

Unterwegs zwischen Elbe und Oder

Neues erfahren - Geschichte(n) erzählen



Stefan Grahl

Buchinformationen

Zum Inhalt

„Unterwegs zwischen Elbe und Oder“ führt an verschiedene Orte und ist dennoch kein Reiseführer. Der Autor erzählt von Begebenheiten in seinem Leben und schreibt dennoch keine Autobiografie. Im Text erfährt man viel über historische Ereignisse und liest dennoch kein Geschichtsbuch. Was ist es dann?

Es sind Skizzen, verfasst nach Reisen entlang und zwischen zwei Flüssen, die zu Strömen werden und ins Meer münden: Elbe und Oder. An ihren Ufern und im weiten Binnenland leben Menschen seit mehr als tausend Jahren. In Böhmen und Schlesien, in Sachsen und Brandenburg und nördlich bis an die Küsten. Markgrafen und Fürsten regierten hier; Könige, Kaiser und Despoten. Ihre Reiche wurden mächtig und verfielen wieder. Frieden war die Zeit zwischen den Kriegen.

Eine zur Kulturlandschaft gewordene Natur und die gemeinsame Geschichte prägen das Land zwischen Elbe und Oder und ihre Bewohner. In der Mitte Europas, wo Ost auf West und West auf Ost trifft. Darüber erzählt das Heft.

Der Autor war und ist seit seiner Jugend häufig „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“. Früher, als die Länder sozialistische Staaten waren, bis in die Gegenwart, in der sie zur Europäischen Union gehören. Vor wenigen Jahren begann er die oft nur schnell durchfahrene Lausitz näher zu erkunden. Das führte zu einer grenzüberschreitenden Entdeckung. Die Nachbarn an Elbe und Oder verbindet viel mehr als ihre unterschiedlichen Sprachen und Lebensweisen erwarten lassen. Davon handelt der Text, in dem mit einem neuen und freieren Blick auf Vergangenheit und Gegenwart manches aufklart.

Von langen Entdecker-Radtouren durch weite Landschaften und stille Dörfer wird berichtet. Von Reisen im Auto und mit der Eisenbahn in alte Städte mit neuem Leben, vor dem Umbruch 1989 und heute. Von historischen Ereignissen, über die man staunt und erschreckt.

Stromaufwärts geht die Reise von Wittenberg an der Elbe durch Sachsen und Böhmen bis Königgrätz, wo die deutsche Geschichte eine leidvolle Wendung nahm. Von der mährisch-schlesischen Grenze an folgt eine Tour dem Lauf der Oder und berührt dabei auch das polnisch-deutschen Miteinander. Niederschlesien und die Mark Brandenburg, mit der Lausitz mittendrin, werden zum Zwischenland. Dem Land zwischen den Flüssen. Schließlich bleibt der Autor seinem Beruf treu und geht der Frage nach, auf welchen Wegen die Nachbarn zwischen Elbe und Oder unterwegs waren und sind.

Ein kurzes Resümee nennt Chancen und Gefahren für die Zukunft des Landes zwischen Elbe und Oder.

Der Autor

Stefan Grahl, Jahrgang 1953, wuchs in Dresden auf. Frühzeitig begannen Lesen und Reisen. Nach Studium und Promotion zum Verkehrsingenieur zogen er und seine Frau nach Berlin. Fünf Jahre später erlebten sie den Fall der Mauer. In den folgenden zwei Jahrzehnten arbeitete er als Geschäftsführer eines mittelgroßen Unternehmens und als freiberuflicher Beratender Ingenieur in Deutschland und der Schweiz. 2011 kehrte die Familie nach Dresden zurück. 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“. Er ist dem Buch beigelegt.

Impressum

© Copyright: 2019 Dr. Stefan Grahl, Dresden; - Redaktionell überarbeitete Ausgabe März 2021 -
Text, Umschlaggestaltung, Illustration: Dr. Stefan Grahl; www.stefangrahl.info
ISBN (E-Book): 978-3-00-062547-3

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.

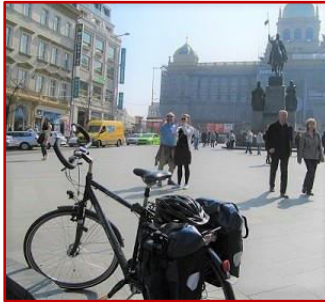
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie.

48 Seiten, 95 Abbildungen

Seiteneinstieg über Prag

Mein Prager Frühling 2018 beginnt Anfang April. Im Hlavní Nádraží (Hauptbahnhof) verlasse ich den Eurocity aus Dresden. Schiebe mein Fahrrad durch den langen unterirdischen Gang und lese ein Schild, das vor illegalem Geldtausch warnt. Auf Deutsch. Schon läuft ein Mann neben mir und bietet Kronen an. Vergeblich, denn ich gehe brav zum nächsten Bankschalter.

Draußen scheint die Sonne und ich radle zum Wenzelsplatz. Ich bin hier offensichtlich der einzige Radfahrer und komme mir daher ein wenig exotisch vor. Ich drehe eine kleine Runde und fotografiere zur Erinnerung noch meinen Drahtesel. Doch weiter mag ich auf dem holprigen Pflaster nicht fahren und nehme



die Metro, in der man Fahrräder kostenlos befördert. Auch unter der Erde bin ich der einzige Radler und die Leute schauen mich verblüfft an. Am Bahnhof Holesovice steige ich aus und trage das Rad mitsamt Gepäcktaschen die vielen Stufen hinauf. In einem kleinen Bistro bitte ich um „Jedna káva a jeden rohlík prosím“. Lächelnd reicht mir die Frau Kaffee und Hörnchen über den Tresen. Mittlerweile zeigt die Uhr schon Zwölf und es wird Zeit, die Radtour zu starten.



Gleich hinter dem Bahnhof überspannt eine moderne Brücke die Moldau. Hier hat sie *„die Stadt bereits durchflossen und den Glanz des Hradschin und der Kirchen hinter sich gelassen... wie eine Schauspielerin nach der Vorstellung, müde und gedankenverloren“* So sah es Milan Kundera.¹ Ich hingegen bin hellwach und folge dem Radweg von der Brücke hinab ans rechte Flussufer. Mein Rad rollt leicht und schnell.

Prager Frühling heute: Jogger, Skater und Biker am Fluss, schon am Mittag erste Gäste in den Biergärten. Genießen wie ich die warmen Sonnenstrahlen nach einem langen frostigen Winter. So mag es auch vor fünfzig Jahren gewesen sein, im Prager Frühling 1968. Ein eher junges Datum in der tschechischen Geschichte. Das ich als Vierzehnjähriger erlebte. Doch bevor meine Tour zur Zeitreise in die Geschichte wird, muss ich die Fahrt an der Moldau schon bald unterbrechen und mein Rad bergan schieben. Zu schmal ist der Weg am Fluss und so führt die markierte Route etwas abseits hoch oben über die Dörfer. Ehe man kurz vor Kralupy wieder ans Ufer kommt. Noch mehrmals wird die Tour beschwerlich und Hindernisse müssen überwunden werden. Am späten Nachmittag erreiche ich Melník, wo Moldau und Elbe sich vereinigen und der Seiteneinstieg über Prag endet. Nicht jedoch meine Erkundungen mit dem Fahrrad.

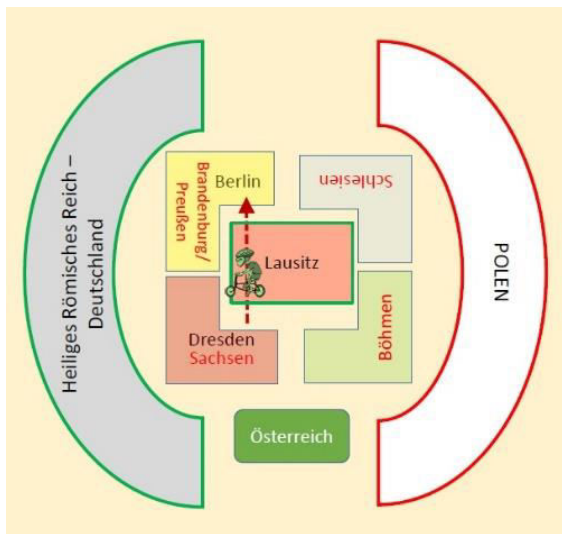
Im August 2014 fing alles an. Mit einer Radtour von Dresden nach Berlin, mehr oder weniger meiner Eisenbahn-Stammstrecke folgend. Die erste Etappe führte zum Schloss Doberlug. Zur Brandenburgischen Landesausstellung mit dem Titel „Wo Preußen Sachsen küsst“. Gemeint ist die Lausitz, deren vielfältige Geschichte mich überraschte, faszinierte und nicht mehr los lies. In den drei folgenden Jahren radelte ich viele Kilometer durch die niedere und obere Lausitz, vertiefte mich in deren Historie und erlebte eine Gegenwart im Spannungsfeld zwischen Aufbruch und Abgehängtsein. Darüber schrieb ich einen Text.²

Nachdem das „Lausitz-Projekt: Erfahren durch erfahren“ abgeschlossen war, setzte ich mich wieder aufs Fahrrad und fuhr in die Gegenrichtung. Elbaufwärts und über die deutsch-tschechische Grenze hinweg. Sechzig Kilometer waren es von Schöna bis Litomerice. Fürs erste genug angesichts des heißen Sommertages und der aufziehenden Gewitterwolken. Außerdem hatte ich Durst auf Bier bekommen, während ich tapfer an vielen Wirtschaften vorbeigeradelt war. Also kehrte ich ein. Dann ging ich zu Fuss weiter, um ein bisschen die Altstadt zu entdecken. Sie beeindruckte mich. Deshalb las ich zuhause mehr über die Geschichte von Litomerice und Böhmen. Es wurde mein zweites „Doberlug-Erlebnis“.

Preußen und Sachsen waren der Anfang gewesen, um das Woher und das mögliche Wohin der Lausitz zu verstehen. Doch jetzt begann ich, neben ihr die größere Region zu sehen. Böhmen und Schlesien gehören dazu und Polen³. Das Land zwischen Elbe und Oder ist weiter als jenes, über das (mein „Spiritus rector“) Theodor Fontane in seinen „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“, berichtet. Es reicht von der uralten Grenze des Ostfränkischen (Heiligen Römischen) Reiches entlang von Elbe und Saale bis zu den schlesischen Gebieten links und rechts der Oder. Ich begann, die Geschichte von Böhmen und Schlesien, von Sachsen und Brandenburg-Preußen genauer zu studieren. Nicht, dass ich nicht schon einiges wusste, doch in der Schule hatten wir manches anders und vieles gar nicht gelernt.

Als erstes taucht der alte Fürst Svatopluk aus der Vergangenheit auf. Seine Krieger zogen ab 830 nach Norden und Süden und hielten einige Jahrzehnte lang das große Mährerreich. Entlang von Moldau und Elbe gelangten sie bis dorthin, wo hundert Jahre später der Ostfrankenkönig Heinrich I. die Burg Meißen als östliche Bastion errichten ließ. Gen Westen und über die Lausitz bis an die Elbe zog es zur gleichen Zeit die polnischen Herzöge. Die Geschichte „nahm

Fahrt auf“. Das Land zwischen Elbe und Oder, nach der Völkerwanderung ziemlich entleert, war lange nur dünn von slawischen Stämmen besiedelt. Nun wurde es Schauplatz hegemonialer Interessen. Tausend Jahre hindurch bis heute.



Die Bewohner haben vieles erlebt, als Nachbarn im Mittelbau des vielgepriesenen Hauses Europa. Oft wurden Wände zwischen den Wohnungen verschoben, Türen geöffnet und wieder geschlossen sowie Mieter vertrieben. Mitunter wackelte das ganze Haus. Wenn die gar nicht fernen Nachbarn mitredeten, Russland, Frankreich, England und Schweden. Eine besondere Rolle spielte Österreich.

Eine spannende Geschichte ist 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 zweifle, ob ein neuer Text von mir Sinn macht, drängen Bilder aus dem eigenen Leben nach vorn. Erinnerungen an viele Reisen und Begegnungen. Die sich mit meinen neuen Erfahrungen, im wörtlichen und übertragenen Sinne, verbinden. Ich lasse mich auf das Experiment ein und schreibe.

Als Jugendlicher fuhr ich öfter nach Prag. Es war mein erstes Ausland. Im Jahre 1972 entfielen Pass- und Visazwang und es wurde einfacher, Tagestouren per Zug von Dresden aus in die „Goldene Stadt“ zu unternehmen. Das Limit für den Geldumtausch hingegen erhöhte man nicht. Für Gulasch mit Knödel und böhmischem Bier reichte es dennoch. In den 80er Jahren kam ich regelmäßig von der Spree an die Moldau. Wo ich Kollegen eines kommunalen Betriebes traf, der wie wir in Berlin Verkehrsampeln und Straßenlaternen errichtete und reparierte. Als 1987 Ost- und West-Berlin das 750-jährige Stadtjubiläum feierten, organisierten wir ohne Wissen der Obrigkeit ein Prager „Gastgeschenk“, eine moderne Straßenlaterne. Zur gleichen Zeit entdeckten meine Frau und ich den Böhmerwald als ideales Wandergebiet für uns. Das leider noch vor dem Eisernen Vorhang endete.

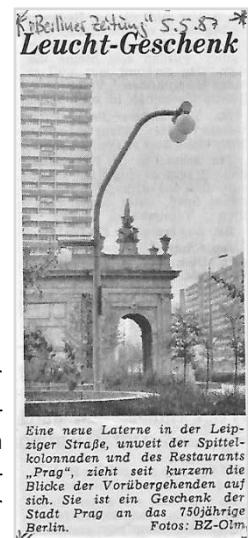
Polen erkundete ich erst Ende der 70er Jahre als Student. Dafür umso intensiver. Fuhr mit der Bahn nach Warschau und Gdansk, Olsztyn, Torun, Poznań und ... Wrocław. Das Thema Schlesien spielte damals kaum eine Rolle. Interessant waren Kunst, Kirche und Solidarnosc. Zuhause in Dresden abonnierte ich die deutschsprachige Ausgabe der Zeitung „Życie Warszawy“. Nachdem im Dezember 1981 das Kriegsrecht über Polen verhängt wurde, war es mit ihrer in letzter Zeit ohnehin unregelmäßigen Zustellung endgültig vorbei. Doch bereits im Sommer 1982 fuhrten wir wieder nach Wrocław. Rein äußerlich lief das Leben normal weiter. Doch die Versorgung war schlechter geworden. Weil Polen wegen der hohen Westverschuldung eine schwere Wirtschaftskrise durchmachte. Wie ich erfahren sollte.

Mit dem Umbruch 1989/90 endeten die Besuche der Nachbarländer für nahezu zwei Jahrzehnte. Frankreich wurde unser häufigstes Reiseziel. Der eigenen „Route de Vin“ durch die Weinberge folgend und natürlich immer wieder Paris als Mittelpunkt. Ab 2004 kamen mit meiner Arbeit die vielen Reisen in die Schweiz dazu. Erst im Herbst 2010, als wir einmal auf dem Landwege von Österreich nach Deutschland zurückkehrten, wählten wir den Transit durch Mähren und Böhmen. Übernachteten in Gustav Mahlers Geburtsstadt Jihlava.

Dem „neue Polen“ begegnete ich zunächst nur bei kurzen beruflichen Stippvisiten. Ich fand die alten Rathäuser und Kirchen wieder, aber kaum noch die vertrauten Ruch-Kioske. Im Mai 2016 schließlich starteten wir eine längere Urlaubstreise durch Pommern bis Gdansk und nach Frombork in Ostpreußen. Im Jahr darauf begannen wir Schlesien zu entdecken. Entlang der Oder bis Ratibor und nördlich der Sudeten bis ins Glatzer Land. Später dann durch das Riesengebirge.

Und so kehrt im Alter das Naheliegende als geografischer Ort und als Metapher wieder. Jedoch unbefangener als früher kann ich die Geschichte des Landes zwischen Elbe und Oder erkunden und erzählen. Unbefangener auch zwischen den polnischen, tschechischen und deutschen Ortsnamen zu wechseln.

Der Prager Frühling 1968, das Experiment eines Sozialismus mit menschlichem Antlitz, wie man den Aufbruch damals bezeichnete, endete blutig am 20. August, als in der Nacht die sowjetischen Panzer anrollten. Als Fünfzehnjähriger hörte ich in Dresden die staatliche Propaganda und im Westrundfunk die aufgeregten und aufregenden Berichte der Journalisten. Wir hatten Sorge, ein Krieg könne ausbrechen. In der Schule wussten die Lehrer nicht, was sie uns sagen sollten.

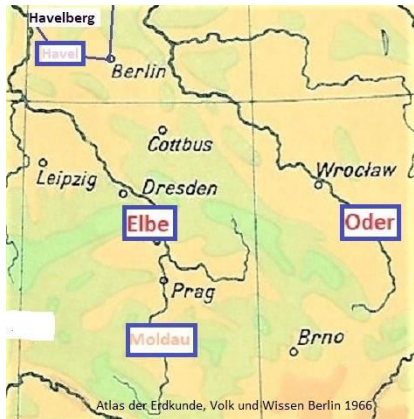


Im übernächsten Kapitel trage ich die gemeinsame Geschichte der Länder zwischen Elbe und Oder in eine Tabelle ein. Sie soll wie ein Kompass sein, um durch die Zeiten zu navigieren. So wie Landkarten, Wegweiser und GPS-Ortung gute Dienste leisten, um ans geografische Ziel zu gelangen.

Im „bikeline-Radtourenbuch: Elbe-Radweg Tschechien“ gibt es neben der Stammroute, immer am Fluss entlang, auch eine Variante von der Elbe nach Prag und weiter entlang der Moldau nach Melnik. Für den Seiteneinstieg über Prag.

Wo aus Flüssen Ströme werden

Am besten erzählt man entlang der 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.“*¹ Nüchterner sagt es der Historiker: *„Wasser... ist der vielleicht wichtigste Faktor für die Standortwahl menschlicher Siedlungen. Als Nahrungsmittel und Rohstoff, als Energielieferant, Element von Befestigungen, Verkehrsweg und in vielen weiteren Nutzungen zeigt sich seine immense Bedeutung.“*⁴



Für die Region, über die ich berichte, sind Elbe und die Oder wie eine Klammer, die alles zusammenhält. Beide entspringen dem gleichen langgezogenen Gebirgszug der Sudeten. Die Oder, von Mähren kommend, bleibt zunächst im Osten und bildet die Lebensader Schlesiens. Die Elbe schlägt in Böhmen einen Bogen, erreicht Sachsen, und fließt dann stetig weiter nach Nordwesten. Aus den Flüssen werden Ströme, die am Ende mit Nord- und Ostsee das Meer erreichen. Auf ihren langen Wegen nehmen sie andere Flüsse auf. Glatzer und Lausitzer Neiße sowie Bober fließen zur Oder, die Schwarze Elster zur Elbe. Zwischendrin die Spree, die in Berlin die Havel erreicht. Welche bei Havelberg auf die Elbe trifft. Mulde und Saale stoßen hinzu, bis bei Magdeburg das Land zwischen Elbe und Oder seinen westlichsten Punkt erreicht.

Die Moldau ist etwas Besonderes. Sie fließt nicht zwischen Elbe und Oder, sondern kommt aus dem böhmisch-bayrischen Grenzland. Doch spätestens in Prag, der alten Hauptstadt von Böhmen, der Tschechoslowakei und Tschechien wird klar: ohne diesen Fluss lässt sich die ganze Geschichte nicht erzählen.

Der Start- und Zielpunkt der meisten Reisen, von denen berichtet wird, war Dresden. Deshalb verbinde ich die Stadt mit Berlin im Norden, Wrocław im Osten und Prag im Südosten. Das ist so etwas wie ein Raster für das Land zwischen Elbe und Oder. Stolz bin ich darauf, zwischen Prag und Berlin geradelt zu sein. Dafür stehen die Radfahrersymbole im rechten Bild⁵. Leider habe ich es noch nicht geschafft, mit dem Rad nach Breslau zu fahren.



Ich fuhr, was im Wortsinne naheliegender ist, ziemlich häufig auf Flussradwegen. Entlang der *Lausitzer Neiße* vom tschechischen Hradek nad Nisou bis zur Mündung in die Oder, an der *Spree* von Bautzen bis vor Berlin. Der *Schwarzen Elster* folgte ich vom sächsischen Elstra bis zur *Elbe*. Längs dieser radelte ich von Melnik bis Lutherstadt Wittenberg.

An der *Oder* fuhr ich von Küstrin nach Frankfurt und im Unteren Odertal. So entstand über mehrere Jahre mosaikförmig mein Radwegenetz in der Lausitz und darüber hinaus.

Unterwegs auf dem Fahrrad, erfährt man den „Windhauch der Geschichte“ nur mittelbar. Natürlich stehen Informationstafeln am Wegesrand und es mangelt nicht an sichtbaren Monumenten. Viel häufiger spürt man heftige Böen, gegen die man kämpft. Flusstäler bilden ideale Windkanäle. Hitze und Staub oder Regen kommen hinzu. Doch ohne Anstrengung bewältigt man keine Radtouren. Dafür belohnt die Landschaft. Täler, die nach jedem Bogen neue überraschende Szenen bieten, weite Ebenen, wo Kirchtürme am Horizont das nächste Ziel markieren, kleine und größere Orte, in denen beim Bäcker verdiente Etappen-Prämien locken.

Mit diesen Erfahrungen bin ich nicht allein und nicht der Erste. Ich entdeckte die spannenden Reportagen „Die Oder-Lebenslauf eines Flusses“ und „Die Elbe-Europas Geschichte im Fluss“ von Uwe Rada und Hans-Dieter Rutschs Essay „Das Preußische Arkadien“. Doch nicht nur die Gegenwart liefert interessante Lektüre.

2019 erinnert man besonders in Brandenburg an den 200. Geburtstag von Theodor Fontane.

Da passt es, dass ich mir die tausendseitige Neuausgabe mit den fünf Bänden der „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ kaufte. Der Schriftsteller hat die Geschichte seiner Heimat gründlich erforscht und erzählt detailliert von vielen Ereignissen und Personen. Ich finde so manches wieder, was in den Geschichtsbüchern nur kurz und knapp abgehandelt wird. Ebenso spannend sind die Schilderungen des Alltags, wie er zu Fontanes Lebzeiten gewesen ist. In Oderland, Havelland und Spreeland. An Flüssen, die zu Strömen werden.

Germania Slavica - Mieter und Nachbarn im Hause Europa

Im Jahre 1945 endete der Zweite Weltkrieg. Zu den Siegern gehörte Generalissimus Josef Stalin. Er belehnte das von ihm besetzte Gebiet mit treuen Gefolgsleuten. Der Sachse Walter Ulbricht erhielt die Länder Preußen/Brandenburg und Sachsen, der Pole Boleslaw Bierut Schlesien und der mährische Klement Gottwald Böhmen, Mähren und die Slowakei. Es war die bislang letzte aus einem Krieg folgende Aufteilung des Landes zwischen Elbe und Oder.



Seitdem ist das Oberlausitzer Zittau östlichste deutsche Grenzstadt im **Dreiländereck zu Polen und Tschechien** (Foto links). Es liegt rund 900 Kilometer Luftlinie von Paris entfernt. Nach Moskau sind es 1.600 Kilometer, bis Wien wenig mehr als dreihundert Kilometer. Das sagt viel darüber aus, wo Zittau und mit ihm das Land zwischen Elbe und Oder zu verorten sind. In Mitteleuropa. In der Mitte des schon erwähnten „Hause Europa“. Doch was ist das für ein Haus? Wann wurde es gebaut?

„Europa (selbst) besitzt keine klar zu ziehenden geographischen oder kulturellen Grenzen. Deshalb ist die Frage, wo Europa beginnt und wo es endet, immer auch eine Frage der Interpretation, die letztlich durch gesellschaftliche Übereinkunft be-

antwortet wird.“⁶ So ist auch der Begriff vom Haus Europa vor allem eine Verabredung. Von Forschern und Geografen, von Historikern und Künstlern und schließlich auch von Politikern. Also nichts, was mit unumstößlichen Fakten zu beweisen ist, aber mittlerweile hinlänglich genau zu beschreiben.

Das Haus Europa fußt im Westen auf antiken griechisch-römischen Fundamenten respektive Trümmern. Die übrigblieben, als das weströmische Reich im 5. Jh. n. Chr. zerfiel. Dort begann der Aufbau des romanisch-fränkischen „Westflügels“. 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 im „Mittelbau“ zwischen Weichsel und Elbe neu ein. Ab dem 9. Jh. expandierte das Ostfränkische Reich zunächst bis an Elbe und Saale in nicht romanisierte Gebiete, wie Sachsen und Thüringen.⁷ Und schließlich in das Land zwischen Elbe und Oder, nach *Germania Slavica*.

„So entstand denn auch »Germania Slavica« in Nachbildung zu dem Begriff »Germania Romana«, mit dem die Gebiete des Einflusses romanischer Substrate auf die deutsche Sprachentwicklung gekennzeichnet wurden... »Germania Slavica« (meint) jene einst von slawischen Bewohnern besiedelten Gegenden, die durch Zuesiedlung von Deutschen unter Aufnahme der slawischen Substrate sprachlich germanisiert wurden.“⁸

Das hat ein deutscher Historiker geschrieben. Seine polnischen Kollegen sprechen lieber von „Slavia Germanica“, weil Slawen vor den Deutschen hier siedelten.⁹ Doch die zeitliche Abfolge der herrschenden Stämme allein begründet keine zutreffende Bezeichnung. Erstens mischten sich Stämme und Völker im Laufe der Zeit. Mehr oder weniger stark. Zweitens geschah die deutsche Zuwanderung vor allem, weil die Siedler von den bereits ansässigen Fürsten gerufen wurden oder weil das Land noch gar nicht bevölkert war.

Die zitierte Erklärung des deutschen Historikers kann jedoch fehlinterpretiert werden. Am Ende der Ost-Kolonisation sprachen nicht alle Leute Deutsch. Die slawischen Sprachen lebten weiter, in Schlesien und in Böhmen, in der Lausitz das Sorbische. Sie blieben Kulturträger ihrer Volksgruppen und spielten später eine maßgebliche Rolle bei den nationalstaatlichen Ansprüchen der Polen und Tschechen¹⁰.

Auch wenn ich im Weiteren von versöhnlichen Tönen im Umgang mit der Geschichte berichten kann, zeigt sich die Diskussion über die Vergangenheit, insbesondere die des 20. Jahrhunderts, als eine fortdauernde Baustelle. Dadurch gerät das Thema auch schnell in tagesspolitische Auseinandersetzungen.

Neben dem Westflügel und einem Mittelbau verfügt das Haus Europa auch über einen „Ostflügel“. Nach dem Ende der orthodoxen Kiewer Rus im 13. Jh. bildeten sich östlich der Weichsel neue Konturen des Hauses Europa heraus. Dazu gehören Litauen, Belarus und die Ukraine, in ihren über die Jahrhunderte sich oft verändernden Grenzen und staatlichen Strukturen. Die nicht zuletzt sehr stark von Russland beeinflusst wurden, das ebenfalls zum Hause Europa gehört.

Wann?	Wo?	Was?		
Um 550	Böhmen	Slawen wandern vom Osten her ein		
Ab 6. Jh.	Lausitz	Slawen wandern vom (Süd-)Osten her ein		
Ab 6. Jh.	(Heutiges) Sachsen	Besiedlung durch Slawen (Sorben)		
Ab 6. Jh.	Brandenburg	Besiedlung durch Slawen (Heveller, Sprewanen)		
830 - 906	Alle Regionen	Mährerreich unter Svatopluk		
Nach 906	Schlesien	Herrschaft der böhmischen Přemysliden		
928/32	Lausitz, heutiges	Unterwerfung unter Sachsenkönig Heinrich I.		
936	Sachsen, Branden- burg	Otto I. richtet in den tributpflichtigen slawischen Gebieten Marken ein (Sächsische Ostmark, wird 965 aufgeteilt)		
Ab 960	Polen	Mieszko I. schafft das erste Piastenherzogtum ; er und sein Sohn Boleslaw erobern zeitweise Schlesien, Teile der Lausitz und Böhmen		
968	HRR	Gründung Bistum Meißen		
983	Brandenburg	Slawenaufstand unter Führung der Lutizer		
983 - 997		Boleslaw fungiert als Markgraf der sog. Nordmark		
1018	HRR; Polen	Frieden von Bautzen (Heinrich II. und Boleslaw)		
1081	Lausitz	Wettiner Heinrich I. übernimmt Markgrafschaft (anstelle des böhmischen Herzogs)		
1085	Böhmen	Vratislav II. lässt sich zum König krönen		
1089	Heutiges Sachsen	Der Wettiner Heinrich I. übernimmt Markgrafschaft		
1127	Brandenburg	Hevellerfürst Pribislaw-Heinrich kommt an die Macht		
1134		Der Askanier Albrecht der Bär wird Markgraf der Nordmark		
1137	Schlesien	Pfingstfrieden von Glatz; Schlesien geht an Polen; Glatzer Land bleibt bei Böhmen		
1138		Senioratsverfassung für Königreich Polen, Schlesien wird eines der vier Herzogtümer; später Aufteilung in kleinere Fürstentümer		
1150	Brandenburg	Albrecht der Bär übernimmt nach Pribislaw Tod die Herrschaft		
		Deutsche Besiedlung		
1180	Sachsen	Herzogtum Sachsen von Heinrich dem Löwen wird geteilt, östlicher Teil geht an Askanier Bernhard III. (Sohn Albrecht I. von Brandenburg)		
1296		Weitere Teilungen, das Herzogtum Sachsen-Wittenberg entsteht		
Ab 13. Jh.	Schlesien	Deutsche Besiedlung	Die hochmittelalterliche Warmzeit mit häufig langen warmen Sommern und nur kurzen kalten Wintern begünstigt den Landesausbau.	
	Böhmen			
	Lausitz			
Ab 1253	Böhmen	Expansion und přemyslidische Herrschaft über Schlesien, Lausitz, Österreich und Norditalien		
1289-1342	Schlesien	Herzöge unterwerfen sich freiwillig der böhmischen Lehnshoheit, 1335 verzichtet Polen auf seine schlesischen Ansprüche		
1310	Böhmen	Königskrone geht durch Verheiratung an das Haus Luxemburg		
1323	Brandenburg	Der Wittelsbacher Ludwig I. wird Markgraf		
1356	Sachsen	Wittenberger Askanier werden durch die Goldene Bulle zu Kurfürsten erhoben		
	Brandenburg	Wittelsbacher erhalten durch die Goldene Bulle die Kurwürde		
1367	Lausitz	Das Markgraftum geht von Sachsen, an das sie der Brandenburger Kurfürst zunächst verpfändet hatte, an die böhmische Krone		
1373	Brandenburg	Das Markgraftum geht an die böhmische Krone		

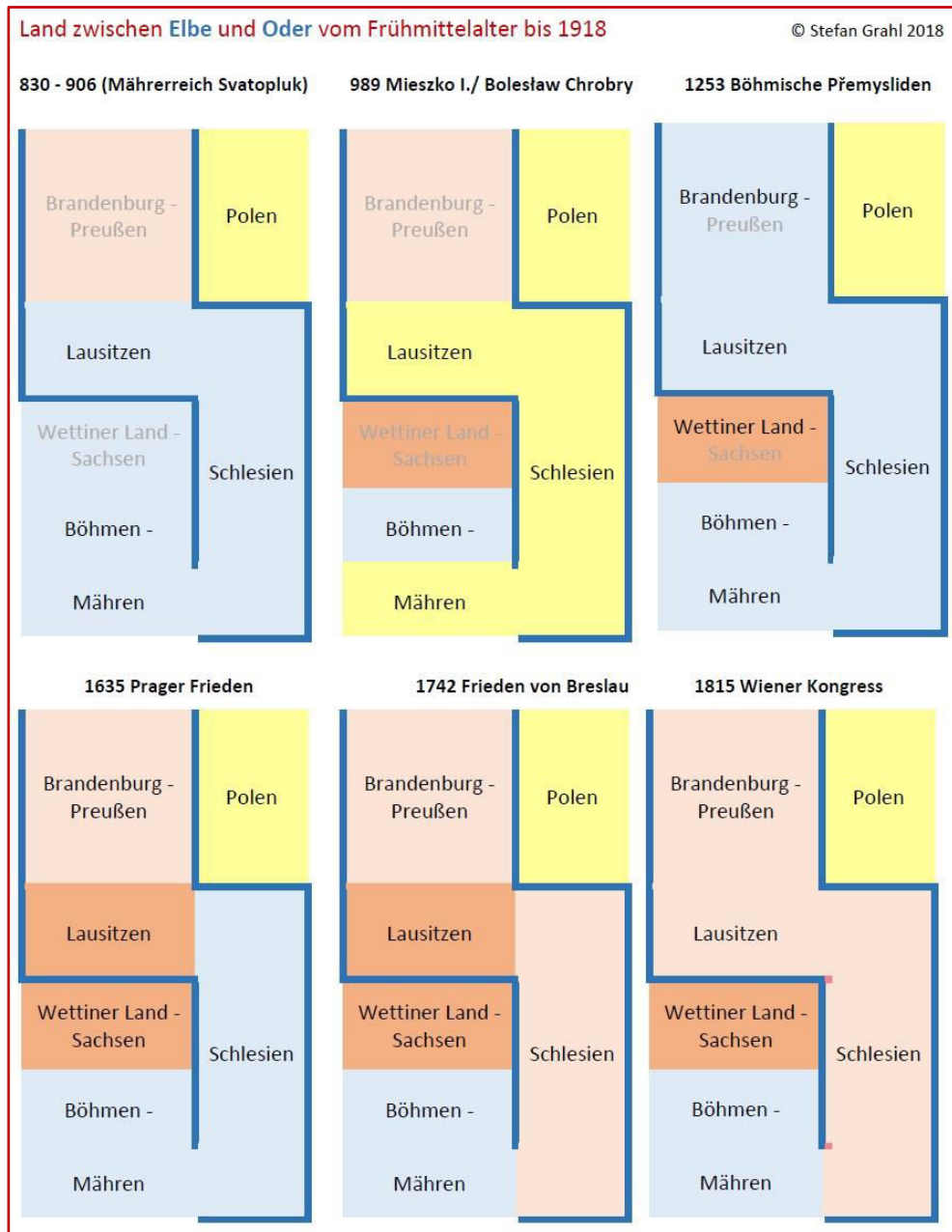
Wann?	Wo?	Was?
1411/17	Brandenburg	Das Haus Hohenzollern wird vom böhmischen König (Luxemburger) mit der Brandenburger Kurmark belehnt
1420-1436	Böhmen	Hussitenkriege, betreffen auch Schlesien, Lausitz und Sachsen
1422	Sachsen	Der Meißner Markgraf wird mit Kurfürstlich Sachsen-Wittenberg belehnt. Der Name Sachsen wird von nun an für alle Wettinischen Länder verwendet („Heutige Sachsen“).
1459	Böhmen, Sachsen	Grenzvertrag von Eger
1485	Sachsen	Leipziger Teilung in Ernestiner (mit Kurwürde) und Albertiner
Ab 1520	Sachsen, Brandenburg, Lausitz	Reformation
1526	Böhmen	Haus Habsburg übernimmt per Vertrag von 1515 die Königskrone
1546/47	Sachsen	Nach dem Schmalkaldischen Krieg geht die Kurwürde an die Albertiner
1555	Alle Regionen	Augsburger Religionsfrieden
1568	Brandenburg, Preußen	Polnischer Reichstag bestätigt Erbansprüche der Brandenburger Kurfürsten am Herzogtum Preußen
1618		Mark Brandenburg und Herzogtum Preußen werden in Personalunion regiert
1618	Alle Regionen	In Folge des böhmischen Adelaufstands beginnt Dreißigjähriger Krieg
1620	Lausitz	Sächsische Truppen marschieren im kaiserlichen Auftrag ein
1623		Das Land wird an den sächsischen Kurfürsten verpfändet
1635	Lausitz, Sachsen	Im Prager Frieden wird der sächsische Kurfürst mit der Lausitz belehnt
1648	Alle Regionen	Der Westfälische Frieden beendet den Dreißigjährigen Krieg
1697	Sachsen, Polen	Sächsischer Kurfürst Friedrich August I. erhält polnische Königskrone
1701	Brandenburg, Preußen	Der Brandenburger Kurfürst wird zum König in Preußen gekrönt
1740	Preußen, Schlesien	Preußen annektiert Schlesien , das Böhmen ihm 1742 zuerkennt
1756-1763	Preußen, Sachsen, Schlesien, Böhmen	Siebenjähriger Krieg, Frieden von Hubertusburg; Grafschaft Glatz kommt zu Preußen, kleines Gebiet bleibt Österreichisch-Schlesien, Sachsen verliert polnische Königskrone
1772	Polen, Preußen	Erste polnische Teilung, Westpreußen annektiert
1793		Zweite polnische Teilung, Herzogtum Posen annektiert
1795		Dritte polnische Teilung (Polnischer Staat existiert nicht mehr), Warschau wird preußisch sowie Territorien südlich Ostpreußens (bis Memel)
		Preußen
1806	Böhmen	Gehört zum Kaisertum Österreich (HRR aufgelöst)
	Sachsen	Napoleon erhebt sächsischen Kurfürsten zum König , der erhält zudem Herzogtum Warschau, 1809 auch Krakau und Westgalizien
1813		Niederlage in der Völkerschlacht, Kurfürstentum wird preußisch-russisches Generalgouvernement, König in preußischer Gefangenschaft
1815	Schlesien	Wiener Kongress: Schlesien wird eine preußische Provinz mit Breslau als Hauptstadt
	Lausitz, Sachsen	Wiener Kongress: Niederlausitz und Teile der Oberlausitz an Preußen, werden in Provinzen Brandenburg bzw. Schlesien eingegliedert, nordwestliche sächsische Kreise bilden neue preußische „Provinz Sachsen“

Wann?	Wo?	Was?
1831	Sachsen	Erste Verfassung führt zur konstitutionellen Monarchie mit Parlament
1844	Schlesien	Weberaufstand
1848	Böhmen	Prager Pfingstaufstand, Tschechen lehnen Sitze im Paulskirchenparlament ab
1849	Sachsen	Parlamentsauflösung, Dresdner Maiaufstand, mit preußischer Hilfe niedergeschlagen
1850	Preußen	König führt Verfassung ein und lässt Parlament wählen
1871	Preußen, Sachsen	werden Bundesländer im Deutschen Reich
1918	Böhmen	Wird Teil des neuen Staates Tschechoslowakei
	Preußen	Die während der polnischen Teilungen von Preußen annektierten Gebiete gehen an den neuen polnischen Staat zurück, Kaiser dankt ab
	Sachsen	Thronverzicht des Königs, 1920 „Freistaat“
1921	Schlesien	Oberschlesien größtenteils an Polen, mit Kattowitz als Woiwodschaft-Hauptstadt
1934	Preußen, Sachsen	Gleichschaltung der Länder
1938	Böhmen, Schlesien	Münchener Abkommen: Sudetenland, Tschechisch-Schlesien werden dem Deutschen Reich angeschlossen
1939	Schlesien	Polnischer Teil wird von Deutschland annektiert
1945	Schlesien, Lausitz	Territorien östlich von Oder-Neiße gehen an Polen , deutsche Bevölkerung wird vertrieben, Ansiedlung neuer Bewohner aus dem Osten
1947	Preußen	Wird von den Alliierten aufgelöst, wird wieder Brandenburg
1952	Brandenburg, Sachsen	Länder werden aufgelöst und den neuen Bezirken zugeordnet
1990		Länder werden neu gebildet , Oberlausitz zu Sachsen, Niederlausitz zu Brandenburg, mit der deutschen Einheit gehören sie zugleich der Europäischen Union an
1993	Böhmen	Auflösung der Tschechoslowakei , Böhmen ist Teil der Tschechischen Republik
2004	Böhmen, Schlesien	Polen und Tschechien werden in die Europäische Union aufgenommen, als Länder im Schengen-Raum entfallen Grenzkontrollen zu den westlichen Nachbarstaaten.

„Wechselvolle Geschichte“ ist ein arg strapazierter Begriff. Der dennoch für das Land zwischen Elbe und Oder zutrifft. Die nachstehende Grafik verdeutlicht das im Wechsel der Farben (Gelb - polnische Herrschaft, blau - böhmische, braun - wettinisch-sächsische, lila - brandenburgisch-preußische). Ich stelle den Zeitraum dar vom frühen Mittelalter und dem großen Mährerreich bis zur Dominanz von Brandenburg-Preußen nach dem Wiener Kongress 1815.

Unübersehbar ist der jahrhundertlange Einfluss, den die böhmischen Herrscher, beginnend mit dem Stamm der Přemysliden, auf das Land zwischen Elbe und Oder nahmen. In Schlesien, der Lausitz und sogar in Brandenburg unter Karl IV. Als die böhmische Königskrone später an die Habsburger gelangte, verband sich die Regionalgeschichte endgültig mit der europäischen. Der Dreißigjährige Krieg wurde dann zur ersten großen Zäsur.

Im Prager Frieden 1635 erhielt Sachsen die Lausitz. Für 180 Jahre, während derer auch der Aufstieg Brandenburg-Preußens begann und in der Annexion Schlesiens ab 1740 seinen vorläufigen Höhepunkt fand. Als schließlich Napoleon besiegt worden war, schuf der Wiener Kongress 1815 eine neue politische Landkarte, die vor allem Sachsen schmerzte. Nach 1871 gehörten Brandenburg-Preußen, die Lausitz, Schlesien und Sachsen zum Deutschen Reich. Böhmen blieb bis zum Ende des Ersten Weltkriegs österreichisches Kronland.



Im „Lausitz-Projekt“ stand die Ambivalenz von Preußen und Sachsen im Mittelpunkt. Zwei Ländernamen, die nicht den ursprünglichen Gebieten (Stammlanden) entsprechen. Jetzt bin ich der Meinung, dass der Konflikt Preußen - Sachsen nie der zentrale Konflikt war, sondern ein nachgeordneter, der sich vor allem aus der geografischen Lage beider Länder entwickelte. Sachsen hatte das „Pech“, zwischen dem preußischen Brandenburg und dem habsburgischen Böhmen zu liegen. Obwohl die Kurfürsten in Dresden listige Leute waren oder zumindest ihre Ratgeber, standen sie im Krieg öfter auf der falschen Seite. Zuletzt im Deutschen Krieg, der 1866 mit der Schlacht bei Königgrätz kein gutes Ende für die Sachsen bedeutete. Dorthin fahren wir jetzt.

Von Wittenberg nach Königgrätz - An der Elbe



Cuxhaven



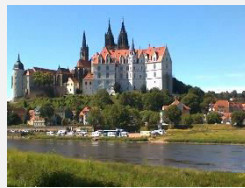
Hamburg



Wittenberg



Torgau



Meißen



Dresden



Schöna



Decin



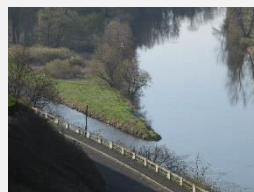
Usti



Litomerice



Roudnice



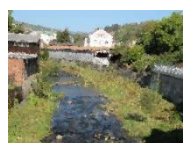
Melnik



Nymburk



Hradec Kralové



Vrchlabí



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 Herzogtums Sachsen 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 menschenfreundlich gestaltet. Wenn dann die Züge über die Elbbrücke 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 Albertinisches¹¹ 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 Flösschen 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 Welt Ruhm 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.“*¹²

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.“¹³

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 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 man sich auch Feinde. Vor allem bei den benachbarten Preußen, dies schon im 18. Jh. mehrmals kriegerisch ins Land einfielen. Dennoch überlebte trotz schlimmer Zerstörungen, wie im Siebenjährigen Krieg, die barocke Pracht Dresdens.

Doch 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 oder vielleicht auch wegen der schlimmen Zerstörung am 13. Februar 1945 strömt bis heute durch 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. Dadurch wird es für geraume Zeit noch beschwerlicher, durch die

alten Weindörfer Loschwitz und Niederpoyritz zum Schloss Pillnitz zu gelangen. Dem letzten Dresdner Höhepunkt auf dieser Strecke.

Nach so vielen Eindrücken ist man dann froh, wenn sich anschließend das Tal 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 katholisch 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 kanadischen und australischen Beteiligungen, fördern Lithium, das in der Elektronikindustrie stark nachgefragt wird. Auf deutscher Seite beseitigt man außerdem noch letzte Folgen 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. Jh. 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 Dampflok 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 Dampflok 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 rechtselbig 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.

¹⁴ 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 (Foto unten), 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 (Foto links) stand und die Informationstafeln sah. Wie schrecklich und schizophren zugleich es zuging, lese ich im „Tagebuch aus Theresienstadt“ von Camilla Hirsch. 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. 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 Schwimmbecken, 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.“¹⁵

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-deutschen Einwohnerschaft in Auseinandersetzungen mit der zahlenmäßig wachsenden tschechischen Bevölkerung. Mit und nach der Revolution von 1848 verschärften sich die Spannungen. Nationalstaatliche Bestrebungen hin 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. Dort wo mein „Seiteneinstieg über Prag“ endete.



Fast immer nahe am Fluss führt der Elberadweg (Foto links) bis zum Fuss des Hügels, auf dem die kleine Stadt 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.“¹⁶

An die Moldau und Böhmen erinnert auch der „Moldauhafen“ in Hamburg. Bis dorthin fahren die Elbschiffe aus Mělník. Das sind mehr als 700 Kilometer. 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.¹⁷

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 und ein kleiner Jachthafen. 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 diesem Namen verbindet sich 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 willkommenen Anlass, die seit 1815 bestehende duale Hegemonie im „Deutschen Bund“ zu überwinden und die alleinige Füh-

rung 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“. 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 Králové 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 verabschiedeten 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 - auf dem Foto gelb umrandet - von der Elbe bis zur Oder. Da Sachsen in diesem Bericht eine wichtige Rolle spielt, sind mit weißen Strichen noch dessen mittlere und westlichen Teile angedeutet. So bleiben Leipzig und das Erzgebirge im Bild. Der Thüringer Zipfel östlich der Saale gehörte auch dazu. Ihn lasse ich aber 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). Doch dieses Städtchen am Bober liegt geografisch bereits in Niederschlesien. Man hat es dennoch nicht der seit 1999 bestehenden Woiwodschaft Niederschlesien zugeordnet.

Sorau und Sagan lohnen den Besuch. Zunächst bin ich erschrocken, als ich die ausgebrannte Ruine des Biebersteinschen Schlosses im Zentrum von **Sorau** entdeckte. Es wurde 1944 bei alliierten Luftangriffen zerstört und harret 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 den 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 waren und sind es 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.



Schloss in Sorau



Schloss in Sagan

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

„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“. Schreibt Theodor Fontane im Vorwort zu seinen „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“. Sie liegen immer neben mir.¹⁸

Meine Liebe 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.

Fontane auf dem Fahrrad

(Blogeintrag 31.05.2016, gekürzt)

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 Grabsteinen sind am Stadtrand im Wald unter hohen Bäumen verborgen. Durch Märkisch-Buchholz führt der Dahme-Radweg. Ihm folgt bis hierher der von Berlin kommende Fernradweg des Dresdner ADFC. 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 meine weitere Fahrt habe ich zum schon genannten Fernradweg noch eine andere Variante zur Auswahl: das ADFC-Tourenportal bietet eine ca. zehn Kilometer kürzere Strecke bis Senftenberg an. Ich folge dieser. 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.

Den Schluss des Blogeintrags muss ich korrigieren. Theodor Fontane unternahm viele seiner „Wanderungen“ mit der Eisenbahn. Am Ziel angekommen, stieg er auf Pferdedroschke oder Boot um. Bisweilen wanderte er tatsächlich etwas.

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. 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 mit dem Markgrafen zum 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. 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. So etwas sollte sich erst fünfhundert Jahre später wiederholen. 1871 mit Wilhelm I.

Bereits Anfang des 15. Jh. gehen die böhmischen Könige und übertragen den Hohenzollern die brandenburgische Kurwürde. Im Dreißigjährigen Krieg wird das weite Land ohne natürlichen Schutz zwischen den rivalisierenden Mächten fast aufgegeben. 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 euro-

päischen 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 und für eine Weile auch den König weg, und nach dem Sieg in der Schlacht bei Königgrätz wird Preußen – wie schon berichtet – 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, der 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 mehr als 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 Flüsschen 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



Berlin erlebten wir dreimal. 1984 zogen wir in die DDR-Hauptstadt. 1990 wurde Berlin „Werkstatt der deutschen Einheit“ und 1999 als Sitz des Bundestages endgültig wieder deutsche Hauptstadt. 2011 kehrten wir 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 vorgeschichtlich). 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 fand beiderseits der Mauer die glamouröse 750-Jahrfeier 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 Foster komplett umgestalteten Reichstag betreten.



Reichstag 1990



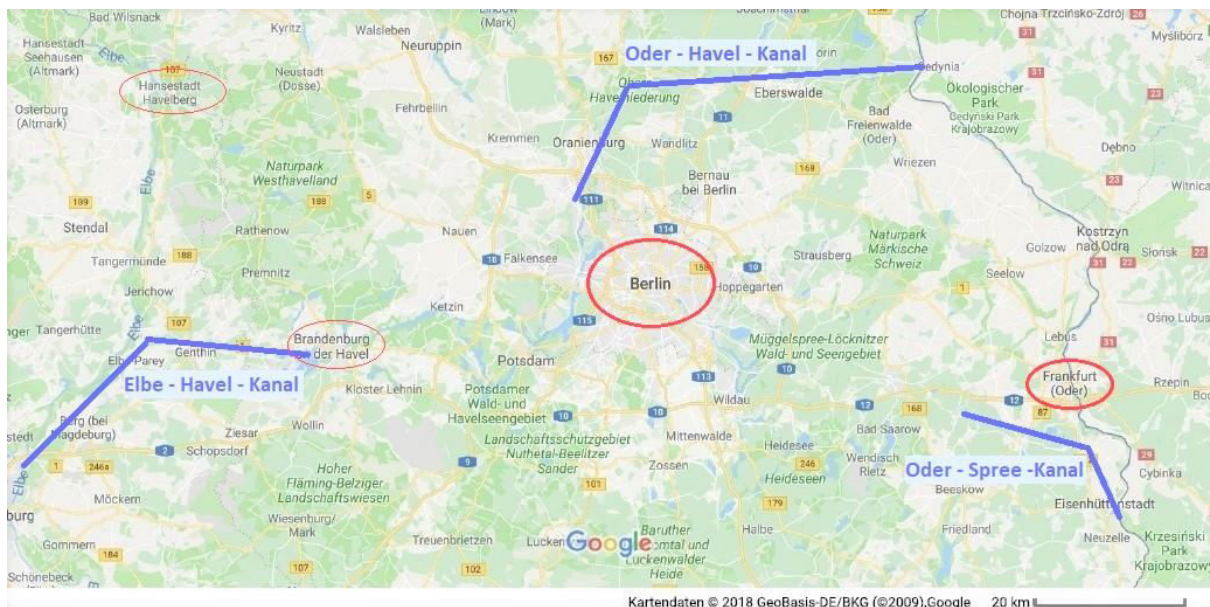
Reichtagsverhüllung 1995

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.

„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.“¹⁹

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 unser Weg von dem der Spree. Ich folge dem Kanal und fahre über Müllrose und durchs Schlaubetal an die Oder.

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. Noch eher 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. Die Verbindung Berlins mit dem Ostseehafen Stettin. Auch er hat kleine Vorläufer, die auf Geheiß der brandenburgischen Kurfürsten gebaut wurden.



den.

Mittlerweile bin ich auf dem Oder-Neiße-Radweg angekommen und folge ihm gen Süden. In Fürstenberg, einem Ortsteil von Eisenhüttenstadt, beginnt oder endet, je nachdem, der Oder-Spree-Kanal. Ein paar Kilometer landeinwärts liegen Ort und Kloster Neuzelle. Eine katholische Enklave im vormals protestantischen Preußen. Im Jahre 2018 treffen Mönche ein und lassen 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 abschnellen.

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 „Glaserei-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 Klodzko, 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 (Kłodno), das einem nach Mähren hineinragenden Zipfel des Landes den Namen gab. Hat man die enge und vom Durchgangsverkehr arg strapazierte Festungsstadt (Foto), 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 Vaucluse. 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-Emma-Läden, 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 bei der Reisevorbereitung etwas mehr gelesen habe.

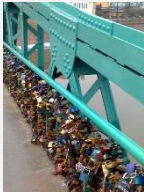
Ursprünglich sollte an diesem Fluss, wenn die Zeitungsrecherchen zutreffen, nach dem Zweiten Weltkrieg Polens neue Westgrenze beginnen. Nicht an der Lausitzer Neiße. Dann wäre anstelle von Görlitz Breslau eine geteilte Stadt geworden.²⁰ Aber auch ganz früher ist dem Glatzer Land viel kriegerischer Konflikt 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. Weniger als fünfzig Kilometer sind es vom Zwischenland bis an die Elbe. Ein weiterer Kreis schließt sich.

Kreuzfahrt an der Oder

	Szczecin	
	Eisenhütten- stadt/ Ratzdorf	
	Crossen	
	Wrocław	
	Brzeg	
	Opole	
	Ratibor	

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 dorthin, 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 welch sensiblem 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.²¹ 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 Schirmerkunden wir die Altstadt von Ratibor auf der einen und die sanierte Burganlage auf der anderen Oderseite. Dort entdeckte ich auch den Flussradweg und eine mobile Servicestation für defekte Fahrräder und E-Bikes. Ein Seufzer, weil wir hier nicht radeln.



Die hochmittelalterliche Burg entstand an einer Furt über die Oder am Handelsweg von Mähren nach Krakau. Die ihr gegenüberliegende Stadt wurde im 13. Jh. 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 schmutzig. 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. Jh. eine direkte Eisenbahnverbindung von Berlin nach Wien über Ratibor und durch die Mährische Pforte gab. Darauf komme ich im nächsten Kapitel noch einmal zurück.



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 **Groß Neukirch** auf dem Foto, 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 deutschen 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 prämierter 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 Schlesien zu beklagen. Das hängt nun mal damit zusammen, dass sie ihrem Geburts- und Kindheitsort lange vor den Deutschen Adé 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.

Glębcyce, der polnische Ortsname für Leobschütz, liegt bereits in der Woiwodschaft **Opole**. Nach einer knappen Stunde Autofahrt, mit einer kurzen Kaffeepause im anmutigen Städtchen Oberglogau, 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 sicher 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 Oppeln zusammengetragen. Dazu gehören Mühlen, Bauernhöfe, Schrotkirche, 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 Leute noch im 19. Jh. 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 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 (Foto) aus dem 16. Jh. 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 unserer 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 Kriegerrecht ausgerufen. Fröhlich 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. Ich erlebte vier tolle Tage. Karol Wojtyla kehrte als Papst Johannes Paul II. erstmals in seine Heimat zurück. Ich sah ihn mehrmals.



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 Waschbeutel. Zuhause liegen gelassen. 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.

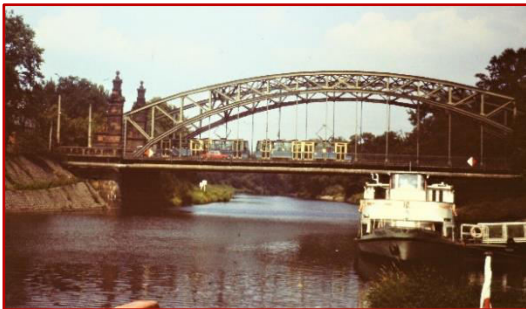
Am nächsten Tag besichtigten wir einen Betrieb, der Schweißgeräte und Nähmaschinen herstellte. Der Ökonomische Direktor erläuterte anschließend die Situation des Werkes. Es arbeite rentabel, mit zehn Prozent Gewinn. Es gäbe keine staatlichen Vorgaben. Man analysiere den Markt selbständig und darauf basiere 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 fuhren 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 Wrocław blieben uns noch ein paar Stunden Zeit, um sich von der Stadt zu verabschieden. Kurz vor Mitternacht

fuhr der Schnellzug nach Leipzig ab.

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.“



II Wrocław 2016

Noch ist Polen nicht verloren (Blogeintrag 10.03.2016)

Wrocław (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 Wrocław. 2016 ist es neben dem spanischen San Sebastian europäische Kulturhauptstadt.

Die gute Nachricht: Eine Reise mit der Bahn nach Wrocław 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 Wrocław 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 Wrocław 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 Reisemöglichkeiten 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 Wrocław 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 Węgliniec, sehen traurig aus. Aber das ist nicht spezifisch polnisch...



Wrocław empfängt seine Gäste im restaurierten historischen Hauptbahnhof, sehr sehenswert.

Für den Besuch der Kulturhauptstadt empfiehlt sich, vorher die Website der Stadt Wrocław 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 Schlesien 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 Wojtyła, 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, das Ingenieure aus Wrocław für die NASA entworfen haben.

Für die Besichtigung von Wrocław 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 Wrocław 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 von Dresden nach Wrocław.



III Als Zeitzeuge unterwegs - Notizen über eine erstaunliche Reisebekanntschaft²²

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 Wrocław. 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 Wrocław 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 ge-

gegenseitigen Achtung“. Orthodoxe Christen, Katholiken, Protestanten und Juden schafften im vormaligen schlesischen Breslau etwas Gemeinsames, das über Landesgrenzen hinausstrahlt.

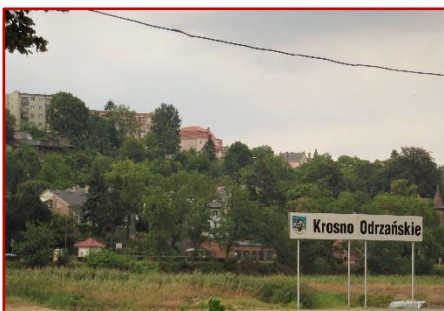
Janusz W. hat eine Leitfigur. Das ist sein Vater. Der war im Ersten Weltkrieg als österreichischer Soldat gefangenegenommen worden. Im 1918/19 neuerstandenen Polen wirkte er als Lehrer inmitten verschiedener Volksgruppen, Sprachen und Konfessionen. Professor W. hält kurz inne und überlegt, dann sagt 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.

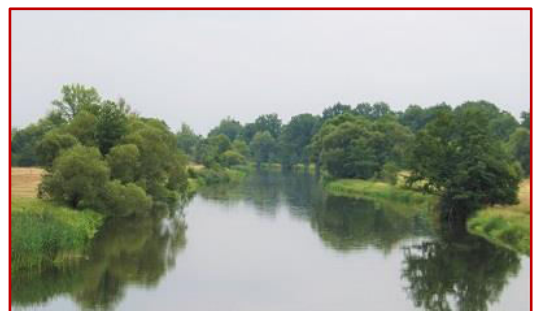
Die Familie und die Freunde sehen die Aktivitäten ihres berühmt gewordenen Janusz mit Freude aber auch mit Sorge. Die zwei Jahre jüngere und in Lodz geborene Ehefrau glaubt, dass ihr Mann seine Kräfte etwas überschätzt. Sie lässt ihn weite Touren nicht mehr allein mit dem Auto fahren. Dabei seien doch 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 füreinander, 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 führt nicht durch das Odertal zwischen Breslau und Glogau. Das bleibt einer späteren Radtour vorbehalten. So gelangen 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 entdecken 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**. *„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.“* (Theodor Fontane). 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.

Bei alldem stellt sich die Frage, wie die Länder und Regionen mit ihrer rasch wachsenden Zahl von Städten miteinander verbunden waren und sind. Im nächsten Kapitel suche ich nach Antworten.

Verbindungen

Das Land zwischen Elbe und Oder ist häufig durch **dynastische Vermählungen** verbunden gewesen.



So heiratete im Jahre 964 der polnische Fürst Mieszko Dubrawa, eine Tochter des böhmischen Přemysliden-Herzogs; als sie 977 stirbt, ehelicht er Oda, die Tochter des deutschen Markgrafen der Nordmark.

Die Piastenfürstin Anna von Schweidnitz heiratete 1353 den böhmischen König und späteren deutschen Kaiser Karl IV. Sie wurde die dritte seiner vier Ehefrauen.

Friedrich August I., sächsischer Kurfürst, verheiratete 1719 seinen Sohn mit der österreichischen Kaisertochter Maria Josepha, um an Niederschlesien zu gelangen. Was nicht geklappt hat.

Spätestens dann, wenn es um das Erbe kleiner und großer Besitztümer ging, folgten vielfach Streit und Krieg. Söldner und Soldaten marschierten auf Wegen und Straßen, rollten auf Gleisen und überquerten Flüsse. Die allesamt auch Verkehrswege darstellen, von den mittelalterlichen Straßen über die neuen Schienenwege des 19. Jahrhunderts bis zu den Autobahnen der Moderne. Wichtig für den Handel und die Mobilität der Menschen. Bis zum Reisen als Beschäftigung schlechthin.

Eingeprägt haben sich die Namen berühmter Wege wie die *Via Regia* (Hohe Straße) vom Rhein über Frankfurt am Main, Eisenach, Leipzig, Bautzen und Görlitz bis nach Breslau und weiter nach Krakau. Wo sie die *Via Imperii* kreuzte, die von Italien an die Ostsee führte, entstand ein wichtiger Handelsort - Leipzig. Im Zittauer und Görlitzer Raum verlief wegen der hier recht günstigen Mittelgebirgsüberquerung (Böhmische Pforte) schon vorher eine Handelsstrecke zwischen der Ostsee und der Adria.

Die »Böhmische Pforte«, die bereits im Mittelalter Böhmen, Schlesien und die Lausitz verband, gewinnt wieder an Bedeutung. Mit der Vertragsunterzeichnung des trilateralen Abkommens ... heute in Zittau kann ... der Bau der Weiterführung der B 178 über Polen nach Tschechien begonnen werden. Die moderne, leistungsfähige Verbindung von der A 4 über Löbau, Zittau, Bogatynia und Hrádek nad Nisou wird die wirtschaftliche Entwicklung im Dreiländereck ... voranbringen. Darüber hinaus hat die Renaissance des alten Handelsweges von Prag über Reichenberg und Zittau nach Norden auch eine große überregionale Bedeutung für das Zusammenwachsen des erweiterten Europas.“ [kulturforum.info, 20.03.2018]

Eine Salzstraße führte von den Salinen bei Halle über Leipzig nach Böhmen. Von Breslau führte ein Handelsweg durchs Glatzer Land nach Prag, von Krakau durch die Mährische Pforte nach Brünn und Wien. Entlang dieser Route soll auch, von der Danziger Bucht herkommend, eine Bernsteinstraße verlaufen sein [Wikipedia 19.03.2018]. Ihr folgt die „Bernsteinroute“ (The Amber Route) genannte Euro-Velo-Route EV9. Sie führt über ca. 1900 Kilometer von Danzig an der Ostsee nach Pula an der Adria.

Neben Handel und Händel waren die wechselnden Herrschaftsverhältnisse im Land zwischen Elbe und Oder ein Grund, das Wegenetz auszubauen. Wie sonst sollten die ererbten oder eroberten Gebiete tatsächlich beherrscht werden. Den Heeren folgten zuerst Missionare, dann Siedler und später Beamte. Nach gelungener „Integration“ waren ständig reisende Boten unterwegs, von den Höfen in Prag, Wien, Warschau und Berlin zu den jeweiligen Vasallen. Hoch zu Ross, in der Kutsche oder im Zugabteil.

Seit frühen Jugendjahren begleitet mich ein Ausspruch Johann Wolfgang von Goethes „*Mir ist nicht bange, dass Deutschland nicht eins werde; unsere guten Chausseen und künftigen Eisenbahnen werden schon das Ihrige tun. Vor allem aber sei es eins in Liebe untereinander, und immer sei es eins, dass der deutsche Taler und Groschen im ganzen Reiche gleichen Wert habe; eins, dass mein Reisekoffer durch alle sechsunddreißig Staaten ungehindert passieren könne... Es sei von Inland und Ausland unter deutschen Staaten überall keine Rede mehr.* (Gespräch mit Eckermann am 23. Oktober 1828) Goethe starb 1832 und ich begreife erst jetzt richtig, wie genial seine Aussage war. Als Staatsminister in Weimar kannte Goethe sicher die beiden Zollunionen zwischen Bayern und Württemberg (1825) sowie Preußen und Hessen (1827), doch Eisenbahnen gab es zu jener Zeit nur in England. Der Deutsche Zollverein, eine wesentliche Voraussetzung um Goethes Vision Wirklichkeit werden zu lassen, wurde 1834 gegründet. Dem gehörten auch Sachsen und Preußen an, mit Lausitz und Schlesien, nicht jedoch Österreich und sein Kronland Böhmen.

Geschichtsperioden lassen sich nicht einfach etikettieren. Die nachnapoleonische Ära bis 1848 wird mitunter auf die reaktionäre Allianz der europäischen Monarchen reduziert. Zugleich liefen jedoch reformerische Prozesse ab, die von Weitsicht zeugen. Zu ihnen gehört, neben der wirtschaftlichen Verflechtung mittels Zollunion, die Planung und Realisierung von Straßen und Ferneisenbahnen.

In den „Wanderungen durch die Mark Brandenburg“ schreibt Theodor Fontane „*Werneuchen gehört wie Zossen, Trebbin, Baruth u.a.m. zu jenen bevorzugten Örtern, die sich ohne besonderes Verdienst, in jener Epoche, die zwischen dem Sandweg und dem Schienenweg lag, und die man Chaussee-Interregnum nennen könnte, zu einer gewissen Reputation emporarbeiteten.*“ Was meinte er damit?

Im letzten Jahrzehnt des 18. Jh. begann auf Geheiß des preußischen Königs Friedrich Wilhelm II. der Bau befestigter Chausseen anstelle von unbefestigten Wegen. Grund war die beträchtliche Zunahme des Handels im beginnenden Industriezeitalter. 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.²³ Es wurde in gewisser Weise tatsächlich ein Chaussee-Interregnum, wie es Fontane titulierte. Denn bald folgte das Eisenbahnzeitalter. Obwohl man weiter Straßen baute, übernahmen schnellere und mehr Güter transportierende Züge den Transport auf mittleren und längeren Strecken. Automobile gab es noch nicht.



Sachsen ist Vorreiter mit der Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn im Jahre 1839. In Preußen wurden 1842 die Strecke Berlin - Frankfurt/ Oder und 1843 Berlin - Stettin eröffnet. 1846 fuhren erstmals Züge von Berlin nach Breslau und ein Jahre später weiter bis nach Oberschlesien. Zur gleichen Zeit entstand die Verbindung von Dresden nach Breslau über Bautzen und Görlitz, womit die Ober- und Niederlausitz grenzüberschreitend (Sachsen, Preußen) ans Schienennetz angebunden waren.

Die Habsburger und Sachsen einigten sich ebenfalls über den Eisenbahnbau. 1851 startete der Zugverkehr von Dresden ins böhmische Tetschen/ Decin und weiter nach Prag und Brünn. Etwas länger dauerte es bis zur Eröffnung der Verbindung Dresden - Elsterwerda - Berlin. Die fand im Jahre 1875 statt.

Im „östlichen Rand“ des Landes zwischen Elbe und Oder verlief die 1848 eröffnete Strecke von Warschau nach Wien. Sie verband das vom russischen Zaren in Personalunion regierte Kongresspolen mit dem Habsburgerreich. Grenzbahnhöfe entstanden am Übergang zum österreichischen Kronland Galizien und preußischen Oberschlesien. Unmittelbar an der Grenze lag Mysłowitz. „*Die kleine ober-schlesische Stadt - und dies war in der Tat ihr einziger Reiz - lag dicht an jener merkwürdigen Stelle, wo die drei Kaiserreiche Europa einander berührten und die man im Alltag ziemlich salopp die Dreikaiserrecke zu nennen pflegte.*“ (Arnold Zweig)²⁴ Was makaber daran erinnert, dass es keinen polnischen Staat gab. Bis 1856 fuhren die Züge von hier aus weiter auf der *Wilhelmsbahn* durch die Mährische Pforte, bevor östlich davon eine neue Strecke ausschließlich österreichisches und heute polnisches Territorium durchquerte.



Die Eisenbahnverbindungen und Straßennetze trugen zur industriellen Entwicklung und zum Handelsaufschwung vieler Regionen zwischen Elbe und Oder bei. Zugleich stärkten sie ihre zentrale Position zwischen West- und Ost- sowie Nord- und Südeuropa. Die Neuordnung des Kontinents nach 1918 hat diese Bedeutung zunächst nicht abschwächen können. Erst der Zweite Weltkrieg und der Eiserne Vorhang nach 1945 trennten oder erschwerten die alten Wege.



Mit dem Zug bin ich oft über die tschechische und polnische Grenze gefahren. Die erste Reise führte wie schon erwähnt nach Prag. Kurz vor dem Jahreswechsel 1966/67. Meine Mutter kannte sich aus im Vindobona-Express, der zwischen Berlin und Wien verkehrte: In den modernen Triebwagen konnte man die Sitzbänke drehen, um in Fahrtrichtung zu sitzen. Was wir sogleich nach dem Einsteigen taten, denn Prag war Kopfbahnhof. Im Jahr darauf reisten wir nach Ungarn. Sechzehn Stunden von Dresden bis Budapest. Durch Böhmen und Mähren und die Slowakei. Nach Schlesien kam ich zehn Jahre später. Auf einer Polen-Rundfahrt, deren letzte Station Wrocław war. Im Schnellzug zurück nach Dresden „bestach“ ich den Schaffner mit einem Schnapsfläschchen, damit ich die fehlende Platzkarte nicht nachlösen musste.

Am Sonntag, den 31. Mai 1992 stand ich auf den Fernbahnsteigen des Berliner Ostbahnhofs, der noch Hauptbahnhof hieß. Aus Hamburg traf der erste Intercity ein, der nach

Prag weiterfuhr. Er trug den Namen „Porta Bohemica“. Aus Warschau kam der deutsche Bahnchef mit einem Eurocity-Zug. Und nebenan taufte Barbara Schall den ersten Intercity von Berlin nach München über Leipzig auf den Namen ihres Vaters Bertolt Brecht. Man spürte Aufbruchsstimmung. Aber nicht lange. Nach Dresden verlängerten sich die Reisezeiten. Wegen des schlechten Gleis- und Brückenzustandes und der endlos langen Bauarbeiten. Im Dezember 2017 endlich, fünfundzwanzig Jahre nach dem euphorischen Auftakt in Berlin, dauert es nur noch $1\frac{1}{2}$ Stunden vom Neustädter Bahnhof in Dresden bis Berlin-Südkreuz. Womit auch die Reise nach Prag schneller geht. Eine sehr gefragte Bahnverbindung.

Ebenfalls im Jahre 1992, am 29. September, schreibt die „Frankfurter Allgemeine Zeitung“: „Es gibt zahlreiche Pläne, das europäische Schienennetz der Zukunft in den Osten zu verlängern. Vorgesehen sind Hochgeschwindigkeitsstrecken von Berlin nach Warschau sowie von Berlin nach Belgrad über Prag.“ Als ob diese Städte und Länder nicht schon in Europa lägen. Am 24. Oktober 1998 titelt der Berliner „Tagesspiegel“ << Schienen bringen Europa zusammen >> und beschreibt ausschließlich Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland, Frankreich, Italien und Spanien. Was aber sollte geschehen auf den Schienennetzen Ostmitteleuropas, nach dem Umbruch 1989/90? Um die Frage zu beantworten, muss man nach Brüssel und Strasbourg schauen.

Im Juli 1996 beschloss das Europäische Parlament „Gemeinsame Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes“ für Schiene, Straße, Luft- und Wasserwege (TEN-V Leitlinien). „Die Erweiterungen von 2004 und 2007 sowie gravierende Verzögerungen und Finanzierungsprobleme bei der Realisierung – insbesondere der grenzüberschreitenden Abschnitte – machten [2013, S.G.] eine umfangreiche Überarbeitung der TEN-V-Leitlinien erforderlich...“²⁵. Polen und Tschechien als Problemkinder...

Im Rahmen der neuen Verkehrsinfrastrukturpolitik der EU soll der jetzige Flickenteppich aus Straßen, Eisenbahnverbindungen, Binnenwasserstraßen, Flughäfen, See- und Binnenhäfen und Schienen-/Straßenverkehrsterminals in Europa zu einem integrierten Verkehrsnetz umgeformt werden, das sich über alle Mitgliedstaaten erstreckt. „Da ein solches kohärentes Verkehrsnetz nicht existiert, wird die reibungslose Funktionsweise des Binnenmarkts ernsthaft behindert. Für die Schaffung dieses Netzes müssen Tausende Projekte zur Beseitigung der existierenden Engpässe, Schaffung der fehlenden Verbindungen und Verbesserung der Interoperabilität zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowie zwischen regionalen und nationalen Verkehrsinfrastrukturen vorbereitet und durchgeführt werden“ (dto.). Das nachstehende Bild zeigt die neu konzipierten **Paneuropäischen Korridore** (Quelle: TEN-V-Leitlinien).



Obwohl Polen und Tschechien seit 2004 zur Europäischen Union gehören, verschlechterten sich die internationalen Reisemöglichkeiten mit der Eisenbahn. Der Schnellzug von Warschau nach Frankfurt am Main über Wrocław und Dresden verschwand, ebenso die Eurocity-Verbindung von Berlin nach Breslau über Cottbus. Die polnische Bahngesellschaft gab den gesamten Personenverkehr zwischen Dresden und Wrocław auf. Der historische Vindobona, seit langem ein mit regulären Waggons bestückter Schnellzug zwischen Berlin und Wien, verkehrte nur bis Ende 2015. Auf einer seiner letzten Fahrten bin ich dabei gewesen und erlebte begeisterte Passagiere, vor allem US-Amerikaner. Für sie und viele andere, meist nichteuropäische Gäste, verbinden sich Reisen von Budapest nach Wien, Prag und Berlin mit der Eisenbahn. Einen kleinen Lichtblick für Enthusiasten wie mich bildet der „Club der 175“. Er begleitet mit Spenden die Rekonstruktion eines Vindobona-

Triebwagenzuges. Auch der Staat greift finanziell fördernd unter die Arme. Gute Aussichten also, in nicht allzu ferner Zukunft auf traditionelle Weise von Berlin über Dresden und Prag nach Wien reisen zu können. Zumindest mit Sonderfahrten.

Fährt man in Polen und Tschechien mit der Eisenbahn, staunt man über die teilweise hohen Geschwindigkeiten der Züge. Aufgrund der Fußball-Europameisterschaft 2012 wurden in Polen einige Strecken modernisiert. Darunter die vom westlichen Grenzbahnhof Zgorzelec nach Breslau und weiter nach Krakau bis zur ukrainischen Grenze oder von Breslau bis Poznań. In Tschechien beschloss die Regierung 2013 die zweite Phase der „Strategien für den Transport Sektor“. Aktuell wird das Streckennetz auf vier sogenannten „Transitkorridoren“ ausgebaut, welche die größten Orte mit der Hauptstadt Prag und untereinander verbinden. Im Endzustand sollen die Korridore durchgängig mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h befahren werden, teilweise wird ein weiterer Ausbau für Tempo 230 km/h angestrebt.

Hoffnungsschimmer gibt es auch in Sachsen. Zwei Projekte haben es in den Bundesverkehrswegeplan 2030 geschafft:

- die Neubau-Hochgeschwindigkeitsbahnstrecke Dresden – Prag sowie
- der Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke Dresden bis Görlitz-Grenze.

Seit 1851 winden sich die Züge durch das Elbtal der Sächsischen und Böhmischen Schweiz. Was für Touristen attraktiv und für Transitreisende zumindest sehenswert ist, belastet vor allem die Anwohner. Zugleich stößt die zweigleisige Strecke an Kapazitätsgrenzen. Um das prognostiziert steigende Güterverkehrsaufkommen zu bewältigen und die Reisezeiten zwischen Dresden und Prag zu halbieren, wird nun zwischen Heidenau und Usti nad Labem eine östliche Umfahrung der Region geplant. Die soll größtenteils in Tunnel erfolgen, deren längster etwa 26 Kilometer lang sein wird. Die Strecke wird für Geschwindigkeiten bis 230 km/h ausgelegt. Die Eröffnung könnte 2035 stattfinden... Etwas langsamer werden die Züge auf der rund einhundert Kilometer langen Verbindung zwischen Dresden und Görlitz fahren, nämlich 160 km/h.

Doch noch immer sind Straßen die besten und neben den Flüssen die ursprünglichen Verbindungen zwischen den Orten. Brandenburg, Sachsen, Schlesien und Böhmen sind bereits zu einem Autobahnnetz verknüpft. Breslau erreicht man von Berlin und Dresden aus. Nach Prag ist seit einigen Jahren die Verbindung ab Dresden durchgehend fertiggestellt. Und auch zwischen Mähren und Schlesien ist die Lücke geschlossen worden. Sowohl von Ost nach West als auch von Süd nach Nord rollen nun, außer an Sonn- und Feiertagen, endlose Kolonnen von Lastkraftwagen. Zwischendrin Fernbusse, die oftmals in Konkurrenz zur Bahn stehen. So sehen Handels- und Reisewege heute aus.

Doch in der Geschichte gab es nicht nur zivile Gründe für den Ausbau von Verkehrswegen. Immer waren Schienen- und Straßen auch Heereswege. Das sind sie heute noch, neben denen in der Luft und zur See sowie im Cyberraum. Für Politiker und Militärs zwischen Elbe und Oder steht der Feind immer noch oder schon wieder im Osten. Zwei Beispiele:

*„... Logistik wird oft als langweilig empfunden, aber ohne sie kommen keine Lebensmittel in die Supermärkte. Und auch Nato-Streitkräfte kommen ohne sie nicht dorthin, wo sie gebraucht werden. „Es ist von enormer strategischer Bedeutung, dass sich Streitkräfte in Europa frei und ohne Hindernisse bewegen können“, sagt Generalleutnant Ben Hodges. „Wir müssen uns genauso schnell oder schneller bewegen können als die russischen Streitkräfte. Dann haben die Politiker im Ernstfall mehr Alternativen als beispielsweise einen Befreiungskrieg im Baltikum.“ In den neunziger Jahren hörte die Nato auf, Infrastrukturangaben über Brücken, Straßen, und Tunnel ...zu erheben. Jetzt sammelt sie diese Daten wieder... damit auch Reparaturen durchgeführt werden können, denn was ...fehlt, ist eine sicher funktionierende Infrastruktur... Das Fehlen geeigneter Brücken ist kein triviales Problem, denn um das Baltikum zu erreichen, müssten Nato-Streitkräfte mehrere große Flüsse überqueren. Gelänge das nicht, stünden kampfkraftige Verbände zwar bereit, zum Einsatz kämen sie aber nicht. Alarmstufe Rot herrscht bei der Verteidigungsallianz schon jetzt: laut einem internen Bericht könnte sie sich gegen einen russischen Angriff nicht verteidigen. Die Schnelle Eingreiftruppe der Nato würde drei bis vier Wochen brauchen, um etwa im Baltikum anzukommen, von den Hauptstreitkräften ganz zu schweigen. Die Logistik spielt dabei eine Hauptrolle. Heute sind Brücken, Bahnwaggons und Bürokratie die Achillesferse der Nato-Streitkräfte...“*²⁶

*„Die NATO rüstet auf im östlichen Mitteleuropa, und Polen steht dabei im Mittelpunkt. Denn dort wird es bald nicht nur eines der vier internationalen Bataillone geben, die das Verteidigungsbündnis an seiner Ostgrenze bereithalten will. Nach Polen wird zusätzlich eine US-Panzerbrigade verlegt, die ersten Soldaten und auch Panzer sind schon im Januar eingetroffen. Nämlich in Żagań, auf Deutsch Sagan, eine Kleinstadt ganz im Westen von Polen. Bei der Willkommenszeremonie bezeichnete der US-Botschafter die Soldaten als beste Streitkräfte seines Landes. Den Vertretern der polnischen Regierung war ihr Stolz anzumerken. Verteidigungsminister... sagte: „Soldaten aus dem Fort Carlston in Colorado, wir begrüßen euch, ganz Polen begrüßt euch. Wir haben lange auf euch gewartet, Jahrzehnte lang. Oft haben wir uns vereinsamt gefühlt, oft haben wir gedacht, dass dieser Tag nicht mehr kommen wird, dass wir die einzigen sind, die die Zivilisation vor der Bedrohung aus dem Osten verteidigen.“*²⁷

So ähnlich mag es 1920 geklungen haben, als die polnische Regierung nach dem „Wunder an der Weichsel“ ihren neuen Staat als letztes Bollwerk gegen den nach Westen drängenden Bolschewismus bezeichnete.²⁸

Die rhetorische und praktische Aufrüstung geht weiter. Die „Schlafwandler“ sind zurückgekehrt.²⁹

Im Frühjahr 2020 begannen die USA und andere NATO-Staaten Truppen in einer Gesamtstärke von 37.000 Soldaten nach Polen zu verlegen. Sie sollten das gemeinsame Manöver „Defender“ durchführen. Die Veranstaltung musste man absagen und die bereits in Marsch befindlichen Einheiten zurückholen. Weil auch das Land zwischen Elbe und Oder ins Visier eines neuen Feindes geraten war, gegen den Panzer machtlos sind - den Virus Covid 19. Seitdem bringt die Pandemie nicht nur die militärische Planung durcheinander, sondern das gesamte Leben in und zwischen den Staaten.

Resümee

Nach den vorangegangenen Zitaten und angesichts der aktuellen Corona-Pandemie fällt es schwer, den Bericht allzu optimistisch abzuschließen. Die ausführliche Beschäftigung mit der Geschichte der Regionen zwischen Elbe und Oder lässt keine Euphorie aufkommen. Zu oft wiederholten sich Kriege, Eroberungen und großes Leid. Andererseits rappelten sich die Leute nach Krieg und Seuchen, nach Verwüstungen und Naturkatastrophen immer wieder auf. Die Zahl der Bewohner wuchs, markante Fortschritte zeigten sich in Landwirtschaft und Industrie, Wissenschaft und Kunst. Das Bild der Städte wandelte sich, Bildung und Kultur wurden für viele Menschen zugänglich. Mit der Aufnahme von Polen und Tschechien in die Europäische Union im Jahre 2004, gefolgt vom Eintritt in den Schengenraum 2007, schienen dauerhaft friedliche Zeiten anzubrechen.

Mittlerweile hat sich die politische Stimmung wieder eingetrübt. Es mehren sich warnende Stimmen, die ein schnelles Ende der so euphorisch gefeierten Gemeinsamkeit befürchten. Manches hängt mit weltpolitischen Konflikten zusammen, anderes ist „hausgemacht“ im wörtlichen Sinne. In Mitteleuropa währt der Frieden schon mehr als 75 Jahre lang. Vielleicht meinen deshalb einige, man könne sich mal wieder streiten, es wird nicht gleich das ganze Haus brennen.

Dabei gedeiht der Frieden in und zwischen Böhmen, Brandenburg, Sachsen und Schlesien nur, wenn die Leute engen Kontakt halten. Dort, wo sie zusammen leben, arbeiten, studieren, einkaufen, Freizeit und Urlaub verbringen. Also im Alltag. Sicher können auch aus Nachbarn schnell Feinde werden, wie die eigene Geschichte und die Gegenwart in anderen Regionen zeigen. Ein Mittel dagegen ist, niemanden zu überfordern, Unterschiede auszuhalten. Manches dürfte Generationen dauern, bis schlimme Erfahrungen und alte Vorurteile überwunden sind. Wie beim Projekt „Collegium Bohemica Usti“, das Auskunft gibt über die lange Zeit und das meist friedliche Leben der Deutschen in Böhmen.

Seit den 90er Jahren gibt es Euroregionen als „institutionalisierte Kooperationen“. Polen und Tschechien arbeiten in „Silesia“ zusammen, Deutschland und Tschechien in „Elbe/Labe“ und alle drei Länder in „Neiße“. Diese und weitere Euroregionen realisier(t)en vor allem gemeinschaftliche Projekte in Bildung und Kultur, Sport und Tourismus, Verkehr und Umweltschutz. Doch trotz hohem Engagement und reichlich sprudelnder Fördermittel fällt ihre Bilanz durchwachsen aus³⁰. Das liegt vor allem an den Sprachbarrieren. Außerdem nehmen an den meisten Projekten nur wenige Leute aktiv teil. Die Zahl der Nutznießer ist allerdings oft größer, zum Beispiel als Besucher von Veranstaltungen oder als Fahrgäste grenzüberschreitender Verkehrsverbindungen. Aber irgendwann hört der europäische Geldsegen auf. Dann müssen die Akteure vor Ort das Geschäft allein weiterbetreiben und die Mittel in ihren eigenen Budgets planen.

Im „Lausitz-Projekt“ hatte ich vom gemeinsamen deutsch-polnischen Zukunftsprojekt 2030 berichtet. Es folgt der Einsicht, dass die Probleme dies- und jenseits von Lausitzer Neiße und Oder sich ähneln und nur zusammen bewältigt werden können. Eines davon ist der Hochwasserschutz. Die begonnene Erderwärmung führt einerseits zu längeren Trockenperioden mit ausgetrockneten Flüssen, gestrandeten Fischen und Schiffen, andererseits auch zu ergiebigem Regen und Überschwemmungen. An der Elbe sieht es ähnlich aus. Und so schließt sich ein Kreis von den ersten Siedlungen entlang der Flussläufe bis zur Gegenwart. Das Land zwischen Elbe und Oder ist ein gemeinsamer Kulturraum. Das Wort Kultur stammt aus dem Lateinischen: colere - bebauen, pflegen. Wenn auch in Zukunft Menschen hier leben wollen, müssen sie gemeinsam das Land gestalten und nicht zerstören. Das klingt einfach. Aber das Einfache ist schwer zu machen.

Vieles von dem, was ich unterwegs entdeckte und erlebte, was ich recherchierte und gelesen habe, verdanke ich meinen Radtouren. Deshalb steige ich jetzt vom Fahrrad ab und schließe den Bericht mit einer Erinnerung an die „Internationale Friedensfahrt Prag - Warschau - Berlin“. Jedes Jahr standen Tausende an der Strecke, in den Großstädten und in den Dörfern. Das Radrennen verband die Menschen in den drei Ländern mehr als die staatliche Propaganda. Vielleicht sollten (wieder) Radsportler „Unterwegs zwischen Elbe und Oder“ sein. Von Breslau nach Königgrätz und Prag, weiter nach Dresden und Berlin.

Und ich hoffe, mit Hilfe eines deutschsprachigen Radtourenbuchs „Oder-Radweg“ noch vom mährischen Ostrava übers schlesische Oppeln und Breslau ins brandenburgische Frankfurt und nach Pommern an die Ostsee fahren zu können.

LAUSITZ-PROJEKT

Erfahren durch erfahren



Stefan Grahl

Wo Preußen Sachsen küss



In Uhsmannsdorf hält der Zug nur bei Bedarf. Der kleine Ort liegt so ziemlich am Anfang der Bahnstrecke Görlitz – Berlin, die auf zweihundert Kilometern die Lausitz diagonal durchquert. Ich steige aus. Die vorläufig letzte Tour in meinem „Lausitz-Projekt“ beginnt. Das startete ich vor drei Jahren und bin seitdem mehr als eintausend-zweihundert Kilometer in der Region geradelt.

Nach Kindheit und Jugend in Dresden, zog ich mit meiner Frau nach Berlin. Länger als ein Vierteljahrhundert lebten wir dort. Jetzt wohnen wir wieder in der Sachsenkapitale. Doch „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.“ (Aldo von Pinelli) Aus der Perspektive von Eisenbahn und Auto kenne ich jeden Kilometer zwischen den beiden Städten, und so dachte ich öfter mal daran, die Strecke mit dem Fahrrad zu bewältigen. Als schließlich der Berliner ADFC eine Radroute vom Brandenburger Tor nach Dresden veröffentlichte, war das der Anstoß, selbst eine Tour vorzubereiten. Das dauerte eine Weile, und so kam der Sommer 2014.



Im restaurierten **Schloss Doberlug** öffnete die Erste Brandenburger Landesausstellung „Preußen und Sachsen – Szenen einer Nachbarschaft“. Treffender konnte ein Slogan für meine Radtour nicht sein. Der Ort, „Wo Preußen Sachsen küss“, wurde zum ersten Etappenziel.

Zugegeben, der Höhepunkt meiner Fahrt war die abschließende Ehrenrunde auf dem Tempelhofer Feld, bei Wind und Regen. Doch zwei weitere Eindrücke wirken dauerhaft nach: die andere Perspektive auf Landschaft und Leute, die sich beim Radfahren erschließt, und die spannende Geschichte der benachbarten Länder Brandenburg und Sachsen. Und mittendrin die Lausitz.

Zwischen Berlin und Dresden liegt die Lausitz – ein Radfahrerbericht (Blog 27.08.2015)

Vor zweihundert Jahren musste Sachsen die Niederlausitz an Preußen abgeben. Das beschlossen die großen europäischen Herren auf dem Wiener Kongress 1815. Zu lange war der reiche Kurfürst in Dresden dem französischen Kaiser Napoleon gefolgt und von diesem zum König gekrönt worden. 180 Jahre standen die beiden so genannten Lausitzen, die Ober- und die Niederlausitz, vordem unter sächsischer Herrschaft. Als Zugeständnis des katholischen Habsburger Kaisers an den protestantischen Kurfürsten im Prager Frieden von 1635, als Sachsen vorzeitig aus dem Dreißigjährigen Krieg ausstieg. Von alledem berichtete die erste Brandenburgische Landesausstellung 2014 im rekonstruierten Schloss von Doberlug-Kirchhain. Die Ausstellung trug den Titel „Wo Preußen Sachsen küss – Szenen einer Nachbarschaft.“ Ich schaute mir das an. Es war am Ende der ersten Etappe meiner Radreise von Dresden nach Berlin. Genau heute vor einem Jahr...



Meine Reise verlief mehr oder weniger entlang der Bahnstrecke: aus dem Elbtal heraus über Großenhain an Elsterwerda vorbei nach Doberlug-Kirchhain. Die zweite Etappe führte über den Lausitzer Höhenrücken, Uckro und Golßen nach Baruth. Von dort fuhr ich am dritten Tag weiter westlich und damit teilweise auf der „Berliner“ ADFC-Route. Berlin-Lichtenrade war eigentlich mein Ziel, doch ich radelte weiter bis zum Tempelhofer Feld, und drehte auf dem ehemaligen Flughafen die Abschlussrunde. Nun lässt mich die Lausitz nicht mehr los. Den Spreeradweg zwischen Spremberg und Lübbenau und das neue Lausitzer Seenland bei Senftenberg hatten wir schon erkundet. Jetzt folgten weitere Touren: von Dresden nach Senftenberg, von Bautzen auf dem Spreeradweg nach Spremberg und weiter nach Hoyerswerda, von Zabeltitz entlang des Röder- und Elsterradwegs nach Herzberg/ Elster.

Das südliche Brandenburg ist eine unspektakuläre Landschaft, die mit Wäldern, Wiesen und Flüssen Ruhe ausstrahlt. Die Dörfer sind schlicht und manche wirken nicht sehr einladend. Doch die Leute erwidern freundlich meinen Gruß. Wenn man etwas fragt, antworten sie bereitwillig und wünschen eine gute Fahrt.

Das südliche Brandenburg ist eine unspektakuläre Landschaft, die mit Wäldern, Wiesen und Flüssen Ruhe ausstrahlt. Die Dörfer sind schlicht und manche wirken nicht sehr einladend. Doch die Leute erwidern freundlich meinen Gruß. Wenn man etwas fragt, antworten sie bereitwillig und wünschen eine gute Fahrt.

Für Radfahrer ist das Land Brandenburg ein Paradies, zumindest außerhalb der Orte mit Kopfsteinpflaster. Die Wegweisung der zahlreichen touristischen Routen ist weitgehend vollständig. Das lässt sich von Sachsen so nicht sagen...hier fehlt ein zusammenhängendes touristisches Radwegenetz.



Nachdem ich die Berlin-Tour erfolgreich absolvierte hatte, ohne Blessuren oder mich zu verfahren, auch lernend die Kräfte richtig einzuteilen, stand einer Fortsetzung nichts im Wege. Der Dresdner ADFC publizierte eine neue Variante für den Radweg nach Berlin. Die führt durch das Lausitzer Seenland und den Spreewald. Ihr folgte ich auf einigen Etappen.

Obwohl der Weg nach Berlin im Kopf immer noch präsent ist, bestimmen die Landschaften und die Geschichte der Lausitz immer stärker meine Tourenplanung. Nicht nur vom Süden nach Norden fahren, wie auf dem Spreeradweg, sondern auch entlang der Schwarzen Elster, die geografisch die Ober- und Niederlausitz trennt und im Westen die Lausitz begrenzt.

Es entstand die Idee, Radtouren und einzelne Wanderungen, z. B. an die Spreequellen, als „Lausitz-Projekt“ zu bezeichnen. Um die Region und ihre Geschichte noch mehr zu erkunden, Leuten zu begegnen.

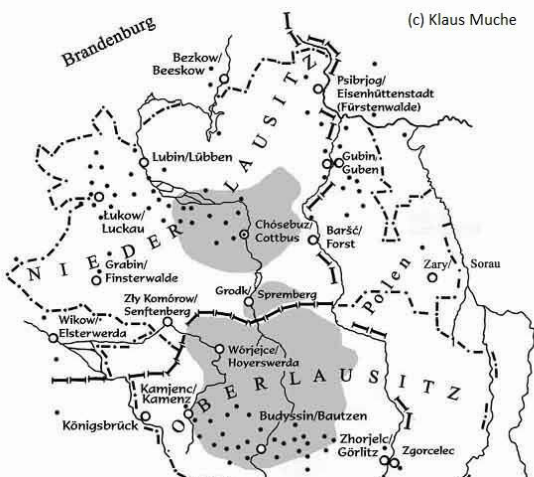
Das „Lausitz-Projekt“ passt gut zu meinen weiteren Interessen, dem Studium der deutschen und (damit) europäischen Geschichte und dem journalistischem Schreiben. Natürlich hängt es auch mit meinem Beruf des Verkehrsingenieurs zusammen. Jede Tour brachte Aufschluss über die Radwegenetze und touristischen Routenführungen. Während in Brandenburg nahezu ideale Verhältnisse herrschen, zumindest bei den Fernradwegen, bietet Sachsen nur Stückwerk und kaum eine regelgemäße Wegweisung. Nahezu alle Touren begannen und endeten mit Regionalbahnfahrten. Es klappte meist gut: Anschlüsse und Aufzüge zu den Bahnsteigen funktionierten, auch in vollen Zügen fand ich Platz mit meinem Fahrrad.

Bis auf die nördliche Grenze zwischen Unterem Spreewald und Schlaubetal habe ich auf deutscher Seite die gesamte Region Lausitz mit dem Fahrrad umfahren. Zwischen Dresden und Görlitz habe ich Strecken gewählt, auf denen die Steigungen nicht so arg sind. Ich fahre Tourenrad, nicht Mountainbike. Auf allen Touren begegnete ich überwiegend freundlichen und hilfsbereiten Leuten. Selten grummelte einer. In Pensionen traf ich so manchen Radler meines Alters aus Westdeutschland. Sportlich entdeckten sie den „wilden Osten“ des Landes, die Lausitz. Es ist eine Region mit großer landschaftlicher Vielfalt, von den Bergen der Oberlausitz bis zu den weiten Feldern und Flussauen in der Niederlausitz. Für mich genauso spannend sind ihre Geschichte und die Frage, was die Zukunft hier bringen wird. Ich habe etwas recherchiert, nachgedacht und im Folgenden aufgeschrieben.

Die Lausitz/Łužica

in ihren historischen Grenzen

(c) Klaus Muche



Wo ist die Lausitz?

Die **Niederlausitz** wird im Nordwesten durch den Fläming und im Westen durch die Schwarze Elster begrenzt, im Osten reicht sie bis nach Polen. Die östliche Grenze ist dort in etwa der Bober. Nördlichster Punkt ist Eisenhüttenstadt. Die Grenze zwischen Ober- und Niederlausitz bzw. die nördliche Grenze der Oberlausitz verläuft nahezu entlang einer Linie Hoyerswerda – Weißwasser und deckt sich dann nahezu mit dem Verlauf der Schwarzen Elster.

Die westliche Grenze der **Oberlausitz** bildet in etwa die Bundesautobahn 13 zwischen Ruhland und Dresden, die östliche Grenze ist der Fluss Queis in Polen. Die Oberlausitz zeigt ein ganz anderes Bild als die Niederlausitz, sie führt vom Oberlausitzer Heideland nördlich von Kamenz, Bautzen und Görlitz über das Oberlausitzer Gefilde sowie dem Oberlausitzer Bergland (etwa südlich der Linie Bischofswerda – Löbau) bis hoch zum Lausitzer Gebirge mit dem Zittauer und dem Jeschkengebirge.

Quelle: wikipedia.org (Aufruf 22.06.2017)

Geschichte



Die Zäsur von 1815, als Sachsen sechzig Prozent seines Territoriums und vierzig Prozent seiner Einwohner an Preußen abtreten musste, stellt nicht den einzigen geschichtlichen Einschnitt für die Lausitz dar. So stehen zum Beispiel die Jahreszahlen 1635, 1945 und 1990 für weitere wichtige Ereignisse, die sich bis in die Gegenwart auswirken. Manche Folgen spürt man direkt, andere erschließen sich erst beim Hinterfragen oder lassen sich an historischen Stätten erfahren. Kloster Neuzelle ist ein solches Beispiel, die katholische Hochburg im protestantischen Preußen. Den Barock haben die Sachsen hierher gebracht.

Vor und nach jeder Radtour habe ich zu den Orten unterwegs recherchiert und stets für mich Neues erfahren. Um ein wenig mehr über die Geschichte der Lausitz erzählen zu können, habe ich noch einiges gelesen. Eine Fundgrube ist das Begleitbuch zur Ersten Brandenburgischen Landesausstellung „Preußen und Sachsen – Szenen einer Nachbarschaft“ (Sandstein Verlag Dresden 2014). Ebenso die kleine Anthologie „Sachsen und Preußen – Geschichte eines Dualismus“ aus der Reihe „Dresdner Hefte (Nr. 111, 2012). Recht umfänglich sind die Einträge bei Wikipedia.org [Aufruf 22.06.2017].

Die Geschichte der Lausitz begann jedoch 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 Kriegen 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 gelangten 1462 für mehr als dreihundert Jahre als Exklave zum Markgrafen von Brandenburg (Cottbuser Kreis). So wurde **Lützen im Spreewald** Hauptstadt der Niederlausitz.

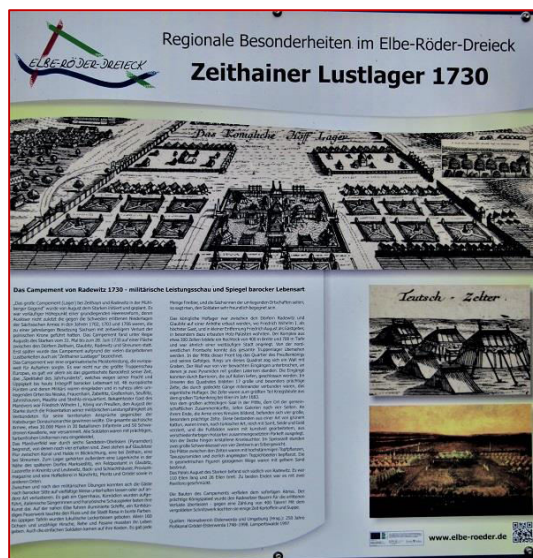
Eingebunden in die Herrschaftsstrukturen des Heiligen Römischen Reichs spürten beide „Lausitzen“ die Reformation und ihre Folgen. Bis es zum Dreißigjährigen Krieg kommt (1618-1648). Den durchlebten sie nicht bis zum bitteren Ende. Weil der Habsburger Kaiser dem sächsischen Kurfürsten die beträchtlichen Kriegsschulden nicht bezahlen konnte, belehnte er ihn 1635 im Frieden von Prag mit den beiden Markgratümern 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. Oder nach Zittau und dessen benachbarte Weberdörfer kamen, wo sie für einen wirtschaftlichen Aufschwung sorgten.



Nach dem Krieg ist vor dem Krieg. Wenn gleich sich in Sachsen zunächst der kurfürstliche Absolutismus prächtig entwickelt, das im Wortsinne goldene „Augustinische Zeitalter“ einsetzt und bis zur polnischen Krönung für August den Starken führt. Doch nördlich der Niederlausitz wird der Nachbar immer mächtiger. Der brandenburgische Kurfürst Friedrich III. erlangt den Königstitel in Preußen und schafft sich ein großes stehendes Heer an. Zunächst wetteifern Sachsens Glanz und Preußens Gloria friedlich miteinander. 1730 lädt August II. seinen Rivalen Friedrich Wilhelm I. sogar ins „Zeithainer Lager“ ein, wo er 30.000 sächsische Soldaten mit Musik und Feuerwerk paradiere lässt. Doch beide wollen mehr. August verheiratet seinen Sohn mit der habsburgischen Kaiserstochter und hofft, auf diese Weise das österreichische Schlesien zu ergattern, was zwischen Sachsen und Polen liegt. Ihm ist kein Erfolg beschieden. Auch der Preußenkönig erhebt Ansprüche auf Schlesien, Erbansprüche. Als diese ihm verwehrt werden, lässt er 1740 dort seine Armee einmarschieren. Der erste Schlesische Krieg beginnt. Koalitionen mit und gegen Preußen werden geschmiedet. Vom zweiten Krieg sind Sachsen und die Lausitz noch mehr betroffen. Im dritten Krieg, dem Siebenjährigen von 1756 bis 1763, wird Sachsen von Preußen erobert und Dresden zerstört. Am Ende müssen die Besatzer wieder abziehen, doch aus dem prosperierenden und mächtigen Sachsen ist ein gebeuteltes Land geworden. Schlesien bleibt endgültig preussisch, die Lausitzen sächsisch.



Doch „Friedrich der Große“ hatte bereits 1752 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.“ Ein halbes Jahrhundert dauert das noch. Bis Sachsens Kurfürst eine „Steilvorlage“ liefert. Verbündet er sich zunächst noch mit Preußen gegen Napoleon, gegen den beide 1806 verlieren, paktiert er später und zulange mit dem französischen Kaiser. Gehört mit zu den Besiegten, über deren Zukunft der Wiener Kongress 1815 verhandelt. Das Ergebnis: Das Königreich Sachsen muss große Gebietsverluste zu Gunsten Preußens hinnehmen. Die Niederlausitz wird preussisch, das Markgratam aufgelöst und der neuen Provinz Brandenburg angeschlossen. Lübben verliert seine Funktion als Hauptstadt. Die Hälfte der Oberlausitz mit Görlitz geht an Preußen und wird in die Provinz Schlesien eingegliedert. Die neue preussisch-sächsische Grenze durchschneidet das Land von Nordwesten nach Südosten. Quer

durch Dörfer, Feld und Wald. Spürbar wirkt sich das auf das tägliche Leben der Lausitzer Bauern, Handwerker und Händler aus. Auch Pfarrgemeinden werden zerrissen. Am meisten betroffen sind jedoch die über Jahrhunderte mächtig gewordenen Stände. Preußen schafft deren Privilegien gleich ganz ab, in Sachsen bleiben sie zunächst erhalten. Ähnlich der Umgang mit den Sorben. Während sie in sächsischen Schulen und Kirchen weiter ihre Sprache gebrauchen dürfen, unterdrückt man das in den preussischen Provinzen. Doch es bricht auch eine neue Zeit an. Die Niederlausitz ist nicht weit entfernt vom stetig wachsenden Berlin, und liegt inmitten großer Provinzen.

Grenzerfahrungen (Blog 20.07.2016)

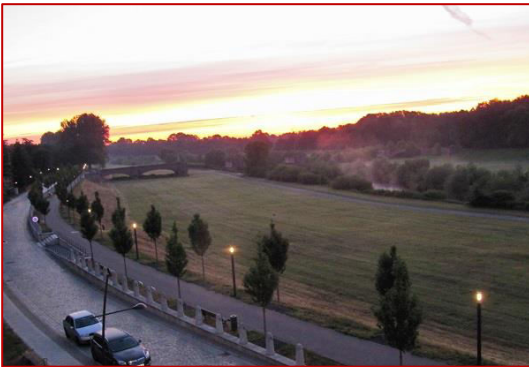
Es gibt spannendere Themen als die Kreisgrenzen zwischen Meißen und Elbe-Elster oder Bautzen und Oberspreewald-Lausitz. Ein Irrtum. Hier findet man Industrie- und Verkehrsgeschichte und vor allem ganz große Politik. Mit dem Rad habe ich mal wieder die Grenzregionen von Sachsen und Brandenburg und eine Menge Neues erfahren.

Auf dem Elbradweg zwischen Meißen und Riesa stößt man bei Glaubitz auf ein gemauertes Bassin. Direkt neben der Elbe. Es ist der Endpunkt des Grödel – Elsterwerdaer – Floßkanals. Der führt auf einer Länge von 26 Kilometern bis zur Schwarzen Elster bei Elsterwerda. Und hat eine lange Geschichte.

Der sächsische Kurfürst Friedrich August I (der Starke) baut Dresden zur prächtigen Residenzstadt aus. Dazu benötigt man neben Sandstein auch Holz. Das Erzgebirge ist ausgebeutet, Böhmen verlangt zu viel Geld. Doch die Wälder im Norden Sachsens, an der damals noch nicht begradigten Schwarzen Elster, sind ein großes Reservoir. Um die geschlagenen Bäume nach Dresden zu bringen, braucht es einen geeigneten Transportweg. 1702 erteilt der Kurfürst den Auftrag, einen Kanal zu planen. Für Kähne, die das Holz an die Elbe bringen, wo es auf größere Schiffe umgeladen und in die Residenzstadt gebracht werden kann. 1748 ist es geschafft, der Kanal wird eröffnet. Freifrau Benedicta Margareta von Löwendal, die in Lauchhammer ein Eisenwerk bauen ließ, vererbt 1776 ihren Besitz an ihr Patenkind Detlev Carl von Einsiedel. Der eröffnet 1779 in dem zu seiner Herrschaft gehörigen Dorf Gröditz an der Röder ein weiteres Hammerwerk. Das für dessen Betrieb notwendige Wasser ist durch den neuen Kanal reichlich vorhanden. 1815 die Zäsur. Der Wiener Kongress zwingt Sachsen, Gebiete der Lausitz an Preußen abtreten... Der Floßkanal wird geteilt. Zwischen Gröditz und Präsen verläuft die Grenze und sorgt dafür, dass die nächsten fünfzig Jahre nichts mehr vom Holz an der Schwarzen Elster zur Elbe gelangt. Dann einigen sich Preußen und Sachsen, den Kanal wieder zu ertüchtigen. Doch für einen neuen Aufschwung ist das fast zu spät. Die neuen Eisenbahnstrecken von Dresden nach Berlin und von Elsterwerda nach Riesa sind schnellere Transportwege. Das Stahlwerk Gröditz nutzt noch einige Jahrzehnte den Kanal.

Heute ist er Teil eines schönen Landschaftsraums und Naturerlebnis. Zwischen dem Elbradweg und dem Elsterradweg schafft die neue Floßkanal – Route eine gute Verbindung. Infotafeln am Wegesrand vermitteln historische Reminiszenzen. Nur auf dem Gebiet der brandenburgischen Gemeinde Röderland scheint kein Geld vorhanden, Erinnerungen an den Kanal zu pflegen. Ein nachgebautes Schiffsmodell verwitterte und zerfiel. Vielleicht kann der Freistaat Sachsen etwas spenden. Immerhin gab der sächsische Kurfürst den Anstoß, den Kanal zu bauen.

Ich bin dann weiter geradelt. Zum Elsterwerdaer Schloss und auf dem Elsterradweg nach Lauchhammer West. Im Schlosspark läutete die Glocke der Kirche zu Mittag. Das Schloss selbst brannte 1945 vollständig ab. Zurück fuhr ich über Ortrand und nach Dresden. Diesmal ohne Grenzerfahrung. Der Übergang von Brandenburg nach Sachsen ist nicht erkennbar. Ich komme aus der Geschichte in den Alltag zurück.



Forst an der Neiße wird neben Cottbus, Guben und Spremberg eine wichtige Tuchmacherstadt und wird als „deutsches Manchester“ betitelt. Görlitz in der niederschlesischen Oberlausitz wird Industriestadt und erlebt ebenso wie die Städte in der sächsischen Oberlausitz einen starken wirtschaftlichen Aufschwung. Befördert durch den Bau der Eisenbahn, die bereits 1847 von Dresden nach Breslau fährt, über die Grenze hinweg. Nach den folgenden (und letzten) kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Preußen und Österreich, in die Sachsen verwickelt ist, führt der Weg, der 1834 mit der Zollunion begann, weiter zum Norddeutschen Bund und 1871 zum Deutschen Reich. Aus den beiden Lausitzen ist nun endgültig eine Region in Deutschland geworden. Die wird immer

stärker von der Braunkohle geprägt. Mehr als einhundert Jahre lang müssen Dörfer und Felder Tagebauen weichen, ragen Schornsteine der Kraftwerke in den Himmel und finden Tausende Arbeit.



Am Ende des „Großen Krieges“ (1914-1918) grenzt die Lausitz im Süden nicht mehr an das habsburgische Böhmen, sondern an den neuen Staat Tschechoslowakei. Schlesien gehört weiterhin zu Deutschland und bekommt das wiedererstandene Polen als östlichen Nachbarn. Nach Weltkrieg II ändert sich das Territorium der Lausitz einschneidend. Die Gebiete östlich von Neiße und Oder fallen an Polen. Görlitz, Forst und Guben werden Grenzstädte.

Preußen wird 1947 als Staat aufgelöst und es bleibt die Mark Brandenburg. Die liegt ebenso wie Sachsen in der Sowjetischen Besatzungszone und ab 1949 in der DDR. 1952 werden die Länder als administrative Einheiten durch neu gebildete Bezirke ersetzt. Die Niederlausitz gehört im Wesentlichen zum Bezirk Cottbus, die Oberlausitz zum Bezirk Dresden. Das niederschlesische Görlitz nimmt wieder seinen Platz in den Oberlausitzer Sechsstädten ein. Derer es nur noch fünf sind, da Lauban mittlerweile polnisch geworden ist. Die regionale Identität der Lausitzer gerät in den Hintergrund. Obwohl Polen und die Tschechoslowakei im gleichen politischen, militärischen und wirtschaftlichen System wie die DDR integriert sind, dauert es bis zum Jahre 1972, bevor sich durch Pass- und Visafreiheit

ein kleiner Grenzverkehr zwischen der Lausitzer Bevölkerung und ihren Nachbarn entwickeln kann. Achtzehn Jahre später folgt die nächste Zäsur.

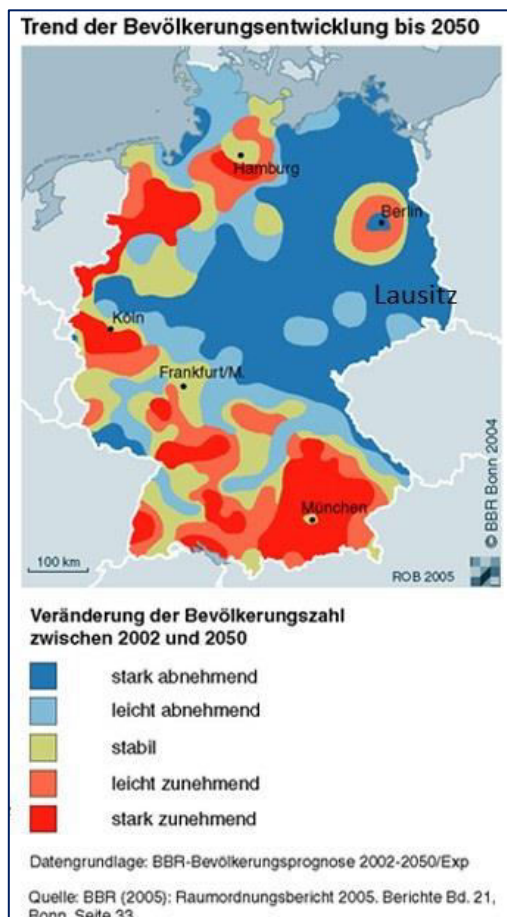
1990 erlangt Deutschland seine staatliche Einheit wieder. Mit der Verpflichtung, die Oder-Neiße-Grenze zu Polen als endgültig anzuerkennen. Die Wirtschafts- und Währungsunion bringt die starke Währung in den Osten und die Konkurrenz gleich mit. In der Lausitz sind die Folgen besonders krass spürbar. Hohe Arbeitslosigkeit und starke Abwanderung gen Westen. An die Stelle der politischen Bezirke treten wieder die (Bundes-)Länder, Brandenburg und der Freistaat Sachsen. Zugleich erstarkt bei denen, die bleiben, das regionale Zugehörigkeitsgefühl. Die Kreise Hoyerswerda und Weißwasser stimmen dafür, zur Oberlausitz in Sachsen zu kommen. Der Kreis Senftenberg bleibt bei Brandenburg.

2004 werden Polen und die Tschechoslowakei in die Europäische Union und den Schengen-Raum aufgenommen. Die trennende östliche Grenze wandert weiter zur Ukraine.

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.

„Abgehängte Region“ oder eine mit Zukunftschancen – Perspektiven für die Lausitz

Auf Radtour durch die Lausitz bin ich durch viele Gegenden gekommen. Vom Elbe-Elster-Land im Süden und Westen bis zum Spreewald im Norden, dem Seenland in der Mitte und dem Oberlausitzer Hügelland im Osten. Neben den wunderbaren Landschaftsbildern hat sich ein Eindruck festgesetzt, über alle Unterschiede hinweg zwischen diesem Ort und jenen: verfallende Dörfer, stillgelegte Fabriken, braches Land und tote Gleise als Folge des wirtschaftlichen Niedergangs und Zusammenbruchs der DDR sowie der Art und Weise wie die deutsche Wiedervereinigung ökonomisch vonstattenging, sind noch gegenwärtig. Doch auf einem niedrigeren Niveau 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 Leute, die hier leben. Meinen Eindruck bestätigen zwei Grafiken zu den Lebensverhältnissen in Deutschland³¹. Während im Jahre 2000 alle brandenburgischen und sächsischen Landkreise, denen die Lausitz angehört, stark bis sehr stark unterdurchschnittliche Lebensverhältnisse aufweisen, werden im Jahre 2015 bis auf einen Kreis in Brandenburg überall ausgeglichene Lebensverhältnisse konstatiert. Das erfreut den Reisenden und doch stellt sich die Frage, welche Perspektiven die Lausitz hat. Mittelfristig, aber auch auf lange Sicht. Immerhin zeichnet der Raumordnungsbericht 2011 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. Durch die verstärkte Aktivierung, Nutzung und Weiterentwicklung regionalspezifischer Ressourcen und ... Vernetzung mit wirtschaftsstärkeren Teilräumen sollen diese Räume stabilisiert werden. Vorhandene Entwicklungskerne, insbesondere in zentralen Orten, sollen zu Ankerpunkten ausgebaut werden.“ Anders ausgedrückt: Helft euch am besten selbst.

Zwei Wirtschaftszweige prägten neben der Landwirtschaft die Lausitz, die **Braunkohleindustrie** und die **Textilbranche**.

Im Lausitzer Braunkohlerevier wird ein Drittel der deutschen Braunkohle gefördert. Man schätzt die Zahl der Arbeitsplätze auf 8200, mit Zulieferern auf 25.000. [Quelle: Wikipedia.org, 22.06.2017] Mittlerweile sind die meisten Tagebaue ausgekohlt. Für weitere ist das Förderende in Sicht. Die Erweiterung des Tagebaus Welzow-Süd ist vorläufig gestoppt. Der Konflikt zwischen mittel- und langfristigem Umweltschutz und kurzfristiger Sicherung von Arbeitsplätzen sorgt für Unruhe unter den Beteiligten. Das nahende oder definitive Ende des Bergbaus hat auch in anderen Regionen (Erzgebirge, Ruhrgebiet, Saarland) zu Umbrüchen geführt. Es ist eine Aufgabe für viele Jahre. Im Juni 2017 haben die Bundesregierung und die betroffenen Bundesländer beschlossen, bis 2022 weitere 1,23 Milliarden Euro in die Sanierung früherer Kohle-Abbaugelände zu stecken. Rund zehn Milliar-

den Euro sind seit 1990 bereits geflossen, unter anderem in das neue **Lausitzer Seenland**. Das liegt in einem Dreieck zwischen Luckau im Nordwesten, dem Cottbuser Umland im Nordosten und Görlitz im Südosten.



Durch die Flutung stillgelegter Braunkohlentagebaue entsteht bis 2018 Europas größte künstliche Wasserlandschaft und Deutschlands viertgrößtes Seengebiet. Die gesteuerte Renaturierung von Tagebauen lässt eine neue Kulturlandschaft auftauchen, die zugleich touristischer Anziehungspunkt und damit auch zum Wirtschaftsfaktor wird (Foto: Bärwalder See). Doch nicht jeder Baggerfahrer wird zum Bootsführer umschulen, auch hier wird sich die Beschäftigung auf einem deutlich niedrigeren Niveau einpegeln im Vergleich zu früheren Zeiten.

Einen gravierenden Umbruch hat bereits die **Textilindustrie** hinter sich.

In Mittelalter, als deutsche Siedler aus Franken und Thüringen in die Lausitzen kamen, um Ackerland zu bestellen und Schafe zu züchten, entstanden die ersten Tuchwebereien. Später entwickelten sich im Oberlausitzer Sechsstädtebund sehr einflussreiche Tuchmacherzünfte. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts ist Sachsen führend in der deutschen Textilindustrie. Aus den Weberdörfern werden Industriedörfer. Ähnliches vollzieht sich, wie schon erwähnt, in der preußischen Niederlausitz. Nach dem Zweiten Weltkrieg werden zerstörte Fabriken wieder aufgebaut und verstaatlicht. Bis 1990 sind in der Lausitzer Textilindustrie Hunderttausende beschäftigt. Durch die Abwicklung der volkseigenen Betriebe sinkt 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.

In der Region Oberlausitz-Niederschlesien leben etwa 600.000 Menschen. Für 2025 wird ein Rückgang um ca. 100.000 prognostiziert. Was auch heißt, eine halbe Million wird dort ihre Existenz behalten und sollte (weiterhin) zumindest ausgeglichene Lebensverhältnisse vorfinden. Wie das gehen könnte und welche Aufgaben dabei zu bewältigen sind, stand im Mittelpunkt des Projekts „Zukunftschancen im ländlichen Raum der **Modellregion Oberlausitz-Niederschlesien**“.³² Einer der Beteiligten schreibt: „In der Region gibt es kaum einen Ort, in dem nicht alle Felder des gemeindlichen Lebens vom demografischen Wandel betroffen sind. Noch nie sind so tiefgreifende Veränderungen unserer Lebenssphäre in so kurzer Zeit erfolgt wie jetzt.“ Die Projektgruppe entwickelt Strategien für die (partielle) Lösung einiger Probleme, längst nicht aller. Aufgegriffen werden die Themen Freiwillige Feuerwehr, schulische Bildung und medizinische Versorgung. Gegenseitige Hilfe vor Ort und Vernetzung mit den Städten werden als notwendig angesehen, ebenso 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. Mittelfristig. Was danach kommt, bessere oder schlechtere Zeiten, hängt von vielen Faktoren ab, wie die mehr als tausendjährige Geschichte der Lausitz eindrücklich zeigt.

Doch der Blick in die Geschichte ist es auch, der einen anderen Ansatz bestärkt: gemeinsam mit dem Nachbarn Polen zu handeln. Hierfür steht das „**Gemeinsames Zukunftskonzept 2030 für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum**“³³. Es zeigt, wie der Raum auf beiden Seiten der Oder und der Lausitzer Neiße 2030 aussehen soll.

Die Metropolen und Zentren als Anker im Raum stärken

Verflechtungen zwischen größeren und mittleren Zentren stärken, um sich ergänzende Funktionen besser zu nutzen. Die Zusammenarbeit zwischen Städten und ihrem Umland weiter vertiefen, um auch in Gebieten mit schrumpfender Bevölkerung die Versorgung der Menschen mit Gütern und Dienstleistungen sicherzustellen.

Nachbarschaftseffekte bei der lokalen und regionalen Entwicklung berücksichtigen

Die Erfahrungen und Potenziale der Grenz- und Doppelstädte als „Labore“ der Zusammenarbeit werden intensiver genutzt.

Den ländlichen Raum „mitnehmen“

Kleinere und mittlere Zentren zusammen mit den sie umgebenden ländlichen Räumen in ihren Funktionen stabilisieren. Strategien zur Anpassung an die Folgen des demografischen Wandels abstimmen.

Energie sparen und effizienter nutzen

... um eine langfristig nachhaltige Entwicklung zu erreichen und dem Klimawandel zu begegnen. Konzentrierte Siedlungsentwicklung... Nutzung von Bahn, Bus und Fahrrad attraktiver gestalten...

Interkulturelle Kompetenzen weiter ausbauen:

Mehrsprachige Angebote reduzieren die Sprachbarriere und erleichtern den Zugang zu Informationen. Der grenzübergreifende Austausch wird auf allen Ebenen weiter intensiviert – von zivilgesellschaftlichen Kontakten bis zur Zusammenarbeit der Verwaltungen.

Den Erwerb der jeweils anderen Sprache fördern

Erwerb und Pflege der deutschen und polnischen Sprache vom Kindergarten bis zur Universität nachfragegerecht ermöglichen... Motivation zum Spracherwerb zu erhöhen und die Verfügbarkeit qualifizierter Lehrkräfte sichern.

Den Zugang zum jeweils anderen Arbeitsmarkt erleichtern

In Deutschland und in Polen erworbene Abschlüsse werden unkompliziert anerkannt.

Die Zusammenarbeit der Hochschulen intensivieren

Die Hochschulen im deutschpolnischen Verflechtungsraum vertiefen ihre Zusammenarbeit... Mobilität von Studierenden, Lehrenden, Forschern und Wissenschaftlern... Die Echtzeit-Kommunikation erleichtert den Austausch von Wissen.

Die Entwicklung grenzüberschreitender Wirtschaftsbeziehungen fördern

Vertiefung wirtschaftlicher Beziehungen zwischen kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) im deutschpolnischen Verflechtungsraum... die Entstehung grenzüberschreitender Cluster wird aktiv begleitet.

Die Intensität des Tourismus steigern

Touristische Angebote, die sich an die Nachbarn aus Deutschland und Polen richten, werden systematisch qualifiziert und ausgebaut.

Die Energiesicherheit erhöhen:

Die Energiesysteme werden umgebaut, der Energieverbrauch reduziert und die Energieversorgung diversifiziert. Grenzüberschreitende Stromnetze werden besser miteinander verknüpft, um die Sicherheit der Energieversorgung zu erhöhen. Der Strukturwandel ... wird aktiv begleitet.

Das natürliche und kulturelle Erbe schützen und erlebbar machen:

Das reichhaltige natürliche und kulturelle Erbe wird geschützt und gepflegt. Historische und kulturelle Verknüpfungen zwischen Städten und Regionen werden weiter erforscht und ... sichtbar gemacht.

Ökologische Verknüpfungen stärken:

Ziele und Konzepte für das Funktionieren ökologischer Korridore z. B. entlang von Flüssen, Biotop- und Habitatsystemen... abstimmen.

Natürliche Ressourcen schützen – Umweltstandards sichern:

Die Qualität von Luft, Wasser und Böden sowie der Schutz vor Lärm und elektromagnetischer Strahlung grenzübergreifend verbessern und bereits erreichte Standards sichern... Zusammenarbeit bei der Kontrolle von Umweltrisiken und bei der Verbesserung des ökologischen Bewusstseins der Bevölkerung vertiefen. Schutz und Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen werden aufeinander abgestimmt.

Risiken durch Hochwasser und Katastrophen verringern:

Die Risiken durch Hochwasser entlang der Oder und der Lausitzer Neiße werden durch eine enge Abstimmung von Maßnahmen zur Risikovorsorge und zum Hochwasserschutz auf beiden Seiten der Grenze verringert. Zusammenarbeit der Sicherheits- und Rettungsdienste, der Feuerwehren und des Katastrophenschutzes weiter verbessern und vertiefen.

Es sind anspruchsvolle Ziele, die das Zukunftskonzept enthält. Doch man fängt nicht beim Punkt Null an. Schon öfter hat das Hochwasser der Flüsse Oder und Neiße gemeinsame Anstrengungen erzwungen. Handel und Handwerk über die Grenze hinweg florieren. Der Personenverkehr der Eisenbahnen hingegen nicht. Mit der anderen Sprache hapert es auch, vor allem auf deutscher Seite. Ohne das wird es aber nicht funktionieren. Vor allem dann nicht, wenn in Zukunft viel mehr Polen in der Lausitz leben und in Schlesien wieder mehr Deutsche. Friedlich miteinander. Gerne möchte man dieser optimistischen Vorstellung eine weitere hinzufügen: der Klimawandel zeigt nicht nur negative Auswirkungen. Auf den Böden der Lausitz und an den Hängen der Oder gedeihen künftig Pflanzen, die heute nur im Süden Europas wachsen. Orangen und Zitronen, die derzeit über den ganzen Kontinent gekarrt werden, reifen vor den Toren von Berlin, Dresden und Wrocław. Ohne energieintensive Gewächshäuser.



Ein Drittes: Die Lausitz muss nicht das Land der Verheißung werden, um neue Bewohner anzuziehen. Der Abschlussbericht zum Oberlausitz-Niederschlesischen Modellprojekt zitiert die Vision eines Bürgers für „**Rothenburg** im Jahre 2040“ (Foto): *Holländer kamen 2018, oder 17 schon die ersten... In Steinbach II wohnen die Bretonen, in Steinbach Lausitzer Rückkehrer aus Schwaben... Die Bretonen haben zwei Fischrestaurants eröffnet, die Holländer eine Fußballschule und die Rückkehrer ein Kino.*

Und wie im Kino läuft nicht nur ein Film mit Happyend, sondern auch ein Horrorstreifen. Falls der Worst Case eintritt: Langfristig wird die Lausitz entvölkert sein. Flora und Fauna (die Wölfe sind schon da) holen sich das Land zurück wie nach der Völkerwanderung. Damit das Ganze nicht unkontrollierbar wird, übernehmen Drohnen und Roboter die Sicherung der Grenzen zur abgehängten Region. Gesteuert von Berlin aus.

Autobahnen und ehemalige Eisenbahntrassen, z. B. die von Görlitz nach Berlin, bilden terrestrische Schneisen, von denen aus bei Bedarf physische Aktionen von Menschenhand durchgeführt werden können. Noch sind derartige Untergangsszenarien Science Fiction, doch andere beunruhigen heute schon die Einwohner. Am 9. Januar dieses Jahres berichtete die „Lausitzer Rundschau“: „Deutschland braucht ein Atommüllendlager. Ein Standort, der ausgeschlossen schien, ist jetzt wieder möglich: die sächsische Oberlausitz...

Welche Perspektiven für die Lausitz Wirklichkeit werden, lässt sich nicht ernsthaft vorhersagen. Nur eines schon: Die Zukunft hat bereits begonnen.

“... bis zu 30° Celsius in der Lausitz” (Blog 02.09.2016)

Der Wetterbericht meldete neulich wieder “...bis zu 30 Grad in der Lausitz”. Auf diese Weise hörten auch entfernt wohnende Bürger den Namen einer Region im Osten ihres Landes. Ansonsten tun sich Touristen immer noch schwer hierher zu kommen. Klagte vorgestern die “Lausitzer Rundschau” und vermisst ein wirkungsvolles Marketingkonzept. Nur der Spreewald zieht immer mehr Besucher an.

Was ist die Lausitz? “... eine Region in Deutschland und Polen. Sie umfasst den Süden Brandenburgs und den Osten des Freistaates Sachsen sowie Teile der polnischen Woiwodschaften Niederschlesien und Lebus. Die Lausitz gliedert sich von Nord nach Süd in Niederlausitz, Oberlausitz und Lausitzer Gebirge” (Quelle: Wikipedia, 01.09.2016). Wer sie nicht kennt, stellt sich vielleicht ein Land vor, das sich in den Weiten des Ostens verliert, bestenfalls denkt man noch an Braunkohle und wie der Bergbau die Landschaft veränderte.

So seltsam es klingt, ich muss manchmal an die Provence denken. Obwohl beide Regionen augenscheinlich gar nichts Gemeinsames haben und Freunde Südfrankreichs vermutlich entsetzt sind. Nun bin ich schon vor längerer Zeit in der phantastischen Landschaft zwischen Avignon, Luberon und Aix en Provence geradelt und gewandert. Kenne auch Nizza und Cannes an der Côtes d’Azur, Vence und Grasse im bergigen Hinterland. Über die Jahre lernte ich nicht nur den Wein schätzen und die sommerliche Mittagshitze unter schattigen Bäumen aushalten, sondern erfuhr viel über Vergangenheit und Gegenwart dieser Region nahe des Mittelmeers. Die Provence erstreckt sich über mehrere Departments, ist kein administratives Ganzes. Wechselnde Herrscher, Kriege und Zerstörungen, verschiedene Volksgruppen und Konfessionen prägten die Geschichte.

Und genau das trifft auch für die Lausitz zu. Sie lässt sich administrativ nicht so einfach verorten und hat eine sehr wechselvolle Historie.

Die Moderne des 20. und 21. Jahrhunderts setzt(e) Zeichen durch Gartenstädte für Bergarbeiter und danach durch ein weites Seenland, wo vordem Tagebaue waren, durch die neu belebte Saga vom Krabat und die Oberlausitzer Fischwochen im Land der tausend Teiche. Umfänglich restauriert zeigen sich die Klein- und Mittelstädte, einige erinnern an den fast 500 Jahre währenden Sechsstädtebund. Doch Geschichte und Tourismus allein halten eine Region nicht lebendig. Deshalb soll die Lausitz Brücken schlagen ins benachbarte Polen. Nicht am Rande liegen sondern mittendrin.

Dazu gehören auch moderne Verkehrssysteme. Stichwort BER (ich schreibe nur das Kürzel): Der Flughafen wäre ein gutes Eingangstor... Stichwort Bahn: Schnellzüge halten fast nicht in der Lausitz, wenn sie überhaupt dort fahren. Der regionale Schienenverkehr mit modernen Fahrzeugen und auf teilweise sanierten Strecken (nicht Bahnhöfen!) braucht einen kundenfreundlichen gemeinsamen “Lausitztarif” der Verkehrsverbünde. Damit mehr Leute vom Auto umsteigen. Ansonsten bleiben die überwiegend gut ausgebauten Straßen die bequemere und schnellere Alternative.

Übersicht der Touren



Hier meine Lausitz-Touren im grafischen und tabellarischen Überblick. Ich bin ohne GPS-Navigation gefahren, sondern nutzte handelsübliche Fahrradkarten und das ADFC-Tourenportal. Wenn möglich, befuhr ich Abschnitte von touristischen Radrouten. Sie sind in den Anmerkungen aufgeführt. ADFC DD-B bezeichnet die vom Dresdner ADFC erarbeitete Route nach Berlin, ADFC B-DD die von den Berlinern erstellte. Routenübersicht Projekt Lausitz (Karte: © Google Maps 08.10.2013).

Mein "Lausitz-Projekt" hängt mit dem Radfahren zusammen. In mehreren Blogbeiträgen habe ich ein bundesländerübergreifendes Radwegenetz als im Wortsinne zielführend vorgeschlagen. Jetzt soll es zumindest eine neue gemeinsame Radwanderkarte geben. Doch es nützt wenig, Signets von touristischen Routen anzubringen, wenn in den sächsischen Kreisen überwiegend keine Netz-Wegweisung mit Zielen und Entfernungsangaben besteht. Auch im digitalen Zeitalter bleiben statische Wegweiser – wie für den motorisierten Straßenverkehr – unabdingbar. Ebenso Radwanderkarten. Leider stimmen deren Inhalte und die örtlichen Beschilderungen der touristischen

Routen nicht immer überein. Trotz dieser Mängel kam ich immer und rechtzeitig am geplanten Ziel an. Freute mich, was ich beim Erfahren der Lausitz Neues erfahren habe.



Literaturauswahl

- Alexander, Manfred: Kleine Geschichte der böhmischen Länder (Reclam-Verlag 2008)
- Clark, C.: Preußen – Aufstieg und Niedergang 1600 – 1947
- Frisch, M.: Tagebuch 1946 - 1949, Volk und Welt 1988 Berlin
- Hahn, P.-M.: Geschichte Brandenburgs, (Verlag C.H. Beck; Reihe „Wissen“)
- Herzig, A.: Geschichte Schlesiens (Verlag C.H. Beck; Reihe „Wissen“)
- Hirsch, C.: Tagebuch aus Theresienstadt, Mandelbaum Verlag Wien 2017
- Kroll, F.-L.: Geschichte Sachsens, (Verlag C.H. Beck; Reihe „Wissen“)
- Rada, U.: Die Oder - Lebenslauf eines Flusses, Kiepenheuer 2007
- Rada, U.: Die Elbe - Europas Geschichte im Fluss, Siedler 2013
- Rutsch, H.-D.: Das preußische Arkadien - Schlesien und die Deutschen, Rowohlt 2014
- Richter, J. (Hrsg.) Karl IV. - Ein Kaiser in Brandenburg, Verlag für Berlin-Brandenburg 2016

Endnoten:

- ¹ Milan Kundera „Die unendliche Leichtigkeit des Seins“, Fischer Taschenbuch-Verlag 1999
- ² Stefan Grahl „Lausitz-Projekt: Erfahren durch erfahren“
- ³ Im historischen Rückblick macht es Sinn, Schlesien und Polen einzeln zu nennen, ohne die heutige Staatlichkeit Polens.
- ⁴ Lübke, C.; Hardt, M.: Usus aquarum: Mühlenbau, Wasser und Verkehr im hochmittelalterlichen Landesausbau Ostmitteleuropas (II) – Die Umgestaltung der Flusslandschaft beiderseits der Oder; GWZO-Webseite 01.02.2018
- ⁵ Die Symbole für Auto, Fahrrad und Lokomotive wurden von Pixabay.com am 19.10.2018 heruntergeladen. Sie sind frei für kommerzielle Verwendung und es ist kein Bildnachweis erforderlich.
- ⁶ Wikipedia.org, Aufruf 03.03.2021
- ⁷ Das von Elb- und Ostseeslawen bewohnte Land östlich von Elbe und Saale war in ein eng geknüpft Netzwerk eingebunden. Dieses erstreckte sich zwischen dem ostfränkisch-sächsischen Reich und seinen Herrschern, dem Adel der Markengebiete sowie den piastischen und Přemyslidischen Fürsten. [Lübke, C., Hardt, M.: Elbmarken, Polen und Böhmen vom 10. bis ins 12. Jahrhundert, GWZO-Webseite 01.02.2018]
- ⁸ Lübke, C.: Germania Slavica // Deutsche und Polen: Geschichte, Kultur, Politik; München, 2003 (Becksche Reihe. Vol. 1517).
- ⁹ Hackmann, J.: FROM GERMANIA SLAVICA TO SLAVIA GERMANICA?
- ¹⁰ 1900 waren der Nationalität nach 37,3 % der Bevölkerung Böhmens Deutsche, 62,7 % Tschechen.
- ¹¹ Die sächsischen Thronfolger Ernst und Albrecht teilten den gemeinsamen Besitz 1485 in der „Leipziger Teilung“. Es führte zu Streit und Krieg.
- ¹² Nikolai Karamsin „Briefe eines russischen Reisenden“, Verlag Rütten & Loening, Berlin 1981
- ¹³ Diesen Satz kenne ich vom Hörensagen. Er soll von einer Dresdner Lehrerin stammen.
- ¹⁴ <https://www.collegiumbohemicum.cz/de/>
- ¹⁵ Zitiert nach: Max Frisch, Tagebuch 1946-1949, Ausgabe 1988 des Verlages Volk und Welt Berlin
- ¹⁶ Aus dem Song „Hören und Sehen“ der deutschen Rockgruppe „Puhdys“, 1973
- ¹⁷ Freie und Hansestadt Hamburg, Senatskanzlei: Kleiner Grasbrook - Hamburg bekommt einen neuen Stadtteil, 12. November 2019
- ¹⁸ Theodor Fontane: Wanderungen durch die Mark Brandenburg, Neuausgabe Sammlung Hofenberg, Berlin 2016
- ¹⁹ Lyrics: Aldo von Pinelli, Music: Ralph Maria Siegel
- ²⁰ „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...“
- ²¹ 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 %)
- ²² Den bisher unveröffentlichten Text schrieb ich im März 2015 nach einer Zugfahrt, während der ich Herrn Prof. Janusz W. kennenlernte.
- ²³ Weitere Informationen im <http://www.wegemuseum.de/>
- ²⁴ Aus: Arnold Zweig „Die Krähe“, Verlag das Neue Berlin 1972
- ²⁵ http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/de/displayFtu.html?ftuid=FTU_3.5.1.html
- ²⁶ <http://www.faz.net/aktuell/politik/infrastruktur-ist-die-achillesferse-der-nato-15292734.html>, 17.11.2017
- ²⁷ Deutschlandfunk, 15. Februar 2017
- ²⁸ Nachdem die Rote Armee schon an der Weichsel stand, gelang dem polnischen Heer unter Führung von Piłsudski die erfolgreiche Gegenoffensive.
- ²⁹ Clark, Ch.: Die Schlafwandler - Wie Europa in den Ersten Weltkrieg zog, DVA München 2013
- ³⁰ Munk, M.: Den >>gelebten Raum<< erweitern; in: Dresdner Hefte Nr. 135 03/2018
- ³¹ 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
- ³² Abschlussbericht zum Projekt „Zukunftschancen im ländlichen Raum der Modellregion Oberlausitz-Niederschlesien“, Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien 2011
- ³³ 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]