleinen Eckhaus Spreewälder Spezialitäten kaufen. Die freundliche Dame fungiert zugleich als örtliche Touristeninformation. Von ihr erfuhr ich, wo der Schriftsteller Franz Fühmann (1922 – 1984) wohnte und wie ich sein Grab auf dem hiesigen Friedhof finde. Außerdem: Reste eines Jüdischen Friedhofs mit alten Grab-

steinen sind am Stadtrand im Wald unter hohen Bäumen verborgen. Durch Märkisch-Buchholz führt der Dahme-Radweg. Ihm folgt bis hierher ein von Berlin kommende Fernradweg nach Dresden (!) Im Weiteren verläuft dieser bis Groß Wasserburg, wo er den Spree- und den Gurkenradweg trifft. Nun ist man im Unteren Spreewald. Die Landschaft ist weiter und seenreicher als südlich von Lübbenau. In Schlepzig trifft man auf die Schiffer mit ihren Spreekähnen. Das wiederholt sich in Lübben, einer sehenswerten Kleinstadt.

Für die weitere Fahrt nach Senftenberg wählte ich eine Strecke, die zehn Kilometer kürzer war als der Fernradweg. Ohne Fahrrad-Navi bin ich auf die ausgedruckten PDF-Pläne angewiesen. Die sind sehr genau und führen mich größtenteils über Abschnitte der bekannten Brandenburger Radwanderrouen. Nur zum Schluss wird es spannend. Ich soll die Straße durch den stillgelegten Teil des Tagebaus Meuro nehmen. Offiziell ist die Durchfahrt verboten. Doch außer mir sind hier viele Autofahrer unterwegs. Irgendwann endet die Straße und mündet ohne Wegweisung in eine andere. Die ist auf meinem Plan nicht eingetragen... Zum Glück kommt ein kleiner Transporter vom Straßendienst. Der hält an und ich erfahre, in welche Richtung ich fahren soll. Bald komme ich am Zielort Senftenberg an. Fontane wäre - ohne Fahrrad - vermutlich an einem Tage nicht so weit gekommen.“



Es sind nur noch einige Kilometer zu fahren, ehe man die geografische Region der Lausitz verlässt. Deshalb schließe ich an dieser Stelle den historischen Rückblick ab:

Wie schon erwähnt, 1815 gelangte die Niederlausitz zur preußischen Provinz Brandenburg und hörte auf, eine eigene Markgrafschaft zu sein. Preußen wurde 1947 als Staat aufgelöst. Es blieb die alte Mark Brandenburg.

Die lag ebenso wie Sachsen in der Sowjetischen Besatzungszone und ab 1949 in der DDR. 1952 wurden die Länder als administrative Einheiten durch neu gebildete Bezirke ersetzt. Die Niederlausitz gehörte im Wesentlichen zum Bezirk Cottbus, die Oberlausitz zum Bezirk Dresden. Das niederschlesische Görlitz nahm wieder seinen Platz in den Oberlausitzer Sechsstädten ein. Derer es nur noch fünf sind, da Lauban mittlerweile polnisch geworden war. Die regionale Identität der Lausitzer geriet in den Hintergrund. Obwohl Polen und die Tschechoslowakei im gleichen politischen, militärischen und wirtschaftlichen System wie die DDR integriert waren, dauerte es bis zum Jahre 1972, bevor sich durch Pass- und Visafreiheit ein kleiner Grenzverkehr zwischen der Lausitzer Bevölkerung und ihren Nachbarn entwickeln konnte.

1990 erlangte Deutschland seine staatliche Einheit wieder. Mit der Verpflichtung, die Oder-Neiße-Grenze zu Polen als endgültig anzuerkennen. Die Wirtschafts- und Währungsunion brachte die D-Mark in den Osten und die Konkurrenz gleich mit. In der Lausitz waren die Folgen besonders krass spürbar. Hohe Arbeitslosigkeit und

starke Abwanderung gen Westen. An die Stelle der politischen Bezirke traten wieder die (Bundes-)Länder Brandenburg und der Freistaat Sachsen.

Die Region Lausitz findet auf neue Weise und doch wie seit mehr als tausend Jahren ihren Platz als Bindeglied zwischen Deutschland, dem nunmehr polnischen Schlesien und dem tschechischen Böhmen. 2004 wurden Polen und Tschechien in die Europäische Union und den Schengen-Raum aufgenommen. Die Grenzen verschwanden zwar nicht, aber sie trennen viel weniger als in den sechzig Jahren zuvor seit Ende des Zweiten Weltkriegs. Eigentlich sollte es jetzt aufwärts gehen.



Der Spreeradweg folgt dem Fluss ostwärts bis Fürstenwalde. Nahe der Stadt beginnt oder endet, je nachdem, der Oder-Spree-Kanal.

Die Mark Brandenburg und Berlin sind reich an Seen. Doch für den Handel brauchte es Wasserstraßen und Anschluss ans Meer. Deshalb ließen die brandenburgischen Kurfürsten ab dem 17. Jh. Kanäle bauen mit dem Ziel, schneller an die Oder und zur Ostsee sowie an die Elbe und zur Nordsee zu gelangen. Im 18. und 19. Jh. entstand der Elbe-Havel-Kanal. Bereits 1668 wurde der Friedrich-Wilhelm-Kanal angelegt, der von der Spree an die Oder führte. Als er zu klein wurde, folgte der Bau des Oder-Spree-Kanals. Mit ihm wuchs der Binnenverkehr auf dem Wasser nach Schlesien. Der dritte im Bunde ist der 1914 eröffnete Hohenzollernkanal, der heutige Oder-Havel-Kanal, als Verbindung Berlins mit dem Ostseehafen Stettin. Auch er hat kleine Vorläufer, die auf Geheiß der brandenburgischen Kurfürsten gebaut wurden.

Ab Fürstenwalde mäandert der Spreeradweg mit dem Fluss bis er die Kleinstadt Erkner erreicht. Von hier aus fährt die S-Bahn nach und durch Berlin. Manchem Tourenradler aus entfernteren Regionen habe ich empfohlen, diese zu nutzen. Denn der ausgeschilderte Radweg endet schon in Köpenick und bis zum Brandenburger Tor muss man schon Großstadtradeln gewohnt sein.

An **Berlin** scheiden sich die Geister. Den einen ist die Stadt ein grauer Moloch, laut, schmutzig und derb. Den anderen verheißt sie Lebensglück.

Berlin erlebten wir dreimal. 1984 kamen wir der Arbeit wegen in die DDR-Hauptstadt. 1990 wurde Berlin „Werkstatt der deutschen Einheit“ und 1999 als Sitz des Bundestages wieder deutsche Hauptstadt. 2011 kehrten wir nach siebenundzwanzig Jahren prallen Lebens aus familiären Gründen nach Dresden zurück.

Auch die Geschichte Berlins ist eine, die entlang der Flüsse erzählt werden kann. Eigentlich handelt es sich um ihre Vorgeschichte (nicht zu verwechseln mit vorge-schichtlich). Dort wo Dahme und Spree aufeinander treffen, weit draußen in Köpenick, siedelten sich im frühen Mittelalter die slawischen Spreewanen an. An der Mündung der Spree in die Havel, im fernen Spandau, taten es ihnen die Heveller

gleich. Dann vergingen ein halbes tausend Jahre, bis die Askanier Markgrafen in Brandenburg wurden und Städte gründeten. 1237 soll auf der Spreeinsel Cölln, etwa auf halbem Wege zwischen Köpenick und Spandau, ein Handelsplatz entstanden sein, auf der anderen Flussseite kurz darauf Berlin, das der neuen Doppelstadt den Namen gab. 1987 fanden beiderseits der Mauer glamouröse 750-Jahrfeiern der Stadtgründung statt. Weil im Osten Material und Leute fehlten, um alle geplanten Projekte rechtzeitig fertigzustellen, galt es zu improvisieren. Zwei Jahre später half auch das nicht mehr. Die Mauer fiel ein.

Es dauerte nicht lange, bis man entlang der ehemaligen Grenze auf dem Mauerradweg die Stadt und ihre ländliche Umgebung entdecken konnte. Inklusive Pilze sammeln und Picknick machen. Noch bevor die D-Mark nach Pankow und Lichtenberg kam, boten im Frühjahr 1990 Reedereien Schifffahrten auf Spree und Havel an. Von Treptow aus fuhr man nicht mehr nur in Richtung Köpenick und zum Müggelsee, sondern auch westwärts nach Spandau und zum Wannsee. Am Reichstag vorbei, wo noch Grenzanlagen standen. Fünf Jahre später gingen wieder Bilder aus Berlin um die Welt. Christo und Jeanne-Claude verhüllten den Reichstag für zwei Wochen. Seit 1999 schließlich kann man die gläserne Kuppel auf dem vom Briten Norman Forster komplett umgestalteten Reichstag betreten.

Weit wandert der Blick von dort über die Stadt. Verliert sich in der Ferne, wo die Häuser nicht aufhören. Neben den häufig regierungsnahen zahlungskräftigen Neubürgern leben viele Berliner ihr Leben wie eh und je im Kiez oder zogen in den Speckgürtel. Allerdings wächst die soziale Ungleichheit. Zudem bilden alte und neue Migranten immer stärker eigene Lebenswelten.

Viele Lieder besingen die Stadt. Von Walter Kollos *„Solang noch Untern Linden die alten Bäume blühh, kann nichts uns überwinden, Berlin bleibt doch Berlin“* bis zu den 1989 veröffentlichten *„Verlorene Kinder(n)“* der Rockgruppe Silly: *„In die warmen Länder würden sie so gerne fliehn, die verlorenen Kinder in den Straßen von Berlin. Zu den alten Linden die nur in der Ferne blühh. Die sie nicht mehr finden in den Straßen von Berlin.“* Helga Hahneemann trällerte *„Hundert Mal hab ick Berlin verflucht, Hundert mal weit weg mein Glück jesucht. Hundert Mal jehault, Du machst mich krank, Hundert Mal jebetet, Jott sei Dank.“*³⁶

Auch Theodor Fontane kommt noch einmal zu Wort. Für ihn sind die „einfachen“ Berliner *„Jener Schicht entsprossen, wo die Steifheit aufhört und der Zynismus noch nicht anfängt. Ein leichtlebigen Völkchen, das alles gelten lässt, nur nicht die Spielverderberei, ein wenig eitel, ein wenig kokett, aber immer munter und harmlos.“* Ganz so ideal dürfte es allerdings Ende des 19. Jahrhunderts nicht gewesen sein, aber vermutlich waren die Berliner mehr unter sich und ohne Zuzügler aus Sachsen, Schwaben und dem Orient.

Beschrieben hat Fontane das „leichtlebige Völkchen“, nachdem er bei den „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ einen Ausflug nach Friedrichsfelde unternommen hatte. Der Ort lag damals noch vor den Toren Berlins. Die Geschichte seines kleinen Schlosses enthält eine besondere Episode. Vom Juli 1814 bis Februar 1815 wohnte hier der sächsische König Friedrich August I., den die Preußen nach der Völkerschlacht in Leipzig 1813 gefangengenommen hatten. Erst durfte er im Berliner Stadtschloss residieren, ehe es ihn nach Friedrichsfelde zog. Die Annalen berichten von einem ungezwungenen und komfortablen Aufenthalt und vom freundlichen Umgang mit den Einwohnern. Derweil sein eigenes vom Krieg verwüstetes Land darnieder lag. Wo Preußen Sachsen küsst...

So schließt sich der Kreis. Die Spree mit ihren Gesichtern und Geschichten gelangt ans Ziel. Ruhig vereinigt sich ihr Wasser in Spandau mit der Havel.

An der Havel von Berlin bis Brandenburg

Stichwort Spandau. Spandau liegt jwd. Das heißt „Janz weit draußen“ und im Westen. Folglich kam ich erst nach dem Mauerfall 1989 hierher. Seit 1920 gehört die Stadt zu Groß-Berlin. Die Geschichte ihrer Vorläufer reicht bis ins 7. Jahrhundert zurück, wie ich schon weiter vorn erwähnte. Bemerkenswert ist der Bau einer Festung während der Zeit der Renaissance, dem 16. Jahrhundert. Seither prägt die mächtige Zitadelle den Ort am Zusammenfluss von Spree und Havel.

1846 wird die Eisenbahnstrecke von Berlin nach Hamburg eröffnet. Spandau erhält seinen ersten Bahnhof. Den neuesten eröffnete man 1998, als die Schnellfahrstrecke von Berlin nach Hannover in Betrieb ging. Ich habe nicht gezählt, wie oft ich mit dem Zug unweit dieses Bahnhofs über die Havel gefahren bin. Doch jedes Mal war es, als ob ich gerade an dieser Brücke Berlin verließ oder wieder erreichte.

Spandau und die Havel kenne ich auch mit dem Blick von oben. Aus dem Flugzeug beim Start oder bei der Landung im nahen Flughafen Tegel. Der ursprünglich französische Militärflugplatz entwickelte sich zum wichtigsten Airport Berlins. 1974 wurde das architektonisch herausragende Hauptterminal in Sechseckform eröffnet. Im Taxi konnte man sich im Innenring bis zum jeweiligen Abfertigungsschalter chauffieren lassen. Auch das erlebte ich unzählige Male. Ende 2020 wurde der Flughafen Tegel geschlossen. Der neue Airport liegt jwd in Schönefeld.

Jetzt steige ich jedoch aufs Fahrrad um und folge der Havel gen Süden.

Theodor Fontane - Begegnung N° 2

„Die Havel, um es noch einmal zu sagen, ist ein aparter Fluss ... Er beschreibt einen Halbkreis, kommt von Norden und geht schließlich wieder gen Norden. Das Blau ihres Wassers und ihrer zahllosen Buchten (sie ist tatsächlich eine Aneinanderreihung von Seen) machen sie in ihrer Art zu einem Unikum. Das Stückchen Erde, das

sie umspannt, eben unser Havelland, ist ... die Stätte ältester Kultur in diesen Landen. Die Havel darf sich einreihen in die Zahl deutscher Kulturströme.“

Theodor Fontane gab seinen Berichten über die Ausflüge an die Havel, zwischen Oranienburg und Schwielowsee, den Titel „Havelland“. Darin findet man stimmungsvolle Naturbeobachtungen, ausführliche historische Reminiszenzen und immer wieder gibt er Einblicke in das Leben der Leute am Fluss. Das Buch erschien anno 1873, die darin geschilderten Reisen begannen zehn Jahre zuvor. Fontane schrieb durchaus mit ironischer Distanz zu dem, was er sah und hörte. Zugleich schwingt oft eine Art von Loyalität gegenüber den Herrschern aus dem Hause Hohenzollern mit, den verblichenen und den damals regierenden. Die hatten gerade in den drei sogenannten „Reichseinigungskriegen“ gegen Dänemark, Österreich und Frankreich gesiegt und sich in Versailles zum deutschen Kaiser krönen lassen.

Das Kaiserreich ging 1918 unter, doch Fontanes „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ bleiben für mich bis heute der beste Zugang zu Land und Leuten.



Die Havel kommt aus der Mecklenburgischen Seenplatte und mündet nach 334 Kilometern zwischen Havelberg und Wittenberge in die Elbe. In Spandau, wo sie die Spree aufnimmt, hat sie schon mehr als die Hälfte ihres Wegs zurückgelegt. Für die Schifffahrt wichtig sind zwei Kanäle nördlich von Berlin: der Oder-Havel-Kanal bei Oranienburg und der Havelkanal unterhalb von Hennigsdorf. Mit dem ersten ist der Ostseezugang verbunden, mit dem zweiten wird Berlin großräumig umfahren. Das war ein Projekt der DDR-Regierung der 50er Jahre. Es hatte neben den unstrittigen Vorteilen für weiter ins Land fahrende Schiffe auch den politischen Zweck, Westberlin zu meiden. Das ähnelt sehr dem zehn Jahre später gestarteten Bau des Elbe-Seitenkanals zwischen Wolfsburg und Lauenburg. Auf ihm konnten Schiffe aus Hamburg nach Westdeutschland gelangen, ohne den Osten passieren zu müssen.

Entlang der Havel führt der gleichnamige Fernradweg. Im zugehörigen „Bike Guide“ steht der Hinweis, man könne ab Oranienburg mit der S-Bahn bis zum Wannsee im Süden fahren. Dann bräuchte man nicht durch Berlin radeln. Es erinnert mich an den schon genannten, ähnlich lautenden Tipp, den ich Spreeradweg-Touristen gab. Doch an der Havel würde man viel mehr verpassen. Zunächst kommt man vor und hinter dem ehemaligen Mauerstreifen „nur“ durch Wald und Stadtrandsiedlungen. Doch dann taucht der Tegeler See auf und spätestens hier beginnt die „Kulturlandschaft Berlin - Potsdam“. Die Havel mit ihren Seen ist das verbindende Element.

Der offizielle Radweg führt von Spandau aus zunächst auf der rechten Flussseite weiter bis Kladow. Von dort soll man mit der Fähre nach Wannsee übersetzen. Es ist allerdings auch reizvoll, jedoch topografisch etwas beschwerlicher, links der Havel zu bleiben und durch den Grunewald zu radeln.

Von Berlin nach Potsdam, und natürlich auch in die Gegenrichtung, kann man auf verschiedene Weise gelangen. Mit dem Rad oder gar zu Fuß, mit dem Schiff, mit der S- und Regionalbahn oder mit dem Auto. Wir haben das alles und öfter getan.

Die Stadtlandschaft, der Begriff schließt die Kulturlandschaft ein, wie sie sich heute zeigt, hat sich über mehrere Jahrhunderte hinweg entwickelt. Es handelt sich tatsächlich um eine Stadt - Landschaft.³⁷



Wie so vieles in der Mark Brandenburg, beginnt auch der Dualismus von Berlin und Potsdam mit dem Aufbruch, den der „Große Kurfürst“ (Friedrich Wilhelm) seinem vom Dreißigjährigen Krieg gebeutelten Land verordnete. 1660 wählte er die kleine Stadt Potsdam zur Nebenresidenz der Hohenzollern. Ließ ein neues Stadtschloss bauen und Straßen pflastern. An denen barocke Häuser für Adlige und Bürger entstanden. Eine triftige Begründung für die kurfürstliche Entscheidung habe ich noch nicht gefunden. Immerhin begann auch für Berlin eine Periode des Aufschwungs.

1685 erlaubt das kurfürstliche „Edikt von Potsdam“ hugenottischen Flüchtlingen aus Frankreich, sich in Brandenburg niederzulassen. Ab 1693 wird die Königsstraße von Berlin nach Potsdam gebaut. Einhundert Jahre später entsteht aus ihr die erste preußische Chaussee, eine breite, durchgehend befestigte Kunststraße.

Mit dem „Soldatenkönig“ (Friedrich Wilhelm I.) beginnt ab 1713 der Ausbau Potsdams zur Garnisonsstadt. Die Bevölkerungszahl wächst schnell, nicht nur durch das Militär, sondern auch durch die Zuwanderung von Handwerkern. Von 1721 bis 1735 entstehen die Nikolai-, Heilig-Geist- und Garnisonskirche und mit ihnen der Dreikirchenblick auf die Silhouette Potsdams. Ein Phänomen, das bis in die Gegenwart nachwirkt und Streit hervorruft, wie man mit historischen Bauwerken umgeht.

Seine Glanzzeit erlebt Potsdam ab 1740 unter „Friedrich dem Großen“ (König Friedrich II.). Er lässt es zum Nachteil Berlins als königliche Residenzstadt ausbauen. Acht Jahre lang wird das Stadtschloss umgestaltet. Von 1745 bis 1747 entsteht Schloss Sanssouci mit weiteren Gebäuden. Auch die Innenstadt wächst weiter. Der Zuzug auswärtiger und ausländischer Handwerker hält an. Davon zeugen das Holländerviertel und das böhmische Weberviertel Nowawes in Babelsberg.

Währenddessen wurde in Berlin anstelle des alten nach Westen gerichteten Stadttors ein neues im klassizistischen Stil errichtet und 1791 ohne Pauken und Trompeten eröffnet. Das Brandenburger Tor. Drei Jahre später erhielt es seine Quadriga. Napoleon ließ sie 1807 herunternehmen und nach Frankreich bringen. Erst 1814 kam sie zurück, von den Berlinern spöttisch als „Retourkutsche“ bezeichnet.

Die Besetzung von Berlin und Potsdam durch die Armee Napoleons dauerte nicht so lange, von 1806 bis 1808. Der preußische Machtzuwachs war unterbrochen. Die

nachteiligen wirtschaftlichen Folgen spürte man ein paar Jahre länger. Doch in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts begann erneut ein Aufschwung. Diesmal verbanden und ergänzten sich königliche Ambitionen und Errungenschaften der industriellen Revolution auf beeindruckende Weise.

König Friedrich Wilhelm IV. ließ zwei Genies wirken, den Architekten und Baumeister Karl-Friedrich Schinkel und den Landschaftsarchitekten und Gartengestalter Peter Joseph Lenné. Es entstanden die Schlösser Charlottenhof und Babelsberg, die Heilandskirche Sacrow und die Orangerie in Sanssouci. Lenné setzte seinen „Verschönerungsplan der Umgebung von Potsdam“ um, den er bereits 1833 entworfen hatte. Ein Vorbild dafür sah er in Schloss und Park Wörlitz an der Elbe. Zwischen Berlin und Potsdam wurden die Havelseen als das naturräumlich verbindende Element erkannt. Sie stehen in enger landschaftlicher Beziehung zu den Schlössern und Bauwerken. So nahm das einzigartige Ensemble seine bis heute fortdauernde Gestalt an. Ob die Bezeichnung „Preußisches Arkadien“ aus jener Zeit stammt, oder später von Kunst- und sonstigen Historikern beigegeben wurde, kann ich nicht sagen. Das „Tal der Schlösser“ vor dem niederschlesischen Riesengebirge trägt daselbe Attribut und verdankt es auch preußischen Architekten und Gärtnern.

Während die europäischen Monarchen in der nachnapoleonischen Ära ihre Macht restaurierten, und damit den sozialen und nationalistischen Revolutionen von 1830 und 1848 den Boden bereiteten, schritt zugleich die industrielle Revolution voran.

1838 wurde die Eisenbahnstrecke von Berlin nach Potsdam eröffnet. Zehn Jahre später fuhren die Züge bis nach Magdeburg. Einer ihrer Fahrgäste hieß Theodor Fontane. Der nun keine Kutsche brauchte, um ins Havelland bis nach Werder zu reisen. 1865 fuhr das erste Dampfschiff die Havel hinab.

Mit der neuen Eisenbahnverbindung gelangte man wesentlich schneller als früher aus Berlin heraus nach Potsdam. Dem Zug des Adels nach Südwesten im 17. und 18. Jahrhundert folgte so in der zweiten Hälfte des neunzehnten der Um-Zug wohlhabender bürgerlicher Berliner nach Potsdam. Zugleich entstanden neue Villensiedlungen an der Peripherie der ungemütlich gewordenen Gründerzeit-Metropole Berlin. Wannsee, Zehlendorf, Lichterfelde und Dahlem wurden die neuen Adressen. Damit die Bewohner weiterhin schnell ins großstädtische Leben gelangten, eröffnete man 1874 die Wanneseebahn, die schon bald bis Potsdam weiterfuhr.

Die folgende Jahrhundertwende charakterisiert zugleich den Beginn eines Prozesses, der heute als Suburbanisierung Berlins bezeichnet wird.

Der Erste Weltkrieg hielt diese Entwicklung eine Weile auf. Im Grunewald, seit 1904 Volkspark von kaiserlichen Gnaden, wurde Holz gefällt, um in kalten Kriegswintern verheizt zu werden. 1918 endete die Herrschaft der Hohenzollern. Zu ihrem Erbe gehört auch die Kulturlandschaft zwischen Berlin und Potsdam.

1920 entstand aus acht bis dahin selbständigen Städten, 59 Landgemeinden und 27 Gutsbezirken Groß-Berlin. Erst jetzt grenzte die eine Stadt wirklich an Potsdam.

Nach Weltkrieg Nummer Zwo wurden in den beiden kriegszerstörten Innenstädten nur wenige der alten Gebäude wieder aufgebaut. Das überließ man den nächsten Generationen. Seit der Jahrtausendwende entstanden nun in Berlin und Potsdam wieder Schlösser und andere historisierende Bauwerke. Mir gefallen sie nicht.

Anders sah es mit Schlössern und Gärten an den Ufern der Havel aus. Sie wurden erhalten und gepflegt. Im September 1989 beantragte die Regierung der DDR (!) die Aufnahme der „Potsdamer Kulturlandschaft“ in die UNESCO - Weltkulturerbe-liste. Das geschah nur ein reichliches Jahr später im Dezember 1990. Da patrouillierten keine Grenzboote mehr auf der Havel, über die Glienicker Brücke rollte ungehindert der Verkehr und aus zwei deutschen Staaten war wieder einer geworden. Der Weg war frei, die neue alte Stadtlandschaft Berlin - Potsdam zu gestalten.



Den Weg nach Potsdam säumen Erinnerungen. In den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts wohnte eine Großtante im Ortsteil Drewitz, der heute zu Babelsberg gehört. Eine Reise zu ihr war aufregend und umständlich zugleich. Der kürzeste Weg über die Berliner Stadtbahn und die Wannseebahn war seit dem Mauerbau 1961 gesperrt. Deshalb fuhr man aus Ostberlin zum außerhalb gelegenen Flughafenbahnhof Schönefeld und stieg das erste Mal um. Am Ende des S-Bahnsteigs wurden die Ausweise kontrolliert. Wegen des Viermächtestatus von Berlin. Mit dem Doppelstockzug namens „Sputnik“ ging es weiter auf dem Berliner Außenring bis Bergholz bei Potsdam. Um dort erneut umzusteigen, auf den Personenzug nach Drewitz. Das war zugleich der letzte Bahnhof auf dem Gebiet der DDR. Da die Gleise auch von Interzonen- und Güterzügen nach Westberlin genutzt wurden, sicherte man sie durch zusätzliche Weichen und Rammböcke gegen Eisenbahn-Grenzdurchbrüche.

Die Ausweiskontrollen endeten 1972. Nachdem die vier Siegermächte des Zweiten Weltkriegs im September 1971 ein Abkommen über Westberlin und seine Verbindungen in die Bundesrepublik geschlossen hatten, handelten die beiden deutschen Staaten und der Westberliner Senat einen Verkehrsvertrag aus. Mit ihm wurde es für alle einfacher, sich zwischen Ostberlin und seinem Umland zu bewegen.

Doch den Ausweis musste ich später noch mehrmals zeigen. Das war im Frühjahr 1990, in den Monaten zwischen Mauerfall und Währungsunion. Einer der vielen Ausflüge in jener Zeit ging nach Potsdam, erstmals direkt durch Berlin. Am Bahnhof Friedrichstraße fand der (Grenz-) Übergang statt, zur S-Bahn nach Wannsee. Mit der ersten Ausweiskontrolle. Die zweite erfolgte im Bus, der mich von Wannsee über die Glienicker Brücke nach Potsdam brachte.

Die Fahrt war von vielen neuen Eindrücken begleitet. Erst später wurde mir bewusst, dass ich in die Stadtlandschaft Berlin-Potsdam eingetaucht bin.



Jetzt sind wir in **Potsdam**. Die Hauptstadt des Landes Brandenburg prosperiert und vermittelt gern das Image einer „Boomtown“. Die Nachbarschaft zu Berlin und die Kulturlandschaft entlang der Havel ziehen den neuen Geldadel aus Wirtschaft, Mode und Kultur an. Die Wissenschaft erhält günstige Schaffensbedingungen und Touristen überrennen Schlösser, Parks und Gärten.

Dabei verlief der Start nach 1990 holprig. Der Dualismus von Berlin und Potsdam wurde Teil der Frage, ob die Mark Brandenburg tatsächlich zwei Bundesländer mit parallelen kostspieligen Verwaltungen bräuchte. Im Mai 1996 gab es deshalb eine Volksabstimmung über die Bildung eines gemeinsamen Bundeslandes Berlin-Brandenburg. Dessen Hauptstadt sollte Potsdam sein, weil Berlin Bundeshauptstadt wurde. Die Mehrheit der Berliner stimmte dem Vorschlag zu. Fast zwei Drittel der Brandenburger lehnten ihn ab. Den klammen Kassen der öffentlichen Haushalte bekam das nicht, und so mussten andere Lösungen gefunden werden. In Berlin fusionierten Bezirke. Die neuen großen Verwaltungseinheiten wurden den Bürgern fremd. Ähnlich erging es vielen Brandenburgern nach Kreisreformen.

Neben die Nöte der Nachbarschaft traten weitere. Zu denen gehört der Ausbau der Havel zur größeren Binnenwasserstraße, als Teil der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“³⁸. Gütertransporte nach Berlin, insbesondere Container, sollen verstärkt auf dem Wasserweg erfolgen. Die hierfür erforderliche Vertiefung und teilweise Verbreiterung der Havel stieß vor allem in Potsdam auf erhebliche Bedenken. Es wurden irreparable Schäden für die Landschaft und für die historischen Bauwerke in Ufernähe erwartet. Nun sollen die Maßnahmen „so umweltschonend wie möglich“ durchgeführt werden³⁹. Das bedeutet auch, es werden weniger und weniger große Frachtschiffe bis Berlin fahren. Was auch die vielen Segler freuen wird und die stolzen Besitzer schnittiger Motorboote. Deren Auswirkungen auf das, was auf, in und am Wasser lebt, mindestens ebenso fragwürdig sind.



Die Reise geht weiter. Aus der Stadtlandschaft Berlin-Potsdam hinaus. Dem Lauf der Havel weiter folgen kann man immer noch mit dem Fahrrad. Dem Wasser nahe.

Öfter habe ich auch die Eisenbahn genutzt. Mitte der 90er Jahre fuhr der ICE nach Frankfurt am Main noch über Potsdam und Magdeburg, bevor die schon genannte Schnellstrecke die brandenburgische Landeshauptstadt vom Schienenfernverkehr abhängte. Hier hält jetzt nur noch der Regionalexpress von Frankfurt an der Oder nach Magdeburg. Mit Snackautomaten anstelle von Speisewagen.

Mit dem Auto fährt man auf der Bundesstraße 1 weiter. Das ist eben jene, die als ehemalige Königsstraße und erste preußische Chaussee aus Berlin hinaus- und nach Potsdam hineinführte. Im letzten Jahrzehnt des 18. Jh. begann auf Geheiß des preußischen Königs Friedrich Wilhelm II. der Bau befestigter Chausseen anstelle von unbefestigten Wegen. Gleiches geschah auch in anderen deutschen Fürstentümern, in Österreich und seinen Kronländern sowie in der Schweiz. Schlechte Straßen sollten nicht mehr den Handel und die zunehmende Mobilität der Leute behindern.

Die Napoleonischen Kriege unterbrachen bald den stetigen Fortgang der Arbeiten. Als Preußen jedoch seinen militärischen Niederlagen mit inneren Reformen begegnete, gehörte der forcierte Verkehrswegebau dazu. 1814 wurde die „Anweisung für den Bau und die Unterhaltung der Kunststraßen“ erlassen. Sie enthielt Vorgaben für Straßenbreiten, beidseitige Baumreihen, Entwässerung und die Aufstellung von Meilensteinen. [Wikipedia.org, 13.01.19] Viele der heutigen Bundes- und Kreisstraßen haben ihren Ursprung im damaligen Chausseebauprogramm.⁴⁰

Die heutige Bundesstraße 1 wurde nach dem ersten Weltkrieg ein Abschnitt der Fern- und späteren Reichsstraße 1. Auf rund 1000 Kilometern führte sie von der belgischen zur sowjetischen Grenze, von Aachen bis Königsberg. Wie ein Blick auf alte Karten verrät, verließ man auf ihrer gesamten Länge Preußen nicht. *„Entlang der alten R1 zieht sich die deutsche Geschichte wie ein roter Faden. Straßen verbinden ja nicht nur Menschen und Orte im geografischen Sinn, sondern auch in einem historischen. Es ist, als besäßen sie eine vierte Dimension. Und diese wollte ich erfahren und zur Sprache bringen.“* Was ihr recht gut gelungen ist, der Engländerin Patricia Clough in ihrem Buch „Aachen - Berlin - Königsberg“.⁴¹

Es dauert nicht lange und man überquert in Geltow die Havel. Links erstreckt sich weit nach Süden der Schwielowsee. Wendet man den Blick nach rechts, sieht man *„im klaren Havelwasser (eine) sich spiegelnde Kirche. Um sie herum ein dichter Häuserkranz: Stadt Werder.“*

So beginnt Theodor Fontane seine ausführlichen Schilderungen der Geschichte von **Werder** und dessen, was er hier, offensichtlich mehrmals, erlebte.

„Und ehe der Juli um war, brauste der Zug wieder über die große Havelbrücke, erst rasch, dann seinen Eilflug hemmend, bis er zu den Füßen eines Kirschberges hielt: Station Werder... Gärten und Obstplantagen zu beiden Seiten; links bis zur Havel hinunter, rechts bis zu den Kuppen der Berge.“

Es scheint aber fast, dass Werder als ein Fischerort ins siebzehnte Jahrhundert ein- und als Obst- und Gartenort aus ihm heraustretet.“ Zu den bisher weltabgewandt lebenden Inselbewohnern gesellten sich holländische und französische Zuwanderer.

„Sein Ruhm, sein Glück begann erst mit jenem Tage, wo der erste Werderaner (ihm würden Bildsäulen zu errichten sein) mit seinem Kahne an Potsdam vorüber und Berlin entgegenschwamm. Der Dampf kam hinzu, um den Triumph zu vervollständigen. 1853 bis 1860 fuhr die „Marie Luise“, seitdem verkehrt der „König Wilhelm“ zwischen Werder und Berlin“.

Mit dem rapide wachsenden Berlin wuchs auch Werder und verdreifachte in fünfzig Jahren seine Einwohnerzahl, genau wie die Hauptstadt.“

Bis heute zieht Anfang Mai das Baumblütenfest in Werder Scharen von Besuchern an. Der Regionalexpress ist dann überfüllt. Sehr viele kommen aus Berlin. Abends kehren sie feuchtfröhlich zurück, nicht immer geht das ohne Zwischenfälle ab.



Hinter Werder verlässt man endgültig die Potsdamer Kulturlandschaft. Doch die Chronik Brandenburgs ist mehr als die knapp vierhundertjährige Doppelherrschaft der Hohenzollern in Brandenburg und Preußen. In der Region zwischen Elbe und Oder, von Historikern als Nordmark bezeichnet, siedelten zuerst slawische Stämme. Mit Havelberg und Brandenburg verbunden sind im 10. Jahrhundert die Versuche der Sachsen unter Heinrich I., das Land zu erobern. Sie scheiterten. Zweihundert Jahre später, 1150, gelang es dem Askanier Albrecht der Bär vergleichsweise friedlich die Herrschaft zu übernehmen, auch in Spandau und Potsdam. Klöster der Zisterzienser in Lehnin und Chorin entstanden und dienten neben der Festigung des christlichen Glaubens vor allem der Landwirtschaft und dem Forst. Nach den Nonnen und Mönchen kamen deutsche Siedler. Als die Askanier ausstarben, wurden die Wittelsbacher 1323 mit dem Markgraftum belehnt und 1356 durch die Goldene Bulle sogar Kurfürsten. Doch so richtig gefiel es den Bayern nicht im kargen Land und sie gaben es 1373 an die böhmischen Könige weiter. Nachdem sie *„die bis dahin blühende Mark in eine Wüste verwandelt (hatten)...“*, wie Fontane beklagt. Für ein paar Jahre regierte hier Karl IV., der zugleich deutsche Kaiser war.

Bereits Anfang des 15. Jh. gehen die böhmischen Könige wieder und König Sigismund übertrug 1411 den Hohenzollern die brandenburgische Kurwürde, womit wir auf schon Bekanntes stoßen und es nicht wiederholen.

Die Havel fließt weiter westwärts. Bald tauchen am Horizont des weiten flachen Landes hohe Kirchtürme auf. Nach rund dreißig Kilometern, auf dem Fahrrad sind es ein paar mehr, ist **Brandenburg an der Havel** erreicht. Die Stadt, die erst der Mark und dann dem Bundesland den Namen gab.

Auf der heutigen Dominsel lag seit dem frühen Mittelalter die slawische „Brandenburg“. Hier herrschte der letzte slawische Hevellerfürst Pribislaw. Er war anders als seine Untertanen bereits zum Christentum übergetreten. Als er 1150 starb,

trat ein Erbvertrag in Kraft, den er mit dem schon genannten Markgrafen Albrecht der Bär geschlossen hatte. Aus der Burg wurde dies- und jenseits der Havel das hochmittelalterliche Brandenburg. Es entstanden der Domkietz sowie der Altstädter und der Neustädter Kiez. Auf der Burginsel begannen Mönche des Prämonstratenser-Ordens ab 1165 den Dom zu bauen. Sie waren zur Christianisierung der Slawen ins Land gerufenen worden. Die weltliche Alt- und Neustadt bildeten, von Mauern umgeben, zwei eigenständige Kommunen. Die gehörten zum weltlichen Markgraftum Brandenburg, während der Dom sich zum Hauptort des kirchlichen Hochstifts Brandenburg entwickelte. Die Havel bildete die Grenze zwischen den beiden Fürstentümern. 1715 wurden Altstadt und Neustadt zu einer Stadt vereinigt. Dom Brandenburg blieb weiterhin eine selbstständige Gemeinde.⁴²



Brandenburg an der Havel besuchte ich erstmals Anfang der 80er Jahre. Wir zelten außerhalb der Stadt am Breitlingsee. Mehrere Tage vor der Zugfahrt dorthin hatten wir die Fahrräder zum Bahntransport aufgegeben. Sie trafen auch ein, allerdings erst eine Woche nach unserer Ankunft. Wir freuten uns dennoch und radelten in die Stadt. Nach gründlicher Reinigung im öffentlichen Brausebad zogen wir „feinere“ Sachen an und gingen ins Theater. Auf dem Spielplan stand eines der angesagtesten Stücke der Gegenwart: „Guten Morgen, Du Schöne“, die Bühnenauffassung der gleichnamigen Gesprächsprotokolle von Maxie Wander⁴³. Einige der neunzehn Frauenschicksale, von alt bis jung, hatte man fürs Theater ausgewählt. Das Buch selbst gehörte zu den zahlreichen Kunstwerken, vom Film bis zur Malerei, die in den 70er Jahren an die Öffentlichkeit gelangten und sich mit dem realen Leben in der DDR-Gesellschaft auseinandersetzten. Nach der Vorstellung fuhren wir durch den märkischen Sand zurück zum Zeltplatz.

Mittlerweile hat sich Brandenburg, das bis zum Umbruch 1989/90 vor allem als Stahlwerkerstadt bekannt war, zu einem ansehnlichen Ort entwickelt, der sich in Symbiose zu dem ihm umgebenden Wasser der Havel und ihrer Seen befindet.

2015 gehörte Brandenburg zu den fünf Städten, die gemeinsam unter dem Titel „BUGA 2015 - Havelregion“ eine vielgestaltige Bundesgartenschau zeigten. Abseits der sanierten Straßen und Viertel, der Jachthäfen und Golfplätze hingegen zeigt sich ein weniger schönes Bild. Vor allem außerhalb der Stadt, wohin man auf dem weiterführenden Havelradweg gelangt. Hier wie anderswo stellt sich die Frage nach Perspektiven für ländliche Räume, wo die Jungen fortgingen und die Dagebliebenen immer älter werden. Wo in Ferienzeiten nicht einmal mehr der Schulbus für die Leute fährt.

Eine Antwort gab man schon in der Lausitz. Ankerplätze im übertragenen Sinne sollen Halt geben. Mit Wirtschaft, Infrastruktur und den lebensnotwendigen

Dienstleistungen. **Kirchmöser** ist so ein Ort, westlich von Brandenburg am Plauer See. Nachdem die deutsche Wiedervereinigung zu einem massiven wirtschaftlichen und damit auch sozialen Abschwung geführt hatte, stabilisiert sich die Lage seit der Jahrtausendwende wieder, wenn gleich wesentlich bescheidener als früher. Dank der guten Anbindung an die Bahnstrecke Berlin - Magdeburg wird hier vor allem Eisenbahnmaterial produziert und getestet. Zugleich saniert man einige der architektonisch herausragenden Industriebauten und öffnet sie Besuchern.

Über eine Brücke gelangt man nach **Plaue**, seit 1952 ein Ortsteil von Brandenburg. Dort, wo die Havel den Plauer See verlässt, errichtete man im Mittelalter eine Burg. Später kam ein Schloss an deren Stelle, das im Dreißigjährigen Krieg zerstört wurde. Sein Nachfolger ist das heute noch vorhandene, jedoch heruntergekommene Barockschloss. Vielleicht wüsste man nicht viel über seine Geschichte, wenn sie nicht einer ausführlich aufgeschrieben hätte. „Plaue a. H.“ gehört zum Buch „Fünf Schlösser“ und das zu den „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“.

Die Bürger freut es, literarisch verewigt worden zu sein. Theodor Fontane ist so etwas wie ein Ehrenbürger. Der „Plauer Fontaneweg“ hält die Erinnerung wach.

Plaue nennt sich „Das Tor zur Unteren Havel“. Ab hier geht der Fluss wieder gen Norden. Passiert Rathenow und Havelberg, um schließlich in die Elbe zu münden. Der Havelradweg folgt ihm. Anders als die Bundesstraße 1 und die Eisenbahn, die westwärts in die Altmark führen und schon in Magdeburg die Elbe überqueren.

Schließlich muss ich noch den Elbe-Havel-Kanal erwähnen. Der reicht von Plaue bis zum Mittellandkanal am Wasserstraßenkreuz Magdeburg und gehört auch zu dem in Potsdam schon genannten „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 17“.



Berlin Gendarmenmarkt



Brandenburg an der Havel

Überfahrt II - Von der Elbe an den Rhein

„Neue Kräfte braucht das Land“. Diesen Slogan auf einem großen Wahlplakat neben den Gleisen hatte ein Rangierlokführer zu wörtlich genommen. Er schob zwei Waggons über den Prellbock hinaus auf die grüne Wiese neben dem Mittellandkanal. Das war im Sommer 1998 vor der Bundestagswahl, bei der es einen politischen Farbenwechsel gab und der letzte am Rhein residierende Kanzler abtreten musste.

Sein Nachfolger, dessen Konterfei das Wahlplakat trug, eröffnete pünktlich zur Weltausstellung „Expo 2000“ im Volkswagenwerk Wolfsburg die neue Autostadt. Die Erlebniswelt des motorisierten Individualverkehrs liegt etwas östlich von dem zwischenzeitlich erneuerten Prellbock im Ortsteil Fallersleben. Der Ort, nach dem sich der Dichter des „Liedes der Deutschen“ nannte. Hoffmann von Fallersleben.

Zwischen Bahngleisen und Autostellflächen bewegen sich die Schiffe auf dem Mittellandkanal, der die Elbe im Osten mit dem Dortmund-Ems-Kanal im Westen verbindet. Die Überfahrt ist 325 Kilometer lang und wurde 1938 fertiggestellt. Über den Dortmund-Ems-Kanal und den Rhein-Herne-Kanal gelangen die Boote zum Rhein bei Duisburg. Am anderen Ende verknüpft das Wasserstraßenkreuz Magdeburg über die Elbe hinweg, auf die hinunter Schiffe natürlich auch gelangen, den Mittellandkanal mit dem Elbe-Havel-Kanal. Und dann geht es, wie schon beschrieben, bis zur Oder und an die polnische Ostseeküste. Man sieht, welch maßgebliches Element der Mittellandkanal für die mitteleuropäische Binnenschifffahrt darstellt.

Als ich die Karambolage der Rangiereinheit vom ICE aus sah, war die über Wolfsburg führende Schnellfahrstrecke Berlin - Hannover gerade eröffnet worden. Hinter Wolfsburg-Fallersleben beginnt ein Abzweig, die sogenannte Weddeler Schleife. Sie ist rund zwanzig Kilometer lang und mündet in die Verbindung von Magdeburg nach Braunschweig, das man bald erreicht. Unzählige Male bin ich hier gefahren, um von Berlin aus nach Frankfurt am Main und zurück zu kommen.

Bleibt man auf der Schnellstrecke, um im ICE nach Hannover, Köln oder Düsseldorf zu fahren, so taucht der Schnellzug bald in einen langen Tunnel ein. Der unterquert den 1976 eröffneten Elbe-Seiten-Kanal. Der sollte, wie schon erwähnt, zusammen mit dem Mittellandkanal, die Elbe bei Lauenburg mit dem Ruhrgebiet ausschließlich auf bundesrepublikanischem Territorium verbinden. Man vermied, über Magdeburg durch die DDR zu fahren. Natürlich war die Strecke auch kürzer. Der Elbe-Seiten-Kanal stößt westlich von Wolfsburg auf den Mittellandkanal.



Auf der Überfahrt entlang des Mittellandkanals ist die deutsche Geschichte stets präsent. **Magdeburg** gehörte zu den bedeutendsten Städten im Mittelalter. Mit einer Buranlage an der Elbe als Bastion gegenüber den Slawen am anderen Ufer und

Ausgangspunkt der Missionierung begann ihr Aufstieg. Von Kaiser Otto I. im Jahre 968 als Erzbistum geweiht, wurde der Magdeburger Dom später seine Grablege. Die im flachen altmärkischen Umland weithin sichtbare doppeltürmige Kirche gehört zu den wichtigsten sakralen Bauwerken, nicht nur in Deutschlands Osten.

Mit dem Magdeburger Stadtrecht wurde im Hochmittelalter eine neue Form der Organisation von Gemeinwesen geschaffen. In vielen der neuen Städte, die im Zuge des Landesausbaus in Schlesien, Böhmen und anderswo entstanden, kam dieses Stadtrecht zur Anwendung. Zunächst für die überwiegend deutschen Siedler, danach auch für die bereits sesshafte Bevölkerung.

Nach dem Dreißigjährigen Krieg, in dem das protestantische Magdeburg erheblich verwüstet wurde, kam die Stadt unter kurfürstlich-brandenburgische Herrschaft. Die preußischen Könige bauten sie zur Festungsstadt aus. Später wurde Magdeburg ein Zentrum der Rüstungsindustrie und dadurch auch ein Hauptziel für die alliierten Bombenangriffe in der Endphase des Zweiten Weltkriegs. In den Trümmern wurde die traditionsreiche Stadt begraben. Nur wenige alte Bauwerke überstanden den Krieg und den anschließenden radikalen Stadtumbau. Nun ist Magdeburg Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt und recht bescheiden geworden.

Wenige Kilometer östlich von Wolfsburg passiert der Mittellandkanal die Grenze von Sachsen-Anhalt zu Niedersachsen. Vierzig Jahre lang war das zugleich die innerdeutsche Grenze. Historisch gesehen, befindet man sich auf beiden Seiten im mittelalterlichen Herzogtum Sachsen.

Hier regierte das Geschlecht der Welfen. Herzog Heinrich der Löwe wählte im 12. Jahrhundert die alte Burg Dankwarderode zu seiner Residenz, um die herum **Braunschweig** entstand.

Aufgrund ihrer günstigen topografischen Lage am Schnittpunkt mehrerer Handelswege, unter anderem auch einem zur Ostsee, nahm die Stadt im Hochmittelalter einen großen Aufschwung und trat der Hanse bei. Handwerker und Kaufleute sorgten nicht nur für wirtschaftliche Prosperität, sondern forderten bei Adel und Kirche Mitsprache ein. Das führte mehrfach zu Unruhen und für einige Jahre (1375/80) wurde Braunschweig deshalb von der Hanse ausgeschlossen. Es blieb jedoch eine weltlich dominierte Stadt. Den Dreißigjährigen Krieg überstand das protestantische Braunschweig, anders als Magdeburg, ohne wesentliche Schäden. Jedoch kam die Stadt bald darauf wieder unter fürstliche Herrschaft. Das Herzogtum Braunschweig existierte dann, mit Unterbrechungen während der Napoleonischen Ära, bis die „Welt von gestern“ (Stefan Zweig) 1918 unterging. 1933 wurde Braunschweig mit seinem neuen Hafen zum Zwischenendpunkt des im Weiterbau befindlichen Mittellandkanals.

Ende der 90er Jahre begann Braunschweig auch für mich ein oft frequentierter Ort zu werden. Das hing vor allem mit beruflichen Aufgaben meiner Frau zusammen. Zudem war die Stadt des Öfteren auch Treffpunkt für Fachgremien, in denen ich mitarbeitete. Wir empfanden Braunschweig immer als lebenswerten Ort.

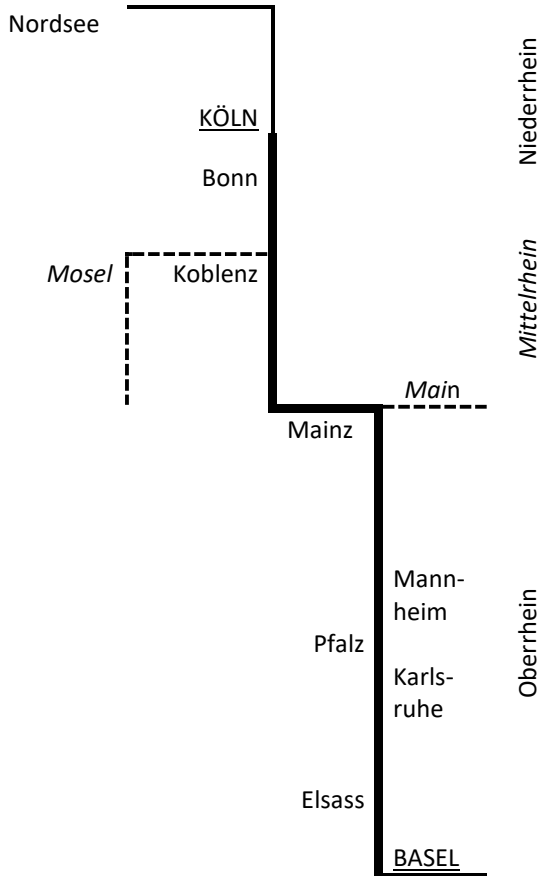
Die Arbeit in Fachgremien war es auch, die mich öfter nach **Hannover** brachte, das ebenfalls am Mittellandkanal liegt. Bevor ich die Überfahrt regelmäßig mit ICE absolvierte, flog ich Anfang des Jahres 1991 noch einige Male in Turboprop-Flugzeugen der amerikanischen PanAm von Berlin-Tempelhof und Tegel aus hierher. Unsere Firma stellte auf der internationalen Hannover-Messe aus.

Lange bevor diese Messe nach dem Zweiten Weltkrieg eingerichtet wurde, hatte der Handel schon im Mittelalter zum Aufschwung Hannovers geführt. Der Übergang über den Fluss Leine soll hier günstig gewesen sein und so gründeten Händler an dieser Stelle einen Marktflecken. Die Kaufleute waren bis zur Reformation der uneingeschränkt herrschende Stand in der Stadt. Über ihnen regierten nur die Welfen in verschiedenen familiären Konstellationen die jeweiligen Herzogtümer, in denen sich Hannover befand. Ausgerechnet während des Dreißigjährigen Kriegs entschieden sie sich, ihre Residenz von Hildesheim hierher zu verlegen. 1714 schließlich bestiegen sie den britischen Königsthron und regierten ihn bis 1837 in Personalunion mit dem Hannoveraner. 1815 stieg das Kurfürstentum Hannover zum Königreich auf. Dem erging es im Deutsch-Deutschen Krieg anno 1866 wie Bayern und Sachsen, man landete auf der Verliererseite und wurde preußisch.

Ziemlich gerade gen Westen führt ab Hannover der weitere Verlauf des Mittellandkanals. Bei Minden überquert er die Weser. Zugleich können Schiffe hier zum Fluss hinunter geschleust werden und weiter nach Bremen und zur Nordsee fahren. Auf dem Dortmund-Ems-Kanal schließlich wird das weite Münsterland durchquert. Es ist bekannt als Radfahrerregion, wo wir schon bei Sonne und Regen aktiv waren.

Meine Bahnstrecke hingegen schwenkt in Minden nach Südwesten ab und passiert den Weserdurchbruch Porta Westfalica. Seit 1896 verfolgt hier Kaiser Wilhelm auf seinem Denkmal das lebhafteste Treiben.

In Hamm wird der ICE geteilt. Die erste Einheit fährt durchs Bergische Land nach Köln, die zweite durchs Ruhrgebiet nach Düsseldorf. An beiden Endpunkten fließt der Rhein. Die Überfahrt ist beendet.

(K)eine Reise auf dem Narrenschiff - von Köln nach Basel

*Und als ich an die Rheinbrück kam, wohl an der Hafenschanze.
Da sah ich fließen den Vater Rhein, im stillen Mondenglanze.
Sei mir gegrüßt, mein Vater Rhein, wie ist es dir ergangen?
Ich habe oft an dich gedacht, mit Sehnsucht und Verlangen.*

Anno 1843: Heinrich Heine, der deutsche Dichter im Pariser Exil, darf nach vielen Jahren mal wieder seine Heimat besuchen. In Aachen überschreitet er die preußische Grenze und reist weiter nach Köln. Er geht zum Vater Rhein. Der Anblick des Flusses berührt ihn sichtlich. Immerhin war er 1797 in Düsseldorf am Rhein geboren worden. Die Reise bringt er in Verse und nennt das lange Gedicht „Deutschland - Ein Wintermärchen“.⁴⁴ Es ist eine meiner ersten und fernen Begegnungen mit dem Rhein. Vielleicht nenne ich daher den Fluss, an dem ich in Dresden wohnte und wohne, meine Mutter Elbe.

Der Rhein wird geografisch in verschiedene Abschnitte eingeteilt. Die Reise beginnt in Köln am Niederrhein und führt über den Mittel- und Oberrhein nach Basel zum Hochrhein. Vom Kölner Karneval zur Basler Fasnacht. Dennoch bin ich nicht mit dem Narrenschiff unterwegs, sondern im Zug. Während die Heilige Ursula, die spätere Stadtpatronin von Köln, im frühen Mittelalter mit ihren Begleiterinnen auf einem Rheinkahn bis nach Basel gefahren sein soll. Um von dort zu Fuß nach Rom zu pilgern.⁴⁵ Nach ihrer Rückkehr wurde sie in Köln ermordet. Angeblich vom Hunnenkönig Attila, weil sie sich ihm verweigert hatte.

Meine Reise rheinaufwärts ist anders als die bisherigen entlang von Spree, Elbe und Oder. Dort stößt man beim historischen Rückblick immer auf die slawische Besiedlung fast entleerter Räume und die spätere deutsche Ost-Kolonisation.

Am Rhein muss man geschichtlich weiter zurückgehen, um zu verstehen, wie sich der westliche Teil Mitteleuropas entwickelte. Es gab die spätantiken, Jahrhunderte dauernden Grenzbeziehungen und -überschreitungen zwischen den Kelten, dem Weströmischen Reich und den Germanen. Siedlungen und Infrastruktur entstanden früh und bildeten die Grundlage für hochentwickelte Gemeinwesen.

Nachdem Ende des 5. Jahrhunderts Westrom untergegangen war, folgte erst das Merowinger- und im 8. Jahrhundert das Karolingerreich. Unter Karl dem Großen erreichte es seinen Zenit. Da war mit Sachsen auch das letzte aller deutschen Herzogtümer ins Frankenreich eingegliedert worden. Als der Sohn Karl des Großen, Thronnachfolger Ludwig der Fromme, 840 starb, endete die Reichseinheit. Seine drei Söhne teilten das Land unter sich auf. Das geschah 843 im Vertrag von Verdun.

Das Land am Niederrhein und mit ihm Köln gehörten fortan zu Lotharingen, dem mittleren der drei Teilreiche. Die beiden anderen, West- und Ostfrankenreich genannt, blieben anders als das Mittelreich auf lange Dauer bestehen. Aus ihnen bildeten sich nach und nach Frankreich und Deutschland.

Lotharingen wurde im 10. Jahrhundert in das Ostfränkische Reich eingegliedert und in Ober- und Niederlotharingen aufgeteilt. Im Verlauf des dreißigjährigen Krieges wurden diese beiden Herzogtümer deutscher Nation von Frankreich besetzt. In der bis ins 20. Jahrhundert dauernden wechselvollen Geschichte dieser Region spielt der Rhein eine große Rolle und prägt das Leben der Menschen an seinen Ufern.



Wegen des Eisernen Vorhangs konnte ich Vater Rhein erst nach 1990 begegnen. Schriftsteller und ihre Bücher hingegen kannte ich schon lange, bevor die Mauer fiel. Außerdem erinnerte mich ab und zu das studentische Sauflied von den alten Germanen an den berühmten Fluss.

Köln ist eine besondere Stadt. Dank ihrer günstigen Lage am schiffbaren Rhein war sie bereits im Hochmittelalter ein bedeutsamer Handelsort. Dessen Beziehungen reichten über die Nordsee bis nach England und waren mitentscheidend für die Bildung der Deutschen Hanse. Dank ihres rührigen Erzbischofs Rainald van Dassel gelangten im Jahre 1164 die Reliquien der Heiligen Drei Könige von Mailand nach Köln und machten die Stadt zu einem der wichtigsten katholischen Wallfahrtsorte. Deshalb begann man anstelle einer kleinen Kirche den Dom zu bauen. Nicht dank, aber wegen der Hohenzollern-Herrschaft ab 1815 wurde Köln geografischer Antipode zum ostpreußischen Königsberg. Betrachtet und vergleicht man Geografie, Geschichte und Gegenwart der zwei Städte, und die von Berlin, das etwa in der Mitte von beiden liegt, erahnt man die west-östliche Dimension Mitteleuropas.

Vor allem aus beruflichen Gründen bin ich oft nach Köln gereist. Egal, ob ich mit dem Intercityexpress aus Berlin hierher kam, oder im Flieger, und am Flughafen Köln-Bonn in die S-Bahn stieg, immer fuhr ich über die Hohenzollernbrücke in die Stadt. Bevor sie von 1907 bis 1911 gebaut wurde, stand an gleicher Stelle die Dombrücke. Sie wurde 1859 eröffnet und schuf die erste feste Eisenbahnverbindung über den Rhein.

Mit der Zeit wurde das kleine linksrheinische Areal zwischen Brücke, Dom, Hauptbahnhof und Flussufer zu einem meiner Lieblingsorte in Deutschland, den ich bei jeder Stippvisite aufsuchte. Oben rollen nahezu ununterbrochen die Züge über die Brücke und darunter begegnen sich Lastkähne und Passagierschiffe. Leute promenieren zwischen den Anlegestellen und den dahinter liegenden Kneipen, rasant umkurvt von Radfahrern und Skatern. Alles ist in Bewegung, während man selbst innehält. Im Labyrinth des Hauptbahnhofs unter den Bahnsteigen fand ich mich bald zurecht. Auch um in der oft knappen Zeit bis zur Abfahrt des Zuges Proviant zu kaufen und einen Blick in die große Buchhandlung zu werfen.

Ende des 19. Jahrhunderts gab es heftigen Streit über den Neubau des Bahnhofs. Die Gegner wollten ihn nicht mehr in direkter Nachbarschaft zum gerade vollendeten Dom (1880!) sehen. Mittlerweile existiert die Dreieinigkeitskirche von Dom, Hauptbahnhof und Hohenzollernbrücke jedoch bereits mehr als 120 Jahre. Der Hauptbahnhof ist „das Drehkreuz des Westens“. Ihn durchfluten täglich 1300 Züge und 250.000 Reisende - im Jahr über 80 Millionen Menschen. Das sind fast doppelt so viele wie im Frankfurter Flughafen.“⁴⁶ Auch ich fuhr von Köln nicht nur nach Berlin oder Frankfurt, sondern weiter nach Amsterdam, Basel, Luxemburg und Paris.

Die Stadt und der Rhein leben in Spannung miteinander. Häufig trat der Fluss über die Ufer und das Hochwasser flutete die Altstadt. Nach dem sogenannten Weihnachtshochwasser 1993, das am Mittel- und Niederrhein und damit ebenso in Köln zu dramatischen Szenen und großen Zerstörungen führte, wurden umfangreiche Schutzmaßnahmen ergriffen. So wie an Elbe und Oder, gehört dazu auch hier die länderüberschreitende Abstimmung, von der Schweiz bis in die Niederlande. Den Rhein interessieren politische Grenzen nicht. Das gilt auch, wenn das Wasser knapp wird. Niedrigwasser ist das andere Extrem, das sich zunehmend zeigt und negativ auf die Schifffahrt und die Landwirtschaft auswirkt.

Der Rhein war auch Zeuge, wie Kriege und Seuchen die Stadt darnieder liegen ließen. Mehrfach wütete die Pest und aus dem Jahre 1369 ist ein Pestpogrom überliefert, bei dem alle jüdischen Einwohner ermordet wurden.

Köln wurde wie viele andere deutsche Großstädte im Zweiten Weltkrieg bombardiert und stark zerstört. Zur „Trümmerliteratur“ über jene Zeit gehört der zweite Roman von Heinrich Böll „Der Engel schwieg“, 1992 posthum erschienen. Ein Soldat kehrt heim in seine verwüstete Heimatstadt Köln und versucht sich einzurichten, materiell und menschlich. Wie schwierig das war, liest man auch in dem 1953 erschienenen Roman „... und sagte kein einziges Wort“. Es ist der Schriftsteller Böll selbst, dem all das widerfuhr. Der Kriegsliteratur folgte die Erkundung der Gegenwart. Nahezu vierzig Jahre lang gehörte Heinrich Böll zur ersten Reihe der westdeutschen Autoren. Aus dem hungrigen Achtundzwanzigjährigen des Jahres 1945 wurde der Literaturnobelpreisträger von 1972. Sein letztes Buch trägt den Titel „Frauen vor Flusslandschaft“ und damit gelangen wir nach Bonn. Im Roman stehen Frauen von etablierten Politikern und Geschäftsleuten im Vordergrund, die Teil einer Gesellschaft sind, die sich selbst genügt, betrügt und den Blick zurück scheut.

Es ist gerade jenes Buch, das mich 1990 dazu brachte, Bölls Literatur als plötzlich wieder aktuell geworden anzusehen. Zumindest für Leser in Ostdeutschland.

Von Köln nach Bonn kann man auf verschiedene Weise gelangen. Mit dem Schiff auf dem Rhein, im Zug oder auf der Autobahn. Letztere ist verkehrsgeschichtlich bedeutsam, denn ihr Vorläufer wurde bereits 1929/32 gebaut, als zweite deutsche

Kraftwagenstraße nach der Berliner Avus. Der damalige Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer soll das Projekt maßgeblich mit vorangetrieben haben.

Noch früher, im Jahre 1906, eröffnete man die Rheinuferbahn von Köln nach Bonn, eine elektrische Straßenbahn. Heute wird diese Linie von den Kölner Verkehrsbetrieben, im Auftrag des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg, als Stadtbahn befahren.

Bonn war 1949 nach der deutschen Teilung die Wunsch-Hauptstadt jenes Bundeskanzlers geworden, für den hinter der Elbe die asiatische Steppe begann. Das ließ auf wenig Verständnis für Ostdeutschland und Mitteleuropa schließen. Später wandelte sich das Bild mit Willy Brandts neuer Ostpolitik. Es öffnete sich ein Stück weit der Weg nach Ostberlin, Warschau und Prag, und vor allem nach Moskau, wo die eigentlichen Imperatoren saßen. Vermutlich stammte der Plan von den Strategen in Langley. Nach der Kubakrise 1961 und Chinas Aufstieg unter Mao Tse Tung galt es, das „Gleichgewicht des Schreckens“ zwischen NATO und Warschauer Pakt neu auszutarieren. „Wandel durch Annäherung“ hieß jetzt der bundesdeutsche Slogan.

1989 war es dann soweit, die Mauer fiel. Und Berlin erhob Anspruch, Hauptstadt des einigen Deutschlands zu sein. Nach einer schwierigen und sehr kontroversen Debatte fasste am 20. Juni 1991 der Bundestag im Bonner Wasserwerk mit sehr knapper Mehrheit den Hauptstadtdeschluss zugunsten von Berlin.

Weniger als zwei Jahre nach der ostdeutschen Wende sah sich die westdeutsche Hauptstadt existenziell bedroht. Um das abzuwenden, wurde entschieden, viele Ministerien sowohl in Berlin als auch weiter in Bonn arbeiten zu lassen. So kam ich des Öfteren nach Bonn zu Sitzungen von Fachgremien.

Die Stadt wurde mir schnell sympathisch. Anders als vorgestellt, wirkte sie nicht unnahbar und am alten Renommee hängend. Sicher hatte Bonn als westdeutsche Hauptstadt zu Bölls Zeiten anders getickt als heute. Jetzt lebt die Stadt offensichtlich wieder mehr aus sich selbst heraus. Mit eigenen Vorzügen, zu denen die Flusslandschaft ebenso gehört wie die mehrtausendjährige Geschichte. Bereits seit der Römerzeit besiedelt, wurde Bonn im 16. Jahrhundert Residenzstadt der Kölner Kurfürsten. Die als kirchliche Reichsfürsten zu den Mächtigen im Lande zählten. Dann kam Napoleon und ihm folgten nach 1815 die Preußen. Die gründeten bereits 1818 eine neue Universität, deren aufgeklärter Charakter bis in die Gegenwart reicht und so manches Mal den Regierenden die beschauliche Ruhe am Rhein verdarb. 1981 demonstrierten mehr als 300.000 Menschen „Für Frieden und Abrüstung“. 1983 folgte die Großdemonstration gegen den NATO-Doppelbeschluss. Mittlerweile macht Bonn eher von sich reden als Sitz großer Konzerne wie Post und Telekom sowie als Kulturmetropole mit einer repräsentativen Museumsmeile.

Irgendwann einmal wird die Zeit von Bonn als Bundeshauptstadt nur eine kurze Episode gewesen sein in der langen Geschichte dieser lebendigen Stadt am Rhein.

Ich steige in den Zug und fahre weiter nach **Koblenz**. Der Aufenthalt ist diesmal nur kurz. Ein Spaziergang an die Moselmündung zum „Deutschen Eck“ mit seinem monumentalen Denkmal. Es erinnert an die Besiedlung durch den Deutschen Orden Anfang des 13. Jahrhunderts und an den siegreichen Kaiser Wilhelm I.

Siegreich war seine Armee in den drei „Reichseinigungskriegen“ von 1864 bis 1870 gegen Dänemark, Österreich und Frankreich. Da hatte man Wilhelm allerdings noch nicht zum deutschen Kaiser gekrönt. Das geschah erst 1871 in Versailles. Vordem regierte er „nur“ als König von Preußen. Als solcher war er aber auch oberster Herrscher von Koblenz. Auf dem Wiener Kongress 1815 war nämlich die Rheinprovinz, zu der die Stadt gehörte, an Preußen gelangt. Dieser Besitzübergang veranlasste die preußische Regierung dazu, die zuvor von napoleonischen Truppen zerstörte Festung Ehrenbreitenstein auf der rechten Rheinseite auszubauen und so den Mittelrhein und die Moselmündung zu sichern. Seit der Bundesgartenschau 2011 schwebt eine Seilbahn über den Rhein und verbindet Koblenz mit der Festung.

Geschichtlich bedeutsam ist noch die Tatsache, dass die Römer einige Zeit nach ihrer Niederlage gegen die Germanen im Teutoburger Wald (9 n.Chr.) noch einmal versuchten, gewaltsam den Verlauf des Limes zu verändern. Das gelang ihnen. Seitdem verlief die römisch-germanische Grenze ungefähr ab der Höhe von Koblenz nicht mehr südwärts nach Basel, sondern nach Osten bis zum Main und weiter südöstlich zur Donau (Obergermanisch-Rätischer Limes). Der Rhein hingegen floss von da an mitten durch die römische Provinz Germania Superior. Knapp zweihundert Jahre später begann jedoch der „Limesfall“. Die Alemannen drangen massiv vor, eroberten Gebiete und der Rhein wurde wieder zum Grenzfluss.

Ich verlasse Koblenz und merke erst später im Süden, dass ich hier dem Rhein sehr viel und der Mosel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt habe. Vielleicht hat mich auch die Erinnerung an das Etikett des Moselweins „Kröver Nacktarsch“ etwas abgelenkt. Den gab es in meinen frühen Jugendjahren noch in der DDR zu kaufen.⁴⁷

Hinter Koblenz beginnt einer der schönsten Eisenbahnstrecken Deutschlands, die an Flüssen entlangführen. Zwischen Koblenz und Bingen bilden Fluss und Schienenweg ein beeindruckendes Paar. Das gefiele sicher auch Heinrich Heine, der 1824 noch in der Kutsche oder auf dem Schiff an die Loreley gekommen war.

*„Ich weiß nicht was soll es bedeuten, dass ich so traurig bin;
Ein Märchen aus alten Zeiten, das kommt mir nicht aus dem Sinn.
Die Luft ist kühl und es dunkelt, und ruhig fließt der Rhein;
Der Gipfel des Berges funkelt Im Abendsonnenschein...
Ich glaube, die Wellen verschlingen am Ende Schiffer und Kahn;
Und das hat mit ihrem Singen Die Loreley getan.“⁴⁸*

Traurig wäre Heinrich Heine auch gewesen angesichts der Bilder, die 2018 vom Mittelrhein in die Nachrichten gelangten. Niedrigwasser hatte das Leben auf und in dem Fluss fast erlöscht. Winter ohne Schnee und Schmelze und fehlender Regen ließen den stolzen Rhein wie ein Rinnsal erscheinen.

Nur wenige Kilometer von der Loreley entfernt, „wo ... *Berge und Felsen mit ihren abenteuerlichen Burgruinen sich trotziger gebärden und eine wildere, ernstere Herrlichkeit emporsteigt, dort liegt wie eine schaurige Sage der Vorzeit die finstre, uralte Stadt Bacharach.*“⁴⁹

So beginnt Kapitel Eins der romantischen Erzählung „Der Rabbi von Bacharach“. In der schildert Heinrich Heine die Flucht des Rabbinen Abraham und seiner schönen Frau Sara vor der Judenverfolgung um 1500 in dem kleinen Städtchen am Rhein. Ein Schiffer bringt sie mit seinem Boot, das Ruder und Segel hat, stromaufwärts. Sie passieren ebenso wie mein Zug **Bingen** und erreichen den Rheingau.

Bis zum Anfang des 9. Jahrhunderts lässt sich hier Weinanbau nachverfolgen. Das enge Tal weitet sich zur breiten Ebene. Linksrheinisch erstreckt sich das große Weinareal Rheinhessen. Anfang der 90er Jahre entdeckten die hiesigen Winzer die Ostdeutschen als genussfreudige Kundengruppe. Wie andernorts auch, verlockte der neue Absatzmarkt dazu, Menge vor Qualität zu setzen. Zudem experimentierte man damit, Weine aus südlichen Ländern anzubauen. Doch nicht jede Rebsorte gedeiht überall gleich gut. Manchmal ist es besser, bei Altbewährtem zu bleiben. Das sind in dieser Region vor allem der Riesling und andere Weißweine.



Der Zug fährt in den Mainzer Hauptbahnhof ein und ich steige aus. In Mainz mündet der Main in den Rhein und das ist für mich Anlass, einen Ausflug zu machen. Ich steige in die S-Bahn, in Wiesbaden um und fahre durch die schöne rechtsmainische Landschaft, bis die Hochhaus-Silhouette von Frankfurt ins Blickfeld kommt. Zuvor haben wir die von Köln kommende Schnellbahntrasse unterquert. Seit Sommer 2002 gelangt man auf ihr mit dem ICE in einer reichlichen Stunde von Köln nach **Frankfurt am Main**, mit Spitzengeschwindigkeit von 300 km/h. An die Stelle der Rheinromantik treten dabei allerdings Tunnel und Lärmschutzwände.

Der Kahn mit dem aus Bacharach geflohenen Rabbi und seiner Frau trifft ebenfalls in Frankfurt ein. Kapitel Zwei von Heines Erzählung beginnt: „*Das hier ist die weltberühmte freie Reichs- und Handelsstadt Frankfurt am Main, und das ist eben der Mainfluss auf dem wir jetzt fahren. Da drüben die lachenden Häuser, umgeben von grünen Hügeln, das ist Sachsenhausen.*“

Was hier literarisch so unbefangen daherkommt, ist ein großer Sprung zurück in die Geschichte. Mit Franken-Furt und Sachsen-Hausen landen wir bei Karl dem

Großen. Einer Legende nach soll er Ende des 8. Jahrhunderts von ihm besiegte Sachsen gezwungen haben, sich unmittelbar gegenüber seiner Pfalz am Main niederzulassen. Doch schon die Römer waren bis hierhergekommen. Woran bis heute der Römerberg mitsamt dem Römer-Rathaus erinnert.

Nach der Teilung des Karolingerreichs im schon erwähnten Vertrag von Verdun 843 wurde Frankfurt erste Hauptresidenz des Ostfränkischen Reiches. Von 1152 bis 1792 wurden in Frankfurt die deutschen Könige resp. Kaiser gewählt. Seit 1240 gibt es Messen in Frankfurt. 1495 bestimmte Kaiser Maximilian I. die Stadt zum Sitz des Reichskammergerichts.

Als Freie Reichsstadt über Jahrhunderte prosperierend und 1848/49 als Tagungs-ort der Nationalversammlung zum Mittelpunkt der deutschen Geschichte geworden, gilt Frankfurt am Main neben Köln zu den bedeutendsten der großen deutschen Städte. Beinahe wäre es 1949 zur Hauptstadt der neuen Bundesrepublik Deutschland gekürt worden. Doch der erste Kanzler wollte lieber von Bonn aus regieren. Hauptstadt des Geldes hingegen ist die Mainmetropole seit langem, von der Bethmann-Bank anno 1700 bis zur Europäischen Zentralbank heute. Kultstatus haben die Bethmännchen, ein Marzipangebäck.

Frankfurt bin ich dreimal begegnet. Erstmals 1953, als ich hier geboren wurde. Die Lebenswege zweier junger Menschen hatten sich für wenige Jahre in dieser Stadt gekreuzt. Aber sie wurden hier nicht gemeinsam sesshaft und so brachte mich meine Mutter nach Dresden. Mit dem Bau der Mauer 1961 war schließlich jeder Weg nach Frankfurt zurück versperrt. Für mich entstand ein Paradoxon: in der DDR wurde ich skeptisch beäugt, wenn ich meinen Geburtsort angeben musste. Nach 1990 waren es die Westdeutschen, die ob meines Lebens im Osten miss- trauisch blickten. Dabei war ich stolz, in der gleichen Stadt wie Johann Wolfgang von Goethe geboren worden zu sein. Der übrigens schon in seinen Sturm- und Drang-Jahren ostwärts zog und einer der ersten „Wessis in Weimar“ wurde.⁵⁰

Zum zweiten Mal begegnete ich Frankfurt am Tag der deutschen Wiedervereinigung, dem 3. Oktober 1990. Ich kam mit einer PanAm - Maschine, weil nur alli- ierte Gesellschaften von und nach Berlin fliegen durften. Im Dom, dem alten Wahlort der Könige, fand ein ökumenischer Gottesdienst statt, ansonsten ließ nichts auf den besonderen Tag schließen...

Die dritte Begegnung geschah bereits ein Jahr später. Ein großes hier ansässiges Unternehmen übernahm von der Treuhandanstalt die Firma, die ich in Berlin lei- tete. Für rund zwanzig Jahre wurde Frankfurt neben Berlin, und später Basel, ein Mittelpunkt meiner beruflichen Tätigkeiten. Der große Flughafen und der quirlige Hauptbahnhof waren mir schnell vertraut geworden, die Innenstadt links und rechts des Mains ebenfalls. Das Wachsen der Bürotürme von „Mainhattan“ habe

ich mitverfolgt, obwohl ich Hochhäuser fürchte. Der regelmäßige Gang zum Fluss ist ein Ritual für mich.

Die Stadt und der Main bilden trotz aller Wucht der stets sichtbaren Wolkenkratzer immer noch eine menschenfreundliche Symbiose. Das Leben am Fluss findet zu allen Jahreszeiten statt, in kleinen Parks, beim Flanieren und Radfahren, in Kneipen und entlang der Museumsmeile. Unter den Brücken jedoch wohnen die, die kein anderes Zuhause mehr haben. Das ist die Schattenseite der modernen Stadt - Gesellschaft Frankfurts.

Am Ufer des Mains gleich neben der Altstadt legen oft Flusskreuzfahrtschiffe an, bei denen Aufschriften, Wappen und Flaggen häufig auf Schweizer oder Niederländische Herkunft verweisen. Sie kommen vom Rhein herauf und bringen regelmäßig Touristen in die Stadt. Im Kneipenviertel von Sachsenhausen genießen sie fröhlich sauren Ebbelwoi, dem aus Äpfeln gekelterten und gegorenen Fruchtwein.

Seitdem aus dem ehemaligen Westhafen ein hippestes Wohnquartier wurde, bleiben nur der kleine Gutleuthafen und der Osthafen Umschlagplätze für den Schiffsgütertransport. Dabei ist der Main seit 1992 eine sehr bedeutende Wasserstraße geworden. In jenem Jahr wurde nach mehr als dreißigjähriger Bauzeit der Main - Donau - Kanal eröffnet. Mit ihm besteht eine durchgängige Schifffahrtsverbindung von der Nordsee über Rhein, Main und Donau bis zum Schwarzen Meer. Dem Kanal zu folgen wäre im Sinne meines Textes auch eine Überfahrt.

Doch ich sage Frankfurt am Main adieu und kehre über den Flughafen und die O-pel-Stadt Rüsselsheim nach Mainz zurück. In Gustavsburg steige ich schon vor der Rheinquerung aus der S-Bahn. Ein kurzer Weg führt mich zur Mainmündung.

Am Flussufer angekommen, zeigt sich gegenüber das Panorama der zweitausend Jahre alten Stadt **Mainz**. Bereits Ende des 5. Jahrhunderts von den Franken erobert, wurde sie im 8. Jahrhundert Sitz eines Erzbischofs und entwickelte sich zur größten Kirchenprovinz nördlich der Alpen. Die geistlichen Herren verstanden sich als Stellvertreter des römischen Papstes und betrieben vehement die Christianisierung der zum Karolinger- und Ostfränkischen Reich geratenen Völker. Mit der Goldenen Bulle von 1356 erhielten die Mainzer Erzbischöfe zudem den Rang von Kurfürsten und damit noch mächtigeren Einfluss im Reich.

Doch in Mainz gibt es auch viele fröhliche Leute. Seit 1838 wird die Mainzer Fastnacht veranstaltet mit Festsitzungen und Rosenmontagszügen. Jährlich kommen Hunderttausende zu diesem Ereignis und der Rest der Republik kann sich im Zweiten Deutschen Fernsehen, das in Mainz sein Hauptquartier hat, daran erfreuen. Zwischen dem Kölner Karneval und der Basler Fasnacht bildet Mainz eine Faschingshochburg der eigenen Art.

Etwa dreihundertfünfzig Kilometer folgen wir nun dem Fluss, seit Bingen wird er als Oberrhein bezeichnet, stromaufwärts bis Basel. Die Reise wird von drei Faktoren bestimmt: links und rechts befinden sich Weinbaugebiete; das Tal wird zur Tiefebene und bis zu dreißig Kilometer breit; die Magistralen von Schiene und Straße verlaufen meist entfernt vom Fluss und das bedeutet Abstecher machen.

Zunächst bleiben wir linksrheinisch und statten **Worms** einen Besuch ab. Es zählt wie Mainz zu den ältesten und geschichtlich bedeutendsten Städten Deutschlands. Zuerst führt uns der Weg zum Dom St. Peter und St. Paul. Der wurde 1181 in Anwesenheit von Kaiser Friedrich I. Barbarossa geweiht. Worms war Bischofssitz und angesehen im Reich. Oft beherbergte die Stadt Könige und Kaiser, hielt sie aus und gewann dadurch neue Schätze und Privilegien. Aus viel früherer Zeit ist eine berühmte Sage überliefert, das Nibelungenlied. In ihm spielen die Burgunder eine Hauptrolle. Der germanische Stamm war im Zuge der Völkerwanderung an den Mittelrhein gelangt. Worms wurde zum Mittelpunkt eines im 5. Jahrhundert bestehenden burgundischen Erbkönigtums. Im Hochmittelalter bildete die Stadt mit Mainz und Speyer das „Jerusalem am Rhein“. In großem Umfang siedelten sich hier Juden an und prägten das wirtschaftliche und kulturelle Leben. Das würdigend, gehören alle drei „SchUM-Städte“ seit 2021 zum UNESCO-Welterbe.⁵¹

Es ist ohnehin ein Band von Städten mit vergleichbarer Historie, die uns seit Köln entlang des Rheins begegnet. Römerzeit, Merowinger und Karolinger, ostfränkische Herrschaftssitze, Schauplätze wichtiger Versammlungen im Heiligen Römischen Reich, französische Besetzungen und ein turbulentes langes 19. Jahrhundert zeichnet sie aus. Deshalb klingt auch die Chronologie ähnlich im wenige Kilometer weiter südlich gelegenen und schon erwähnten **Speyer**. Nur dass man hier noch etwas ehrfürchtiger den im Jahre 1061 geweihten mächtigen Dom mit der Kaisergruft betritt und glaubt, in ihrer Kühle den „Windhauch der Geschichte“ zu spüren. Es ist gut, sich an dieser Stelle zu vergegenwärtigen, wie anders die historischen Linien zwischen Elbe und Weichsel verliefen, und welcher Spannungsbogen sich daraus für Mitteleuropa ergibt. Von den linksrheinischen Gebieten mit der konfliktreichen römisch-germanischen und deutsch-französischen Geschichte bis zur 1000 Jahre später beginnenden deutsch-slawisch-ungarischen Nachbar- und Gegnerschaft.

Weniger emotional fahren wir ein Stück zurück, überqueren in Ludwigshafen den Rhein und erreichen **Mannheim**. An diesem Eisenbahnknotenpunkt wechselt immer ein großer Teil der Reisenden die Züge. Alles ist in Bewegung. Für mich beginnt hier, in Richtung Schweiz fahrend, der Süden. Zweiundeineviertel Stunden dauert es noch bis Basel.

Doch zunächst bleiben wir noch etwas in der Region von Privatdetektiv Selb. Den hat als Schriftsteller der 1944 geborene Theologensohn und studierte Jurist Bernhard Schlink zum Leben erweckt. In drei Kriminalromanen ermittelt der grantelnde Alte in Mannheim und Umgebung bis Heidelberg.⁵² Man lernt auf diese Weise eigenwillige Menschen und gebrochene deutsche Biografien kennen. Beim Stamm-Italiener bestellt Selb immer Saltimbocca, das seit der Buchlektüre auch zu meinen Lieblingsgerichten in Ristorantes gehört.

Außerdem stößt man hier aus den nördlichen, vorrangig Weißwein produzierenden Gebieten zu jenen vor, wo auch trinkenswerte deutsche Rotweine gedeihen. Sicher schmecken badischer Spätburgunder und Pfälzer Dornfelder anders als italienische oder französische Rote, aber der Genuss kann vortrefflich sein, wenn der Wein zum Essen passt.

Meist bin ich nicht von Ludwigshafen über den Rhein nach Mannheim gekommen, sondern mit dem ICE von Frankfurt aus. Auf dieser Strecke begrüßt einen zunächst der Neckar und kurz darauf das Mannheimer Schloss, eines der größten in Europa. Es stammt aus der historisch vergleichsweise kurzen Zeit von 1720 bis 1778, als sich in Mannheim die Residenz der Pfälzer Kurfürsten befand.

Die eher kleine Kurpfalz spielte in der mitteleuropäischen Geschichte eine bemerkenswerte Rolle. So war sie oft verquickt gewesen mit Aufstieg und Niedergang der bayrischen Wittelsbacher. 1619 schließlich erlangte der protestantische Kurfürst Friedrich V. die böhmische Königskrone. Das führte zu einem kriegerischen Konflikt mit den erbberechtigten katholischen Habsburgern, die ihn 1620 besiegten. Sein Ruf als „Winterkönig von Prag“ jedoch hat die Zeiten überdauert.

Die Kriege der Herrschenden haben Mannheim mehrfach und im 17. Jahrhundert besonders stark zerstört. Mit Beginn des 18. Jahrhunderts begann ein umfanglicher Wiederaufbau. Der basierte auf dem bereits hundert Jahre zuvor entwickelten Masterplan für eine neue Festungsstadt. Als „Quadratstadt“, in der die Straßen schachbrettartig angelegt und mit Buchstaben und Zahlen bezeichnet sind, ist Mannheim bis heute bekannt.



Das Publikum im Zug verändert sich. Während die einen geschäftig zum ICE nach Stuttgart und München spurten, der am Nachbarbahnsteig hält, schiebt sich bei uns ein buntes vielsprachiges Volk mit Koffern und Taschen durch die Gänge. Das in die Schweiz, nach Italien und Südfrankreich fahren will. Es dauert eine Weile, ehe alles seinen Platz gefunden hat. Derweil fährt der ICE ab und taucht bald in den mehr als fünf Kilometer langen Pfingstbergtunnel ab. Der wurde als Teil der Schnellfahrstrecke Mannheim - Stuttgart im Jahre 1991 eröffnet. Von der zweigen wir jedoch bald ab und erreichen wenige Minuten später **Karlsruhe**.

Noch vor der Ankunft wundert man sich, weil eine Straßenbahn auf dem Fernbahngleis entgegenkommt. Es ist die erste Begegnung mit dem „Karlsruher Modell“, das seit 1992 mit Hilfe einer Zweisystem-Stadtbahn den städtischen und den überregionalen Personenverkehr auf der Schiene verbindet. Seitdem wuchs das Strecken- und Liniennetz unaufhörlich weiter und reicht heute bis in die Südpfalz und in den Schwarzwald.

Karlsruhe ist wie Mannheim eine Planstadt. Doch anders als bei letzterer beruhte die Planung nicht auf dem Festungsbau. Vielmehr entstand die Stadt, als 1715 damit begonnen wurde, ein Residenzschloss zu errichten. Für den absolutistisch regierenden Markgrafen Karl Wilhelm von Baden-Durlach. Der wollte hier seine Ruhe finden, Karlsruhe eben. Neun Alleen führen fächerartig auf das Schloss zu und so nennt man Karlsruhe auch „Fächerstadt“. Diese Struktur blieb bis heute erhalten. Gedrängter jedoch wurde die Bebauung und dichter der innerstädtische Verkehr, nicht zuletzt wegen der Stadtbahn. Karlsruhe wird nun am offenen Herzen operiert. Die städtische Verkehrsinfrastruktur erfährt erhebliche Umbauten.

Wer heute Ruhe finden will, fährt über den Rhein in die Südpfalz. Doch im Frühherbst, wenn der Wein reif zur Lese ist, wird es eng und laut in den Gassen der kleinen Orte an der Deutschen Weinstraße. An jeder Ecke duftet der Most und macht selbst die Hunde an den Toreinfahrten schläfrig. Rund 85 Kilometern führt die Route durch das zweitgrößte deutsche Weinbaugebiet. Sie beginnt in Bockenheim bei Worms, und endet an der Grenze zum Elsass. Wo in Richtung Süden eine neue Weinstraße anfängt, mit Winzern eines eigenen Schlags.



Bot schon die Pfalz im nördlichen Teil der Oberrheinischen Tiefebene eine abwechslungsreiche Geschichte für den, der sie studiert, so trifft das auf das südlich folgende **Elsass** noch stärker zu. Unweit von Rastatt wird der Rhein zum Grenzfluss und trennt damit politisch-geografisch auch Mittel- von Westeuropa. Deutschland und Frankreich sind die Nachbarn. Das war nicht immer so.

Kelten und Alemannen siedelten hier. Römer und Hunnen drangen ein, bevor die Region zwischen Vogesen, Pfälzerwald, Rhein und Burgundischer Pforte 843 zum lotharingischen Mittelreich kam. Wenige Jahrzehnte später schloss sich das Elsass dem ostfränkischen Herzogtum Schwaben an. Auch die Herrscher aus dem Hause Habsburg regierten mit, ebenso die spätmittelalterlichen Burgunder. Das Elsass blieb bis zum Dreißigjährigen Krieg Teil des Heiligen Römischen Reiches. Dann kam es sukzessive zu Frankreich und wurde Zankapfel mit Deutschland. Viermal in fünfundsiebzig Jahren wechselten sich die beiden Mächte in der Herrschaft über das Elsass ab (1870, 1918, 1940, 1945). Das ging meist recht brutal vonstatten und

wirkte sich vor allem für Familien verhängnisvoll aus, deren Angehörige aus beiden Völkern stammten. Die Elsässerin Pascale Hugues erzählt in ihrem Roman „Marthe & Mathilde - Eine Familie zwischen Frankreich und Deutschland“ die fast ein Jahrhundert währende Freundschaft zwischen der deutschstämmigen Mathilde und ihrer französischen Freundin Marthe, die beide in Colmar lebten.⁵³

Mich berührt das stark, denn seit meinen Jugendjahren und ohne dass ich einen Grund benennen könnte, fühle ich mich zu Frankreich hingezogen. Diese Liebe musste bis zum Mauerfall platonisch bleiben. Auch hier waren es Bücher und Filme, die mich dem Land näherbrachten. Dazu lernte ich noch Französisch, das mir bei den vielen späteren Reisen nützte. Jetzt, beim Studium der Geschichte, stellt sich die Frage, warum in den drei Teilreichen, die anno 843 aus dem Karolingerreich hervorgingen, unterschiedliche Sprachen anzutreffen sind.

Zu diesem Thema gibt es ein beindruckendes Wissensgebäude, auch Vermutungen und Behauptungen, Thesen und Antithesen, und ich will nicht mal ansatzweise den Versuch machen, die Sachverhalte genauer zu erklären. Nur so viel merke ich mir: das Französische entwickelte sich wie andere romanische Sprachen auch aus dem Vulgärlatein. Das wurde von den im Römischen Reich lebenden Kelten gesprochen, soweit sie nicht zu den gelehrten Kreisen gehörten. Die aber nur eine Minderheit bildeten. Deutsch hingegen wurzelt zum großen Teil in den Sprachen der germanischen Stämme. Folglich resultiert die Auflösung des Karolingerreichs nach dem Tod Karl des Großen zwar vor allem aus der Erbteilung Ludwig des Frommen, doch sie wurde durch unterschiedliche Sprachen begünstigt. Meint die Wissenschaft.⁵⁴

An dieser Stelle fällt mir die in Koblenz nur wenig beachtete Mosel wieder ein. Als Moselle entspringt sie den Vogesen, dessen hohe Berge das Elsass westlich abschließen. Geografisch gesehen liegt ihre Quelle nicht weit vom Rhein entfernt. Die Moselle legt einen langen Weg durch Frankreich zurück, bildet ab dem Dreiländereck bei Schengen die Grenze zwischen Deutschland und Luxemburg, um schließlich nach 544 Kilometern in Koblenz als Mosel in den Rhein zu münden. Der Fluss durchquert also jene Gebiete, die als Herzogtum Lothringen bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts zum Heiligen Römischen Reich gehörten.

Nach den kurz beschriebenen lothringisch-elsässischen Erfahrungen, die im polnischen Osten und in Galizien ähnlich sind, stellt sich die Frage, wie sinnvoll es ist, Mitteleuropa genau abzugrenzen. Die Geografie hilft zu verorten, was man dem Osten oder Westen, der Mitte und so weiter zuordnet. Doch die politischen Herrschaftsbereiche und Staatsgebiete veränderten sich oft. Im allgemein günstigeren Fall blieben die Leute im Ort wohnen, wenn neue Herren kamen. Doch ob Elsass, Südtirol, Schlesien oder Westukraine, oftmals mussten die Einheimischen ihre

Koffer packen und wegziehen. Mit den Zuzüglern entstanden neue Sprachgrenzen, die letztendlich auch Kulturgrenzen wurden. Mehr oder weniger durchlässig. Geografische Eckpunkte und politisch korrekt bezeichnete Staatsterritorien reichen folglich nicht aus, um Mitteleuropa zu definieren. Erst ein Blick auf die letzten anderthalb tausend Jahre Geschichte hilft zu begreifen, was zusammengehört. Spätestens in der Schweiz am „Röstigraben“ findet sich das Thema wieder.

Nach diesem Exkurs geht die Reise von **Rastatt** aus weiter. Die kleine Stadt setzte in der deutschen Geschichte eine beachtenswerte Fußnote. In der Badischen Revolution 1848/49 erhoben sich in der hiesigen Bundesfestung rebellierende Soldaten und verbündeten sich mit der Bürgerwehr zu einem letzten Aufstand. Der wurde niedergeschlagen, etwa zeitgleich wie der in Dresden. In beiden Fällen brauchten die Monarchen die Hilfe ansonsten eher feindlicher Truppen.⁵⁵

Durch Rastatt fährt der Schnellzug weiter nach Süden. Vor Offenburg zweigt eine Strecke nach Kehl am Rhein und hinüber nach Strasbourg ab.

Ehe man Freiburg im Breisgau erreicht, grüßt rechterhand der Kaiserstuhl mit seinen berühmten Weinlagen. Links rückt der Schwarzwald heran und wenn kein Nebel über dem enger werdenden Rheintal liegt tauchen am westlichen Horizont die Berge der Vogesen auf. Nicht weit entfernt am Rhein liegt das Städtchen Breisach. Von dort sind wir entlang des Flusses bis zur Schweizer Grenze hinauf geradelt, mal auf der badischen, mal auf der elsässischen Seite. Die Lebensarten ähneln sich, der Wein verbindet.

In Freiburg verlassen nochmals viele Leute den ICE, einige kommen hinzu. Pendler vor allem, die im Dreiländereck unterwegs sind. Durch die Weinberge des Markgräflerlands führt die Strecke zum Katzbergtunnel. Der ist knapp zehn Kilometer lang, seit Ende 2012 in Betrieb und Teil der bisher nur abschnittsweise fertiggestellten Ausbaustrecke von Karlsruhe nach Basel.

Man spart einige Minuten an Fahrzeit gegenüber der alten Strecke, die sich in engen Kurven zwischen Fels, Autobahn und Rhein windet. Doch es fehlt der stets aufs Neue überraschende Blick über den Rhein und den Canal de Huningue zu den grünen Hügeln des Sundgaus und auf Flugzeuge, die am Euroairport Bâle-Mulhouse-Freiburg starten oder landen. Vor allem aber entdeckt man nicht mehr aus der Ferne die Schornsteine, Kirchtürme und mittlerweile zahlreich gewordenen Hochhäuser von Basel.



Vom Südportal des Katzbergtunnels aus sind es nur noch wenige Kilometer bis zum ersten Bahnhof in **Basel**, dem Badischen. Reisende nach der Schweiz, Frankreich und Italien werden vom Schaffner gebeten, noch bis zur nächsten Station im

Zug zu bleiben. Ich war sehr ergriffen, als ich das zum ersten Mal hörte. Es folgt die Brücke über den Rhein. Rechts gerät kurz das doppeltürmige, tausend Jahre alte Münster ins Blickfeld. Bald darauf schlängelt sich der ICE von Weiche zu Weiche in den Bahnhof SBB. Dann hält er, die Türen öffnen sich und aus den Lautsprechern am Bahnsteig erklingt die vertraute Ansage „Basel, Ihre nächsten Verbindungen...“. Für mich gilt das heute nicht. Ich bleibe hier, in meiner dritten Heimat.

In die Schweiz, wie kann es anders sein als in Berlin und Frankfurt, bin ich dreimal gekommen. Das erste Mal über Max Frisch. In den 80er Jahren erschienen nach und nach seine Romane und Tagebücher in der DDR. Reisen hinter den Eisernen Vorhang durfte ich nicht und so lernte ich die Eidgenossenschaft zuerst aus dem kritischen Blick eines ihrer angesehensten und zugleich geschmähtesten Schriftsteller kennen. Bis heute gehört er zu meinen Lieblingsautoren, wenn gleich ich die literarischen Qualitäten des studierten Architekten nicht überbewerten will. Man versteht auch in dieser Hinsicht die Konkurrenz zu dem anderen Großen, Friedrich Dürrenmatt. Dessen Dramen „Die Physiker“ und „Der Besuch der alten Dame“ kannte ich schon eher von Inszenierungen des Dresdner Schauspielhauses.

Die zweite Begegnung mit der Schweiz fand dann in der Realität in den 90er Jahren statt. Private und berufliche Reisen führten mich nahezu durchs ganze Land.

Mit der Zeit lernte ich viele Schweizer Kollegen kennen. Einige von ihnen waren wie ich selbständige Ein-Mann-Firmen und, anders als zumeist in Deutschland, genauso anerkannt wie größere Ingenieurbüros. Das machte mir Mut und so beschloss ich zu meinem fünfzigsten Geburtstag, neben der freiberuflichen Tätigkeit in Deutschland noch eine Einzelunternehmung als Verkehrsingenieur in Basel zu gründen. Das wurde meine dritte, zwölf Jahre lange Begegnung mit der Schweiz. Dank der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union und der darin verantworteten Personenfreizügigkeit wurde ich auch als Berliner zum „Grenzgänger“.

Die Schweiz wird hinsichtlich ihrer Geschichte und Gegenwart als Sonderfall in Europa bezeichnet. Basel ist dann noch der Sonderfall im Sonderfall. Seine Randlage in der Schweiz rückt es in die Mitte Europas. Dabei gehört der Kanton, seit 1833 ist er in die beiden Halbkantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft geteilt, bereits seit 1501 zur Eidgenossenschaft. Die Aufnahme fand kurz nach Ende des Schwäbischen Krieges statt, in dem die berühmten Schweizer Söldner die Habsburger endgültig vertrieben hatten.

Der Basler Bürgermeister Johann Rudolf Wettstein war maßgeblich am Münster Friedensvertrag von 1648 beteiligt, in dem die Eidgenossenschaft sich vom Heiligen Römischen Reich lossagte. Die nächsten zweihundert Jahre agierte jeder Schweizer Kanton als eigenständiges Gemeinwesen, was die Diplomatie des euro-

päischen Hochadels erschwerte und es Napoleon leicht machte, das Land zu okkupieren. Erst 1848 wurde die Schweiz ein föderaler Bundesstaat und erhielt eine Bundesverfassung.

Ein festgeschriebenes Merkmal der Schweiz ist ihre Mehrsprachigkeit. Deutsch, Französisch, Italienisch und Rätoromanisch sind von Verfassungs- und Amts wegen gleichberechtigt und werden in allen offiziellen Dokumenten gebraucht. Durchsagen in den Zügen beginnen immer mit der Sprache, die im gerade befahrenen Landesteil an erster Stelle steht. Von Basel nach Genf wechselt das dreimal zwischen Deutsch und Französisch.

Im Alltag und im Beruf erlebte ich allerdings mehr sprachliche Abgrenzung als Mehrsprachigkeit. Das reicht von einfach nicht gelernt und im Tal geblieben bis zur bewussten Ignoranz gegenüber denen, die das regional vorherrschende Deutsch, Französisch oder Italienisch nicht beherrschen. Anderswo in Mitteleuropa entstanden Sprachgrenzen durch äußeren Zwang, hier werden sie gepflegt. Mir kommen Zweifel am Zusammenhalt auf. Und die Frage, ob Mitteleuropa nicht dort endet, wo man aus der Deutschschweiz ins Tessin oder in die Romandie kommt. Letzteres ist der „Röstigraben“.

Der ehemals auf europäischem Parkett agierende Bürgermeister Wettstein bleibt durch die gleichnamige Brücke über den Rhein in Erinnerung. In Basel ist aus dem Fluss ein Strom geworden. Mir fällt ein Liedtext ein: „Wo der Strom unsere Schiffe trägt, hat er Geschwätzigkeit abgelegt.“⁵⁶ Mit seinem Hafen ist Basel zu einer Verkehrsdrehscheibe der Schweiz geworden, weil von hier aus Güter auf dem Wasserweg bis zur Nordsee gelangen können.

Die Leute von Basel und der Rhein, das ist eine enge Verbindung. Auf den flutgetriebenen, an Seilen hängenden Stadtfähren lässt sich für ein paar Minuten die großstädtische Hektik ausblenden, und abends finden auf den kleinen Kähnen literarische Soireen statt. Da wird der Kommissär Hunkeler lebendig, den der Schriftsteller Hansjörg Schneider erfand, und der in elf Romanen Basels dunkle Seiten aufdeckt.⁵⁷ Für mich sind diese Bücher eine Art „Heimatliteratur“ geworden. Ich kenne fast alle Handlungsorte.

Laut wird es im Sommer auf dem Kulturfloß. Rock in verschiedenen Spielarten dröhnt von der Bühne im Fluss bis in die Gassen der Altstadt. Das ist allerdings nicht vergleichbar mit dem Lärm der „Guggenmusik“ während der Basler Fasnacht. Tag und Nacht ziehen kleinere oder größere verkleideten Gruppen von Blasmusikern zwischen „Morgestraich“ und „Ändstraich“ durch die Stadt, lassen sich an Kneipen nieder, bevor sie an den größeren Plätzen zusammentreffen. Die Basler Fasnacht erinnert an die alemannischen Wurzeln der Stadt, die sie ebenso

prägten wie die antiken römischen Siedlungen. Zu Basel gehören aber auch die Nachbarschaft zu Frankreich und damit die wechselvolle Geschichte des Elsass.

Das Tram fährt seit wenigen Jahren wieder über die Grenze ins französische St. Louis und in das deutsche Weil am Rhein. In letzterem kommen sich die Schweiz, Frankreich und Deutschland räumlich am nächsten. Der Einkaufstourismus floriert. Zudem überspannt eine elegante Brücke für Fußgänger und Velofahrende den Strom, die „Dreiländerbrücke“, die „Passerelle des Trois Pays“. Grenzen spürt man hier nicht beim ständigen Hin- und Her der vielen Leute.

Am Rande von Basel, auf dem Friedhof Hörnli in Riehen gehört die Grabnummer 0413 in der Abteilung 9, Sektion 4 dem deutschen Schriftsteller Ulrich Becher. Der wurde 1910 in Berlin geboren und starb 1990 in Basel. Sein Grab finde ich mit Hilfe eines Zettels, der nicht größer ist als ein Parkschein. Den druckte mir ein Automat aus, den die Basler Stadtverwaltung am Friedhofseingang installiert hat. 1933 floh Becher, der als entartet eingestufte Künstler, vor den Nazis bis nach Brasilien. 1948 kehrte er nach Europa, aber nicht mehr nach Deutschland zurück. Die Protagonisten seiner Romane und Novellen lässt er vergleichbare Schicksale erleben. Beschreibt sie in den „New Yorker Novellen“, die bereits 1969 in der DDR erscheinen durften. Die ganze Wucht des Widerfahrenen spürt man vor allem im Roman „Murmeljagd“. Der wurde nach seiner Erstveröffentlichung, auch im Jahre 1969, lange Zeit nicht mehr aufgelegt. Vierzig Jahre später sieht man ihn als einen der wichtigsten Exilromane an und legt das Buch neu auf⁵⁸.

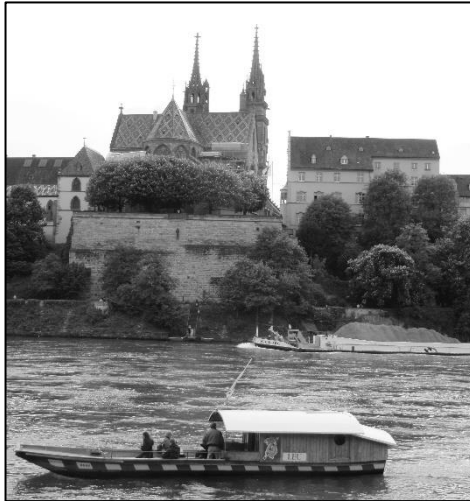
Auch Heinrich Heine, den ich zu Beginn der Reise traf, starb 1856 nicht in Deutschland, sondern in Paris. Auf dem Friedhof von Montmartre wurde er bestattet. Sein Grab reiht sich ein zwischen die Ruhestätten vieler französischer Künstler. Eine Kopfbüste auf dem großen allegorischen Grabstein schaut hinab auf die Inschrift:

*„Wo wird einst des Wandermüden letzte Ruhestätte sein?
Unter Palmen in dem Süden? Unter Linden an dem Rhein?“*

Im Basler St. Johan liegt ein Kreuzfahrtschiff am Kai. Die Schiffsbesatzung macht den Kahn flott für die nächste Reise auf dem Rhein nach Amsterdam. Die Passagiere kommen bald. Sie werden Orten und Regionen begegnen, die Mitteleuropa seit zweitausend Jahren prägen. Auch wenn es manchmal so erscheint, es ist kein Narrenschiff.



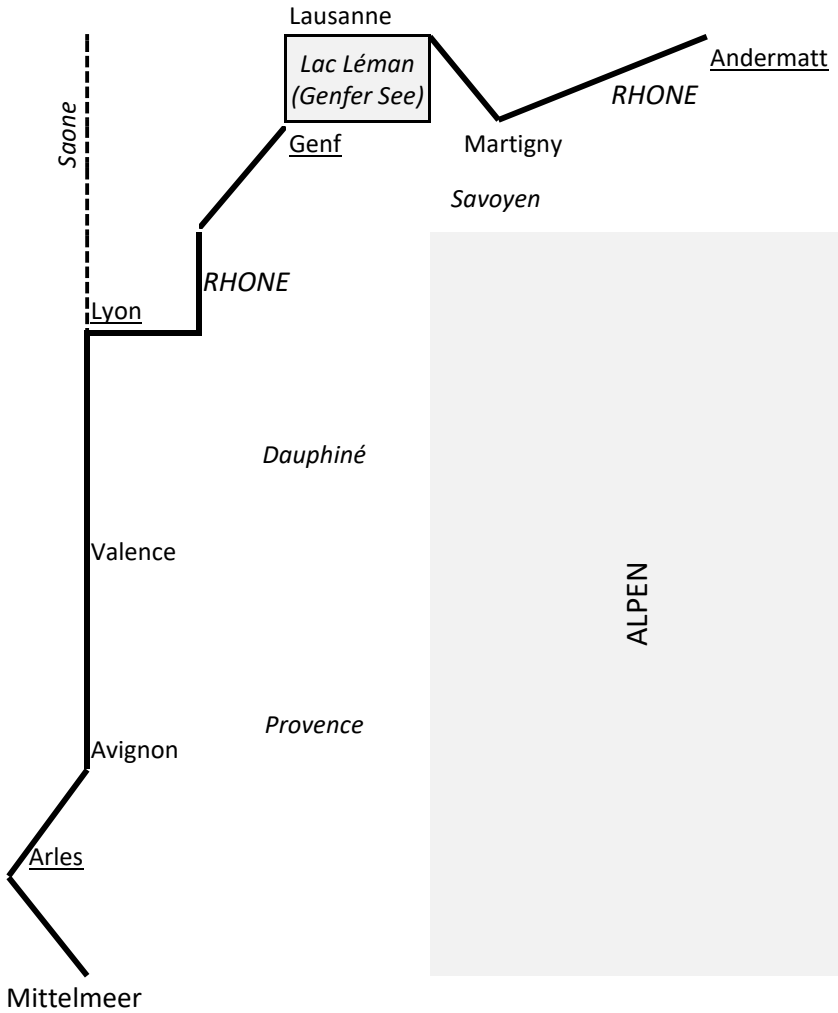
Frankfurt am Main - Quartier Westhafen



Rheinfähre am Münster von Basel

Von Andermatt nach Arles - Reise durch ein Königreich

Entlang der Rhône von den Alpen bis zum Mittelmeer



Es war in der zweiten Hälfte der 90er Jahre, als ich mich im Anschluss an einen neuerlichen Aufenthalt in Zürich auf den Weg durch die Schweiz machte. Ich kaufte eine Viertagesfahrkarte für Ausländer, mit der man beliebig oft und weit mit Bahn, Bus und Schiff die Eidgenossenschaft erkunden konnte.

Zuerst fuhr ich nach Chur in Graubünden. Dort stand abfahrbereit am Nachbarbahnsteig der Glacier-Express. Obwohl ich nicht die obligatorische Reservierung hatte, stieg ich ein und schloss mich einer fröhlichen Reisegesellschaft an. Durchs Vordere Rheintal begleitete ich Vater Rhein bis kurz vor seiner Quelle. Eindrucksvoll querte danach der Zug den Oberalppass, um anschließend in Serpentina hinunter nach **Andermatt** zu fahren. Dort stieg ich aus. Goethe war schon vor mir dagewesen. In einem örtlichen Hotel hatte er sich während seiner Gotthardquerung im Juni 1795 einlogiert. Eine Tafel am Haus erinnert an den berühmten Gast. Ich folgte dem Dichter ein kurzes Stück. Nicht zu Fuß, sondern mit der Bahn. An der Reuß entlang hinunter nach Göschenen. Ein paar Fotos vom Bahnhof und von den nördlichen Portalen des Gotthardtunnels, dann ging es wieder hinauf nach Andermatt. Denn ich hatte beschlossen, die Reise in Richtung Westen fortzusetzen.

Was ich zum Zeitpunkt meiner Tour noch nicht wusste, war die Tatsache, bald in einem alten, längst untergegangenen Königreich unterwegs zu sein. Nachdem die Burgunder in Worms und Speyer 436 n. Chr. von den Hunnen besiegt worden waren, siedelte der römische Heermeister Flavius Aëtius die überlebenden Stammesangehörigen wenige Jahre später um. In die Gegend um den Genfer See. Als sogenannte Foederaten des Weströmischen Reichs sollten sie Vorstöße der Alemanen abwehren und den Alpenübergang nach Italien am Großen St. Bernhard sichern. Dieser gehörte zu einer der wichtigsten Handelsrouten der Antike, die von Mediolanum (Mailand) nach Lugdunum (Lyon) führte. Doch während die römische Macht anno 476 zu Ende ging, dehnten die Burgunder ihr Reich nach Norden, Westen und Süden erheblich aus. In dem regierte bis 515 König Gundobad und danach sein Sohn Sigismund.

Rund einhundert Jahre nach der Niederlage am Mittelrhein wurde das sogenannte erste burgundische Königreich im Jahre 534 erneut besiegt, diesmal von den Franken. Doch zwischenzeitlich hatten sich die Burgunder schon weitgehend mit der hier lebenden gallorömischen Bevölkerung assimiliert. Aus ihrem Stammesnamen wurde die Bezeichnung einer großen geografischen Region - Burgund. Durch diese fließt die Rhône, der ich nun weiter folge.

Wird der Verlauf der Rhône beschrieben, so beginnt das zumeist mit ihrem Start, dem Rhône-Gletscher. Er ist zu einem Synonym für den Klimawandel geworden. Das Eis schmilzt seit längerem und damit wird sein Wasserreservoir geringer.

Den Gletscher bekomme ich nicht zusehen. Der Zug der Furka-Oberalp-Bahn, der mich von Andermatt nach Brig bringt, umfährt das Gebiet im 1982 eröffneten und etwa 15 Kilometer langen Furka-Basistunnel. Klaustrophobisch eng geht es darin zu, und ich bin froh, als in Oberwald wieder Tageslicht scheint.

Hier ist die Rhône zum Fluss geworden und begleitet die gesamte Bahnstrecke. Die Landschaft beeindruckt mich ebenso wie die technische Ausführung der Trasse. Öfter klinken Zahnräder ein, um die Steigungen zu bewältigen. Seilbahnen befördern die Reisenden von den kleinen Bahnhöfen im Rhônetal hinauf zu den höher gelegenen Orten. Meist stehe ich im Gang, um alles sehen zu können. Dann erreicht der Zug **Brig**. Es ist ein großer Knotenpunkt. Vom Süden kommen die Züge aus Italien durch den Simplontunnel. Eine andere Strecke führt zunächst oberhalb des Tals gen Westen, um dann nach Norden abzuzweigen. Am Berg befestigt sind drei große Buchstaben: BLS - Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn. Das Kürzel ist gleich jenem, das ich im Jahre 1990 unserer neugegründeten Berliner Firma gab, der Berliner Licht- und Signaltechnik GmbH.

Durch den Simplontunnel als auch durch den Lötschbergtunnel fuhr ich ein paar Jahre später. Durch den schon genannten Gotthardtunnel sogar mehrere Male. Diesmal geht es jedoch weiter durchs Rhônetal in Richtung Westen, um später fast im rechten Winkel nach Norden abzubiegen. Mit dem Ziel Genfer See.

Meine dritte Begegnung mit der Schweiz ab 2004, wie ich sie im Rhein-Kapitel erwähnte, war eng verbunden mit dem Engagement im Schweizerischen Verband der Straßen- und Verkehrsingenieure VSS. Zehn Jahre arbeitete ich in einer verkehrstechnischen Expertenkommission mit. Deren Mitglieder kamen aus der Deutschschweiz, dem Tessin und aus der Romandie. Die Sitzungen fanden in den verschiedenen Landesteilen statt. Neben der fachlichen Arbeit fand man sich mittags und abends gesellig zusammen. Auch um den Wein aus den verschiedenen Schweizer Regionen kennenzulernen. Einmal fand auch ein Treffen im Wallis statt. Ich fuhr mit dem Schnellzug durch den neuen Lötschberg-Basistunnel und stieg in **Visp** aus. Die Stadt liegt westlich von Brig im Rhônetal. In Visp zweigt die Strecke des Glacier-Express nach Zermatt ab. Den nahm ich bis zum übernächsten Halt. Von dort aus ging es mit der Seilbahn hoch hinaus zum Sitzungsort. Erst der Mittagsgewein half mir gegen Beklommenheit und Schwindelgefühle.

Während meiner ersten Fahrt von Brig über Visp gen Westen hörte ich vor der Stadt **Sion**, wie die Sprachen bei den Lautsprecherdurchsagen wechselten. Zuerst erfolgten sie auf Deutsch, danach auf Französisch. Der Kanton Wallis, durch den die Rhône fließt, gehört sowohl zur Deutschschweiz als auch zur Romandie. Ein wichtiger Punkt auf der Rhônetal-Strecke ist **Martigny**. Hier beginnt eine Nebenbahnstrecke nach Chamonix in Frankreich, zum Fuße des Montblanc. Außerdem

passiert die Fernstraße zum Großen St. Bernhard - Pass den Ort. Zu eben jener Grenze mit Italien, die einst die Burgunder sichern sollten.

Wenige Kilometer weiter Rhône-abwärts liegt St.-Maurice. Dort gründete anno 515 Burgunderkönig Sigismund ein Kloster. Es bezeugt die frühe Christianisierung seines Volkes. Das Schloss des Ortes und die Festung hingegen gehörten im 20. Jahrhundert zum „Alpen-Reduit“ der Schweizer Armee. Für den Fall der Fälle.

Dann wird das Tal breiter. Die hohen Berge treten zurück. Im beschaulichen Örtchen Villeneuve erreichen die Rhône und mein Zug den Lac Léman. Ihn Genfer See oder Lac du Genève zu nennen, finden viele Anrainer nicht so gut. Léman soll die ursprüngliche, von den Römern übernommene keltische Bezeichnung sein. Durch den See bzw. an seinem Ufer verläuft die schweizerisch-französische Grenze. Die Rhône taucht im See ab, um ihn nach 72 Kilometern in Genf wieder zu verlassen.

Wenige Kilometer bevor der Zug in den Bahnhof von Montreux einfährt, sieht man auf der linken Seite eine Felseninsel. Auf der steht eine schlossähnliche Burg - Chateau de Chillon. Die erste Burg an dieser Stelle erbaute man schon um das Jahr 1000, im zweiten Burgundischen Königreich. Selbiges entstand nach den Teilungen des Fränkischen Reichs ab 843.

Aus der Erbmasse des Lotharingischen Mittelreichs waren neben dem Herzogtum Lothringen auch das Königreich Italien sowie Burgund hervorgegangen. Zunächst als Niederburgund (880) und Hochburgund (888). Anno 930 vereinigten sich die beiden zum Königreich Burgund. Die Könige stammten aus dem Geschlecht der Rudolfinger. Durch Vermählung mit den Ottonen gelangte Burgund 1033 zum Heiligen Römischen Reich. Das nunmehr dritte burgundische Königreich nannte man Arelat. Der Name ist auf die Stadt Arles im vormaligen Niederburgund zurückzuführen. Als 1156 der Staufer-Kaiser Friedrich Barbarossa eine Erbtochter des burgundischen Königs heiratete, wählte er Arles zur neuen Hauptstadt. Wie dessen Geschichte weiterging, darauf komme ich später zurück. Chateau de Chillon jedenfalls ist heute eine vielbesuchte touristische Attraktion der Schweiz.

Nun ist der Zug in **Montreux** eingetroffen. Die Stadt schmiegt sich eng an hohe Berge. Nicht zu übersehen an den Hängen sind die Betonbrücken der Autobahn. Neben dem quirligen Leben im Zentrum findet man stimmungsvolle alte Häuser und Gassen in der Vieille Ville, der Altstadt. Manchmal wirkt Montreux wie eine alternde Diva, andermal wie ein Hippie. Von meinem Hotelzimmer aus sehe ich ein Viadukt. Auf dem fährt ratternd eine Zahnradbahn hinauf zu den 2042 Meter hohen Les Rochers-de-Naye. Auch meine Weiterreise nach dem ersten Besuch in Montreux begann mit einem steilen Anstieg. Ich fuhr mit der Montreux-Berner Oberland-Bahn, auch „GoldenPassLine“ genannt, in Serpentina nach oben, und weiter nach Gstaad, Zweisimmen und Spiez, um schließlich in Bern anzukommen.

Bei der nächsten Reise blieb ich am Lac Léman. Von Montreux fährt der Trolleybus nach **Vevey**. Hier beginnt das Lavaux, eines der bekanntesten und außerdem mit einem UNESCO-Welterbetitel versehenen Weinanbaugebiete der Schweiz. Hunderte Meter hoch ragen die Weinterrassen neben dem Seeufer. Wanderwege führen durch die Rebstöcke zu pittoresken Winzerdörfern. Die hauptsächliche Weinsorte ist der weiße Chasselas, dem Gutedel ähnlich.

Es ist jedoch nicht nur der Wein, der es lohnend macht, die Höhen des Lavaux zu erklimmen. Ob mit Bahn, Auto oder eben zu Fuß. Wenn die Wolken nicht zu niedrig über dem See hängen, sieht man unten die großen von Lausanne kommenden Ausflugsschiffe und am Horizont die hohen Berge der Alpen. Auch der Mont Blanc lässt sich ab und zu blicken. Man schaut ins Savoyen.

Savoyen, französisch *Savoie*, ist ein historisches Gebiet in den französischen Alpen, zwischen Genfer See, Rhône und der Mont-Cenis-Gebirgsgruppe.⁵⁹ Die Landschaft ist seit dem Mittelalter ein einflussreiches Herrschaftsgebiet geworden. Es begann als Grafschaft im Hochburgund und wurde wie das Königreich Burgund Teil des Heiligen Römischen Reiches. Um 1416 beförderte es Kaiser Sigismund zum Herzogtum. Das war derselbe Sigismund, der im östlichen Mitteleuropa seine historischen Fußstapfen hinterließ, von denen ich an anderer Stelle berichtete. In der Neuzeit verselbständigte sich das Herzogtum, richtete sich mehr nach Italien aus und stand in wechselhaften Beziehungen zum französischen Königshaus. Die Geschichte des Savoyens als geografisch-politische Konstellation ist auch eng verbunden mit der Schweizer Geschichte. Erhebliche Spannungen traten auf, als das Savoyen 1860 endgültig vom neuen italienischen Staat an Frankreich übergang. Beinahe hätten die neutralen Eidgenossen militärisch interveniert.

Doch wir bleiben im Schweizerischen Kanton Waadt und gelangen nach **Lausanne**.

„Den folgenden Morgen durchstrich ich die Stadt. Sie liegt zum Teil in einer Senke, zum Teil am Abhang eines Berges, und immer muss man bergan und bergab steigen. Die Straßen sind enge, unreinlich und schlecht gepflastert. Aber dafür hat man auch an jedem erhabenen Orte die schönsten malerischen Aussichten. Der helle große Genfer See, die Kette der Savoyer Alpen, muntere, am Ufer des Sees zerstreute Städtchen und Dörfer-Morges, Rolle, Nyon-, und alle das macht ein reizendes und mannigfaches Gemälde.“ So ähnlich kann man die Stadt auch heute noch beschreiben. Dabei stammt der Text von einem russischen Reisenden aus dem Jahre 1789, Nikolai Karamsin.⁶⁰ Lausanne zählt für mich zu den interessantesten Entdeckungen in der Schweiz. Mehrmals war ich beruflich in der Stadt und sehr beeindruckt. Die Beschwerlichkeit, sie zu Fuß zu erkunden, ist seit 2008 dank einer hochmodernen Mobilitätsform deutlich geringer geworden. Seitdem verbindet eine führerlose vollautomatische Metro das Seeufer mit den verschiedenen

höher gelegenen Straßenebenen der Stadt und den Hügeln des Umlands. Teile der Strecke waren einmal eine Trasse der Zahnradbahn, andere mussten komplett neu gebaut werden.

Die Geschichte von Lausanne, einstmals auch zum Königreich Burgund gehörend, weist eine wichtige Zäsur auf. Im Jahre 1536 wurde sie wie der gesamte Kanton Waadt von der Berner Republik militärisch erobert. Das hing mit den heftigen Auseinandersetzungen zusammen, die die Schweiz während der Reformation erschütterten. Lausanne wurde protestantisch und verlor seinen Status als Bischofs-sitz. Die Berner Besatzung wurde Ende des 18. Jahrhunderts von der Napoleoni-schen abgelöst. 1803 bestimmte man Lausanne zur Hauptstadt des Kantons Waadt. Sie wirkt auf mich wie eine französische Stadt. Mit dem turbulenten Trei-ben in den Straßen und einer auffällig heterogenen Bevölkerung. 42 Prozent der Einwohner sind Nicht-Schweizer.⁶¹

Eines Nachmittags nahm ich mir Zeit und fuhr mit der Fähre über den See nach Frankreich. So hell, wie Karamsin es beschrieb, habe ich den Genfer See nicht gese-hen. Dafür ging es in Evian-les-Bains am anderen Ufer sonnig heiter zu. Der kleine Ort ist weltbekannt für das gleichnamige Thermalwasser. Man kann es auch an öf-fentlichen Brunnen trinken. Auf der Rückfahrt sah ich die Weinterrassen des Lavaux in der Abendsonne funkeln. Die Fähre ist nicht allein Ausflüglern wie mir wichtig, sondern vielmehr noch den französischen Pendlern, die täglich in die Schweiz ar-beiten kommen. Ein Thema, das die gesamte südwestliche Seeregion betrifft. Ne-ben den ökonomischen Fragen sind hier auch die verkehrlichen zu lösen.

Die Schweiz, ein Land mit ohnehin hohem Aufkommen von Binnen-Pendlern, sieht sich in der Waadt, ebenso wie im Tessin und in Basel, mit der stetigen Überlastung der Verkehrsinfrastruktur konfrontiert, auf Schiene und Straße. Deshalb schuf man mit dem Léman-Express eine grundhafte Lösung. Seit dem Fahrplanwechsel im De-zember 2019 existiert in der Westschweiz das größte grenzüberschreitende regio-nale Bahnnetz Europas. Auf einem Streckennetz von 230 Kilometern bedienen 240 Züge täglich 45 Bahnhöfe in der Schweiz und in Frankreich. Rund 50 städtische und regionale Bus- und Tramlinien sind an die Bahnhöfe des Léman-Express angeben-den. Im Kanton Genf brauchen über 80 Prozent der Einwohner und rund 86 Prozent aller Arbeitskräfte weniger als eineinhalb Kilometer bis zum nächsten Bahnhof.⁶²

Meine erste Begegnung mit **Genf** im Mai 1991 kam nicht auf dem Landwege, son-dern mit dem Flugzeug zustande. Das war bei unserer ersten Reise in die Schweiz. Wir gingen rasch an den See, aus dem die große Fontäne aufragt. Die sahen wir später noch öfter von oben, auf den Flügen nach Frankreich. Anschließend spazier-ten wir entlang der Rhône, die hier den See verlässt. Als wir am nächsten Tag den Stadtbus nahmen, um an die französische Grenze zu gelangen, näherte sich dieser

schneller als gedacht einem geöffneten Schlagbaum. Der Bus hielt kurz an, Uniformierte stiegen ein, dann fuhr er weiter. Wir zückten unsere Pässe. Die wollten sie aber nicht sehen. Es waren nur die Fahrkartenkontrolleure. Jetzt befanden wir uns schon in Frankreich und damit auch im Savoyen. Kleiner Grenzverkehr. Beim nächsten Mal fuhren wir etwas weiter. Nach zweimal umsteigen brachte uns ein französischer Schnellzug nach Chamonix und damit in die Savoyer Alpen. Die Wolken rissen für kurze Zeit auf und wir sahen den Montblanc.

Auch Genf gehörte im Mittelalter zum Königreich Burgund und wurde Bischofssitz im Heiligen Römischen Reich. Enge Handelsbeziehungen entwickelten sich zum Herzogtum Savoyen. 1536 wurde die Reformation eingeführt und eine Stadtrepublik ausgerufen. Sie wurde ab 1540 ein wichtiger Zufluchtsort für italienische und französische evangelische Glaubensflüchtlinge. Manche der meist gut ausgebildeten Zuwanderer verfügten über Kenntnisse in der Seidenfertigung und im Uhrmacherhandwerk. 1781 errangen Bürgertum und Arbeiterschaft die Vorherrschaft und setzten eine demokratische Verfassung in Kraft. Allerdings endet das Reformprojekt ein Jahr später gewaltsam durch den Einmarsch bernisch-savoyischer Truppen.

Nach dem Wiener Kongress 1814/15 wurde die Stadtrepublik mit ihrem Umland auf eigenen Wunsch in die Schweizerische Eidgenossenschaft aufgenommen. Vertragliche Regelungen mit den Nachbarstaaten Frankreich und Savoyen, insbesondere zu Zollfreizonen, ermöglichten den Landzugang zu den anderen Kantonen. Als Teil der neutralen Schweiz war Genf von 1920 bis 1946 Sitz des Völkerbundes. Seitdem hat die Internationalität noch erheblich zugenommen. Die UNO hat einige ihrer Gremien dauerhaft in der Stadt angesiedelt. Hinzu kommen zahlreiche weitere internationale Organisationen sowie eine Vielzahl diplomatischer Vertretungen. Es ist mehr als nur ein Hauch von Welt, der an den Seeufnern zu spüren ist. Zugleich pulsiert in anderen Stadtvierteln das gewöhnliche Leben der frankophonen Schweizer und der zahlreichen Ausländer (48 %).⁶³ Wie schon seit Hunderten von Jahren.

Die Rhône fließt noch ein paar Kilometer südwestlich, ehe sie auf einem kurzen Stück zum Grenzfluss wird. Dann gelangt sie endgültig ins französische Savoyen.

Ich kehre von Genf aus mit dem Zug zurück nach Basel am Rhein. Die Rhône treffe ich ein andermal wieder. Dort, wo sie mehr als 250 Kilometer weiter Lyon erreicht.



Drei Jahre nach der ersten Begegnung traf ich die Rhône wieder. Als unsere zahlreichen ausgedehnten Reisen nach Frankreich begannen. Ich saß im TGV von Paris nach Avignon. Er fuhr auf der ersten, 1981 von Präsident Francois Mitterrand eröffneten, Schnellfahrstrecke (Ligne Grand Vitesse - LGV) bis **Lyon**. Diese folgte im südlichen Burgund ab Höhe der Stadt Macon dem Lauf der Saône. In Lyon mündet dieser Fluss in die Rhône. Wie sich später herausstellte, hatte ich Glück bei dieser

Fahrt. Denn die weitere Reise von Lyon aus in den Süden verlief noch durch das Tal der Rhône. Einige Monate später ging die LGV Rhône-Alpes in Betrieb, 2001 die LGV Méditerranée. Beide verlaufen mehr oder weniger geradlinig durchs Land. Der TGV fährt nicht mehr im Flusstal und kreuzt die Rhône nur ab und an.

Doch noch sind wir in Lyon, der drittgrößten Stadt Frankreichs. Auch unser russischer Reisender Karamsin, den wir in Lausanne trafen, ist mittlerweile hier eingetroffen. Man schreibt März 1790. Eigentlich wollte er auch Rhône- abwärts weiterreisen, musste dann aber wegen verschiedener Umstände seinen Plan ändern. Sein neues Ziel hieß Paris. Um dorthin zu gelangen, stieg er zuerst in einen Kahn, der ihn die Saône hinaufbeförderte. *„Die Sonne geht auf, der Nebel zerteilt sich, und unser Boot schaukelt sanft auf der lasurnen, mit goldenen Streifen der Morgensonne bestrahlten Fläche des Wassers. Zu beiden Seiten des Flusses erstrecken sich grüne Ebenen. Überall sieht man schöne Dörfer, die mit den Gärten und Landhäuser der reichen Kaufleute und den Schlössern der Edelleute abwechseln... Gegen neun Uhr stiegen wir endlich bei der Stadt Macon aus, wo wir in dem besten Wirtshause zu Abend aßen und den herrlichsten Burgunder tranken.“*

Aus dem TGV sah ich 1994 allerdings wenig vom südlichen Burgund und dem Beaujolais. Die hiesige Landschaft, Leute und Wein erlebten wir auf einer anderen, nicht weniger eindrucksvollen Reise mit dem Auto.

Anderen scheint es nicht so gefallen zu haben. Gustave Flaubert grummelte „Wir sind mit dem Dampfer die Saône bis nach Lyon hinuntergefahren und von Lyon die Rhône bis nach Avignon: es gibt nichts Trübseligeres als das, was man da sieht. Meine ganze Melancholie erwacht dabei wieder.“ Der weitere Text verrät, der Dichter hatte Liebeskummer. Den die schöne Landschaft nicht verdrängen konnte.

Bevor ich die Reise fortsetze, vergewissere ich mich in Atlanten und Geschichtsbüchern noch einmal der früheren und heutigen Bezeichnungen der Regionen. Für Historiker mag es einfach sein, zwischen gleichen Namen von Landschaften, Völkern und Herrschaftsgebieten zu wechseln. Der Ingenieur braucht hierfür verständliche Einordnungen. Geografische Karten und geschichtliche Daten. Ich präge mir ein: Das Savoyen liegt zwischen Rhône, Genfer See und Alpen. Südlich davon die Dauphiné, ebenfalls zwischen Rhône und Alpen. Schließlich gelangt man in die Provence. Im Westen wird diese von der Rhône begrenzt, im Norden eben von der Dauphiné. Im Osten von den Alpen und im Süden vom Mittelmeer.

Die westlich von Saône und Rhône gelegenen burgundischen Gebiete kamen nach der Fränkischen Reichsteilung 843 zum Westfränkischen Reich. Hier entstand das französische Herzogtum Burgund.

Lyon gehörte mit wechselnden weltlichen und geistlichen Herrschern bis Anfang des 14. Jahrhunderts zum Heiligen Römischen Reich. Dann verleihte sich der französische König die Stadt ein. Das kam nicht überraschend, denn bereits seit dem 13. Jahrhundert wuchs der französische Einfluss im Süden des Königreichs Burgund. Die Grafschaft Provence ging ab 1246 durch Hochzeit und Erbe an das Französische Königshaus Anjou. 1349 wurde die Grafschaft Dauphiné verkauft. Sie war aus der alten Grafschaft Vienne hervorgegangen, benannt nach dem Namen der Stadt Vienne. Beim Verkauf der Grafschaft Dauphiné war festgelegt worden, dass ihr Herrscher immer der Thronfolger des französischen Königs sein soll. Seitdem nannte man diesen Dauphin. An die Rhône kamen die Herren jedoch selten.

Vienne liegt etwa dreißig Kilometer südlich von Lyon. Hier beginnt der obere Teil des berühmten Weinbaugebietes *Côtes du Rhône*. Der Wein gedeiht auf Terrassen von verwittertem Granit. Rotwein voller Kraft liefern die Trauben vom Hermitage-Berg. Er glänzt zudem mit einer eigenen Bezeichnung seiner Appellation.

Der TGV fährt durch die Städte Valence und Montélimar, wo er die Dauphiné verlässt und in die Provence kommt. Rechts der Rhône steht ein Kernkraftwerk, links erstrecken sich die Weinterrassen der südlichen Côtes du Rhône. Die Bezeichnung schließt auch die östlich gelegenen Appellationen Côtes du Vaucluse und Côtes du Lubéron ein. Weine mit sehr hoher Qualität nennen sich *Côtes du Rhône Village*. Obwohl wir mittlerweile in der Provence sind, wird die Bezeichnung Appellation Côtes du Provence erst für die Region südöstlich von Aix-en-Provence verwendet.

Bald erreicht der Zug Orange, die erste größere provenzalische Stadt. Sie liegt in einer Ebene. Bei klarer Sicht ist im Osten der Mont Ventoux mit seiner weißen felsigen Kuppel zu erkennen. Viel näher an der Strecke befindet sich Châteauneuf-du-Pape. Hier wird der „Wein der Päpste“ erzeugt. Die residierten einst in Avignon. Bald erreicht der TGV diese Stadt und ich steige aus.

Bei meinem ersten Besuch in **Avignon** hielt der Zug noch im innerstädtischen Bahnhof. Mit der Inbetriebnahme der LGV Méditerranée im Jahre 2001 wurde am Rande der Stadt ein hypermoderner TGV-Bahnhof eröffnet.

„*Sur le Pont d'Avignon*“ ist der Titel des wohl berühmtesten Liedes von Avignon. Auf der Brücke über die Rhône, deren eigentlicher Name Pont St. Bénézet (Heiliger Benedikt) lautet, tanzen fröhlich die Leute, Frauen und Männer. In Wirklichkeit sollen sie wohl eher unter den Brückenbögen auf einer Insel im Fluss getanzt haben. Als die erste Brücke aus Holz erbaut wurde, verband sie das Königreich Frankreich auf der rechten Uferseite mit dem Heiligen Römischen Reich auf der linken. Avignon gehörte als Teil der burgundischen Provence zu letzterem. Aus der mittelalterlichen hölzernen Brücke wurde später eine aus Stein. Mehrmals zerstörten Überschwemmungen und Kriege das Bauwerk, so dass man sich im 17.

Jahrhundert entschloss, sie nicht zum wiederholten Male aufzubauen. Seitdem bildet die unvollständige Brücke über die Rhone ein Wahrzeichen von Avignon.

Avignon ist eine sehr alte Stadt. Vom Mittelmeer die Rhone heraufkommend, haben sie die Griechen der Antike gegründet. Ihnen folgten die Römer und später Burgunder und Franken. Im Jahre 1309 verlegte der römische Papst Clemens V. umständehalber seinen Sitz nach Avignon. Seine Nachfolger bis 1376 taten es ihm gleich. Als es 1378 zum Großen Abendlichen Schisma der Kirche und zur Wahl von zwei, später sogar drei Päpsten kam, residierte fortan immer einer von ihnen in Avignon. Erst das Konzil von Konstanz (1414 - 1418) beendete diesen Zustand. Rom wurde wieder einziger Sitz des Papstes. Avignon behielt jedoch bis zur Französischen Revolution 1789 seinen Sonderstatus und blieb im kirchlichen Besitz. Dann wurde es säkulares Verwaltungszentrum des Departments Vaucluse.

Die Klärung der Residenzfrage für die Päpste auf dem Konzil wurde, es überrascht mich schon nicht mehr, maßgeblich vom damals regierenden deutschen Kaiser Sigismund unterstützt.

Die insgesamt neun Päpste, die in Avignon residierten, bauten und veränderten immer wieder den großen Papstpalast, das zweite Wahrzeichen der Stadt. Als ich das erste Mal vor seinen mächtigen Mauern stand, kamen mir die Tränen. Wie beim ersten Anblick des Big Ben in London. Beide Male war ich sehr ergriffen. Der Fall der Mauer hatte es möglich gemacht, nach Westeuropa zu reisen.

In Avignon begann auch mein erster Aufenthalt in der Provence und ein Traum erfüllte sich. Je weiter der TGV nach Süden fuhr, desto heller erschien das Licht und begann zu gleißen. Weinberge und Olivenhaine, Lavendelfelder und platanengesäumte Straßen, in Avignon ebenso wie in den kleinen Städtchen und Dörfern, all das begeisterte mich. Jetzt sah ich mit eigenen Augen jene Landschaft, die ich von Bildern her schon kannte. Von Monet, van Gogh, Renoir, Cezanne, Matisse und anderen gemalt. Durch die Provence zogen viele Völker und Krieger. Dementsprechend vielfältig und verworren ist auch ihre Geschichte. Ich komme auf diese nur ein wenig zurück. Soweit sie meine Reise durch das Königreich Burgund berührt.



Doch zunächst verlasse ich die Rhône in Richtung Osten und folge stromaufwärts ein Stück dem Fluss Durance. Dieser entspringt der alpinen Region der Provence und mündet südlich von Avignon in die Rhône. In ihrem Unterlauf fließt die Durance durch das Department Vaucluse und begrenzt dabei im Süden den Regionalpark Luberon. Der ist für mich das Ziel eines mehrtägigen Aufenthalts. Als Radfahrer auf einem Reiterhof.

Dessen Besitzer, ein aus Galizien stammender älterer Patron, hatte eine Anzeige in einer deutschen Zeitung geschaltet. Die hatte mich neugierig gemacht. Am Telefon sicherte mir Monsieur zu, in der Nähe seines Reiterhofs einen Drahtesel ausleihen zu können. Das funktionierte, und so konnte ich flexibel und in angenehmer Geschwindigkeit die Region erkunden. Abends trafen sich dann das Reitervolk, die Autofahrer und ich am Tische des Patrons, um gemeinsam zu essen und den Wein aus der Gegend zu trinken. Table d'hôte nennt man das in Frankreich.

Meine Touren erstreckten sich zwischen dem Gebirgszug des unteren Luberon und dem Plateau de Vaucluse. Durch die von kleinen Hügeln unterbrochene Ebene fließt das Flüsschen Coulon. Über das führt die noch aus römischen Zeiten stammende steinerne Brücke Pont Julien. Nicht weit von ihr entfernt taucht das kleine Bergdorf Lacoste mit seiner Bergruine auf. Dort wohnte im 17. Jahrhundert der berühmt-berüchtigte Marquis de Sade. Einmal in Schwung gekommen, schaffte ich es mit dem Fahrrad den nächsten Berg hinauf nach Bonnieux. Dort sieht man weit über das schöne und fruchtbare Land. Auch der Mont Ventoux ließ sich blicken. Durch eine Schlucht, die den unteren vom oberen Luberon trennt, rollte ich nach Lourmarin hinunter. Auf dem Friedhof fand ich das Grab von Albert Camus. Auf der Rücktour kam ich noch in Roussillon vorbei. Das Dorf liegt auf einem Hügel aus ockerfarbenem Gestein. So farbig wie die Felsen kommen auch die Häuschen im Ort daher. Eng geht es zu in den Gassen, wo sich Touristen drängen.

Eine andere Tour führte zu den Bergdörfern am Luberon. Eines der größeren ist Menerbes. Steil ist der Anstieg hinauf. Belohnt wird man durch wunderbare Ausblicke in die grüne Ebene und eine bisher noch nicht gesehene pittoreske Architektur. Dicht gedrängt stehen die alten steinernen Häuschen, in denen nicht nur Souvenirs verkauft werden oder Croissants, sondern Leute ihren Alltag leben. Das tun sie hier seit Jahrhunderten. Im 16. Jahrhundert siedelten sich sogenannte Waldenser an. Bescheiden lebende Christen, die sich den Ausschweifungen der Kirche und deren weltlichen Helfern widersetzen. Das brachte ihnen auch den Zorn des Landadels, der im Parlament von Aix-en-Provence saß. Sein Präsident war der Baron des benachbarten Bergdorfs Oppède Jean Maynier. Fünf Jahre bedrängte der Adlige den französischen König Franz I., bis dieser ihm erlaubte, einen Vernichtungsfeldzug gegen die Waldenser zu führen. Menerbes und mehr als zwanzig andere Dörfer wurden zerstört. Zweitausend Menschen getötet, achthundert verkauft. Angeblich soll die Weigerung einer Waldenser-freundlichen Gräfin, den Baron zu heiraten, zu diesem Massaker geführt haben.⁶⁴

Heiterer wurde es bei der nächsten Tour in westliche Richtung. Das freundliche Städtchen Isle sur la Sorgue war das erste, Fontaine de Vaucluse das zweite Ziel. Hier kommt das Flüsschen Sorgue aus einer Felsengrotte an die Oberfläche. In den 30er Jahren des 14. Jahrhunderts besuchte der italienische Dichter Francesco

Petrarca die Quelle. Die inspirierte ihn zu einer weiteren seiner zahlreichen Sonetten für die angebetete, aber leider schon vergebene junge Frau Laura.

Literatur ganz anderer Art bietet der Brite Peter Mayle. Er wurde 1939 in Brighton geboren und arbeitete als Werbefachmann. 1987 entschloss er sich, ein altes Haus im Luberon zu kaufen und zu renovieren. Was ihm dabei mit Einheimischen und eigenwilligen Handwerkern widerfuhr, schrieb er auf. Die Bücher „Mein Jahr in der Provence“ und „Toujours Provence“ wurden Bestseller. Den Ort überrannten anschließend lesebegeisterte Touristen. Der frischbackene Schriftsteller musste eine Weile flüchten. Dann kam er wieder und schrieb mindestens zehn weitere Bücher. Auch das Genre der Kriminalromane musste für die Provence-Obsession des Engländers erhalten. So authentisch wie die beiden ersten Bücher empfand ich keines mehr. Peter Mayle starb 2018.

Rund dreihundert Kilometer bin ich durch den Regionalpark Luberon geradelt. Dann kehrte ich nach Avignon zurück. Mit dem TGV fuhr ich nach Paris und traf dort meine Frau. Es war unsere erste gemeinsame Entdeckung der Stadt. Auch nach Avignon kamen wir wieder und die Reise entlang der Rhone ging weiter.



An Tarascon vorbei fährt der Zug zur letzten Station der Reise. Immer steiler steht die Sonne über uns und wirft keine Schatten mehr. **Arles** ist erreicht. Vincent van Gogh hat die Stadt in vielen Bildern verewigt, ihr besonderes Licht zu allen Jahreszeiten in Farben festgehalten. Wir spazieren durch prächtige Straßen, gesäumt von Platanen und besuchen das antike Amphitheater.

Von Galliern und Römern besiedelt, wurde Arles wie schon erwähnt zur Hauptstadt des Königreichs Burgund. Der letzte, der sich hier als burgundischer König krönen ließ, war im Jahre 1365 der deutsche Kaiser Karl IV. Er ist uns als böhmischer König, dem sich Schlesien anschloss, und als Markgraf von Brandenburg schon begegnet. Mit der „Goldenen Bulle“ schuf er 1356 die Regeln für die Königswahl im Heiligen Römischen Reich. Den Süden Burgunds gab er bald auf. Arles fiel wie die gesamte Provence an Frankreich.

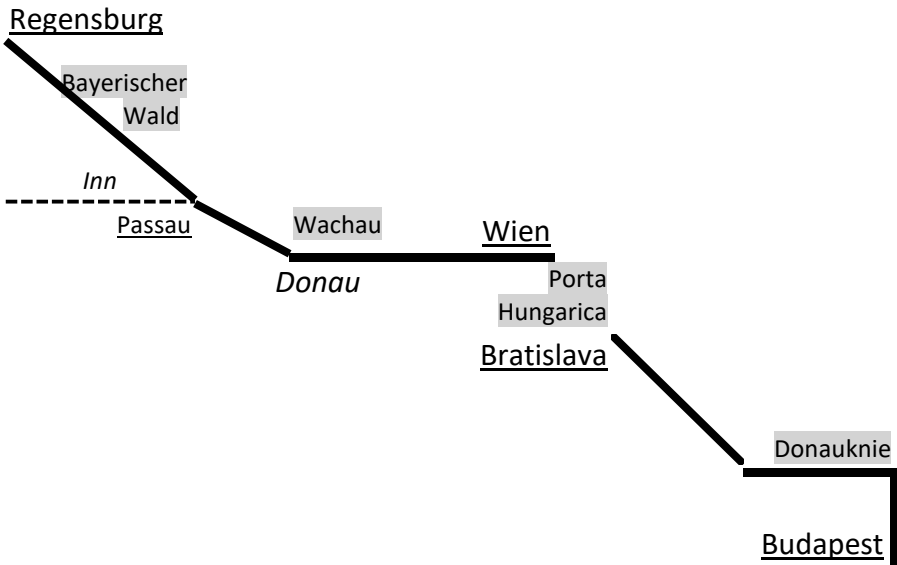
Doch nahezu zur gleichen Zeit, in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts, wächst der Einfluss der Fürsten im französischen Herzogtum Burgund. Sie stärken ihre reale Macht gegenüber dem König und erweitern ihren Herrschaftsbereich. Nach und nach übernehmen die Burgunder die Herrschaft in den Herzogtümern der „Niederer Landen“. Als 1477 Karl der Kühne, der letzte ihres Geschlechts, ohne männlichen Nachfahren stirbt, heiratet seine Tochter Maria den Habsburger Kaisersohn und Thronfolger Maximilian. Der burgundische Erbfolgekrieg beginnt.

1493 ist es entschieden: das Herzogtum Burgund bleibt bei Frankreich. Dafür erhalten die Habsburger die Freigrafschaft, eine Gebilde im nördlichen Burgund, das sich schon im Hochmittelalter als Teil des Königreich Burgunds etablierte. Wichtiger für die österreichischen Monarchen ist jedoch die Herrschaft über die Niederlande, die ihnen der französische König überlässt. Trotz der Einigung geht der Konflikt weiter. Jahrzehntlang dauern die Auseinandersetzungen zwischen Frankreich und Österreich vor allem um die Freigrafschaft. Mit dem Friedensvertrag von Nimwegen 1678 geht auch dieses burgundische Gebiet endgültig an Frankreich. Damit endet das letzte Kapitel der Geschichte des Königreichs Burgund.

Die Rhone strömt, begleitet vom parallelen Arles-Kanal, durch die Camargue zum Mittelmeer. Ihr Delta ist geprägt von zahllosen kleinen Flüssen, Kanälen, Mooren, Seen und Teichen. In Filmen lässt man meist weiße Pferde vor roter Abendsonne galoppieren. Ein Bild, das Ursprünglichkeit suggerieren soll. Am Ende folgt dann noch ein Hafen: Port-Saint-Louis-du-Rhône. Viele kleine Boote liegen hier, aber auch hohe Krane, große Tanks und Frachtschiffe bestimmen das Bild.

Nach rund achthundert Kilometern mündet die Rhône im Mittelmeer. Der Wikipedia-Eintrag zur Rhone (Aufruf 21.08.2021) vermerkt: um durch den Lac Léman zu fließen, braucht das Wasser mehr als zehn Jahre. Dann habe ich vielleicht in Arles nach der Jahrtausendwende dieselben Wassertropfen gesehen wie in Villeneuve vor diesem kalendarischen Ereignis. Mit diesem Gedanken beende ich die Reise durch ein Königreich, bei der ich weit aus Mitteleuropa hinausfuhr. Wohin ich jetzt zurückkehre.

An der schönen blauen Donau - Von Regensburg nach Budapest



„Donau so blau,
 Durch Tal und Au
 Wogst ruhig du dahin,
 Dich grüßt unser Wien,
 Dein silbernes Band
 Knüpft Land an Land,
 Und fröhliche Herzen schlagen
 An deinem schönen Strand.

Weit vom Schwarzwald her
 Eilst du hin zum Meer,
 Spendest Segen
 Allerwegen
 Ostwärts geht dein Lauf.“⁶⁵

Vierhundert Kilometer ist die Donau schon von ihren Quellen bis zu der Stelle geflossen, wo meine Reise beginnt. In **Kelheim** mündet der Main-Donau-Kanal in die Donau. Die Überfahrt der vom Rhein kommenden Schiffe endet und sie folgen jetzt dem großen Strom. Ein kurzes Stück flussauf liegt Eining. Dort traf der am Mittelrhein beginnende Obergermanisch-Rätische Limes auf die Donau. Gleichsam als zweite, jedoch längst vergangene Verbindung zwischen den Flüssen.⁶⁶

Wie bei den anderen Skizzen aus Mitteleuropa, wähle ich auch entlang der Donau jene Stationen aus, an denen ich gewesen bin. Die Reise endet in Budapest, obwohl ich dem Strom noch viel weiter südöstlich begegnete, an der Grenze von Rumänien nach Bulgarien. Giurgiu auf der einen, Russe auf der anderen Seite, jeweils Kontrollpunkte für den Touristenexpress aus Dresden, auf dem ich als Schlafwagenschaffner arbeitete. Doch dort ist der Balkan und nicht Mitteleuropa. Ein anderer Text.

Vom Westen in den Süd/-Osten fließt die Donau durch Bayern und Österreich, die Slowakei und Ungarn. Hier trifft man sie alle, die Kelten und Germanen, die Römer und die Slawen. Deshalb verbindet der Strom Geschichte und Kultur des westlichen und des östlichen Mitteleuropas. Das allein gibt viel historischen Stoff, den zu verstehen, alles andere als leicht ist. Und dann wendet sich die Donau, der zweitlängste europäische Fluss, vor Budapest gen Süden. Sie durchquert erst das Karpatenbecken und anschließend den Balkan. Vom Bestreben Karl des Großen, die Barbarenvölker an der Grenze des Frankenreiches zu unterwerfen, über die Osmanische Invasion nach dem Fall von Konstantinopel 1453 bis zu den tödlichen Schüssen in Sarajevo auf den österreichischen Thronfolger 1914 reichen die wechselseitigen Einflüsse zwischen Mitteleuropa und seinen südöstlichen Nachbarn.

Den längsten Fluss Europas übrigens stellt weit im Osten des Kontinents die Wolga dar. Doch Russland selbst ist nah. Mit seinem von der slawischen Sprache und dem orthodoxen Glauben beförderten politischen und militärischen Interesse am Balkan war und ist es mal Partner, mal Kontrahent Mitteleuropas. In den hohen Wiener Amtsstuben kann man seit Kaisers Zeiten ein Lied davon singen. Sicher nicht das von der schönen blauen Donau.

Diesen Walzer spielen andere. Die Wiener Philharmonikern beim alljährlichen Neujahrskonzert oder früher die Comedian Harmonists. Auch bei den Regensburger Domspatzen, dem ehrwürdigen Knabenchor, gehört das Lied zum Repertoire.⁶⁷



Als der Chor anno 975 gegründet wurde, konnte **Regensburg** bereits auf eine neunhundertjährige Geschichte zurückblicken. Sie begann, als römische Legionäre ein Kastell am Donauufer errichteten, gegenüber der Mündung des Flusses Regen. Daraus entwickelte sich ein großes militärisches und ziviles Lager, die Castra Regina. Die zur Namensgeberin der Stadt wurde.

Nördlich der Donau siedelten die Stämme der Germanen. Südlich des Flusses hatten die Römer das Territorium in Provinzen eingeteilt. Ungefähr von Regensburg bis Passau verlief die nördliche Grenze von Raetia. Ihr folgte bis zur Raab-Mündung nordöstlich von Győr die Provinz Noricum. Der schloss sich Pannonia an, die weite Teile des heutigen Ungarn abdeckte. Diese Provinzen reichten im Süden bis an die Adria oder das römische Kernreich Italia.

Die Aufzählung mag zunächst langweilen. Dahinter verbirgt sich jedoch ein aufschlussreicher historischer Sachverhalt, den ich im Ausflug in die Geschichte bereits erwähnte: In den römisch besetzten Gebieten rechts der Donau, wo bereits die Kelten siedelten und durch die später Germanen und Slawen zogen, geschah der Übergang in die Zivilisation nach den antiken Mustern des Römischen Reichs. Erst Jahrhunderte später brachten die Ostkolonisation mit Schwert und Bibel und der mittelalterliche Landesausbau den Völkern auf der linken Donauseite administrativ, klerikal und wirtschaftlich die Strukturen des Ostfränkischen Reichs.

Zurück nach Regensburg. Die Stadt gehört seit dem Jahre 2006 zum UNESCO-Welterbe. Seit dem frühen Mittelalter war sie Sitz von weltlichen und kirchlichen Herren, danach Freie und Reichsstadt. Seit dem 19. Jahrhundert fungiert Regensburg als bayrische Kreis- und Bezirkshauptstadt.

Meine Aufenthalte in Regensburg waren einfacher Natur. Mal durfte ich mein Wissen als Verkehrsingenieur einbringen, mal junge Leute aus der Familie treffen, die hier lebten und heirateten, alles sehr gegenwärtige Dinge. Nebenbei spazierte ich durch die Altstadt als steingewordene Geschichte. Nahe beim Dom St. Peter trank ich draußen einen Kaffee, währenddessen freche Spatzen auf den Tisch flogen, um Kuchenkrümel zu erhaschen. Meine Regensburger Domspatzen.

Dann fuhr ich zur nahegelegenen **Walhalla in Donaustauf**. Den Bau der Ruhmeshalle veranlasste der bayrische König Ludwig I. Sie sollte die Schmach tilgen, die der Landesherr im Untergang des Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation sah. Anno 1806 während der Napoleonischen Fremdherrschaft.

Um den Entwurf des Denkmals wetteiferten die berühmtesten Architekten der Zeit, Karl Friedrich Schinkel und Leo von Klenze. Letzterer wurde Sieger und entwarf das Bauwerk im Stil eines klassischen griechischen Tempels. Er nahm den Athener Parthenon-Tempel auf der Akropolis als Vorbild. 1842 wurde die deutsch-nationale Gedenkstätte eröffnet. 96 Büsten ehrten Leute, die man im 19. Jahrhundert als vorbildliche Deutsche achtete. Ein Figurenfries stellt die Geschichte der Germanen von den ersten Einwanderern bis zur Christianisierung im frühen Mittelalter dar. Mittlerweile sind deutlich mehr Büsten aufgestellt worden, darunter auch die von Heinrich Heine, Käthe Kollwitz und Sophie Scholl.

Das Ganze hinterließ bei mir zwiespältige Gefühle. Man wird vermutlich nicht los, was einem die Lehrer einbläuten. Dazu gehörte auch, nationalen Pathos kleinzuhalten. Den Franzosen und Italienern hingegen gestand ich schon eher zu, ihre Patrioten zu ehren. In Paris besuchten wir das Panthéon, in Rom das Pantheon...

Es ist Zeit, die Reise fortzusetzen. Hat man die Großstadt Regensburg und ihre Peripherie hinter sich gebracht, bequem im Zug oder im Stau auf der Autobahn, begleitet einen die Donau mal rechts, mal links des Weges. Hohe weite Brückenbögen zeigen bereits von ferne, wie breit der zu querende Strom ist. Auf der linken Seite begrenzen Hügelketten und die Berge des Bayerischen Waldes die Donau ebene. Rechterhand liegt **Kloster Niederalteich**, mein nächstes Ziel.

Das Kloster wurde im 8. Jahrhundert gegründet und erhielt unter Kaiser Karl dem Großen die Reichsunmittelbarkeit zuerkannt. Bis diese dreihundert Jahre später von Kaiser Barbarossa wieder aufgehoben wurde. Zwischendurch hatten wilde ungarische Reiterheere die Mönche für ein paar Jahrzehnte vertrieben. Wirklich zu Ende ging es jedoch mit dem Kloster erst 1803 durch die Säkularisierung kirchlicher Besitztümer auf Drängen Napoleons. Im 20. Jahrhundert erweckte Kloster Niederalteich zu neuem Leben.

Die restaurierte barocke Klosteranlage ist eingebettet in das von hohen Bäumen gesäumte Ufer der Donau. Nur die beiden Türme der Pfarrkirche St. Nikolaus ragen hervor. Das Gotteshaus ist prächtig ausgestattet. Mulmig wurde mir jedoch beim Anblick der Sarkophage, hinter deren Glasfenstern schmuckbehängene Mumien liegen. Da war ich froh, als ich wieder ins Freie treten konnte.

Das Benediktinerkloster Niederalteich interessiert jedoch nicht nur wegen seiner langen Existenz. Ab dem 9. Jahrhundert trug es wesentlich zum mittelalterlichen Landesausbau bei, in Niederbayern und bis nach Böhmen. 120 Siedlungen sollen von hier aus gegründet worden sein. Die Mönche teilten ihr Wissen über die Land- und Forstwirtschaft sowie die Glasherstellung.

Die ersten Siedler kamen aus dem nahen Alt-Bayern, Franken und Thüringen, später folgten Leute aus Sachsen, Holland und Flandern. Das Gebirge links der Donau bestand größtenteils aus Urwald und Sümpfen. Es musste gerodet und trockengelegt werden, um Siedlungen und Felder anzulegen. Weiter östlich lebten böhmische Stämme, die von Kelten und Slawen abstammten. Fortan bemühten sich die Eingesessenen und die Siedler darum, die unwirtliche Landschaft umzugestalten.

Auf zunächst primitive Weise bildete sich das Handwerk der Glasmacher heraus. Die arbeiteten am Anfang nur für den Eigengebrauch, ehe ihre Produkte auf Handelswegen wie dem Böhmersteig oder dem Goldenen Steig in die Städte an der Donau oder Moldau gelangten. Holz gab es reichlich für die Öfen und die Pottasche,

Quarz wurde gefunden, und so entwickelten sich der Böhmerwald und der Bayerische Wald zu Zentren der Glasherstellung. Das blieben sie bis in die Gegenwart.

Zwischen Böhmerwald und Bayerischen Wald unterscheidet man erst seit Anfang des 19. Jahrhunderts. Bis dahin bildete das gesamte Gebirge zwischen dem Tal der Moldau und dem Fluss Regen den Böhmerwald. Bayerischer Wald war nur die Hügelkette zwischen Donauebene und Regen. Ausgerechnet die schon erwähnte Säkularisierung und die damit verbundene Auflösung kirchlicher Amtsbezirke führten dazu, dass das Königreich Bayern einen Namensanspruch auf das Gebirge bis zur böhmischen Grenze erhob und durchsetzte. Als Böhmerwald wurde von nun an nur noch der Teil bezeichnet, der zu Böhmen gehört.



Nach dem Besuch im Kloster Niederalteich sollte die Reise entlang der Donau zügig weitergehen nach Passau. Es würde jedoch etwas fehlen, wenn man nicht dem Lauf ihrer drei großen Zuflüsse in dieser Region folgt. Das sind Isar, Inn und Ilz.

Zwischen Deggendorf und Niederalteich kommt von rechts die **Isar** und mündet nach einem knapp dreihundert Kilometer langen Weg in die Donau. Der Fluss entspringt den Alpen und bringt viel Schmelzwasser aus den Bergen. Dennoch ist die Isar nicht schiffbar. In trockenen Sommermonaten schlängelt sie sich schmal durch die Schotterbänke der Ebene.

In diesem Text von der Isar schreiben heißt über Besuche in **München** berichten. Es war die erste westdeutsche Stadt, die ich nach der Wende kennenlernte. Ein halbes Jahr vor meinem Besuch in Frankfurt am Main. Das hatte etwas mit Berlin zu tun, genauer gesagt, mit Ost-Berlin und West-Berlin. Wenige Monate nach dem Mauerfall war klar geworden, die deutsche Einheit kommt und mit ihr der Zusammenschluss der beiden Teile der Stadt. Doch hier gab es alles doppelt, auch Unternehmen für die Verkehrsinfrastruktur. Bald lernten wir die „neuen Kollegen“ aus Westberlin kennen. Die luden uns ein, ihre Konzernzentrale in München und verschiedene Produktionsstätten in Bayern zu besuchen. Diese Reise begann mit meinem ersten Flug vom Berliner Flughafen Tegel.

Nach München bin ich seitdem unzählige Male gekommen. Sehr oft aus beruflichen Gründen, aber auch aus privaten. Mir gefällt die Stadt und wenn die fachlichen Begegnungen nicht zu anstrengend oder ärgerlich waren, dann amüsierte ich mich innerlich oft über die Leute. Irgendwie, so scheint mir, wirkt das Ganze wie ein unablässiges Theaterspiel. Auch an Kostümen mangelt es nicht. Sympathisch finde ich es dennoch.

München und die Isar, so richtig erlebt habe ich den Fluss in der Stadt erst mit dem Fahrrad. Fuhr hinter den Kulissen der prächtigen Häuser in einer wildromantischen Szenerie am steinigen Ufer entlang. Das ist dicht bevölkert von jungen Leuten. Ebenso wie der weitläufige Englische Garten, durch den die Isar weiter fließt. Ehe sie jenen magischen Ort verlässt, an dem eine Furt Handelsleuten half, den Fluss zu überwinden. Weshalb sie hier anno 1158 München gründeten.



Wären nicht die hohen Berge, könnte der **Inn** in Tirol zur Quelle der Isar sehen. Seine eigene liegt weiter westlich im Oberengadin. Durch die Schweizer und Österreichischen Alpen, die Römer nannten das Gebiet Rätien, gelangt der Inn nach Bayern. Nahe der Salzachmündung wird er zum Grenzfluss zwischen Deutschland und Österreich. Das bleibt er bis Passau, wo er nach 517 Kilometern in die Donau mündet. Die hat an dieser Stelle einen Weg von 547 Kilometern, also 30 mehr, zurückgelegt und das soll einer der Gründe sein, warum nicht die Donau hier endet, sondern der Inn. Der statistisch erfasst, von Frühjahr bis Herbst mehr Wasser führt.⁶⁸ Das erinnert etwas an die Diskussion, warum die breitere Moldau im böhmischen Melnik ihr Wasser und den Namen an die schmale Elbe verliert.

Es radelt sich gut am Inn. Wir sind dem Fluss, mal auf der deutschen, mal auf der österreichischen Seite von Braunau bis Passau gefolgt. Als wir im Frühsommer 2013 hier waren, regnete es unaufhörlich. Das Wasser stieg und stieg. Bis es mal wieder die Altstadt von Passau überflutete. Um das Wasser zu bändigen, entstanden Staustufen und Kraftwerke. Dort weitet sich der Inn zu Seen und gemeinsam mit der Flora alter Flussarme finden hier Fluss- und Zugvögel große Schutzgebiete. Man muss sich Zeit nehmen für diese Landschaft, anhalten und beobachten.

In Braunau liegt ein großer Steinbrocken aus der Umgebung des ehemaligen KZ Mauthausen vor einem eher unscheinbaren Mietshaus. Er soll dem Wallfahrtsort der rechten Szene die Erinnerung an das Grauen entgegensetzen, das der selbsternannte Führer heraufbeschworen hat. Dennoch bleibt zu hoffen, dass die schmucke und freundliche Kleinstadt irgendwann einmal den Fluch loswird.

In Passau stößt ein weiterer Fluss zur Donau, die **Ilz**. Sie ist schmaler und hat einen kürzeren Weg hinter sich gebracht. Ihr Wasser stammt aus dem „Bayerischen Böhmerwald“. Einer der Quellbäche sprudelt jedoch dort, wo auch die Warme Moldau in Böhmen entspringt.

Sprachforscher haben herausgefunden, dass die Namen der Böhmen und Bayern auf den keltischen Stamm der Boier zurückgeführt werden können. Die einen sind dann mehr mit slawischen, die anderen mehr mit teutonischen und reströmischen Stämmen zusammengewachsen.

Einige Jahrhunderte später gründete Karl der Große im Osten seines Reiches die Awarenmark. Die Ungarn jagten sie im Wortsinne seinen Nachfolgern wieder ab (907). Bis Kaiser Otto I. das Gebiet in der Schlacht auf dem Lechfeld zurückgewann (955). Noch einmal dreihundert Jahre darauf wurde diese Ostmark hinter dem Fluss Enns von Bayern getrennt und zum Herzogtum Österreich. Seitdem gibt es jene Grenzlinie, auf die wir heute in **Passau** stoßen. Wo die Donau zum Grenzfluss zweier Länder wird, die bis 1866 immer zum gleichen Reich gehörten.

Die Trennung von Deutschland und Österreich war hauptsächlich das Werk des preußischen Ministerpräsidenten Otto von Bismarck. Es hinderte jedoch die beiden Kaiser in Berlin und Wien nicht daran, sich ein paar Jahre später erneut zu verbünden und am Ende des Ersten Weltkriegs gemeinsam unterzugehen.

Der Anschluss Österreichs an Deutschland von 1938 unter faschistischem Vorzeichen sollte beide Länder für kurze Zeit wieder vereinen. Bis zum bitteren Ende. Danach dauerte es sechzig Jahre, bis sich das wiedervereinigte Deutschland, Österreich und Tschechien zur Grenzen überschreitenden „Euroregion Donau - Moldau“ zusammenschlossen, als gleichwertige Mitglieder der europäischen Union.

Die „Euroregion Donau - Moldau“ könnte auch Adalbert-Stifter-Region heißen. Im Dreiländereck von Tschechien, Österreich und Deutschland trifft man allerorten auf Wege, Schulen und Gedenkstätten, die an den böhmisch-österreichischen Naturschriftsteller, Maler und Lehrer erinnern. Er lebte von 1805 bis 1868 und starb in **Linz**. Das ist nach Passau die nächste größere Stadt an der Donau.

Der stark frequentierte Donau-Radweg führt hier entlang und die Kreuzfahrtschiffe mit den oftmals weniger mobilen Passagieren kommen vorbei auf ihren Fahrten nach Wien und Budapest oder bis ins rumänische Donaudelta. Wir umfahren Linz auf der Autobahn A 1 und überqueren dabei auch den oben genannten Fluss Enns, der rechts in die Donau mündet. Er markierte seit dem Hochmittelalter mehrmals die östliche Grenze des Herzogtums Bayern.

Die Ausfahrt Melk führt uns zum Ort und Stift gleichen Namens. Hier beginnt die **Wachau**, eine der bekanntesten österreichischen Landschaften und Weinanbaugebiete. Rund fünfunddreißig Kilometer erstreckt sie sich bis zur Stadt Krems.

Stift Melk thront rechts oben auf den Felsen über der Donau. Anfang des 18. Jahrhunderts wurde die barocke Kirche erbaut, umgeben von weiteren repräsentativen Klostergebäuden und dem weitläufigen Stiftsgarten. Ursprünglich stand hier ein römisches Kastell, bevor im Mittelalter die Babenberger Fürsten das Kloster errichten ließen. Hier liegen sie auch begraben. Im Verlaufe der Jahrhunderte erlebte das Kloster Aufschwung und Niedergang, bevor es nach 1648 ein Hort der Gegenreformation wurde.

Die Donau wird hier zum Fluss, an dessen Ufern der Wein gedeiht. Auf seinem langen Weg durch Württemberg und Bayern findet man verblüffenderweise keine Anbaugelände. Zwischen Melk und Krems radelten wir auf dem Donau-Radweg. Der führt nicht nur entlang des Flusses, sondern auch durch bezaubernde kleine Weinorte. Es fällt nicht leicht, auf ein Viertel oder nur ein Achtel zu verzichten, solange die Fahrt nicht beendet ist. Schnell würden die Beine schwer und das Treten zur Qual. Belohnt wird man für die Disziplin durch den Linienbus mit Fahrradanhänger. Der uns auf dem Rückweg mitnimmt.

In der Stadt **Krems** auf der linken Donauseite fand man Spuren der slawischen Besiedlung im frühen Mittelalter. Später gehörte der Ort zu den ersten des hochmittelalterlichen Landesausbaus. Dank des milden Klimas gedieh ringsum der Wein und prägt seitdem die Landschaft. Renommierete Winzer sorgen für den guten Ruf der niederösterreichischen Weine, vom Grünen Veltliner bis zum blauen Zweigelt. In Krems und in den anderen Weinorten der Wachau erinnern enge Gassen mit meist gut restaurierten Häusern, alte Weinpressen und zahlreichen Ausschänke auch an die lange Weinbautradition. Von Krems aus sieht man über die Donau hinweg auf das nur wenige Kilometer entfernte Stift Göttweig, das mit seiner barocken Klosteranlage wie Stift Melk auf einem Berg thront. Anders als das letztere handelt es sich um eine Gründung durch den Benediktinerorden. Gemeinsam dürfte ihnen sein, dass Mönche schon immer den Wein liebten und wussten, wie man ihn anbaut. Die Donau fließt weiter und bald taucht Klosterneuburg auf. Da ist man schon fast in Wien.



„Nun singt ein fröhliches seliges Lied. Das wie Jauchzen die Lüfte durchzieht. Von den Herzen laut wiederklingt. Und ein festes Band um uns schlingt.

Frei und treu in Lied und Tat, bringt ein Hoch der Wienerstadt. Die aufs Neu' erstand voller Pracht. Und die Herzen erobert mit Macht.“ ⁶⁵

In **Wien** kumuliert alles, was Mitteleuropa prägt. Die unterschiedlichen Kulturen links und rechts der Donau, von der Antike bis heute. Das Zusammentreffen der östlichen und westlichen Völker und ihre durchaus auch friedlich verlaufende Verbindung scheinen zu einer Mentalität geführt zu haben, die man nur hier antrifft. Die Namen im Telefonbuch und an den Klingelleisten haben deutsche, böhmische, slowakische, ungarische, jüdische und sonst welche Wurzeln. Manchmal hört man, eher abschätzig gemeint, hinter Wien beginnt der Balkan. So als ob die Stadt der letzte Vorposten der Zivilisation wäre. Anders herum stimmt es. Vor mehr als tausend Jahren nahm auch von Wien aus die Ostkolonisation ihren Anfang.

Was dem folgte, füllt viele Zeilen und Spalten meiner Geschichtstabelle. In jeder Epoche der europäischen Geschichte gab es Ereignisse, die weit über die Stadt

hinausreichten. Dazu gehört die mehr als sechshundertjährige Herrschaft der Habsburger in den Erblanden Österreichs und den Kronländern Ungarn, Böhmen und Galizien. Sie stellten die meisten der Kaiser des Heiligen Römischen Reichs und verhalfen dadurch Wien zur Rolle einer Metropole, neben London und Paris. Das geschah natürlich nicht ohne zum Teil lange dauernde und von Gewalt begleitete Unterbrechungen. Der ungarische König Matthias Corvinus besetzte Ende des 15. Jahrhunderts die Stadt. Die Osmanen belagerten sie zweimal und der Dreißigjährige Krieg gelangte bis ins Zentrum des katholischen Lagers. Die Konflikte zwischen den Habsburgern und den französischen Bourbonen, mit den mächtig gewordenen Hohenzollern in Preußen und mit Napoleon gefährdeten die österreichische Monarchie nicht nur einmal. Ihr endgültiger Untergang im Jahre 1918 und die Zeit danach ließen jedoch viele Zeitgenossen und Nachgeborene um die k.u.k.-Monarchie trauern, trotz ihrer großen Widersprüche. Der 1881 in Wien geborene Schriftsteller Stefan Zweig gehörte zu ihnen. Sein autobiografisches Buch „Die Welt von gestern“ kann man fast zum Standardwerk über dieses Thema erheben.

Wien befand sich für mich hinter dem Eisernen Vorhang. Doch der Begriff k.u.k.-Monarchie war mir geläufig. Vielleicht von der Schule her oder von den Reisen nach Prag und Budapest. Im Sommer 1990, kurz nachdem die deutsche Wirtschafts- und Währungsunion gestartet war, brachen wir zu unserer ersten „k.u.k.-Reise“ auf, mit harter Währung im Portemonnaie. Wir flogen von Berlin über Prag nach Bratislava. Als wir am nächsten Tag mit dem Schiff nach Wien weiterfahren wollten, gab es eine herbe Enttäuschung. Wegen Niedrigwasser war der Schiffsverkehr auf der Donau eingestellt worden. So mussten wir mit dem Personenzug fahren. Obwohl der durchgehend von Bratislava nach Wien verkehrte, gab es nur Fahrkarten bis zur Grenze zu kaufen. Die passierten wir quasi umsonst, bevor wir vom österreichischen Schaffner das Billet für seinen Hoheitsbereich bekamen.

Das war zur k.u.k.-Zeit anders. Am 1. Februar 1914 wurde die sogenannte Preßburger Bahn eröffnet. Sie verband die damals zu Ungarn gehörende Stadt direkt mit Wien, war rund siebenzig Kilometer lang und bestand aus drei Abschnitten. Zwischen den jeweiligen Stadtstrecken in Preßburg und Wien folgte die Überlandstrecke weitgehend der alten römischen Heerstraße entlang der Donau.

Zu den Fahrgästen gehörte einmal auch der österreichische Thronfolger mit seiner Gattin. Bahn trifft auf Geschichte, könnte man das nennen. Vor allem, weil die Preßburger Bahn vom Beginn des Ersten bis zum Ende des Zweiten Weltkriegs mehrfach erlebte, wie sich Staaten und Grenzen änderten. Als 1948 der Eisernen Vorhang endgültig fiel, wurde die Verbindung ganz aufgegeben.⁶⁹

Es war ein Buch von Jan Koplowitz, dem aus dem Glatzer Land stammenden jüdischen DDR-Schriftsteller, das mich auf die Preßburger Bahn aufmerksam gemacht

hat. Er hatte 1936 als deutscher Flüchtling versucht, in einem ihrer Züge aus der Tschechoslowakei nach Österreich zu gelangen.⁷⁰

Unsere Ankunft am Wiener Südbahnhof im Sommer 1990 war der Auftakt für viele weitere, oftmals auch berufliche Besuche in dieser Stadt. Das Bild von Wien als einer lebendigen Stadt, die trotz allgegenwärtiger Pracht nicht zum Museum früherer Glanzzeiten degeneriert ist, prägte sich mir ein. Und so war ich gern bereit, hier auch beruflich Fuß zu fassen. Letztendlich gelang das trotz vielfältiger und vielversprechender Ansätze nicht. Ein bisschen bedauere ich schon, nicht längere Zeit als D A CH - Verkehrsingenieur auch in Wien gearbeitet zu haben. Aber nahezu jedes Mal, wenn ich in die Stadt kam, suchte ich vertraute Orte auf, um sie wiederzusehen und noch besser kennenzulernen. Die Straßen mit den Jugendstilhäusern, die U-Bahn entlang des Wien-Flusses, die Schlösser und Parks von Belvedere und Schönbrunn, der Heurige in Grinzing.

Und ich begab mich auf die Suche nach literarischen Orten. Wie die als Kapuzinergruft bekannte Grabstätte der Habsburger am neuen Markt in der Inneren Stadt. Joseph Roth gab einem seiner Romane den Titel „Die Kapuzinergruft“ und setzte damit nach seinem Bestseller „Radetzky marsch“ der untergegangenen Monarchie ein weiteres literarisches Denkmal. Zwei Dinge finden hier zusammen, die Biografie des Schriftstellers und die Verbindung von Österreich und Galizien.

Jahrhundertlang erlebte die Vielvölkerregion Galizien wechselnde Herrschaften. Sie gehörte mal zur Kiewer Rus, mal zu Polen-Litauen, mal zu Ungarn, bevor sich die Habsburger bei der ersten polnischen Teilung 1772 des Landes bemächtigten. Einerseits gehörte es zu den ärmsten Kronländern der Monarchie, andererseits ging es liberaler zu als in den von Russland und Preußen besetzten Gebieten Polens. Es war auch die Heimat der notleidenden Ostjuden.

In der Kleinstadt Brody nahe der österreichisch-russischen Grenze wurde 1894 Joseph Roth als Kind einer jüdischen Familie mit sieben Kindern geboren. Dank der Unterstützung eines Onkels gelang es ihm als Neunzehnjährigen über eine Zwischenstation in Lemberg nach Wien zu kommen. Hier begann er ein Studium der Germanistik, das er unterbrach, um als Soldat an die Front zu gehen. Wie viele andere österreichische Juden auch, glaubte Roth sich durch patriotische Pflichterfüllung zu assimilieren. Mit dem Ende der Donaumonarchie gelangte seine frühere Heimat Galizien an Polen und Joseph Roth wurde zunächst Staatenloser.

1921 erhielt er die österreichische Staatsbürgerschaft. Da war er bereits in Berlin und journalistisch tätig. Aus dem zunächst sozial engagierten Reporter reifte mit der Zeit der Schriftsteller, dessen Romane „Radetzky marsch“ und „Hiob“ zur Weltliteratur zählen. Der zugleich aber an den Verhältnissen in Deutschland ver-

zweifelte, in seinen Büchern der untergegangenen österreichische Monarchie einen milden Glanz verlieh und schließlich nach Frankreich übersiedelte. 1939 starb Joseph Roth in Paris.⁷¹

Wien als Hauptstadt des klein gewordenen Österreichs durchlebte in den 20er und 30er Jahren des 20. Jahrhunderts eine sehr wechselhafte Zeit. Es wurde zu einem Zentrum der industriellen und künstlerischen Moderne, in dem auch viel Geld für soziale Zwecke wie den Wohnungsbau floss. Mit der Weltwirtschaftskrise geriet die Stadt in einen Abwärtsstrudel, der 1934 im Bürgerkrieg gipfelte. Mit dem Anschluss Österreichs an Deutschland 1938 hörte dann endgültig jene Zeit auf, in der Wien das Symbol einer langen mitteleuropäischen Kulturtradition war. 1945 erhielt die Stadt wie Berlin einen Viermächtestatus. Der dauerte bis 1955.

In diesen Jahren lebte eine Tradition neu auf, die schon zu Zeiten des Wiener Kongresses von 1815 bestand. Die Stadt wurde Tummelplatz für Spione. Graham Greene hat mit „Der dritte Mann“ das dazu passende Kultbuch geschrieben, dessen Verfilmung bis heute spannend ist.



Schon bei meinen ersten Reisen nach Ungarn, lange vor dem Fall des Eisernen Vorhangs, erlebte ich die „Renaissance“ der alten Donaumonarchie. Fast wie selbstverständlich führen Österreicher in „die lustigste Baracke im östlichen Lager“, wie man Ungarn titulierte. Kein Wunder, dass die Grenzzäune schon im Mai 1989 durchschnitten wurden und dass man bald darauf im ehemaligen Kronland noch mehr Geschäftsleute und Touristen aus Österreich herzlich empfing. Als ob drei Generationen später ein Zusammengehörigkeitsgefühl wieder entstanden ist, das an Kaisers Zeiten erinnert. Doch die Gegenwart weist neue Konflikte auf, wie die weitere Reise entlang der Donau bald zeigen wird.



Zunächst durchquert der Fluss zwischen zwei Hügeln die enge **Porta Hungarica**. Die Donau wird zum Grenzfluss, aber nicht wie man beim alten Namen der Pforte annehmen könnte der zwischen Österreich und Ungarn, sondern zur Slowakei. Damit kommt gleich die konfliktreiche Geschichte der drei Länder ins Spiel. Kulminiert in der Stadt mit den Namen Preßburg/ Pozsony/Bratislava, deren Ufer sich bald nähern. Für mich viel Neues und Spannendes zu diesem Thema bot mir die Lektüre des Neffen - Onkel - Buches „Von Pressburg nach Salzburg“. Es trägt den Untertitel „Grenzgänge zwischen Städten, Völkern und Regionen der k.u.k.-Monarchie⁷². Der Neffe ist Slowake und lebt in Bratislava, der Onkel zog in den 70er Jahren von dort nach Salzburg. Beide gehen auf Spurensuche in die mehr als tausendjährige Geschichte der Slowakei und ihrer Hauptstadt **Bratislava**.

Bereits Anfang des 10. Jahrhunderts gelangte die Stadt unter ungarische Herrschaft und blieb es bis 1918. Als die Habsburger im 16. Jahrhundert die Erbfolge des ungarischen Königreiches antraten, wurde auch Preßburg Teil des Kronlandes Ungarn. Als letzteres im 16. und 17. Jahrhundert fast einhundertfünfzig Jahre lang weitgehend von den Osmanen besetzt gehalten wurde, blieb nur sein nordwestlicher Teil mit Preßburg österreichisch-ungarisch. Die Stadt entwickelte sich zur königlichen Residenz. Wie in anderen Ländern Mitteleuropas, entstand Anfang des 19. Jahrhunderts auch in der slowakischen Bevölkerung eine nationale Unabhängigkeitsbewegung. Sie konnte jedoch nichts wirklich erreichen.

Nach dem Ausgleich von 1867 zwischen Österreich und Ungarn sahen sich sowohl die zu den Westslawen zählenden Slowaken als auch die große und schon lange hier lebende Gruppe deutscher Einwohner einer massiven Magyarisierung ausgesetzt. Dem zu entkommen, war ein Grund, weshalb sich die Slowaken nach dem Untergang der Donaumonarchie mit den Tschechen 1918 zu einem Staat zusammenschlossen. Der existierte zwanzig Jahre, bis 1938 Böhmen und Mähren in ein von Deutschland oktroyiertes Protektorat umgewandelt wurden. Ausgerechnet zu jener Zeit kam es zur Bildung des ersten slowakischen Staates mit maßgeblichem Einfluss durch die deutschen Nationalsozialisten. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entstand die Tschechoslowakei ein zweites Mal. 1993 trennten sich die Wege der Tschechen und Slowaken erneut. Diesmal jedoch nicht von außen, sondern von innen gewollt. Seit 2004 gehören beide Staaten zur Europäischen Union.

Der kurze Blick in die Geschichte lässt ahnen, welche Spannungen zwischen den Völkern durch die wechselnden Herrschaften erzeugt wurden. So nimmt es nicht Wunder, dass viele Menschen auswanderten. Ins angrenzende Österreich oder bis nach Nordamerika. Eine halbe Million Slowaken, ein Fünftel der Bevölkerung, machte sich im 20. Jahrhundert auf die Reise über den großen Teich.

Nach dem Umbruch 1989/90 bildeten Ungarn, die Tschechoslowakei und Polen eine neue „Visegrád-Gruppe“, deren Namen an die Vorgängerin von 1335 erinnern soll. Die mittlerweile aus vier Staaten bestehende Gruppe versucht, die spezifischen Interessen ihrer Länder in der Europäischen Union wirksam zu vertreten. Was nach außen geschlossen wirkt, ist zwischenstaatlich nicht frei von Kontroversen. Noch immer führen Spannungen zwischen den Bevölkerungsgruppen zum Streit, insbesondere zwischen Ungarn und der Slowakei. Die Geschichte wird zum Instrument der Politik.

Die vermeintliche Renaissance der k.u.k. - Monarchie im Verhältnis von Österreich und den Visegrád-Staaten erlebt seit einigen Jahren Rückschläge, die wegen der Atomenergieerzeugung auftreten. Österreich lehnt diese konsequent ab, währenddessen alle süd-/östliche Partner daran festhalten und ihre Kernkraftwerke

sogar ausbauen. Ebenso blieben Spannungen nicht aus, als es 2015 um den Umgang mit Flüchtlingen ging, die auf der sogenannten Balkanroute nach Mitteleuropa gelangten.

Für mich war Bratislava vor der Wende eine Stadt, an deren Bahnhof die Schnellzüge nach Ungarn länger hielten. Meistens trafen sie nachts hier ein. Man sah die erleuchtete Burg. Wenn das Morgenlicht zu dämmern begann, rollte der Zug schon durch die weite Ebene und kam im Doppelort Komárno- Komárom an die Donau und damit zur tschechoslowakisch-ungarischen Grenze. Das war meine erste Begegnung mit dem Fluss. Meistens ging die Fahrt weiter durchs Landesinnere bis Budapest. Mit dem schon genannten Touristenexpress allerdings blieben wir links der Donau und passierten die Grenze erst kurz vor dem ungarischen Ort Szob. Die letzte Station auf der slowakischen Seite ist hier die Kleinstadt Štúrovo. Ihr gegenüber liegt auf der anderen Seite der Donau **Esztergom**.

Dort erhielt im Jahre 1000 der erste ungarische König Stephan I. die päpstlichen Krönungsinsignien. Vorher wurde er christlich getauft und mit der bairischen Herzogstochter Gisela verheiratet. Der Vater des Königs, Großfürst Géza hatte hier eine Burg errichten lassen. Das geschah, nachdem ihn die Krieger des deutschen Kaisers Otto I. anno 955 auf dem Lerchfeld besiegt hatten und er seine Stämme aufrief, sesshaft zu werden. Auch Géza ließ sich taufen. Das soll in St. Gallen stattgefunden haben. Ein langer Ritt durch Mitteleuropa... Mit dem Christlichen in Esztergom war es vorbei, als die Türken 1527 bis hierher vordrangen. Ähnlich erging es der nahegelegenen Stadt Vác am Donauknie. Prächtigt baute man in beiden Orten zerstörte Kirchen wieder auf, als die Osmanen nach 1663 vertrieben wurden.

Als Donauknie wird jener Flussabschnitt bezeichnet, wo die Donau geologisch bedingt nicht weiter ostwärts fließt, sondern im Bogen nach Süden. Dabei umströmt sie eine langgezogene Insel, die den Namen des am rechten Ufer gelegenen Künstlerstädtchens Szentendre trägt. Ich fuhr erstmals in den 70er Jahren mit dem Vorortzug von Budapest hierher. Heute schafft die S-Bahn im schnellen Takt Scharen von Besuchern herbei.⁷³ Wenn der Strom die Schiffe trägt, bringt er die Gäste auf dem Wasser zurück in das nur etwa zwanzig Kilometer entfernte Zentrum von Budapest.

Über **Budapest** zu schreiben fällt mir schwer und leicht zugleich. Die ungarische Hauptstadt habe ich in einem Zeitraum von fast vierzig Jahren sehr oft und aus unterschiedlichen Gründen besucht. Es begann mit einer Urlaubsreise, die meine Mutter mit mir im Jahre 1967 unternahm und dauerte fort bis zu mehrfachen Kongressbesuchen im neuen Jahrtausend, bei denen ich jedes Mal einen Vortrag hielt. Unzählige Leute habe ich im Laufe der Jahre hier getroffen, Einheimische

und Ausländer. Sogar ein ungarischer Mitstudent aus Dresden wohnt hier. In meiner jugendlichen Begeisterung lernte ich ein paar Brocken der für uns schwierigen Sprache. Man hat meine Redeversuche wohlwollend aufgenommen.

Von Budapest bleiben die buntesten Städtebilder meiner Jugend. Das waren sie auch noch, als wir im Sommer 1990 herkamen und hier die letzten Tage unserer k.u.k. - Reise erlebten. Danach drängte sich ein anderer Sehnsuchtsort mit ebenso unvergesslichen Bildern in meinen Kopf - Paris. Zehn Jahre und einige Frankreichbesuche später kehrte ich reumütig zur alten Liebe zurück. Nun sah ich sie zwar nicht mehr mit der Verklärung des Dresdner Jungen, für den sie die weite Welt bedeutete, dafür schaute ich genauer hin, was die Jahre nach dem Umbruch der Stadt gebracht haben.

Nun habe ich mich ein wenig mehr mit der ungarischen Geschichte befasst. Wie in anderen Städten auch reicht mein Blick zurück bis in die Antike. Doch zuvor passt ein Bonmot von György Dalos. Der Historiker und Schriftsteller beschreibt in „Ungarn in der Nusschale“ den weiten Weg, den die ungarischen Stämme vom Ural aus durch die Steppe bis zum Karpatenbecken zurücklegten, ehe sie im Jahre 896 mit der sogenannte Landnahme begannen⁷⁴. Diese Jahreszahl diente Ende des 19. Jahrhunderts vor allem dazu, Ungarn ein Millennium zu verpassen.

Den Weg durch die Steppe, so das Bonmot, begannen die uralischen Stämme gemeinsam. Sie verband die gleiche Sprache. Dann tauchte ein Schild auf. Südwestwärts wies es nach Ungarn, nordwärts nach Finnland. Die Magyaren entschieden sich für die erste Richtung, die Finnen für die zweite. So trennten sich ihre Wege, aber die gemeinsamen sprachlichen Wurzeln blieben. Die Sprache der ungarischen Stämme wurde angereichert durch Worte anderer Völker, denen sie unterwegs begegneten. Aber sie blieb bis heute eine den germanischen, romanischen oder slawischen Sprachen fremde.

Bevor die Magyaren an die Donau kamen, hatten hier schon die Römer ihre Zelte aufgeschlagen, Befestigungen errichtet und Städte gegründet. Aquincum war eine solche und ihre Überreste kann man im Open-Air-Museum am nordwestlichen Stadtrand besichtigen. Auch an anderer Stelle findet man Spuren der römischen Kolonisation, so auf der Pester Seite der Elisabethbrücke.

Dort, wo heute Budapest sein Zentrum hat, kreuzten sich im Altertum zwei Handelswege. Den einen bildete die Donau, der andere führte landseitig zwischen dem heutigen Gellertberg und dem Burgberg hindurch. An der Furt durch die Donau begann sich links des Flusses die Stadt Pest zu entwickeln, rechts folgte später Alt-Buda. Nach dem Einfall der Mongolen 1241, die zum Glück bald wieder abzogen, begann der Bau der Burg Buda auf dem Hügel über der Donau. Generationen von Architekten, Baumeistern und Handwerkern haben daran mitgewirkt. Auch

der böhmische Luxemburger und spätere Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Sigismund hinterließ sein architektonisches Erbe. Bemerkenswert an dem für Mitteleuropa sehr bedeutsamen Herrscher ist, dass er durch Heirat im Jahre 1387 zur ungarischen Königskrone kam.

Ein weiterer maßgeblicher Bauherr für die Budaer Burg war Matthias Corvinus, der königliche Antipode der Habsburger. Als er 1490 starb, waren die Türken schon bis zum Balkan vorgerückt. 1526 eroberten sie Ungarn, zerstörten die Budaer Burg und wandelten die Marienkirche in eine Moschee um. Mit dem Ende der Osmanischen Herrschaft 1684 begann auch für Budapest die Ära Habsburg und eine lange konflikträchtige Zeit. Der politische Ausgleich zwischen Österreich und Ungarn von 1867 war Startschuss für den Wettbewerb zwischen den Städten Wien und Budapest, wer wohl die schönste sei. Das klingt wie eine Metapher. Doch die Zeit war reif für eine umfängliche Stadtentwicklung im Verbund mit industriellem Aufschwung und neuer Verkehrsinfrastruktur. Budapest bekam 1896 (!) die erste U-Bahn des Kontinents. 1893 vereinigten sich die bis dahin getrennten Stadtteile Buda, Pest und Obuda (Alt-Buda) zu Budapest. Zur Millenniumsfeier 1896 wurde, wenn auch noch nicht gänzlich fertiggestellt, das neue Parlamentsgebäude am linken Donauufer eingeweiht. Budapest erhielt den schmeichelnden Beinamen „Paris des Ostens“. Den ich allerdings auch schon Bukarest betreffend gehört habe.

Bei meinen Besuchen kaufte ich viele Bücher und Broschüren über die Stadt und die Geschichte ihrer Wahrzeichen. Besonders angetan war ich von einem Bildband mit Fotos aus Budapest Ende des 19. bis Anfang des 20. Jahrhunderts⁷⁵. Der kostete viel Geld und ein alter ungarischer Bekannter, dem ich das Buch zeigte, meinte, ich müsse die Stadt sehr lieben, wenn ich das bezahlt hätte. Andere Literatur kaufte ich zuhause. Der Roman „Die Kettenbrücke“ des ungarischen Schriftstellers József Lengyel gehört dazu. Er handelt vom reformtreibenden Grafen István Széchenyi. Ihm und dem englischen Baumeister Adam Clerk verdankt Budapest eine seiner schönsten Brücken. Sie wurde 1849 eingeweiht⁷⁶.

Eine andere literarische Entdeckung machte ich im Sommer 1974 während meiner „Schlafwagen-Zeit“. Im Touristenexpress kam ich jede zweite Woche für einen halben Tag nach Budapest. Während die Urlauber in Bussen durch die Stadt fahren, blieb den Beschäftigten Zeit für eigene Erkundungen. Im Schaufenster eines Buchladens in der Innenstadt lag Erich Kästners Autobiografie „Als ich ein kleiner Junge war“, in deutscher Sprache. In der DDR konnte man das Buch zu der Zeit nicht mehr kaufen. Ich hatte nicht genügend Geld und fragte die nette Verkäuferin, ob sie mir das Buch beiseitelegen könnte. Das war kein Problem und vierzehn Tage später kaufte ich mir „meinen Kästner“, die Kindheitserinnerungen des Schriftstellers von der Königsbrücker Straße in der Dresdner Neustadt.

Der Geldumtausch von ostdeutscher Mark in ungarische Forint war nur sehr beschränkt möglich. Weil außerdem die Preise stark gestiegen waren, konnten wir in den 80er Jahren nicht mehr nach Ungarn fahren und die Ferien verbringen.

Finanziell einigermaßen gut ausgestattet fuhr ich im Frühjahr 1980 nach Ungarn. Ich arbeitete an der Dresdner Verkehrshochschule und kooperierte mit der Technischen Universität Budapest. Eine Woche lang lernte ich, mit deutschsprechenden Kollegen oder allein unterwegs, das moderne Verkehrssystem der ungarischen Hauptstadt kennen. Metro und Straßenbahn, Autobus und Trolley, Bergbahn und Donauschiffe. Ich erfuhr, wie das komplexe Verkehrssystem organisiert ist und wie man jeden Tag aufs Neue die gewaltigen Verkehrsströme in den Griff bekommt. Das war mit ein Auftakt für meine späteren fachlichen Arbeiten.

An den schon erwähnten Kongressen traf ich neben ungarischen vor allem deutsche, österreichische und tschechische Kollegen, also Mitteleuropäer. Abends lud man uns zum Dinner auf einem Donauschiff ein. Alle Klischees wurden bedient, vom opulenten Mahl mit süffigem Wein bis zum Gefiedel der fahrenden Musikanten. Draußen zog die Silhouette der funkelnden Stadt vorbei. Die Gespräche wurden immer lebhafter und Sprachgrenzen durchlässig. Von Streit keine Spur. Als der Kahn wieder am Ufer anlegte, brachten uns die fürsorglichen Ungarn in die Hotels zurück. Das wiederholte sich in ähnlicher Form alle zwei Jahre und bedeutete für mich eine Normalität, die im Jahre 1980 überhaupt nicht vorstellbar gewesen war.

Heute spielt es keine Rolle mehr, ob ich nach Wien oder Budapest, nach Passau oder Krems fahre. Die Donau fließt überall und erwartet mich.

„Und zum Schluss bringt noch einen Gruß Uns'rer lieben Donau, dem herrlichen Fluss!“ ⁶⁵



Deutscher Friedhof im Böhmerwald



Kapuzinergruft in Wien

Dreimal „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“ ⁷



Von Wittenberg nach Königgrätz - An der Elbe

Manchmal verläuft die Geschichte gegen den Strom. Elbaufwärts von Lutherstadt Wittenberg bis Hradec Kralové - Königgrätz - lassen sich Aufstieg und Fall von Sachsen erzählen. Eng verbunden mit den Historien von Brandenburg-Preußen, Böhmen und Österreich. Viereinhalb Jahrhunderte lang, von 1423 bis 1866.

Es begann mit der Übernahme des Namens Sachsen durch die Wettinischen Markgrafen im Jahre 1423. Damals übertrug ihnen der deutsche Kaiser Sigismund das zur Erbmasse des alten sächsischen Herzogtums gehörende askanische Kurfürstentum Sachsen-Wittenberg. Als Dank dafür, dass die Herren aus Meißen ihm militärische Unterstützung gegeben hatten im Hussitenkrieg gegen böhmische Aufständische. Damit ging auch die Kurfürstenwürde elbaufwärts. Der neue Kurfürst Friedrich I. und seine Nachfolger nannten bald alle Wettinischen Besitzungen Sachsen.

Knapp hundert Jahre nach diesem Ereignis kam Martin Luther nach **Wittenberg** und mit ihm die Reformation.

Lutherstadt Wittenberg bietet sich heute als ihr steingewordenes Denkmal an. Auf dem Elberadweg sieht man schon von weitem die Türme der Kirchen und des Schlosses. Seit 1990 gehört die Stadt zu Sachsen-Anhalt. Ein weiteres Kapitel ihrer langen Geschichte. Zuvor war sie nach dem Wiener Kongress 1815 Sachsen weggenommen und der neugebildeten preußischen Provinz Sachsen zugeschlagen worden. Der Name genügt, um von Ironie des Schicksals zu sprechen.

Natürlich bietet Wittenberg außer Reformationsgedenken auch Modernes. Den Bahnhof zum Beispiel, an dem sogar ICE auf der Fahrt von Berlin nach München planmäßig halten. Deutschlands zweiter klimafreundlicher Bahnhof nutzt vor allem erneuerbare Energien und ist zudem fahrgastfreundlich gestaltet. Wenn dann die Züge über die Elbrücke nach Süden weitergerollt sind, und man dem Lauf der Elbe folgt, wird es still entlang des Ufers. Man radelt auf halber Höhe der Deiche und umfährt alte Flussarme, wo Vögel nisten. Weit ist das Land und trocken in diesem Sommer. Kleine Städtchen tauchen auf, hoch gelegen und damit gut geschützt gegen Hochwassergefahren. Jedoch offenbaren Markierungen an Hauswänden, wie unheimlich mächtig die Fluten der Elbe das eine oder andere Jahr schon gewesen waren. Ja, und dann empfängt mich Sachsen. Mit dem grün-weißen Signet des Freistaats auf den Radwegweisern.

Ernestinisches und Albertinisches⁷⁷ und preußisches Sachsen, alles das ist die Stadt **Torgau** schon gewesen. Bis hierher kamen die Amerikaner im Jahre 1945 und trafen auf die Rote Armee. Wären sie an der Elbe geblieben, hätte sich in Sachsen der Eisene Vorhang über den Fluss gesenkt... Fahren wir lieber weiter.

Durch **Riesa**, was auf den ersten Blick nicht zum Verweilen einlädt. Man muss genauer hinschauen, um neben Stahlwerk und Hafen, die seit dem Umbruch 1990 viel ihrer früheren Bedeutung verloren haben, zahlreiche neue Unternehmen zu finden. Die vielen jungen Leute auf den Straßen, in Geschäften und Kneipen geben der Stadt etwas Zuversichtliches.

In Riesa mündet das kleine Flüsschen Jahna in die Elbe, an dem sich einst Slawen niederließen und anfangen die Gegend bewohnbar zu machen. Bevor die Deutschen mit Schwert und Bibel kamen. Ähnliches geschah wenige Kilometer weiter bei Hirschstein und Diesbar-Seußlitz, wo beiderseits des Flusses unübersehbar die Elbhänge auftauchen. Sie prägen, mal eng beieinander, mal weit auseinander, die Landschaft, bevor sie nach rund 150 Kilometern an der Böhmisches Pforte wieder zurücktreten. Bereits im 13. Jahrhundert gab es in der hochmittelalterlichen Warmzeit an den Südhängen Weinbau. Die „Sächsische Weinstraße“ allerdings wurde erst 1992 eingeweiht. Angesichts der vielen herbstlichen Weinfeste mag man gar nicht glauben, dass all der ausgeschenkte Wein tatsächlich aus der Region kommt. Doch er bringt Lebensfreude und wenn in den engen Gassen der Weindörfer abends Musik erklingt, ist Sachsen ziemlich liebenswert.

An **Meißen** kommt keiner vorbei. Der Elberadweg führt unterhalb der Burg entlang. Für die Geschichte des Landes zwischen Elbe und Oder ist dieser Ort bemerkenswert wie kein zweiter. Außer Wroclaw vielleicht. 929 entstand die erste hölzerne Wehranlage als östlichster Vorposten des Ostfrankenreichs. 968 wurde das Bistum Meißen gegründet. 1089 ging die Markgrafschaft Meißen an die Wettiner. Da waren sie, wie oben erwähnt, noch keine Sachsen. Doch als Kurfürsten ließen sie ab 1471 den Landeswerkmeister Arnold von Westfalen die Burg zum Schloss umbauen. Bevor es 1524 endlich fertiggestellt wurde, hatten sich die beiden Herrscher Ernst und Albrecht getrennt¹¹. Letzterem fiel das neue große Bauwerk zu und so bekam es den Namen Albrechtsburg. Er hatte jedoch schon lange vorher Möbelkutschen bestellt und war nach Dresden umgezogen. Was wie eine bloße Familienangelegenheit klingt, war zugleich Ausdruck einer Veränderung zu Beginn der Neuzeit. Die alten Burgen genügten den Ansprüchen und Aufgaben der frühabsolutistischen Herrscher oft nicht mehr. Mit dem Ausbau von Residenzstädten schufen sie sich neue Macht- und Repräsentationszentren. Es dauerte danach fast zweihundert Jahre, bevor Kurfürst August der Starke im Schloss Meißen eine Porzellanmanufaktur einrichten ließ. Die ihm und der kleinen Stadt unter dem Burgfelsen bis heute Weltruhm verschafft. Das Markenzeichen des Porzellans sind gekreuzte Doppelschwerter. Damit ist, ausnahmsweise möchte man hinzufügen, keine kriegerische Drohung verbunden, sondern die Reminiszenz an die Machtinsignien eines Kurfürsten.

Mein Fahrrad folgt einem unsichtbaren Autopiloten. So oft bin ich die folgende Strecke schon gefahren. Auf beiden Seiten des Flusses. Obstbäume blühen an den linkselbischen Hängen, die von engen und romantischen Tälern durchbrochen werden. Auf der anderen Seite, etwas entfernt, Weinberge, Türme und Schlösschen. Schon vor mehr als zweihundert Jahren, genauer gesagt im Juli 1789 (sic!), befuhr der russische Schriftsteller und Historiker Nikolai Karamsin den gleichen Weg in der Gegenrichtung und stellte fest: *„Der Weg bis nach Meißen ist sehr angenehm. Das Land ist überall aufs sorgfältigste bearbeitet. Die Weinberge, die man zuvor nur in der Ferne erblickte, nähern sich immer mehr der Elbe, und endlich scheidet sie nur der Weg vom Flusse.“* Der Mann war sehr beeindruckt und resümiert: *„Und ihr, blumenreiche Ufer der Elbe, ihr grünen Wälder und Hügel, ihr sollt auch dann noch von mir gepriesen werden, wenn ich einst, heimgekehrt in mein fernes, nördliches Vaterland, in den Stunden der Einsamkeit des Vergangenen gedenke.“*⁷⁸

Die Pylone einer Brücke nähert sich, der Fluss schlägt einen neuerlichen Bogen und dann kommt sie ins Blickfeld, die Stadt, die „ihre Kinder nicht loslässt.“⁷⁹, **Dresden**.

Die erste Siedlung entstand im Frühmittelalter durch slawische Zuwanderer. Bevor sie im Zuge der deutschen Ostexpansion zur Markgrafschaft Meißen kam. Fischfang war der Haupterwerb der Bewohner. In den folgenden Jahrhunderten bildete sich um die markgräfliche Burg herum die Stadt. Der hiesige Elbübergang lag auf dem Weg von Franken nach Bautzen. Große Handelsrouten wie die Via Regia, Salzstraßen oder die östliche Bernsteinstraße führten jedoch nicht durch Dresden. So blieb es klein. Anders als Leipzig, das am Kreuzungspunkt von Via Regia und Via Imperii schon seit dem 12. Jh. „Boomtown“ wurde.

Das änderte sich für Dresden erst im 15. Jahrhundert, als die Wettiner Fürsten 1485 ihren Sitz hierher verlegten und sich noch ein Schloss bauen ließen. Dresden wurde und blieb Residenzstadt bis 1918, als der letzte sächsische König abdankte. Reichtum und Pracht prägten immer mehr das Bild der Stadt an der Elbe, die auch Dichter, Maler und Musiker inspirierte. Es ist sicher nicht übertrieben zu sagen, Dresden habe in dieser Hinsicht eine Affinität zu München und Wien.

Doch alles ist steigerungsfähig, und so gelang es zwei sächsischen Kurfürsten über mehrere Jahrzehnte, wenn auch mit unliebsamen Unterbrechungen, auf dem polnischen Königsthron zu sitzen. Allerdings trugen die Wettiner nie den Königs- oder gar Kaisertitel des Heiligen Römischen Reiches. Bis 1806 ausgerechnet Napoleon den sächsischen Kurfürsten zum König beförderte. Zu verdanken dessen eigensinniger Loyalität, die für viele seiner Soldaten in der Völkerschlacht 1813 bei Leipzig tödlich endete. Der König geriet in preußische Gefangenschaft und musste nach

Berlin „übersiedeln“. Sein Widersacher nahm Friedrich August im Hohenzollernschloss auf, bevor er ihn später im peripheren Schloss Friedrichsfelde ziemlich ungewollt residieren ließ.

Es ist das Selbstverständnis einer prosperierenden Residenzstadt, das über Jahrhunderte die Mentalität vieler Einwohner von Dresden prägte. Was von außen kam war gut, solange es Sachsens Glanz weiter beförderte. Damit machte sich die Dresdner Elite auch Feinde. Vor allem bei den benachbarten Preußen, die im 18. Jahrhundert mehrmals kriegerisch ins Land einfielen. Dennoch überlebte trotz schlimmer Zerstörungen, wie im Siebenjährigen Krieg, die barocke Pracht Dresdens.

Auch die Modernisierung durch Industrie und Wissenschaft schlug frühzeitig Wurzeln in Dresden. Neue Chausseen, Dampfschiffe und Eisenbahnen beförderten den wirtschaftlichen (Wieder)Aufstieg der Stadt und des Königreichs Sachsen. Trotz und manchmal auch wegen der schlimmen Zerstörung am 13. Februar 1945 strömt bis heute durch so manchen in Dresden das Gefühl, etwas Besonderes zu sein. Argwohn gehört mitunter auch dazu. Dann muss man staunen und loben, um den Seelen der Einwohner zu schmeicheln.

Der Elberadweg führt wie der Fluss mitten durch die Stadt. Es ist einzigartig, wie Architektur und Landschaftsraum eine Symbiose bilden. An breiten grünen Ufern tummeln sich die Leute. Direkt gegenüber den barocken Bauwerken. Über sieben Brücken kann man gehen, seitdem die umstrittene Waldschlößchenbrücke fertiggestellt ist. An und auf ihr sind faszinierende Ausblicke möglich. Es lohnt sich vom Rad abzusteigen.

Flussaufwärts thronen die Elbschlösser am Hang, von rekonstruierten Weinbergen gesäumt. Kurz darauf das „Blaue Wunder“. Die Brücke ist in die Jahre gekommen und eine Sanierung unausweichlich geworden. Währenddessen wird es noch beschwerlicher werden, durch die alten Weindörfer Loschwitz und Niederpoyritz zum Schloss Pillnitz zu gelangen. Dem letzten Dresdner Höhepunkt auf dieser Strecke.

Nach so vielen markanten Eindrücken wirkt es fast erleichternd, wenn sich nun das Elbtal weitet. Für eine Weile radelt man linkselbig schlicht durch die Gegend. Bevor hinter Pirna die Felsen des Elbsandsteingebirges an den Fluss treten.

Wir verlassen für einen Moment den Elberadweg und fahren ins **Erzgebirge**. Bei einigermaßen guter Sicht konnte man die Berge schon vom Ausblick an der Waldschlößchenbrücke her erkennen.

Das Erzgebirge schied zunächst physisch die beiden Regionen Sachsen und Böhmen, bis man hier im 12. Jh. große Silbererzvorkommen fand. Die vom Norden und Süden aus erschlossen wurden und zu einem gemeinsamen „Wirtschaftsraum“ führten. Neue Siedler wanderten ein, gründeten Städte und legten Handelswege

an. Glashütten kamen hinzu. Böhmen und Sachsen wurden reich. Im Vertrag von Eger 1459 legten die beiderseitigen Herrscher eine Grenze fest, die bis heute gilt. Im Jahre 1654, kurz nach dem Ende des Dreißigjährigen Krieges, gestattete der sächsische Kurfürst Johann Georg I. die Gründung einer Stadt, in der protestantische Religionsflüchtlinge aus Böhmen eine neue Heimat fanden - Johanngeorgenstadt. Es ist verblüffend, wie tolerant die meist kaisertreuen sächsischen Fürsten waren, und wie pragmatisch sie dachten. Ob im Vogtland, in der Zittauer Gegend oder schließlich auch in Herrnhut durften die vor der Habsburgischen Gegenreformation geflohenen böhmischen Exilanten nicht nur bleiben, sondern trugen durch ihre Arbeit zum schnellen wirtschaftlichen Wiederaufstieg Sachsens bei. Tuchmacher, Glasbläser und Musikinstrumentenbauer gründeten Manufakturen, Bauern bestellten die vom Krieg verwüsteten Felder. Die dezimierte Bevölkerung wuchs rasch wieder an. Die Gemeinsamkeit der Nachbarn Sachsen und Böhmen, vielfach zweisprachig, dauerte bis zum Ende der Kaiserreiche 1918. Seit 1945 verläuft zwischen ihnen eine Sprachgrenze. Doch sie ist nicht mehr so starr, seitdem auch Tschechien zur Europäischen Union gehört. Der Wirtschafts- und Lebensraum entwickelt sich grenzüberschreitend aufs Neue. Seit Juli 2019 gehört die „Montanregion Erzgebirge/Krušnohoří“ zum UNESCO-Weltkulturerbe.

Mittlerweile gibt es neuen Bergbau auf beiden Seiten des Erzgebirges. Sächsische und böhmische Firmen, mit überseeischen Beteiligungen, fördern Lithium, das in der Elektronikindustrie stark nachgefragt wird. Auf deutscher Seite beseitigt man außerdem Restfolgen des Uranabbaus aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Wir kehren an die Elbe zurück, die durch die Sächsisch-Böhmische Schweiz fließt. Diesen Namen verdankt das schöne, aber früher schwer zugängliche Gebirge zwei Schweizer Malern, Adrian Zingg und Anton Graff, die es im 18. Jahrhundert für sich entdeckten. Ihre und die Bilder weiterer Romantiker machten die steilen Felsen, engen Schluchten und überraschenden Ausblicke von den Gipfeln bekannt und berühmt. Bis sie zum Paradies für Wanderer und Bergsteiger wurden und heute als Nationalpark geschützt werden.

Bei **Schöna** übernimmt der tschechische Fernradweg Nr. 2 die Elbe-Radler. Neugier und etwas Spannung ergreifen mich an der Grenze nach Böhmen. Die ich das erste Mal mit dem Fahrrad passiere.



Kurz vor **Decin** überquert eine Eisenbahnbrücke die Elbe und die Gleise führen in einen Tunnel. Dieser erinnert mich an einen Job, den ich als junger Mann ergattern konnte. Einige Monate lang arbeitete ich als Schlafwagenschaffner in einem Touristenexpress, der wöchentlich von Dresden an die bulgarische Schwarzmeerküste fuhr. Während der Grenzkontrolle in Bad Schandau fand auch der erste von vielen

Lokwechseln statt. Eine Dampflokomotive setzte sich vor den Zug. Ich musste die Passagiere eindringlich bitten, trotz der schönen Aussicht ins Elbtal die Waggonfenster zu schließen. Sonst würde bald der Ruß der Dampflokomotive im genannten Tunnel aus der weißen Bettwäsche schwarze machen. Nicht immer hörte man auf mich. Dann war ich nicht nur im, sondern auch am Zuge.

Wie die Bahnreise damals führt heute der Radweg hinter Decin rechtselbisch nach **Usti**. Gut ausgebaut, lockt er bei schönem Wetter viele Leute an: Biker, Skater und Jogger. Familien mit Kindern und Kinderwagen, alle flott und fröhlich unterwegs. Ob sie wissen, dass ihre Stadt auch mal **Aussig** hieß? Dass hier Tschechen und Deutsche über Jahrhunderte zusammenlebten. Bevor mit dem Münchner Abkommen 1938 und dem Kriegsende 1945 umgesiedelt und vertrieben wurde. Erfahren können sie es in der neuen Dauerausstellung „Unsere Deutschen“ des Collegium Bohemicum.⁸⁰ Sie soll nach mehrfacher Verzögerung nun 2021 in einer ehemaligen Schule von Usti nad Labem eröffnet werden. Collegium und Ausstellung sind Projekte aufgeschlossener tschechischer Bürger, die vor zwölf Jahren begannen. Der Maler und Zeichner Josef Hegenbarth (1884-1962) gehörte zu den Vertriebenen. Er lebte wechselseitig in Dresden, Prag und Böhmisches Kamenitz, das er im Oktober 1945 verlassen musste. Ein Teil seines Werkes gilt seitdem als verschollen.

Zwischen Elbe und Oder war der Krieg häufig präsent. Doch im letzten bekam das Grauen eine neue Dimension durch die planmäßige Vernichtung der Juden. Ich verlasse die Hauptroute des Elberadwegs und erreiche **Theresienstadt**.

Man muss den Namen buchstabieren, um ihn zu verstehen. Eine Stadt, im Auftrag des österreichischen Kaisers Joseph II. ab 1780 als Festung angelegt und nach seiner Mutter Maria Theresia benannt. Zum Schutz gegen Preußen, das schon 1740 Schlesien annektiert hatte und am Ende des Siebenjährigen Kriegs stärker war denn je.

Eine befestigte Stadt im reichsdeutschen Protektorat Böhmen und Mähren sah das Naziregime als idealen Ort für ein Sammel- und Durchgangslager von Juden an. Bevor sie nach Auschwitz deportiert wurden. Die kleine Festung, von den Österreichern bis 1918 als Militärgefängnis genutzt, wurde eine Strafanstalt der SS, die kein Insasse lebend verließ. Die Mehrzahl der Juden „wohnte“ jedoch in der Stadt. Ich begriff das erst wirklich, als ich am Marktplatz stand und die Informationstafeln sah. Wie schrecklich und schizophren zugleich es zuging, lese ich im „Tagebuch aus Theresienstadt“ von Camilla Hirsch.⁸¹ Sie stammte aus Wien und überlebte im Schreibbüro des Ghettos. Der Schauspieler und Regisseur Kurt Gerron, der in Berlin in Bertolt Brechts „Dreigroschenoper“ beeindruckt hatte, musste als Lagerinsasse für die Nazis einen Propagandafilm über Theresienstadt drehen. Danach vergasteten sie ihn in Auschwitz. Der Schweizer Schriftsteller Charles Lewinsky greift das Thema in

seinem fiktiven Roman „Gerron“ auf.⁸² Doch das Buch befremdet mich wegen seiner abgehobenen Schreibweise. Anders hingegen Max Frisch, der kurz nach dem Krieg Theresienstadt aufsuchte und seinen Eindruck im Tagebuch festhielt. Mit jedem Satz wächst das Grausen.

„Prag, März 1947: Ich wusste nicht, dass Theresienstadt, das wir gestern auf unserer Durchreise besucht haben, eine alte historische Anlage war, benannt nach Maria Theresia. Um das ganze Städtlein ziehen sich die hohen und schweren Wälle aus rötlichem Ziegelstein, ebenso ein breiter Graben mit allerlei Unkraut und Wasser, das in braunen Tümpeln versumpft. Außerhalb der Stadt befindet sich das Fort, das eigentliche Todeslager. Eine schöne und alte Allee verbindet die beiden Anlagen; daneben ein Feld von hölzernen Kreuzen, die man später gemacht hat. Im ersten Hof, wo die deutschen Mannschaften wohnten, gibt es noch Bäume... über dem inneren Hof, wo nun die Häftlinge waren, thront ein Häuslein mit Scheinwerfer und Maschinengewehr; die Zellen reihen sich wie Waben, sie sind aus Beton. Die Pritschen darin erinnern an Flaschengestelle, und am Ende dieses Hofes, wo wir die Kugellöcher bemerkten, fanden jene besonderen Hinrichtungen statt, deren sämtliche Häftlinge beizuwohnen hatten. Das Ganze, so wie es sich heute zeigt, vermischt die Merkmale einer Kaserne, einer Hühnerfarm, einer Fabrik und eines Schlachthofes. Immer weitere Höfe schließen sich an. Durch das sogenannte Todestor, eine Art von Tunnel, kommen wir zu einem Massengrab von siebenhundert Menschen... Hier steht der Galgen, ein einfacher Balken, wo sich die Häftlinge selbst einhängen mussten... Unweit des Galgens... befindet sich der Platz für die reihenweisen Erschießungen; vorne ein Wassergraben, der die Schützen und die Opfer trennt... In einer Deckung... befand ich der sogenannte Leichentrupp, ein Grüpplein von Juden, welche die Erschossenen abräumen, nötigenfalls für ihren gänzlichen Tod sorgen mussten... Jenseits des Walles... stehen wir plötzlich vor einem tadellosen Schwimmbaden, und an der Böschung... gibt es in Alpinum, ein Gärtlein mit schönen Steinen und Pflanzen, das heute allerdings verwildert ist; hier haben die deutschen Wachen ihre sommerliche Freizeit verbracht zusammen mit ihren Frauen und Kindern... Endlich kommen wir an den letzten Ort. Wir stehen vor den Urnen... Tüten aus starkem Papier... sie reihen sich wie Büchsen in einer Drogerie...wie Töpfe in einer Gärtnerei. Was mich an diesem Ort am meisten beschäftigte, waren die beiden Bildnisse, die über den namenlosen Urnen hingen: Benesch und Stalin.... Was am meisten bleibt, wenn ich an das Lager denke... dass man überall, wo immer wir standen, nichts als den Himmel sieht.“⁸³

Linkselbisch schließt sich von Terezín, wie Theresienstadt in der Landessprache heißt, ein direkter Weg nach **Roudnice nad Labem** an. Wir fahren jedoch auf die andere Elbseite und gelangen in die schöne alte Stadt **Litomerice**. Im Mittelalter gab es die Brücke noch nicht. Dennoch soll es eine gute Stelle gewesen sein, die

Elbe zu queren. Zudem war südlich der Böhmisches Pforte das Klima mild. Beides brachte zuerst die Přemysliden dazu, sich hier niederzulassen und 1225 eine Stadt zu gründen. Dann holten sie deutsche Siedler. Leitmeritz wurde ein wirtschaftliches und religiöses Zentrum.

Eine Ahnung davon bekommt man angesichts der vielen Kirchen in der Stadt. Das es ihren Bürgern gut ging, davon zeugen die prächtigen Häuser rund um den riesigen Marktplatz. Doch es blieb nicht immer so friedlich. Hussitenkrieg, Schmalkaldischer Krieg und Dreißigjähriger Krieg mit wechselnd sächsischer und schwedischer Besatzung, später Preußen contra Österreich, unter alldem musste die Stadt leiden. Begleitet vom wirtschaftlichen Auf und Ab.

Permanente Unruhe schufen jedoch nicht nur die religiösen Konflikte. Immer mehr geriet die Habsburgisch-deutsche Einwohnerschaft in Auseinandersetzungen mit der zahlenmäßig wachsenden tschechischen Bevölkerung. Mit und nach der Revolution von 1848 verschärften sich die Spannungen. Nationalstaatliche Bestrebungen zu einem einigen großen Deutschland kollidierten mit dem Wunsch der Tschechen nach Unabhängigkeit. Böhmen gehörte immer noch zu Österreich und dessen Kaiser war nicht bereit, seinem Kronland die volle Autonomie zuzugestehen. In Amtsstuben und Schulen hingegen wurde Tschechisch zur gleichberechtigten Sprache. Nach dem Untergang der Kaiserreiche und der Gründung der Tschechoslowakei 1918 spitzten sich die Auseinandersetzungen zu. Im Ergebnis des Münchner Abkommens von 1938 wurde Leitmeritz ins Deutsche Reich eingegliedert. Die Elbe bildete die Grenze zum Protektorat Böhmen und Mähren. Theresienstadt in Sichtweite. 1945 endete die siebenhundertjährige deutsche Geschichte von Leitmeritz.

In den Restaurants am Marktplatz höre ich viele deutsche Stimmen. Touristen genießen das Flair einer mittelalterlichen und zugleich bürgerlichen Stadt, die den Zweiten Weltkrieg fast unzerstört überdauerte. Viele Gäste sind mit dem Rad gekommen. Manche haben hier das heutige Etappenziel erreicht, andere werden weiterfahren. 40 Kilometer bis Melnik.

Außerhalb der Stadtmauern entdeckt man Weinberge an den Elbhängen. Sie erinnern an das Elbtal vor Meißen. Genau wie dort, soll auch hier, zwischen der Böhmisches Pforte und Melnik, seit dem 13. Jahrhundert Wein angebaut worden sein. Zeit sich dieser Stadt zu nähern und auf die Moldau zu treffen.

Fast immer nahe am Fluss führt der Elberadweg bis zum Fuß des Hügels, auf dem die kleine Stadt **Melnik** im Mittelalter errichtet wurde. Von oben sieht man, wie sich die schmale Elbe mit der breiteren Moldau vereint. Zudem mündet hier ein Moldau-Kanal. Das vereinte Wasser lässt auf der Elbe Schiffe fahren. In Gedanken höre ich eine Liedzeile: „Wo der Strom unsere Schiffe trägt, hat er Geschwätzigkeit abgelegt.“⁸⁴

An die Moldau und Böhmen erinnert auch der „Moldauhafen“ in Hamburg. Bis dorthin fahren die Elbschiffe aus Melnik. Das sind mehr als 700 Kilometer. Im Jahre 1919 hatte man mit den Versailler Verträgen dem neuen tschechoslowakischen Staat im Hamburger Hafen ein Hafenbecken nebst Umschlagplatz verpachtet. Damit lag Böhmen zwar immer noch nicht am Meer, hatte jedoch einen Zugang dorthin. Die Regelung galt für 99 Jahre. Als die vergangen waren, übernahm die Hansestadt Hamburg das Gelände. Nun wird der alte Moldauhafen Teil des neuen und mondänen Stadtteils Grasbrook.⁸⁵

Es gäbe noch viel zu sehen auf dem Radweg entlang der Elbe. Doch wir steigen aufs Auto um. Es bringt uns schneller an den Ort, in dessen Nähe die Geschichte des Landes zwischen Elbe und Oder eine wesentliche Zäsur erlebte. Hradec Kralové heißt er heute. Bekannt unter dem deutschen Namen Königgrätz.

Zuvor stoppen wir jedoch in **Nymburk** an der Elbe. Eine stählerne Brücke überspannt den Fluss, ein Wasserwerk nutzt seine Kraft. Daneben die alte hohe Stadtmauer, ein kleiner Jachthafen und ein verschlossenes Fischerhäuschen. Die Uhr scheint langsamer zu ticken an diesem beschaulichen Ort.

Auch in **Hradec Kralové** steht ein Wasserkraftwerk an der Elbe. Ein denkmalgeschützter Jugendstilbau, in dem sich ein Informationszentrum über erneuerbare Energiequellen befindet. Nur wenige hundert Meter weiter mündet die Orlice (Adler) in die Elbe. Der Fluss entspringt dem gleichnamigen Gebirge in den Sudeten. Etwa in der Mitte zwischen den Quellen von Elbe und Oder. Wegen der Stauwehr am Kraftwerk verlangsamt sich der Fluss des Wassers. So fließt die Elbe erhaben im steinernen Bett, das gesäumt ist von einer Uferpromenade mit hohen Platanen. Man fühlt sich einen Moment lang an die Seine in Paris versetzt. Gleich über die Straße bilden Häuser im Jugendstil einen prächtigen Hintergrund. Ob ihrer vielen architektonischen Sehenswürdigkeiten aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg wurde Hradec Kralové auch „Salon der Republik“ genannt. Doch die Geschichte der Stadt reicht weit ins Mittelalter zurück. Die Deutschen nannten sie **Königgrätz**.

Mit dem Namen verbindet sich dann auch eine Schlacht, die sich Preußen und Österreich im Jahre 1866 lieferten. Wenige Jahre zuvor war es zum „Dänischen Krieg“ um die Herzogtümer Schleswig und Holstein gekommen, den beide Länder gemeinsam führten und gewannen. Doch der anschließende Streit um die Kriegsbeute war für Preußen der willkommene Anlass, die seit 1815 bestehende duale Hegemonie im „Deutschen Bund“ zu überwinden und die alleinige Führung in Deutschland zu erstreben. So kam es auch. Die Habsburger, die 1859 bereits ihre norditalienischen Besitzungen verloren hatten, unterlagen im Sommer 1866 im „Deutschen Krieg“ der preußischen Armee.

„Das Jahr sechsundsechzig war herangekommen, und sein Sommer brachte Sorge, Verwirrung und tiefes Leid... Manche von den Einwohnern hatten ihre Söhne in den blutigen Schlachten verloren oder sahen sie verstümmelt im elterlichen Hause eintreffen.“ schreibt Ferdinand von Saar (1833 - 1906) in seiner Novelle „Die Troglodytin“.⁸⁶ Die letzte Schlacht wurde auf den Hügeln bei Königgrätz geschlagen und ging in die Geschichtsbücher ein.

Fortan gab es keinen „Deutschen Bund“ mehr und im neuen „Norddeutschen Bund“, ohne Österreich, hatten die Hohenzollern und ihr Ministerpräsident Otto von Bismarck das Sagen. Sachsen stand mal wieder auf der Verliererseite, da es sich Österreich angeschlossen hatte. Dabei waren noch keine zwanzig Jahre vergangen, seit der sächsische den preußischen König um militärischen Beistand ersuchte. Um in Dresden den revolutionären Maiaufstand 1849 niederzuschlagen. Doch 1866 kam, anders als 1763 und 1815, Sachsen mit einem „blauen Auge“ davon, wenn man von den Tausenden toten und verwundeten Soldaten absieht. In den Friedensverhandlungen gelang es den sächsischen Militärs, ein erneutes Bündnis mit den Preußen zu verabreden. Und so ziehen sie 1870/71 gemeinsam gegen Frankreich, im nunmehr dritten und letzten der „Reichseinigungskriege“. So geht Geschichte.

Wir erreichen **Chlum** an einem warmen sonnigen Septembernachmittag. Am Rande des kleinen Ortes befindet sich ein Museum, das der Schlacht bei Königgrätz gewidmet ist. Im Umfeld, jeweils nur einige hundert Meter entfernt, erinnern Friedhöfe und Denkmale an die Gefallenen. Vornehmlich adlige Namen stehen auf den Grabsteinen, die ein Verein pflegt. Das alles erscheint unwirklich. Während Autos über die nahen Landstraßen rasen, im Tal Züge rollen, in der Ferne die Häuser der Großstadt Hradec Kralové und der Rauch von Fabrikschornsteinen zu sehen sind. Da fällt einem nichts Gescheiteres ein als der Spruch „Es ist schon viel Wasser die Elbe hinabgeflossen.“ Und fließt weiter.

Stromaufwärts dem Fluss folgen heißt in eine hügelige Gegend kommen. Die Elbe ist schmaler und windet sich durch liebliche Täler. Ab und an eine kleine Stadt oder langgestreckte Dörfer. Vrchlabi am Ausläufer des Riesengebirges gehört dazu. Hohenelbe nannten es die deutschen Einwohner bis 1945. Hier verbrachten wir vor vielen Jahren eine Ferienwoche. Beim Wandern wollten wir den Berggeist „Rübezahl“ aufstöbern. Dessen sagenhafte Gestalt sah ich täglich auf einem Wandbild an meiner Dresdner Schule. Wir trafen ihn nicht.

Auch zur Elbquelle kurz vor der tschechisch-polnischen Grenze gelangt man nur als Wanderer oder Mountainbiker. Wir verabschieden uns vom Fluss und folgen der Straße, die uns nach Niederschlesien bringt. Ins Zwischenland.

Zwischenland - fast eine Liebeserklärung

Zwischenland gibt es nicht auf amtlichen Karten. Doch es hat eine Geografie. Sie reicht von der Elbe bis zur Oder. Außerdem nehme ich die mittleren und westlichen Teile Sachsens bis Leipzig mit hinzu. Den Thüringer Zipfel östlich der Saale lasse ich wegen seiner etwas anderen Historie außen vor.

Das Herz des Zwischenlandes ist die **Lausitz**. Von der Schwarzen Elster im Westen bis zum Bober im Osten. Im „Lausitz-Report“ habe ich die Region westlich von Neiße und Oder, also den deutschen Teil, beschrieben. Nun fuhr ich in die polnische Niederlausitz nach Żary (Sorau), das zur Woiwodschaft Lebus gehört. Ebenso wie Żagań (Sagan). Obwohl dieses Städtchen geografisch schon in Niederschlesien liegt, hat man es nicht der seit 1999 bestehenden Woiwodschaft Dolny Śląsk zugeordnet.

Sorau und Sagan lohnen den Besuch. Zunächst war ich erschrocken, als ich die ausgebrannte Ruine des Biebersteinschen Schlosses im Zentrum von **Sorau** entdeckte. Es wurde 1944 bei alliierten Luftangriffen zerstört und harrt seitdem der Rekonstruktion. Ebenso das benachbarte Promnitz-Palais. Bemerkenswert fand ich zweisprachige Info-Tafeln, die mit Sagen und Legenden von Ereignissen in der langen Geschichte der Stadt erzählen. Die wie die Lausitz insgesamt schlesische Piasten, böhmische Könige, sächsische Kurfürsten und die preußische Provinzadministration als Herrscher erduldeten. Das Volk musste findig sein, um zu überleben.

Nicht minder interessant ist die Historie des Wallensteinschen Schlosses in **Sagan**. Bevor es der Kriegsherr des Habsburger Kaisers bekam, gehörte es erst polnischen Piasten und danach den Wettinischen Kurfürsten. Heute wird das prächtige Haus als „Event Location“ genutzt. Dahinter erstreckt sich ein weitläufiger Park, vom Bober begrenzt. Doch neben sorgfältig restaurierten Häusern und schöne Parks findet man noch viele freie Flächen und manche abbruchreifen Gebäude. Dort, wo Neues entsteht, ist nicht selten zu lesen, dass es die Europäische Union fördert(e). Viele Projekte wurden dadurch möglich, in Architektur und Stadtsanierung, Bildung und Tourismus. Sorau ist von der deutschen Grenze nicht viel weiter entfernt als Cottbus von der polnischen. Auf der Autobahn schnell zu erreichen. Von dort nach Sagan sind es nur wenige Kilometer. So schlägt auch auf der polnischen Seite der Lausitzer Neiße das Herz des Zwischenlands.

Doch das Zwischenland hat nicht nur ein Herz, sondern auch eine Seele. Für mich ist das die weite **Mark Brandenburg**.

Meine Liebe zum brandenburgischen Land erweckte früh, im Alter von acht Jahren. Als ich in Lindow, einer Kleinstadt unweit von Rheinsberg, ein Ruderboot enterte und ohne jegliche Vorübung auf den großen Gudelacksee hinausfuhr. Natürlich saßen Erwachsene mit im Kahn. Die Ferien auf dem Lande gefielen mir und sehnsüchtig kehrte ich immer wieder dorthin zurück.

Später, als wir in Berlin wohnten, war es selbstverständlich, an den Wochenenden mit Bahn, Fahrrad oder Auto den Barnim und das Havelland, die Prignitz und die Märkische Schweiz zu erkunden. Ab 1994 folgte jährlich die „Brandenburger Landpartie“, bei der Obstbauern und Kunsthandwerker, Tierzüchter und Dorfkneipenwirte vor allem die Berliner und ihr Geld in den Märkischen Sand lockten.

Ich habe es weiter vorn schon einmal aufgeschrieben: Die Geschichte Brandenburgs ist mehr als die knapp vierhundertjährige Doppelherrschaft der Hohenzollern in Brandenburg und Preußen. In der Region zwischen Elbe und Oder, von Historikern als Nordmark bezeichnet, siedelten zuerst slawische Stämme. Mit Havelberg und Brandenburg verbunden sind die Versuche der alten Sachsen unter Heinrich I., das Land zu erobern. Sie scheiterten. Zweihundert Jahre später, 1150, gelang es dem Askanier Albrecht der Bär vergleichsweise friedlich die Herrschaft zu übernehmen. Als die Askanier ausstarben, wurden die Wittelsbacher mit dem Markgraftum belehnt und 1356 durch die Goldene Bulle sogar Kurfürsten. Doch so richtig gefiel es den Bayern nicht im kargen Land und sie gaben es an die böhmischen Könige weiter. Karl IV., der auch deutscher Kaiser war, regierte hier ein paar Jahre.

Anfang des 15. Jahrhunderts überträgt der böhmische König Sigismund den Hohenzollern die brandenburgische Kurwürde. Im Dreißigjährigen Krieg wird das weite Land ohne natürlichen Schutz zwischen den rivalisierenden Mächten fast aufgerieben. Das soll sich nicht wiederholen, und so beginnen die brandenburgischen Kurfürsten, ihr Land „fit zu machen“ für die Zukunft. Allen voran steht der Aufbau der Armee. Ebenso modernisiert werden Landwirtschaft, Verwaltung und Schulwesen. Das mittlerweile nur noch Preußen genannte Kurfürstentum ist auf dem Weg zur europäischen Mittelmacht. Mit der Annexion Schlesiens 1740/42 schlägt Friedrich der Große den ersten nachhaltig spürbaren Pflock ein. Seine Nachfolger regieren nicht weniger zögerlich. Nur Napoleon bremst sie zeitweilig aus. Doch 1815 nehmen sie den Sachsen die Lausitz weg. Nach dem Sieg in der Schlacht bei Königgrätz wird Preußen zum mächtigsten der deutschen Länder.

Die Brandenburger haben nun ihre Kriegerdenkmäler und solche, die an die Königin Luise erinnern. An den Kalten Krieg mahnen einige zerfallene Kasernen der Roten Armee, deren letzte Einheiten 1994 abzogen. Andere Standorte erlebten bereits teure Konversionen zu Gewerbegebieten und Wohnparks.

Bernau bei Berlin spiegelt die brandenburgische Geschichte im Kleinen wieder: 1140 soll der Legende nach Albrecht der Bär in der Gegend Bier getrunken haben. 1232 wurde die Stadt und 1328 eine Tuchmachergilde gegründet. In den neuen Mauern der Stadt entwickelte sich mit kurfürstlicher Privilegierung die Bierbrauerei. 1432 standen die Hussiten vor Bernau. 1539 schlossen sich die Einwohner der

Reformation an. 1627 tauchte Wallenstein auf. 1632 wurde sein getöteter Gegenspieler, Schwedenkönig Gustav Adolf in der St.-Marienkirche aufgebahrt. 1699 nimmt die Stadt Hugenotten auf. 1842 beginnt das Eisenbahnzeitalter mit der Eröffnung des Bahnhofs an der Strecke Berlin-Stettin. Ab 1924 fährt die S-Bahn nach Berlin.

Man müsste viel entdecken können in Bernau. Doch die Stadt, von Kriegszerstörungen weitgehend verschont geblieben, erlebte ab Mitte der 1970er Jahre eine besondere Zäsur. Nach der langen Periode von „Ruinen schaffen ohne Waffen“ galten sechzig Prozent der Häuser in der Innenstadt als schwer beschädigt. Eine Sanierung im alten Stil war nicht finanzierbar und von den Stadtoberen nicht gewollt. Bernau wurde als Modellprojekt ausgewählt für die radikale Umgestaltung eines historischen Stadtkerns mit Neubauten in Plattenbauweise. Die Architekten und Bauingenieure versuchten, auch mit den standardisierten Elementen eine individuelle Gestaltung zu schaffen. Was ihnen partiell gelang. Nicht hässlich, doch umstritten bis heute.

Nordöstlich der Altstadt entspringt aus den Wiesen das Flösschen Panke. Mit seinem Wasser sollen die Bernauer im Mittelalter ihr starkes Schwarzbier gebraut haben. An der Panke entlang führt der Fernradweg Berlin-Usedom. Den bin ich zwischen Pankow und Bernau sehr oft gefahren. Eine andere Route führte mich von Hohenschönhausen über staubige Feldwege und durch die schlichten Barnimschen Dörfer Birkholz, Elisenau und Börnicke ebenfalls nach Bernau. Im Sommer ging es manchmal weiter über Ladeburg und Lanke zum idyllischen Liepnitzsee.

Wenn ich nun ein wenig Herz und Seele des Zwischenlands beschrieben habe, muss ich auch sagen, was sich in seinem Kopf abspielte. In **Berlin**.

„Wunderschön ist's in Paris, auf der Rue Madeleine. Schön ist es im Mai in Rom durch die Stadt zu gehn. Oder eine Sommernacht still beim Wein in Wien. Doch ich denk wenn ihr auch lacht, heut' noch an Berlin.“¹³

Im Kapitel „Entlang von Spree und Havel - und mitten durch Berlin“ habe ich bereits einiges von Berlin erzählt. Ich kann deshalb an dieser Stelle den ursprünglichen Text aus „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“ kürzen. Aber *„Ich hab noch einen Koffer in Berlin, das bleibt auch so und das hat seinen Sinn. Auf diese Weise lohnt sich die Reise, und wenn ich Sehnsucht hab dann fahr ich wieder hin.“⁸⁷*

Der Spreeradweg folgt dem Fluss ostwärts bis Fürstenwalde. Nahe der Stadt beginnt oder endet, je nachdem, der Oder-Spree-Kanal. Hinter der Kersdorfer Schleuse trennt sich mein Weg von dem der Spree. Ich folge dem Kanal bis Müllrose und fahre dann durchs Schlaubetal an die Oder.

Bald erreiche ich unweit von Brieskow-Finkenheerd den Oder-Neiße-Radweg und folge ihm gen Süden. In Fürstenberg, einem Ortsteil von Eisenhüttenstadt, treffe ich nochmal auf den Oder-Spree-Kanal. Ein paar Kilometer landeinwärts liegen Ort und Kloster Neuzelle. Eine katholische Enklave im vormals protestantischen Preußen. Im Jahre 2018 trafen Mönche ein und ließen sich, wie ehemals, hier nieder.

In Ratzdorf mündet die Lausitzer Neiße in die Oder. Der **Oder-Neiße-Fernradweg** hat sich offensichtlich als sehr lohnenswert herumgesprochen. Öfter treffe ich Radlergruppen aus allen Ecken Deutschlands, die meist in Görlitz starten und nordwärts zur Ostsee fahren. Oder in Fürstenberg nach Berlin abschwenken.

Fünfzehn Jahre sind es bereits, seitdem Polen und Tschechien zum Schengenraum gehören. Für die Bewohner links und rechts der Neiße ist die offene Grenze ein großer Vorteil. Wo ich verfallene Dörfer vermutete, sind hübsche Orte wie aus dem Dornröschenschlaf erwacht. Restaurierte Dorfkirchen, blühende Gärten, radlerfreundliche Kneipen und Pensionen gehören dazu. Klischeehaft möchte man von trügerischer Idylle sprechen angesichts der nicht weit entfernten Probleme. Themen sind die Bandenkriminalität, der Braunkohletagebau, das langsame Aussterben von Dörfern und die latente Gefahr des Hochwassers, die stets in Flüssen lauert. Im „Lausitz-Projekt“ habe ich einen möglichen (Aus-)Weg vorgestellt, das „Gemeinsame Zukunftskonzept 2030 für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum“.

Im flachen brandenburgischen Land mäandert der Radweg auf dem Damm entlang der Neiße. Gut bei Rückenwind. Kurz vor der Grenze zu Sachsen beginnt sich der Fluss ein Tal zu graben. Genauer gesagt, endet hier in Fließrichtung gesehen das Neißetal. Kleine Hügel, einer war sogar mal ein Skisprungschanze, verlangen etwas mehr Kraft beim Fahren. Dann taucht der Fürst-Pückler-Park **Muskau** mit seinem Neuen Schloss auf. Der weitläufige Park auf deutscher Seite setzt sich auf der polnischen Seite fort. Seit 2004 gehört er zum UNESCO-Weltkulturerbe. Am Grenzübergang steht Händlerbude an Händlerbude. Nach dem quirligen kleinen Ort wird es wieder still auf dem Weg. Später kommt man im sächsischen Rothenburg an. Die Leute sprechen Oberlausitzer Dialekt. Das kleine Städtchen hat sich herausgeputzt und lebt vom sanften Tourismus der Radler und Neiße-Paddler. Ein Flyer wirbt für Ausflüge mit dem Rad ins polnische „Hinterland“.

Auf den Straßen sehe ich immer mehr Autos mit Kennzeichen „NOL“, das für den Landkreis Görlitz steht. Diese zunächst seltsam anmutende Abkürzung heißt im Langtext „Niederschlesien/Oberlausitz“. Bei den Namen kommt mir gleich ein Bündel an historischen und geografischen Fakten in den Sinn.

Die Geschichte der Stadt **Görlitz** ist zunächst eine der Lausitz. Weil sie stark waren und dazu beitrugen, den böhmischen Königen ihr Gebiet zu sichern, durften Görlitz,

Kamenz, Bautzen, Löbau, Zittau und Lauban im Jahre 1346 den Oberlausitzer Sechsstädtebund gründen. Auf dem Wiener Kongress 1815 wurde die seit 1635 sächsische Herrschaft unterstehende Oberlausitz geteilt. Görlitz und Lauban fielen an Preußen und gehörten von nun an zur Provinz Schlesien. Der Sechsstädtebund wurde aufgelöst. Görlitz an der Neiße erlebte nach 1945 dasselbe wie Frankfurt an der Oder: der Fluss teilt eine Grenzstadt.

Bei der Planung einer Radtour stieß ich im Internet auf eine hitzige Diskussion über die Frage, ob Görlitz eine Stadt in der Oberlausitz sei oder von Niederschlesien. Denn bis 2008 gab es einen administrativen „Niederschlesischen Oberlausitzkreis“, der jedoch im Zuge einer Kreisgebietsreform im schon genannten Landkreis Görlitz aufging. Der mit dem Autokennzeichen NOL. Heimatgeschichte ist nicht einfach.

Niederschlesien ist eine neue Erfahrung für mich. Nachdem ich Herz, Seele und Kopf des Zwischenlandes bereits andernorts gefunden habe, bin ich unschlüssig, wie ich diese Region charakterisieren soll. Am besten ist, sie erst einmal näher kennenzulernen.

Anders als die Mark Brandenburg hat Niederschlesien eine natürliche Barriere, die hohen Gebirge der Sudeten im Süden. Dahinter liegen Böhmen und Mähren. Nahe der Grenze endete die im vorangegangenen Kapitel geschilderte Reise entlang der Elbe. Vom tschechischen Wintersportort Harrachov führt die Passstraße ins polnische **Sklarska Poreba**. Im heute von Touristen überlaufenen Ort war einst die Glasindustrie zuhause. Das besagt auch der Name, den mir das Online-Wörterbuch Pons mit „Glaseri-Kahlschlag“ übersetzt. Das für die Glasschmelze benötigte Holz wurde solange im Wald geschlagen, bis keine Bäume mehr da waren und die Manufakturen weiterziehen mussten. Die Berge hinauf. Dennoch blieb Schreiberhau, so der deutsche Name der kleinen Stadt, ein idyllischer Ort für Maler, Musiker und Schriftsteller. Die Brüder Carl und Gerhart Hauptmann zogen 1890 hierher und wurden Teil einer großen Künstlerkolonie. Auf dem Weg zu ihrem Gedenk-Museum entdeckt man schöne Holzhäuser. Die meisten gut erhalten oder saniert.

Sklarska Poreba liegt in einem engen Tal vor dem Riesengebirge. Der Geruch von verheizter Kohle liegt in der Luft. Deshalb findet man auf der städtischen Webseite auch eine Rubrik „Smog“ mit tagesaktuellen Messwerten.

Wir sind in der Woiwodschaft Dolny Śląsk, Niederschlesien. Diese besteht seit der Verwaltungsreform von 1999. Sie grenzt an die Woiwodschaft Opole (Oppeln). Mit dieser und der bevölkerungsreichen Woiwodschaft Śląsk (Schlesien) wird im Wesentlichen das historische Gebiet Schlesiens überdeckt.

Menschen leben hier seit anderthalbtausend Jahren. Wie überall im Zwischenland siedelten sich zuerst slawische Stämme an. Danach wechselten mehrere Jahrhunderte lang mährische, polnische und böhmische Herrschaften, bevor Schlesien ab

1335 endgültig zur böhmischen Krone gehörte. Dadurch gelangte es zweihundert Jahre später zum Habsburgerreich, in dem es bis 1740 blieb. In jenem Jahr annektierte Friedrich der Große Schlesien und behielt es. Nach 1918 wurde die Verwaltung der preußischen Provinz reorganisiert und Schlesien in Nieder- und Oberschlesien aufgeteilt. 1945 kamen Niederschlesien fast vollständig zu Polen, nur ein kleines Gebiet links der Lausitzer Neiße zu Sachsen.

Wir fahren weiter. Von Sklarska Poreba über Jelenia Gora und Swidnice nach Kłodzko, also von Schreiberhau über Hirschberg und Schweidnitz nach Glatz. 150 Kilometer lang ist diese Route über meist gut ausgebaute Landstraßen. Ein andermal werden wir Bad Flinsberg (Świeradów-Zdrój) im Isergebirge besuchen.

Direkt an unserer Strecke liegt Cieplice. Das früher Bad Warmbrunn hieß und heute ein Stadtteil von **Jelenia Gora** ist. Der traditionelle Kurort verfügt über ein modernes Spa, wo sich Jung und Alt tummeln. Auf den ersten Blick wirkt das eher wie Freizeitspaß und kaum wie eine Heilstätte. Nur ein paar Minuten später schauen wir uns die schöne und im Zweiten Weltkrieg nicht zerstörte Altstadt von Hirschberg an. Sie hat eine lange, und wie soll es anders sein, wechselvolle Geschichte. Vermutlich entstand der Ort aufgrund der geografisch günstigen Lage am Oberlauf des Bober. In südlicher Richtung führt der Handelsweg nach Böhmen, in nordöstlicher an die Oder nach Breslau. Auch nach Westen reichten Handelswege, auf denen ab dem 16. Jahrhundert Hirschberger Leinen nach ganz Europa gelangte und die Stadt berühmt machte. Zweihundert Jahre später bekam der Ort ein weiteres „Markenzeichen“ - das Hirschberger Tal. Seine landschaftlich reizvolle Lage begeisterte die neuen preußischen Herrschaften. Sie ließen Schlösser und Herrenhäuser bauen. Auch Fontane weilte hier längere Zeit und schrieb an seinen „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“. Heute nennt jeder Reiseführer die Schlösser und erzählt von ihrer Wiederauferstehung dank spendabler und fleißiger Investoren. Und einige kehrten auf ihren alten deutschen Familienbesitz zurück.

Schweidnitz (Swidnica) überstand 1945 den deutschen Rückzug und den Vormarsch der Roten Armee ohne Zerstörung. Heute präsentiert sich die Innenstadt dem staunenden Besucher architektonisch beeindruckend, nahezu vollständig renoviert und sehr lebendig. Schweidnitz ist ein geschichtsträchtiger Ort. Unweit der Stadt erhebt sich aus dem flachen Land der 718 Meter hohe Berg Ślęża. Er soll, so die aktuelle Historikermeinung, der Landschaft und dem hier siedelnden Slawenstamm den Namen gegeben haben. Slensanen nennt man sie, woraus sich Schlesien ableitet. Später trug ein mächtiges Herzogtum der schlesischen Piasten-Linie den Namen Schweidnitz-Jauer. Anna von Schweidnitz heiratete 1353 den böhmischen König und späteren deutschen Kaiser Karl IV. Schließlich sei noch die

Schweidnitzer Friedenskirche erwähnt. Eine von drei Gotteshäusern, die die katholischen Habsburger nach Ende des Dreißigjährigen Krieges dem protestantischen Schlesien zugestanden.

Weniger schön ist Glatz (**Klodno**), das einem nach Mähren hineinragenden Zipfel des Landes den Namen gab. Hat man die enge und vom Durchgangsverkehr arg strapazierte Festungsstadt, Friedrich II. von Preußen lässt grüßen, in südlicher Richtung hinter sich gelassen, weitet sich ein breites Tal aus. Auf beiden Seiten von Mittelgebirgen gesäumt. Für einen Moment fühle ich mich in die Provence versetzt, zwischen Luberon und Vacluse. Doch hier wachsen nicht Lavendel und Wein. Dafür entdecken wir ein Wanderparadies. Wo fünf Orte Thermalbäder haben. Wir fahren ins Kleinste von denen, nach Długopole-Zdrój. Knapp über fünfhundert Einwohner, eine Bahnstation, an der manchmal ein Zug abfährt, und zwei Tante-Emmaläden, die auch sonntags geöffnet haben, sowie ein modernes Kurhotel, in dem wir bleiben. Durch Bad Langenau, so der deutsche Ortsname, fließt die Glatzer Neiße, über die ich erst zur Reisevorbereitung etwas mehr gelesen habe.

Ursprünglich sollte an diesem Fluss, wenn die Zeitungsrecherchen zutreffen, nach dem Zweiten Weltkrieg Polens neue Westgrenze beginnen. Nicht an der Lausitzer Neiße. Dann wäre anstelle von Görlitz Breslau eine geteilte Stadt geworden.⁸⁸ Aber auch ganz früher ist dem Glatzer Land viel kriegerischer Konflikt beschieden worden. Bevor 1137 der Pfingstfrieden von Glatz die Grenze zwischen Böhmen und Polen besiegelte.

Nach Rückkehr von der Reise ins Glatzer Land erinnerte ich mich eines DDR-Fernsehfilms, den ich damals recht mutig fand. „Hotel Bohemia“ erzählt eine jüdische Familiengeschichte aus dem renommierten Bad Kudowa im Glatzer Land, gleich neben der böhmischen Grenze. Das Buch, nach dem der Film gedreht wurde, steht bei uns im Bücherregal. Mit einem Autogramm des Schriftstellers Jan Koplowitz von 1987.

Seitdem ist viel Wasser die Glatzer Neiße hinabgeflossen. Die Grenze zwischen Schlesien und Böhmen ist so frei wie die anderen im Schengenraum. Heidelbeeren pflückend, grüßen wir mit blaugefärbtem Mund andere Wanderer, die uns auf den Gebirgskämmen begegnen. Polnisch oder tschechisch, je nachdem.

Von Bad Kudowa aus führt die Europastraße E67 nach Königgrätz. Knapp fünfzig Kilometer sind es vom Zwischenland bis an die Elbe. Ein weiterer Kreis schließt sich.

Kreuzfahrt an der Oder

Die Überschrift enthält keinen Schreibfehler. Wir unternehmen eine Kreuzfahrt an der Oder, nicht auf ihr. Wobei man auch mit dem Schiff, nicht zu niedriges und nicht zu hohes Wasser vorausgesetzt, zwischen Breslau und Stettin fahren kann. Reiseveranstalter bieten auch Schiffstouren an, die von Berlin aus in jeweils eine der beiden Städte führen. Das ist sicher recht erholsam und in ein paar Jahren werden wir es vielleicht tun. Doch vorläufig sind wir mit Auto oder Bahn unterwegs. Auch dort hin, wo keine Ausflugsschiffe fahren.

Es gibt auch einen Oderradweg in Polen, den **Rowerowy Szlak Odry**. Das ist sein polnischer Name. Bekannter ist er unter dem Titel „Blue Velo“. Seine Länge beträgt 1064 Kilometer. Er beginnt an der Mährischen Pforte, wo die Oder nach Polen gelangt, und endet in Swinemünde. Der Weg wurde ursprünglich 2005 auf Initiative der Ökostiftung „Zielona Akcja“ aus Legnica gegründet. Er verband zunächst nur Wrocław mit Głogów. Ziel war es, den Touristen das Natur- und Kulturerbe des Odertals näher zu bringen. Im Jahre 2018 unterzeichneten die Marschälle der fünf Oder-Woiwodschaften eine Absichtserklärung zum gemeinsamen Bau eines Fernradwegs nach mitteleuropäischen Standards. Der Oderradweg auf deutscher Seite soll mit ihm verknüpft werden. Gern wäre ich diesem Radweg gefolgt. Doch mir gelang es bisher nicht, geeignetes Kartenmaterial zu beschaffen. Angesichts meiner leidlichen polnischen Rad-Erfahrungen, die von perfekt ausgebauten Radwegen bis zu gefährlichen Strecken auf Hauptstraßen reichen, erschien mir eine „Tour ins Blaue“ zu wagemutig. Selbst wenn man das blaue Signet findet.

Anders als an der Elbe, wo wir uns gegen den Strom bewegten, folgen wir der Oder flussabwärts. Und anders als an der Elbe führt die Zeitreise von der Gegenwart in die Vergangenheit. Zumindest am Anfang. Wir sind in **Racibórz**, zu Deutsch Ratibor. Die Stadt liegt nur wenige Kilometer von der polnisch-tschechischen Grenze entfernt. Sie gehört zur Woiwodschaft Schlesien und zur „Euroregion Silesia“. In letztere hat die Europäische Union von 1998 bis 2008 viel Geld investiert. Man möchte es als eine der zahlreichen Beitritts-Initiativen abhaken. Doch ein Blick hinter die geschichtlichen Kulissen zeigt, in welchem sensiblen Bereich wir uns befinden.

Nach dem Untergang der deutschen und österreichischen Kaiserreiche im Jahre 1918, als der polnische und der tschechoslowakische Staat neu bzw. wieder entstanden, erhoben beide Seiten gegenseitige territoriale Ansprüche in Schlesien. Die kulminierten 1919 in einem Siebentagekrieg. Er wurde auf Druck der Siegermächte des Ersten Weltkriegs eingestellt. Auf der polnischen Seite kam die Region dennoch nicht zur Ruhe. Nach den Volksabstimmungen über die Aufteilung Oberschlesiens 1921 verlief die polnisch-preußische Grenze im Kreis Ratibor auf der östlichen Seite der Oder. Die Stadt selbst blieb unter deutscher Verwaltung, ihr Hinterland wurde

dem polnischen Staat zugeordnet.⁸⁹ Nach Ende des Zweiten Weltkriegs eskalierte der polnisch-tschechische Konflikt noch einmal, vor dem Hintergrund der neuerlichen Staatsgründungen und der Westverschiebung Polens. Erst 1958 sind die jahrzehntelangen Grenzstreitigkeiten auf Drängen des „großen Bruders“ Sowjetunion endgültig ad acta gelegt worden.

Jetzt herrscht Frieden in diesem Raum des Hauses Europa. Schade nur, dass uns tiefe Regenwolken keinen weiten Blick zur Mährischen Pforte und in das Schlesische Tiefland erlauben. Unterm Schirm erkunden wir die Altstadt von Ratibor auf der einen und die sanierte Burganlage auf der anderen Oderseite. Dort entdecke ich auch den Flussradweg und eine mobile Servicestation mit Fahrrad-Luftpumpe und Lademöglichkeit für E-Bike-Akkus. Ein Seufzer, weil wir hier nicht radeln.

Die hochmittelalterliche Burg Racibórz entstand an einer Furt über die Oder am Handelsweg von Mähren nach Krakau. Die gegenüberliegende Stadt wurde im 13. Jahrhundert von slawischen Stämmen sowie von deutschen und flämischen Siedlern gegründet. Mit Siegel und unter dem Schutz der schlesischen Herzöge. 1327 kam Ratibor unter böhmische Herrschaft und folglich zweihundert Jahre später zu den Habsburgern. Bis 1740 schließlich Friedrich der Große auftauchte und die Stadt einnahm. Die wechselhafte Historie zeigt sich natürlich auch in den architektonischen Hinterlassenschaften. Racibórz nimmt sich nicht so prächtig aus wie andere polnische Städte, eher erscheint es an manchen Ecken recht schmutzilig. Der baulich monoton gehaltene Wiederaufbau nach wohl immensen Kriegszerstörungen im Jahre 1945 möge ein Grund sein. Die Nähe zum lange ungeliebten Nachbarn ein anderer. Leider verkehren auch die internationalen Schnellzüge von Tschechien nach Polen nicht über Ratibor, sondern über Katowice. Wer mit der Bahn hierher kommen will, muss öfter umsteigen. Unglaublich, dass es Mitte des 19. Jahrhunderts eine direkte Eisenbahnverbindung von Berlin nach Wien über Ratibor und durch die Mährische Pforte gab.

Wir fahren weiter im Auto und aus dem Tal der Oder heraus, weil es dort nur kleine Sträßchen gibt. Es dauert nicht lange, wir sind noch zwischen hügeligen Feldern mit langen Furchen bis zum Horizont, da tauchen ungewöhnliche Schilder auf. Mit zweisprachigen Ortsnamen, polnisch und deutsch. Wie **Polska Cerekiew/Groß Neukirch**, ein kleiner Ort mit Schloss und Gutshof. In dieser Gegend ist die deutsche Minderheit in Polen zahlenmäßig am stärksten vertreten.

Es interessiert uns, ob außer den Ortsschildern noch andere Merkmale auf deutsche Einwohner hinweisen. Aber Schlesien ist nicht Berlin, wo türkische und arabische Schriftzüge klarstellen, wer der Eigentümer des Ladens oder der Kneipe ist. Anders formuliert, wir sehen in den polnischen Dörfern und Städtchen keine deut-

schen Aufschriften. Ob nun die Vorgärten gepflegter aussehen und die Schaufenster penibler gestaltet sind, das möchten wir nicht beurteilen. Erstens haben wir in Polen schon sehr schönes, modernes und kreatives Design entdeckt und zweitens halten wir die Frage für spießig.

Da ist es schon spannender, nach **Leobschütz** zu kommen. Das ich von diesem Ort weiß, verdanke ich Stefanie Zweig, die im Jahre 1932 hier geboren wurde und ihn als Jüdin mit ihren Eltern schon bald verlassen musste. Die Familie verschlug es nach Kenia. Mit ihrem 1995 erschienenen Roman „Nirgendwo in Afrika“ und dessen Oscar prämiertes Verfilmung erlangte die Schriftstellerin Weltruhm. Da lebte sie schon lange wieder in Deutschland, in Frankfurt am Main. Für Stefanie Zweig, die 2014 starb, dürfte es müßig gewesen sein, den Verlust der Heimat Schlesiens zu beklagen. Das hängt nun mal damit zusammen, dass sie ihrem Geburts- und Kindheitsort lange vor den Deutschen Ade sagen musste. In „Nur die Liebe bleibt“ (2006) schildert sie, wie 1938 der Vater Leobschütz verlässt und auf dem Breslauer Bahnhof in den Zug steigt, ohne Rückfahrkarte. Mutter und Tochter folgen einige Monate später.

Głubczyce, der polnische Ortsname für Leobschütz, liegt bereits in der Woiwodschaft **Opole**. Nach einer knappen Stunde Autofahrt, mit einer kurzen Kaffeepause im anmutigen Städtchen Oberglogau/Głogówiek, erreichen wir Oppeln, und sind wieder direkt an der Oder. Die Geschichte von Opole/Oppeln klingt schlesisch vertraut: Mährerreich, Přemysliden, Piasten, Böhmen, Habsburger, Preußen, Polen.

Oppeln war und ist eine bedeutende schlesische Großstadt. Mit Industrie und Universität, einer ansehnlichen Altstadt, die zum Flanieren einlädt, und Neubauten der 70er Jahre dies- und jenseits des Flusses.

Südlich der Stadt zweigt ein schiffbarer Kanal von der Oder ab, der parallel verläuft und sich im Norden wieder mit ihr vereinigt. Außerdem bildet die Oder in der Stadtmitte eine Insel. Hier soll eine der ältesten Burgen Schlesiens gestanden haben. Daran erinnert der Piastenturm. Die vielen Brücken, sie waren von der deutschen Wehrmacht beim Rückzug 1945 allesamt zerstört worden, sind heute Nadelöhre für den Autoverkehr. Dafür radelt es sich schnell und sicherer auf den Radwegen am Fluss. Im Zentrum entdeckte ich eine Veloleihstation von Nextbike. Ob ich doch zu ängstlich war bei dem Entschluss, nicht mit dem Fahrrad an der Oder zu fahren? Für die Entdeckung der Altstadt sind wir jedoch zu Fuß am besten unterwegs. Und zum Freilicht-„Museum des Oppelner Dorfes“ nehmen wir den Stadtbus.

In einem Park von 10 ha Fläche wurden in den 60er Jahren ländliche Gebäude aus dem Gebiet der heutigen Woiwodschaft Opole zusammengetragen. Dazu gehören Mühlen, Bauernhöfe, Schrottkirche, Schule, Kneipe, Tante Emma Laden und Handwerkerkaten, umgeben von Bauerngärten. Die Gebäude stammen aus der Zeit vom

18. bis zum Ende des 19. Jh. Die meisten Aufschriften am Inventar sind deutsch geschrieben. Auch die zahlreichen „Hostessen“ des Museums bemühten sich, uns auf Deutsch etwas zu erläutern, was wir gern in Anspruch nahmen. Es beeindruckt, unter welch einfachen Bedingungen die Leute noch im 19. Jahrhundert auf dem Lande lebten.

Opole liegt ungefähr auf halbem Wege zwischen dem niederschlesischen Wroclaw und dem oberschlesischen Katowice. Schon zu Beginn des Eisenbahnzeitalters bekam die Stadt ihren ersten Haltepunkt. Um 1900 wurde der heutige Bahnhof im Neorenaissancestil erbaut.

Anders als Kattowitz/Katowice blieb Oppeln nach dem Ersten Weltkrieg eine deutsche Stadt. Am 9. November 1938 zwang man den Rabbiner, selbst die Synagoge anzuzünden. Einige Juden flüchteten ins polnische Konsulat. Andere, die nicht auswanderten, wurden 1942 deportiert. Auschwitz war nicht weit.

Auf dem mehr als 175 Jahre alten Schienenweg westwärts sind es etwa vierzig Kilometer bis **Brzeg/Brieg**. Auf halber Strecke führt eine Brücke über die Glatzer Neiße, die hier in die Oder mündet. Folglich wäre an dieser Stelle nach Stalins erstem Plan die polnisch-deutsche Grenze gewesen... Brieg hatte seine beste Zeit erlebt, als über mehrere Jahrhunderte schlesischen Piastenherzöge hier residierten. Deren luxemburgisch-habsburgischen Könige in Prag regierten.

Den Piasten also verdankt die Stadt das prächtige Schloss im italienischen Renaissancestil aus dem 16. Jahrhundert. Schräg gegenüber ließen später Jesuiten die barocke doppeltürmige Heiligkreuzkirche bauen. Als drittes namhaftes Bauwerk bietet die Stadt ein Renaissance-Rathaus, das wegen Sanierungsarbeiten leider verhüllt und geschlossen war, als wir auftauchten. So gehen wir um das Schloss herum ans Ufer der Oder und machen Picknick unter schattigen alten Bäumen. Vor uns führt ein Radweg entlang...



Die nächste Station der Kreuzfahrt ist **Wroclaw**. Drei Texte berichten über die Stadt.

I Wroclaw 1982

Im Nachtzug fuhren wir von Leipzig nach Wroclaw, vom Juli in den August 1982. Vom Samstag in den Sonntag. Sieben Monate zuvor hatte General Jaruzelski für Polen das Kriegsrecht ausgerufen. Frühmorgens am Sonntag, den 13. Dezember 1981. Auch der Mauerbau in Berlin vor zwanzig Jahren begann an einem Sonntag. Maßgeblich geleitet von Erich Honecker. Der saß just mit Bundeskanzler Helmut Schmidt am Werbellinsee, als die Konterrevolution beim polnischen Nachbarn erstickt werden sollte. Vermutlich waren die beiden Herren frühzeitig im Bilde über das, was nebenan geschah...

Wir jedenfalls, eine Jugendtouristgruppe aus Dresden, sollten uns mit polnischen Freunden treffen. Vor der Reise gab es keine politischen Indoktrinationen. Wahrscheinlich ging man davon aus, dass die offizielle Propaganda ausreicht. Als mich ein Jugendfunktionär der Verkehrshochschule fragte, ob ich und meine Frau mitfahren wollten, zögerte ich nicht. Mein letzter Besuch lag drei Jahre zurück. Pfingsten 1979 war ich nach Warschau zu einer Freundin gefahren. Dort erlebte ich vier tolle Tage. An denen Karol Wojtyla als Papst Johannes Paul II. erstmals in seine Heimat zurückkehrte. Ich sah ihn mehrfach.

Wroclaw kannte ich von meiner großen Polenreise im Sommer 1978. Auch damals kam ich in den frühen Morgenstunden im ehemaligen Breslau an und konnte nicht gleich Quartier nehmen. Als wir nun 1982 später am Abend unser Zimmer im Jugendhotel bezogen und die Reisetasche auspackten, fehlte der Kulturbeutel. Zuhause liegengelassen. Und so erlebten wir gleich die mangelhafte Versorgung in Polen. Seife, Rasier- und Zahncreme, Zahnbürsten, all das beschafften wir uns mühselig in den nächsten Tagen. Die Preise waren hoch, nicht nur für Kosmetika, sondern vor allem für Lebensmittel. Wenn es sie denn gab. An den Marktständen lag nur wenig Obst und Gemüse, in den traditionellen Kiosken standen vereinzelte Tüten Mehl und Zucker. Als Proviant für unterwegs kauften wir Salzstangen. Hungern mussten wir dennoch nicht. Für uns als Reisegruppe gab es Frühstück, Mittag- und Abendessen.

Den Sonntag nutzten wir, um allein die Stadt zu erkunden. Der erste Eindruck: alles einigermaßen normal, wie gewohnt, kaum Militärstreifen unterwegs. Reger Taxiverkehr. Wir leisteten uns ein teures Eis auf die Hand. An der Volkshalle flatterte ein Band „Wahrheit über das Königreich“. Drinnen tagte ein Kongress der Zeugen Jehovas.

Am nächsten Tag besichtigten wir einen Betrieb, der Schweißgeräte und Nähmaschinen herstellte. Der Ökonomische Direktor erläuterte anschließend die Situation des Werkes. Es arbeite rentabel, mit zehn Prozent Gewinn. Es gäbe keine staatlichen Vorgaben. Man analysiere den Markt selbständig und darauf basiere die Produktionsplanung. Diese umzusetzen, würde allerdings erheblich von den zentralen Material- und Rohstoffzuteilungen abhängen. Gewerkschaften wären derzeit nicht zugelassen. Dafür habe man „Spezialkommissionen“ eingerichtet, was auch immer die darstellten. Das eigentliche Problem sei die Wohnungsnot in Wroclaw. Zehn Jahre müssten die Leute auf eine warten.

Nachmittags fahren wir auf die Dominsel. An einer Häuserwand steht „Soviets go home“. In der Kathedrale hängen Fotos vom Attentat auf den polnischen Papst. Das

sich drei Monate zuvor in Rom ereignet hatte. In der Kreuzkirche ist eine Ausstellung über Stefan Kardinal Wyszyński zu sehen. Der war Ende Mai 1981 gestorben und gilt bis heute als einer der einflussreichsten polnischen Kirchenführer.

Abends kam es dann zu einem Freundschaftstreffen mit polnischen Jugendlichen, von dem nur in Erinnerung blieb, dass politische Themen nahezu gar nicht angesprochen wurden.

An den folgenden Tagen besichtigten wir den Zoo und das Nationalmuseum. In dem moderne bildende Kunst ausgestellt wurde, die uns kulturbeflissene Dresdner etwas schockierte. Ein Bild trug den Titel „50 % weiß, 50 % rot“, die polnischen Nationalfarben. Bemalt war die Fläche rosa. Ein anderes hieß „Supermann“ und griff ein Arbeitermotiv der 50er Jahre auf. Ein Baggerfahrer, dem jetzt das Lenkrad zwischen den Händen fehlt. Symbolik für die Lage der „herrschenden Klasse“.

Dann gab es doch noch zwei politische Diskussionen. Mit einem Lektor des Wojewodschaftskomitees und einem Funktionär des Jugendverbandes. Wir hörten, dass die Gewerkschaft Solidarnosc anfänglich als Erneuerungsfaktor angesehen wurde und erst später von revisionistischen Kräften durchsetzt worden sei. Die ökonomischen Kernprobleme wären die zu hohen Investitionen, zu Lasten des Sozialen und des Konsums, und die hohen Auslandsschulden, die Polen erpressbar machten. Aber es gäbe keine Rückkehr zur frühsozialistischen Ära. Polens Zukunft läge in Pluralismus und Selbstverwaltung. Auf die starke Rolle der Kirche angesprochen, kam die Antwort, sie resultiere weniger aus religiöser Weltanschauung sondern vielmehr aus ihrer historischen Bedeutung für die Wahrung der polnischen nationalen Identität. „Wir sind Atheisten römisch-katholischer Konfession“ bemerkte der Lektor.

Nach so intensiven Gesprächen hatten wir uns die entspannende Schifffahrt auf der Oder verdient. Bevor es am letzten Tag siebzig Kilometer weiter ins ehemalige KZ Groß-Rosen ging. Dort empfing uns ein 80jähriger ehemaliger Häftling. Beim Rundgang irritierte uns seine ausgesprochen deutschfreundliche Haltung: polnische Blockälteste seien schlimmer als deutsche und der zweite Lagerkommandant ein guter Mensch gewesen. Von der antifaschistischen DDR-Propaganda hielt er nichts...

Zurückgekehrt nach Wroclaw blieben uns noch ein paar Stunden Zeit, um sich von der Stadt zu verabschieden. Kurz vor Mitternacht fuhr der Schnellzug nach Leipzig.

An meinen Reise-Notizen klemmt ein Zettel. Auf dem steht, was Stefan Zweig in einem Brief an Maxim Gorki (1926) geschrieben hatte: „Doch muss man ein Land so kennenlernen, wie es ist, und seine politischen Willensäußerungen als Schlüssel zu seinem Charakter betrachten.“⁹⁰

II Wroclaw 2016

Noch ist Polen nicht verloren (*Blogeintrag 10.03.2016*)

Wroclaw (Breslau) ist europäische Kulturhauptstadt des Jahres 2016. Wer dorthin mit der Bahn fahren möchte, muss Zeit und manchmal auch etwas Geduld mitbringen. Eine kleine Reiseanleitung.

„*Noch ist Polen nicht verloren*“ lautet ins Deutsche übersetzt die erste Zeile der polnischen Nationalhymne. Ein Lied namens Mazurek Dąbrowskiego, das Ende des 18. Jahrhunderts entstand. Polen war von Österreich, Preußen und Russland besetzt. Erst 1918 erlangte es seine Nationalstaatlichkeit zurück. Und verlor sie einundzwanzig Jahre später erneut. 1945 beschlossen die Siegermächte des Zweiten Weltkriegs, Polen als Staat mit neuen Grenzen wiedererstehen zu lassen. Deutschland musste Schlesien aufgeben und Breslau wurde zum polnischen Wroclaw. 2016 ist es neben dem spanischen San Sebastian europäische Kulturhauptstadt.

Die gute Nachricht: Eine Reise mit der Bahn nach Wroclaw ist möglich. Die weniger gute Nachricht: Es dauert lange und verlangt einige Kenntnisse. Von Berlin aus bietet die Deutsche Bahn eine Direktverbindung mit dem Bus (!) an. Oder mit dem Eurocity nach Poznań und dort umsteigen. Ab Dresden kann man ebenfalls mit dem Zug nach Wroclaw fahren.

Ich versuche ein Online-Ticket zu kaufen. Fehlanzeige. Das Gleiche am Fahrkartenautomaten. Ich gehe ins Reisezentrum der Deutschen Bahn im Bahnhof Dresden – Neustadt. Die Dame erklärt mir freundlich, dass sie keine Tickets nach Wroclaw verkaufen dürfe. Das könne ich nur beim Zugbegleiter. Als Orts- und Bahnkundiger weiß ich, dass die Strecke nach Görlitz von der Trilex – Bahngesellschaft bedient wird. Ich rufe deren Hotline an und bekomme kompetente Auskunft. Auf ihrer Website findet man den Button „Auf nach Polen“ und Informationen über die Reiseumöglichkeiten zur europäischen Kulturhauptstadt. Ich bin froh und denke: Noch ist Polen nicht verloren...

Der Regionalexpress benötigt für die etwa 270 Kilometer lange Strecke mehr als dreieinhalb Stunden. Auf deutscher Seite hält er neunmal, auf der polnischen vierzehnmal. Zwischen Legnica und Wroclaw sind die beiden Triebwagen richtig voll und gute Stehplätze gefragt. Der Zug fährt meist recht schnell, in Polen auf der zweigleisig ausgebauten und elektrifizierten „Niederschlesischen Gütermagistrale“.

Die Haltepunkte entlang der Trasse wurden modernisiert, nur die größeren alten Bahnhöfe, zum Beispiel in Węglińiec, sehen traurig aus. Aber das ist nicht spezifisch polnisch. Wroclaw empfängt seine Gäste im restaurierten historischen Hauptbahnhof, sehr sehenswert.

Für den Besuch der Kulturhauptstadt empfiehlt sich, vorher die Website der Stadt Wroclaw zu besuchen. Die ist auch in Deutsch zu lesen. Und es wird schnell klar: die Zeiten sind vorbei, in denen der Gebrauch der deutschen Ortsnamen in Schlesiens ziemlich verpönt war. Breslau präsentiert sich als eine europäische Großstadt mit sehr wechselvoller Geschichte. Die Polen siedelten hier schon sehr früh, die Habsburger kamen und die Preußen, nicht immer friedlich, doch alle hinterließen Wichtiges.

Im Rathaus präsentiert eine Ausstellung „7 Cudów“ (7 Wunder)", die sich in Breslau und Niederschlesien zugetragen haben. Die Ausstellung verbindet Geschichte und Religion und Wissenschaft. Der Rundgang beginnt bei einer Leihgabe des Kölner Erzbistums. Es handelt sich um einen in Deutsch geschriebenen Brief der polnischen Kardinäle aus dem Jahre 1965. Darin bitten sie ihre Brüder in Deutschland um Versöhnung. Zu den Unterzeichnern gehört Karol Wojtyla, den Meisten als der spätere Papst Johannes Paul II. bekannt. Ein ganz anderes Wunder ist einige Kabinen weiter zu besichtigen: Das Modell eines Mars-Mobil, dass Ingenieure aus Wroclaw für die NASA entworfen haben.

Für die Besichtigung von Wroclaw kann man sich ein Fahrrad mieten. Noch sind nicht alle Uferpromenaden an der Oder fertiggestellt. Doch im Frühling wird man dort Radfahren und flanieren und verweilen können.

Zurück zur Eisenbahn: Meine Reise verlief problemlos. Doch auf Dauer reicht es nicht, wenn zwei Nachbarregionen mit ihren Zuggesellschaften den Fernverkehr ersetzen. Die jenseits der Grenze gut ausgebaute Strecke nach Wroclaw bietet die Chance, wieder schnelle Reisezüge verkehren zu lassen. Manchmal stimuliert Angebot die Nachfrage. Wie heißt es so schön: Noch ist Polen nicht verloren!

Anmerkung: Seit Ende 2018 fährt kein durchgehender Zug mehr nach Wroclaw.

III Als Zeitzeuge unterwegs - Notizen über eine erstaunliche Reisebekanntschaft⁹¹

Janusz W. wurde es in die Wiege gelegt, Mittler zwischen Polen und Deutschen zu sein. Geboren als Sohn einer Polin und eines Deutschen wuchs er zweisprachig auf.

Ich traf ihn im Schnellzug von Braunschweig nach Leipzig. Auf die Frage, ob ich seinen Koffer, der meinen Füßen im Wege stand, in die Ablage heben sollte, antwortete er in perfektem Deutsch mit ausländischem Akzent. Um herauszufinden, woher er käme, der alte Mann im zerknitterten Anzug und mit zerzausten welligen Haaren, schaute ich auf die Zeitungen, die vor ihm auf dem Tisch lagen. Es waren deutsche Zeitungen, Sportseiten und ein Bericht mit einem Foto von Helmut Schmidt. Drei Stunden später und dreihundert Kilometer weiter verabschiedeten wir uns wie alte Bekannte.

Janusz W. wurde 1934 im polnischen Städtchen Wielun nahe der damaligen deutschen Grenze geboren. Als er fünf Jahre alt war, begann der Zweite Weltkrieg. Bomben fielen auf die Stadt und die Familie floh nach Breslau. Nach Kriegsende wurde aus dem deutschen Breslau das polnische Wroclaw. Hier legte Janusz W. das Abitur ab und studierte Germanistik an der Universität. Danach, das war ab 1955, arbeitete er als Sportjournalist für eine Zeitung. Fußball interessierte ihn besonders. Er recherchierte, welche polnischen Athleten von der Wehrmacht für deutsche Mannschaften ausgesucht wurden, und wie es mit den Sportlern nach dem Krieg weiterging. Heute erzählt er belustigt von den zahlreichen polnischen Spielern in deutschen Fußballklubs und sieht sich deren Spiele an.

Im Jahre 1963 geht der Germanist W. zurück an die Universität Wroclaw und lehrt dort bis zur Emeritierung 1999. Er fährt oft in die DDR. 1980 geht ein Sturm durch Polen, der auch Janusz W. mitreißt. Als Professor schließt er sich der Solidarnosc-Bewegung an. Während sein Bruder über die Türkei nach Westdeutschland flüchtet, bleibt er auch nach Verhängung des Kriegsrechts im Dezember 1981 in Polen. Als Mitglied der kleinen evangelischen Kirchengemeinde, die nach dem Krieg auch Vorwürfen der Kollaboration mit den deutschen Besatzern ausgesetzt war, engagiert sich W. für die Ökumene. Daraus wächst nach der politischen Wende 1989 der interreligiöse Dialog im „Stadtviertel der gegenseitigen Achtung“. Orthodoxe Christen, Katholiken, Protestanten und Juden schaffen im vormaligen schlesischen Breslau etwas Gemeinsames, das über Landesgrenzen hinausstrahlt.

Janusz W. hat eine Leitfigur. Das ist sein Vater. Der war im Ersten Weltkrieg als österreichischer Soldat gefangengenommen worden. Im 1918/19 neuerstandenen Polen wirkte er als Lehrer inmitten verschiedener Volksgruppen, Sprachen und Konfessionen. Professor W. hält kurz inne und überlegt, dann sagt er schmunzelnd: „Wenn ich heute jungen Leuten vom Krieg erzähle, dann ist das von den Jahren her so, als wenn mein Vater vom deutsch-französischen Krieg anno 1870/71 berichten würde.“

Jungen Leuten etwas aus seinem Leben erzählen, das kann der mittlerweile 81-Jährige immer noch spannend. Regelmäßig wird er als „Zeitzeuge“ nach Deutschland eingeladen. Gerade komme er aus Bochum, wo er einen Vortrag gehalten hat. Man ist beeindruckt von seinem Engagement: Mitglied der Synode der Breslauer (das Wort Wroclaw verwendet Janusz W. nicht) Diözese der Evangelisch-Lutherischen Kirche Polens, 1989 Mitbegründer der Stiftung „Kreisau für europäische Verständigung“ und 1996 der polnischen Sektion der internationalen Bonhoeffer-Gesellschaft. Der bürgerliche deutsche Widerstandsversuch im Dritten Reich, verbunden mit dem schlesischen Ort Kreisau, und das Leben des in Breslau geborenen und von den Nazis ermordeten Predigers Dietrich Bonhoeffer sind Ereignisse, die Janusz W. seinen polnischen Landsleuten und ausländischen Gästen nahebringen will. Es

bleibt nicht aus, dass sein Ruf über die Grenze hinauswächst. Die polnische Regierung ernennt ihn zum „Botschafter des Europäischen Jahres des Interkulturellen Dialogs 2008“. Im gleichen Jahr wird er für den „Marion Dönhoff Preis“ der „Zeit“ nominiert. Janusz W. erhält den Preis zwar nicht, aber die Zahl seiner prominenten Gesprächspartner, vornehmlich aus Deutschland, wächst an. Er nennt Richard von Weizsäcker, Johannes Rau und Helmut Schmidt.

Die Familie und die Freunde sehen die Aktivitäten ihres berühmt gewordenen Janusz mit Freude aber auch mit Sorge. Die zwei Jahre jüngere und in Lodz geborene Ehefrau glaubt, dass ihr Mann seine Kräfte etwas überschätzt. Sie lässt ihn weite Touren nicht mehr allein mit dem Auto fahren. Dabei seien doch die 800 Kilometer bis Köln durchaus kein Problem für ihn, wenn er zwei Pausen machen würde, meint er. So oft wie möglich, fahren sie gemeinsam von Wroclaw aus auf ihr Grundstück an einem kleinen See. Dort geht er gern schwimmen. Professor W. holt einige Fotos heraus. Ein kleines Haus mit Terrasse und Blumen herum. Dort haben sie Zeit für einander, meint er. Auf einem Foto aus dem Wohnzimmer sind zwei Fernseher mit laufenden Programmen zu erkennen. Das eine ist das ZDF-Journal, moderiert von der Frau mit dem polnischen Namen. Das andere, erläutert Janusz W. lächelnd, sei das polnische Programm für seine Frau. Sie wünschten sich auch, ihre Tochter käme hier öfter mal vorbei. Diese ist, es war fast zu erwarten, ebenfalls Philologin, und viel beschäftigt.

Wir haben Leipzig erreicht und steigen in den ICE nach Dresden um. Die Einladung zu Kaffee und Kuchen im Speisewagen nimmt er gern an. Butterkuchen, das sei wie in Polen. Zuhause gingen sie selten in Restaurants. Lieber kocht die Frau selbst. Eine Weile vorher hatte er bemerkt: „Ich bin nicht reich geworden im Leben, aber ich hatte ein reiches Leben“. Nur leider, es sind schon einige der Freunde gestorben.

Für den nächsten Morgen ist er in Wroclaw mit einer französischen Doktorandin verabredet. Sie möchte ihn zum Breslauer Miteinander der verschiedenen Religionen befragen. Etwas, das Mut macht in kriegerischen Zeiten.



Unsere Kreuzfahrt führte nicht durch das Odertal zwischen Breslau und Glogau. Das bleibt einer späteren Radtour vorbehalten. So gelangten wir bald nach **Krosno Odrzańskie**, Crossen an der Oder. Westlich der Stadt mündet der Bober in die Oder. Hier ist die nordöstliche Grenze der Lausitz.

Der erste Eindruck des kleinen Städtchens enttäuscht. Von der früheren Altstadt auf der linken Flussseite sind nur Rudimente erhalten. Lebhafter geht es auf dem Hügel zu, der sich rechts an die Oder schmiegt. Hier gibt es Supermärkte, Kneipen und Banken für den Geldtausch.

Doch auch in der kargen Altstadt entdeckten wir interessante Details. Ein Stückchen alte Stadtmauer, einen teilsanierten Schlosshof und eine kurze Straße mit renovierten kleinen Häuschen, die dicht beieinander stehen. Crossen gehörte mal zur Mark Brandenburg. Auf einer Tafel am Fluss wird für Schiffsfahrten bis Küstrin geworben.

Nach etwa vierzig Kilometern flussabwärts wird die Mündung der Lausitzer Neiße erreicht. Der Bogen unserer Reise ist geschlagen, die entlang der Elbe und durch das Zwischenland bis zur Oder führte.

Wie eingangs erwähnt, sind wir schon Jahre zuvor an der Oder geradelt. Im „Nationalpark Unteres Odertal“, dann durch die Dörfer des Oderbruchs und von Küstrin nach **Frankfurt**. Wohin auch Theodor Fontane gelangt war.

*„Zwischen Frankfurt und Stettin ist während der Sommermonate ein ziemlich reger Dampfschiffverkehr... Die Benutzung erfolgt mehr stationsweise und auf kleinen Strecken, als für die ganze Tour. Schon deshalb, weil die Eisenbahnverbindung die Reisenden eher ans Ziel führt... und umso mehr, als es bei niedrigem Wasserstande vorkommt, dass die Fahrt auf Stunden unterbrochen oder gar wohl ganz eingestellt werden muss.“*³⁵

Schaut man sich auf der Landkarte an, wo die Binnenkanäle zur Oder führen, ist schnell zu erkennen, dass Frankfurt von Frachtschiffen nur wenig profitiert. Die alte Hansestadt an der Oderquerung, mit Stadtrecht seit 1253, verlor im 19. Jh. nach und nach an wirtschaftlicher Bedeutung. Doch erst die weitgehende Zerstörung am Ende des Zweiten Weltkriegs und die Teilung infolge der neuen Grenzziehung zu Polen führten Frankfurt bis 1990 in eine fast vergessene Randlage. Die Namensgleichheit mit der Finanzmetropole am Main marginalisiert die Stadt ungerechtfertigt weiter. In der Verbindungsauskunft der Deutschen Bahn erscheinen unter dem Ortsnamen Frankfurt zuerst alle Haltepunkte des westlichen Pendants, bevor nach weiterer Eingabe des Buchstabens O auch Frankfurt an der Oder erscheint.

Fürs erste bin ich genug „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“ gewesen, habe bekannte und zahlreiche neue Orte und Landschaften gesehen. Viel über die Geschichte von Böhmen, Brandenburg-Preußen, Sachsen und Schlesiens gelernt. Beginnend bei der slawischen Besiedlung im frühen Mittelalter über den hochmittelalterlichen Landesausbau Ostmitteleuropas, der deutschen Ostsiedlung, bis zur Neuzeit.



Schlesische Impression



Schiffsanleger in Crossen an der Oder

Überfahrt III - Von der Oder an die Weichsel

„Jenseits der Oder, wo zwischen Werft und Weiden die Warthe rechtwinklig einmündet, liegt Küstrin, ein durch Jahrhunderte hin in den Geschichten unseres Landes oft genannter Name. Oft, aber selten freudig.“⁹²

Theodor Fontane reiste von Frankfurt her die Oder flussabwärts, um die große alte Festung **Küstrin** zu besuchen. Was heute rechts des Stroms polnisches Gebiet ist, gehörte im Mittelalter zur brandenburgischen Neumark und in der Neuzeit zu Preußen. In der Festung ließ im November 1730 der Preußenkönig Friedrich Wilhelm I. den Jugendfreund seines Sohnes Friedrich, Leutnant Hans Herrmann von Katte, hinrichten. Der Soldatenkönig zwang den Kronprinzen, der Enthauptung zuzusehen. Vorgegangen war der gescheiterte Fluchtversuch des künftigen Thronfolgers aus der quälenden Herrschaft seines Vaters. Katte war daran beteiligt.

Zehn Jahre später wurde aus dem malträtierten Königssohn der mächtige Herrscher Friedrich der Große, dessen Einstieg in die mitteleuropäische Politik die Annektion des zu Österreich gehörenden Schlesiens bildete. Bei der ersten polnischen Teilung 1772 gewann er Westpreußen, bei der dritten 1795 dehnte er sein Reich bis hinter die Weichsel in Warschau aus. Folglich bleiben wir bei der Überfahrt von der Oder zur Weichsel historisch gesehen in Preußen.



Der Wasserweg führt von der Oder über die Flüsse Warthe und Netze bis zum Bromberger Kanal, der in Bydgoszcz (Bromberg) den Anschluss zur Weichsel schafft. Der Kanal wurde zu eben diesem Zweck in den Jahren 1773/74 auf Geheiß Friedrich des Großen errichtet und 1914-17 für die Durchfahrt von größeren Schiffen ausgebaut. Sieht man sich das so entstandene System von Binnenwasserstraßen an, so ist es möglich, auf diesem von Basel aus bis nach Gdansk zu fahren...

An Warthe und Netze siedelten sich im Zuge des hochmittelalterlichen Landesausbaus auch deutsche Bauern an und gründeten Dörfer. Ackerbürger, Handwerker und Kaufleute errichteten kleine Städte. Ein solcher Ort mit langer Geschichte ist **Landsberg an der Warthe** (Gorzów). Hier wurde 1929 die Schriftstellerin Christa Wolf als Tochter von Kaufleuten geboren. Bis die Rote Armee im Frühjahr 1945 vorrückte ging sie in Landsberg zur Schule, um dann mit ihrer Familie nach Mecklenburg zu fliehen. Im Roman „Kindheitsmuster“ reflektiert Christa Wolf, wie der gewöhnliche Faschismus die Leute in Landsberg ergreift. Das Buch erschien 1976 in der DDR und sorgte über die Grenzen hinweg für erhebliche Furore⁹³.

Südlich der Stadt Piła (Schneidemühl) erreicht der Fluss Netze jenen Punkt, an dem zwischen den Weltkriegen die deutsch-polnische Grenze verlief. Genauer gesagt gelangte man hier in den „Polnischen Korridor“, der dem neuen Staat Polen den

Zugang zur Ostsee verschaffte. Dahinter lag das deutsche Ostpreußen. Der Transit von Deutschland nach Deutschland erfolgte mit Eisenbahn, Auto oder Flugzeug.



Was wäre, wenn...? Eignet sich nicht, um historische Ereignisse zu beschreiben. Aber sich Alternativen vorstellen hilft manchmal, das tatsächlich Geschehene besser zu verstehen. Und so kam mir nach dem neuerlichen Studium der polnischen Geschichte der folgende Gedanke:

Wäre um 1380 der damals noch unmündige böhmisch-ungarische Thronfolger Sigismund, Sohn von Kaiser Karl IV., mit der polnischen Königstochter Maria nicht nur verlobt, sondern später auch zum polnischen König gewählt worden, wäre es vermutlich bei Polens Westorientierung geblieben. Wie die von Böhmen und Ungarn. Doch anstelle von Maria erhielt deren jüngere Schwester Hedwig den Thron. Die ehelichte, anders als ursprünglich geplant, nicht einen Habsburger Prinzen, sondern den litauischen Großfürsten Jagiello. Aus der Hochzeit entstand die dynastische Langzeitverbindung Polen-Litauen, die 1569 administrative Realunion wurde.

Maria und Sigismund heirateten dennoch und erbten den ungarischen Königsthron.

Ausschlaggebend für diesen „Ämtertausch“ war die ablehnende Haltung des polnischen Adels gegenüber dem von den Luxemburgern abstammenden Sigismund. Der starke Einfluss des Adelsstandes auf königliche Absichten und Entscheidungen hatte sich in den Jahrzehnten davor ausgeprägt und führte zum Sarmatismus.

1370 war der letzte polnische Piastenkönig Kasimir der Große gestorben und mit ihm die letzte jener drei ostmitteleuropäischen Dynastien, die am Ende des 10. Jahrhunderts Königreiche begründet hatten. Das waren neben den Piasten die Árpaden in Ungarn und die Přemysliden in Böhmen. Während jedoch in Prag und Budapest luxemburgische, neapolitanische und Habsburger Fürsten auf den Thron gelangten, kam es in Polen zu einer Orientierung nach Osten.

Litauen gehörte zur Erbmasse der einst mächtigen Kiewer Rus, die sich von der Mongolenherrschaft im 13. Jahrhundert nicht mehr erholte hatte und die die Moskauer Großfürsten zunehmend für sich beanspruchten. Mit der polnischen Verbindung konnten die litauischen Fürsten ihre Herrschaft stabilisieren. Polen und mit ihm sein Adel wurden geografisch und mental östlicher. Auch durch den Umstand befördert, dass der litauische Adel immer mehr der polnischen Privilegien bekam.

Was wäre wenn... Sigismund polnischer König geworden wäre. Polen wäre nicht so groß geworden, wäre in die Glaubenskriege des 16. und 17. Jahrhunderts geraten, und vielleicht Habsburger Kronland geworden. Wie Ungarn und Böhmen. Vielleicht.



Die Überfahrt endet an der Weichsel in **Bydgoszcz**. Stromabwärts gelangen die Schiffe zur Danziger Bucht, stromaufwärts nach Torun, Warschau und Krakau.

Alle diese Städte habe ich besucht, manche sogar mehrmals. Torun gehörte im Mittelalter zum Deutschordensstaat und schloss sich der Hanse an. 1473 wurde hier Nikolaus Kopernikus geboren. Er begründete das heliozentrische Weltbild, nach dem sich die Erde um sich selbst dreht und um die Sonne bewegt. Damals war Torun schon polnisch geworden, ehe es Ende des 18. Jahrhunderts zu Preußen kam.

Warschau ist seit 1596 die polnische Hauptstadt. Bis dahin war es Krakau gewesen, das aber weiterhin Krönungsort der Könige blieb. Der letzte, dem diese Ehre hier zuteilwurde, war 1734 Kurfürst August II. von Sachsen. Er folgte seinem Vater August dem Starken auf den polnischen Königsthron. Mit dem hatte 1697 die umstrittene „Sachsenzeit“ in Polen begonnen. Womit ich bei einer spannenden Lektüre bin, den historischen Romanen von J.I. Kraszewski (1812-1887). Der Schriftsteller kam 1863 als politischer Flüchtling aus dem russisch besetzten Kongresspolen ins königliche Sachsen. Drei seiner Bücher waren in der DDR als „Sachsentrilogie“ erschienen⁹⁴. Doch es sind sechs Romane, die zu Zeiten der sächsisch-polnischen Personalunion spielen. Drei wurden erst nach 1990 ins Deutsche übersetzt. Während bei den erstgenannten der Dresdner Hof im Mittelpunkt steht, handeln die anderen vor allem in Polen.⁹⁵ Reale historische Personen und erfundene Protagonisten agieren in Sachsens Glanz, Preußens Gloria und Polens Adel. Lassen ahnen, dass alles kein gutes Ende nehmen wird. Für Sachsen nicht im Siebenjährigen Krieg und für Polen nicht mit den drei Teilungen.

Nach August II. wurde 1764 Stanislaus Poniatowski als letzter polnischer König gewählt und in Warschau gekrönt. Ihm verdankt Polen die konstitutionell-monarchische Verfassung von 1791 mit Gewaltenteilung von Judikative, Legislative und Exekutive. Anstelle des Wahlkönigtums wurde eine erbliche Thronfolge festgeschrieben. Die sollten die Wettiner aus Sachsen antreten. Dazu kam es jedoch nicht mehr. Mit der dritten Teilung 1795 endete für 123 Jahre die staatliche Existenz Polens.



Die Weichsel hat in ihrem Lauf von den Beskiden bis zur Ostsee Polens wechselvolle Geschichte an vielen wichtigen Orten und von Anfang an gesehen. Deshalb sollte am Schluss meiner Skizzen aus Mitteleuropa von einer Reise entlang dieses Flusses berichtet werden. Mit persönlichen Erlebnissen aus den Zeiten vor und nach dem Umbruch 1989/90. Zuvor wollte ich einige der vertrauten Städte noch einmal besuchen. Jedoch haben mich die Einschränkungen während der Corona-Pandemie bewogen, damit zu warten, bis man wieder unbeschwert reisen und neue Eindrücke gewinnen kann. Die Überfahrt von der Oder zur Weichsel ist mein Merkzettel.

Geschichtstafel Mitteleuropa

Die nachstehende Tabelle fasst historische Ereignisse zusammen. Die hatte ich im ersten Schritt natürlich für jeden Staat einzeln aufgezeichnet. Danach erstellte ich für das gesamte Gebiet Mitteleuropas eine gemeinsame Chronologie.

Die Fakten sind insoweit als objektiv zu bewerten, als dass ich sie öffentlich zugänglichen Fachbüchern/-texten entnommen habe. Für deren uneingeschränkte Richtigkeit kann ich nicht bürgen.

Ich stelle nicht den Anspruch, neues Geschichtswissen zu generieren. Daher plagierte ich auch nichts. Allenfalls bleiben Auswahl und tabellarische Anordnung der historischen Begebenheiten subjektiv geprägt.

Wann?	Wo?	Was?
Von der Frühgeschichte bis zur Völkerwanderung (bis ca. 500 n. Chr.)		
	<u>Germanische Besiedlung</u> : im Wesentlichen östlich des Rheins bis zur Weichsel und nördlich der Donau bis Nord- und Ostsee	
	<u>Keltische Besiedlung</u> : Wesentlichen vom Atlantik bis zum Rhein und nördlich der Alpen	
	<u>Germanische und Keltische Besiedlung</u> : in Bayern, Böhmen, Mähren, Slowakei, Schlesien	
Ab 58 v. Chr.	<u>Expansion des Römischen Reiches</u> : Nördlich und östlich der Alpen bis zur Donau, westlich bzw. südlich des Rheins*	
	Österreich	Provinz Austria Romana bzw. Noricum (Tirol zu Italia X, Raetia und Noricum)
	Benelux	Provinz Germania Inferior
	Lothringen	Provinzen Gallia Belgica bzw. Germania Superior
	Ungarn	<u>Territorial</u> : Römische Provinzen Pannonien, Dakien und Illyrien, danach Hunnen und Awarenreich. <u>Ethnisch</u> : Wanderung und Siedlung vom westlichen Uralgebiet bis Zwischenstromland zwischen Dnjepr und Dnjestr
	Schweiz	Provinzen Germania Superior, Raetia, Gallia Transpadana; danach Reiche der Alemannen und Burgunder (ab 443)
*Die Provinznamen/-strukturen unterlagen mehrfachen Veränderungen		
3. bis 9. Jh. <u>Frühmittelalterliches Klima-Pessimum</u>: Abkühlung um 1 - 1,5 Grad; Seuchen, Missernten, Alpen wieder unpassierbar, Entvölkerung Ostmitteleuropa		
4. - 6. Jh.	Hunneneinfall ab 375; Germanen ziehen nach Südwesten; Bildung germanischer Reiche auf römischem Territorium; 395 Teilung des Römischen Reiches; 413-436 Burgunderreich am Mittelrhein, ab 443 Westschweiz und Savoyen mit erheblicher Expansion. 476/80 Zusammenbruch Weströmisches Reich	
Slawische Einwanderung		
Ab 6. Jh.	Polen, Pommern: Slawen siedeln zwischen Oder, Weichsel, Ostsee	
	Mecklenburg: Slawen wandern vom Osten her ein (Abodriten)	
	Böhmen, Schlesien: Slawen wandern vom Osten her ein	

Wann?	Wo?	Was?
		Slowakei: Slawen wandern vom Norden her ein
		Lausitz: Slawen wandern vom (Süd-)Osten her ein
		(Heutiges) Sachsen: Besiedlung durch Slawen (Sorben)
		Brandenburg: Besiedlung durch Slawen (Heveller, Sprewanen)
		Österreich: (Alpen-) Slawen siedeln in den Tälern von Drau, Mur und Save (Fürstentum Karantien)
		Ungarn: Slawische Besiedlung im Karpatenbogen/-becken
Mittelalter I (500 - 1000)		
Entstehung neuer Territorial- und Herrschaftsstrukturen (Staatenbildung)		
Ab 555		Älteres Bairisches Herzogtum; 1. Hälfte 8. Jh. Unterwerfung der slawischen Fürstentums Karantien, jedoch bleibt dessen Adel. Vordringen bis Tirol
Ab 751		Karolinger regieren anstelle der Merowinger
768 – 814	Frankenreich	<u>Regentschaft Karl des Großen:</u> 772 – 804 Sachsenkriege, Unterwerfung und Eingliederung Sachsens ins Frankenreich 788 Zerschlagung älteres bairisches Herzogtum 791 - 800 Sieg über Awaren im Karpatenbecken, Errichtung Grenzmark (Awarenmark) und Einbindung Karantiens als bairisch-fränkische Grenzmark (825 - 976) 800 Kaiserkrönung durch Papst [=Kontinuum Römisches Reich] 805/806 Einfälle in Böhmen, Stämme werden tributpflichtig und Versklavung 811 Frieden mit Dänemark, Eider bildet Grenze (auch zwischen Schleswig und Holstein)
843		<u>Teilungsvertrag von Verdun</u> zwischen den drei Söhnen Ludwig des Frommen: <i>Lothar I</i> (Italien, Burgund und Lothringen), <i>Ludwig II.</i> (der Deutsche, Ostfranken) und <i>Karl II.</i> (der Kahle, Westfranken einschl. Burgund westl. Saone und Rhône sowie Flandern)
Ab 862	Ungarn	Nomadisierende Ungarn (Magyaren) erobern Karpatenbecken; Raubzüge gen Westen und Norden.

Wann?	Wo?	Was?
895 - 955		<u>Landnahme:</u> Großfürst Árpád (845 - 907) vereint Stämme der Magyaren, erobert Gebiete bis zur Mittleren und oberen Theiß (bis Mähren), in Transdanubien (Land westlich der Donau), der Südwestslowakei sowie östlich der Enns.
830 - 907	Mähren	Gründung, Expansion und Verfall des Großmährischen Reiches, eingebunden das Fürstentum Nitra, weitere slowakische Gebiete und Schlesien.
888	Burgund	Bildung Königreich (ab 1033 zum HRR gehörig)
Ab 907	Schlesien	Herrschaft der böhmischen Přemysliden
907	Bayern	Mit Herzog Arnulf I. beginnt jüngeres bairisches Herzogtum; Niederlage und Gebietsverluste an Ungarn in der <u>Schlacht von Preßburg 907</u>
911		Mit dem Tod von König Ludwig (dem Kind) stirbt der Stamm der Karolinger im Ostfrankenreich aus. Ihm folgt bis 919 König Konrad I. aus einem mächtigen Adelsgeschlecht.
919 - 936	Ostfrankenreich	<u>Regentschaft Heinrich I. (Sachse)</u> 924 Ungarneinfälle, neunjähriger Waffenstillstand, 933 werden die Ungarn an der Grenze Sachsen/Thüringen geschlagen. 928/29 Slawenfeldzüge östlich von Elbe und Saale; tributpflichtige Unterwerfung. Einrichtung von Marken (Lausitz, Meißen). Gründung der Burg Meißen; Eroberung Brandenburgs Die Herzöge Bayerns, Frankens, Lothringens und sanktionieren die Herrschaft Heinrich I. Künftig wählen sie gemeinsam den ostfränkischen König.
936 - 973		<u>Regentschaft Otto I. (Sohn Heinrich I.)</u> 936 Schaffung Billunger Mark und sächsische Ostmark (später Nordmark und Lausitz) <u>955 Sieg über Ungarn (Schlacht auf dem Lechfeld)</u> 962 Kaiserkrönung durch Papst 973 Gründung eines eigenständiges Bistums Prag für Böhmen
925-88	Lothringen Elsass	Bildung des Herzogtums Lothringen, Anbindung des Elsass an das Herzogtum Schwaben (bis 988).

Wann?	Wo?	Was?
		959 Aufteilung des Herzogtums in <u>Ober- und Niederlothringen</u>
960 - 999	Polen	<u>Mieszko I.</u> : etwa 960 Machtübernahme der Piasten in Gnesen. 965 Verheiratung mit Dubrawka, Tochter des Přemysliden-Herzogs Boleslav I. 966 christliche Taufe. 968 Treueeide gegenüber ostfränkischem Kaiser Otto I.; 989 Eroberung der Slowakei, Mähren, Schlesien und Kleinpolen. 991 Polen wird dem Papst unterstellt. 999 Kaiser Otto III. erkennt Souveränität des Piastenherrschers Boleslaw I. (Sohn von Mieszko I.) an; Gründung des Erzbistums Gnesen.
Ab 955	Ungarn	<u>Großfürst Géza</u> , Nachfahre Árpáds, beginnt nach Niederlage auf dem Lechfeld den ungarischen Staat zu gründen (Sesshaftigkeit des bisherigen Reitervolks), Taufe 994 in St. Gallen. Sein Sohn <u>Stephan I.</u> (969 - 1038) wird ebenfalls getauft und heiratet die bayrische Herzogstochter Gisela; erhält anno 1000 in Gran (Esztergom, ab 1001 ungarisches Erzbistum) die <u>königlichen Krönungsinsignien</u> durch den Papst (Stephanskrone); Königreich Ungarn wird päpstliches Lehen. Slowakische Gebiete und Einwohner werden fester Bestandteil Ungarns, ebenso Siebenbürgen und das Banat.
976	Bayern	Abtrennung Mark Karantien als selbständiges Herzogtum Kärnten, mit abhängigen Marken Krain und Steiermark. Beginn der bairisch-deutschen Besiedelung. Nach dem Sieg auf dem Lechfeld 955 gehen die neu gewonnenen Gebiete östlich der Enns als eigene Markgrafschaft an die Babenberger.
983	Polen Brandenburg Pommern	Siegreicher Slawenaufstand unter Führung der Lutizer; Sachsen müssen Gebiete östlich der Elbe (mit Havelberg, Brandenburg) aufgeben
1002-1025		Unterwerfung Pommerns durch Polen scheitert. Kriegerische Konflikte zwischen Polen und Ostfrankenreich (unter Heinrich II.), 1018 Frieden von Bautzen; Herzog Boleslaw I. fungiert als Markgraf der Nordmark. <u>1025 als polnischer König gekrönt.</u>

Wann?	Wo?	Was?
1085	Böhmen	<u>Königskrönung von Vratislav II.</u> ; Erbliches Königreich 1198 durch dt. Kaiser bestätigt (<u>Ottokar I. Premysl</u>), 1212 „Goldene Sizilische Bulle“ schreibt Rechte des böhmischen Königs fest, Böhmen und Mähren als selbständige Herrschaftsgebilde.
843 - 1033	Schweiz	Alle Regionen der Schweiz gelangen sukzessive zum Ostfrankenreich
Mittelalter II (1000 - 1500)		
Ostkolonisation - Landesausbau im östlichen Mitteleuropa		
12. Jh.	Bis an die Elbe und Havel	
13. Jh.	Billunger Mark, Nordmark, Pommern, Schlesien, Böhmen, West-, Nord- und Oberungarn	
14. Jh.	Ostprien, Kleinpolen/Galizien	
<i>Hochmittelalterliche Warmzeit (ca. 1000 bis 1350) mit häufig langen warmen Sommern, kurzen kalten Wintern</i>		
<p>11. - 14. Jh.: Stadtgründungen im großen Umfang: von 100 bis 140 Städten in Mitteleuropa auf 3000 - 4000, größtenteils Ackerbürgerstädte mit örtlichem Handel, Handwerk und Behausung für landwirtschaftliche Lohnarbeiter. Übergang vom Ochsen zum Pferd als Zugtier.</p> <p>Verbreitung von Wind- und Wassermühlen für Getreideverarbeitung, Textilerzeugung und Eisenschmiede. Bau von Kathedralen für reichsunmittelbare Erz-/Bischöfe (Worm, Mainz, Naumburg, Magdeburg, Meissen). Mit der Binnen- und Ostkolonisation entstehen geschätzt 4000 bis 6000 Dorfkirchen.</p>		
1025-1138	Polen	<p>Erbstreitigkeiten und externe Konflikte (Ostfrankenreich, Kiewer Rus) destabilisieren das Land. Unterwerfung und Christianisierung Pommerns. 1137 Pfingstfrieden von Glatz: Schlesien geht an Polen; Glatzer Land bleibt böhmisch. Bildung der Herzogtümer Schlesien und Oppeln.</p> <p>Boleslaw III. führt 1038 <u>Senioratsprinzip</u> ein (Teilung in vier Herrschaftsgebiete, Krakau ist Senior-sitz/Hauptstadt), gilt bis 1295.</p> <p>1226 Lehnvertrag des Herzogs von Masowien mit dem Deutschen Orden; der ihn militärisch unterstützt und das Kulmer Land erhält.</p>

Wann?	Wo?	Was?
		Beginn des <u>Deutschordensstaates in Ostpreußen und im Baltikum.</u>
1081/1089		→ Wettiner Heinrich I. wird Markgraf der Lausitz und Meißen
1127-1150		Der Slawe Pribislaw-Heinrich wird Fürst im Hevel- ler-Gebiet, erklärt den Askanier Albrecht der Bär (ab 1134 Markgraf der Nordmark) zu seinem Er- ben (tritt 1150 ein). → <u>1157 Gründung der Mark Brandenburg</u>
1070-1180	Ostfrankenreich	Die bayrischen Herzöge werden vom Kaiser einge- setzt, von 1070 - 1138 und 1156 bis 1180 stellen die Welfen die Herzöge (Ende des jüngeren bayri- schen Herzogtums). 1158 Gründung von München an Isar-Furt. <u>1180</u> wird Heinrich der Löwe vom Kai- ser geächtet; Verlust des Herzogtums. <u>Die erbliche Herrschaft der Wittelsbacher in Bayern beginnt.</u> 1137/39 Belehnung der <u>Welfen mit dem Herzog- tum Sachsen.</u> Ausbau von Lübeck und Braun- schweig. Ab 1160 Eroberung des Obotritenreichs, 1164 Großer Wendenaufstand in Mecklenburg, wird niedergeschlagen, jedoch ein abhängiges sla- wisches Fürstentum gebildet. Ausbau von Schwes- rin. Unterwerfung Pommerns. 1167/68 Fürstenkrieg gegen sächsische Welfen, endet mit Ausgleich von Kaiser Barbarossa (Cousin Heinrich des Löwen). 1180 verliert der Welfenher- zog Bayern und Sachsen (außer Braunschweig, Lü- neburg), Teilung Sachsens: östliche Gebiete an As- kanier Bernhard III. (Sohn Albrecht I. von Branden- burg), westlicher Teil wird Herzogtum Westfalen. → <u>1156</u> wird aus der östlichen bayrischen Mark- grafschaft das selbständige <u>Herzogtum Österreich</u> unter Regentschaft der Babenberger (die nach Kai- ser Barbarossas Vermittlung auf das „übrige“ Bay- ern verzichten, zugunsten der Welfen.
1181		Nach Ächtung Heinrich des Löwen erhalten Grei- fen in Pommern vom Kaiser den Herzogstitel

Wann?	Wo?	Was?
1102	Ungarn	Personalunion mit Königreich Kroatien; „Heiratspolitik“ der königlichen Familie mit europäischem Hochadel; territoriale Ausdehnung (Dalmatien, Serbien, Galizien) Siedler aus dem Mittelrhein- und Moselgebiet, Flandern und Wallonien werden in Siebenbürgen angesiedelt (Stadtgründungen).
1182	Galizien	<u>Fürstentum Halitsch-Wolhynien</u> (aus Kiewer Rus) gerät erstmals unter wechselnde polnische, ungarische und ruthenische Herrschaft
1210	Lothringen	Niederlothringen zerfällt bis 1360 in die Herzogtümer Luxemburg, Limburg, Jülich und Brabant und weitere Herrschaften. Oberlothringen bleibt als Herzogtum Lothringen eine politische Einheit (Hauptstadt Nancy). Metz, Toul und Verdun werden freie Reichsstädte.
1214	Südlicher Ostseeraum	Nach dänischen Eroberungen bestätigt Kaiser Friedrich II. die Zugehörigkeit aller Gebiete nördlich von Elbe und Elde zu Dänemark (Holstein, Mecklenburg, Lübeck und Hamburg sowie der gesamte Ostseesüdraum bis Danzig).
1218	Schweiz	Zürich, Bern, Freiburg und Schaffhausen werden (nach dem Aussterben der Zähringer Fürsten) zu Reichsstädten, unmittelbar dem Kaiser unterstellt.
	Ostfrankenreich/ HRR	Holstein, Mecklenburg, Lübeck und Hamburg sowie der gesamte Ostseesüdraum bis Danzig gehören vom Ende des 12. Jh. bis 1227 zu Dänemark.
1241	Polen Ungarn	<u>Mongoleneinfall</u> ; trotz Rückzug in die Kiewer Rus im gleichen Jahr wirken die großen Verwüstungen erheblich nach. Beide schlesische Herzogtümer spalten sich in kleinere auf. Gruppen deutscher Bauern und Handwerker siedeln sich vor allem in Schlesien an, mit Zustimmung der jeweiligen Landesherren; Städte mit deutschem Recht entstehen bzw. erhalten dies (Breslau 1230); Klostergründungen durch Zisterzienser (1222 Heinrichau). Auch nach Ungarn

Wann?	Wo?	Was?
		<p>(Siebenbürgen, Banat) kommen viele Einwanderer, vor allem aus dem dt. Sprachraum.</p> <p>Ab 1226: Deutscher Orden unterstützt Herzog von Masowien im Kampf gegen heidnischen Pruzzen. Daraus entsteht Deutschordensstaat auf dem Gebiet des späteren Preußens (Einwanderung deutscher Siedler, Stadtgründungen, Mitglied Hanse)</p>
	Ostfrankenreich/ HRR	<p><i>Die lateinische Wendung Sacrum Imperium Romanum [Heiliges Römisches Reich] erstmals 1254 belegt. Zusatz Nationis Germanicæ [Deutscher Nation] erschien 1486, als sich das Reich im Wesentlichen auf den deutschen Sprachraum erstreckt.</i></p> <p>Ende 12.Jh./Anfang 13. Jh. Zisterzienserorden gründet Klöster und wirkt am landwirtschaftlichen Landesausbau mit. Bettelorden (Franziskaner, Dominikaner) breiten sich ebenfalls aus (Einnahmen aus Almosen und Ablasshandel).</p> <p>1259/81 schließen sich Ostseeanrainer-Städte von Lübeck bis Stettin zum „Wendischen Städtebund“ zusammen, Beginn des Hanseatischen Aufschwungs.</p> <p>2. Hälfte 13. Jh.: Herausbildung patrizischer Herrschaften in Städten, die über Stadtrecht bestimmt und niedere Gerichtsbarkeit ausübt. Neben städtischen Pfarrkirchen erhalten Profanbauten wesentliche Bedeutung: Rat- und Kaufhäuser, Spitäler</p>
1253-1278	Böhmen	<p>Expansion und přemyslidische Herrschaft (Ottokar II. Přemysl) über Schlesien, Lausitz, Österreich, Steiermark, Kärnten und Norditalien; 1278 Niederlage gegen König Rudolf I. von Habsburg (Schlacht auf dem Marchfeld). Danach territorialer Rückzug. Landesausbau und Stadtgründungen. Tätigkeit kirchlicher Orden. Das Herrschaftssystem (König, Hochadel, Landadel, Stadtbürger und Kirche) entspricht weitgehend dem der deutschen Länder. Weite Verbreitung von Deutsch als Schriftsprache. Bergbau spielt neben Landwirtschaft wichtige</p>

Wann?	Wo?	Was?
		Rolle. Am Landesausbau sind deutsche Siedler beteiligt. Böhmen behält gegenüber den deutschen Fürstentümern größere Autonomie im HRR, wird administrativ nicht vollständig integriert.
1255	Bayern	Teilung in Niederbayern (Landshut) und Oberbayern (München)
<i>Neben den wechselseitigen Beziehungen und Konkurrenzen zwischen den Habsburgern, Luxemburgern und Wittelsbachern bestehen dynastische Korrelationen zwischen den böhmischen, polnischen und ungarischen Königshäusern. Zugleich greifen die Adelsstände und der Papst in die Kämpfe um die Macht ein.</i>		
1282	Österreich	→ <u>Habsburger werden Herzöge Österreichs und der Steiermark</u> (Kärnten 1335)
		Zunahme der bairisch-deutschen Besiedelung in den slawischen Gebieten und schrittweise Assimilation (der slowenischen Bevölkerung).
1291	Schweiz	→ <u>Gründung „Alte Eidgenossenschaft“</u> (Bundesbrief, Rütlichschwur); 1309 bestätigt König Heinrich VII. die Reichsunmittelbarkeit von Uri, Schwyz und Unterwalden; Bündnisse mit Reichsstädten (Zürich, Bern)
1295	Tirol	Tirol wird endgültig eigenständiges Herrschaftsgebiet der gleichnamigen Grafen.
1296	Sachsen	Aus Teilungen des askanischen Sachsen entsteht u. a. <u>Herzogtum Sachsen-Wittenberg</u>
1303	Brandenburg	Verkauf der Mark Lausitz durch die Wettiner an Brandenburg (Askanier)
1323		Der Wittelsbacher Ludwig I. wird nach Ende der Askanischen Herrschaft Markgraf (erhält 1356 die Kurwürde → Kurfürst)
1346		Gründung des Oberlausitzer Städtebundes als regionale Schutz- und Veraltungseinheit angesichts des zunehmenden Raubrittertums (verarmter niederer Adel) und schwacher landesherrlicher und kaiserlicher Zentralmacht

Wann?	Wo?	Was?
1301	Ungarn	<u>Ende der Arpad-Dynastie</u> in Ungarn; die Königs- krone geht an Vladislav II. (Přemysliden, gestorben 1305, war seit 1300 auch polnischer König)
1308		Königskrone an italienisches Haus Anjou (bis 1386) <u>1335 Dreikönigstreffen in Visegrád</u> (Ungarn, Polen, Böhmen)
1307-1310	Böhmen	Nach dem Tod Wenzel III. <u>1306 endet Přemysli- dendynastie</u> . Heinrich, Herzog von Kärnten, wird vorübergehend böhmischer König
Ab 1310	Böhmen Schlesien	→ Böhmisches Königskrone geht nach Heirat an das <u>Haus Luxemburg</u>
		1310 - 1346 König Johann, Graf von Luxemburg 1346/78 König Karl (dt. König, Kaiser Karl IV.) 1378 - 1419 König Václav IV./ dt. König Wenzel (bis 1400) 1419 - 1437 König Sigismund I./Ungar. König (1387), dt. König (1411) und Kaiser (1433)
		Schlesische Herzöge unterwerfen sich freiwillig der böhmischen Lehnshoheit, 1335/48 verzichtet Po- len auf schlesischen Ansprüche. <u>1346/78: Kaiser Karl IV.:</u> Aufschwung Böhmens, <u>Prag wird Zentrum</u> der Reichsverwaltung und der Kultur im <u>HRR</u> , umfängliche Bautätigkeit (Veits- dom); 1348 Gründung der Universität als erste in Europa. Silbererzbergbau in Kuttenberg ist wirt- schaftliche Basis. Nach Tod Karl IV. wird sein Sohn Wenzel I. bis 1419 böhmischer König
1329	Bayern	Kaiser teilt Herzogtum Oberbayern in Alt-Bayern und Pfalz (ab 1356 Kurpfalz). 1340 starben die nie- derbayerischen Herzöge aus, Erbe tritt der altbairi- sche Herzog an.
1348	Pommern	Pommern wird nach langjährigen Konflikten mit Brandenburg und Dänemark reichsunmittelbares Herzogtum
1347-1351	<i>Pestepidemie in Europa</i>	

Wann?	Wo?	Was?
1356	HRR	Kaiser Karl IV. lässt <u>Goldene Bulle</u> erstellen, auf Hoftagen in Nürnberg und Metz verkündet: in Urkundenform verfasstes Gesetzbuch, das vor allem die Modalitäten der Wahl und der Krönung der römisch-deutschen Könige/ Kaiser durch die Kurfürsten regelte → Verrechtlichung der Herrschaft mit überpersonalen Institutionen.
		Unruhen und Aufständen in mehreren Hansestädten (z. B. Braunschweig 1375 - 1380/86; Lübeck 1374 - 1385); Kaiser Karl IV. greift vermittelnd ein.
1356	Sachsen	Wittenberger Askanier erhalten Kurwürde
1367		<u>Markgrafschaft Lausitz</u> geht von Sachsen, an das sie der Brandenburger Kurfürst zunächst verpfändet hatte, <u>an die böhmische Krone</u>
1363	Tirol	Als kaiserliches Lehen an Habsburger übertragen
1365	Burgund	In Arles wird Karl IV. als letzter deutscher Kaiser zum König von Burgund gekrönt.
1370	Polen	<u>1370 Ende der Piastendynastie</u> ; Polen wird bis 1386 mit Ungarn in Personalunion von den Anjou regiert. 1374 Adelsprivileg von Kaschau, das weibliche Thronfolge gestattet. Galizien Teil Ungarns.
1386		Heirat der 2. polnischen Königin Hedwig von Anjou mit Großfürsten von Litauen Jagiello - Wladislaw: dynastische <u>Personalunion des Königreichs Polen mit Großfürstentum Litauen</u> , Ältere Herrschaftsansprüche auf Polen (Erbvertrag 1374 für Sigismund, Sohn Karl IV., und 1. polnischer Königstochter Maria) werden obsolet. Galizien zu Polen
1387	Ungarn	Sigismund wird (nach Heirat mit Maria) König in Ungarn
1373	Brandenburg	Die Markgrafschaft geht an die böhmische Krone (Karl IV., ab 1376 Sigismund)
1410/11	Polen	Krieg Deutschordensstaat - Polen-Litauen
Während die Zahl der neu gegründeten Städte zurückgeht, erfolgt der planmäßige Aus- und Umbau von bestehenden. Großstädte: Köln 35 TEw., Lübeck, Magdeburg, Nürnberg, Ulm ca. 20 TEw.;		

Wann?	Wo?	Was?
1415	Schweiz	Die Eidgenossenschaft verdrängt mit Billigung von König Sigismund die Habsburger aus ihrem alten Stammland Aargau
1411/17	Brandenburg	Das <u>Haus Hohenzollern</u> erhält vom böhmischen König Sigismund (Luxemburger) die <u>Mark Brandenburg</u> mitsamt Kurwürde.
1419-1437	Böhmen	Sigismund wird König (im HRR seit 1411), 1433 dt. Kaiser. Beginn der Hussitenkriege (bis 1436, gegen etablierte Kirche und deutsche Oberschicht), betreffen auch Schlesien und die Markgrafschaften Lausitz und Meißen
1423	Sachsen	Der Meißner Markgraf (Wettiner) wird von König Sigismund mit Sachsen-Wittenberg belehnt und Kurfürst. <u>Der Name Sachsen gilt fortan für alle Wettinischen Länder</u> („Heutiges Sachsen“).
1438	HRR	Nach Tod von Kaiser Sigismund (1437) wird sein Schwiegersohn, der <u>Habsburger Albrecht</u> zum <u>König im HRR</u> gewählt (Erbrechte in Böhmen und Ungarn). Ihm folgt bereits 1440 Friedrich III. Die Dynastie der Habsburger stellt <u>bis zum Ende des HRR 1806</u> die Könige bzw. Kaiser. 1453 wird das Herzogtum Österreich unteilbares Erzherzogtum.
1430/73	Lothringen	Die Herzöge von Burgund erwerben den größten Teil des alten Niederlothringen.
1459	Böhmen, Sachsen	Grenzvertrag von Eger; ab ca. 1470 umfangreicher Silbererzbergbau im Erzgebirge, verbunden mit Stadtgründungen (Schneeberg, Annaberg, Marienberg). Führt zu wirtschaftlichem Aufschwung (Textilverarbeitung, Metallgewerbe). Sachsen wird wirtschaftlich stärkstes Kurfürstentum im HRR.
1458	Ungarn	Nach dem Fall von Konstantinopel 1453 dringen die Türken nach Südost-/Mitteleuropa bis zur ungarisch-serbischen Grenze vor. <u>Matthias Corvinus</u> (M.C.) wird König, zugleich stellt der Habsburger Kaiser Friedrich III. Herrschaftsansprüche.
Ab 1469	Böhmen Österreich	M.C. stürzt böhmischen König Georg Podiebrad; regiert als „Gegenkönig“ die Nebenländer Mähren,

Wann?	Wo?	Was?
		Schlesien und den Lausitzen. 1485 Unterwerfung Österreichs. 1490 Tod von M.C.; Friedrich III. regiert wieder in Österreich, ab 1493 Maximilian I.; als Kaiser führt er eine umfassende Reichsreform durch (u.a. Bildung von Reichskreisen)
		Im Herzogtum Kärnten bildet sich sukzessive eine deutsch-slowenische Sprachgrenze heraus. Zwei Drittel der Landesbevölkerung sprechen Deutsch, ein Drittel slowenisch.
1477		Die Freigrafschaft Burgund und die niederländischen Provinzen gehen an Österreich.
Neuzeit I (1500 - 1789)		
1491-1526	Ungarn Böhmen	Jagiellone Vladislav II. wird gemäß früherem Vertrag mit Podiebrad König von Ungarn und Böhmen; verheiratet seine Kinder Ludwig II. und Anna mit Habsburger Prinzengeschwistern (<u>Doppelhochzeit von Wien 1515</u>) → direkte Erbensprüche der Habsburger an Ungarn und Böhmen entstehen. 1526 Tod Ludwig II. (Schlacht von Mohacs gegen Türken, die sich nach Serbien zurückziehen)
1485	Sachsen	<u>Leipziger Teilung des Hauses Wettin</u> in Ernestiner (mit Kurwürde) und Albertiner Linie; Entstehung frühabsolutistischer Feudalstaaten führt zu neuen funktionalen Herrschaftsformen. Residenzen ersetzen sukzessive feudale Burgen bzw. diese werden umgewandelt: seit 1471 Umbau der Burg Meißen zum Schloss (Arnold von Westfalen); dto. In Torgau. Dresden wird Residenzstadt der Albertinischen Linie und nach Stadtbrand 1491 grundhaft umgestaltet. Außerdem Festungsbau wie in anderen Städten des HRR
1499	Schweiz	Im Schwabenkrieg setzt sich die Eidgenossenschaft gegen das Herzogtum durch. Im <u>Frieden zu Basel</u> erkennt der Kaiser die <u>faktische Unabhängigkeit der Schweiz im HRR</u> an (diese bleibt jedoch integriert)

Wann?	Wo?	Was?
1505	Polen	Neue Verfassung regelt Stellung des Sejm - „Adelsrepublik“, Liberum Veto. Ca. 8% der Bevölkerung sind Adlige (Rechtsstellung gleich, Besitzverhältnisse extrem unterschiedlich). Sie üben lokale und staatliche Ämter aus. Bauern bilden 80% der Bevölkerung, an Dorf und Scholle gebunden und zu Frondiensten oder Natural-/Geldabgaben gezwungen. Städte haben geringe politisch und ökonomische Bedeutung, nur 8 haben mehr als 10 TEw. auf (Danzig 40.000, Krakau 28.000, Posen und Warschau 20.000). Rechte der Stadtbürger vom Adel erheblich beschnitten, u.a. im Handel.
Reformation, Konfessionalisierung, (Religions-)Kriege und Osmanische Eroberungen		
Ab 1517	HRR Böhmen Schlesien Schweiz	Aus dem Konflikt zwischen größer werdender Erwartungen an die kirchliche Heilslehre und dem realen Verhalten des Klerus entwickelt sich die <u>Reformation</u> : Kirchliche Erneuerungsbewegung führt zur Glaubensspaltung und Konfessionsbildung 1517 Martin Luther in Wittenberg (Protegiert von Kurfürst Friedrich dem Weisen) 1525 Ulrich Zwingli in Zürich 1535/40 Johannes Calvin Paris, Basel, Genf
1521	Österreich	Kaiser Karl V. übergibt die österreichischen Länder seinem Bruder <u>Ferdinand I.</u>
1524/25	HRR	Deutscher Bauernkrieg (Religiöser und sozialer Aufstand)
1518-1525	<i>Pestwelle in Europa</i>	
1525	Polen	Östlicher Teil des Deutschordensstaates wird Herzogtum Preußen
1526	Böhmen	Haus Habsburg übernimmt per Vertrag von 1515 unter Karl V. die Königskrone
1526-1540	Ungarn	1526 Doppelwahl des Königs (Ferdinand I. von Österreich/Johann Zápolya), führt zu <u>Bürgerkrieg</u> . 1540 interveniert das Osmanische Reich, das führt zur <u>Dreiteilung des Landes</u> (1529 belagern die Türken erstmals Wien).

Wann?	Wo?	Was?
		Gebiet der heutigen Slowakei gehört zum habsburgischen „königlichen Ungarn“, Preßburg als Haupt- und Krönungsstadt (bis 1784)
1547	Sachsen	Nach Niederlage der protestantischen Ernestiner im <u>Schmalkaldischen Krieg</u> geht Kurwürde an die Albertiner (Moritz von Sachsen, protestantisch, jedoch kaisertreu)
1555	HRR	Augsburger Religionsfriede: Reichsrechtliche Regeln für Zusammenleben von Katholiken und Lutheranern; reflektiert auch türkische Bedrohung. 1563 endet Konzil von Trient (Tridentinum) mit katholischen Lehren, Beginn Gegenreformation.
1557		Hanse wird zum Städtebund
1550-1850	<i>Kleine Eiszeit (Höhepunkt 2. Hälfte des 18. Jh.)</i>	
1569	Polen	Union von Lublin: Entstehung der <u>Polnisch-Litauischen Adelsrepublik</u> , 1573 erstmals Wahl eines nichtpolnischen Königs aus europäischem Hochadel, verstrickt in der Folge das Land mehrfach in <u>kriegerische Konflikte</u> .
1568-1618	Polen Brandenburg	1568 Polnischer Reichstag bestätigt Erbansprüche der Brandenburger Kurfürsten am Herzogtum Preußen; 1594 heiratet brandenburgischer Kurfürst die Herzogstochter Anna von Preußen; <u>ab 1618 werden die Mark Brandenburg und das Herzogtum Preußen in Personalunion regiert.</u>
1618-1648		<u>1618</u> : Mit Böhmischem Adelsaufstand beginnt <u>Dreißigjähriger Krieg</u> , Pfälzer Kurfürst Friedrich V. wird Gegenkönig (des Habsburger Kaisers Ferdinand II.). 1620 Niederlage in Schlacht am Weißen Berg; 1627 wird Böhmen zum Erbkönigreich der Habsburger erklärt.
		1620 Sächsische Truppen marschieren im kaiserlichen Auftrag in die beiden (zu Böhmen gehörenden) Lausitzer Markgrafschaften ein, diese werden 1623 an den sächsischen Kurfürsten verpfändet;

Wann?	Wo?	Was?
		1623 Altbayern erhält für seine Unterstützung des Kaisers die bis dahin der protestantischen Pfalz gehörende Kurwürde
		1629 Kaiser Ferdinand erlässt Restitutionsedikt für vormaliges Kircheneigentum
		1630 Schweden besetzen Brandenburg, Pommern, Sachsen
		1635 Prager Frieden: Sachsen erhält die beiden Lausitzen (Personalunion)
		1636 Frankreich tritt in den Krieg ein
		Schweiz erklärt sich neutral, unterstützt andere mit Waffen und Söldnern
		<u>1648 Westfälischer Frieden:</u> Teilung Pommerns: Hinterpommern an Brandenburg, Vorpommern zu Schweden Bestätigung des territorialen Status Quo von Bayern und Sachsen Schweiz nicht mehr Reichsorganen und Kaiser unterstellt; bedeutet Ausgliederung aus HRR; alle eidgenössischen Orte betrachten sich als souveräne Staaten Restitutionsedikt aufgehoben; ebenso die Zwangskonfessionalisierung der Untertanen durch die Obrigkeit (außer in den österreichischen Erblanden)
<i>Kriegshandlungen, Plünderungen und Verwüstungen zerstören Agrarland und Städte, drastischer Bevölkerungsrückgang, häufige Pestauftritte</i>		
Absolutismus, Augusteisches Sachsen, Aufstieg Preußens und Dualismus mit Österreich, Niedergang Polens		
1648	Polen	Kosakenaufstand in der Ukraine, verbunden mit Judenpogromen
1654-1667		Russisch-Polnischer Krieg um Ukraine und Litauen, ab 1655 interveniert außerdem Schweden → Zweiter Nordischer Krieg (Frieden von Oliva 1660)
1672-1676		Osmanisch - Polnischer Krieg um die Ukraine; 1674 wird Jan Sobieski polnischer König (stirbt 1696), Stabilisierung des Landes

Wann?	Wo?	Was?
1633-1766	Lothringen/El-sass	Das Land kommt sukzessive unter französische Herrschaft.
1640-1688	Brandenburg	Kurfürst Friedrich Wilhelm („Der Große Kurfürst“) schafft neue Verwaltungs-, Finanz- und Militärstrukturen, modernisiert den Staat und bewältigt externen Konflikte (mit Polen, Frankreich, Schweden), 1657 Souveränität über das Herzogtum Preußen; 1664 religiöses Toleranzedikt, 1685 Einwanderung französischer Hugenotten
1653	Schweiz	Bauernkrieg vertieft Stadt-Land-Konflikt; Massenauswanderung nach D; 1685 Einwanderung französischer Hugenotten
1669	HRR	Letzter Hansetag in Lübeck
1678	Burgund	Die Freigrafschaft Burgund kommt im Frieden von Nimwegen endgültig von Österreich zu Frankreich. Damit ist das alte Burgund mit Herzogtum (bereits seit 1544) und Grafschaft vollständig unter französischer Herrschaft gelangt.
1683-1699	Österreich Ungarn	1683 Osmanen belagern Wien und werden mit Unterstützung von Polen, Sachsen und Bayern abgewehrt; <u>Großer Türkenkrieg bis 1699</u> führt auch zum osmanischen Rückzug aus Ungarn
		Friedensvertrag von Karlowitz (1699): Königreich Ungarn entsteht wieder (als Herrschaftsbereich der Habsburger). Siebenbürgen unter Habsburger Direktherrschaft
1697	Polen	<u>Sächsischer Kurfürst Friedrich August I. erhält polnische Königskrone</u>
1701	Preußen	Der <u>Brandenburger Kurfürst</u> wird zum <u>König in Preußen</u> gekrönt
1704-1714	Bayern	Gerät nach seiner frankreichfreundlichen Politik im Spanischen Erbfolgekrieg unter Habsburger (Zwangs)Herrschaft
1708-1714	<i>Pestwelle in Mittel-, Ost- und Nordeuropa</i>	

Wann?	Wo?	Was?
1703-1711	Ungarn	Kuruzenkrieg von Franz II. Rákóczi gegen Habsburger Absoluttherrschaft endet mit seiner Niederlage; Österreich erkennt Freiheiten des ungarischen Adels an; dieser wiederum die Habsburger als Ungarns Könige.
1713	Österreich	Kaiser Karl VI. erlässt Pragmatische Sanktion (soll weibliche Thronfolgerin ermöglichen). Nach dem Spanischen Erbfolgekrieg (1701/13) erhalten die Habsburger die gesamten Niederlande und das Herzogtum Luxemburg.
1715/16	Polen	Adelsaufstand gegen sächsischen König endet nach Vermittlung des russischen Zaren (Frieden von Warschau 1716), sächsisches Heer muss Polen verlassen. Russland übernimmt die militärische Kontrolle des Landes und ein Interventionsrecht im Falle von verfassungsändernden Reformen.
1734		Nach kurzem Erbfolgekrieg wird August II., Sohn des Sachsenfürsten, neuer König
1713-1740	Preußen	„Soldatenkönig“ König Friedrich Wilhelm I. baut neues Militärsystem auf, reorganisiert die Verwaltung und stabilisiert die Landwirtschaft
1740-1748	Österreich Böhmen Bayern Preußen Sachsen Schlesien	1740 Maria Theresia tritt Herrschaft in österreichischen Ländern an; <u>Preußen annektiert Schlesien</u> , führt zum Österreichischen Erbfolgekrieg. <i>Frieden von Berlin 1742</i> (zwischen Preußen und Österreich): Schlesien und Glatzer Land preußisch! Nach weiteren kriegerischen Konflikten (2. Schlesischer Krieg) bestätigt <i>1745 der Dresdner Frieden</i> Preußens Schlesien-Besitz. 1748 Frieden von Aachen: Anerkennung der Pragmatischen Sanktion. 1744 Ausweisung von Juden aus Böhmen
1756-1763		1756 <u>Siebenjähriger Krieg</u> beginnt mit militärischer Besetzung Sachsens durch Preußen. Konstellationen England/Preußen - Österreich/Frankreich/Russland 1763 Frieden von Hubertusburg; Sachsen verliert polnische Königskrone

Wann?	Wo?	Was?
1765-1780	Österreich	1765 Sohn M. Th. Joseph II. zum Kaiser und Mitregenten ernannt. Nach Marias Tod 1780 vollständige Übernahme der die Amtsgeschäfte. Reformprogramm, u. a. 1775 Bestätigung der weitgehenden Autonomie Siebenbürgens (für Deutsche und Ungarn, jedoch nicht für den rumänischen Bevölkerungsteil) 1781 Abschaffung der Leibeigenschaft; Fortsetzung der ab 1740 geförderten Einwanderung von Siedlern aus HRR (und Balkan), in dünn besiedelte Kronländer (Ungarn, Siebenbürgen, Galizien).
1772-1795	Polen Preußen Österreich (Russland)	<u>1772 Erste polnische Teilung</u> : Preußen annektiert Königlich (West-)Preußen; Österreich besetzt Galizien und Teile Kleinpolens. 1791 Polnischer König Poniatowski führt neue Verfassung ein, daraus resultiert 1792 Krieg mit Russland <u>1793 Zweite polnische Teilung</u> : Preußen bekommt Herzogtum Posen. 1794 Kósciuszko-Aufstand wird niedergeschlagen <u>1795 Dritte polnische Teilung</u> (Polnischer Staat existiert nicht mehr), Warschau wird preußisch sowie Territorien südlich Ostpreußens (bis Memel)
1778/79	Bayern Österreich Preußen	Bayrischer Erbfolgekrieg nach Aussterben der altbayrischen Wittelsbacher; Pfälzer Linie übernimmt Herrschaft. Österreich interveniert. Mit Unterstützung Preußens gelingt es den Bayern, ihren Staat zu erhalten. Gegen Abtretung des Innviertels an Österreich erkennt Joseph II. die Regentschaft der pfälzischen Wittelsbacher an.
Neuzeit II (1789 - 1918) - Das lange 19. Jahrhundert		
1792-1795	Preußen Österreich	Preußen und Österreich militärisch verbündet im 1. Koalitionskrieg (gegen das revolutionäre Frankreich); 1795 Separatfrieden Preußen - Frankreich
18. Jh.	Schweiz	Enge Bindung an Frankreich; loser Staatenbund souveräner Kleinstaaten, den Kern bilden <u>13 Alte Orte</u> (Stadt-/Landorte, mit Untertanengebieten); Tagsatzung als gemeinsames Gremium.

Wann?	Wo?	Was?
1799	HRR	Durch einen Staatsstreich kommt in Frankreich <u>Napoleon Bonaparte</u> an die Macht.
1799		2. Koalitionskrieg gegen Frankreich (bis 1801, ohne Preußen)
		Napoleons Armee besetzt sukzessive Mitteleuropa (außer Ungarn)
1803/04		<u>Reichsdeputationshauptschluss</u> : das HRR erkennt Napoleons Diktat an; Kaiserkrönung Napoleons (vom Papst gesegnet). Kaiser Franz II. erklärt sich zum Kaiser von Österreich, Galizien, Ungarn und Böhmen gehören zum Kaisertum Österreich
1805		3. Koalitionskrieg endet mit Niederlage des HRR; <u>Gründung des Rheinbundes</u> (als französisch beherrschte Nachfolgerin des HRR; <u>ohne</u> Preußen und das Kaisertum Österreich mit Kronländern Böhmen, Galizien und Ungarn)
		<u>Kaiser Franz II. legt Krone des HRR ab</u> , das damit auch formal endet.
1806		Bayern wird von Napoleon zum Königreich erhoben (Mitglied Rheinbund) 1806/07 Krieg Preußen, Sachsen gegen Frankreich; Niederlage in Doppelschlacht von Jena und Auerstedt; Preußen verliert westelbische Gebiete; <u>Frieden von Posen</u> : Sachsen tritt Rheinbund bei, Napoleon krönt Kurfürsten als König und Herzog von Warschau (1809 auch Krakau und Westgalizien). Cottbusser Kreis von Preußen an Sachsen.
1807		<u>Frieden von Tilsit</u> zwischen Frankreich und Russland: preußisch besetzte Gebiete Polens zu Russland. Napoleons Reich inkl. abhängige Länder erreicht größte Dimension
1808	Preußen/ Schlesien: Unter Friedrich Wilhelm III. und seiner Frau Luise beginnen Militär-, Land- und Bildungsreformen, Erlass einer Städteordnung	

Wann?	Wo?	Was?
		Bayern: Unter Maximilian I. umfängliche Reformen, neue Verfassung; 1810 von Napoleon sanktionierte Gebietsgewinne (u.a. Tirol)
1809		Sachsen kämpft an Napoleons Seite gegen Österreich; Gründung der Illyrischen Provinzen (u.a. westliches Kärnten, Krain)
1812/13		Russlandfeldzug Napoleons scheitert; führt zu Befreiungskrieg
1813		Frz. (und sächsische) Niederlage in der Völkerschlacht, Kurfürstentum Sachsen wird preußisch-russisches Generalgouvernement, König in preußischer Gefangenschaft
1798-1813		1798 - 1802 frz. Besetzung der Schweiz, Gründung Helvetische Republik; 1803 Mediation Napoleons befriedet das politisch zerrüttete Staatswesen
1814		Abdankung Napoleons, Erster Pariser Frieden, Beginn Wiener Kongress
		Napoleons Rückkehr für 100 Tage, Waterloo, Zweiter Pariser Frieden
1815		<p><u>Wiener Kongress:</u> Westpreußen, Großherzogtum Posen, Ermland u. Danzig zu Preußen. Herzogtum Warschau wird „Königreich Polen“, in Personalunion vom russischen Zaren mitregiert. Neue Verfassung garantiert eigene polnische Staatsbürgerschaft u. Institutionen. Krakau wird selbständige Republik. Schlesien wird eine preußische Provinz mit Breslau als Hauptstadt. Preußen erwirbt Schwedisch-Pommern. Gebietsaustausche Bayern und Österreich. Illyrische Provinzen werden Königreich Illyrien. Niederlausitz und Teile der Oberlausitz von Sachsen an Preußen, werden in Provinzen Brandenburg bzw. Schlesien eingegliedert, nordwestliche sächsische Kreise bilden neue preußische „Provinz Sachsen“.</p>

Wann?	Wo?	Was?
		<p>Unabhängigkeit der Schweizer Eidgenossenschaft bestätigt, mit immerwährender militärischer Neutralität, Verbot des Söldnerhandels.</p> <p>Bildung des Großherzogtums Luxemburg, das in Personalunion mit dem neu konstituierten Vereinigten Königreich der Niederlande vom Haus Oranien-Nassau regiert wird.</p> <p>Herzogtum Lauenburg geht an Dänemark.</p>
	<u>Gründung des Deutschen Bundes unter Vorsitz von Österreich</u> ; jedoch ohne Ungarn, Galizien, West-/Ostpreußen, Ghzm. Posen	
Politische Restauration, Industrialisierung, Kaiserreiche und deren Untergang		
	<p>Neben der feudalen Restauration („Heilige Allianz“ Russland, Preußen, Österreich ab 1815, französische Bourbonen ab 1818) verstärkt sich von England ausgehend die industrielle Revolution, Übergang von der Hausindustrie zur Manufaktur, Dampfmaschinenutzung. Auf dem Lande wandelt sich die grundherrliche Fronwirtschaft sukzessive zu kapitalistische Besitz- und Produktionsstrukturen. Beginnend 1830 und verstärkt ab 1848 liberalisiert sich das politische Leben und ist zugleich mit dem Erstarken nationaler Bewegungen verbunden, das zu vielfältigen Konflikten führt.</p>	
1815-1871	Preußen Schlesien Schleswig-Holstein Österreich	<p>1834 Gründung des Deutschen Zollvereins ohne Österreich</p> <p>1843/46 Eisenbahnverbindungen von Berlin nach Stettin und Oberschlesien</p> <p>1844 Schlesischer Weberaufstand</p> <p>1850 Neue Verfassung eingeführt</p> <p>1864 Dänischer Krieg um Schleswig-Holstein, gemeinsam mit Österreich: Schleswig-Holstein kommt zu Preußen/Österreich.</p> <p>1866 „Deutscher Krieg“ gegen Österreich, Sieg Preußens in der Schlacht von Königgrätz, Schleswig-Holstein wird ausschließlich preußisch.</p> <p>Auflösung des Deutschen Bundes, Norddeutscher Bund gegründet.</p> <p>1870 Deutsch-Französischer Krieg</p>
	Sachsen	1831 Erste Verfassung für konstitutionelle Monarchie mit Parlament

Wann?	Wo?	Was?
		1834 Beitritt zum Deutschen Zollverein 1839 Erste deutsche Ferneisenbahn Dresden - Leipzig eröffnet 1849 Parlament aufgelöst, Maiaufstand in DD mit Preußens Hilfe niedergeschlagen 1851 Eisenbahnverbindung Dresden - Böhmen 1866 Niederlage im „Deutschen Krieg“ (mit Österreich gegen Preußen), Beitritt zum Norddeutschen Bund 1870 an der Seite Preußens im Deutsch-Französischen Krieg;
	Bayern	1818 Neue Verfassung von Maximilian I. bestätigt; 1825 Inthronisation von König Ludwig I. (bis 1848) 1848 Ablehnung der Reichsverfassung 1849 Niederschlagung Pfälzer Aufstand mit preußischer Hilfe 1866 Niederlage im „Deutschen Krieg“, Beitritt zum Norddeutschen Bund 1870 an der Seite Preußens im Deutsch-Französischen Krieg
	Österreich	1848 Mehrmonatige Unruhen, werden militärisch niedergeschlagen Eröffnung Eisenbahnverbindung Wien - Warschau 1849 Eröffnung des Reichstags in Wien 1854 Eröffnung Eisenbahnverbindung Wien - Laibach (Slowenien) 1859 Militärische Niederlage gegen die italienische Einigungsbewegung 1867 Ausgleich mit Ungarn, Doppelmonarchie gebildet
Ab 1871	Deutsches Reich	<u>1871 Gründung Deutsches Reich</u> . Kaisermonarchie und Adel-bürgerliche Regierung, Vormachtstellung Preußens. Aus Einzel- werden Bundesstaaten. Wirtschaftlicher Aufschwung (Großindustrie, Eisenbahn), Gründerzeit mit rasantem Städtewachstum (1895: 28 Großstädte, Berlin wird Metropole). Starker Rückgang der Beschäftigten in der LW, massenhafter Anstieg des Industrieproletariats.

Wann?	Wo?	Was?
		Parteienbildung, ideologisch verbrämtes neues Nationalbewusstsein (Denkmäler). 1878 Bildung Zweibund mit Österreich-Ungarn
1871-1918	Lothringen	Das Elsass sowie ein Großteil Lothringens kommen als Reichsland zu Deutschland.
1815-1918	Polen	Bauernbefreiung im preußischen Gebiet; Germanifizierungs/ Russifizierungsmaßnahmen gegen Erstarren des polnischen Nationalbewusstseins. Drei Aufstände gegen russische Besetzungen werden niedergeschlagen (letzter 1863); starke Migrationsbewegungen (nach Westeuropa und USA). 1915 Rückzug der russischen Armee; 1916 proklamieren dt. und österr. Kaiser „Königreich Polen“, das ihrem militärischen Kommando untersteht.
1815-1918	Böhmen	Gehört zum Deutschen Bund; 1848 Prager Pfingstaufrührstand, Tschechen lehnen Sitze im Paulskirchenparlament ab; Konflikte zwischen deutscher und tschechischer Bevölkerung nehmen zu. Ab 1867: Österreich lehnt Forderungen nach voller Autonomie analog wie in Ungarn ab; Reformen, wie Zweisprachigkeit, sollen Ausgleich schaffen
1830-1918	Ungarn	1830 Beginn der Reformära unter Graf István Széchenyi. 1848 Märzrevolution; radikale Forderungen, u.a. nach Unabhängigkeit von Österreich (Kossuth), wird militärisch niedergeschlagen. 1867 Ungarn mit Banat und Siebenbürgen wird gleichberechtigtes Königreich im Kaiserreich Österreich (K.u.k.-Monarchie); Magyarisierung unterdrückt Minderheiten (Slowaken, Rumänen, Deutsche). Wirtschaftlicher Aufschwung
1867-1918	Galizien	Nach Teilautonomie ab 1873 autonomes Kronland Österreichs; starke Polonisierung; vermehrt jüdische Zuwanderung aus Russland, Verarmung.
1815-1918	Schweiz	1815: «Bundesvertrag» ersetzt Napoleons Mediationsakte von 1803; ab 1847 Schaffung eines Bundesstaates mit föderalistischer Grundstruktur, Bundesverfassung von 1848, Einführung direkter

Wann?	Wo?	Was?
		Demokratie; 1873 Kulturkampf zwischen Staat und katholischer Kirche (Verfassungsrevision 1874). Neutralität im Ersten Weltkrieg.
Ab 1900	<i>Modernes Wärmeoptimum</i>	
1914-1918		<u>Erster Weltkrieg</u> ; endet mit Niederlage und Untergang der deutschen und österreichischen Kaiserhäuser. Entstehung bürgerlicher Republiken
Zeitgeschichte		
1918	Deutschland	Novemberrevolution, Waffenstillstand, Kaiser dankt ab, Ausrufung der Republik; Thronverzicht des sächsischen und bayrischen Königs. Räterepublik im „Freistaat Bayern“.
	Österreich-Ungarn	Abdankung des Kaisers, Gründung der Republik „Deutschösterreich“ mit Ziel des Anschlusses an Deutschland, 1919 von Alliierten untersagt. Ungarn wird unabhängige Republik
	Tschechoslowakei	Unabhängigkeitserklärung des neuen Staates (Böhmen, Mähren <u>und Slowakei</u>); militärischer Konflikt mit Polen im Grenzgebiet von Schlesien
	Polen	Unabhängigkeitserklärung des neuen Staates; Pilsudski wird Staatsoberhaupt, ruft verfassunggebenden Sejm ein.
1919		<u>Pariser Vorortverträge</u> : - Festlegung polnische Ostgrenze (Curzon-Linie) - Ungarn verliert 60% des Territoriums, 30% der Einwohner - Preußisch besetzte Gebiete gehen an Polen. - Gebietsabtretungen Österreichs an Polen und Tschechoslowakei - Bestätigung der Schweizer Neutralität - Elsass-Lothringen geht an Frankreich - Tirol wird geteilt, Südtirol kommt zu Italien - Teilung Schleswigs in einen dänischen und einen preußischen Teil. - Aufteilung des Banats zwischen Ungarn, Österreich und Serbien - Siebenbürgen kommt zu Rumänien

Wann?	Wo?	Was?
1919-1945	Deutschland	<p>1919 Nationalversammlung beschließt Weimarer Verfassung</p> <p>1919 Kurzzeitige Räterepublik Baiern,</p> <p>1920 Sachsen erklärt sich zum Freistaat</p> <p>1924 - 1928 Politische und wirtschaftliche Stabilität, ab 1929 (Welt)Wirtschaftskrise</p> <p>1933 Machtergreifung der Nationalsozialisten</p> <p>1934 Gleichschaltung der Länder, Parteienverbote</p> <p>1934/39 Wirtschaftlicher Aufschwung; Ausgrenzung und Verfolgung von Juden und anderen Minderheiten bis zur Vernichtung (Holocaust)</p>
1919-1938	Österreich	<p>1919 Namensgebung „Republik Österreich“</p> <p>1921 (Deutsch-)Westungarn wird österreichisches „Burgenland“</p> <p>1933 Politische Instabilität, Parlamentsauflösung, Zwangsverordnungen,</p> <p>1934 Ermordung von Bundeskanzler Dollfuß</p> <p>1936 Abkommen mit D (gegenseitige Respektierung, Kooperation)</p> <p>1938 Einmarsch der deutschen Wehrmacht, Anschluss ans Deutsche Reich</p>
1919-1941	Slowenien	<p>1918 Zusammenschluss Slowenien, Kroatien und Serbien zum SHS-Staat bzw. Königreich, ab 1929 Königreich Jugoslawien.</p> <p>1941 Militärische Besetzung durch Deutschland und Italien, Landesteilung. Nordöstlicher Teil zu dt. Untersteiermark; Massendeportationen</p>
1919-1939	Tschechoslowakei	<p>1920 Neue Verfassung. Parlamentarische Demokratie, Masaryk erster Staatspräsident; 30er Jahre: zunehmende Konflikte mit deutschen und slowakischen Minderheiten</p> <p><u>1938 Münchner Abkommen</u>: Sudetenland, Tschechisch-Schlesien werden dem Deutschen Reich angeschlossen; 1939 Loslösung der Slowakei als eigener Staat; Errichtung des Protektorats Böhmen-Mähren als Teil des Deutschen Reichs (mit Selbstverwaltung). Staatsauflösung</p>

Wann?	Wo?	Was?
1939-1945	Slowakei	1939 Erste slowakische Republik unter Jozef Tiso; 1944 Niederschlagung des oppositionellen Nationalaufstands; 1945 Besetzung durch Rote Armee
1919-1939	Polen	1919/21 Kriege im Osten, erhebliche Gebietszuwächse über die Curzon-Linie hinaus in Litauen, Weißrussland und Ukraine einschl. Galizien. 1921 Verfassung verabschiedet, Pilsudski tritt ab. Nach Aufständen in Schlesien wird Oberschlesien polnisch; Ostpreußen bleibt deutsch, dazwischen polnischer Korridor 1926 Staatsstreich Pilsudskis, Errichtung eines autokratischen Regimes. 1932/34 Nichtangriffspakte mit Sowjetunion und Deutschland. 1939 Deutsche und sowjetische Annexion sowie Bildung eines „Generalgouvernements Polen“ unter deutscher Führung; Staatsauflösung.
1919-1945	Ungarn	1919 Räterepublik unter Béla Kun; wird niedergeschlagen, das Land bleibt ein Königreich, wird von Reichsverweser Horthy geführt. Hauptziel der Politik: Revision des Vertrages von Trianon, ab 1934 Annäherung an Deutsches Reich und Italien. 1938/42 Rückeroberung einiger Territorien, 1944 Einmarsch der deutschen Wehrmacht, Ablösung von Horthy, faschistisches Pfeilkreuzlerregime. 1945 Einmarsch Rote Armee
1918-1945	Schweiz	Wirtschaftliche Prosperität und Krisen, soziale und innenpolitische Spannungen. Außenpolitische Bedrängnis erhöht Verteidigungsanstrengungen, erhebliche Flüchtlingsströme führen zu Restriktionen bei der Aufnahme, Neutralität bleibt erhalten, vom Weltkrieg militärisch nicht betroffen.
1939 - 1945		<u>Zweiter Weltkrieg</u> , endet mit deutscher Niederlage und Besetzung
1945		Die alliierten Siegermächte Großbritannien, Sowjetunion und USA beschließen auf den <u>Konferenzen von Teheran (1943), Jalta und Potsdam</u> : Vier Besatzungszonen in Deutschland und Österreich (inkl. franz.), Viersektorenstädte Berlin, Wien

Wann?	Wo?	Was?
		<p>Wiederherstellung des polnischen Staates mit „Westverschiebung“ um 150 km. Territorien östlich von Oder-Neiße zu Polen, Aussiedlung von 6 Mio. Deutschen, Ansiedlung von Polen aus dem Osten (2,2 Mio.) und der Ukraine (1,6 Mio.); Westgalizien zu Polen, Ostgalizien mit Lemberg zur Ukraine „inkl. Bevölkerungsaustausch“.</p> <p>Wiederherstellung der österreichischen Republik.</p> <p>Wiederherstellung der Tschechoslowakei, Aussiedlung von ca. 3 Mio. Deutschen und „Bevölkerungsaustausch“ mit Ungarn (in der Slowakei).</p> <p>Ehemaliges Königreich Ungarn wird Republik</p> <p><i>Ethnische Trennungen → Grenzen werden auch Sprachgrenzen!</i></p>
1945-1989	SBZ - DDR	<p>Neubildung der Länder Brandenburg (Preußen als Staat aufgelöst), Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen, 1952 Auflösung in neue Bezirke.</p> <p>1949 Gründung der DDR; 1952 Beitritt zum RGW.</p> <p>1955 UdSSR bestätigt Souveränität der DDR, Beitritt zum Warschauer Vertrag. 1956 Juniaufstand, 1961 Mauerbau, 1971 neue Wirtschafts- und Sozialpolitik; 1973 Grundlagenvertrag mit BRD und internationale diplomatische Anerkennung; 1975 Unterzeichnung der KSZE-Schlussakte; starke Zunahme von Ausreiseanträgen in die BRD; 1989 Wende und Mauerfall</p>
1945-1989	Trizonen - BRD	<p>Neubildung der Länder; 1948 Währungsreform; 1949 Gründung der BRD; 1952 Ablehnung von Stalins Vorschlag eines neutralen Deutschlands. 1954 Außenministerkonferenz der vier Alliierten zur deutschen Wiedervereinigung scheitert.</p> <p>1955 Aufhebung des alliierten Besatzungsstatus, Beitritt zur NATO;</p> <p>1957 Mitbegründung der EWG; 1968 Protestbewegung; 1971 Neue Ostpolitik (W. Brandt); 1983/84 Milliardenkredite an DDR (FJS).</p>

Wann?	Wo?	Was?
1945-1990	Österreich	1945 Unabhängigkeitserklärung; 1955 Wiederherstellung der staatlichen Souveränität mit „immerwährender Neutralität“. Aufnahme von Flüchtlingen aus Ungarn (1956) und Tschechoslowakei (1968). Aufschwung in den 70er Jahren.
1945-1991	Slowenien	Teilrepublik Jugoslawiens
1945-1989	Tschechoslowakei	1945 Präsident Edvard Beneš, Koalitionsregierung der „Nationalen Front“. 1948 Machtübernahme durch Kommunistische Partei (Klement Gottwald). 1968 „Prager Frühling“ (Demokratisierung, Liberalisierung), wird durch Truppen des Warschauer Vertrags militärisch beendet. Stärkere Föderalisierung durch tschechische und slowakische (Teil-)Republiken. 1977 Beginn der Bürgerrechtsbewegung unter Vaclav Havel. 1989 friedliche „Samtene Revolution“: Ende KP-Herrschaft.
	Polen	1945 Bildung „Regierung der nationalen Einheit“; sukzessive Umgestaltung von Industrie und LW, Machtübernahme durch KP (Bierut). Ab 1956 Reformen unter W. Gomulka (Rücktritt 1970 nach Unruhen wegen wirtsch. Krise, Nachfolger E. Gierek). 1970 Vertrag mit BRD. 1972 Grenzöffnung zu DDR und Tschechoslowakei. Ab 1976 wieder Streiks und Demonstrationen, 1980 Gründung der Gewerkschaft Solidarnosc. 1981 Kriegsrecht verhängt (General Jaruzelski, bis 1983). Ab 1988 politische Liberalisierung („Runder Tisch“, Neuwahlen 1989) Friedlicher Machtübergang.
	Ungarn	1945-1948: demokratische Republik; Verstaatlichung von Unternehmen und Banken, Kollektivierung der Landwirtschaft; 1949 Einheitsfront anstelle von Parteien, neue Verfassung, Stalinistische Herrschaft unter Mátyás Rákosi. 1956 Volksaufstand, wird militärisch niedergeschlagen. Ab den 60er Jahren politische und wirtschaftliche Liberalisierung unter Kadar. 1977 Rückgabe der Kroninsig-

Wann?	Wo?	Was?
		nien an Ungarn. 1988 Reformkommunisten übernehmen Regierung, Runder Tisch mit Opposition, 1989 schrittweiser Abbau der Grenzanlagen gen Westen; Ausrufung der Republik Ungarn.
1945-1990	Schweiz	1959 Konkordanz unter regierenden Parteien anstelle Machtwechsel. 1960 Gründung der Europäische Freihandelsassoziation (EFTA); 1972 Freihandelsabkommen mit EWG; 1973 Beitritt OSZE. Durch Wirtschaftsaufschwung erheblicher Zuwachs ausländischer Arbeitskräften. 1968 Jugend-Protestbewegung; 1971 Einführung Frauenwahlrecht.
Ab 1990	Deutschland	DACH 1990 Wirtschafts- und Währungsunion mit BRD; Dt. Einheit, Berlin wird Hauptstadt. 1994 letzter Abzug russ. Armee. Wirtschaftstransformation. 1995 Wegfall Grenzkontrollen nach Westeuropa, 2007 nach Osten (Visegrád-Gruppe). 2002 Euro statt DM
	Österreich	
	Schweiz	
	Slowenien	1991 Unabhängigkeitserklärung (von Jugoslawien), 10-Tage-Krieg 2004 EU- und NATO-Beitritt, 2007 Beitritt zum Schengen-Abkommen und Europäischen Währungsunion
	Tschechien	Visegrád-Gruppe bis 1992: Tschecho-Slowakische Republik; Wirtschaftstransformation ab 1993: Tschechische Republik. <u>1999 Gründung Visegrád-Gruppe</u> mit Polen, Ungarn und Slowakei; Beitritt zur NATO 2004 EU-Beitritt, 2007 Beitritt zum Schengen-Abkommen
	Slowakei	

Wann?	Wo?	Was?
		1999 Gründung Visegrád-Gruppe mit Polen, Ungarn und Tschechien; 2004 EU-Beitritt, 2007 Beitritt zum Schengen-Abkommen u. NATO
	Polen	12/1989: Sejm ruft „Republik Polen“ aus. 1990 Grenzvertrag mit Deutschland. Wirtschaftstransformation. 1999 Visegrád-Gruppe; Beitritt zur NATO. 2004 EU-Beitritt, 2007 Beitritt zum Schengen-Abkommen
	Ungarn	1991 Abzug der letzten sowjetischen Truppen. Wirtschaftstransformation, 1999 Visegrád-Gruppe; Beitritt zur NATO 2004 EU-Beitritt, 2007 Beitritt zum Schengen-Abkommen
2020	Alle	<i>Neues Virus Covid 19 breitet sich weltweit aus, Pandemie</i>

Anmerkungen und Quellen

- ¹ Weitere Informationen: www.ballinstadt.de
- ² Im „Deutsch-deutschen Krieg“ 1866 standen sich Preußen und Österreich gegenüber. Die Schlacht bei Königgrätz in Böhmen endete mit der österreichischen Niederlage, was zugleich das Ende des deutschen Bundes besiegelte.
- ³ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/874257/umfrage/anzahl-der-an-kuenfte-von-deutschen-touristen-in-daenemark/>
- ⁴ Der Text zitiert den Titel eines berühmten Romans von Erich Kästner, der 1899 in Dresden geboren wurde, lange in Berlin lebte und 1974 in München starb.
- ⁵ Stefan Grahl „Lausitz-Projekt: Erfahren durch erfahren“
- ⁶ „Matthias Claudius über Reisen“, in www.gutzitiert.de (10.November 2020)
- ⁷ Stefan Grahl „Unterwegs zwischen Elbe und Oder, E-Book 2019/2021
- ⁸ „Mitteleuropa: Ansichten, Einsichten, Aussichten“ Sächsischer Landtag, Forum Mitteleuropa 2011 - 2017
- ⁹ Brockhaus Enzyklopädie, 20. Auflage, Band 14. 1998
- ¹⁰ Milan Kundera „Die unendliche Leichtigkeit des Seins“, Fischer Taschenbuch-Verlag 1999
- ¹¹ Barz, P. „Heinrich der Löwe und seine Zeit“, dtv-Verlag München
Urban, Th. „Von Krakau bis Danzig - Eine Reise durch die deutsch-polnische Geschichte“ Verlag C.H. Beck 2004;
- ¹² Nikolai Karamsin „Briefe eines russischen Reisenden“, Verlag Rütten&Loening Berlin 1981
- ¹³ Johann Gottfried Seume „Spaziergang nach Syrakus“, dtv München 2015
- ¹⁴ Alexandre Dumas „Reise durch Russland“, Verlag Rütten&Loening Berlin 1968
- ¹⁵ Unter anderen: www.jstor.org, www.gesis.org/ssoar
- ¹⁶ „Räume, darüber herrscht in der historischen Forschung längst Übereinstimmung, sind keine Gebiete, die durch natürliche Grenzen ein für alle Mal bestimmt werden können. Räume sind vielmehr bestimmt durch die Traditionen und Verhaltensweisen der Menschen, die in ihnen leben.“ (S.93)
„In der Konsequenz ist Heimat kein starres Gebilde, sondern ein lebenslanger und selbstgestalteter Prozess der Beheimatung in immer neuen Versuchen mit dem Ziel, an einem Ort anzukommen. (S. 95)
„Erst im 19. Jahrhundert haben wir die Landesidentität gegen die sprachliche Identität eingetauscht. Plötzlich war es nicht mehr wichtig, in welchem Land man geboren worden war, sondern welche Sprache man sprach, was vorher genau umgekehrt war.“ (S. 135)
„Wir können nicht unbedingt davon ausgehen, dass in meiner Generation und in späteren Generationen jene Geografiekenntnisse des Raums vorliegen, die für meine Großeltern und auch meine Eltern noch selbstverständlich gewesen

sind. Wir wissen oft gar nicht, wo manche Orte liegen, manche kulturellen Landschaften zu finden sind.“ (S. 142)

„Geografisch scheint Mitteleuropa ungefähr zwischen Rhein und Bug (an der Grenze zu Weißrussland) und zwischen den beiden Meeren im Norden und dem Balkan im Süden angesiedelt.“ (S. 188)

¹⁷ Die Erfindung Europas, NZZ-Geschichte Nr. 31, Dezember 2020

¹⁸ Clark, Ch.: Die Schlafwandler - Wie Europa in den Ersten Weltkrieg zog, DVA München 2013

¹⁹ Zweite Hälfte 19.Jh./ 20. Jh. bis 1939: 5 Mio. Auswanderer ab Hamburg, 8 Mio. ab Bremerhaven, 2 Mio. ab Antwerpen (Daten von den Webseiten der Auswanderermuseen, 12.05.2020)

²⁰ Zitiert nach Wikipedia.org: Eric Hobsbawm (12.05.2020)

²¹ Glaser, R.: Klimageschichte Mitteleuropas, Wissenschaftliche Buchgesellschaft Darmstadt 2008

²² Memoiren der Markgräfin Wilhelmine von Bayreuth, www.projekt-gutenberg.org/wv/bayreu/memoiren/chap001.html

²³ „Preußen und Sachsen – Szenen einer Nachbarschaft“, Sandstein Verlag Dresden 2014

²⁴ Friedrich der Große - Das politische Testament von 1752, Reclam TB 1986

²⁵ <https://www.oberlausitz.com/lausitzer-fischwochen>

²⁶ <https://www.bergbau.sachsen.de/8203.html>, 26.05.2020,
<https://mwae.brandenburg.de/de/braunkohle>, 26.05.2020

²⁷ Presse- und Informationsamt der Bundesregierung, 16. Januar 2020

²⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“, Januar 2019

²⁹ Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/10951 – „Stärkung strukturschwacher Regionen in Deutschland“ vom 21.02.2017

³⁰ Verabschiedet auf der 17. Sitzung des Ausschusses für Raumordnung der Deutsch-Polnischen Regierungskommission für regionale und grenznahe Zusammenarbeit, 1. Dezember 2016 [www.kooperation-ohne-grenzen.de]

³¹ „Sächsische Zeitung“, 19. -25. September 2020

³² Dani Marsan, www.lyrix.at, 05.01.2021

³³ Erwin Strittmatter „Selbstermunterungen“, Aufbau-Verlag Berlin, 1981

³⁴ „Kampf gegen brauen Spree kostet künftig bis zu 25 Millionen Euro pro Jahr“, Sächsische Zeitung, 22. Mai 2020; „Verdünt bis Berlin“, dto., 18. September 2013

³⁵ Theodor Fontane: Wanderungen durch die Mark Brandenburg, Neuausgabe Sammlung Hofenberg, Berlin 2016

-
- ³⁶ <https://www.songtexte.com/songtext/helga-hahnemann/100-mal-berlin-23f2f08f.html>
- ³⁷ Kühn, M. (2012). Die Stadtlandschaft zwischen Berlin und Potsdam - historische Schichten eines suburbanen Raumes. In W. Schenk, M. Kühn, M. Leibenath, & S. Tzschaschel (Hrsg.), *Suburbane Räume als Kulturlandschaften*, Hannover: Verl. d. ARL.
- ³⁸ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Sachstandsbericht Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Juni 2020, Berlin
- ³⁹ Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes: Wirtschaftsräume umweltfreundlich verbinden, Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17, Bonn 2016
- ⁴⁰ Weitere Informationen im <http://www.wegemuseum.de/>
- ⁴¹ Patricia Clough „Aachen-Berlin-Königsberg, Eine Zeitreise entlang der alten Reichsstraße 1, btb-Verlag München 2009 (Taschenbuchausgabe)
- ⁴² Quelle: Wikipedia.org, Aufruf 12.01.2021
- ⁴³ Maxie Wander „Guten Morgen, Du Schöne“, Buchverlag der Morgen, Berlin 1977
- ⁴⁴ Heinrich Heine: „Deutschland - Ein Wintermärchen“, in: Heines Werke in fünf Bänden, Aufbau-Verlag Berlin und Weimar, 1967
- ⁴⁵ www.heiligenlexikon.de (16.03.2021). www.cologneweb.com (23.03.2021)
- ⁴⁶ Dokumentation „Geheimnis Kölner Hauptbahnhof“, WDR, 8. April 2016
- ⁴⁷ Kröver Nacktarsch ist die Bezeichnung einer Weinlage an der Mosel.
- ⁴⁸ Heines Werke in fünf Bänden, Aufbau-Verlag Berlin und Weimar, 1967
- ⁴⁹ Dto.
- ⁵⁰ „Wessis in Weimar“ ist ein Dokudrama von Rolf Hochhuth, das 1993 im Verlag Volk & Welt Berlin erschien, und das Wirken der Treuhandanstalt geißelt. - J.W.v. Goethe wurde 1775 von Herzog Carl August an den Weimarer Hof eingeladen.
- ⁵¹ SchUM: Verbund, den die jüdischen Gemeinden in Speyer, Worms und Mainz im Mittelalter bildeten, mehr dazu unter <https://schumstaedte.de/>
- ⁵² Bernhard Schlink „Selbs Justiz“ (1987), „Selbs Betrug“ (1992), „Selbs Mord“ (2001), alle im Diogenes Verlag Zürich erschienen.
- ⁵³ Pascale Hugues „Marthe & Mathilde - Eine Familie zwischen Frankreich und Deutschland“, Rowohlt Taschenbuch Verlag, 2012
- ⁵⁴ Arno Barth „Der Einfluss der „deutschen Sprache“ auf die Teilung des Frankenreiches“, Universität Duisburg-Essen, 2009, grin.com/document/135472
- ⁵⁵ Hierzu lesenswert: Stefan Heym „Lenz oder die Freiheit“ Fischer Taschenbuch Verlag, 1993
- ⁵⁶ Aus dem Song „Hören und Sehen“ der deutschen Rockgruppe „Puhdys“, 1973
- ⁵⁷ <https://www.buecherserien.de/hansjoerg-schneider/>

-
- ⁵⁸ Ulrich Becher „Murmeljagd“, Schöffling&Co. Verlagsbuchhandlung GmbH Frankfurt am Main, 2009
- ⁵⁹ (www.brockhaus.de, 17.08.2021)
- ⁶⁰ Nikolai Karamsin: Briefe eines russischen Reisenden, Verlag Rütten&Loening Berlin, 1981
- ⁶¹ <https://www.vd.ch/themes/etat-droit-finances/statistique/statistiques-par-domaine/01-population/migrations/#c2058340>, Stand 31.12.2020
- ⁶² <https://company.sbb.ch/de/medien/medienstelle/medienmitteilungen/detail.html/2019/11/2611-1>
- ⁶³ <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/regionalstatistik/regionale-portraits-kennzahlen/gemeinden.assetdetail.15864450.html>, Stand 2019
- ⁶⁴ Ingeborg Tetzlaff „Das Parlament von Aix und die Waldenser“ in: Europa erlesen - Provence, Wieser Verlag Klagenfurt 2000
- ⁶⁵ Ca. 1850 schrieb der österreichisch-ungarische Dichter Karl Isidor Beck (1817-1879) ein Gedicht mit dem Titel "An der schönen blauen Donau", das mit der Zeile "Donau so blau, so blau " endet. Johann Strauß (Sohn) übernahm den Titel des Gedichtes für seinen 1867 komponierten Donauwalzer. (nach: <http://in-geb.org/Lieder/donausob.html>); Aufruf 26.09.2020)
- ⁶⁶ Mit seinen restaurierten Einzelbauwerken gehört er seit 2005 zum UNESCO-Weltkulturerbe.
- ⁶⁷ Domspatzen-Magazin, Weihnachten 2019, Regensburg
- ⁶⁸ Wikipedia.org „Inn“, Aufruf 28.09.2020
- ⁶⁹ Wikipedia.org „Preßburger Bahn“, Aufruf 06.10.2020
- ⁷⁰ Jan Koplowitz „Das Brot der fremden Länder“, Mitteldeutscher Verlag Halle-Leipzig 1989
- ⁷¹ Wilhelm von Sternburg „Joseph Roth - Eine Biographie“, Kiepenheuer&Witsch 2010
- ⁷² R. Hofrichter, P. Janovicek „Von Pressburg nach Salzburg“, Verlag Styria Wien 2014
- ⁷³ <https://coeser.de/blog/index.php/2019/03/19/szentendre-tagestrip-ins-kuenstlerdorf/>
- ⁷⁴ György Dalos „Ungarn in der Nußschale“, Verlag C.H. Beck München, 2012
- ⁷⁵ „Budapest Anno“, Corvina-Verlag Budapest 1979
- ⁷⁶ József Lengyel „Die Kettenbrücke“, Verlag der Nation Berlin 1981
- ⁷⁷ Die sächsischen Thronfolger Ernst und Albrecht teilten den gemeinsamen Besitz 1485 in der „Leipziger Teilung“. Es führte zu Streit und Krieg.
- ⁷⁸ Nikolai Karamsin „Briefe eines russischen Reisenden“, Verlag Rütten&Loening, Berlin 1981
- ⁷⁹ Diesen Satz kenne ich vom Hörensagen. Er soll von einer Dresdner Lehrerin stammen.

-
- ⁸⁰ <https://www.collegiumbohemicum.cz/de/>
- ⁸¹ Camilla Hirsch „Tagebuch aus Theresienstadt“, Mandelbaum Verlag Wien 2017
- ⁸² Charles Lewinsky „Gerron“, Deutscher Taschenbuchverlag München 2013
- ⁸³ Zitiert nach: Max Frisch, Tagebuch 1946-1949, Ausgabe 1988 des Verlages Volk und Welt Berlin
- ⁸⁴ Aus dem Song „Hören und Sehen“ der deutschen Rockgruppe „Puhdys“, 1973
- ⁸⁵ Freie und Hansestadt Hamburg, Senatskanzlei: Kleiner Grasbrook - Hamburg bekommt einen neuen Stadtteil, 12.November 2019
- ⁸⁶ Ferdinand von Saar „Die Troglodytin“, in „Deutsche Kriminalerzählungen von Schiller bis zur Gegenwart“, Band 2, Verlag das Neue Berlin 1972
- ⁸⁷ Lyrics: Aldo von Pinelli, Music: Ralph Maria Siegel
- ⁸⁸ „Niederschlesien wäre deutsch geblieben“, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 10. März 2007: „Noch im Sommer 1944 dachte Stalin an einen Verlauf (*der deutsch-polnischen Grenze S.G.*) entlang der Linie Oder-Glatzer Neiße...“
- ⁸⁹ Bevölkerung Schlesiens um 1900 (Wikipedia.org; 10.08.2017):
Gesamt: 5.623.033 (100,0 %) - Deutsch: 4.045.449 (71,9 %) - Polen: 1.326.731 (23,6 %) - Weitere: 250.853 (4,5 %)
- ⁹⁰ „Maxim Gorki - Stefan Zweig. Briefwechsel“ Reclam Verlag Leipzig 1980
- ⁹¹ Den bisher unveröffentlichten Text schrieb ich im März 2015 nach einer Zugfahrt, während der ich Herrn Prof. Janusz W. kennenlernte.
- ⁹² Theodor Fontane „Wanderungen durch die Mark Brandenburg - Das Oderland“ (Jenseits der Oder)
- ⁹³ Christa Wolf „Kindheitsmuster“; Aufbau Verlag Berlin und Weimar, 1976
- ⁹⁴ „Gräfin Cosel“, „Brühl“, „Aus dem Siebenjährigen Krieg“
- ⁹⁵ „August der Starke“, „Flemming“, „Der Gouverneur von Warschau“