

Uwe Rada

# *Die Oder*

*Lebenslauf eines Flusses*

Siedler

UWE RADA

# DIE ODER

LEBENS LAUF EINES FLUSSES

Siedler  
EBOOKS

Uwe Rada

*Die Oder*  
*Lebenslauf eines Flusses*

Siedler

# Inhaltsverzeichnis

[Die Wiederentdeckung der Oder](#)

[Über die Ufer – Ist die Oderflut von 1997 vergessen?](#)

[Grenzlandliteratur – Gibt es eine Poetik der Oder?](#)

[Mitteleuropa im Mittelalter – Die Oder zwischen den Mächten](#)

[Modernisierung und Militarisierung – Die Oder unter Friedrich dem Großen](#)

[Der nationale Fluss – Die Ideologien der Oder](#)

[Zeit der Begegnungen – Brücken über die Oder-Neiße-Grenze](#)

[Die Oder in Europa – Das Beispiel Glogau](#)

[Von Tiefen und Untiefen – Die Schifffahrt auf der Oder](#)

[Fluss des Geistes – Die Oder und ihre Universitäten](#)

[Fluss\(t\)räume – Welche Oder wollen wir?](#)

[ANHANG](#)

[Bildnachweis](#)

[Copyright](#)

# Die Wiederentdeckung der Oder



*Die Oder ist wie eine Enzyklopädie.  
Zwischen Mährischer Pforte und Oderhaff  
bekommt man fast alles zu sehen,  
was die Welt Mitteleuropas zu bieten hat.*

*KARL SCHLÖGEL*

**Es** gibt Flüsse, die kennt man, bevor man zum ersten Mal an ihre Ufer tritt. Der Rhein zum Beispiel, jener Grenzfluss, der einst die Römer von den Germanen, später dann die rechtsrheinischen Kleinstaaten von den Truppen Napoleons trennte, hat sich früh ins kollektive Gedächtnis der Deutschen geschrieben. Als »Vater Rhein« steht er zunächst für göttliche Erhabenheit und mit Rheinwein begossene

Sinnesfreude. Später dann, mit dem beginnenden 19. Jahrhundert, wird er national aufgeladen und als »Wacht am Rhein« zum Symbol für den deutschen Kampf gegen den »Erbfeind Frankreich«. Zum weiblichen Pendant des »Vaters Rhein« wird die Loreley, diese – je nach Sichtweise – zauberhafte Elfe oder männermordende Sirene auf dem 112 Meter hohen Felsen bei Sankt Goarshausen. Ihr haben Clemens von Brentano, Heinrich Heine und Friedrich Silcher zu literarischem und musikalischem Ruhm verholfen.

Die Donau verlieh einst einer ganzen Monarchie ihren Namen und trug, wie Claudio Magris in seiner Geistesgeschichte dieses europäischen Flusses gezeigt hat, die vielstimmige Melodie (und die kaiserlichen und königlichen Anordnungen) der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie von Wien und Budapest bis fast ans Schwarze Meer. Anders als der Rhein symbolisiert die Donau weniger eine Grenze zwischen »Zivilisation« und »Barbarei«. Vielmehr steht sie bei Magris für das friedliche, wenn auch nicht konfliktfreie Zusammenleben im ehemaligen Vielvölkerreich Österreich-Ungarn.

Die Weichsel wiederum ist jedem Schulkind in Polen als der »polnischste aller polnischen Flüsse« bekannt. Schon im 16. Jahrhundert wurden ihr Hymnen wie diese gewidmet: »Fließe, meine liebe Weichsel, bis zum Seehafen und helfe so gut du kannst dem Königreich Polen.« Als man dieses Königreich 1772 erstmals zwischen Preußen, Russland und der Habsburgermonarchie aufteilte, wurde die Weichsel zum Symbol des nationalen Überlebenswillens und hat sogar Einzug gehalten in die polnische Nationalhymne.

Auch die Moldau ist ein nationaler Mythos. Als blaues Band ist sie die Schlagader Böhmens, ein Fluss, der im Böhmerwald entspringt und in seinem Lauf Städte und Erinnerungsorte wie an einer Perlenkette aneinander reiht: Český Krumlov (Krummau), České Budějovice (Budweis), Praha (Prag). Bedřich Smetana hat der Moldau in seiner Symphonie »Má Vlast« – »Mein Vaterland« – ein

musikalisches Denkmal gesetzt, das ebenfalls nicht frei ist von den nationalen Tönen des 19. Jahrhunderts. Zugleich ist der Patriotismus von Smetana auch ein Verweis auf die schwierige Nationalitätenpolitik und die Brüchigkeit im Selbstbild der Donaumonarchie, der Böhmen bis zum Ende des Ersten Weltkriegs angehört hatte.

In diesen Flussbildern spiegeln sich die vielstimmigen und oft widersprüchlichen Selbstverständnisse jener, denen der Fluss Lebensader ist oder auch nur Sehnsuchtsort. Sie sind Ausdruck kollektiver Erzählungen einzelner Nationen wie an der Weichsel, nationaler und kultureller Grenzerfahrungen wie am Rhein oder vielsprachigen Alltags wie an der Donau, deren geographischer Bezugsraum das einst vergessene und nun wiederentdeckte Mitteleuropa ist.

Vergleichbares lässt sich von der Oder nicht sagen. Kein Mythos, wie der des »Vaters Rhein« ist ihr zu eigen, kein Komponist vom Range eines Bedřich Smetana hat ihr eine Symphonie gewidmet, keine Untiefe hat es an der an Untiefen beileibe nicht armen Oder zu literarischem Ruhm gebracht wie die unterm Felsen der Loreley. Nicht einmal eine Eisenbahn fährt an ihren Ufern und gibt dem Reisenden wie an Rhein, Elbe und Moldau Gelegenheit, durchs Fenster hindurch von seinem Fluss zu träumen. Selbst der Flussgott der Oder, der »Viadrus«, der spärlich bekleidet, dafür mit einem Paddel in der Hand vom barocken Hafentor in Stettin und der Aula Leopoldina in Breslau auf die Touristen herabschaut, ist nur wenigen Eingeweihten bekannt. Wenn der Oder ein Ruf vorauseilte, war es der von Mühe und Schweiß. Das haben auch die wenigen Dichter erkannt, die der Oder einige Zeilen gewidmet haben. In seinem 1912 erschienenen »Märchen von den deutschen Flüssen« verlieh der deutsche Volksdichter Paul Keller derselben Menschengestalt. Während ihm die Elbe dabei zur schönen

Gräfin wird, bleibt der Oder nur das Schicksal eines Bauernweibes:

»Die Oder ist ein edles Bauernweib. Mit stillen, sicheren Schritten geht sie durch ihre Lande. Kalk- und Kohlestaub liegen manchmal auf ihrem Kleid, zu ihrem einförmigen Lied klopft der Holzschläger den Takt. Sie hat immer Arbeit, schleppt ihren Kindern Kohle und Holz, Getreide und hundertfachen Lebensbedarf ins Haus. Zu Grünberg nippt sie ein gutes, bescheidenes Haustränklein. Die bei ihr wohnen, sind geborgen und glücklich, und wenn sie ans Meer kommt, breitet sie angesichts der Ewigkeit weit und fromm ihre Arme aus.«

Zeichnet Keller die Oder immerhin als durchgehende Flusslandschaft von der Quelle bis zur Mündung, bereist Theodor Fontane in seinen »Wanderungen durch die Mark Brandenburg« das »Oderland« lediglich von Frankfurt bis Schwedt. Günter Eich wiederum konzentriert sich in seinem Gedicht »Oder, mein Fluss« auf den Ort seiner Kindheit: »Glockengeläut aus Frankfurt und die Sagen der Reitweiner Berge, die Fähre in Lebus und das Haus rechts an der Oder, wo ich geboren bin.« Gustav Freytags Oder, das ist die enge (und nicht selten antisemitische) Welt der Breslauer Bürger. In den Bildern und Selbstbildern ihrer Dichter und Denker kommt die Oder zumeist als Ausschnitt, als Fragment vor. Manchmal, wie bei Joseph von Eichendorff, verschwindet sie sogar ganz aus dem Blickfeld. Am 14. November 1809 notierte der in Schloss Lubowitz bei Ratibor geborene Romantiker, der wegen Geldmangels auf einem Oderkahn in Richtung Berlin reisen wollte:

»Es war ein heller Tag und Schiff und Gegend des Morgens mit Reif geschmückt. Wir waren noch nicht weit gefahren, als unser erstes Schiff auf eine Sandbank lief. Wir warfen daher alle in der Mitte des Stromes die Anker aus, aber erst gegen Mittag gelang der vereinten Kraft der Knechte aller Schiffe jenes Schiff wieder flott zu machen, während welcher langweiliger Pause ich wieder Tagebuch schrieb.«

Bereits einen Tag später folgte das nächste Unglück:

»Gleich beim Umwenden auf die Crossener Brücke zu (...) segelte das Schiff des Herrn Beyers einen am Ufer stehenden beladenen Kahn samt einem darauf sitzenden Weibe in Grund und Boden und stürzte mit der Spitze noch zur Zugabe einen Gartenzaun mit fürchterlichem Geprassel um, welches alles uns nachher solche Grobheit und langwierige Händel zuzog, dass wir, zu unserem größten Ärger, heute hier übernachten mussten. Wir beide latschten daher vor Abend noch im größten Regen und Kot durch alle Gassen Crossens, das größer und besser als Ratibor ist.«

Als es am Morgen des 18. November auch noch geschneit hatte, entschloss sich der Einundzwanzigjährige, das Schiff zu verlassen und seine Reise nach Berlin mit der Kutsche fortzusetzen. Die Oder spielte in seinem Werk fortan keine große Rolle mehr.

Gibt es also überhaupt »die Oder«? Oder ist das die bloße Konstruktion eines Flusses, dessen Landschaft eher die Summe seiner Fragmente ist als ein zusammenhängender Kulturraum? Sprechen wir heute, wenn wir »an die Oder« fahren, von dem Fluss, der in 633 Meter Höhe im mährischen Odergebirge bei Kozlava entspringt, 59 Kilometer durch die Tschechische Republik mäandert, 580 Kilometer lang ein polnischer Fluss ist, auf 162 Kilometern die deutsch-polnische Grenze markiert, bevor er, wiederum als polnischer Fluss, ins Stettiner Haff mündet und von dort als Peenestrom, Swine (Świna) und Dievenow (Dziwna) in die Ostsee? Meinen wir jenen Fluss, der mit seinen 860 Kilometern der Länge nach die Nummer drei in Deutschland und die Nummer 13 in Europa ist und der von den Hydrologen wegen seines mächtigen Einzugsgebiets von 118 611 Quadratkilometern in den Rang eines Stroms gehoben wird? Oder meinen wir wie Fontane, wenn wir die Oder vor Augen haben, nur einen Ausschnitt: die einzigartige Auenlandschaft im Unteren Odertal; die von Berlin schnell erreichbare Oder, die unter der Stadtbrücke

zwischen Frankfurt und Słubice fließt; die Oder, auf deren Bühnen die Angler sitzen; die Oder, in der es gefährlich ist, zu schwimmen; die liebevolle Oder mit ihrer Insellandschaft mitten in Breslau?

Was wissen wir von den Mäandern an ihrem Oberlauf, die sieben Kilometer lang die tschechisch-polnische Grenze bilden und, wenn der Fluss einmal wieder eigenmächtig seinen Lauf geändert hat, ganze Heerscharen von Vermessern, Kartographen und Diplomaten auf Trab bringen? Was von den Schlössern und Burgen, die an ihren Ufern gebaut wurden und heute, Ruinen nur noch, von vergangenen Kulturen erzählen? Was von der betörenden Schönheit ihrer Flusslandschaft, nicht nur im Nationalpark Unteres Odertal, sondern auch im mittleren Odertal zwischen Głogów und Brzeg Dolny? Können wir uns noch vorstellen, wie an den sonnigen Oderhügeln von Crossen und Tschicherzig Wein angebaut wurde? Und wenn ja, was wäre uns die Oder dann? Ein neuer Bezugspunkt unseres Denkens, eine Kulturlandschaft mitten in Europa, eine der Vergessenheit entrissene Region im »Europa der Regionen«? Oder einmal mehr eine geographische Chiffre für eine europäische Peripherie, über deren Brücken und Untiefen die Zukunft hinweggeht: nach Berlin, Warschau, Prag?

Fragen wie diese hat man sich auch über andere Flüsse gestellt. »Der einheitliche große Rhein«, schrieb Lucien Febvre, einer seiner »Biografen«, bereits 1931, »ist eine moderne Erfindung des Menschen: von Politikern, Ökonomen, Industriellen und Händlern.« Bis zum 19. Jahrhundert habe es »mehrere Rheine« gegeben, die zu unterschiedlichen Zeiten mehr oder weniger erfolgreich gewesen seien. »Um die Rolle des großen Stromes bei der Herausbildung und den Fortschritten Europas zu verstehen«, folgerte Febvre, »muss man also die Vorstellung von einem einheitlichen Flussband zwischen Basel und Rotterdam aufgeben und sie durch die Vorstellung eines Gitters mit gekreuzten, aber hinsichtlich Kraft und Abständen

ungleichen Stäben ersetzen.« Gleichwohl, sagte Febvre, ist die Vorstellung des einen, großen Flusses nicht nur retrospektive Konstruktion oder mit Pathos beladene Projektion. Jenseits der Fragmentierung in die »mehreren Rheine« habe es immer auch einen »Geist des Rheines« gegeben, den Rhein als Fluss, »der sich als einziger auf den Flügeln des Windes, der Leben spendet und Kulturen verbindet, im gesamten Rheintal von den Alpen bis zum Meer frei bewegen kann - ohne Rücksicht auf Hindernisse, Grenzen, Burgen, Landesfürsten«.

Was aber ist der »Geist der Oder«? Welche Erzählungen spinnen sich um einen Fluss, auf dem man sich eben nicht »frei bewegen« kann? Acht Monate im Jahr ist die Oder schiffbar, wenn man Glück hat. Doch im Sommer geht oft gar nichts mehr, dann ist die Oder an manchen Stellen nicht einmal einen Meter tief. Die wenigen Reeder, die ihr die Treue gehalten haben, beschränken sich deshalb auf die Verbindungen von Berlin nach Stettin und von Oberschlesien nach Breslau.

Im Hafen bleiben müssen die Kähne auch bei Hochwasser. Zweimal im Jahr, im Frühjahr, wenn die Schneeschmelze in den Bergen begonnen hat, und im Sommer, wenn der Regen kommt, steigt der Pegel. Nicht die Kapitäne und Reeder beschäftigen sich dann mit der Oder, sondern die Deichwächter. Und dann ist da noch das Eis. Die Zahl der Tage mit Eisstand, an denen das Treibeis durchschnittlich jedes Jahr zum Stehen kommt, beläuft sich in Ratibor auf 25, in Schwedt sogar auf 40. Am Rhein dagegen ist Eisstand unbekannt. So kommt es, dass die Oder der Schifffahrt immer ein Hindernis war, dem sie kreuzenden Verkehr dagegen nicht. Das Gitter, das man nach Ansicht Febvres über die Flüsse legen soll, um eine Vorstellung der Kräfte zu bekommen, die an ihnen wirken, hat an der Oder, diesem Fluss, der soviel Mühe macht, besonders dicke Stäbe.

Das gilt auch für die politische und wirtschaftliche Geschichte des Oderraums. Lange bevor die Oder 1945 zum

Grenzfluss zwischen Deutschen und Polen wurde und damit zu einem »europäischen Schicksalsfluss«, wie es der Osteuropahistoriker Karl Schlögel formuliert, war sie bereits ein in vielerlei Hinsicht geteilter Fluss. Zwischen Odergebirge und Ostsee siedelten bis zum 10. Jahrhundert die slawischen Stämme der Slezanen, Polanen, Pomoranen und Lausitzer. Namentlich an den Oderufern errichteten sie burgstädtische Siedlungen und bildeten damit die Grenze zum karolingischen Reich und später zum Reich der Ottonen. Mit der Krönung des Piastenfürsten Bolesław Chrobry zum polnischen König und der Errichtung des Erzbistums Gniezno (Gnesen) wurde diese Grenze gewissermaßen zur »Staatsgrenze« des piastischen Königreichs zum Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation.

Zu Beginn der europäischen Ostsiedlung, als deutschrechtliche Städte zwischen dem 12. und 14. Jahrhundert gegründet wurden, verschob sich diese Grenze nach Osten. Gleichzeitig entwickelte sich der Oderraum politisch auseinander. Mit den schlesischen Piasten entstand eine eigenständige Herrscherlinie, die sich mehr und mehr von der polnischen Krone unabhängig machte. Der böhmische Einfluss in Schlesien wurde größer, bis schließlich der polnische König Kasimir III. im Jahr 1335 ganz auf Schlesien verzichtete, das fortan böhmisch wurde. Knapp zweihundert Jahre später fiel das überwiegend protestantische Schlesien 1526 an das katholische Habsburg. So hatte im 16. und 17. Jahrhundert jeder seine eigene Oder: das Herzogtum Mähren am Oberlauf, die schlesischen Fürstentümer zwischen Ratibor und Grünberg, die Brandenburger und die Pommern. Erst mit der Eroberung Schlesiens durch Friedrich II. im 18. Jahrhundert fiel der größte Teil des Oderraums in eine einzige, nunmehr preußische Hand.

Diese politische Fragmentierung der Oder, meint Karl Schlögel, sei neben den Hindernissen, die sie der Schifffahrt

aufgab, der Grund dafür, dass sie »zu keiner Zeit eine staatsbildende oder kulturraumbildende Achse« dargestellt habe. Stattdessen hätten sich in ihrem Bassin die Peripherien übernationaler dynastischer Zusammenhänge getroffen. »Die Oderregion«, sagt Schlögel, »orientiert sich geistig, kulturell, politisch an Zentren außerhalb der Region: Prag, Wien, Stockholm, Berlin.« Eine Ausnahme bilde lediglich Breslau, »das wohl kompakteste an Kulturzusammenhang, was sich entlang der Oder herausgebildet hat«.

An der Fragmentierung des Oderraums konnte auch die Schifffahrt nichts ändern, die für den Fluss seit dem *Codex Diplomaticus Silesiae* von 1211 nachgewiesen ist. In jenem Jahr hatte der schlesische Herzog Heinrich I. dem Kloster in Leubus das Privileg zugestanden, zweimal im Jahr Meersalz aus Guben an der Neiße auf dem Wasserwege herbeizuschaffen. Dieses Unterfangen erwies sich freilich als äußerst mühselig, wie in zeitgenössischen Berichten zu lesen ist. Den Booten der Mönche mussten nämlich Knechte vorausreiten, die zur Aufgabe hatten, das günstigste Fahrwasser des Flusses zu suchen und dasselbe mit Zweigen abzustecken.

Doch nicht nur der Flusslauf machte den mittelalterlichen Oderschiffen reichlich Mühe, sondern auch seine Nutzung als Energiequelle. »Um Mühlen zu bauen«, schreibt Kurt Hermann in seiner Geschichte der Oder, »wurde die Oder mit Wehren verbaut und den Schiffen darin nur eine arge Schwierigkeiten bietende Durchfahrt gelassen.« Was das für die Oderkähne bedeutet, schildert Hermann sehr eindrücklich:

»Es waren dies meist ›Schiffslöcher‹, Durchlässe primitivster Art, die im wesentlichen aus einer mit Holz verkleideten Lücke im Wehr bestanden, über deren geneigte Ebene die Fahrzeuge mit einer Windevorrichtung stromaufwärts gezogen werden mussten, wie dies noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts bei dem Schiffszug in Beuthen geschah. Bei

der Talfahrt schossen die Schiffe mit dem Wasser hinab. Diese Schiffslöcher wurden zur Erhaltung des Wassers so flach gehalten, dass die Durchfahrt ungemein schwierig war.«

Zahlreiche Versuche einer »Oderräumung«, wie sie schon Kaiser Karl IV. gefordert hatte, waren an den Privilegien der Mühlenbesitzer gescheitert. Das letzte Mühlenwehr in Beuthen an der Oder wurde erst 1856 beseitigt.

Ein weiteres Hindernis für die Schifffahrt und somit für die Herausbildung eines zusammenhängenden Flussraumes waren die Niederlagsrechte, die Frankfurt 1250, Breslau 1274 und Stettin 1308 zugestanden wurden. Wer auf der Oder Waren transportierte, musste in diesen Städten die »Odersperre« passieren und sich verpflichten, seine Waren drei Tage lang auf dem Markt feilzubieten. Auf diese Weise brachten es sogar kleine Orte wie Oderberg östlich von Eberswalde zu einigem Reichtum, wie der Stadthistoriker Karl Wilke 1912 schreibt:

»Der Handel der Stadt war ehemals sehr beträchtlich und wurde gefördert durch das Recht der Niederlage, das die Stadt seit unvordenklicher Zeit besaß. Alle Waren, die den Oderstrom passierten oder die längs des Flusses sich hinziehenden königlichen Handelsstraßen per Achse benutzten, mussten drei volle Tage hierorts anhalten, zum Verkauf auslegen und eine Gebühr entrichten, in die sich Stadt und Landherr teilten.«

Ist der »Geist der Oder« also der einer fortgesetzten Zerrissenheit? Ihr Lied eine unvollendete Komposition ohne innere Harmonie und ohne ein Publikum, das ihr – zumindest verhalten – applaudiert hätte? Es war Preußens König Friedrich II., der die politische wie wirtschaftliche Fragmentierung des Oderraums im 18. Jahrhundert beenden und aus der Oder einen nunmehr preußischen Strom machen sollte. Einen ersten Schritt in diese Richtung hatte bereits Friedrichs Vater, Preußens Soldatenkönig Friedrich Wilhelm I., unternommen. Vier Jahre vor seinem Tod hatte er

als Reaktion auf die Hochwasserkatastrophe von 1736 den niederländischen Deichbaumeister Simon Leonhard nach Preußen geholt. Der sollte nicht nur Deiche nach holländischem Vorbild bauen, sondern auch die Teilung des Flusses beenden und ihn zur modernen Wasserstraße ausbauen. Nach Friedrich Wilhelms Tod 1740 sollte Friedrich II. das Werk des Vaters fortsetzen – und verlieh ihm zugleich den Rang eines staatlichen Programms. Die Oder, so wollte es Friedrich, sollte zur »Beförderung des Commercii« und zur »Facilitierung der Schifffahrt« »recht navigabel« gemacht werden. So begann ein gewaltiges Werk von Menschenhand. Die Oder wurde begradigt und eingedeicht, ihre Sumpfreionen wie das Oderbruch wurden trockengelegt, um Land für Neusiedler zu schaffen. All dies zusammen, meint der Oderhistoriker Kurt Hermann, war ein »Siegeszug des menschlichen Geistes, der den Naturstrom zu einem Kulturstrom umgestaltet hat«.

Friedrichs Modernisierungsprojekt wäre freilich nicht möglich gewesen ohne den preußischen Griff auf den übrigen Oderraum. Kaum hatte der Kronprinz 1740 den Thron bestiegen, ließ er seine Truppen in Schlesien einmarschieren. Damit begann 1741 der erste von insgesamt drei Schlesischen Kriegen mit Habsburg, in deren Folge Preußen sein Staatsgebiet um das wirtschaftlich prosperierende Schlesien erweiterte. Das pommersche Stettin war bereits 1720 preußisch geworden. Damit lag im 18. Jahrhundert nahezu der gesamte Oderlauf in preußischer Hand.

Das Modernisierungsprojekt, das die Preußen im 18. Jahrhundert begonnen hatten, sollte bis ins 20. Jahrhundert dauern. Zwischen Cosel, das zum zweitgrößten Binnenhafen des Deutschen Reichs wurde, und der schlesischen Metropole Breslau wurden 26 Staustufen gebaut. Die Kanäle nach Berlin wurden dem modernen Schiffsverkehr angepasst. Der Klodnitzkanal verband die Oder mit dem oberschlesischen Industrievier. 1913 wurden 15 Millionen

Tonnen Güter auf der Schifffahrtsstraße transportiert, zu der die Oder geworden war. Jedes fünfte deutsche Binnenschiff war damals auf der Oder unterwegs. Die Oder, so schien es, sollte endlich ihren Platz finden, wenn schon nicht im Mythenschatz der Deutschen, so doch als wichtige Wasserstraße auf der europäischen Landkarte.

Dass es auch damit nichts wurde, ist ebenfalls ein Ergebnis der Zeitläufte im 20. Jahrhundert. Nach dem Ersten Weltkrieg, dem Vertrag von Versailles und der »Wiedergeburt« des polnischen Staates wurde vor allem die schlesische Oder zum »gefühlten« Grenzfluss zwischen Deutschen und Polen. Ihre Städte waren plötzlich »Brückenköpfe« und »Ausfallstore«, der Fluss selbst wurde von den Nationalisten zum »Fluss des deutschen Ostens« und zum »Träger des deutschen Geistes« stilisiert. An seinen Ufern entstanden die Bunker und Schützengräben der »Oderstellung«. Später dann, als jener »deutsche Geist« in den Krieg zog, an dessen Ende der »Fluss des deutschen Ostens« polnisch wurde, versuchten sich andere an einer Ideologie des Flusses. Nun galt es für polnische Historiker und Archäologen nachzuweisen, dass die Oder schon immer Polens Grenze zum Westen war, slawische Muttererde also, die wieder ihren rechtmäßigen Besitzern anheimfiel. Knapp zweihundert Jahre nach dem Beginn ihres Ausbaus wurde die Oder zu einem »Gewässer am Kartenrand«, zum Niemandsland mitten in Europa, zum vergessenen Fluss, aus dem Kulturstrom wurde wieder ein Naturstrom.

Umso faszinierender ist es, dass wir seit einiger Zeit Zeugen einer Wiederentdeckung dieses europäischen Flussraumes sein können. Überall wenden sich die Städte wieder ihrem Fluss und seinen Ufern zu, so als gelte es, eine über Jahrzehnte hinweg gewahrte Distanz zu überwinden. Man nimmt plötzlich Verbindung auf zu den anderen Städten, die an der Oder liegen und nun ein gemeinsames Band bilden, ein Oderband. Auf den Oderinseln in Breslau, dieser beschaulichen Idylle inmitten des pulsierenden

Großstadtlebens, hat man Uferwege und Fußgängerbrücken neu gebaut. Stadt und Fluss, noch nie schienen sie so gut zu harmonieren wie heute. In Leubus, das nun Lubiąż heißt, hat man mit der schrittweisen Renovierung des prächtigen Zisterzienserklosters begonnen. Wo einst die Schifffahrt auf der Oder ihren Lauf nahm, ist ein neues, kulturelles Zentrum für die Oderregion entstanden.

In Glogau, das zum Ende des Krieges fast vollständig zerstört war, setzen polnische Architekten und Städtebauer den in den achtziger Jahren begonnenen Wiederaufbau der Altstadt fort und erfinden ihre Stadt neu. Am Oderufer soll in Zukunft ein Ort der Erholung und des Tourismus entstehen. In Crossen, wo Joseph von Eichendorff 1809 so grandios gescheitert war, ist ein neuer Fähranleger fertiggestellt und das Oderufer zur Promenade geworden. Wer auf ihr flaniert, hat einen wunderbaren Blick auf die Oderberge am anderen Ufer, auf denen die Villen und Bürgerhäuser in der Sonne erstrahlen.

Auch in Frankfurt, das sich mit dem Wiederaufbau der Innenstadt nach dem Krieg um die eigene Achse gedreht und dem Fluss wie dem polnischen Słubice den Rücken zugewandt hatte, kann man wieder an der Oder promenieren. Gleichzeitig wurde mit der Wiedergründung der Europa-Universität Viadrina, die dem Namen nach ja nichts anderes ist als eine Oderuniversität, ein Zeichen gesetzt für das Zusammenwachsen Europas. An der Oder wurde neben Breslau und Stettin ein drittes geistiges Zentrum geschaffen. In Stettin hat der Wiederaufbau der Altstadt mit ihren Cafés die Stadt an den Fluss zurückgeführt. Die Neuentdeckung der Oder feiert man auch auf den Hakenterrassen mit ihrem prächtigen Blick auf den Fluss. Ihren Erbauer Hermann Haken, der von 1878 bis 1907 Oberbürgermeister war, haben die Stettiner unlängst sogar zum zweitbeliebtesten »Stettiner des Jahrhunderts« gewählt. Vor ihm lag nur noch der erste

Nachkriegsstadtpräsident des polnischen Szczecin, Piotr Zaremba.

Die Wiederentdeckung der Oder ist aber nicht nur das Werk von Städtebauern und Flaneuren. Sie ist auch den Umwelt- und Naturschützern zu verdanken. »Zeit für die Oder« heißt ein Bündnis, in dem sich mehr als dreißig Umweltinitiativen aus Deutschland, Polen und Tschechien zusammengeschlossen haben. Ihre Leistung besteht nicht nur darin, den Schutz der Auenwälder und die Schaffung natürlicher Überschwemmungsflächen auf die politische Agenda gesetzt zu haben. Sie haben die Oder auch als zusammenhängenden Fluss, von der Quelle bis zur Mündung, gezeichnet. Kartographisch ist damit gleichfalls der Anfang vom Ende der Teilung der Oder gemacht worden. Nun kann man sie vor sich ausbreiten, diese »Enzyklopädie« der mitteleuropäischen Kulturgeschichte, wie sie Karl Schlögel genannt hat. Auf den neuen Landkarten der Oder findet man Camillo Sittes Planungen für Ostrau ebenso wie Mendelssohns Kaufhaus in Breslau oder die Amazonas-Landschaft am Unterlauf des Flusses.

So ist es nicht erstaunlich, dass die Oder auch für den Tourismus wieder interessant wird. Mittlerweile gibt es sogar ein Ereignis, auf das die Oderstädte regelmäßig hinfiebern: Jedes Jahr im Juni macht sich das Flis Odrzański, das Oderfloß, auf den Weg von Brzeg (Brieg) nach Szczecin (Stettin). 16 Tage lang sind Flößer, Begleitschiffe, Tourismusmanager, Fotografen und Journalisten auf der Oder unterwegs und berichten über die Veranstaltungen und Feste, die bei der Ankunft des »Flis« in jedem noch so kleinen Oderdorf abgehalten werden.

Am nachhaltigsten ist freilich die Wiederentdeckung der ehemals geteilten und teilenden Geschichte der Oder. In zahlreichen Orten und Städten haben sich Hobbyhistoriker und engagierte Bürger in den vergangenen Jahren um die Neuentdeckung und Bewahrung des kulturellen Erbes bemüht. In Wrocław, Głogów oder Krosno Odrzańskie ist die

deutsche Geschichte von Breslau, Glogau oder Crossen längst kein Tabu mehr, sondern auch Verpflichtung. Auf der deutschen Seite sind die Enkel der Vertriebenen zu engagierten Verfechtern einer grenzüberschreitenden Zusammenarbeit geworden. Was sie eint, ist die Überzeugung: mit der Vergangenheit in die Zukunft. Nur so kann das Vorhaben gelingen, sich den Fluss zu teilen, der selbst so lange teilte und geteilt war. Und nur so kann ein neuer »Geist der Oder« geschaffen werden. Nicht mehr die Oder als Grenzfluss, sondern die Oder als ein narrativer Raum, in dem sich die Menschen ihre Geschichten erzählen – die von Krieg und Vertreibung, die von den Koffern, die man schließlich ausgepackt hat, die der Wünsche an die Zukunft.

Denn das wäre ja auch ein Einzugsgebiet eines Stromes – zu erfahren, woher und warum die Menschen, die vor wenig mehr als einem halben Jahrhundert woanders gelebt haben, an diesen Strom gekommen sind. Und hier, mitten in Europa, eine neue Heimat gefunden haben.

# Über die Ufer

*Ist die Oderflut von 1997 vergessen?*



*Die Oder ist gleichsam räuberisch,  
reißt sie doch in ihrem raschen Lauf Beute  
von Feldern und Wälder mit sich.*

*JAN DŁUGOSZ (1415-1480)*

In Heinz Blümels Wirtshaus »Zur Alten Fähre« ist die Erinnerung an das Jahrhunderthochwasser noch lebendig. Auf den Tischen liegen dicke Ordner, darin sind Fotos von der Oderflut in Aurith abgeheftet, in Klarsichthüllen, wohl zum Schutz vor der Feuchtigkeit, die sich aus dem düsteren