

A. h) Beiträge zur geschichtlichen und geographischen Landeskunde

01) Spurwechsel: Eisenbahnfahrten im östlichen Europa von 1850 bis heute. Eine Collage von Roswitha Schieb

Der Bau der ersten Eisenbahnstrecken in der Mitte des 19. Jahrhunderts bedeutete einen heute unvorstellbaren Umbruch. Die ersten Zugverbindungen revolutionierten nicht nur das Reisen, sondern die Schienen vernetzten einen ganzen Kontinent – politisch, kulturell und literarisch. Der Bahnhof ist dabei zu einem Symbol des 20. Jahrhunderts geworden, insbesondere im östlichen Europa.



Den Kopf aus dem Fenster eines fahrenden Zuges lehnen und den Blick über die Landschaft schweifen lassen. Weil in Deutschland die meisten Züge klimatisiert sind, ist das oft nur noch in alten Zügen oder im östlichen Europa möglich. © ptnphotof/AdobeStock 31. Juli 2020

Im 19. Jahrhundert, als das Eisenbahnwesen begann sich zu entwickeln, waren die Bahnhöfe Brückenköpfe des neuen Verkehrs, der sich von hier über das gesamte Land ausbreitete. Europaweit wurden die Eisenbahnen, die zunächst als Transportmittel für die Industrie gedient hatten, ab dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts ein allgemeines Verkehrs- und Reisemittel. Ein Teil der damaligen Zeitgenossen bejubelte nicht nur die schnelle Erreichbarkeit ferner Orte durch die Eisenbahn, sondern sie priesen die Züge auch als technische Garanten für Völkerverständigung, Fortschritt und Frieden. Ein anderer Teil empfand jedoch das schnelle, relativ glatte Dahingleiten als Verlust; so trauerte man den nun langsam verschwindenden Kutschen hinterher, die wegen ihres Tempos und wegen



des lebendigen Verhältnisses zwischen Mensch und Tier als beseelter erachtet wurden. Um 1860/1870 war der ostmitteleuropäische Raum von Eisenbahnlinien bereits sehr gut erschlossen. Neben den kürzeren Strecken Berlin–Stettin und Berlin–Posen führte die preußische Ostbahn von Berlin über Danzig und Elbing bzw. über Bromberg und Thorn nach Königsberg und von dort weiter nach Tilsit und Eydtkuhnen nach Russland. Von Berlin ging es auch über Breslau, Gleiwitz und Krakau nach Lemberg, von Breslau über Oppeln und Oderberg nach Süden Richtung Wien, von Berlin über Prag und Brünn bzw. Olmütz über Wien, Pressburg und Budapest auf den Balkan. Vor 1900 waren die Eisenbahnnetze in Westpreußen, Schlesien, Böhmen und Mähren bereits flächendeckend ausgebaut und sehr verästelt.

»Eine unheimliche Kraft«

Die erschütternden Umbrüche, die das neuartige Eisenbahnwesen mit sich brachte, kommentierte Joseph von Eichendorff bereits um 1850 mit einem skeptischen Kopfschütteln: »Diese Dampffahrten rütteln die Welt, die eigentlich nur noch aus Bahnhöfen besteht, unermüdlich durcheinander wie ein Kaleidoskop, wo die vorüberjagenden Landschaften, ehe man noch irgendeine Physiognomie gefaßt, immer neue Gesichter schneiden, der fliegende Salon immer neue Sozietäten bildet, bevor man noch die alten recht überwunden [hat].«



Der deutsch-baltische Schriftsteller und Journalist Leopold von Pezold schreibt über die anfänglichen Vorbehalte gegenüber dem Eisenbahnbau zwischen Reval und Sankt Petersburg: »Läugnen läßt sich nicht, daß jene Befürchtungen, welche gegen den Bau der Bahn sich erhoben, meist eingetroffen sind: dem Einen ist ein Stück seines Gartens



abgeschnitten, dem Anderen ein Feld vom Gute abgetrennt, dem Dritten das Gesinde entlaufen, den Vierten haben angereiste Diebe bestohlen. Wieder andere haben schwer mit Petersburger Konkurrenz zu kämpfen [...]; eine fremde Gesellschaft füllt Revals Straßen, fremde Sprachen beginnen zu herrschen, die alte Verfassung ist abgeschafft, die Lebensmittel sind im Preis gestiegen, die alte Gemütlichkeit ist geschwunden: – kurz, fast Alles ist über Reval hereingebrochen, was zehn und fünf Jahre vor dem Bahnbau von den Weisesten der Stadt schon befürchtet und prophezeit wurde.«

Welche unheimlichen und unheilvollen Kräfte der Eisenbahn noch vor 1900 zugeschrieben wurden, zeigt sich in Gerhart Hauptmanns früher Novelle Bahnwärter Thiel (1887). Die berühmte Erzählung spielt an der Strecke Berlin–Breslau: »Der schlesische Schnellzug war gemeldet, und Thiel musste auf seinen Posten. Kaum stand er dienstfertig an der Barriere, so hörte er ihn auch schon heranbrausen. Der Zug wurde sichtbar – er kam näher – in unzählbaren, sich überhastenden Stößen fauchte der Dampf aus dem schwarzen Maschinenschlote. Da: ein – zwei – drei milchweiße Dampfstrahlen quollen kerzengerade empor, und gleich darauf brachte die Luft den Pfiff der Maschine getragen. Dreimal hintereinander, kurz, grell, beängstigend. Sie bremsen, dachte Thiel, warum nur? Und wieder gellten die Notpiffe schreiend, den Widerhall weckend, diesmal in langer, ununterbrochener Reihe. [...] ›Haalt!«, schrie der Wärter aus Leibeskräften. Zu spät. Eine dunkle Masse war unter den Zug geraten und wurde zwischen den Rädern wie ein Gummiball hin und her geworfen. Noch einige Augenblicke, und man hörte das Knarren und Quietschen der Bremsen. Der Zug stand.« Thiel hält sein halbtotes Kind im Arm, gibt es schließlich einem anderen Zug mit, weil er weiter seinen Dienst an der Bahnstrecke versehen muss. Nach einer Weile kommt ein offener Arbeitszug angefahren: »Ein lautes Quietschen, Schnarren, Rasseln und Klirren durchdrang weithin die Abendstille, bis der Zug unter einem einzigen, schrillen, langgedehnten Ton stillstand.



Seite 101 zum AGOMWBW-Rundbrief Nr. 775 vom 20.08.2020

Etwa fünfzig Arbeiter und Arbeiterinnen waren in den Loren verteilt. Fast alle standen aufrecht, einige unter den Männern mit entblößtem Kopfe. In ihrer aller Wesen lag eine rätselhafte Feierlichkeit. [...] Keiner der Arbeiter wagte ihn anzureden, obgleich sie ihn alle kannten. Aus dem letzten Wagen hob man soeben das kleine Tobiaschen. Es war tot. «

Als sich Ende des Ersten Weltkriegs die Kaiserreiche auflösten, verschoben sich auch die Grenzen in Richtung Osten. Neue Nationalstaaten entstanden, daher auch neue und mehr Grenzen und Grenzübergänge mit Grenzbahnhöfen. Eydtkuhnen/Wirballen, der Übergang an der alten deutsch-russischen Grenze im Norden, lag nach 1918 zwischen Deutschland und Litauen auf dem Weg nach Russland; Stołpce/Negoreloje in der Nähe von Minsk wurde der neue Grenzübergang zwischen Polen und Russland; Neu Bentschen/Zbąszyń zwischen Frankfurt (Oder) und Posen der neue Grenzübergang zwischen Deutschland und Polen.

Transporte in den Tod

Das grausamste Kapitel des 20. Jahrhunderts, der Holocaust, ist ohne das Schienennetz nicht zu denken. Der polnisch-jüdische Schriftsteller und Zeichner Bruno Schulz, auch »galizischer Kafka« genannt, schreibt in einer Sprache, die das Außergewöhnliche, den Traum und den Wahnsinn zu benennen befähigt ist. Seine Sätze sind gewunden und ineinandergeschachtelt wie Traumteleskope, in die hinein große schwarze Augen blicken



voller Poesie, die die Gesetze der Zeit außer Kraft setzen kann. Die Erzählung Das Sanatorium zur Todesanzeige bzw. Das Sanatorium zur Sanduhr beginnt mit einer ►

phantastisch-unheimlichen Zugfahrt durch ein imaginäres Galizien. 1942 wurde Schulz im galizischen Städtchen Drohobycz von einem SS-Mann erschossen. »Die Reise dauerte lange. Nur wenige Passagiere fuhren auf dieser vergessenen Nebenlinie, wo nur einmal pro Woche ein Zug verkehrte. Derart archaische Waggons, geräumig wie Zimmer, dunkel und voller Schlupfwinkel, hatte ich noch nie gesehen, auf anderen Strecken waren sie schon längst ausgemustert worden. Die Korridore, die sich in verschiedenen Winkeln brachen, die leeren, kalten labyrinthartigen Abteile hatten etwas seltsam Verlassenes, etwas geradezu Abschreckendes an sich. [...]

Durch Stroh und Abfall watend schwankte ich von Waggon zu Waggon. Die Abteiltüren schwangen im Durchzug, so daß sie sperrangelweit offen stehen blieben. Nirgendwo ein Passagier. Endlich traf ich auf einen Schaffner, der die schwarze Dienstuniform der Eisenbahner dieser Linie trug. Er schlang sich ein dickes Tuch um den Hals und packte seine Siebensachen, die Taschenlampe und das Dienstbuch ein. Er warf mir einen Blick aus seinen gänzlich weißen Augen zu und sagte: »Wir sind gleich da.« Der Zug wurde langsamer, ohne zu keuchen, ohne zu klopfen, als hauchte er mit der letzten Dampfwolke allmählich sein Leben aus. Wir hielten an. Stille und Leere, kein Stationsgebäude. Beim Aussteigen zeigte mir der Schaffner noch die Richtung, in der das Sanatorium lag. Mit dem Koffer in der Hand ging ich den schmalen, weißen Weg entlang, der bald in das finstere Dickicht eines Parks mündete.«

Rangierbahnhof Europa

Während die besiegte Wehrmacht Ende des Zweiten Weltkriegs nach Westen abziehen musste, hatte sie vielerorts noch die Bosheit besessen, mit dem sogenannten Schienenwolf, der die hölzernen Bahnschwellen aufriss, etliche Bahnstrecken zu zerstören. In Stettin waren die Oderbrücken, über die die Züge mit den neuen polnischen Bewohnern fahren mussten, nur notdürftig repariert worden. Sie schwankten auf den provisorischen Konstruktionen derart, dass die Frauen im Zug laut das Vaterunser und »Gegrüßet seist du, Maria« beteten, während die Männer laut fluchten. Auch im ehemals deutschen Königsberg, ab 1946 Kaliningrad, kamen neue russische Bewohner mit dem Zug an, so die Journalistin Marija Pawlowna Kubarewa: »Die Züge hielten an irgendwelchen provisorischen, barackenähnlichen Bauten. Das erste, was sofort auffiel, waren die aufgerissenen Eisenbahnschienen, eine enorme Menge an zerstörten technischen Gerätschaften und Haufen mit Gerümpel auf dem Güterbahnhof.«

Bis 1989 erinnerte man sich in Polen an die eigenen verlorenen Ostgebiete, an Galizien, Wolhynien, Lemberg und Wilna, in Heimlichkeit. Erst nach der Wende wurde der Verlust offen und öffentlich zu Gehör gebracht. Im Poem des polnischen Schriftstellers Tomasz Różycki aus Oppeln Zwölf Stationen geht es um einen Enkel in Schlesien, dem die Aufgabe zugemutet wird, die ganze Verwandtschaft, die aus dem ehemaligen Ostpolen, aus Galizien stammt und jetzt über ganz Polen verstreut ist, zusammenzutrommeln, um mit dem Zug gemeinsam dorthin zu fahren. Różycki fabuliert in leichter Sprache, gleichzeitig mit barocker Sprachgewalt:



»(.. So) gerieten sie gleich hinter Pyskowice
in das berühmte schlesische Gleisgewirr,
das sich bis Jaworzno erstreckte, eine schreckliche Falle
für unerfahrene Reisende, so gut wie niemand hat es
je glücklich durchmessen. Tausende von Schienen,
Gleisen, Gabelungen, Sackbahnhöfen und falschen Fährten,
grausamen Weichen und irreführenden Stellwerken bildeten
ein einziges, riesiges Labyrinth, das immer neue Personenzüge,
Frachtzüge und Schnellzüge verschlang. Der unglückliche
Lokführer war kurz davor, einen Fluchtweg zu finden,
da landete er wieder, statt in Jaworzno, am Bahnhof
Ruda Chebzie, um die ganze Reise von Neuem zu beginnen.
Es kam vor, dass ein Zug, war er einmal ins schlesische
Schienenlabyrinth geraten, jahrelang dort umherirrte,
unterwegs Reisende verlor, die längst gealtert waren,
an irgendeinem Bahnhof verzweifelt ausstiegen oder starben,
ohne es bis zum Ausstieg zu schaffen. So fand man manchmal
ganze Geisterzüge mit einem wahnsinnig gewordenen Lokführer
und den leeren Uniformen der Schaffner, die Jahre
und Seasons hindurch heillos im Kreis fuhren. (..)«



Grenzenloses Schienennetz



Ganz aktuell veröffentlichte der tschechische Schriftsteller Jaroslav Rudiš, der die inzwischen zum Kult gewordene Graphic Novel Alois Nebel über einen Stationsvorsteher an einem kleinen Bahnhof im Altvatergebirge verfasste, einen hymnischen Text über den Speisewagen im EuroCity Berlin–Prag (FAZ, 26. August 2019). Vor allem geht es darin um den Speisewagenkellner Peterka, der sich bei seinen Balanceakten mit Getränken und Essen im Rhythmus des Zuges wie ein Ballett-Tänzer vorkommt und der seine internationale Arbeit liebt:

»Die Züge, die Europa über alle Grenzen hinweg durchkreuzen, sind wie Fäden, die ein endloses Netz bilden. Und sie halten Europa zusammen. Ich höre im Speisewagen, was gerade überall passiert, doch ich bleibe entspannt. Erst wenn ich nicht mehr mein Eisenbahnerspanisch, mein Deutsch oder Englisch benutze, wenn ich da allein stehe mit meinem Tschechisch, weil alle Weltreisenden weg sind, dann weiß ich, es ist vorbei mit Europa.«

Aus: KKK, Juli 2020



02) Messe in Albendorf (Glatzer Bergland) mit Bernard Gaida, Vorsitzender der VDG - Verband der deutschen sozial-kulturellen Gesellschaft in der Republik Polen

„Mit Freude fahre ich heute (Anm.: 9.8.2020) nach Albendorf.* Um 12.30 wird dort eine Hl. Messe in der deutschen Sprache gefeiert. *So wie es seit Jahrhunderten war.* Das Treffen mit der Gemeinschaft der Deutschen bringt immer neue Kraft. Die Gemeinschaft braucht die deutsche Minderheit am meisten. Eine Minderheit kann nur in einer Gemeinschaft überleben. Die Pandemie zeigte, wie gefährlich und zerstörerisch eine Isolation ist.“



Bernard Gaida, aus Guttentag, Kreis Rosenberg O/S, Vorsitzender der VDG - Verband der deutschen sozial - kulturellen Gesellschaft in der Republik Polen

"Wo zwei oder drei in meinem Namen versammelt sind, da bin ich mitten unter ihnen".

Quelle: Facebook

Sh. auch: <http://wochenblatt.pl/wallfahrt-nach-albendorf-live/>

* Albendorf - das Schlesische Jerusalem - ist ein Marienwallfahrtsort im Glatzer Bergland. Er gehört zum Kreis Glatz und liegt am nordöstlichen Fuß des Heuscheuergebirges, vier Kilometer südöstlich von Wünschelburg zu dessen Gemeinde er gehört. - Sh. Anhang
Albendorf wurde erstmals im Jahre 1330 als „Alberti villa“ erwähnt. Es gehörte zum Glatzer Land, mit dem es die Geschichte seiner politischen und kirchlichen Zugehörigkeit von Anfang an teilte. Es bestand ursprünglich aus drei Rittersitzen (Nieder-, Ober- und Berghof) und einem Freirichtergut. (Die Freirichter des Glatzer Landes bzw. seit 1459 der Grafschaft Glatz waren eine privilegierte Klasse von Grundbesitzern, die als Dritter Stand dem Glatzer Landtag angehörten.) Diese vier Güter wurden nach 1677 von Ritter Daniel Paschasius von Osterberg, erworben. Sein Sohn verkaufte 1715 Albendorf an den Reichsgrafen Franz Anton von Götzen auf Eckersdorf. Nachdem dessen Sohn Johann Joseph Reichsgraf von Götzen 1771 ohne Nachkommen gestorben war, erbten zunächst dessen drei Schwestern die Besitzungen und 1780 die Reichsgrafen von Magnis.

Nach einer Pilgerreise in das Heilige Land ließ Daniel von Osterberg auf dem Hügel gegenüber der Wallfahrtskirche zwischen 1683 und 1709 einen Kalvarienberg mit mehreren Kapellen und Monumenten anlegen, die Szenen aus der Leidensgeschichte Jesu darstellen. In den Kapellen auf dem südlich gelegenen Hügel „Berg Sinai“ sind Darstellungen aus dem Alten Testament zu sehen. Wegen dieser Jerusalemanlage (sh. Anhang) wird Albendorf auch als das „Schlesische Jerusalem“ bezeichnet.

Nach dem Ersten Schlesischen Krieg 1742 und endgültig mit dem Hubertusburger Frieden 15. Februar 1763 - Friedensverträge zwischen Preußen, Österreich und Sachsen. Die Verträge wurden auf dem sächsischen Schloss Hubertusburg östlich von Leipzig unterzeichnet und beendeten den Siebenjährigen Krieg - kam Albendorf zusammen mit der Grafschaft Glatz an Preußen.

Als Folge des Zweiten Weltkriegs fiel Albendorf 1945 an Polen. Die deutsche Bevölkerung wurde vertrieben. Die neu angesiedelten Bewohner waren zum Teil durch die Sowjets Heimatvertriebene aus Ostpolen.

In der Zeit der Zweiten Polnischen Republik zwischen 1918 und 1939 bezeichnete man mit dem Begriff Ostpolen die östlich der späteren Curzon-Linie gelegenen Gebiete, welche zu großen Teilen in den 1920er Jahren durch Polen annektiert wurden. - Sh.: Polnisch-Sowjetischer Krieg von 1919 bis 1921.





Jerusalemmer Tor in Albendorf

und die

Geschichte der dortigen Wallfahrtskirche



Der Legende nach soll die Marienwallfahrt in das 13. Jahrhundert zurückreichen, ist jedoch erst Anfang des 16. Jahrhunderts bezeugt. Ursprünglich war Albendorf Filialkirche von Wünschelburg und erhielt um das Jahr 1400 einen eigenen Pfarrer. Wegen der zunehmenden Wallfahrten ließ der damalige Grundherr Ludwig von Pannwitz anstatt einer hölzernen Kirche, die in den Hussitenkriegen zerstört worden war, eine größere aus Stein erbauen, die 1512 eingeweiht wurde. Im Zuge der Reformation beriefen die Lehnsherren von 1563 bis 1623 einen Geistlichen Augsburgischen Bekenntnisses. Dadurch ist die Tradition der Wallfahrt untergegangen und wurde erst um 1660 allmählich wieder aufgenommen. Um ihre Wiederbelebung erwarb sich der Grundherr Daniel Paschasius große Verdienste. Auf dessen Betreiben erhob der Prager Erzbischof Johann Friedrich von Waldstein 1679 Albendorf, das seit 1623 wiederum als Filialkirche zu Wünschelburg gehörte, zu einer selbständigen Pfarrei. Sie umfaßte die Orte Albendorf, Niederrathen, Kaltenbrunn und die Kolonien Hirschzunge, Leeden und Anteil Neue Welt. Da die damalige Kirche den Bedürfnissen einer Wallfahrtskirche nicht mehr entsprach, sollte nach der Erhebung zur Pfarrei ein Erweiterungsbau mit Kapellen und Umgängen in Angriff genommen werden, der jedoch technisch schwierig und mit großen Unkosten verbunden gewesen wäre. Erst 1695 wurde mit dem Neubau der dreischiffigen Basilika begonnen, deren Fertigstellung fast 15 Jahre dauerte. Sie wurde am 12. Juli 1710 eingeweiht, mußte jedoch schon 1715 wegen Baufälligkeit geschlossen werden.

Die jetzige barocke Wallfahrtskirche „Mariä Heimsuchung“ stiftete 1716–1721 der Grundherr Graf Franz Anton von Götzen. Sie wurde nach Plänen eines namentlich nicht bekannten Architekten aus dem Umkreis Kilian Ignaz Dientzenhofers erbaut.

Zu der heutigen barocken Wallfahrtskirche führen auf einer Breite von 50 m insgesamt 33 Stufen, welche die Lebensjahre Jesus versinnbildlichen sollen.

Mittelpunkt der Kirche ist die ovale Gnadenkapelle mit dem barocken Hochaltar, dem über dem Tabernakel ein kleiner Schrein mit der gotischen Figur der Hl. Mutter Gottes von Albendorf eingefügt wurde. Hochaltar und Kanzel stammen von dem Wiener Bildhauer Karl Sebastian Flacker, der in Glatz eine Bildhauerwerkstatt betrieb. 1936 wurde die Kirche in den Rang einer päpstlichen Basilika minor erhoben. Viele Tausende Wallfahrer – auch aus Böhmen und Mähren – kamen und kommen jährlich zur Albendorfer Madonna.

Aus allen Teilen Schlesiens und der Bundesrepublik pilgern Katholiken zur Mutter Gottes in die Albendorfer Basilika. Die Zahl der Pilger nimmt zwar ab, doch die Bedeutung des Wallfahrtsortes bleibt für die Schlesier *unverändert groß*.

Quelle: Internet – Eigenwissen

Bilder: Jerusalemer Tor - Internet, Basilika - B. Gaida

Bilder im Anhang - Internet

Zusammengestellt: R. Maywald





Zum Triptychon „LEID UND SCHRECKEN DER VERTREIBUNG“

Dieses in Gestalt eines mittelalterlichen Flügelaltars konzipierte Dreitafelwerk einer aus dem Bereich Hohenfurth stammenden Böhmerwälder Künstlerin, Gabriele Breit, wurde zum Symbol der vertriebenen Sudetendeutschen nach deren schicksalhaften Beraubung ihrer in Jahrhunderten aufgebauten Werte in einem Land, in das die Altvorderen berufen wurden.

Es ist Ausdruck des nach Ende des 2. Weltkrieges durch Staatsgewalt geschaffenen unendlichen Leids einer zerstörten Lebenseinheit und Glaubensgemeinschaft. Dennoch beherrscht nicht das schwere erlittene Unrecht den Inhalt des großen Werkes:

Der bestimmende große Mittelteil, eine junge Vertriebene mit Kind, ist in strahlendem Blau eine Mariengestalt und bekam die Bezeichnung „versöhnlich“ - nach den Worten der Künstlerin die symbolisierte Hoffnung auf eine befriedete Zukunft.

Die beiden schmalen Seitenflügel kennzeichnen Leid und Tod, rechts den „Opfergang“ durch die herrschende Gewalt, links den „Heimatabschied“ der Gemeinde zum Abtransport in eine ungewisse Zukunft, symbolisiert durch das Böse in Wolfsgestalt für das teuflische Geschehen einer Staatsgewalt.

Die innig mit ihrer Heimat verbundene Künstlerin hat eine Reihe von Werken geschaffen, die wie Gotteslob die Schönheit und Tiefe eines verlorenen Glaubenslandes verherrlichen in Aufgehalten vor Ort.

Das Triptychon aber entstand in nächtlicher Traumeingebung in allen Details. Es wurde zum Hauptwerk in einer Kunstsprache des Expressiven Realismus und für Sudetendeutsche zum Jahrhundertwerk der Darstellungen ihres erlittenen Schicksals.

Es ist nun Teil der international geachteten Galerie der Moderne im Kloster hier am Ort der Patenschaftserklärung der Stadt Klosterneuburg über die Sudetendeutschen.

E.E. Korkisch

