

Kurt Jürgen Schmidt

Allerhöchste Eisenbahn

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
<i>Adalbert von Camisso, Das Dampfroß</i>	9
Reisepelle	10
<i>Justinus Kerner, Im Eisenbahnhofe</i>	11
Zwischen Hamburg und Hannover	12
<i>Heinrich Heine, Die Zeit roll rasch vorwärts</i>	13
<i>Georg Weerth, Großartig genug</i>	13
<i>Theodor Fontane, Die Brücke am Tay</i>	14
Zug um Zug	15
<i>Erich Kästner, Eisenbahngleichnis</i>	18
Zum ersten Mal allein reisen mit dem Zug	19
<i>Erich Kästner, Reisender aus Deutschland</i>	20
<i>Max Frisch, Frankfurt, Mai 1946</i>	20
Fahrschüler	21
Mit Sehnsucht und einem Frühlingsgefühl nach Stockholm	23
Im Orientexpress nach Griechenland	24
<i>Wilhelm Raabe, Die Reise nach Finkenrode</i>	26
<i>Theodor Storm, Auf der Reise</i>	26
<i>Joachim Ringelnatz, Sauerampfer</i>	27
Mit dem Rapido durch Spanien	28
<i>Richard Dehmel, Brief an Paula Oppenheimer</i>	31
<i>Joseph Roth, Romantik des Reisens</i>	31
Zugreise mit dem Studentischen Reisedienst nach Italien und Tunesien	32
<i>Franz Kafka, Die erste lange Eisenbahnfahrt</i>	35
<i>Franz Kafka, Im Tunnel</i>	35
Mit dem Zug entlang der Ostküste der U.S.A.	36
<i>Hermann Hesse, Bahnhofstück</i>	37
Mit dem Zug durch China	38
Mit dem Zug nach Charkow – Auf der Suche nach dem Grab meines Vaters	42
Mit dem Zug durch Myanmar	46
Reisen mit der Transsibirischen Eisenbahn durch Russland:	48
Von Moskau nach Irkutsk	48
Von Moskau nach Omsk	52
<i>Hilde Domin, Angsttraum II</i>	54
Von Moskau nach Krasnojarsk	55
<i>Jürgen Fuchs, Als ich mit der Eisenbahn</i>	58
Von Moskau nach Chabarowsk und Wladiwostok	59

Von Moskau nach Wladimir und Veliki Nowgorod	62
<i>Hans Magnus Enzensberger, Bitte einsteigen Türen schließen</i>	64
Mit dem Zug von St. Petersburg nach Petrosawodsk am Onegasee und zur Insel Kisch	65
<i>Wolfdiedrich Schnurre, Schamlos</i>	66
Mit dem Zug von Daressalam zu den Viktoriafällen	67
<i>Rose Ausländer, Die Fremden</i>	69
Mit dem Zug durch Indien	70
<i>Jürgen Theobaldy, Am Bahnsteig</i>	73
Wieder auf der Strecke von Hamburg nach Hannover	74
<i>Hans Georg Bulla, In den Zügen</i>	76
Nachwort – Betrachtung über das Reisen	77
Fotogalerie	80
Fotos	81

Vorwort

Es beginnt alles mit einer allerhöchst gewährten Urkunde:

Im Namen des Königs

*Der Lokomotivführer Karl Friedrich Wilhelm Heinrich Niederquell
wird hierdurch zum Königlichen Eisenbahn Lokomotivführer ernannt und bestellt.*

*Es wird erwartet, dass derselbe seiner Majestät dem Könige und
Allerhöchst dero Königlichem Hause ferner treu und gehorsam sei,
die ihm obliegenden Amtspflichten gewissenhaft erfüllen und
sich stets so betragen werde wie es sich für einen Königlichen Beamten geziemt.*

Hannover, den 23ten Mai 1899

Königliche Eisenbahn Direktion

Der genannte Lokomotivführer ist mein Urgroßvater väterlicherseits. Mehrmals am Tag gehe ich an der Wand vorbei, an der die Urkunde in goldenem Rahmen hängt, die dies dokumentiert. Manchmal bleibe ich davor stehen und schaue sie an. Schaue darauf wie auf einen Teil meiner eigenen Geschichte. Mit dem Bewusstsein, Teil einer Geschichte zu sein, die generationsübergreifend erzählt werden muss.

Wenn ich die Urkunde betrachte, ahne ich, dass ich inzwischen selbst ein Dokument dieser größeren Erzählung geworden bin. A *living human document* – wie Anton Boisen (1876 – 1965), einer der frühen amerikanischen Pastoralpsychologen seine Klienten und Patienten bezeichnet hat. Beim Schauen auf die Urkunde glaube ich manchmal zu spüren, dass ich von meinen Vorfahren wohlwollend betrachtet werde. Als Familienmitglied und als Teil einer größeren Geschichte. Und ich frage mich, ob nur sie das Ganze der Geschichte erfassen können und nicht wie ich nur die erinnerten Bruchstücke und Episoden?

Von meinem Urgroßvater gibt es die Familienüberlieferung, dass er einmal als Schnellzug-Lokomotivführer Kaiser Wilhelm II. gefahren habe. Die Lokomotivführer der Schnellzüge hatten damals ein ähnlich hohes Ansehen wie heute vielleicht die Piloten, die auf langen Flugstrecken eingesetzt werden.

Irgendwo unterwegs im Zug komme ich ins Gespräch mit einem Eisenbahner. Ich sage ihm, dass mein Großvater auch Eisenbahner war. Sofort wechselt er vom Sie zum Du. Ich bin total angerührt. Ich gehöre dazu. Zur großen Familie der Eisenbahner dieser Welt.

Ich erinnere mich an die Zeit, als die D-Züge und Eilzüge zwei Klassen und die Personenzüge drei Sitzklassen hatten. Die Dritte-Klasse-Waggons hatten oft durchgehende Holzbänke für jeweils bis zu fünf Personen. Jedes Abteil hat eine eigene Tür nach draußen. Die Fenster werden mit Hilfe von Lederriemen geöffnet, die Löcher in gleichmäßigen Abständen haben, wie ein Gürtel. Dadurch kann reguliert werden, wie weit das Fenster geöffnet wird. Es gab natürlich auch separate Raucherabteile. Einige wohlhabende Eltern von Freunden haben ihren Kindern eine Märklin-Eisenbahn geschenkt. Das konnten wir uns nicht leisten. Dafür spielte ich in Gedanken mit den richtigen Loks und Zügen.

Ich erinnere mich an meine Zeit als Fahrschüler. Als Fahrschüler verbringt man viel Zeit auf dem Bahnhof. Die Züge haben oft Verspätung. Es gibt so viel zu sehen. Die mächtigen Dampflokomotiven. Unverwüstlich. Bei Hitze und Frost. Diese Kolosse dampfen, zischen, stöhnen und schnauben wie lebendige Wesen. Leibhaftige Maschinendrachen.

den Bahnhöfen gibt es besondere Orte, um Wasser für den Kessel der Loks nachzufüllen. An anderen Orten wird Kohle für die Öfen der Loks geladen. Bei geöffnetem Fenster

während der Fahrt konnte es passieren, dass einem ein kleiner Kohlepartikel ins Auge flog. Am 7. Dezember 1835 wird mit der sechs Kilometer langen Strecke von Nürnberg bis Fürth die erste Eisenbahnverbindung auf deutschem Boden feierlich eröffnet.

Die Dampflokomotive Adler zieht den Zug auf dieser Strecke. Sie ist die erste aus England importierte Lokomotive in Deutschland. Sie wurde in der *Lokomotivenfabrik Robert Stephenson* in Newcastle gebaut und – in Einzelteile zerlegt – nach Deutschland gebracht und wieder zusammengesetzt. Auch der Lokomotivführer auf der Strecke Nürnberg – Fürth ist ein Engländer. Die Lokomotive hat 40 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von 23 Stundenkilometer. Ärzte warnen vor gesundheitlichen Schäden wegen der hohen Geschwindigkeit. Es gab heftige Proteste gegen das „Ungeheuer“ Eisenbahn und Lokomotiven wurden von einer Volksmenge gestürmt.

Im Lateinunterricht lerne ich, dass Lokomotive das Ding ist, das sich vom Ort fortbewegen kann. Ein fliegendes Ungetüm? Ein Wunderwerk des Fortschritts - und der Welteroberung? *Firehorses* nennen die amerikanischen Ureinwohner die ersten Lokomotiven die sie sehen. Wie sie durch ihre Prärien schnauben. Anders als die Büffel, die sie jagen und von denen sie sich ernähren. Die *Firehorses* werden ihre Welt zerstören und der neuen Welt Bahn brechen. Fast könnte man denken, dass diese gewaltigen Maschinen sich selbständig gemacht haben, um die ganze Welt zu erobern und zu verändern.

Eisenbahn – was war das? Nur ein Transportmittel? Ein Maschinenwerk? Ein Wunder der Technik? Ein mythischer Vulkan? Ist die Technik nur ein Trick, um die Werke der Natur nicht erleben zu müssen? – sagt Faber in Max Frischs Roman „Homo Faber“. Heute ist Eisenbahnfahren wie es früher einmal war nur noch Legende. Heute nehmen wir den technischen Fortschritt beim Bahnfahren als selbstverständlich hin. Wir ärgern uns über unpünktliche Züge und sind zusätzlich in unserem Nationalstolz gekränkt, weil die Österreichische und die Schweizer Eisenbahn uns vormacht, was Pünktlichkeit in Sachen Bahn heißt.

Lokomotiven haben unsere Geschichte revolutioniert. Handel und Industrieentwicklung vorangetrieben. Länder und Kontinente erschlossen. Infrastruktur geschaffen. Sogar noch für unsere postmoderne Gesellschaft. Die Eisenbahn spielt auch kulturgeschichtlich eine Rolle in Musik, bildender Kunst und Literatur.

Kurz vor seinem Tod (1832) hat sich *Johann Wolfgang von Goethe* aus der herzoglichen Bibliothek in Weimar eine Fachzeitschrift ausgeliehen, die über das englische Eisenbahnsystem berichtet. Im Jahr 1833 stellt Chamisso in einem Brief die Vermutung an, dass die Strecke Paris – Berlin in absehbarer Zeit eine Sache von zwei bis drei Tagen werden könnte. Und Heinrich Heine erscheint das sich rapide erweiternde und verzweigende Eisenbahnnetz 1834 so, als „kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt“.

Der weitgehend unbekannt Dichter *Karl Isidor Beck* ist vermutlich der erste Schriftsteller, der mit der Eisenbahn nicht nur den Fortschritts-, sondern auch den Freiheitsgedanken verbindet und visionär im Eisen der Eisenbahn, eine friedliche Verbindung von Menschen und Ländern sieht statt bisheriger Gewalt. In seinem Gedicht „Die Eisenbahn“ (1837) heißt es:

*Eisen! Du bist zahm geworden!/
Sonst gewohnt, mit wildem Dröhnen/
Hinzuwettern, hinzumorden,
Ließest endlich dich versöhnen./
Magst nicht mehr dem Tode dienen/...
und auf deinen spröden Schienen/
wird ein Hochzeitsfest begangen. –
Hört ihr brausen die Karossen?
Deutsche Länder sitzen drinnen,
Halten brünstig sich umschlossen...
Rollend, grollend, stürmisch-sausend,
... Kämpft der Zeitgeist freiheitsbrausend.“*

Es ist der Geist des revolutionären „Vormärz“ (1830) und der Revolution von 1848 der freiheitliche, demokratische und nationale Ideen hervorbringt. Neben der politischen Idee war als wesentliches Merkmal dieser Freiheitsbewegung der Übergang von der Agrarwirtschaft zur Industrialisierung. Dazu liefert die Eisenbahn einen wichtigen Beitrag.

Die friedliche, völkerverbindende Vision die Karl Isidor Beck mit dem Bau der Eisenbahn in Europa verband, ging jedoch im weiteren Verlauf der Geschichte Europas nicht Erfüllung. In den Weltkriegen des folgenden Jahrhunderts ist die Eisenbahn ein wichtiges Transportmittel

für Soldaten und Rüstungsgut und dient auch der millionenfachen Verschleppung und Vernichtung von Menschen.

Nach dem verlorenen Zweiten Weltkrieg sind die Bahnhöfe und Züge von Heimatlosen, Vertriebenen, Kriegsheimkehrern, Schiebern und Verwundeten an Leib und Seele gefüllt. Davon erzählen eindrücklich Schriftsteller wie *Heinrich Böll*, *Wolfgang Borchert*, *Marie Luise Kaschnitz*. In Friedrich *Dürrenmatts* „Tunnel“ Erzählung stürzt ein Zug in einem endlosen Tunnel immer tiefer ins Erdinnere hinab. Und es gibt keinen Halt und keine Hoffnung. Könnte sein, dass die Eisenbahn sich gut dafür eignet, das Leben symbolisch zu begreifen vom erhofften und ersehnten Zuverlässigen auf ordentlichen, stabilen Gleisen hin zu nicht geplanter Unordnung und zu befürchtetem Unheil.

Wer sind wir dabei: Heizen wir diesem Ungetüm des Fortschritts nur ein? Werfen in seinen gierig-feurigen Schlund immer mehr Kohlen hinein? Oder sind wir die Lokführer unseres Lebens? Bestimmen wir über Reise und Ziel? Oder sind wir nur auf ein Gleis gesetzt und fahren solange bis es nicht mehr weitergeht?

Die Geschichten im vorliegenden Band haben als roten Faden alle einen Bezug zu Lokomotiven und zum Fahren mit der Eisenbahn. Es sind kleine Episoden mit persönlichen Lebenserinnerungen. Gleichzeitig – fast hätte ich gesagt: im selben Zug – sollen diese Geschichten in einen größeren geschichtlichen, kulturellen und politischen Kontext gestellt werden. Nicht zuletzt dadurch, dass ich auch „Eisenbahngedichte“ und „Eisenbahngeschichten“ mehrerer Schriftsteller und Dichter – von Adalbert von Camisso bis Jürgen Theobaldy - sowie etliche Aphorismen von unterschiedlichen Autorinnen und Autoren um das Thema Reisen zwischen die eigenen Reiseberichte eingefügt habe. Bei mir selbst Unbekannteren habe ich kurz etwas zu ihrer Biografie geschrieben.

Am Ende findet sich eine Galerie von Fotos zu meinen Eisenbahngeschichten.

Höchste Eisenbahn, mit dem Erzählen zu beginnen.

Bienenbüttel, im Mai 2024

Das Dampfroß

*Schnell, schnell, mein Schmidt, mit des Rosses Beschlag,
derweil du zauderst, verstreicht der Tag. –
„Wie dampfet dein ungeheures Pferd!
Wie eilst du so hin, mein Ritter werth?“*

*Schnell, schnell, mein Schmidt! Wer die Erde umkreist
Von Ost in West, wie die Schule beweist
Der kommt, das hat er von seiner Müh´,
An´s Ziel um einen Tag zu früh.*

*Mein Dampfroß, Muster der Schnelligkeit,
Läßt hinter sich die laufende Zeit,
Und nimmt´s zur Stunde nach Westen den Lauf,
Kommt´s gestern von Osten schon wieder herauf.*

...

*Bist fertig, mein Schmidt? Nimm deinen Sold,
Ein Tausend Neunhundert geprägtes Gold
Zu Roß! Hurrah! Nach Westen gejagt,
Hier wieder vorüber, wenn gestern es tagt!*

Adalbert von Camisso (1781 – 1838)

Deutscher Naturforscher und Dichter französischer Herkunft aus altem Adelsgeschlecht.

Als früher „Bürger Europas“ versucht er die Gegensätze zweier Nationen zu vereinen.

Er ist Weltreisender. Er nimmt an einer russischen Entdeckungsspedition teil.

Er verbindet seine liberalen Anschauungen mit einem klaren Blick für soziale Mißstände.

Reisepelle

Ich bin vielleicht acht Jahre alt. Ich liege in meinem Kinderzimmer unterm Dach. Ich bin krank, wahrscheinlich die übliche Frühjahrsgrippe. Meine Mutter umsorgt mich. Bringt mir heiße Honigmilch, heißes Zitronenwasser, schüttelt mein Kopfkissen aus. Ich genieße es, so umsorgt zu werden. Dazu gehört auch, vorgelesen zu bekommen.

Mein Lieblingsbuch - oder ist es nur ein bestimmtes Kapitel aus einem Kinderbuch? - hat den Titel: Reisepelle. Es geht um den schwedischen Jungen Pelle und um das, was er mit seinen Freunden anstellt. Ich erinnere mich nicht mehr an Einzelheiten der Geschichte. Aber der Buchtitel „Reisepelle“ wird einmal zu meinem Lebensmotto werden

Nur bei Abenteuern gelingt es manchen

Menschen, sich selbst zu erkennen.

André Gide

Im Eisenbahnhofe

*Hört ihr den Pfiff, den wilden, grellen,
Es schnaubt, es rüstet sich das Tier,
Das eiserne zum Zug, zum schnellen,
Her braust's wie ein Gewitter schier.*

*In seinem Bauche schafft ein Feuer,
Das schwarzen Qualm zum Himmel treibt;
Ein Bild scheint's von dem Ungeheuer,
Von dem die Offenbarung schreibt.*

*Jetzt welch ein Rennen, welch Getümmel,
Bis sich gefüllt der Wagen Raum!
Drauf „fertig!“ schreit's, und Erd' und Himmel
Hinfliegen, ein dämon'scher Traum.*

...

*Kein Postzug nimmt mit lust'gem Knallen
Bald durch die Stadt mehr seinen Lauf
Und wecket mit des Posthorns Schallen
Zum Mondenschein die Städter auf.*

*Ich klage: Mensch, mit deinen Künsten
Wie machst du Erd und Himmel kalt!
Wär ich, eh'du gespielt mit Dünsten,
Geboren doch im wilden Wald!*

...

*Fahr zu, o Mensch! Treib's auf die Spitze,
vom Dampfschiff bis zum Schiff der Luft!
Flieg mit dem Aar, flieg mit dem Blitze!
Kommst weiter nicht, als bis zur Gruft.*

Justinus Kerner, 1852

Justinus Kerner (1786 – 1862) Arzt, medizinischer Schriftsteller, Lyriker. Kerners Freude am Grotesken zeigte sich seinen „Klecksographien“, entstanden aus Tintenkleckse auf seinen Manuskripten. Indem er diese Papiere faltete erzeugte er mit einigen zusätzlichen Strichen abstrakte Zeichnungen, aus denen kleine Erzählungen entstanden. Der Schweizer Analytiker Hermann Rorschach benutzte zu Beginn des 20. Jahrhunderts so entstandene „Zeichnungen“ seiner Patienten in dem nach ihm benannten und oft bestrittenen Rorschachtest zur Bestimmung von Wahrnehmungsvermögen und Emotionalität.

Zwischen Hamburg und Hannover

Lange Zeit gab es bei Hamburg keine Eisenbahnverbindung über die Elbe. Der Personenverkehr erfolgte über Fährbetrieb. Ich stelle mir die Menschen auf den Elbfähren vor: Hafenarbeiter mit Schiebmütze und Ledertasche in der die von zu Hause mitgebrachten Butterbrote steckten. Mütter mit weiten Röcken und Schürzen unter denen sich die kleinen Kinder versteckten. Selbst bei einer so kurzen Überfahrt kann einem seekrank werden. Mancher hing vielleicht über der Reling und fütterte die Fische.

Da war der Bau der Elbbrücke bei Hamburg ein Segen. Nicht aber für den hannöverschen König. Der wollte für sich bleiben und nichts verändern. Deshalb verlor er auch im Jahr 1866 in der Schlacht von Langensalza gegen die Preußen. Der hannoversche König hatte Angst vor dem Fortschritt. Mein Großvater mütterlicherseits war Royalist. Bei der Reichstagswahl 1932 wählte er die Welfenpartei, zu deren Zielen es gehörte, das welfische Königshaus wieder zu errichten. Die Welfenpartei erhielt zwei der 608 Sitze im Reichstag. Die NSDAP wurde stärkste Partei. Ein Großteil der Wähler der bürgerlichen Parteien war in das Nazilager gewechselt. Hitler war bei Erstwählern und bei Handwerkern, Kaufleuten und Bauern besonders erfolgreich. Die Splitterparteien, wie die Welfenpartei spielten politisch keine Rolle. Die Welfenpartei war eine nostalgische Reminiszenz.

Vielleicht war es ein kleiner Trost für sie, dass der neue Hamburger Hauptbahnhof den Namen *Hannoversche Bahnhof* erhielt.

Die Familienüberlieferung erzählt davon, wie meine Großeltern väterlicherseits sich kennen lernten. Mein Großvater Hermann Schmidt war Heizer auf der Schnellzuglokomotive meines Urgroßvaters Karl Friedrich Niederquell. Sie befuhren die Strecke von Hannover – Hamburg - Hannover. Immer wenn sie am Kloster Medingen vorbeifuhren, sagte der Lokomotivführer zu seinem jungen Heizer: Hier, Hermann - und dabei zeigte er auf das Kloster - kannst du dir eine Frau suchen! Aus dem Kloster war nach der Reformation ein evangelischen Damenstift geworden wo betagte und (in der Regel) betuchte Frauen ihren Lebensabend verbrachten. Hermann, der Heizer ärgerte sich darüber, aber der Lokomotivführer fand es lustig.

Eines Tages klingelt es an der Tür des Lokomotivführers in Hannover-Linden. Der junge Heizer Hermann Schmidt ist es. Er hält um die Hand der Tochter des Lokomotivführers an. Es wird eine glückliche Ehe. Wenige Wochen nach Kriegsbeginn wird mein Vater geboren. In einer Eisenbahnerwohnung in der Kaiserstraße in Uelzen. Wo sonst?

Umwege erweitern die Ortskenntnis.

Kurt Tucholsky

Die Zeit rollt rasch vorwärts

Die Zeit rollt rasch vorwärts, unaufhaltsam, auf rauchenden Dampfwagen. Und die abgenutzten Helder der Vergangenheit, die alten Stelzfüße abgeschlossener Nationalität, in Invaliden und Inkurabeln, werden wir bald aus den Augen verlieren. Die Eröffnung der beiden neuen Eisenbahnen, wovon die eine nach Orleans, die andere nach Rouen führt, verursacht hier eine Erschütterung, die jeder mitempfindet, wenn er nicht etwa auf einem sozialen Isolierschemel steht. Die ganze Bevölkerung von Paris bildet in diesem Augenblick gleichsam eine Kette, wo einer dem anderen den elektrischen Schlag mitteilt.

Während aber die große Menge verduzt und betäubt die äußere Erscheinung der großen Bewegungsmächte anstarrt, erfaßt den Denker ein unheimliches Grauen, wie ir es immer empfinden, wenn das Ungeheuerste, das Unerhörteste geschieht, dessen Folgen unabsehbar und unberechenbar sind, Wir merken bloß, daß unsere ganze Existenz in neue Gleise fortgerissen, fortgeschleudert wird, daß neue Verhältnisse, Freuden und Drangsale uns erwarten, und das Unbekannte übt seinen schauerlichen Reiz, verlockend und zugleich beängstigend.

So muß unseren Vätern zumute gewesen sein, als Amerika entdeckt wurde, als die Erfindung des Pulvers sich durch ihre ersten Schüsse ankündigte, als die Buchdruckerei die ersten Aushängebogen des göttlichen Wortes in die Welt schickte. Die Eisenbahnen sind wieder ein solches Ereignis... In vierthalb Stunden reist man jetzt nach Orleans, in ebenso vielen Stunden nach Rouen.

Was wird das erst geben, wenn die Linien nach Belgien und Deutschland ausgeführt und mit den dortigen Bahnen verbunden sein werden! Mir ist, als kämen die Berge und Wälder aller Länder auf Paris angerückt. Ich rieche schon den Duft der deutschen Linden. Vor meiner Tür brandet die Nordsee...

Heinrich Heine, 1843

Großartig genug, um alle Wunder vergangener Jahrhunderte vergessen zu machen

Im Jahre 1828 erteilte das (englische) Parlament die Erlaubnis zu jener ersten Eisenbahn von Manchester nach Liverpool...Im Jahre 1830 wurde die Bahn eröffnet.... Im Jahre 1840 waren 1300 Meilen Eisenbahnen in voller Operation in England. Man beförderte in jenem Jahre darauf 12 Millionen Personen...

Was indes bis heute von industriellen Unternehmungen, sei es nun in Spinnereien, in Webereien oder in Eisenbahnen, vollendet wurde, ist schon großartig genug, um alle Wunder vergangener Jahrhunderte vergessen zu machen. Was sind die hängenden Gärten der Semiramis, die Pyramiden Ägyptens und die kolossalsten Bauten der Römer gegen die industriellen Erfolge eines einzigen Inselvolkes?

Georg Weerth (1822 – 1856)

Journalist und Schriftsteller. Georg Weerth hatte Gelegenheit, im industrialisierten England das Eisenbahnwesen kennenzulernen. Er hatte sich 1843 aus Deutschland absetzen müssen, um einer Beleidigungsaffäre zu entgehen. Er starb in Havanna, Kuba.

Mit dem Zug nach Charkow - Auf der Suche nach dem Grab meines Vaters

Nach Perestroika und Glasnost unter Generalsekretär Gorbatschow und dem Zerfall der ehemaligen Sowjetunion mit der Folge, dass sich Teile der ehemaligen Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken (UdSSR) plötzlich für selbständige Staaten erklärten war es möglich, in die – nun autonome – Ukraine zu reisen. Schon seit meiner frühen Kindheit wollte ich nach dem Grab meines Vaters suchen – und es finden. Mein Vater hat bis wenige Tage vor seinem Tod Tagebuch geführt, das mit anderen Habseligkeiten in einer „Offizierskiste“ meiner Mutter als Witwe des „für Volk und Vaterland gefallenen tapferen Helden“ überbracht wurde.

Als ich etwa zwölf Jahre alt war hat mir meine Mutter dieses „Kriegstagebuch“ zu lesen gegeben. In den Aufzeichnungen meines Vaters waren Orte wie *Belgorod*, *Charkow* und *Merefa* erwähnt. In einer Tagebuchnotiz heißt es: „Als letzter deutscher Offizier das brennende Charkow“ verlassen. Und ein einer der letzten Tagebuchnotizen heisst es: „Das deutsche Volk hat sich am russischen Volk versündigt. Und dafür werden wir bezahlen.“ Mein Vater hätte für einer solchen „wehrkraft-zersetzenden“ Äußerung damals vors Kriegsgericht kommen können. Ich selbst bin erleichtert, diese Notiz im Tagebuch meines Vaters gefunden zu haben.

Am 2. Februar 1943 gehen die letzten deutschen Soldaten in Stalingrad in russische Kriegsgefangenschaft. Nur eine kleine Zahl von ihnen wird die Heimat wiedersehen. Am 21. Januar 1943 treffen sich Churchill und Roosevelt in Casablanca und einigen sich darauf, dass Deutschland bedingungslos kapitulieren muss. Am 18. Februar 1943 hält der NS-Propagandaminister Goebbels im Berliner Sportpalast seine bekannte Durchhalte-Rede („Wollt ihr den totalen Krieg?“).

Am 19. April kommt es in Warschau zum Aufstand der im Ghetto eingeschlossenen Juden, die ihrer Deportation in die Vernichtungslager zuvorkommen wollen. Am 24. Mai 1943 wird von deutscher Seite wegen hoher Verluste der U-Bootkrieg eingestellt.

Am 10. Juli 1943 landen die Alliierten auf Sizilien. Ende desselben Monats wird Hamburg durch alliierte Luftangriff in der „Operation Gomorra“ in Schutt und Asche gelegt. Nach dem Sturz Mussolinis besetzt die deutsche Wehrmacht Italien. Und vom 12. Juli bis 23. August findet einhundert Kilometer südlich der Stadt Kursk eine Panzerschlacht statt, die von Militärgeschichtlern als größte Panzerschlacht der Geschichte bezeichnet wird. Es war der letzte große Angriff, den die Wehrmacht durchzuführen in der Lage war.

Von sowjetischer Seite ist die „*Schlacht von Prochorowka*“, wie sie in der sowjetischen Propaganda genannt wird, der Beginn einer groß angelegten Offensive, die als nächstes Ziel die Zurückeroberung Charkows hat und danach die Verdrängung deutscher Truppen bis an den *Dnjepr*. Dies gelingt tatsächlich bis Ende September 1943.

An dieser großen Schlacht, die den Rückzug der deutschen Wehrmacht einläutete, war mein Vater beteiligt und bezahlte dies mit dem Leben. Am 8. September fiel mein Vater als er mit einer kleinen Gruppe von Kameraden, die russische Stellung erkunden sollte. Er wurde von einer Granate zerfetzt. Sein Kommandeur hatte meiner Mutter ein Kondolenzschreiben geschickt, das ich – zusammen mit dem Tagebuch – lesen konnte. Darin war der Ort, an dem mein Vater – gemeinsam mit fünf seiner Kameraden begabten wurde - ziemlich genau beschrieben - nämlich: „am Rande des Dorfes *Knjaschnoje* in der Nähe der Stadt *Merefa*“.

Mehrfach hatte ich meine Mutter gefragt, ob sie mit mir nach Charkow fliegen würde. Das wollte sie ganz entschieden nicht. Meine Mutter war als Lazarettenschwester bei dem deutschen Angriff auf Charkow im Jahr 1942 eingesetzt. Ein Jahr später war mein Vater in der Nähe dieser Stadt gefallen...

Nachdem meine Mutter im März 1999 gestorben war, hielt ich weiter an dem Plan fest, das Grab zu suchen. Ich erzählte Anna Lena davon, und sie drängte darauf, mich zu begleiten. So flogen wir im Sommer 2002 zusammen nach *Kiew*. Mit der evangelischen Gemeinde St. Katharina, die direkt neben dem Parlament in der Nähe des *Maidan* liegt hatte ich vorher Kontakt aufgenommen.

Wir wohnten in einer Privatwohnung, die durch die Gemeinde vermittelt worden war. Von Kiew fahren wir mit dem Zug nach *Charkow* oder *Charkiv*, wie es heute auf Ukrainisch heißt. Ich stelle mir vor, wie auch meine Mutter und mein Vater auf genau dieser Strecke gefahren sind...

Ich hatte auch in Charkow vorher Kontakt mit der dortigen evangelischen Gemeinde aufgenommen. So werden wir am Bahnhof von der Gemeindevorsteherin abgeholt. Sie hat für uns ein Auto mit Fahrer besorgt, damit wir noch am Tag unserer Ankunft die Suche nach dem Grab aufnehmen können. Wir fahren Richtung Süden bis zur Stadt *Merefa*, die mein Vater in seinem Tagebuch erwähnt hatte. Von dort müssen wir uns durchfragen. Niemand kennt das kleine Dorf *Knjashnoje*. Schließlich treffen wir jemanden, der in Richtung Südosten zeigt. Wir fahren durch weite Sonnenblumenfelder. Meine Mutter hat mir oft von den weiten Sonnenblumenfeldern erzählt. Sonnenblumen waren die Lieblingsblumen meiner Mutter. Vielleicht seit damals, als sie die weiten Felder hier sah?

Die kleine Straße, auf der wir fahren erreichte eine kleine Anhöhe. Und da sehen wir das Schild: *Knjaschnoje*! Mein Herz schlägt mir bis zum Hals. Unser Ziel ist erreicht! Wir lassen das Auto stehen und gehen zu Fuß die Anhöhe hinunter bis zu einem Garten, wo Menschen arbeiten. Mit Hilfe unserer Dometscherin fragen sie nach deutschen Soldatengräbern. Nein, sie selbst wüssten nichts davon, aber auf der anderen Seite des Dorfes gäbe es einen Friedhof. Vielleicht würden wir die Gräber dort finden. Wir gehen den schmalen Fußweg hinunter, überqueren einen kleinen Bach und kommen auf der anderen Seite des Dorfes an. Dort sitzt ein alter Mann vor seinem Haus auf der Bank. Eines dieser typischen kleinen, strohgedeckten und weiß getünchten Bauernhäuser.

Wir fragten nach dem Friedhof und er zeigt wortlos in die Richtung, in die wir gehen sollen. Nicht weit von dem Bauernhaus liegt der Friedhof. Völlig verfallen. In der russisch-orthodoxen Tradition werden die Gräber nicht so penibel gepflegt wie bei uns. Die russischen Menschen orientieren sich mehr am Himmel als an der Erde. Mehr an der Auferstehung als an den Tod. Anna Lena und ich stehen auf diesem verfallenen Friedhof. Ich habe plötzlich das starke Gefühl, dass wir am Grab meines Vaters stehen. Ich nehme eine Handvoll Erde und stecke sie in meine Hosentasche. Wir sprechen zusammen ein Vaterunser und gehen zurück zu der Gemeindevorsteherin und dem Fahrer. Die sind im Gespräch mit dem alten Mann auf der Bank.

Ich setze mich zu ihm. Er fragt, was wir hier suchen. Ich erzähle ihm meine Geschichte. Da sagt er: „Fragen Sie meine Frau, die war dabei, als die deutschen Soldaten hier begraben wurden. Sie war damals ein junges Mädchen und hat mir davon erzählt.“ Und dann kommt seine Frau. Klein, weißes Kopftuch. Setzt sich zu uns auf die Bank. Und fängt an, zu erzählen. Ja, sie erinnere sich gut. Sie sei damals sehr jung gewesen. Habe alles mit angesehen. Wie die deutschen Soldaten in die Gräber gelegt worden seien. Und darunter ein Offizier. Ganz jung. Ein so schönes Gesicht. Aber der Bauch ganz zerfetzt. An seiner rechten Hand sei noch der goldene Ehering gewesen. Mir stockte der Atem. Diese Frau spricht von meinem Vater! Denn meine Mutter hatte mir oft erzählt, dass der Ehering meines Vaters in den Sachen nicht gewesen sei, die von der Front zu ihr zurückgekommen waren. Sie vermisste den Trauring. Jetzt kenne ich den Ort des Eheringes: an der Hand meines Vaters. Mit ihm begraben.

Ich frage den alten Mann neben mir nach seinem Alter. Er sei Jahrgang 1914 – genau derselbe Jahrgang wie mein Vater! Ich fasse Mut und frage, wo er als Soldat gekämpft habe. Vielleicht gerade hier? Nein, er habe südlich von Leningrad gekämpft. Gott sei Dank nicht hier! Und dann zeigt er uns sein Haus und den Hof mit den Gänsen und Hühnern.

Wir stehen im Hof und verabschieden uns. Ich sage beim Abschied zu ihm: „Ich möchte mich bei Ihnen für alles Leid entschuldigen, dass wir Deutschen Ihnen angetan haben.“ Der alte Mann sieht mich an und sagt nichts. Sieht mich nur an. Er hat Tränen in den Augen. Wir umarmen einander und weinen. Wir alle weinen. Als wir ein Stück gegangen sind, sehe ich mich um. Ich sehe, wie der alte Mann uns zurück winkt. Als wir wieder aufeinander treffen sagt er zu mir. „Ich möchte mich bei Ihnen entschuldigen für alles Leid, das wir Ihnen angetan haben!“ Wieder umarmen wir einander und weinen. Dann verabschieden wir uns.

Da läuft aus dem Nachbarhaus ein kleiner Junge. Splitternackt. Und seine junge Mutter läuft

hinter ihm her. Plötzlich sehe ich vor mir meine Mutter, wie sie mich wieder einfängt und in den Arm nimmt. Und ich spüre sie ganz gegenwärtig. Und auch meinen Vater bei mir. Endlich, endlich sind wir zusammen. Ich habe diese Begegnung als die Erfüllung eines uralten Kindheitstraums erlebt. Der Traum so alt wie ich selbst. Und als Segen erlebt. Als einen großen Segen. Weil ich endlich den Frieden in mir spürte, den ich gesucht habe. Ein Leben lang. Und meine Tochter ist bei mir. Die nächste Generation. Und sie erlebt alles mit. Und ich stelle mir vor, wie sie ihren eigenen Kindern von dieser Begegnung erzählen wird....

Dann fahren wir mit dem Zug weiter auf die *Krim*. Bis nach *Simferopol*. Wir sind allein in einem Schlafwagen mit Stockbetten. Ich schlafe oben, Anna Lena schräg unter mir. Die Tür unseres Abteils haben wir für die Nacht verschlossen. Morgens kommt der Schaffner, will unsere Fahrkarten zurückbringen, die üblicherweise während der Fahrt von ihm einbehalten werden. Ich drehe mich um, um die Tür zu öffnen – und falle aus dem Bett. Schlage mit dem Unterschenkel auf den Tisch unter dem Fenster und liege am Boden. Ich bewege vorsichtig meine Beine und Arme. Alles noch beweglich. Ich bin froh, dass nichts Schlimmeres passiert ist. In *Simferopol* angekommen, merke ich, dass mein Fuß immer mehr anschwillt. Schließlich muss ich die Sandale aufschneiden, weil der angeschwollene Fuß nicht mehr hineinpasst. So setzen wir unsere Fahrt fort bis *Jalta*. Das ist unser Ziel.

Wieder hatte ich vorher Kontakt aufgenommen mit der lutherischen Gemeinde vor Ort. Wieder werden wir abgeholt von der dortigen Gemeindevorsteherin. Wir übernachten in der winzig kleinen Wohnung eines alten Ehepaars. Der Balkon – wie üblich – vollgestellt mit Sachen, weil zu wenig Platz ist in der Wohnung.

Wir besuchen in Jalta den *Liwadja-Palast*, wo vom 4. - 11. Februar 1945 die *Konferenz von Jalta* stattfand. Nach der *Konferenz von Teheran* war es die zweite Konferenz der „Großen Drei“ - Stalin, Roosevelt und Churchill. Es gab viele Themen, die auf der Konferenz verhandelt wurden. Unter anderem ging es um die künftige Aufteilung Deutschlands in alliierte „Sektoren“. Und es ging um die sogenannte „Westverschiebung“ der polnisch-sowjetischen Grenze mit der Folge, dass mehrere Millionen Deutsche aus Ostpreußen, Schlesien und Posen vertrieben wurden und die polnische Westgrenze bis zur Oder-Neiße-Grenze neu gezogen wurde.

Von Jalta fahren wir mit dem Zug weiter nach *Odessa*. Auch hier hatte ich vorher Kontakt aufgenommen mit der ansässigen lutherischen Gemeinde aufgenommen. Wir werden am Bahnhof abgeholt und zur Gemeinde gebracht, Dort treffe ich zufällig auf einen Arzt, der deutsche Vorfahren hatte. Er empfiehlt mir, meinen Fuß röntgen zu lassen. Er fährt mit mir in das alte jüdische Krankenhaus. Ich werde von einer Ärztin angewiesen, mich auf eine Liege in einem großen, turnhallen-ähnlichen, abgedunkelten Raum zu legen und auf die Röntgenärztin zu warten. Irgendwie ist es gespenstisch.

Nach einiger Zeit erscheint die Ärztin aus dem Dunkel. Wie ein Gespenst in ihrem weißen Kittel und der weißen Haube. Sie macht die Röntgenaufnahmen und erklärt mir am Ende, dass nichts gebrochen sei. Es handle sich aber um eine schwere Prellung. Die könne medikamentös und durch Kühlung behandelt werden. Darauf beschließt der Arzt, der uns hierher begleitet hat, zusammen mit Anna Lena die Medikamente und das erforderliche Verbandsmaterial zu besorgen.

Ich setze mich draußen auf die Bank. Mit dem Rücken an eine Mauer des alten Backsteingebäudes gelehnt. Die Sonne scheint war, Ich warte darauf, dass die beiden zurückkommen. Das dauert. Schließlich stehen sie mit zwei vollgepackten Tragetaschen vor mir. So viele Medikamente? Sie öffnen die Tragetaschen und zeigen auf mehrere Flaschen Wodka. Der Arzt meinte: Nicht trinken! Für den Fuß!. Schon klar. In unserem Hotelzimmer versorgt Anna Lena meinen Fuß. Im Zimmer stinkt es schlimmer als in der Kneipe...

Im Jahr 1792 geht das Gebiet östlich des Dnjister an das Russische Kaiserreich. Katharina die Große lässt eine Festung über der Stadt bauen. Odessa wird zu einem Militärhafen ausgebaut. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gibt es in Odessa das *Neurussische Fürsorgekontor*. Es ordnet die Siedlungen von nichtrussischen Siedlern an. Die *Schwarzmeerdeutschen* bekommen die vier Distrikte: *Liebenthal*, *Beresan*, *Kutschurgan* und *Glücksthal* zugewiesen. Außerdem gibt es bulgarische, griechische, schwedische, serbische

und jüdische Dörfer. Viele Juden haben Polen nach den Teilungen von 1793 und 1795 in Richtung Odessa verlassen. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts besteht die Bevölkerung zu einem Drittel aus Juden. Der Schriftsteller *Isaak Babel* hat mit seinen Geschichten aus Odessa dem Leben in dieser Zeit ein literarisches Denkmal gesetzt.

Die Stadt entwickelt sich schnell zu einer bedeutenden Hafenstadt. *Alexander Puschkin* ist in der Erzählung *Eugen Onegin* begeistert über die Freiheit und Ungezwungenheit in der Stadt. Im Juni 1905 kommt es auf dem russischen *Linienschiff Fürst Potjomkin* zur Meuterei, weil der Kommandant den Matrosen befahl, das bereits verwesene Fleisch zu essen. Die Meuterer übernehmen das Schiff. Es läuft in den Hafen von Odessa ein. Hier herrscht Generalstreik.

Das Ereignis ist Grundlage für Sergeji Eisensteins berühmten Film *Panzerkreuzer Potemkin*. Eine Hauptszene spielt auf der berühmten Freitreppe, die von der Innenstadt zum Hafen führt. Sie ist Schauplatz für die blutige Niederschlagung des Aufstandes. In der Schlüsselszene rollt ein Kinderwagen mit einem darin sitzenden Kind die Treppe führungslos hinunter.

Im russischen Bürgerkrieg 1918-1919 befinden sich österreichische Truppen in Odessa auf. Nach deren Rückzug übernimmt die *Weißer Armee* unter *General Denikin* die Region. Er wird unterstützt von polnischen, rumänischen, griechischen, französischen und freiwilligen russischen Truppen. Sie können die Stadt bis zum April 1919 halten. Dann übernimmt die Rote Armee Odessa.

Stalins Politik führt Anfang der 1930er Jahre in der Ukraine zum Hungertod von Millionen Menschen – dem Holodomor. Von 1941 - 1944 wird Odessa von rumänischen und deutschen Truppen besetzt. Während der Besatzungszeit werden 60 000 Einwohner ermordet, davon die Hälfte Juden.

Es ist eine sehr bewegende Reise für mich. Offene Enden meiner Familiengeschichte schließen sich und ich finde Versöhnung und Frieden.

*Ich sitze in meinem Zug
wie in meinem Schicksal.
Joseph Roth, 1923*

Nachwort

Betrachtung über das Reisen

Reisen ist auf sehr unterschiedliche Weise und mit sehr unterschiedlicher Motivation möglich. Es gibt ziel- und zweckgerichtete Reisen: Geschäfts-, Besuchs-, Urlaubs- und Vergnügungsreisen, Studien- und Bildungsreisen. Und es gibt Reisen, die nicht von einem Zweck oder einem Ziel bestimmt sind, sondern von einem Gefühl, der Lust, zu reisen, um Neues zu erleben und andere Erfahrungen zu machen als die Gewohnten. Reisen kann jedoch nicht nur eine Lust, sondern auch eine Herausforderung sein. Reisen kann uns das Herz und alle Sinne weiten. Reisen kann uns aber auch konfrontieren mit Angst und Schrecken. Reisen heißt für mich, sich auf das alles einzulassen.

Auf Reisen begegnen wir anderen Menschen und Kulturen, wobei es vermutlich nur eine Wunschvorstellung ist, gleichsam in andere Kulturen „einzutauchen“ und so an ihnen teilhaben zu können. Wahrscheinlicher ist es, dass unsere Begegnung mit anderen Kulturen eher eine irritierend-fremdartige oder manchmal sogar verstörende Erfahrung auf unseren Reisen ist.

Das Erleben von Natur kann uns auf einer Reise tief anrühren und vielleicht sogar ein Gefühl der Verbundenheit mit der ganzen Schöpfung und dem Kosmos sein. Manche suchen diese Erfahrung gezielt auf Pilgerreisen und Wallfahrten.

In den alten Mythen hat das Reisen eine große Bedeutung. Zwei tausend Jahre vor unserer Zeitrechnung entsteht das akkadisch-sumerische *Gilgamesch-Epos*. Darin bricht Gilgamesch auf zu einer langen Reise voller Wunder und Abenteuer, um den toten Freund wieder zum Leben zu erwecken und um Unsterblichkeit zu erlangen. In der *Odyssee*, dem von *Homer* im 7. Jahrhundert v. Chr. verfassten Heldenepos, das zu den ältesten Dichtungen der abendländischen Kultur gehört, geht es um die Irrfahrt und die Abenteuer von *Odysseus*. Die griechische *Argonautensage* erzählt ebenfalls von einer Reise, die erfüllt ist von Abenteuern und Heldentaten. Es geht darin aber auch um Machtgier, Liebe, Betrug und Rache.

In der Zeit der Romantik in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts wird Reisen und Wandern sogar zum Leitmotiv der Epoche. Es geht um Heimweh und Fernweh und um die Begegnung mit Fabelwesen und Gespenstern und um die Suche nach der *Blauen Blume*, die symbolisch für Sehnsucht und Liebe steht und für das Streben nach Unendlichkeit. Und auch in „*Star Wars*“ geht es um eine Heldenreise, die eine kulturübergreifende Grundstruktur aller Mythen ist. Und der Kinderbuchautor *Janosch* erzählt und zeigt uns, wie in der Bildergeschichte „*Oh, wie schön ist Panama*“ der kleine Tiger und sein Freund der Bär losziehen ins Land ihrer Träume und wie sie glauben, es erreicht zu haben und dabei doch nur oder endlich wieder am vertrauten Ort des Anfangs ihrer Reise angekommen oder zurückgekommen sind.

Es gibt bodenständige, kulturell verwurzelte Menschen, die sich an ihre Heimat gebunden fühlen und sie ungern verlassen möchten und andere, die es in die Ferne zieht. Und es gibt Menschen, die sich Reisen finanziell leisten können und andere, die dies nicht können. Reisen ist also auch ein Unterscheidungsmerkmal hinsichtlich sozialer Unterschiede. Die Kunst des Reisens, wie sie *Francis Bacon* anpries, war „Männern von Stand“ vorbehalten, die sich auch in der Fremde nur mit gleichwertigen Einheimischen abgaben. Europäische Adelige verstanden sich im 18. Jahrhundert als „Reisende“, wenn sie die Kulturstätten Europas aufsuchten. Ab dem 19. Jahrhundert folgten die betuchten Bürgerlichen, die zu den Stätten der griechischen und römischen Antike reisten, um sich zu bilden oder ihre Bildung vorweisen zu können. Mitte des 19. Jahrhunderts brachte die Erfindung der Eisenbahn (!) und des Dampfschiffs als Beförderungsmittel eine tiefgreifende Veränderung mit sich. Reisen wurde auch breiteren sozialen Schichten möglich.

Auf Reisen als Form von *Erfahrungs- und Erkenntniswissenschaft*, wie sie zum Beispiel von

Alexander von Humboldt (1769 – 1859) betrieben wurde, wollte man die Welt tatsächlich und wirklich erfahren und die dabei gewonnenen – nicht zuletzt wissenschaftlichen – Erkenntnisse nach Hause bringen und hier zur weiteren wissenschaftlichen Untersuchung zur Verfügung stellen. Solche Reisen waren tatsächlich auch eine körperliche Erfahrung und nicht nur eine denkerische Leistung, die am Schreibtisch stattfindet. Reisen wurde zu einer wissenschaftlichen Erkenntnismethode. Mit der zunehmenden Globalisierung seit dem 20. Jahrhundert, den neuen Technologien und der transnationalen Vernetzung von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern hat sich wissenschaftliches Arbeiten grundlegend verändert.

In der Gegenwart unterscheiden viele zwischen touristischen Reisen und Bildungsreisen. Bei einer herkömmlichen touristischen Reise geht es darum, sich in einer begrenzt zur Verfügung stehenden Urlaubszeit zu erholen oder sich zu vergnügen. Dabei genießen es viele touristisch Reisende das von zu Hause Gewohnte in der Fremde wiederzufinden – nur erholsamer eben. Man genießt es, freundlich bedient zu werden, anstatt selbst zu „dienen“ – und dabei gerne das *all inclusive* Reisepaket. Im Unterschied dazu gibt es Reisende, die auch in der heutigen Zeit hoffen und erwarten, dass sie auf exklusiven Individual- und Bildungsreisen unter ihresgleichen sein können.

Für die feministische Wissenschaftlerin *Mona Singer* gilt Reisen als kulturwissenschaftlich inspirierte philosophische Frage nach Erfahrung und Erkenntnis. Aus der Gender-Perspektive wartet eine Frau heute nicht mehr jahrelang auf die Rückkehr ihres Mannes wie *Penelope* auf die Rückkehr ihres *Odysseus* es tat. Heute können Frauen selbstverständlich auch alleine reisen. Anders als früher, als Reisen das Privileg adeliger Frauen war. Es sind auch eher vergangene Zeiten, als bürgerliche Frauen mit ihren Ehemännern zu Bildungsreisen aufbrachen und es dem Gatten auch in der Fremde an nichts fehlen ließen.

Heute werden immer mehr Menschen unfreiwillig zu Reisenden. Durch Flucht und Vertreibung sind millionenfach Menschen gezwungen, ihre Heimat zu verlassen und sich eine neue, sicherere Lebensmöglichkeit zu suchen. Aktuell geht es um eine politische, gesellschaftliche und ethisch-moralische Diskussion darüber, wie viele Fremde unser Land erträgt und ob bestimmte unerwünschte Menschen mit Migrationshintergrund wieder ab- oder zurückgeschoben werden sollten.

Es geht um das Menschenrecht auf Asyl und das Recht auf Freizügigkeit als ein universales Recht. So wie es Immanuel Kant (1724 – 1804) formulierte: „Niemand hat an einem Ort der Erde zu sein, mehr Recht als andere“. Viele Millionen „Reisende“ sind unterwegs als Flüchtlinge aus Elend, Gewalt und Krieg in der Hoffnung auf eine sicherere Zukunft. Diese geflüchteten Menschen unterscheiden sich natürlich von jenen Menschen mit Migrationshintergrund, deren sozio-ökonomischen Voraussetzungen eine reibungslosere Integration in die fremde Gesellschaft ermöglicht, weil sie zu den gewünschten Fachkräften gehören, auf denen wichtige Arbeit, gute Arbeitsverhältnisse und eine gute Bezahlung warten.

In seinem Buch „Die Enden der Welt“ bereist *Roger Willemsens* Orte und Landschaften wo etwas endet und etwas anderes weitergeht. Es sind Erzählungen von Reisen, auf denen der Autor sich sehr weit aus vertrauten Lebensformen und der eigenen Kultur hinausbewegt. Das Reisen in der Fremde wird zu einer Konfrontation mit dem eigenen Fremden. Zum Teil werden melancholische Aus- und Aufbruchphantasien beschrieben und das Gefühl für das eigene Ende schwingt ständig mit.

Der Autor erzählt vom stagnierenden und vom erfüllten Leben. Vom beginnenden und endenden Leben. Er erzählt chronologisch, essayistisch und gleichzeitig poetisch. Und er kalkuliert beim Reisen immer schon das Scheitern ein, aber in der Hoffnung lebend dabei herauszukommen.

In vielem kann ich mich in den Beschreibungen selbst gut wiederfinden. Bei der Vorbereitung

einer Reise ist eine große Spannung in mir. Ich bin nervös und gestresst. Ich bin unsicher, ob ich genügend vorbereitet bin. Vom Augenblick des Beginns einer Reise aber fühle ich mich sicher, ruhig und geradezu euphorisch. Anders als im gewohnten Alltag fühle ich mich auf Reisen oft dem Leben näher. Auf Reisen habe ich selten Angst. Das Fremde und selbst das tatsächlich Bedrohliche empfinde ich nicht als fremd und bedrohlich. Vielmehr bin ich neugierig darauf, was eine solche Erfahrung in mir bewirkt und wie ich damit umgehen werde.

Auf Reisen öffne ich mich mehr als sonst dem nicht vorhersehbaren, nicht zu kontrollierendem und dem unerwarteten Leben, Ich spüre auch eine höhere Sensibilität für das Lebensfeindliche, das Elend und die Ungerechtigkeit auf meinen Reisen. Ich sitze in einem Straßencafé und schaue mit merkwürdiger Neugier und Empathie die fremden Menschen um mich herum an. Der Gedanke, dass alle Menschen hier früher oder später nicht mehr sein werden, löst in mir ein melancholisches Gefühl aus, vor allem aber ein Gefühl großer Solidarität.

Suchen wir auf Reisen vor allem uns selbst oder womöglich eine Veränderung des eigenen Selbst? Weckt die Fremde das Fremde in uns? Besteht die Dialektik des Reisens in einem Zu-sich-selbst-Kommen während wir weggehen? Ermöglicht Reisen einen Perspektivwechsel auf unser bisheriges Leben und auf uns - bis dahin, dass das Eigene auf einmal fremd erscheint und umgekehrt: das Fremde vertraut wird?

Die *Fermate*, ist in der Musik ein Ruhezeichen. Es kennzeichnet ein Innehalten in der Bewegung, indem der notierte Notenwert verlängert wird. Der Solist, kann dies nach seinem individuellen Empfinden tun: *breve* oder *lunga*. Es ist in unserer Hand, auf einer Reise den Aufenthalt an einem Ort zu verlängern oder zu verkürzen. Unsere *Lebensreise* – metaphorisch betrachtet – können wir jedoch nicht beliebig verlängern und die meisten würden darin zustimmen: auch nicht verkürzen. Aber in der Bewegung inne zu halten ist doch möglich.

Reisen als fortdauernde Bewegung bekommt vielleicht erst dadurch ihren Wert, dass wir sie hin und wieder unterbrechen und Zeit finden zum Nachdenken und Nachempfinden. Zeit finden zum Bewerten und Deuten. Und vielleicht auch Zeit finden für die Vergewisserung, dass es uns tatsächlich gibt. Hier und dort. Jetzt und vielleicht ewig.

Bienenbüttel, Ostern 2024