Die Karawane

Vierteljahreshefte der Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde

DÄNEMARK

BRÜCKEN UND FÄHREN

Bild auf der Titelseite: Beltbrücke bei Middelfart

DIE KARAWANE

Heft 3 - 1962/63

DÄNEMARK

BRÜCKEN UND FÄHREN

Herausgegeben
im Verlag „Die Karawane" mit Unterstützung des
BÜRO FÜR LÄNDER- UND VÖLKERKUNDE

INHALTSVERZEICHNIS

Seite

Prof. Dr. Friedrich Seebass
Brücken und Fähren 3

Prof. Dr. Friedrich Seebass
Dänemark — das Land der Superlative 6

Dr. Jürgen Hagel
Auf schwimmenden Brücken nach Skandinavien . . 27

Prof. D. Dr. Johannes Paul
Der Ostseeraum als politische Einheit 35

Prof. Dr. Friedrich Seebass
Europäische Brücken 47

Aus dem Kreise unserer Mitglieder 63

Prof. Dr. FRIEDRICH SEEBASS

BRÜCKEN UND FÄHREN

In keinem europäischen Lande sind diese Worte ein so lebensgestaltender Begriff geworden wie in Dänemark, das mit seinen nahezu 400 Inseln und Eilanden, von denen ein Viertel bewohnt sind, und der Halbinsel Jütland so eng mit dem Meere verbunden ist, daß dieses gleichsam die Fortsetzung des Landes bildet.

Die neue Zeit mit ihrer Schnellebigkeit und ihrer veränderten Verkehrstechnik will sich dieser geographischen Gegebenheit nicht beugen. So lange die See mit ihren Sunden und Belten, ihren Buchten und Fjorden, ihren geschlossenen und freien Meeresstraßen die wichtigste Verkehrsader der zersplitterten Landfläche darstellte, solange war die innige Verknüpfung von Land und Meer ein großer Vorteil für das gesamte Wirtschafts- und Verkehrswesen des Landes. Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen und dem später immer mehr zunehmenden Verkehr auf den Landstraßen, der zu einer nie geahnten Verkehrsspannung mit sich selbst übersteigernden Schnelligkeitsrekorden der motorisierten Fahrzeuge anschwellen sollte, wandte sich das Bild. Der Meeresarm wurde zum Hindernis, und der Fjord zwang zu Umwegen, die größeren Kraftstoff- und Wagenverschleiß wie fühlbare Zeitverluste bedingten. Für den raschen Landverkehr war der Seeverkehr keine Fortsetzung, sondern Abbruch des Transportweges. Je mehr sich der Personen- und Schnellgüterverkehr auf die Eisenbahn- und Straßenverbindung verlegte, um so notwendiger wurde die Schaffung von schnellen, regelmäßigen und häufigen Fährverbindungen zwischen den einzelnen Teilen des dänischen Archipels. Immer mehr Fährschiffe mußten in Betrieb genommen werden, um dem immer stärker anschwellenden Transitverkehr gerecht zu werden, wie auch um den Forderungen der dänischen Landwirtschaft nachzukommen, die ihre Frischware so schnell als möglich an den englischen und deutschen Käufer bringen mußte. Der Fährverkehr wurde so groß, daß Stockungen einsetzten, die sich zur Sommerszeit besonders fühlbar machten. Wohl waren enge Sunde bereits überbrückt wie die Alsenbrücke über den Alsfjord, die Brücken über den Limfjord, über den Mariagerfjord, die beiden Brücken über den Guldborgsund zwischen Lolland und Falster bei Nyköbing u. a. m., aber die Forderung nach Überbrückung breiterer Meeresarme wurde immer dringlicher,

nicht nur aus Verkehrsstockungs- und Zeitersparnisgründen, sondern vor allem auch, um eine regelmäßige Durchführung des Verkehrs sichern zu können, das heißt, um unabhängig von Naturgewalten zu sein, wie Nebel, Eis und Sturm, vor allem aber von den wechselnden Wasserständen, die das Auslaufen von Fährschiffen illusorisch machen konnten. So entstanden die Kleine Beltbrücke, die Storströmsbrücke — Europas zweitlängste mit 3,2 km Länge — zwischen Falster und Seeland, eine neue Straßenbrücke über den Guldborgsund und die kühn geschwungene Möenbrücke über den Ulvsund. Durch einen Damm wurde die Nordseeinsel Römö mit dem Festland verbunden.

Das dänische Volk hatte sich in diesen Verkehrsfragen, die einem der wichtigsten Lebensnerven des Landes gelten, nicht nur als sehr aufgeschlossen und einsichtig gezeigt, sondern jedesmal auch eine rasche Entschlußkraft an den Tag gelegt, die von je eine der hervorragensten Charakterzüge des dänischen Volkes bildet. Es hat auch keine Kosten gescheut und die Steuerlast willig auf sich genommen. Kürzlich wurde vom König und dem dänischen Reichstag der Bau einer Brücke über den Großen Belt beschlossen, ohne daß sich eine merkliche Opposition dagegen erhoben hätte, trotzdem dieses Projekt dem kleinen dänischen Staat hohe finanzielle Lasten auferlegt. Wäre es lediglich nach dem dänischen Volke gegangen, so wäre wohl auch der Brückenbau über den Öresund zwischen Dänemark und Schweden schon längst beschlossen. Das Gleiche gilt auch für die Schnellfährverbindung zwischen Dänemark und Deutschland auf dem kürzesten Wege über den Belt zwischen Fehmarn und Lolland. Denn das dänische Volk ist nicht nur auf den Ausbau seiner inneren Verbindungen bedacht, sondern forciert vor allem auch die Wege des Transitverkehrs von den nordischen Ländern zum Kontinent und umgekehrt und scheut auch die größten Opfer nicht, um landverbindende Projekte Wirklichkeit werden zu lassen, obwohl es keineswegs alleiniger Nutznießer dieser Verbindungen ist, sondern vielleicht sogar im erhöhten Maße die Länder der skandinavischen Halbinsel und Finnland. Damit wächst das kleine Volk der Dänen über sich selbst und sein Land hinaus und erweist sich erneut in seiner Rolle als Bindeglied zwischen Festland und dem Norden des Kontinents als eine europäische Kulturmacht ersten Ranges.

Vogelfluglinie — ein stolzes Wort — der Griff nach den Vögeln, um ihre Schwingen herabzuholen und an der Menschen Füße zu befestigen. Oder sollen sie alle die vielen Nils Hol-

gerssons hinübertragen, die es nach dem Märchenland H. C. Andersens und zu den Sagenländern der Selma Lagerlöf und Sigrid Undset zieht? Wegweiser für den kürzesten Weg sollen die Zugvögel sein, denen wir von der oldenburgischen Landzunge Holsteins aus auf der aus dem Fehmarnsund gewachsenen Brücke zu der einst so verträumten Insel Fehmarn folgen, um uns bei dem Feuer von Marienleuchte in das eilende Fährschiff zu begeben, das uns in einer Stunde über den „Femernbelt" an die Südwestküste Lollands führt, wo wir in Rödbyhavn dänischen Boden betreten, um weiter im Wagen oder mit der Bahn der dänischen Metropole zuzueilen.

Auch die Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde hat alle Ursache, beide „Spiriti rektores", die königlich dänischen Staatsbahnen und die der deutsche Bundesbahn ehrerbietig und aufrichtig zu dieser wahrhaft europäischen Tat zu beglückwünschen. Nahezu 100 Fahrten sind bereits von ihrer Studienreisegruppe, der „Karawane", auf dem Wege nach Schweden, Norwegen, Finnland-Lappland, Island-Spitzbergen, Grönland, aber auch nach Dänemark selbst einschließlich Bornholms über die dänische Land-Seebrücke gegangen, und wir wollen der Hoffnung Ausdruck geben, daß noch viele frohe Studienfahrten den Zugvögeln nach dem Norden folgen, wozu die „Vogelfluglinie" den stärksten Anreiz bildet.

Blick von der Fehmarnsundfähre „Schleswig-Holstein" auf die künftige Brücke. Bauzustand 4. 8. 1962. (Aufn. Dr. J. Hagel)

Prof. Dr. FRIEDRICH SEEBASS

DÄNEMARK

das Land der Superlative

Dänemark darf sich rühmen, unter den Ländern des Nordens und Mitteleuropas in vielen Beziehungen eine Sonderstellung einzunehmen. Es ist in positiver oder negativer Hinsicht ein Land der Superlative. Betrachten wir zunächst kurz die geographische Situation des Landes. Wir rechnen Dänemark zu den nordischen Staaten, geographisch gesehen gehört es zum mitteleuropäischen Großraum. Es bildet die Fortsetzung des norddeutschen Tieflandes und dessen Abschluß gegen Norden. Mit Ausnahme seiner etwas abgelegenen Insel Bornholm fehlen ihm das Felsgerüst, die großen Ausräumungslandschaften, die breit entwickelten Fjelde, die durch Verwerfungen, Gräben und Horste bedingten Reliefformen, die Seen- und Riedellandschaften der skandinavischen Halbinsel wie Finnlands, der Länder, die wir unter dem Namen „Fennoskandia" zusammenfassen.

Der geologische Untergrund Dänemarks zeigt den gleichen Aufbau wie in Norddeutschland: flach lagernd, nur durch Vergen von drei resp. vier Glazialzeiten in einer Mächtigkeit von 50-200 m verteilt. Da sie vorwiegend aus Kalkgestein, Mergel- und Tonschiefern aufgearbeitet sind, bilden diese Moränenmassen einen vorzüglichen Lehmboden, der überall die gleiche Fruchtbarkeit aufweist, wie er in dieser homogenen Ausbildung nirgends über ein ganzes Land wiederzufinden ist. Damit wären wir bei dem ersten Superlativ angelangt. In Westjütland reicht diese geschlossene Moränendecke nur bis zur Mitte des Landes, da der Eisrand hier bei der letzten Vereisung Halt machte. Die aus den gewaltigen Randbögen unter dem Eis hervorsprudelnden Wassermassen führten riesige Sandmassen mit sich. Sie füllten die Vertiefungen der alten Landoberfläche aus, während sie etwas höher gelegene Teile der älteren Moränendecke nur umflossen, sodaß diese heute gleichsam als Geschiebelehminsel aus dem Sandmeer herausragen. Diese „Sandur"-Gebiete bilden den einzigen unfruchtbaren Teil des dänischen Reiches. Sie setzen sich nach Westen am Nordseegestade in dem Dünengürtel fort, der an der Südspitze von Jütland beginnt und sich längs der Nordseeküste 400 km lang bis zu Skagens

Angeschwemmte Gallionsfigur Lord Palmerstons am Eingang eines Fischerhauses auf Fanö.

Horn hinzieht. Da der Südteil Jütlands wie die südlichen dänischen Inseln südlich der Null-Isanabase liegen, d. h. südlich des nacheiszeitlichen Hebungsgebietes von Fennoskandia, treten hier Senkungsküsten auf, während das Land im Norden und in der Mitte sich, wenn auch heute nur noch schwach meßbar, langsam über den Meeresspiegel erhebt. Die Meeresablagerungen der Yoldiazeit auf Nordjütland sowie die Ablagerungen des Litorinameeres am Limfjord sind gehobene Meeresböden, im südwestjütischen Raume dagegen liegen breite Marschstreifen unter dem Meeresspiegel, wie auch die durch lange Deichwälle geschützten, anmoorigen Wiesenländer von Süd-Lolland und Falster — sie bilden die einzigen Depressionsgebiete der nordischen Länder.

Wäre die Moränendecke nicht vorhanden, würde ganz Dänemark wie auch große Teile des norddeutschen Tieflandes unter dem Meeresspiegel liegen. Damit ist nicht gesagt, daß Dänemark ein Flachland wäre. Gewiß, große Teile, wie besonders die südlichen Inseln Falster, Lolland, Ost-Langeland sowie Nordjütland sind fast tischeben, aber im nördlichen, mittleren und südlichen Seeland, auf Südwest-Fünen und in Ostjütland bis zum Randersfjord erhebt sich eine kuppige Moränenlandschaft, die Zeugnis von wechselnden, kräftigen Eisbewegungen ablegt. Nirgends aber erreicht die topographische Höhenlage die 200 m Isohypse, die man schlechthin als die Trennungslinie von Hochland und Tiefland bezeichnet. Somit hält Dänemark den Rekord, der einzige europäische Staat zu sein, der ganz dem Tiefland angehört. Seine höchsten Punkte, die Ydinger Waldhöhe (173 m), die Eijer Bavnehöhe (172 m) und der Himmelberg (147 m) liegen im Randmoränengürtel des mittleren Ostjütland. Der höchste Punkt auf Seeland ist die 126 m hohe Gyldenlövshöhe und auf Möen erreicht das dem Sundfahrer wohlbekannte, weißleuchtende Kreidekliff an der Ostspitze der Insel 143 m. Zufolge dieser geringen Höhen über NN benötigt man für Dänemark keine Reduktion der Temperaturwerte bei dem Entwurf von Isothermenkarten, da die Werte direkt vergleichbar sind, was für keinen anderen europäischen Staat zutrifft. — Dänemark besitzt ein mildes Seeklima mit mässig warmen Sommern und milden Wintern, dazu eine einigermaßen günstige Verteilung der Niederschläge über das ganze Jahr, wenn auch kürzere Vorsommer- und Herbsttrockenperioden auftreten können. Vor allem fehlen die frühzeitigen Herbst- und Frühjahrsfrosteinbrüche, die für die anderen nordischen Länder von katastrophaler Bedeutung sein können.

Insel Fünen — die Prachtkuh (Aufn. Hed. Wiesner)

Mit erdgeschichtlichem Maßstab gemessen dünkt uns die jugendliche Landscholle nur ein vorübergehendes Dasein zu führen. Wie zum Ausgleich irdischer Gerechtigkeit schüttete die naturbauende Gottheit eine Lebensüppigkeit über sie, die ihresgleichen auf anderen Erdflecken gleicher Breite sucht. Birgt sie doch mit die kostbarste Bodenkrume des alten Erdteils, schmücken sie doch die blumenreichsten und farbenfreudigsten Wiesen, tragen doch nirgends die Halme schwerere Ähren. Auf kleinstem Raume vereint sich eine Fülle landschaftlicher Idylle: Breite Ackerstreifen ziehen sich längs feuchter Weidegründe, wohlgepflegte, duftende Gärten durchsetzen lichte Buchenhaine, schwere Eichenkronen und zierliche Ebereschen säumen im Geviert gestellte Bauernhöfe oder versteckte Dorfanlagen mit ihren niederen, weißgetünchten Häusern, Erlenreihen spiegeln sich in moorschweren Wassern der Wiesenbäche, an denen buntscheckiges Vieh zur Tränke zieht. Funkelnde Morgensonne, in der klaren, reinen Seeluft von keinem Staubkörnchen gebrochen, glitzert in tausend Tauperlen, mittagliche Lichtwellen

überfluten wärmefrohe Gefilde, Strahlenbündel des Dämmerlichtes breiten über den jungfräulichen Boden einen Hauch anmutiger Unberührtheit und verschwiegener Schönheit. Es ist das von Adam Oehlenschläger besungene „yndige" Land, über dem die gleiche, wundersame Stimmung, die gleiche lichte Poesie, der gleiche, gütige Schimmer liegt, wie sie uns in dem von Andersen in wunderbare Form gegossenen dänischen Märchen entgegentritt — eine Landschaft, die ein harmonisches Bild in schöner Vollendung darstellt.

Dänemark hat den größten Prozentsatz an Ackerfläche in Europa mit 64% des gesamten Areals (als nächstes Land Ungarn 62%, Schweden 9%, Finnland 7,5% u. Norwegen 2,6%); zusammen mit natürlichen Wiesen werden 78% des Gesamtareals für die Landwirtschaft genutzt. Mit über 39 Dezitonnen Weizen per ha hat das Land den größten Weizenertrag der Welt per ha (Holland—Belgien 37, Westdeutschland 30, Schweden 22 im Durchschnitt der Jahre 1956—58). In der Höhe des Gersteertrages per ha wetteifert es mit Holland, das im gleichen Zeitabschnitt 38,5 Dezitonnen Gerste per ha buchen konnte, Dänemark 36,5. Die Vegetationsperiode sowie die Zeit für die Feldarbeit ist die längste im Norden. Mitte März spätestens kann die Feldarbeit beginnen, Ende November werden die letzten Zuckerrüben geerntet, und bis Weihnachten kann man umpflügen, während Nordschweden und das innere nördliche Norwegen nur eine Zeitspanne von Mitte Mai bis Anfang Oktober zur Verfügung haben.

Trotz dieser großartigen Voraussetzungen muß Dänemark mindestens ebensoviel Brotgetreide einführen als es selbst produziert, obwohl es das Vielfache erzeugen könnte. Als in den achtziger Jahren die USA und Rußland Europa mit billigem Getreide überschwemmten, wurden die Preise so gedrückt, daß der dänische Bauer nicht mehr konkurrieren konnte. Man schlug den „Feind" mit seinen eigenen Waffen, das heißt, man drosselte den Weizen- und Roggenanbau und stellte sich auf Erzeugung von animalischen Produkten um, wozu der billige Getreidepreis geradezu anreizte. Diese Umstellung war eine vollkommene Umwälzung in der landwirtschaftlichen Struktur; es ist als Wunder zu bezeichnen, wie rasch und ohne Rückwirkungen Dänemarks Landwirtschaft das bewerkstelligen konnte. Man bebaute die Äcker mit Futtergetreide und Futtergewächsen bis über 90% der gesamten Nutzfläche, was einen europäischen Rekord darstellt. Die Weiterveredlung der pflanzlichen Produkte in Fleisch, Milch, Butter, Käse, Eier erwies sich als richtig. Die zunehmende Industriealisierung des Landes und die

Zusammenballung von Menschen in den Städten bedingten einen stärkeren Verbrauch von animalischen Produkten. So fand die dänische Landwirtschaft im eigenen Lande, vor allem aber in den Industrieländern, die in der Nähe lagen und selbst nicht genügend Lebensmittel erzeugten, glänzende Absatzmärkte, an der Spitze in England, zumal noch keine Schiffe mit Gefriereinrichtungen über den Ozean kamen.

Durch den reichen Zugang von natürlichem Dünger wird der Ackerboden nicht ausgesogen und auch nicht in negativer Weise durch Kunstdünger beeinflußt, obwohl dieser reichlich verwendet wird. Dänemark unterhält im Vergleich zu seiner Bevölkerung heute die höchste Anzahl an Kühen und Schweinen in Europa, mit 42 Kühen und 75 Schweinen auf je 100 Einwohner. Vor dem Kriege war es das Hauptausfuhrland von Bacon, Butter und Eiern — mehrfach wurde von Dänemark über die Hälfte der auf dem Weltmarkt angeforderten Bacons gestellt. Nach dem Kriege mußte allerdings Dänemark Neu-Seeland die Stelle als erstem Exporteur einräumen, das zusammen mit Australien eine imponierende Viehwirtschaft aufgebaut hatte. Trotz dieser harten Konkurrenz konnte Dänemark seine Stellung als größter Exporteur in Europa behaupten; nicht zum wenigsten der hohen Qualität seiner Waren wegen. Diese Rekorde dankt Dänemark nicht nur seinem guten Boden und seinem günstigen Klima, sondern vor allem auch dem dänischen Bauern. Verglichen mit anderen Ländern sind die dänischen Landwirtschaftsbetriebe weitaus günstiger bei der heutigen Umstellung auf rein maschinell betriebene Landwirtschaft gestellt, weil mehr als zwei Drittel zu den mittelgroßen Wirtschaften (zwischen 10 und 60 ha Ackerland gehören). Das restliche Drittel verteilt sich zu gleichen Teilen auf Großgrundbesitz und Kleinbauernwirtschaft (Schweden 21% Großgrundbesitz, 48% Bauernwirtschaften mit 10—50 ha, Rest Kleinbauern, Norwegen 60%, Finnland 75% Kleinbauern). Zudem sind die Bauernhöfe mit wenigen Ausnahmen Eigenbesitz. Auch dieser Umstand trägt wesentlich mit dazu bei, daß Boden und Vieh sorgfältigst gepflegt werden. Man besuche nur einmal eine der häufigen und bei den Bauern sehr beliebten Tierschauen, und man kommt aus dem Staunen nicht heraus, welche prächtige Zuchtresultate zu sehen sind und wieviel wohlverdiente Preise verteilt werden. Die dänischen Ställe sind Musterställe, licht und luftig. Mit einem Griff kann man alle Kühe auf einmal losbinden; ein Windmotor pumpt Wasser hoch und treibt die Häckselmaschine; die Stallungen sind nach neuesten hygieni-

schen Gesichtspunkten angelegt und werden regelmäßig überprüft. So fällt dem dänischen Bauern die Umstellung vom Pferd auf den Traktor nicht schwer; das kleine Land Dänemark dürfte demnächst die Zahl von 100 000 Traktoren erreichen. Zeitiger als andere Länder begriffen die Bauern den Wert einer ökonomischen Zusammenarbeit. Die Milch ging zu Genossenschaftsmeiereien, die Schlachttiere zu gemeinsamen Großschlächtereien. Genossenschaftliche Ein- und Verkaufsorganisationen, Butter-Speck und Eierexportvereinigungen sorgen nicht nur für den bestmöglichen Absatz und für billige Einkäufe, sondern überwachen auch die Güte der Produktion und stehen mit Rat und Tat zur Seite. Immer wieder kann man konstatieren, daß diese hohe landwirtschaftliche Kultur der hochintelligenten und zugleich praktischen Bauernschaft des Landes entspricht.

Als einen negativen Superlativ muß man das Fehlen von Rohstoffen für die Industrie, vor allem auch das fast völlige Nichtvorhandensein an Brennstoffen bezeichnen. Abgesehen von einigen ergiebigen Braunkohlevorkommen, etwas Laubholz, wenig Koniferenholz und Kreide als Rohprodukt für die Zementindustrie ist nichts vorhanden — auch Wasserkraft fehlt natürlicherweise. Trotzdem konnte Dänemark eine Industrie aufbauen, die, an der Größe des Landes gemessen, ihresgleichen sucht. Es mußten also andere Voraussetzungen dasein, die für die industrielle Entwicklung eines Landes ebenso wichtig sind. Diese finden wir in der so günstigen Verkehrslage. Rohprodukte und Brennstoff können auf dem Seewege allenthalben bis zum Fabriktor herangeführt werden; eine günstige Einkaufspolitik bewirkt, daß man Rohstoffe wie Kohle, Metalle usw. fast zum gleichen Preis erhält wie der Produzent im Rohstofferzeugungsland selbst. Die wichtigsten Absatzmärkte für Dänemarks Veredelungsindustrie liegen andererseits vor den Toren des Landes. Hauptindustriezweig ist die Metall- und mechanische Werkstattindustrie, die es sich zunächst zum Ziel gesetzt hatte, alle die Maschinen und Werkzeuge wie Transportmittel zu erzeugen, die die Landwirtschaft für Erzeugung und Transport benötigte. Die Herstellung derselben entwickelte sich so günstig, daß aus der einheimischen Industrie bald eine bedeutende Exportindustrie wurde. Das größte Werk mit Weltruf wurde die Werft von Burmeister und Wain in Kopenhagen, die Schiffsdieselmotore und Schiffe herstellt. Das Patent für die Dieselmotoren hatte der Unternehmer selbst vor einem halben Säkulum vom Erfinder abgekauft. 1912 begann

geradezu eine neue Epoche in der Geschichte der Seefahrt, die Zeit der Dampfer ging zu Ende, als die neuen Schiffe mit Dieselmotoren zu Wasser gelassen wurden. Fast Dreiviertel der dänischen Werftindustrieproduktion geht zum Export; nahezu die Hälfte aller Dieselschiffsmotoren der Welt sind von Burmeister und Wain geliefert. Heute sind über 40% der Bevölkerung in der dänischen Industrie beschäftigt, doppelt soviel wie in der Landwirtschaft. Hand in Hand mit der zunehmenden Industrialisierung ging die Urbanisierung. Über 70% der Bevölkerung wohnt in Dänemark in Städten oder stadtähnlichen Siedlungen. Kopenhagen saugte geradezu Unternehmer, Arbeitgeber und Arbeitnehmer an. In Großkopenhagen wohnen heute 28% der gesamten dänischen Bevölkerung (1 300 000 Einwohner). Es ist damit die größte Stadtsiedlung des Nordens. (Groß-Stockholm 1 Million Einwohner, Groß-Oslo 600 000 Einwohner, Helsingfors 520 000 Einwohner). Als weitere größere Sammelpunkte sind Aarhus, Aalborg und Odense zu nennen. Daneben aber lebt noch immer das dänische Kleinstadtidyll. Manche dieser Städtchen erscheinen wie aus dem Ei gepellt, auch der heutige Verkehr kann ihnen nicht ihren Charakter nehmen.

Dänemark ist das kleinste Land des Nordens mit einer Fläche von 43000 qkm, hat aber die größte Bevölkerungsdichte mit 107 Menschen auf den qkm (Schweden 17, Norwegen 11, Finnland 13). Dänemark ist andrerseits das größte Land des Nordens, wenn man seine Provinz Grönland hinzurechnet, das eine Fläche besitzt, die fast doppelt so groß ist wie das gesamte Fennoskandia. Dänemark ist der südlichste der nordischen Staaten und zugleich der nördlichste, ja sogar der nördlichste der Welt. Der Steilabfall des Pearylandes zum Nordpolmeer auf Nordgrönland liegt bei 83° 39' nördlicher Breite; somit ist Dänemark von allen Ländern der Welt dem Nordpol am nächsten gelegen.

Die Bevölkerung Dänemarks hat sich seit 1850 verdreifacht und hält damit auch einen Rekord unter den skandinavischen Ländern. Das liegt zum guten Teil daran, daß Dänemark mit seiner landwirtschaftlichen und industriellen Entwicklung im letzten Jahrhundert etwas schneller vorangekommen ist als die anderen nordischen Länder; deshalb verließ ein wesentlich geringerer Prozentsatz an Auswanderern das Land. Schweden erlitt durch die Emigration einen solchen Blutverlust, daß es sich auch heute noch nicht von diesem Schlag erholt hat. In den Jahren 1820—1940 wanderten aus Schweden 1,2 Millionen

junge Menschen, aus Norwegen 0,8 Millionen und aus Dänemark nur 300 000 aus.

Ist Dänemark klein, so ist das Meer groß und weit, bescheidet sich das Land in einfachen Konturen, so bildet das Meer eine imponierende, alles umfassende Umwelt. Eine derartige innige Verbindung zwischen Land und Meer, die sich gegenseitig geradezu fortsetzen, ist einzigartig. Der kurzen Landesgrenze von nur 68 km — der kleinsten Landesgrenze eines europäischen Staates außer den Inselstaaten — stehen 7438 km Küstenlinie gegenüber. Das Land wird durch das Meer mit seinen tief in das Land eindringenden Föhrden und breiten geschützten Buchten so großartig erschlossen, daß überall günstige Hafenplätze angelegt werden können. Das gilt allerdings nicht für die jütische Westküste, die sich ebenso gegen die Nordsee verschließt wie die Nordsee der jütischen Küste gegenüber, in der sie immer mehr verflacht, und an der sie kräftige Sandströme entlang führt. Wehe dem Schiff, das in diesen Küstenversetzungsstrom hineingerät; in den Jahren 1858—1885 strandeten nicht weniger als 1500 Schiffe in diesem Küstensaum, und noch immer gilt die „Eiserne Küste" als unnahbar. Die erste natürliche Öffnung erfolgte 1825, als bei einer Sturmflut die Nordsee durch den Dünenwall bei Ager brach und eine Verbindung mit dem Limfjord herstellte. Drei Fischereihäfen wurden später angelegt: Esbjerg im Schutze der Römö (angefangen 1868), Hirtshals (1919—1930), an dem Höft zwischen der Jammerbucht und der Tammisbucht und Skagen hinter dem Horn auf der Kattegattseite (1904—1907). Sie dienen vor allem der Fischerei, Esbjerg ist aber auch wichtiger Exporthafen nach England. Sie lockern wohl die Küste etwas auf, der Gesamtcharakter der „Eisernen Küste" bleibt trotzdem gewahrt. Die Küstenfeuer sind so dicht gesät, daß man wenigstens zwei zugleich von See aus sehen kann. Nebelhörner und Sirenen warnen bei schlechten Wetterlagen und Nebel, und 60 Rettungsstationen reihen sich längs der Küste. Diese Maßnahmen wollen geradezu sagen: Nahe dich nicht dem Lande, umsegele es lieber und du wirst auf der Ostseite mit offenen Armen empfangen werden! Zeigt so die der Nordsee zugewandte jütische Küste ein abweisendes Gesicht, so lacht uns ein freundliches Antlitz auf der Ostseite entgegen mit weichen Küstenzügen, sanft grünenden Hügeln, breiten schweren Ackerböden und prächtigen Buchenwäldern. Dänemark zeigt sich als Ostseeland.

In den Adern des dänischen Bauern fließt Fischer- und Seemannsblut. Schon die ältesten Kulturschichten verraten uns etwas davon und geben Kunde von dem mehr oder weniger

Fischer von Lökken (Aufn. Toni Schneiders)

vielseitigen oder besser gesagt einseitigen Speisezettel des prähistorischen Menschen (Muscheln, vor allem Austern, Krebstiere usw.). Er beweist, daß schon die Ureinwohner es verstanden haben, „die blaue Seekuh zu melken". Bis zum heutigen Tage stellt Dänemark ein hervorragendes Kontingent von erprobten und erfahrenen Fischern. Der Fang pro Jahr beträgt etwa das zweieinhalbfache des schwedischen und erreicht fast die Hälfte

der norwegischen Fischfänge. Diese finden stets guten Absatz, zumal außer Dorsch und Hering der dänische Fischer die begehrte Scholle anzubieten hat, dazu Aal und Austern vom Limfjord und Krustazeen aus der Küstenfischerei.

Die hafenreiche Ostseeküste mit ihren vielen Schlupfwinkeln verlockt zur Seefahrt; schon in frühen Tagen finden wir „mit allen Wassern gewaschene" Seehelden, die in friedlicher oder kriegerischer Absicht die See kreuzten. Aus der alten Kauffahrerflotte entwickelte sich die Handelsflotte und im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl hat Dänemark eine bedeutende und moderne Handelsflotte. Dänemark hat den größten Handelsumsatz Nordeuropas mit 660 Dollar je Einwohner (1959). Ihm folgen Schweden mit 619, Finnland 378, Norwegen 599 — nur von Belgien und der Schweiz (714 bzw. 688) wird Dänemark übertroffen, ebenso von dem allerdings nur einseitig auf Fischverkauf eingestellten Island. Natürlich können diese Ziffern von Jahr zu Jahr etwas wechseln, aber die Handelslage als solche verschiebt sich in der heutigen Zeit nur in geringem Ausmaße. Ein anderes Bild bot das Mittelalter. Zeitweise beherrschte Dänemark den ganzen nordischen und auch den größten Teil des Ostseehandels, wie es seiner Lage zukam. Aber dieser Handel wurde ihm von anderen Mächten immer wieder streitig gemacht. Dänemark mußte sich daher mit allen Kräften wehren, daß ihm nicht sein Lebensnerv, der Handel zur See, abgeschnitten wurde. Sein ärgster Konkurrent war in diesem Falle die Hanse, der man auch nicht den Eingang zur Ostsee verlegen konnte. Aber auch holländische Kauffahrer und vor allem Seeräuber und Kaperflotten von den südöstlichen Gestaden der Ostsee konnten den dänischen Handel zuweilen ganz zum Erliegen bringen. Immer galt es sich zu wehren und eine starke Kriegsflotte zu unterhalten. Es ist daher kein Zufall, daß das dänische Königs- und Nationallied: Kong Christian stod ved höjen Mast, die siegreiche Seeschlacht über den tausendjährigen Bruderfeind im Norden besingt. . . .

65% der gesamten dänischen Ausfuhr bestehen aus Lebensmitteln und Fisch, der Rest verteilt sich vornehmlich auf Schiffe, Motoren und Maschinen. Der bedeutendste Handelsaustausch besteht mit England. Viele Jahrzehnte war Dänemark fast ganz auf die Ausfuhr nach England eingestellt, wodurch der Handel ein einseitiges Gesicht bekam. In den letzten Jahren belebte sich der Austausch mit Westdeutschland mehr und mehr, zumal England nicht mehr die dänischen Lebensmittel im gleichen Maße abnehmen konnte, da seine Dominions Neu-Seeland und Australien Dänemark teilweise vom englischen Markt ab-

drängten. Der Handel mit Westdeutschland dürfte noch stärker anwachsen und erscheint auch natürlich, denn die beiden Länder ergänzen sich hervorragend. Diese Entwicklung wird von weitsichtigen dänischen Wirtschaftsführern sehr begrüßt, weil der einseitige englische Handel im Laufe der Zeit Schwierigkeiten mit sich brachte, nicht zum mindesten Preisdiktate des Abnehmers, gänzliche Einstellung auf die Beschaffenheit der Lebensmittel nach dem Geschmack des Konsumenten und das Gebundensein an Warenübernahme von dem Exportland, was sich ebenfalls einseitig auswirkte. Auch der Transithandel sollte immer mehr anwachsen — von allen Häfen des Ostseeraumes weist Kopenhagen den stärksten Durchgangshandel auf, wozu die Eröffnung des großangelegten Freihafens (1894) wesentlich beitrug.

Verglichen mit Größe und Einwohnerzahl des Landes hält Dänemark den Rekord in der Welt als Land der Fähren und Brücken über Meeresarme. Wie schon eingangs aufgezeigt, sollte sich mit dem Durchbruch des schnellen Landverkehrs die das Land erschließende See als stärkstes Hindernis zeigen. Die Forderung nach einem schnellen Landverkehr, vor allem nach einem schnellen Landtransitverkehr wurde immer größer. Schon vor dem zweiten Weltkrieg war Dänemark dieser Forderung nachgekommen und hatte mit großen Brückenbauten und Einsetzung neuer Fährschiffe begonnen. Durch die politischen Verschiebungen nach dem zweiten Weltkrieg war eine neue Verkehrslage entstanden, die noch dringender ein „Brückenland" Dänemark benötigte denn zuvor, da nicht nur der dänische selbst, sondern auch der gesamte schwedische, norwegische und finnische Landverkehr nach Süden über das Inselreich gehen mußte. Katastrophal wurde geradezu die Verkehrsstauung an den Fähren über den Großen Belt, die durch einen neuen Autofährschnellverkehr Halskov—Knutshoved zwar verbessert, aber nicht ganz behoben wurde, weshalb Dänemark den Bau einer Brücke über den Großen Belt beschloß. Der immer mehr anschwellende Transitverkehr verlangte aber nicht nur neue Fähren und Brücken, sondern auch Weiterausbau des Eisenbahn- und Straßensystems. Während Schweden nacheinander eine Anzahl von Eisenbahnlinien stillegte, beginnt Dänemark sein Bahnnetz über Lolland neu auszubauen — mit 117 Eisenbahnkilometer pro 1000 qkm hatte Dänemark schon bisher das dichteste Eisenbahnnetz des Nordens. Auf den Straßenbau legte das dänische Volk besonders Gewicht — es gibt heute keine schlechten Straßen in Dänemark und eine große Zahl vorzüglich angeleg-

ter Fernverkehrsstraßen, auf denen sich ein reibungsloser Verkehr schnell abwickeln kann.

Die Schlüsselposition am Eingang der Ostsee war in seiner ganzen Geschichte Dänemarks Freude und Dänemarks Kummer. Für ein Volk, daß eine solche einzigartige politisch-geographische Stellung innehatte, ergab sich die Aufgabe von selbst, diese Position auszubauen und zu erweitern, das heißt letzten Endes eine Herrschaft über den Ostseeraum zu erstreben und als Einheit unter dänischer Flagge zusammenzufassen. Der Versuch wurde wiederholt gemacht, es zeigte sich aber, daß das Inselreich selbst nicht genügend Hinterlandstiefe hatte, daß nicht genügend Landmacht dahinterstand, daß aber auch die eigenen Kräfte schwach waren, daß die Uneinigkeit unter den skandinavischen Völkern zu groß war, und daß in entscheidenden Augenblicken oftmals der innere Kampf zwischen König und Adel die Zusammenfassung aller Kräfte verhinderte — das kleine Volk war Entwürfen von solchem Ausmaße nicht gewachsen. Vielleicht wäre eine große Zielsetzung möglich und durchführbar gewesen, wenn alle nordischen Reiche sich zu einheitlichem Handeln zusammengefunden hätten.

Die Wikingerzüge haben nicht nur eine äußere Anspannung aller nordischen Kräfte, sondern einfach eine endgültige Zerreißung derselben bedeutet. Dänische Wikinger waren an den Gegengestaden der Nordsee, am Kanal und in der südlichen irischen See festgelegt; norwegische Wikinger strebten nach Schottland, den nördlichen atlantischen Inseln und sogar nach Amerika; die schwedischen Wikinger zogen vom Mälarland und Gotland aus gen Süden bis nach Byzanz und zum Kaspischen Meer, drangen noch weiter südwärts vor und legten dort ihre Handelsreiche und Sklavenausbeutebezirke an. Kein Zweifel, die Wirkung war in den eroberten Ländern allenthalben so stark, wie es die Geschichte selten zu verzeichnen hat; noch nach einem Jahrtausend kann man die Einwirkung der kühnen und tatkräftigen Nordmänner spüren, aber ihre Reiche zerfielen, weil kein Nachschub da war und weil die herrschenden Geschlechter allmählich in den beherrschten Völkern aufgingen. Aus alten nordgermanischen Gründungen erwuchsen zwar neue Weltreiche, den nordischen Ländern selbst aber wurden die Flügel beschnitten. Es mangelte auch in der Zeit nach Knut dem Großen Dänemark nicht an genialen und weitsichtigen Führern, um nur die Waldemare, Bischof Absalon und vor allem die Semiramis des Nordens, die Tochter Waldemar Atterdags, Margareta zu nennen. Ihr Versuch, die nordischen Reiche

(mit Finnland) zu einer Einheit zusammenzufassen (Kalmarer Union 1397), war die größte Tat eines skandinavischen Herrschers. Daß die Durchführung des Planes auf die Dauer scheitern mußte, lag nicht nur an der Unfähigkeit der nachfolgenden Regenten (bereits bei dem Schwestersohn Margaretas Erich von Pommern angefangen), sondern daran, daß ein Zentralraum und eine zentrale Macht fehlten. Vor allem lag es an der geistigen Verfassung der Nordgermanen, die eine despotische Hand, die in diesem Falle notwendig gewesen wäre, um die weiten Landesteile zusammenzuhalten, einfach nicht ertrugen, weil sie sich niemandem beugen wollten. — Durch ein Jahrtausend stellte Dänemarks Selbstbehauptung immer wieder große Ansprüche an sein Volk, und wenn auch manche Fehden für das Land erfolgreich waren, so ging es doch letzten Endes immer wieder um den Bestand des Staates. Für Dänemark galt der stete Warnruf: „Feinde ringsum". Sein Territorium, das sich verkehrs- und wirtschaftsgeographisch in einer so glänzenden Lage befand, war geradezu unglücklich mit anderen Herrschaftsgebieten verzahnt und mit schwebenden Grenzen versehen. Schweden und Holstein hielten Dänemark in einer Zange, vom Meer her lag das Land Piraten und feindlichen Seestreitkräften offen da. Der Staat hatte auch keine Seefahrernation zum Freund, sondern nur mehr oder weniger erbitterte Gegner; der Sundzoll, den Dänemark unter vier Jahrhunderten erhob, war Anlaß genug, böses Blut, Neid, Mißgunst, aber auch ernstliche Verstimmung gegen den Zolleinnehmer aufkommen zu lassen. Dadurch fehlte Dänemark ein wichtiges Positivum im Spiel der Völker, was seine Nachbarvölkern besaßen — es hatte keine Bündnisfähigkeit und die Bündnisse, die Dänemark einzugehen versuchte, schlugen zumeist zum Nachteil für das Land selbst aus. Die Verzettelung in viele Kriege und Fehden lösten häufige innere Krisen aus, deren Überwindung den Königen viel Kraft kostete und oft drastische Maßnahmen erforderte. —

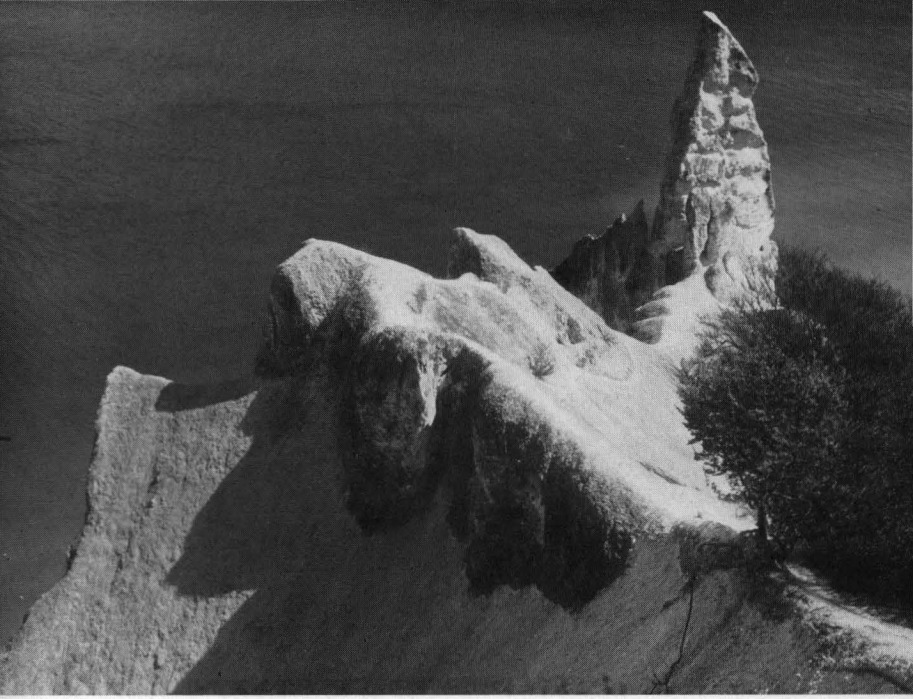
Es liegt eine tiefe Tragik über Dänemarks Geschichte und Geschick. Dänemark aber lernte es, sein Geschick zu meistern. Es machte seine seelischen Kräfte mobil, um das Volk immer wieder gläubig unter dem Danebrog zu sammeln. Vor hundert Jahren begann stärker denn je zuvor das Sammeln der geistigen und seelischen Kräfte des Volkes. Von dem kriegerischen Denken schwenkte man bewußt über zu einem bürgerlich-friedlichen. Man lernte es, sich in dem engeren Rahmen seiner Grenzen zu bescheiden, und da der äusseren Ausbreitung des Landes ein Ziel gesetzt war, sollte

nun die Arbeit vorwärts wandern; der Boden, der verlorengegangen war, sollte durch Aufkultivierung magerer Sandböden, besonders in Jütland ersetzt werden: „Hvad udad tabes, det maa indad vindes" (Was nach außen verloren ging, soll im Inneren gewonnen werden)! Severin Grundtvig und Kristen Kold gründeten die ersten Volkshochschulen, denen Landwirtschaftsschulen folgten. Sie waren die ersten Schulen dieser Art in Europa und fanden bald begeisterte Nachahmung in anderen Ländern. Dänemark wurde wegweisend in der Einrichtung von Zweckgenossenschaften, die für die dänische Landwirtschaft bahnbrechend wurden. Handel und Wirtschaft blühen auf, Dänemark schwang sich zu einem europäischen Musterland empor. Lebenserhaltend aber zeigte sich eine typische Seite des dänischen Volkes, die man getrost als einzigartig bezeichnen kann: sein trockener und lebensnaher Humor. Ihm gelang es, den tiefen Zug von Schwermut, der sich im Volke im Laufe seiner Geschichte gebildet hatte, zu überbrücken. Das klassische Werk über den „Humor als Lebensgefühl" wurde von einem Dänen, Harald Höffding, geschrieben. Sein versöhnender Humor tritt lichten und dunklen, komischen und tragischen Seiten im menschlichen Dasein entgegen und nimmt ihnen den pessimistischen Charakter oder hebt die positiven Linien stärker heraus. Eine humorvolle Lebensphilosophie ist dem Dänen ethisches Gebot, sie hilft ihm in bitteren Stunden und in mancher schwierigen Situation, wie sie das Leben für schwermütige Menschen verdüstern kann; — mit ihr überwindet er die Widerwärtigkeit im menschlichen Zusammenleben und auf dieser Basis ist es leicht, mit dem dänischen Menschen Kontakt zu bekommen. Wie beruhigend ist seine geruhsame Feststellung: *„Die Hälfte, denk', ist — wie apart —, stets zwei Drittel von drei Quart"*. Mit einem befreienden Schmunzeln hört er sich den Stoßseufzer des jungen Scholaren an, dem das Zur-Schule-gehen-müssen nachgerade „zum Halse heraushängt":

„Ich möchte mich als Zwilling seh'n — dann könnte der eine zur Schule geh'n, der andre beim Teich mit der Angel steh'n". (Man skulle ha vaeret tvillinger — sa kunne den ene gaa i skole og den anden ud og fiske).

Das leichte Hinüberwechseln des Dänen von der Wirklichkeit in das Märchen, ist keine Flucht von der Arbeit und dem Leben, sondern ein Kräftesammeln für neue Arbeit.

Mit den anderen nordischen Völkern hat der Däne seinen unbeugsamen Freiheitssinn gemein; — er hat es aber früh gelernt, den Freiheitsbegriff so zu verstehen, daß für ihn als sittliche



Kreidefelsen auf Moen — Sommerspitze (Aufn. Omnia)

Freiheit gilt, sich unter sein eigen geschaffenes Gesetz zu beugen. Das Eingangswort zum jütischen Gesetzbuch vom Jahre 1241 hat noch heute im Lande Leben und Kraft: „Land soll mit Gesetzen aufgebaut werden". Daß der Däne mit seiner kulturellen und gesellschaftlichen Schichtung eher fertig wurde als seine nordischen Nachbarvölker, beruht auf der näheren Verbindung mit dem Kontinent und der früheren Einführung des Christentums, die fast zwei Jahrhunderte früher erfolgte als sonst im Norden. Deshalb erscheint der Däne ungezwungener und freimütiger als seine Stammverwandten im Norden.

Die ungezwungene Art, mit der er mit allen umzugehen versteht, hat etwas Bestrickendes und wirkt sich auch im politischen Leben aus. In diesem zeigt er sich sehr interessiert; er nimmt an den brennenden Fragen der Zeit regen Anteil und zeigt zuweilen eine Aktivität, die seinem schwedischen Nachbarn manchmal als zu kräftig erscheint. Von dem Deutschen scheidet er sich vor allem durch seine Unsentimentalität und seinen geringeren Respekt vor allem, was Autorität heißt, was sich mit einer gewissen Loyalität paart. Er liebt es gar nicht, kommandiert zu werden, jede Andeutung dieser Art ist ihm ein

Greuel. Das Militär und Soldatenleben empfindet er nurmehr als notwendiges Übel, aber *eine* Truppe mit einem Hauptmann hoch zu Roß ist im ganzen Norden hoch beliebt und ein Jeder ist frohgesinnt, wenn ihn der köstliche Reiter mit seinem blanken Säbel grüßt: Die Tivoligarde mit ihren Trommeln und Pfeifen, ihren roten Röcken und bunten Schnüren, ihren martialischen Schuhen für die Kinderfüße, mit ihren Schießprügeln und den imponierenden Mützen. Sie verwirklichen einen Märchentraum — ein Jeder kann sich als Truppenbefehlshaber fühlen und ist froh, daß er es nicht sein muß.

Gewiß — Tivoli ist nicht Kopenhagen, nicht Dänemark (die südschwedische Schuljugend setzt gern Kopenhagen—Dänemark = Tivoli), aber es ist ein dänischer Superlativ. Keine andere Nation könnte etwas derartiges ins Leben rufen und in diesem Stile erhalten; denn dazu gehört nicht nur ein schön gepflegter Park mit Goldfischteichen und Rasenplatz mitten in einem Stadtzentrum, nicht nur der Aufbau von Vergnügungsetablissements aller Art für Groß und Klein, nicht nur Restaurants aller Klassen, Achterbahn und Karussell, ernste und heitere Darbietungen aller Art wie gepflegtes Akrobatentum, Märchenspiele, Pantomimentheater, leichtbeschwingte Musik und ernste Konzertdarbietungen, Schießbuden, Stände, an denen man nach Herzenslust Porzellan zerschlagen kann, ein Tänzchen im Freien und eine Gondelfahrt zu zweien — dazu gehört vor allem der dänische Mensch. Zehntausende wimmeln wie in einem Ameisenhaufen durcheinander, aber ein Jeder hat Platz, 70—80 000 Menschen können an einem schönen Sommertag Tivoli besuchen, aber nichts Störendes geschieht, keine Trunkenheit, keine Prügeleien, kein aufsässiges Herumtreiben und Lärmen. Von Polizisten keine Spur — sollte sich doch jemand an dem Geist Tivolis versündigen, so ist es gewiß ein kürzlich angelangter Ausländer, der von diesem Geist noch keinen Hauch verspürt hatte. Generationen von Familien sind zum Tivoli gezogen — sie haben ein Wollen zur Freude am Dasein mit sich geführt und den Wunsch sich wohl zu fühlen, sodaß aufdringliches und unpassendes Wesen keinen Platz fand — der Däne verstand es, hier in der Öffentlichkeit das Gestalt annehmen zu lassen, was man mit „hygge" bezeichnet. Da man das Wort schwer übersetzen kann, lassen wir Lektor Erik Andersen zu Wort kommen: „Das, was einen Ausländer in Dänemark gleich ans Herz greift, ist die Atmosphäre von Frieden

Kopenhagen — Langebrücke. (Aufn. T. Schneiders)

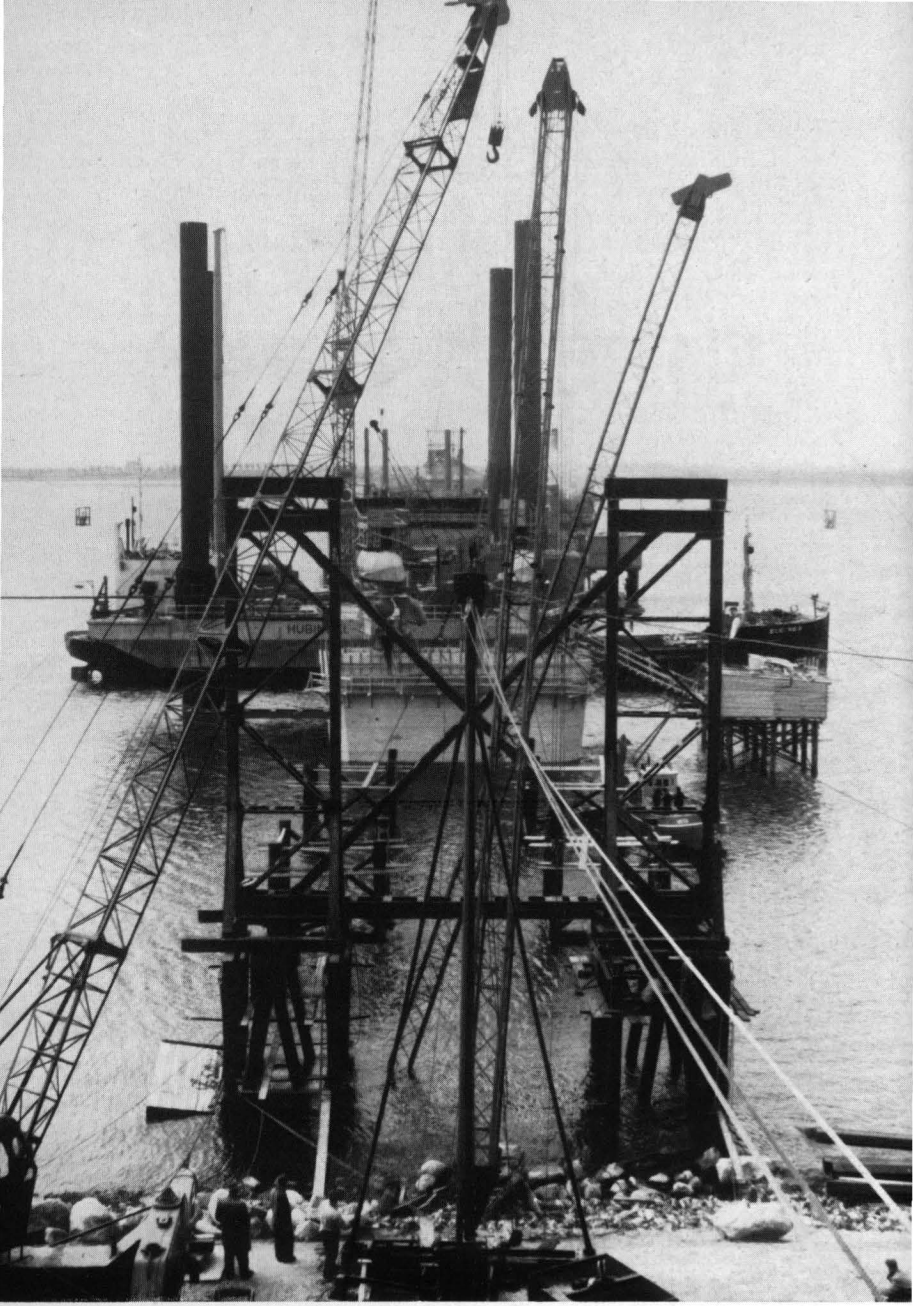
und Vertrauen, womit der Däne sich unter allen Umständen umgibt — das ist unser undefinierbarer Begriff „hygge". — Ob wohl das römische Volk es verstanden hat, so sein „Carpe diem" zu gestalten — das heißt den Tag so zu genießen, wie es der Däne versteht: Gern und rasch zu arbeiten, maßvoll zu genießen und sich dabei zu erholen. Denn das ist seine hohe Kunst: sich zerstreuen zu können, um wieder für den neuen Arbeitstag frisch zu sein. Das Wort Katzenjammer wird daher in diesem Lande klein geschrieben. Der Däne ist in der Welt als tüchtiger Esser bekannt, und das hat seine Richtigkeit. Auch hier stoßen wir auf einen Superlativ. Wohl keine Nation der Erde verbraucht im Durchschnitt soviele Kalorien wie der Däne (3450 gr. cal. — Schweden 3150, Finnland 3000, Norwegen 3220 — Neuseeland 3430). Aber man muß dabei bedenken daß das dänische Klima zehrt und daß der Rest des Überflusses an produzierten Lebensmitteln verbraucht werden möchte (Neuseeland steht daher auch an zweiter Stelle in der Welt). Es kommt hinzu, daß der starke Touristenstrom täglich einen gesegneten Appetit mitbringt und sich an der bekannten dänischen Küche gütlich tun will; die tägliche Gesamtkalorienzahl steigt deshalb in der Hauptsaison an. Will man sich eine Vorstellung von der Fülle animalischer Produktion, aber auch von der hervorragenden Pflege derselben und deren hygienischer Behandlung machen, so besuche man einmal an einem Vormittag das „Ködby" (= Fleischdorf) am Halentorv, wo man wirklich dänische Produktion erleben kann.

Jeder an dänischer Kunst interessierte Besucher Kopenhagens wird es nicht verabsäumen, die Hirschsprungschen Sammlungen zu besuchen, ein Gang in die Carlsbergsche Glyptotek ist selbstverständlich. Und damit sind wir auch bei zwei erstklassigen dänischen Genußmitteln angelangt, bei Bier und Zigarre. Das Wort „Bier" löst eine Reihe von Superlativen aus. Fraglos brauen die beiden Carlsbergschen Brauereien eines der besten Biere der Welt, und es wird auch so frisch in Dänemark verkonsumiert, daß sich Dänemarks Bevölkerung mit zu den tüchtigsten Biertrinkern der Welt rechnen darf. Mit dem Bayern nimmt sie es glatt auf, der Belgier aber bleibt ihr bei seinem immensen Bierdurst unerreichbar. Man befeuchtet aber auch aus ideellen Gründen seine Kehle. Denn der Begründer der Carlsbergschen Brauerei J. C. Jacobsen schenkte sein Vermögen der Wissenschaft und Forschung. Er stiftete den Carlsbergsfond, der ein großes Brauereilaboratorium mit einer chemisch-biologischen Untersuchungsanstalt unterhält, ebenso wie auch die Glyptotek. Jacobsens Sohn erweiterte den Fond und gliederte ihm auch die

beiden Brauereien mit deren Einkünften an, sodaß dem Stammfond von 100 Millionen Kronen noch die jährlichen Einkünfte aus den Brauereien zufließen. Gemäß der Stiftungsurkunde müssen alle Forschungsresultate des Laboratoriums der Öffentlichkeit übergeben werden, auch alle Ergebnisse der Brauwissenschaftsforschung, sodaß die Konkurrenz der ganzen Welt sich die Carlsbergschen Ergebnisse zu Nutzen machen kann — wohl etwas Einmaliges in der Welt. Der Carlsbergsche Ruhm ließ den Zigarrenfabrikanten Heinrich Hirschsprung nicht schlafen, und so vermachten er und nach seinem Tode seine Gattin ihre großen Kunstsammlungen dem Staat und fügten eine Summe für den Ausbau eines Museums hinzu. — Wer dänisches Bier trinkt, hilft der Wissenschaft, und wer Hirschsprungzigarren raucht, der Kunst. Und da in Dänemark besonders die Damen sehr kunstliebend sind, rauchen sie mit unverwüstlichem Mut die schwärzesten Zigarren. —

Kopenhagen ist mehr als die Hauptstadt Dänemarks, es ist noch immer die geistige Metropole des Nordens. Nicht daß damit gesagt wäre, daß die anderen nordischen Metropolen weniger an Geist und Wissen zu bieten hätten — in manchem hat wohl Stockholm das alte Kopenhagen überflügelt. Was aber das geistige Kopenhagen auszeichnet, ist seine Vielseitigkeit, ist das Universelle seiner Kultur und seines geistigen Lebens. Trotz aller Aufspaltung und Spezialisierung von Wissenschaft und Kunst behält Kopenhagen den humanistisch verbindenden Geist und hält an seiner Aufgabe fest, alle geistigen Kräfte zu sammeln. Es hat noch immer seine Altstadt mit seiner einmaligen „Route" — oder, wie sie heute genannt wird — „Strögen". Wer sich die Zeit nimmt und diese fünf Mitteldinger zwischen Gasse und Straße herauf- und herunterbummelt: die Östergade, den Amagertorv, den Vimmelskaft, die Nygade und die Frederiksberggade — der wird auch einen Hauch vom Geiste des alten und neuen Kopenhagen, vom alten und neuen Dänemark verspüren. Und er befindet sich dabei in guter Gesellschaft — denn hier haben sich fast alle großen Künstler und Erzähler des Nordens Eindrücke geholt und Erlebnisse gesammelt. Der Märchenkönig H. C. Andersen sagt von sich: „Ein Herumtreiber war ich dreißig Jahre lang, ich trieb mich Tag und Nacht auf der Östergade herum."

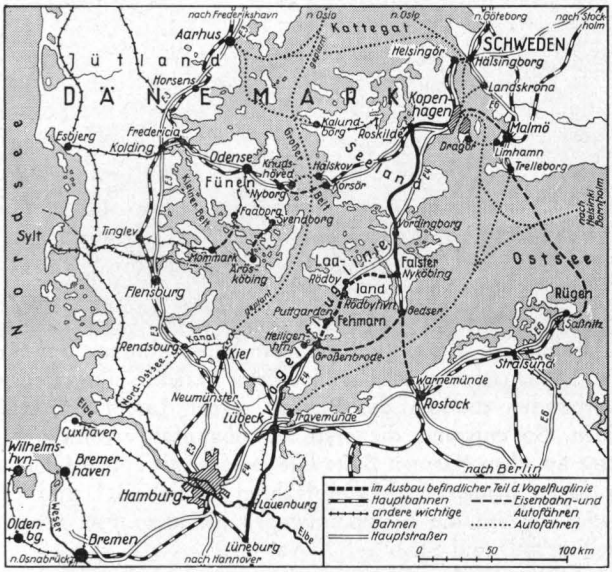
Wir aber wollen zum Schluß uns die Worte Shakespeares im Hamlet in Erinnerung bringen: „O — wirf diese nächtlichen Farben von Dir und lasse Dein Auge freundlich seh'n auf *Dänemark*".



Baustelle der Fehmarnsundbrücke (Pfeiler 7) (Aufn. Deutsche Bundesbahn)

Dr. JÜRGEN HAGEL

AUF SCHWIMMENDEN BRÜCKEN NACH SKANDINAVIEN



Die wichtigsten Verkehrswege zwischen Deutschland und den nordischen Ländern. (Mit Genehmigung des Verlages aus Kosmos 1961, 3, S. 101).

Auf welcher Straße oder mit welcher Bahn auch immer man nach dem landschaftlich so reizvollen Skandinavien strebt, in irgendeinem Hafen muß man an Bord eines Fährschiffes gehen; denn es gibt keine feste Verbindung zwischen der riesigen Halbinsel und Mitteleuropa. Wohl an die hundert oder gar mehr Fähren aller Größen stehen als „schwimmende Brücken" in der Ostsee bereit, den Fahrgast überzusetzen und ihm auf seiner Bahn- oder Autofahrt eine angenehme Abwechslung zu bieten. Aus dem Ostseeverkehr sind die Fähren heute nicht mehr wegzudenken, ja, auf der Ostsee verkehren die größten nicht ausschließlich dem Güterwagentransport dienenden Fähren der Erde.

Wann die ersten Fähren Kurs über die Ostsee nahmen, ist schwer festzustellen. Die Verbindung zwischen Stralsund und

dem auf Rügen gelegenen Altefähr, dessen Name schon an seine jahrhundertealte Aufgabe erinnert, ist immerhin bereits für das Jahr 1240 archivalisch belegt. Aus derselben Zeit, nämlich aus dem Jahre 1231, stammt die erste Erwähnung der Fähre auf dem Fehmarnsund. Auch zwischen Fehmarn und Laaland bestand schon im Mittelalter eine Fährverbindung. Doch alle Fähren, die damals ihre Bahn über die Ostsee zogen, kannten ebensowenig wie die „schnellsegelnden" Postjachten, die im Jahre 1683 den Verkehr zwischen Ystad in Südschweden und dem seinerzeit ebenfalls schwedischen Stralsund aufnahmen, einen festen Fahrplan: Sie segelten, wenn jemand dies begehrte, oder wie Wind und Wetter es erlaubten.

Der moderne, planmäßige Fährverkehr setzte mit dem Aufkommen der Eisenbahn ein, wenn auch mit einer gewissen Verzögerung. Immerhin kann er in wenigen Jahren auf eine hundertjährige Geschichte zurückblicken; entstand hier doch — nachdem Großbritannien Jahre zuvor den Weg gewiesen hatte (um 1850) — die erste Eisenbahnfährverbindung im Jahre 1872. Dänemark war es, das die ersten Trajekte einsetzte; denn unverbunden mußten die Bahnen seiner Inseln Bruchstücke bleiben. So entstand die erste Eisenbahnfährverbindung der Ostsee auf dem Kleinen Belt: Die jeweils mit einem Gleis ausgestatteten beiden Rad-Dampffähren „Lillebaelt" und „Fredericia" setzten die Eisenbahnwagen zwischen Fredericia auf dem Festland und Strib auf Fünen über.

Sie bewährten sich, und bald folgten ihnen, alte Schiffsverbindungen ablösend oder ergänzend, viele weitere. Der Große Belt war der nächste Meeresarm, den Eisenbahnfähren überquerten. Hier nahmen sie, bereits mit jeweils zwei Gleisen versehen, den Verkehr im Jahre 1883 auf. Heute ist diese Strecke die bedeutendste und fährenreichste Dänemarks, aber auch das manche Sorgen bereitende „Nadelöhr". Allein hier, auf den Linien Nyborg — Korsör und Knudshoved — Halsskov, haben die Dänischen Staatsbahnen 12 ihrer 27 Fährschiffe eingesetzt! Auch zwischen Stralsund und Altefähr wurde der Eisenbahnfährverkehr im Jahre 1883 aufgenommen. Ein Jahr später folgte die Verbindung Masnedö (Seeland) — Orehoved (Falster), 1889 Nyköbing Mors — Glyngöre (Jütland), 1892 Helsingör — Helsingborg, 1895 Kopenhagen — Malmö. Nach der Jahrhundertwende schlossen sich Warnemünde — Gedser (1903), die Eisenbahnverbindung über den Fehmarnsund (1905), Saßnitz — Trelleborg (1909) sowie Faaborg (Fünen) — Mommark (Alsen) (1922) an. Am bekanntesten von allen ist

Das Fährbett des Schiffes „Trelleborg" in Trelleborg
(Aufn. Schwed. Staatsbahn)

Fahrt aus dem Autoreisezug auf das Fährschiff „Theodor Heuss" in Großenbrode-Kai. Am 14. Mai 1963 wird mit der Eröffnung der Vogelfluglinie dieser Fährhafen stillgelegt. (Aufn. Deutsche Bundesbahn)

in Deutschland wohl die Verbindung Großenbrode — Gedser (1951), der Vorläufer der treffend „Vogelfluglinie" bezeichneten Strecke, jenes internationalen Weges, der der von den Zugvögeln gewählten Linie folgt.

Schon vor rund 100 Jahren, im Jahre 1864, hat der Glücksstädter Zivilingenieur Kröhnke der dänischen Regierung vorgeschlagen, Hamburg und Kopenhagen durch eine Bahn miteinander zu verbinden, die über Neustadt, Fehmarn und Lolland führen sollte. Die politischen Verhältnisse vereitelten die Ausführungen dieses Planes, doch wurde er seither immer wieder von neuem diskutiert, vor allem auch um 1910, als die Linie ihren heutigen Namen erhielt. Im Jahre 1941 wurde bereits mit den Bauarbeiten für die „Vogelfluglinie" begonnen, die jedoch 1942 wieder eingestellt werden mußte. Als nach dem zweiten Weltkrieg die Westverlagerung des ständig wachsenden Nord-Süd-Verkehrs am dänischen „Nadelöhr" Nyborg — Korsör zu immer größeren Stauungen führte, griffen die deutsche und die dänische Eisenbahnverwaltung den Plan erneut auf. Die Einrichtung der provisorischen Verbindung Großenbrode — Gedser war die Folge. Mehr als 1,45 Millionen Personen, 170 650 Personenkraftwagen, 2 840 Busse, 6 051 Lastkraftwagen und Anhänger sowie 99 600 Personenwagen- und 40 900 Güterwagenachsen wurden hier im Jahre 1961 gezählt! Angesichts des rapide anwachsenden Verkehrs entschlossen sich die deutsche und die dänische Regierung im Jahre 1958, die „Vogelfluglinie" nun entgültig auszubauen. Vom 14. 5. 1963 ab werden die jetzt zwischen Großenbrode und Gedser eingesetzten modernen Hochseefähren zwischen Puttgarden (Fehmarn) und Rödby (Lolland) verkehren und die Fahrzeiten zwischen Hamburg und Kopenhagen wesentlich verkürzen.

Die Verbindung Großenbrode — Gedser hat ihre Bedeutung vor allem im Personen- und Kraftfahrzeugverkehr; denn der Güterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Dänemark rollt im wesentlichen über die Festlandsgrenze. Die Fährverbindung Saßnitz — Trelleborg lag mit 246 800 Personen und 7 060 Personenkraftwagen im Jahre 1960 weit hinter der Linie Großenbrode — Gedser zurück, übertraf sie im Güterverkehr mit 817 000 t — das ist ganz beträchtlich mehr als vor dem Kriege — jedoch erheblich. Ihre Hauptaufgabe liegt also im Güterverkehr. Die Linie Warnemünde — Gedser hat heute eine geringere Bedeutung.

Fast ausnahmslos wird der Eisenbahnfährverkehr von den Bahnverwaltungen betrieben. Ihnen gehören nicht nur die Schiffe — die Dänischen Staatsbahnen sind mit ihren vielen

Dreigleisige dänische Fährschiffe im Fährhafen am Großen Belt. Man beachte die bauliche Einrichtung der Fährbetten. (Aufn. Dänische Staatsbahnen)

Vollbeladen mit Eisenbahnwagen auf drei Geleisen und vielen Kraftwagen verläßt das modernste Fährschiff der Deutschen Bundesbahn den Fährhafen Gedser. (Aufn. Deutsche Bundesbahn)

Fähren zugleich eine der bedeutendsten dänischen Reedereien —, sondern auch die Schiffsbesatzungen sind vielfach Eisenbahner. Der freundliche Seemann auf der „Theodor Heuss", der Ihren Wagen einweist, ist Angehöriger der Bundesbahn und hat wie alle seine Kollegen die obligatorische Eisenbahner-Ausbildung durchgemacht.

So mancher Ort, dessen Namen man zuvor kaum gehört, wurde mit der Aufnahme des Fährverkehrs rasch international bekannt. Kleine Fischerdörfer erschienen plötzlich als Hauptstationen des Eisenbahnverkehrs in den Fahrplänen. Saßnitz, Trelleborg, Warnemünde, Großenbrode, Gedser und viele andere, früher kleine und oft unbedeutende Ortschaften, sind heute Tausenden von Ausländern dank des Fährverkehrs längst ein Begriff.

Für den Verkehrsfachmann, aber auch für den Geographen ist es ungemein fesselnd, die den Fährverkehr auslösenden Umstände sowie die geschichtliche Entwicklung und die sich im Laufe der Jahrzehnte vollziehenden Strukturveränderungen, aber auch die Auswirkungen dieses Verkehrs zu studieren. Finden doch Kriege, Änderungen der Wirtschaftslage und der Wirtschaftspolitik, aber auch die Aufhebung des Visumzwanges (im deutsch-nordischen Verkehr am 1. 7. 1953 durch Deutschland, am 1. 6. 1954 durch Skandinavien) und des Paßzwanges (zwischen den nordischen Ländern 1952) sowie Änderungen der Zollbestimmungen prompt ihren Niederschlag in der Fährstatistik. Als beispielsweise die englischen Bergarbeiter im Jahre 1926 streikten, da standen Kohlen aus Deutschland im Verkehr über Saßnitz und Warnemünde mengenmäßig an erster Stelle. Verminderung der zollfreien Mengen an Tabak und Alkohol auf den Sundfähren im Jahre 1961 führte schlagartig zu einem Rückgang im Personenverkehr. Das Verhältnis zwischen Güterversand und -empfang, zwischen Personen- und Güterbeförderung, die Ausnutzung der Schiffe, die Struktur des Verkehrs — sie ändern sich von Jahr zu Jahr. Dieser Wandel ist geradezu ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Entwicklung.

Als neuer Faktor in der Entwicklung des Fährverkehrs trat in den zwanziger Jahren das Kraftfahrzeug auf. Vor allem nach dem 2. Weltkrieg hat es den Fährverkehr entscheidend beeinflußt, so daß man geradezu vom Beginn einer neuen Phase des Fährverkehrs sprechen kann. Hatten die drei nordischen Länder im Jahre 1952 nur 370 000 Personenkraftwagen, so waren es Ende 1960 rund 1,9 Millionen; in der Bundesrepublik Deutschland stieg die Zahl entsprechend von 680 000 auf 4,4

Millionen. Dementsprechend erlebte der Fährverkehr eine stürmische Aufwärtsentwicklung. In den letzten 10 Jahren ist wohl keine Saison vergangen, in der nicht eine neue Auto-Fährverbindung eröffnet wurde, in dem nicht ein oder mehrere Fährschiffe ihren Dienst aufnahmen, sei es zwischen Schweden und Finnland, in der westlichen Ostsee, in den dänischen Gewässern, im Kattegat oder im Skagerrak. Ja, die Entwicklung ging sogar so weit, daß die Deutsche Bundesbahn und die Dänischen Staatsbahnen für die Verbindung Großenbrode — Gedser in Frankfurt am Main und in Kopenhagen Elektronenrechner aufstellten, die, von allen größeren Bahnhöfen aus anwählbar, innerhalb weniger Sekunden für mehrere Wochen im voraus einen Autoplatz buchen oder Auskunft geben, wann ein solcher Platz frei ist.

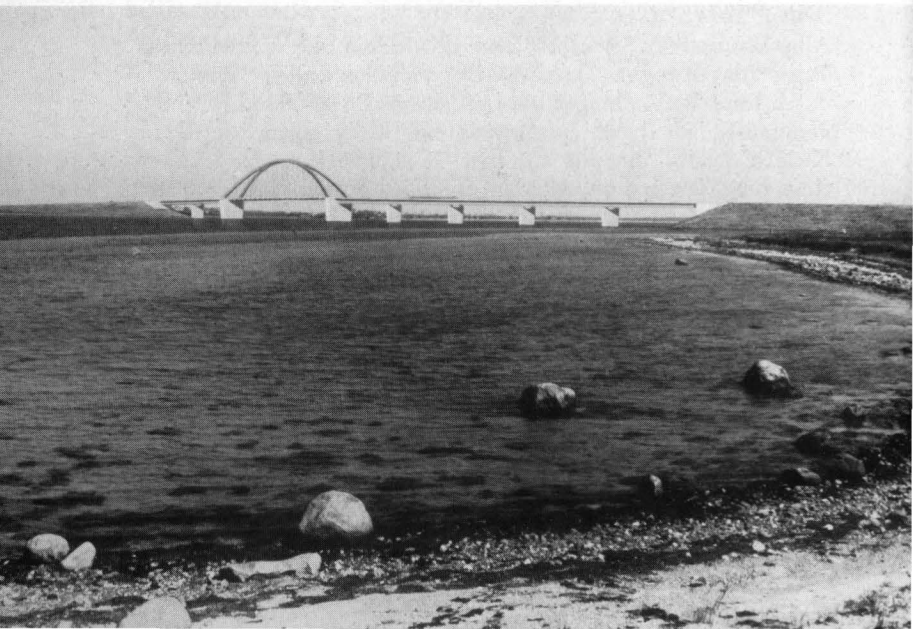
An unserer Ostseeküste sind außer Großenbrode auch Travemünde und Kiel zu Drehscheiben des Passagier- und Autofährdienstes geworden. Von Travemünde aus gelangt man nach Kopenhagen, Hälsingborg, Trelleborg, Bornholm und Helsinki, und von Kiel fährt regelmäßig ein modernes Schiff nach Oslo. (So manchem Reisenden der „Karawane" ist die eine oder andere dieser Verbindungen in lebendiger Erinnerung.)

Schnelligkeit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit, aber auch ansprechender Komfort sind heute im Fährverkehr auf der Ostsee längst zu einer Selbstverständlichkeit geworden. Gewiß können Nebel und Wind, gelegentlich vielleicht auch das Eis — wie in den Jahren 1912, 1924, 1929 und 1937 — den Fahrplan durcheinanderbringen — doch gibt es diese Hindernisse nicht auch im Landverkehr?

Alles Streben der Verkehrsplaner geht dahin, die Fähren eines Tages überflüssig zu machen, die „schwimmenden Brücken" durch feste Verbindungen zu ersetzen. Schon so manche Fährverbindung ist durch ein Brücke überflüssig geworden, Den Kleinen Belt z. B., wo die erste Eisenbahnfähre der Ostsee einst fuhr, überspannt seit den dreißiger Jahren eine 1200 m lange Brücke. Als eines der bedeutendsten Brückenbauwerke Dänemarks gilt die im Jahre 1937 fertiggestellte, 3,2 km lange Storströmbrücke, die Seeland mit Falster verbindet. Aus Deutschland ist der 1936 dem Verkehr übergebene Rügendamm ein beliebtes Beispiel. Und gerade in diesen Monaten wird als eines der wichtigsten Glieder der „Vogelfluglinie" die Brücke über den Fehmarnsund fertiggestellt. Sie wird den Trajektverkehr auf diesem Gewässer, der im Jahre 1961 mit 935 000 Personen, 200 000 Personenautos, 55 000 Bussen und

Lastkraftwagen, 550 Lokomotiven, 5 600 Triebwagen, 17 000 Güterwaggons und 10 000 anderen Wageneinheiten seinen Rekord erreichte, hinfällig machen. Und in wenigen Jahren wird auch der Große Belt, auf dem 1960 10,6 Millionen Passagiere, 945 000 Personenautos und etwa 900 000 Eisenbahnachsen gezählt wurden, von einer Brücke oder einem Tunnel gequert werden. Für den Öresund, über den im Jahre 1960 rund 15 Millionen Personen und 500 000 Kraftfahrzeuge trajektiert wurden, liegen ebenfalls schon entsprechende Pläne vor. Ja, man spricht heute bereits von einer Überbrückung des Fehmarnbeltes, obwohl die „Vogelfluglinie" noch nicht einmal fertiggestellt ist. Das Bestreben, das all diesen Brückenbauten und -projekten zugrunde liegt, ist die Fahrzeit soweit als möglich zu verkürzen, um von den Unbilden von Wind und Wetter, Wasserstand und Eis unabhängig zu sein.

Modell der Fehmarnsundbrücke (Fotomontage der DB)



Prof. D. Dr. JOHANNES PAUL

DER OSTSEERAUM ALS POLITISCHE EINHEIT

Durch den unglücklichen Ausgang des letzten Krieges hat Deutschland fast seine gesamte Ostseeküste verloren und damit rund zwei Drittel seiner Meeresgrenzen überhaupt. Was das für ein Seevolk bedeutet — und die Germanen als wesentlichster Teil der Vorfahren der Deutschen stammen doch aus dem südskandinavisch-dänisch-norddeutschen Raum — darüber macht man sich heute in Deutschland leider noch viel zu wenig Gedanken.

Gewiß, an der Adria rauschen die Wellen wärmer als am rauhen Ostsee- oder Nordseestrande. Rom, Hellas, Ägypten bieten mehr an üppiger Blütenpracht in romantischer Landschaft, mehr an Kunst und Tradition, und nicht ohne Grund hat es den Germanen immer wieder nach dem sonnigen Süden gezogen Aber wie viele haben sich dann doch wieder nach der nordischen Heimat zurückgesehnt — von den letzten Goten bis zu Goethe oder dem Touristen unserer Tage, der vor den erhabenen Tempeln vergangener Zeiten steht, der auf dem Cimitero von Mailand die kalte Pracht des kararischen Marmors bewundert, und den dann plötzlich das Heimweh packt nach einer roten Backsteinkirche am Ostseeufer oder nach einem stillen Dorffriedhof in Norddeutschland oder Schweden mit seinen bescheidenen Kreuzen auf den Erdhügeln oder einem Stein aus schlichtem Granit, aber in Grün gebettet und liebevoll umpflanzt mit Stiefmütterchen und Vergißmeinnicht!

Ähnlich haben Germanen seit Jahrtausenden ihre Toten begraben. An Hand der Grabfunde können wir verfolgen, wie unsere Vorfahren sich längs der Küste der Nord- und Ostsee ausgedehnt haben und den Flußläufen folgend in das Innere Deutschlands und der skandinavischen Halbinsel eingedrungen sind. „Hällristningar", Steinzeichnungen auf Granitfelsen, die die Eiszeit glattgeschliffen, aber auch goldglitzernde Waffen und Schmuckstücke aus Bronze verraten uns, daß unsere Vorfahren damals den Kulturerrungenschaften der mit ihnen verwandten Griechen nicht wesentlich nachstanden.

Aber um 500 v. Chr. begann das Klima sich zu verschlechtern. Die Germanen drängten nach Süden und Westen. Ein Teil, vor allem *gotische* Stämme, fuhren damals aus dem schwedischen

Götaland zwischen den dänischen Inseln nach Pommern und Preußen, stießen als kriegerische Kaufleute an der Küste bis Finnland vor und nach Süden quer durch den Kontinent bis zum Schwarzen Meer. Von Osten her rollten sie dann das römische Reich auf.

Der Grund, weshalb sie ihre skandinavische Heimat verließen, war der Druck, den die weiter nördlich von ihnen wohnenden *Sveastämme* ausübten. Tacitus erzählt uns bereits von diesen beiden Hauptstämmen Skandinaviens und erwähnt bei den Schweden die straffe Organisation dieses ältesten Königreiches Europas und ihren Reichtum an Waffen, Kriegern und Schiffen. Sie unterwarfen sich die zurückgebliebenen Reste der Goten, heerten auf Öland, Gotland und auch schon an den finnischen und baltischen Küsten. Das angelsächsische Beowulflied erzählt von diesen Kämpfen. Dann schweigen für einige Zeit die schriftlichen Quellen; denn in den Raum südlich der Ostsee sickern nach dem Abzuge der Germanen in der Völkerwanderungszeit slavische Stämme ein. Die Berührung zwischen Nord- und Südgermanen wird für einige Jahrhunderte auf die jütische Halbinsel beschränkt, wo Dänen und Sachsen sich trafen.

In dieser Zeit, als der Slavenkeil sich in die germanische Welt einbohrte, machten die Nordgermanen eine umstürzende Entdeckung. Sie erfanden Segel und Kiel und lernten Schiffe bauen, die an Seetüchtigkeit modernen Hochseejachten gleichkamen. Diese „Drachen" waren bis 50 Meter lang und konnten bis zu 300 Mann, ja auch Pferde an Bord nehmen. Mit ihnen fuhren die *Wikinger* über den Ozean bis nach Island, Grönland und Amerika, erschienen an allen Küsten Europas und stießen auf den osteuropäischen Strömen über Kiew bis ins Schwarze Meer nach Miklagård (Konstantinopel) vor, ja bis ins Kaspische Meer. Es waren reisige Kaufleute, die von den Oströmern und Arabern Waffen und Seide eintauschten gegen Pelze und Sklaven, die sie unterwegs bei den slavischen Völkern raubten — daher deren Namensgleichheit. Aber auch am jenseitigen Ostseeufer, in Haithabu, der Jomsburg (= Jumne = Vineta) auf Wollin, im ostpreußischen Truso, der Seeburg in Kurland, Aldeigjuborg am Ladoga, um nur einige zu nennen, hatten sie ihre befestigten Handelsniederlassungen.

Am Ende der Wikingerzeit steht das gewaltige Reich Knuts des Großen, das außer Dänemark, Südschweden auch Norwegen, England und die deutsche Ostseeküste umfaßte, — ein seegermanisches Gegenstück zu dem Reiche der Ottonen und Salier. Einen Augenblick schien es, als ob die beiden Groß-

Runenstein von Jelling — Ostjütland. Die Inschrift lautet: „GORM, König, errichtete dieses Mahnmal für Thyra, seine Frau — Dänemarks Wohltäterin". (Aufn. Toni Schneiders)

reiche sich vereinigen wollten, als bei der Kaiserkrönung Konrads II. Knut der Große seine Tochter mit dem späteren Kaiser Heinrich III. verlobte (1027).

Das Reich König Knuts ist bald nach dessen Tode zerfallen, aber in der Ostsee blieb Dänemark führend und setzte seine Züge gegen die mecklenburgischen und pommerschen Küsten fort. Rügen und Vorpommern gehörten nach der Erstürmung von Arkona (1168) längere Zeit zum dänischen Reiche. Dänische Kirchen und Klöster entstanden in Bergen auf Rügen, in Dargun in Mecklenburg, Eldena bei Greifswald und Kolbatz. Unter dem gleichzeitigen Druck der Dänen von der Ostsee her und der *Deutschen*, die über Elbe und Saale vorgingen, brach der Slavenkeil zusammen. Vielfach riefen die slavischen

Fürsten selbst die Deutschen ins Land, um Anschluß an deren höhere Kultur zu gewinnen sowie militärischen Schutz; denn die am Meere (po morje) wohnenden Pommern sahen sich im Rücken von den Polen bedroht. So wurden Mecklenburg und Pommern christlich und deutsch.

Damit saßen die Deutschen wieder in breiter Front an der Ostseeküste, die sie in der Völkerwanderungszeit im wesentlichen preisgegeben hatten. Lübeck, im Jahre 1134 durch Adolf von Schauenburg gegründet, dann von Heinrich dem Löwen übernommen, lief dem dänischen Haithabu den Rang ab als Umschlaghafen zwischen Ostsee- und Nordseehandel. Ein Jahrhundert später zieht sich über Rostock, Wismar, Stralsund, Greifswald, Stettin und Danzig ein Kranz deutscher Städte um das südliche Ostseeufer, ja hinauf bis zum Finnbusen nach Reval und Narva.

In der nördlichen Ostsee behaupteten zunächst noch die Schweden das Übergewicht. Dem dänischen Haithabu entsprach das schwedische Birka im Mälarsee. Erst unlängst hat man dort bei Lillö eine weitere große Handelsniederlassung entdeckt. Die Funde, vom irischen Bischofsstab bis zur Buddhastatue, sowie Münzen angelsächsischer, deutscher, oströmischer und arabischer Herkunft lassen die Spannweite des Wikingerhandels erkennen, die durch ähnliche Funde auf Gotland bestätigt wird.

Mit der Zeit drangen aber auch hier die Deutschen vor. Ihre Kaufleute, die Gotland besuchten, schlossen sich, wie auch sonst im Auslande, zu einer „Hansa" (= Schar) zusammen und übernahmen immer mehr den alten Bauernhandel der Gotländer, ja, sie folgten ihnen nach Nowgorod, wo der „Gotenhof" schließlich zum Hansischen Kontor wurde.

Die *Kreuzzugspredigt,* die in jenen Jahrhunderten Mittel- und Südeuropa in eine zeitweise hysterische Ekstase versetzte, erreichte auch das Ostseegebiet. Sie wurde hier aber viel nüchterner aufgenommen. Daß Bekämpfung der Heiden Gott wohlgefällig sei, ließ man gelten. Aber wozu deshalb die beschwerliche Reise ins Heilige Land? Man brauchte ja nur über die Ostsee zu fahren, dort gab es Heiden genug, und man konnte mit der Bekehrung zugleich den eigenen Machtbereich ausdehnen. So setzten die Schweden zur Eroberung von Finnland an, während König Waldemar II. von Dänemark mit päpstlichem Segen nach Estland segelte. Die ihm dabei vom Papste gestiftete Flagge mit dem weißen Kreuz im roten Feld führen die Dänen noch heute als ihren Danebrog. Bei einer schwedischen Siedlung Lyndanise (= Lindanäs), — die Schweden wa-

ren also noch früher da gewesen, — schlug Waldemar die Esten im Jahre 1219. Estland wurde dänisch.
Fast gleichzeitig erschienen auch die Deutschen. Hermann von Salza lenkte seinen Deutschen Orden, dessen Aufgabe im Heiligen Lande mit dem Fehlschlagen der Kreuzzüge überflüssig wurde, nach Preußen. Von dort lag der Hilferuf eines Herzogs von Masovien vor, der sich der heidnischen Pruzzen nicht erwehren konnte. Vorher waren schon die Schwertbrüder in der Dünamündung erschienen und hatten Riga gegründet. Die beiden Ritterorden vereinigten sich, und 1346 verkaufte ihnen Königin Margareta von Dänemark Estland, sodaß die Macht des Deutschen Ordens von Narva bis nach Hinterpommern reichte. Infolge seiner straffen Organisation, die dem zentralistischen Regiment des Normannenstaates Kaiser Friedrichs II. nachgebildet war, — Hermann von Salza war der vertraute Freund und Ratgeber des großen Staufenkaisers — war der Staat der deutschen Ritter allen anderen in Nordeuropa weit überlegen, auch der von Königin Margareta 1397 zu Kalmar durchgeführten Union der drei skandinavischen Königreiche.
Damit war der germanische Charakter des Ostseeraumes wieder hergestellt. Die Versuche der Polen wie der Russen, sich am Baltischen Meere festzusetzen, waren gescheitert Die Gefahr freilich, daß die Polen durch die Weichselniederung und die Russen über die Newa neue Vorstöße unternehmen würden, blieb bestehen. Aus dem gemeinsamen Bedürfnis der Abwehr solcher Bedrohungen ergab sich von da ab eine deutsch-schwedische Schicksalsgemeinschaft, während das Verhältnis Schwedens zu Dänemark Jahrhunderte lang durch den Kampf um die Vorherrschaft auf der Ostsee bestimmt wurde. Zunächst war noch immer Dänemark der mächtigere der beiden skandinavischen Staaten, einmal, weil es Mitteleuropa näher lag und die befruchtenden Kulturströme und Fortschritte, auch auf militärischem Gebiete, das Land eher erreichten als Schweden, ferner weil es in der Kontrolle über den Sund eine sehr beachtliche, stetig fließende Einnahmequelle besaß, und schließlich weil Schweden seit den letzten schwachen Folkungerkönigen innenpolitisch nicht zur Ruhe kommen konnte.
Familienbeziehungen zwischen den Ostseevölkern haben zu allen Zeiten bestanden. Sie lassen sich bis in die Wikingerzeit zurückverfolgen, als nordische Seekönige sich in slavischen und baltoslavischen Gebieten Herrschaften begründeten. Am bekanntesten sind die Ruriks in Rußland, aber auch Knut der Große war der Sohn einer „polnischen" Prinzessin mit dem rein nordischen Namen „Gunhild". Nach dem Aussterben der

Folkunger gelangte in Schweden ein Schwestersohn Magnus Erikssons auf den Thron, Albrecht von Mecklenburg. Er stützte sich vorzugsweise auf die deutschen Kaufleute in den schwedischen Städten und hatte auch viele deutsche Ritter mitgebracht. Infolgedessen war er nicht sonderlich beliebt. Als er daran ging, erledigte Lehen einzubeziehen, was ihm nach schwedischem Rechte an sich zustand, riefen die mißvergnügten Adligen die Königin Margareta von Dänemark ins Land, die durch ihren verstorbenen Gemahl schon Königin von Norwegen war. Sie besiegte Albrecht und konnte nun eine Union der drei skandinavischen Königreiche herstellen. Es war der Ausdehnung nach der größte Staat Europas, innerlich aber schwach, umsomehr als ihr Nachfolger und Großneffe Erich von Pommern nicht das politische Fingerspitzengefühl der großen Königin besaß.
Durch einseitige Begünstigung von Dänen und Deutschen reizte er die Schweden zum Aufruhr, die er nicht bändigen konnte, als ihnen in Engelbrecht Engelbrechtsson ein überlegener Führer erwuchs. Durch seine Sundzollpolitik trieb er die deutschen Hansestädte in das Lager seiner Feinde, stieß auch die Dänen vor den Kopf, sodaß er schließlich alle seine Kronen verlor und zuletzt nur noch als Seeräuber von Gotland aus seine Feinde schädigen konnte.
Das *Seeräuberunwesen,* in der Ostsee nie ganz ausgestorben, war in den Kämpfen Albrechts von Mecklenburg um seinen Thron aufgeblüht, als die Vitalienbrüder das belagerte Stockholm mit „Viktualien" belieferten. Es hat sehr lange gedauert, bis die Friedekoggen der Hanse und die Flotte des Deutschen Ordens, der eine Zeit lang Gotland besetzt hielt, einigermaßen wieder Ruhe schafften.
Schweden ließ sich nach der Ermordung Engelbrecht Engelbrechtssons nicht wieder in die verhaßte Kalmarer Union zurückzwingen. Unter „Reichsvorstehern" behauptete es seine Selbständigkeit, wenn auch unter dauernden Kämpfen gegen die Dänen und deren Parteigänger im eigenen Lande. Schließlich machte Kristian II. von Dänemark einen letzten Versuch. Nach einem Siege über Sten Sture den Jüngeren lud er den schwedischen Adel zu einem großen Versöhnungsfeste auf das Stockholmer Schloß und ließ ihn umbringen. Als Kristian „Tyrann" ist er deshalb in die Geschichte eingegangen; sein Ziel aber erreichte er nicht.
In dem jungen *Gustav Eriksson Wasa,* den man vorher als Geisel nach Dänemark gebracht, der aber entflohen war und nun mit Lübecker Hilfe zurückkehrte, gewannen die Schweden einen Führer ähnlich wie Engelbrecht Engelbrechtsson. Die

Dänen wurden verjagt und Gustav Wasa als König 1523 auf den Schild gehoben. Mit ihm beginnt ein neuer Abschnitt in der Geschichte Schwedens und des Ostseeraumes.

Bisher hatte die politische Führung im wesentlichen bei Dänemark gelegen, die wirtschaftliche trotz der Feindschaft der dänischen Könige — Zerstörung Wisbys 1361 durch Waldemar Atterdag — bei den Deutschen. Jetzt verschob sich das Gewicht langsam zu Gunsten der Schweden. In der *Grafenfehde*, in der ein durch die Zunftunruhen emporgekommener Lübecker Bürgermeister Jürgen Wullenwever versuchte, über die dänische Krone zu verfügen, griff Gustav Wasa zu Gunsten des schließlich siegreichen Kristian III. ein und sicherte sich dadurch dessen Freundschaft. Er benutzte die Gelegenheit aber zugleich, um den Lübeckern ihr großes Handelsprivileg in Schweden zu kündigen und begünstigte fortan die gefährlichsten Wettbewerber der deutschen Kaufleute in der Ostsee, die Niederländer.

Wenn Gustav Wasa somit den starken wirtschaftlichen Einfluß der Deutschen zurückdrängte, so knüpfte er durch die Einführung der lutherischen *Reformation* ein neues, enges Band zu den südlichen Nachbarn, das bald den ganzen Ostseeraum umschließen sollte. Es muß im Luthertum etwas liegen, was Deutsche wie Nordgermanen in gleichem Maße anspricht. Während in Westeuropa der Calvinismus Fuß faßte und in den romanischen Ländern sich die katholische Kirche behauptete, fielen Deutschland, Skandinavien und alle Ostseeländer dem Luthertum zu.

Wie ein Sturmwind verbreitete sich Martin Luthers Reformation über ganz Nordeuropa: 1525 ging der Hochmeister Albrecht von Hohenzollern zur neuen Lehre über, bald darauf auch der livländische Ordensstaat, der seit dem zweiten Thoner Frieden 1466 selbständig war; 1527 wurde in Schweden durch Reichtagsbeschluß die Reformation angenommen; in Dänemark hatte sie von Schleswig-Holstein aus frühzeitig Fuß gefaßt, wenn auch die offizielle Einführung erst nach dem Ende der Grafenfehde stattfinden konnte.

Hatten in der Hansezeit durch den Handel zahlreiche niederdeutsche Worte Eingang in die skandinavischen Sprachen gefunden — ins Dänische außerdem auch durch die enge staatsrechtliche Verbindung mit Schleswig-Holstein — so folgte jetzt durch die Lutherbibel und durch das Studium junger skandinavischer Theologen in Deutschland, vor allem in Greifswald und Rostock, ein hochdeutscher Einschlag. Der Doktor Pommeranus Jahannes Bugenhagen hat nicht nur in einer ganzen

Reihe norddeutscher Territorien und freier Städte evangelische Kirchenordnungen durchgeführt, sondern auch in Dänemark. In Schweden spielte der gleichfalls aus Pommern stammende Georg von Normann eine ähnliche Rolle, wenngleich der konservative Charakter der Schweden hier etwas andere Organisationsformen entstehen ließ. In der Lehre herrschte jedoch vollständige Übereinstimmung, und gerade Schweden sollte zum Retter des Protestantentums überhaupt werden.

Sobald die römische Kirche nämlich einigermaßen neu geordnet war, ging sie zum Gegenangriff auf den Norden vor. Als erste Bastion wurde Polen ausgebaut. Von Polen und Spanien aus sollte der lutherische Raum in die Zange genommen werden. Den Anlaß bot der Zusammenbruch des livländischen Ordensstaates. Polen und Rußland, aber auch Schweden und Dänemark griffen nach dessen Erbe. Der alte Zwist um die Vorherrschaft auf der Ostsee verband sich damit, aber hinter dem Bunde der Gegner Schwedens standen die Habsburger Bannerträger der Gegenreformation. Philipp II. von Spanien gedachte die Hand auf den Sund zu legen, um den Niederländern den Zugang zur Ostsee, der „Mutter der Commerzien", zu sperren, und der deutsche Kaiser ging gegen die wenigen Freunde der Schweden in Pommern und Mecklenburg vor. Damals, im Nordischen Siebenjährigen Kriege, sicherte sich Stralsund Handelsvorrechte in Schweden, die für die späteren Schicksale der Stadt noch bedeutsam werden sollten. Nach dem Stettiner Frieden (1570) besaß das scheinbar unterlegene Schweden immerhin noch soviel Kraft, daß es die Russen aus Estland hinauswerfen und sich damit wenigstens einen Teil des Kampfpreises sichern konnte.

Der nächste Angriff der gegenreformatorischen Mächte war insofern besser vorbereitet, als der schwedische Kronprinz Sigismund, durch seine Mutter insgeheim katholisch erzogen, bereits die polnische Krone erworben hatte. Als sein Vater Johann III. starb, hatte Schweden einen katholischen König. Da scharte sich das ganze schwedische Volk um den jüngsten Sohn Gustav Wasas, Karl von Södermanland, und trotzte dem König vor seiner Krönung das Versprechen ab, nichts gegen Schwedens Recht und Religion zu unternehmen. Als er dies Versprechen brach, wurde er abgesetzt und Karl auf den Thron erhoben. Natürlich folgte ein Krieg zwischen Schweden und Polen, der es den Schweden ermöglichte, ihre Stellung im Baltikum weiter auszubauen.

Der dritte Angriff erfolgte im Dreißigjährigen Kriege. Nach den Vorstößen der Gegenreformation in Süddeutschland, deren

Ergebnis wir in der heutigen Verteilung der Bekenntnisse dort ablesen können, maschierten Tilly und Wallenstein zur Ostsee. Dänemark wurde niedergeworfen. Die früheren habsburgischen Pläne auf die Ostsee tauchten wieder auf, aber die Hansestädte zeigten die kühle Schulter. Wallenstein ließ sich zum Herzog von Mecklenburg und zum „Admiral des Baltischen und Ozeanischen Meeres" ernennen und fing in Wismar an, eine kaiserlich-polnische Flotte zu sammeln. Er versuchte Stralsund zu stürmen, aber als dänischer und schwedischer Entsatz eintraf, mußte er die Belagerung abbrechen. Das war die Wende im Dreißigjährigen Kriege.

Während Kristian IV., der um des Dominium Maris Baltici willen ein Eingreifen Schwedens in den Krieg gern verhindert hätte, sich zum Frieden von Lübeck bequemen mußte, bereitete Gustav Adolf seine Landung in Deutschland vor. Er hatte zuvor die Russen durch den Frieden von Stolbowa 1617 vollständig von der Ostsee ausgeschlossen, hatte Riga, ganz Livland sowie Ostpreußen erobert. Jetzt, am Mittsommertage 1630, ging er in Peenemünde an Land, fegte innerhalb von zwei Jahren die katholischen Heere aus Nord- und Mitteldeutschland, nahm Frankfurt, Mainz und München. Seinen letzten Sieg bezahlte er bei Lützen mit dem Tode.

Das Ergebnis von alldem war das *schwedische Dominium Maris Baltici*. Vorpommern, Wismar und das Herzogtum Bremen-Verden wurden der schwedischen Krone unterstellt, wennschon im Rahmen des Reiches. Karl Gustav X. krönte das Werk durch die Eroberung von Schonen; ja, er war drauf und dran, dem dänischen Reiche ganz und gar den Garaus zu machen und einen skandinavischen Einheitsstaat herzustellen mit der Ostsee als schwedischem Binnenmeer. Dazu kam es nicht, aber die schwedische Großmacht blieb nach seinem Tode bestehen.

Erst als der junge Karl XII. zur Regierung kam, glaubten die alten Gegner Schwedens, Rußland, Polen und Dänemark wieder einen Angriff auf die schwedische Ostseeherrschaft wagen zu können. Dänemark wurde sofort ausgeschaltet, Rußland durch den Sieg von Narva von der Ostsee verjagt, ebenso August der Starke von Sachsen und Polen aus seinem polnischen Königreich. Dann aber trat Karl XII. seinen verhängnisvollen Marsch nach der Ukraine und Poltawa an. Während der König in der Türkei schmollte, brach der Zar ins Baltikum und nach Finnland ein. August der Starke kehrte nach Polen zurück. Dänemark, Hannover und Preußen suchten sich Anteile an der Beute zu sichern. Wohl ritt Karl XII. in 14 Tagen quer durch die Länder seiner Feinde nach Stralsund und

kämpfte verbissen um den letzten Rest von Vorpommern, da schloß vor dem norwegischen Fredrikshald eine Kugel sein Heldenleben und traf damit gleichzeitig die schwedische Großmacht ins Herz.

Die Friedensschlüsse nach dem großen Nordischen Kriege stellten in der Ostsee ein *Gleichgewicht der Kräfte* her. Die Geschlossenheit des germanischen Ostseeraumes war gesprengt. Bisher hatten Deutsche und Schweden abwechselnd auf Vorposten gegen die Mächte Osteuropas gestanden. Jetzt lag im innersten Winkel des Finnbusens die Hauptstadt des russischen Reiches. Wenn auch im Baltikum die innere Verwaltung und das Kulturleben in der Hand der Ritterschaften blieb, die Kommandogewalt lag bei den Russen. Als dann Polen geteilt wurde, hat Friedrich der Große es verhindert, daß Rußland auch über die Weichselmündung zum Meere vorstieß. Dänemark beherrschte nach wie vor die Eingänge zur Ostsee, am Sund zusammen mit Schweden. Schleswig-Holstein, Schwedens alter Bundesgenosse gegen Dänemark, war jetzt mit Norwegen im dänischen Gesamtstaat vereint. Unter der Leitung der Bernstorffs und anderer deutscher Staatsmänner hat dieser den Beweis erbracht, daß unter den humanitären Ideen der Aufklärung auch Völker verschiedener Nationalität friedlich miteinander leben können.

In den Erschütterungen der Napoleonischen Zeit ging die *Ruhe des Nordens* verloren. Das bedeutete für Schweden den Verlust seiner letzten Außenwerke am jenseitigen Ostseeufer, Finnlands mit seiner schwedischen Küstenbevölkerung, Vorpommerns und Wismars. Rußland beherrschte jetzt die Küste von Torneå bis Polangen nördlich von Memel, wenn auch nur machtpolitisch; denn Finnland behielt seine schwedischen Verfassungsformen und die baltischen Provinzen ihre ritterschaftliche Selbstverwaltung.

Durch den Aufstieg Preußens und die Begründung des *Deutschen Kaiserreiches* verschob sich das Gleichgewicht der Kräfte in der Ostsee zu Gunsten der Deutschen. Der erste Weltkrieg warf die russische Macht auf ihre Ausgangsstellung im innersten Winkel des Finnischen Meerbusens zurück. Aber nicht die Deutschen sollten die Früchte ihrer Siege ernten. Die Wellen der Revolution, die auch über das Deutsche Reich hingingen, ließen Polen wiedererstehen und bei Danzig einen schmalen Zugang zur Ostsee erlangen; sie ermöglichten es den Völkern Finnlands, Estlands, Lettlands und Litauens ihre Freiheit zu erkämpfen — nicht ohne Deutsche Waffenhilfe. Aber Rußland konnte den Verlust nicht verwinden — und die

Knebelung Deutschlands durch die Versailler Verträge barg ohnehin den Keim einer neuen kriegerischen Auseinandersetzung in sich.

Im *zweiten Weltkrieg* warfen Deutsche und Finnen im ersten Ansturm die Russen noch einmal bis unter die Mauern von Petersburg, ja von Moskau zurück, aber in Stalingrad entschied sich auch das Schicksal der Ostseeländer. Nur Schweden, das bis an die Zähne gerüstet neutral geblieben war, ging ohne Verluste aus dem allgemeinen Zusammenbruche hervor. Finnland behauptete mit Mühe und Not wenigstens seine Unabhängigkeit. Die Baltischen Staaten aber und Ostpreußen wurden in die Sowjet-Union eingegliedert, Masuren und ganz Ostdeutschland bis zur Oder und Neiße, einschließlich des schon westlich der Oder gelegenen Stettin, in den polnischen Staat, der dafür seine eigenen Ostgebiete den Russen überlassen mußte. Was aber das Schlimmste war, und was im 20. Jahrhundert niemand für möglich gehalten hätte — die gesamte Bevölkerung all dieser Gebiete wurde rücksichtslos aus ihrer Heimat vertrieben! Das ist der Unterschied zu der deutschen Kolonisation und den dänischen und schwedischen Eroberungen im Mittelalter. Der Rest des Deutschen Reiches wurde nochmals geteilt in ein russisches Verwaltungsgebiet, in dem ein russischer Staatsbürger deutscher Herkunft die Befehle Moskaus ausführt, und die Bundesrepublik Deutschland.

Damit ist das Rad der Geschichte gewaltsam um ein Jahrtausend zurückgedreht worden. Heute wie in den Jahrhunderten nach der Völkerwanderung beginnt jenseits des Sachsenwaldes, nur ein paar Kilometer ostwärts von Hamburg, der slavische Machtbereich. Die Einheit des Ostseeraumes ist politisch, militärisch, kulturell und wirtschaftlich zerschlagen. Der *„Eiserne Vorhang"*, der Deutschland und Europa, ja die deutsche Hauptstadt Berlin in zwei Teile spaltet, geht auch mitten durch die Ostsee. Von Finnland bis zur Lübecker Bucht steht die Küste unter russischer Bewachung, wobei es nichts zu bedeuten hat, daß diese teilweise polnischen und ostzonalen Seestreitkräften übertragen ist. Wehe dem Schiff oder dem Flugzeug, das sich diesen Küsten nähert. Nur im Bottnischen Meerbusen, an der schwedischen Küste und in dem kleinen Raume, den die Nato kontrolliert, ist die Schiffahrt heute noch frei.

Prof. Dr. FRIEDRICH SEEBASS

EUROPÄISCHE BRÜCKEN

Kulturelle Aufgaben deutsch - nordischer Vereinigungen *

Nach dem ersten Weltkrieg wurde unter den europäischen Ländern im Lager der Besiegten und der Sieger wie auch bei neutralen Völkern der Wunsch nach einer persönlichen Verständigung immer dringender. Es war kein neuer Wunschtraum, er gestaltete sich aber aus dem Kriegserleben zu einem Bild mit klaren Umrissen. Die Diplomatie hatte versagt, wenn sie auch, wie zumeist, mit wunderbaren Friedensworten vergoldet war. Man konnte danach keine offiziellen Wege wählen, sondern mußte nach einer Verbindung von Mensch zu Mensch suchen. Man strebte nach einem zwischenvölkischen Gemeinschaftssinn, der sich so stark auswirken sollte, daß er einem machtpolitischen Ränkespiel die Spitze bieten und vor allem auch weitere sinnlose Bruderkriege verhindern konnte.

Die nach Gemeinschaft strebenden Persönlichkeiten betonten nachdrücklich, daß der europäische Kulturkreis eine große Schicksalsgemeinschaft darstellt, in die jeder fest eingefügt ist. Sie sprachen nicht ohne Grund von der europäischen Kultur als einer *Einheit*. Seit der Entfaltung der griechischen Kultur und noch weiter zurück in den Ostmittelmeerkulturen haben wir Europäer die gleichen Kulturvorstellungen, wenn sie sich auch äußerlich verändern und Umwandlungen erfahren. Unsere heutige Philosophie ist ohne Homer und Plato, ohne Aristoteles und Eratosthenes nicht denkbar, Griechen und Römer gaben uns unsere staatspolitischen und sozialen Einrichtungen und eine erste erklärende Beschreibung von den Dingen zwischen Himmel und Erde. Aber die Alten wußten schon, daß es nichts Beständiges unter der Sonne gibt, alles wechselt Form und Gestalt. Tot und Geburt lösen einander ab in unaufhörlichem Wechselspiel, und doch unterliegt alles dem Gesetz der Kontinuität. Unsere europäische Kultur hat eine lange Reihe von Verwandlungen durchgemacht sowohl zeitlich wie regional, aber die Ausgangsstellung schimmert überall hindurch und ver-

* Auszug aus einem Vortrag in der deutsch-skandinavischen Vereinigung in Hamburg, am 31. Oktober 1962. (Der Gesamt-Vortrag erscheint demnächst als Sonderdruck im Karawane-Verlag.)

◀ Am Skagerrak (Aufn. Toni Schneiders)

eint die verschiedenen Kulturmuster zu einem buntgewürfelten, aber harmonisch gestalteten europäischen Gewebe.
Es entspricht dem Wesen der Kultur, daß sie die natürlichen Fähigkeiten von verschiedenen Menschengruppen entwickelt, gestaltet und veredelt. Wo in größeren, mehr oder weniger geschlossenen Landschaftsräumen ein zusammengehöriges Ganzes von menschlichen Werken einheitlich gestaltet ist und weiter entwickelt wird, muß ein solcher Raum sein eigenes kulturelles Gepräge erhalten. Nach Verschiedenheit der geographischen Lage und Größe der Räume und der Völker in ihrer rassischen, religiösen und geschichtlichen Entwicklung erhielt so unser Kontinent seine Kulturregionen, die — so verschieden sie auch sein können — zusammen das große abendländische Kulturreich bilden.
Dies zu unterstreichen, war erstes Bemühen aller europäischer, zwischenvölkischer Arbeit. Über die einzelnen Kulturregionen hinaus wollte man das gemeinsame kulturelle Vaterland in Erinnerung bringen und darauf aufbauen. Die im ersten Weltkrieg unterlegenen Völker hofften auch, über diesen Weg Europa wieder zur Selbstbesinnung zu bringen und zu versuchen, die Härten des Versailler Vertrags auf friedlich-freundschaftlicher Basis auszugleichen. Letzten Endes war dieser Vertrag aus einer geradezu uneuropäischen Primitivität geboren, aus einem künstlich aufgepeitschten Haßgefühl, aus Land- und Kolonialbegehren, vor allem aber aus dem Willen, die hochkultivierten Völker der europäischen Mitte zu deklassieren, ihnen ihre menschliche Kultur abzusprechen und sie in eine moralische Quarantäne zu stecken. Diese Gedanken waren so vorherrschend, daß sie die durchaus vorhandenen und vor allem von Präsident Wilson vertretenen sittlichen Forderungen für eine gesunde Neuordnung der europäischen Völker nach ihrem eigenen, heiligen Willen in den Schatten stellten. Man ließ diese aber gern dort zur Anwendung kommen, wo sie mehr oder weniger zu einem gewalttätigen Eingriff in deutschen resp. deutsch-österreichischen Kulturboden führten, wobei man übersah, daß eine gesunde deutsche Kultur auch in den Randvölkern Wurzel geschlagen hatte, für die ein Herausreißen aus dieser Kultur keineswegs ein so großes Geschenk war, als das man es verherrlichte. Eine der schlimmsten Auswirkungen mußte darin gesehen werden, daß durch die gegenseitige Anzweiflung der europäischen Kultur und durch eine kulturelle Deklassierung eines Teiles echt europäischer Völker die europäische Kultur als solche mit einem Fragezeichen versehen wurde, was auf andere Kulturkreise sehr ernüchternd wirkte.

Gleichsam auch als Protestbewegung gegen die Unterbewertung einzelner europäischer Kulturen wurde der Wille zu einem besseren Sichfinden und zu einem Aneinanderrücken der europäischen Völker geboren. Vor allem in Deutschland und Österreich, aber u. a. auch in der Schweiz, in Belgien, Holland, Frankreich und in den nordischen Ländern bildeten sich eine größere Anzahl von Vereinigungen, die die kulturellen und freundschaftlichen Beziehungen zwischen zwei oder mehreren Völkern pflegen wollten. In Deutschland entstanden u. a. deutsch-französische, deutsch-belgische, deutsch-italienische, deutsch-nordische Vereinigungen oder wurden zu neuem Leben erweckt, die einen großen Kreis von europäisch denkenden Menschen um sich sammeln konnten, die von einem gemeinsamen Brudersinn bewegt waren. Der Ruf drang auch zu den deutschen Hochschulen vor, Länderinstitute wurden errichtet, die sich zur Aufgabe machten, den Kulturelementen bestimmter Völker, vor allem aber der deutschen Nachbarvölker nachzuforschen und der akademischen Jugend die Möglichkeit zu geben, Spezialstudien in den Kulturgebieten der einzelnen Länder zu treiben. Wir nennen hier nur als Beispiel das Nordische Institut und das Institut für Finnlandkunde an der Universität Greifswald als typische Neugründungen nach dem ersten Weltkrieg, in denen ein warmer Idealismus zum Ausdruck kam. Sie sollten leider bald an der Krankheit leiden, die die meisten Kulturinstitute dieser Art schon bei ihrer Geburt befällt — sie bekamen nicht genügend Mittel, und sie erhielten nicht die zentrale Stellung, die ihnen hätte zukommen müssen.

Von besonderer Bedeutung wurden Kinderverschickung und Anbahnung von Schüleraustausch sowie Schülerkorrespondenz, Stipendien zum Besuch von ausländischen Hochschulen und zum Studium der Nachbarvölker. Eine zuverlässige Statistik darüber gibt es wohl nicht — zweifelsohne aber erfaßte diese Tätigkeit weite Kreise. Der Schüleraustausch nahm in erfreulichem Maße zu, ebenso die Schülerkorrespondenz; sie wurden bald zu einer selbstverständlichen Einrichtung, keineswegs nur für Deutschland.

Man kommt nun um die Fragestellung nicht herum: Warum haben diese so hoch zu wertenden Maßnahmen nicht den gewünschten Erfolg getätigt? Darauf muß man antworten: Weder die Kirche noch andere hohe Institutionen religiöser Art haben das innerhalb von über eineinhalb Jahrtausenden fertig gebracht, ebenso wenig weltpolitische Organisationen noch die in diesem Sinne besonders wirksame Sozialdemokratie, der es nie an aufrichtigem Willen gefehlt hat. Die Zeitspanne für die

neuen Maßnahmen war zu kurz, vor allem blieben die Einrichtungen für den einzelnen mehr oder weniger episodenhaft, wenn der Kontakt nicht gepflegt und vertieft wurde. Es wurde zu einem Stück schöner Erinnerungen und schnell von den Forderungen des Lebens überdeckt. Es fehlte eine Auffangvorrichtung, eine Organisation, die Jugend und reiferes Alter zusammenschloß und diese weiterhin betreute. *Einer* Vereinigung war das in geradezu vorbildlicher Weise gelungen, dem ersten „Verein für das Deutschtum im Ausland". Gemeinsames Fahrterleben von Jugendgruppen nach Siebenbürgen, in die Batschka, nach Südtirol ergaben einen Niederschlag, der einzigartig zu nennen ist. Manche Gruppen gaben von sich aus und mit eigenen Geldopfern kleine Zeitschriften heraus, die das Erleben wach hielten und zu neuen Besuchen, zu Briefwechsel, zur Aufnahme von Menschen aus den besuchten Gebieten anregten. Der Verein war jedoch eine deutsche, ja sogar innerdeutsche Angelegenheit, wenn auch nicht geleugnet werden kann, daß dabei wertvolle Kontakte mit den Völkern aufgenommen wurden, bei denen die Auslanddeutschen eine zweite Heimat gefunden hatten. Diese Reisen und Studien hatten ja seinerzeit keine politischen Hintergründe und waren Unternehmungen ähnlicher Art gleichzusetzen wie z. B. der Vereinigung für Erhaltung des Schwedentums im Ausland. Katastrophal sollte sich in dieser ganzen Entwicklung die schwere Wirtschaftskrise Europas zu Beginn der dreißiger Jahre auswirken. Harter Existenzkampf, Arbeitslosigkeit, Pessimismus bei Millionen von Menschen übten zum mindesten einen stark retardierenden Einfluß auf die kulturelle Gemeinschaftsarbeit aus. Unter dem Regime des „Dritten Reiches" mußte sodann manche idealistische Arbeit, selbstlos und der Menschheit dienend, erfahren, daß sie zwar erfaßt und eingegliedert, aber in ihrem ethischen Werte verfälscht wurde, was notgedrungen zur Fesselung der wahren Idee führte.

Es ist hier nicht der Ort, auf die Auswirkungen des zweiten Weltkrieges insgesamt einzugehen, denn wir alle stehen noch unter dem Erleben desselben. Als ein besonderes Positivum aber muß in unserem Zusammenhang gesagt werden, daß die idealistische Arbeit einer intereuropäischen Völkerverständigung nicht nur wieder aufgenommen, sondern mit einer noch stärkeren Überzeugung vorangetrieben wurde, obwohl diese Arbeit für den Deutschen nunmehr unter wesentlich schwierigeren Voraussetzungen geschah als vor oder nach dem ersten Weltkrieg. Man darf wohl sagen, daß man sich heute auf gutem Weg befindet, wenngleich die Hauptarbeit erst geleistet wer-

den muß. Nur an einem Beispiel sei aufgezeigt, daß Deutschland, verglichen mit der Zeit nach dem ersten Weltkrieg, noch nicht so weit gekommen ist, obwohl damals die finanziellen Verhältnisse geradezu kümmerlich waren. Trotz der wertvollen Anbahnungen für eine kulturelle Verständigung zwischen Deutschland und den Nordischen Völkern fehlt in Deutschland ein akademisches nordisches Kulturinstitut, obwohl Notwendigkeit und Aufgaben klar erkannt sind. In Mitteldeutschland werden derartige Einrichtungen von dem eigenen und von befreundeten Regimen eifrig gefördert. In Westdeutschland besitzt die Universität Köln mit ihren großen, modern aufgezogenen Einrichtungen die meisten akademischen Kulturinstitute dieser Art — ein deutsch-französisches, ein deutsch-englisches, deutsch-italienisches, deutsch-spanisches, deutsch-südamerikanisches Institut, an ein deutsch-nordisches Institut hat man nicht gedacht, vielleicht fehlten dafür auch die in Deutschland sehr dünn gesäten Fachkräfte. Hamburg hat seine Weltinstitutionen, die ihrem Namen alle Ehre machen, für den Norden aber fehlt ein Kulturinstitut, obwohl Hamburg heute das wichtigste Einfalls- und Ausfallstor für Skandinavien und Finnland ist und wie keine zweite Stadt Deutschlands die beste Möglichkeit hat, nicht nur wirtschaftlich, sondern auch kulturell auf den Norden einzuwirken.

Für ein „Nordisches Institut" wie auch für alle deutsch-nordischen Vereinigungen besteht nun eine Schwierigkeit, die im Wesen des Begriffs „Der europäische Norden" liegt. Der Begriff „Europäischer Norden" umfaßt bekanntlich die Länder der skandinavischen Halbinsel Norwegen und Schweden, ferner die nordisch-sprachlichen Länder Dänemark, Färöer und Island sowie ein Land, das zwar dem nordischen Kulturkreis angehört, aber überwiegend eine fremde Sprache spricht, die nur schwer zu erlernen ist: Suomi — Finnland. Eine deutsch-nordische Vereinigung muß allen diesen Ländern Rechnung tragen, kann sie aber nur selten als Einheit behandeln, dafür ist der Gesamtraum zu groß, die Länder unter sich zu verschieden, nach ihrer besonderen geographischen Lage, ihrer verschiedenen Wirtschaft, ihrer verschiedenen geschichtlichen Entwicklung, aber auch und nicht zum wenigsten durch ihre verschiedenartigen Bindungen mit dem europäischen Festland und der übrigen Welt. Dänemark gehört geographisch gesehen ebenso wenig wie das norddeutsche Tiefland zum Norden, sondern zu Mitteleuropa. Es ist seiner ganzen Kultur, seinem Wesen nach mitteleuropäisch-nordisch. Sehr charakteristisch dafür ist die Feststellung, daß Dänemark viel leichter den Verlust seiner

Kernprovinzen Schonen — mit Halland und Blekinge — überwunden hat, als den Verlust des zum norddeutschen Tiefland gehörenden Schleswigs und Nordholsteins, obwohl deren Bevölkerung sich zum größten Teil gar nicht dänisch fühlte. Schon seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, nach dem preußisch/österreichisch-dänischen Krieg, der fälschlicherweise immer wieder als *deutsch*-dänischer Krieg bezeichnet wird, besonders aber nach dem zweiten Weltkrieg rückte Dänemark mehr von Mitteleuropa ab und unterbaute seine im nordischen Raum gegebene Stellung, weil es sich mehr zu den Stammesbrüdern mit der nächst verwandten Sprache hingezogen fühlt und ein gemeinsames politisches Vorgehen aller nordischen Völker erstrebt. Eine Zuspitzung dieser Wünsche würde aber im Gegensatz stehen zu seiner nicht nur räumlichen, sondern vor allem auch geistigen Brückenstellung im Geben und Nehmen mit den nordischen Ländern und dem Geben und Nehmen mit Mitteleuropa und dem Nordseeraum. Das schließt keineswegs aus, daß ein gemeinsames nordisches Kulturreich, das gegebenenfalls einmal zu einem gemeinsamen politischen Reich übergehen könnte, abzulehnen wäre. Im Gegenteil, der nordische Gemeinschaftsgedanke wirkt heute stärker als je zuvor und hat bereits erfreuliche Auswirkungen gezeitigt. Wir wollen uns nur ins Gedächtnis rufen, daß der ganze europäische Norden — mit Ausnahme von Island — innerhalb seiner Grenzen den Paßzwang abgeschafft hat, daß Angehörige nordischer Staaten ohne weiteres in jedem anderen nordischen Land arbeiten und leicht eine andere nordische Staatsangehörigkeit erlangen können, was für andere Nationalitäten sehr erschwert ist, daß wesentliche Zollerleichterungen geschaffen wurden, daß eine große Anzahl von Unternehmungen handels- und wirtschaftspolitischer Art gemeinsam durchgeführt werden und daß die zielbewußte Arbeit der Vereinigung „Norden" immer mehr Geister erfaßt. Trotzdem ist aber jeder Staat auf seine eigene Handlungsfreiheit bedacht und will sich nicht in irgendeine Bindung begeben, die den anderen berechtigt, in seine inneren Angelegenheiten hineinzureden. Diese Einstellung kommt allenthalben stark zur Geltung, für Schweden z. B. in seiner Einstellung zur EEC (EWG), die seit eineinhalb Jahren das wichtigste politische Tagesgespräch Schwedens bildet und viel hin und her diskutiert wird. Schweden muß aber — und tut dies konsequent, auf Finnlands schwierige Stellung Rücksicht nehmen, weshalb es z. B. nicht dem Atlantikpakt beitreten konnte, um Finnland eine gewisse Rückenfreiheit zu erhalten. — Es besteht kein Zweifel: Der Panskandinavistische Gedanke ist

zur festen Idee geworden, die in allen nordischen Ländern ihre Bannerträger hat. Aus ihm heraus wurde ein festerer, kultureller Zusammenschluß geboren, das nordische Kulturreich tritt in seiner Geschlossenheit stärker in Erscheinung als je zuvor, weil ein Wille zu ihm vorhanden ist. Es ist mit Sicherheit anzunehmen, daß diese Stellung noch weiter ausgebaut werden kann, um so ungewisser aber ist die Durchführung des Gedankens, alle nordischen Reiche unter einem politischen Szepter zu vereinen und in einem Großstaat bzw. in einer Staatenrepublik fest zusammenzufügen. Die geographische Stellung der Randgebiete um die skandinavische Halbinsel, die als Block der Mitte anzusehen wäre, weist zu starke zentrifugale Kräfte auf. Ein nordischer, staatlicher Zusammenschluß kann auf die Dauer nur Bestand haben, wenn er in einem größeren Staatenbund zusammengefaßt wird, den „Vereinigten Staaten von Europa". Die nordische Geschichte beweist dies eindeutig: Die großen Wikingerreiche blieben Eintagserscheinungen, die Kalmarer Unions ist mehr eine Zeit des Leidens als eines glückhaften Zusammenlebens gewesen, das Dominium maris Baltici konnte weder von Dänemark noch von Schweden vollendet werden, wenn auch gute Ansätze vorhanden waren — die norwegisch-schwedische Union feierte ihr größtes Fest in Norwegen, als sie aufgelöst wurde. Fragt man nach der Ursache, so liegt sie im Wesen der skandinavischen Völker begründet, die es ablehnen, sich einer zentralen Macht zu beugen, wenn diese von einer Gruppe eigener Stammesgenossen ausgeübt wird. —

Man sollte glauben, daß es bei der nahen Blutsverwandtschaft der deutschen und nordischen Völker für den Deutschen relativ leicht sei, mit dem nordischen Kulturkreis vertraut zu werden, der der in sich geschlossenste europäische und in seiner Entwicklung unkomplizierteste ist. Daß es nicht ganz so einfach ist, liegt daran, daß der Norden am Rande des Kontinents und der Ökumene gelegen, durch zwei Jahrtausende seine kulturelle Entwicklung selbst bestimmen konnte. Zwar nahm der Norden gebend und nehmend an den kulturellen Entwicklungen des Abendlandes teil, aber er konnte sich bei seiner glücklichen Rückenfreiheit das aussuchen, was ihm frommte, anderes ablehnen und sein Eigenleben entwickeln. Weder Kelten noch Römer hatten je eine Heimstätte im eigentlichen Skandinavien, das von diesen Kulturen nur berührt, aber nicht beherrscht wurde. Wohl waren Handelsbeziehungen schon seit frühester Zeit ununterbrochen mit der Umwelt vorhanden, aber nur relativ wenig fremde Sitten wurden übernommen. Die Rückwandererscharen der germanischen Stämme in der bzw. nach

der Völkerwanderungszeit brachten zwar klingende Münzen, Gebrauchsgegenstände aus dem Süden und ihre Erfahrungen in fremden Ländern mit zurück, sie selbst wurden schnell wieder assimiliert. Die Wikinger kamen zwar mit unermeßlichen Schätzen, aber nicht mit fremden Gewohnheiten nach dem Norden, als typische Männerkampf- und Räubergemeinschaften ernteten sie, wo sie nicht gesät hatten und verschwanden ebenso schnell wieder, wie sie gekommen waren. Das gilt auch für die Ostwikinger, die Waräger, die zwar reichen Gewinn nach Gotland und Mittelschweden brachten, aber keine fremden Frauen als Gemahlinnen, sodaß auf nordischem Boden Fremdeinflüsse gering waren. Einen stärkeren Einfluß konnte die Hanse erlangen, der sich vor allem im Städtebau und im Stadtrecht kund tat. Der wichtigste und nachhaltigste Kultureinfluß geschah durch das Christentum. Die Übernahme des Christentums erfolgte allmählich, ohne schwerere Kämpfe oder lange währende Streitigkeiten. Die christliche Mission stieß auf keinen religiösen Leerraum vor, dennoch vollzieht sich ein Wunder, das noch bis zum heutigen Tage anhält. Zwei so entgegengesetzte Ströme prallten nicht im Kampf auf Leben und Tod aufeinander, sondern vereinten sich in Duldung des Vergangenen und Einbeziehung alter Riten in den neuen Kult. Daher berichtet auch die Geschichte nicht viel von Märtyrern, wenn diese auch nicht fehlen. Der altgermanische Götterglaube war auf allen Gebieten des Lebens wirksam; unzählige Fäden verbanden Gemeinwesen, Religion und Kultur, und viele alten Vorstellungen, die dem Alltag ihr Gepräge gaben, haben sich mehr oder weniger versteckt bis auf den heutigen Tag erhalten, vor allem bei Festgebräuchen, in Ortsnamen, bei Vornamen, um nur einige Beispiele zu nennen. Es ist nicht schwer, in der nordischen Kultur vorchristliche Elemente zu entdecken, die eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen. —

Es ist leicht zu verfolgen, wie nacheinander geistige, kulturelle Strömungen nach dem Norden gelangen, dort auf Eis gelegt werden oder übernommen werden. Gut Ding braucht im Norden Weile. — Weitab vom Gehetze Europas, in der Stille, die die Natur des Landes schenkt, wird geprüft und gewogen und in die nordische Werteskala eingeordnet. Bis zum heutigen Tage hat das skandinavische Denkertum seinen eigenen Boden noch nicht verloren. In der skandinavischen Dichtung, in der Musik, in der Plastik, in der Malerei ebenso wie in der Baukunst liegt ein Stück wahr erfaßter und wiedergegebener skandinavischer Natur. Jeder geistigen und kulturellen Strömung öffnete Skandinavien seine Pforten, wenn sie an diese

Schloßruine Hammershus auf Bornholm. 1525—76 im Besitz Lübecks. Zerstört 1624. (Aufn. Archiv Karawane)

klopfte, aber die Aufnahme und Weitergestaltung derselben auf skandinavischem Boden erwies sich noch immer als wesentlich anders als in den anderen europäischen Ländern. (Wobei wir keineswegs an die extremsten Länder wie z. B. an die Balkanländer denken müssen). — Das eindringlichste Beispiel dafür ist, wie schon genannt, die Aufnahme des Christentums und später die Übernahme der Reformationsidee — nicht revolutionierend, sondern evolutionierend. Die neuen Werte müssen sich erst dem seelischen Charakter des Landes anpassen und unter anderen Gesichtswinkeln gesehen werden. Sie erfahren dadurch eine derartige Läuterung, daß ihnen das Gewaltsame, das dringlich Fordernde genommen wird. Das läßt sich für alle Geschichtsepochen nachweisen. Es dauerte lange, bis sich die Ideen der Renaissance und des Barocks in Skandinavien durchsetzten, solange bis beide Ströme fast ineinanderflossen. In der kirchlichen Baukunst fehlt ihr steinerner Ausdruck in den ländlichen Bezirken Norwegens, Schwedens und Finnlands so gut wie ganz. Der spätromanische-frühgotische Geist, der von den Mönchen übertragen und nordisch abgewandelt wurde, blieb lange beherrschend und wurde erst in später Zeit abgelöst. Als Beispiel können wir die Übergabe dieser alten Kirchen unter

Esaias Tegnér nennen, der 1824—45 als Bischof im Stift Växjö tätig war. Als die alten Kirchen bei der zunehmenden Bevölkerung sich als zu klein erwiesen, ließ er einfach neue, großräumige Kirchen mit breiten Tonnengewölben neben den kleinen romanisch-gotischen Kirchen errichten und setzte dem Turm eine Barocklaterne auf, nüchtern und praktisch, aber erfüllt mit andächtiger Stimmung pietistisch erzogener Gemeindemitglieder. Sehr nachhaltig wirkte sich der Barockcharakter in der Volksmusik, im Volkslied und in den Spielmannsweisen aus, so stark, daß von diesen der Sprung fast ohne Übergang in die Jetztzeit führt — mit ein Grund dafür, daß heute die alten wundersamen Volkslieder in Schweden und Norwegen weniger gesungen und auch in den Schulen weniger gepflegt werden, weil man meint, daß das Kinderherz dafür nicht mehr empfänglich ist, sondern mehr für schlagerartige Lieder, für Evergreens, rhythmische Tonfolgen oder geistliche Gesänge im Stile der Heilsarmee.

Rousseau'sche Ideen, der Geist der französischen Revolution erfaßten den Norden ebenso wie alle anderen Länder, aber sie schlugen nicht Wurzel — das Gewaltsame, das Berauschende und damit auch das, was sich als falsche Erkenntnis erwies, wurde einfach abgestreift. Aus dem Geiste der französischen Revolution entstanden keine Volksbewegungen im Norden. Einige revolutionäre Geister wie Thomas Thorild konnten sich nicht durchsetzen. Thorild selbst ging ins Exil nach Greifswald, hier brach er völlig mit der Schreckensherrschaft der franz. Revolution. In seinem Werk: „Rätt eller alla samhällens eviga lag" (Recht oder das ewige Gesetz aller Gemeinschaften) zeigt er sich so typisch skandinavisch, daß einer seiner Aussprüche als Leitspruch über die berühmte Alma mater des Nordens, über Uppsala's Universitätsgebäude gesetzt wurde: „Att tänka fritt är stort att tänka rätt är större" (Frei denken ist groß, gerecht denken ist größer).

Als vor fast eineinhalb Jahrhunderten die *Romantik* auch nach dem Norden vordrang, wurde sie zunächst von Dänemark erfaßt. Dessen bedeutsamster Dichter Adam Oehlenschläger kann wohl als Romantiker bezeichnet werden, aber schon hier zeigte sich, daß mehr das Stoffgebiet der Romantik als dessen Geist übernommen wurde. Das gilt fast ganz für Schweden/Finnland. Der Aurora-Kreis schwelgte in romantischem Stoff und ließ etwas verworrene Ideale durchschimmern, von einem neuen Geist kann man nicht sprechen und der dem Phosphoristen-Kreis befreundete Erik Gustav Geijer ging — man möchte sagen — ziemlich schnell in seiner Zeitschrift Iduna zur Tages-

ordnung über, d. h. zu einer zwar von romantischen Ideen angehauchten, aber nun nordisch-realistisch geprägten „götischen" (= skandinavischen) Geisteseinstellung. Erst jetzt machte sich mehr ein stärkerer *vor*romantischer Einfluß geltend, der — weil geistig klarer — auf den nordischen Geist stärker wirkte; es war der Ideenstrom des durch Schiller geläuterten Kant-Fichteschen Idealismus. Zweifelsohne, der wirklich geistige Gehalt der Romantik konnte den Norden nur berühren, man stand ihm mehr oder weniger fremd gegenüber und konnte ihn nicht richtig durch das eigene Naturgefühl erfassen. Auch die letzte Welle deutscher Spätromantik, die noch Skandinavien erreichte, die Wandervogelbewegung, wurde durchaus zur Kenntnis genommen, aber geistig nicht erfaßt. Vielleicht wird man nun einwenden: „Selma Lagerlöf, ist sie nicht als Spätromantikerin anzusehen?" Darauf darf man antworten: Ja, auch hier wird eine stoffliche Romantik übernommen, wo aber schimmern echte, romantische Ideale hindurch, wo alles umfassender, romantischer Geist? Selma Lagerlöf ist vielleicht die hervorragendste Erzählerin, die die neuere Literatur besitzt. In ihrem Stil hält sie an der alten Forderung nach Form und Motiv fest. Das stoffliche Material, von dem sie ausgeht, sind Märchen, Legenden, Sagen, Visionen, darunter auch eigene Visionen. In ihren Erzählungen ist nicht alles von dieser Welt — die Verstorbenen leben und erscheinen. Gute und böse Wesen, teils dem christlichen, teils alten nordischen Vorstellungen entstammend, bewachen geradezu der Menschen Schritte. Das Übernatürliche spielt durch das Leben hindurch und „das Mirakulum" erhält bestimmende Gestalt für die zukünftige Entwicklung. Die geschilderten Motive sind die elementar menschlichen, die sich erbarmende Liebe überwindet das Böse. Ihre beiden Hauptgestalten, Gösta Berling, ein männlicher und zugleich schwärmerischer Draufgänger und der schwere, pflichtgetreue dalekarlische Bauer Ingmar Ingmarsson, verkörpern das eigentliche Wesen der Lagerlöf in ihren Dichtungen. Es nimmt einen nicht Wunder, daß man in dem Heimatlande Selma Lagerlöfs bzw. in Skandinavien häufig auf die Meinung stößt, Selma Lagerlöf sei für den skandinavischen Geschmack zu unrealistisch und in manchen Schilderungen zu schwärmerisch und nicht — wonach man am meisten Verlangen trägt — genügend lyrisch durchdrungen. Die Folge davon ist, daß Selma Lagerlöf im Durchschnitt in Deutschland fast mehr gelesen oder geschätzt wird als in Skandinavien. Der kürzlich in Schweden gedrehte Nils Holgersson-Film ist nicht nur für das skandinavische Inland, sondern vor allem auch für das Ausland gedacht. Es ist

geradezu charakteristisch, daß kein schwedisches Fähr- oder Touristenschiff oder eine nordische Fluglinie den Namen „Nils Holgersson" gewählt hat, wohl aber ein deutsches Fährschiff, das im vergangenen Jahre seinen regelmäßigen Passagierdienst zwischen Travemünde und Trelleborg aufgenommen hat. Diese Namensgebung ist typisch deutsch — sie erfaßt auch den romantischen Beiklang der Lagerlöfschen Werke.

Das geistige Schöpfertum des Nordens ruht in seiner Landschaft. Wer diese Landschaft mit all ihrem Zauber, mit ihrer Herbheit, ihrer Schwermut, ihrem Licht und Dunkel nicht kennt, nicht in sich selbst erlebt hat, wird wohl nie ganz die Kultur des Nordens bis in ihr Innerstes erfassen können, ebensowenig seine Kulturaufnahmefähigkeit in ihrer Begrenzung. Den Fremden überrascht vielleicht das Unpathetische des nordischen Geistes in einer Landschaft, die in ihm selbst einen stark pathetischen Zug hervorrufen könnte — statt dessen stößt er auf einen ausgesprochenen lyrischen Geist, der die gesamte Kunst, vor allem aber auch die Literatur beherrscht. Von allen deutschen Dichtern und Denkern bis etwa zum ersten Weltkrieg wurde am meisten Heinrich Heine im Norden gelesen, dessen lyrische Gestaltung dramatisch-romantischen oder rein menschlichen Stoffes mit ganz anderer Aufnahmefähigkeit entgegengenommen wurde als die Werke weit größerer und tiefer schürfender Geister des Kontinentes.

Denn nicht das Heroische, Dramatische an sich, überhaupt nicht das zu grotesk aufgetragene Dynamische spricht den Menschen im Norden an, sondern die fein wiedergegebene Beobachtung des Lebens und Webens in der Natur, die einfache Schilderung des Idylls, des Bildes einer Natur- oder Kulturlandschaft, in der die Harmonie nicht durch den Menschen gestört, sondern unterstrichen wird. Aus den Landschaftserlebnissen erhalten die Tongedichte nordischer Musiker ihren seelischen Inhalt. Ihre Kompositionen wirken vielleicht auf die Dauer auf den Fremden manchmal monoton und nicht voll befriedigend, letzten Endes vielleicht auch deshalb, weil sie nicht genug in die Tiefe gehen, denn ein volles Sichselbsterschließen liegt dem nordischen Gestalter nicht. Für die skandinavische Volksseele gilt das gleiche wie für seine Landschaft: Sie bleibt mehr oder weniger dem verschlossen, der es nicht versteht, in ihr aufzugehen. Eine für den Norden zutreffende Wahrheit liegt in dem Goethewort: „Wer in die Gesellschaft geht, soll sein Herz verschließen — der welcher den Schlüssel stecken läßt, ist ein

Kopenhagen, Börse und Turm von Christiansborg. (Aufn. Toni Schneiders) ▶

Dummer". Ohne den Schlüssel, der einem durch das Landschaftserlebnis des Nordens gegeben wird, kann man auch nicht den direkten Weg zu dem wahren Brandt, zu Peer Gynt, zu dem Volke von Nås, zu Gösta Berling, zu den Gestalten Alex Kiwis, zum Fellscher Runebergs, zu Lagerkvists Barabbas finden. Aber auch nicht zu Gustav Wigeland, der keinen unberührt läßt, sondern an einem Jeden kräftig rüttelt durch ein Grauen vor sich selbst, in der Furcht vor dem unerbittlichen Geschick der Natur und doch ehrfürchtig vor dem göttlichen Walten in der Natur. —

Wenn in diesem Zusammenhang kein dänischer Name genannt wurde, so liegt das einfach in der Tatsache begründet, daß sich gerade auf geistig-kulturellem Gebiet die Eigen- und Zwischenstellung Dänemarks besonders geltend macht. Die dänische Landschaft unterscheidet sich in ihrem Gesamthabitus, ihrem Klima, ihrem Licht und Dunkel, ihrem Pflanzenkleid, ihrer Fruchtbarkeit des Bodens so wesentlich von den fennoskandischen Landschaftskomponenten, die Bühne, auf der sich das menschliche Geschehen abspielt ist so wesentlich anders, daß sich auch die Erscheinungsbilder im dänischen Raume anders abheben müssen als im fennoskandischen Gebiet trotz aller völkischer Verwandtschaft mit den Nord-Germanen der skandinavischen Halbinsel. Dänemark zeichnet sich daher durch Eigenständigkeit einerseits, infolge seiner länderverbindenden Lage als hervorragendes geistiges Bindeglied zwischen den Ländern des Kontinent und dem Norden andererseits aus. Nicht nur, daß im Laufe der Geschichte kulturelle, geistige Strömungen vorwiegend zuerst nach Dänemark kamen, und daß die Verarbeitung und Eingliederung derselben — man möchte fast sagen — routinemäßig schnell und mit sicherem Instinkt erfolgten, sondern vor allem auch, daß Rückwirkung, Ausarbeitung und Neugestaltung wie eigene Neuschöpfung einfach kontinentaler sind. Das zeigt sich deutlich an Persönlichkeiten wie Georg Brandes, besonders aber an Thorwaldsen und Kierkegaard sowie auch an den bedeutsamsten politischen Führerpersönlichkeiten Dänemarks. Dänemark hat sich ein eigenes geistiges Reich aufgebaut, das — und dies beweist am besten seine gleichzeitige, wahre Brückenstellung — von den Völkern Fennoskandias wie denen der europäischen Mitte in gleicher Weise erfaßt werden kann, in dem sich beide Teile seelisch zu Hause fühlen können.

Es dürfte wenige Autoren in der Welt geben, die so gleichartig auf Seele und Gemüt verschiedener Völker anzusprechen ver-

mögen und ein derartig gemeinsames Nacherleben der Bilder hervorrufen, wie sie H. C. Andersen uns entworfen hat. — Nordländer und Deutsche wie auch beispielsweise Holländer können sich leicht auf einer solchen Basis finden — es gilt nur, viele solcher gemeinsamer Ebenen hervorzuheben, über die sich kulturelle Brücken bauen lassen, wenn nur ein fester und auch uneigennütziger Wille und vor allem auch der notwendige Takt dafür vorhanden sind.

Über das gesamte zwischenstaatliche und zwischenvölkische Schaffen und Werken möchte man ein Wort setzen, das man sich täglich ins Gedächtnis rufen möchte: „Habe Achtung vor dem anderen Volk, dünke dich niemals besser und weiser und ehre die kulturellen Auffassungen und Bestrebungen des andern". Wie oft haben Europäer in ihrer Gedankenlosigkeit, aber auch in ungerechtfertigter Überheblichkeit auf manche europäische Nationen herabgesehen, die meist in ihren nationalen Gefühlen stolzer waren als man selbst. Welche Abwertung lag in den Worten: Polnische Wirtschaft, Balkangesindel, Wodkagenossen, Spaghettibrüder, Hottentotten jenseits der Ostsee usw., — wieviel schmähende Bilder, Karikaturen haben sich breitmachen dürfen, die nur Keile zwischen europäische Nationen trieben. Die Verachtung oder Geringschätzung anderer Kulturen, die dem jeweiligen Boden Rechnung tragen müssen, haben in einem Maße auf das europäische Zusammenspiel vergiftend gewirkt, daß dies nicht ohne nachhaltige Wirkungen bleiben konnte. Wenn man glaubt, einer überlegenen Kulturgruppe anzugehören, so ist das noch kein Grund zur Selbstüberheblichkeit, in der vielleicht nur die eigenen Eigenheiten hervorwinken. Kultivieren muß jedes Volk seine *Eigenschaften*, nicht seine Eigenheiten. Achtung gebiert von selbst Höflichkeit. Goethe sagt: „Es gibt eine Höflichkeit des Herzens. Aus ihr entspringt die bequemste Höflichkeit des äußeren Betragens".

Nicht nur Menschen, sondern auch Völker üben gegenseitig Kritik über Moral und Sittlichkeit; gern wirft der eine Kritik in puncto Moral und Sittlichkeit; gern wirft der eine dem andern Zerfallserscheinungen vor und erläutert das an Beispielen. Auch hier findet Goethe das rechte Wort: „Man hört oft über weit verbreitete Immoralität in unserer Zeit klagen und doch wüßte ich nicht, daß irgend einer, der Lust hätte, moralisch zu sein, verhindert würde, es nur um so mehr und mit desto mehr Ehre zu sein". Besonders im Leben der

Storströmbrücke gegen Süden. Im Vordergrund Vordingborg, im Mittelgrund Insel Masnedö, im Hintergrund Falster. (Aufn. Arvid Hansen)

Völker und im Sinne einer Völkerverständigung gewinnt der kleine einfache Satz weittragende Bedeutung: „Ein Jeder kehre vor seiner eigenen Tür".

Brückenbauer, ein stolzes Wort — die häufigste Inschrift auf schwedischen Runensteinen lautet: „Ingjald — oder ein anderer Name — baute diese Brücke". Damit war der Ruhm des Mannes, des Geschlechtes festgelegt. Wir wollen Brücken schlagen zu den anderen Völkern und in Frieden und Freundschaft mit diesen leben. Was das deutsche Volk aber in sich selbst geadelt hat und was von anderen Völkern immer wieder als höchste Aufgabe erwartet wird, ist das deutsche Begehren, die Brücke zu schlagen aus dieser Welt in das metaphysische Reich der ewigen Kräfte. Eine solche Brücke führt über alle Völker, und der Schöpfer, der dem Menschen Sinn und Verstand gab und einem Jeden seine Kultur nach seinen Fähigkeiten, möge dem deutschen Volke diese Fähigkeit wieder schenken, die aus der Not der Zeit und aus dem Meere des Materialismus, in dem wir alle zu ertrinken drohen, zu der wahren Brücke des Lebens führt.

AUS DEM KREISE UNSERER MITGLIEDER:

Kurz vor Weihnachten konnte die Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde — wie seit Jahren üblich — wieder einer ganzen Reihe treuer Reisefreunde mit einem Buchgeschenk und einer kleinen Anstecknadel mit unserem Wahrzeichen — einem goldenen Dromedar — eine besondere Freude bereiten. Diese Nadel ist für alle die bestimmt, die uns auf acht oder gar mehr KARAWANE-Reisen ihr Vertrauen immer wieder neu geschenkt haben.

Als wir diese Nadeln zum ersten Mal versandten, haben wir uns sehr gefragt, ob unsere Mitglieder Humor genug besitzen, sich ein »Kamel« anzustecken — daß diese Befürchtungen unnötig waren, und wir auf unseren Reisen immer mehr Träger dieser kleinen Nadel begrüßen dürfen, halten wir für ein sehr erfreuliches Zeichen.

Zu Ende des Jahres 1962 durften wir folgende Reisefreunde damit bedenken:

Frau Charlotte und Herr Bernhard Repke, Frankfurt/Main
Frau Ilse und Herr Dr. Ulrich Lampert, Frankfurt/Main
Frau Anneliese Wörter, Pforzheim
Frau Inge Deckert, Nürnberg
Frau Hertha Devens, Tübingen
Frau Lotte Riekert, Schwäbisch Hall
Frau Maria Troll, Hannover-Döhren
Frau Dr. Gertrud Kiefer, Stuttgart
Frau Christel Caesar, Kaiserslautern
Frau Else Ewers, Flensburg
Frau Dr. Annemarie Egersdorff, Frankfurt/Main
Frau Annie Bartl, Murnau

(Sollten wir trotz Führung unserer Kartei bei einem unserer Mitglieder die Zahl der Reisen falsch addiert haben, bitten wir um kurze Nachricht, damit wir unser Versehen gutmachen können.)

AUS DEM KREISE UNSERER REISELEITER UND MITARBEITER

ist für die verflossenen Monate zu vermelden:

Herr Professor Dr. Ulrich Mann, Tübingen, hat einen Ruf als Ordinarius an die Universität Saarbrücken erhalten und angenommen.

Herr Dr. Hermann Raaf, Nagold, wurde als Dozent an die Pädagogische Hochschule Reutlingen berufen.

Der Illustrator so manchen Beitrages unserer KARAWANE-Hefte und Zeichner vieler Karten des Logbuchs, Herr A. K. Lutz, Karlsruhe, wurde zum Oberstudienrat ernannt.

Herr Hartmut Bonz erhielt seine Ernennung zum Studienrat in Ludwigsburg.

Wir gratulieren recht herzlich.

FREUNDE UND MITARBEITER

veröffentlichten in den letzten Monaten:

Vera Hell und Emma Brunner-Traut: ÄGYPTEN

Studienreiseführer mit Landeskunde (150 Abbildungen, 25 Karten und Pläne, zwei Ausklapptafeln und zwei Sonderkarten, Hans E. Günther-Verlag, Stuttgart, DM 42.50).

Frau Dr. Vera Friedericke Hell schrieb den ganz ausgezeichneten islamischen Teil dieses Studienreiseführers und befindet sich im Augenblick wieder einmal als Reiseleiterin am Nil.

Kirsten-Kraiker: GRIECHENLANDKUNDE

Ein Führer zu klassischen Stätten (4. vollständig neu bearbeitete und erweiterte Auflage mit 193 Abbildungen im Text und auf 16 Kunstdrucktafeln, sowie zwei mehrfarbigen Faltkarten, 884 Seiten, Carl Winter-Universitäts-Verlag, Heidelberg, DM 36.—).

Wie freuen uns, daß dieses lang entbehrte Buch wieder zu haben ist. Herr Professor Dr. Ernst Kirsten wird als nächste Reise unsere Kreuzfahrt Griechenland — Byzanz, Tempel, Kirchen und Moscheen, vom 7. — 21. 4. 1963, begleiten.

Ulrich Mann: DIE MINOISCHE TRAGÖDIE KRETAS

Geschichte und Kult als dramatisches Geschehen — erschienen im Band 4 der Zeitschrift ANTAIOS, im Verlag Ernst Klett, Stuttgart, Einzelheft DM 4.80.

Ulrich Mann: IM HEILIGEN LAND

Impressionen und Reflexionen, Aufsatz in Zeitwende, Die neue Furche. 33. Jahrgang, Heft 12, Dezember 1962. Bei Hansische Druck- und Verlagshaus GmbH, Hamburg.

Ulrich Mann: VORSPIEL DES HEILS

Uroffenbarung in Hellas, 402 Seiten, bei Ernst Klett-Verlag, Stuttgart, DM 38.—.

Herr Professor Dr. Ulrich Mann wird eine unserer Reisen nach Ägypten führen und unsere Oster-Kreuzfahrt in das Heilige Land begleiten.

Andreas Stauffer-Bellardi: VIRABELL

Tochter der Granden, ein historischer Roman aus der Zeit der Venezianer auf Kreta, 662 Seiten, bei Rainer Wunderlich-Verlag, Herman Leins, Tübingen, DM 26.50.

Hinter dem Namen des Verfassers verbirgt sich einer unserer Reiseleiter, der uns vorläufig aber nicht gestattet hat, sein Pseudonym zu lüften . . .

Johannes Paul: EUROPA IM OSTSEERAUM

156 Seiten, 4 Karten, im G. Musterschmidt-Verlag, DM 19.80.

Herr Professor Dr. D. Johannes Paul stellt in diesem Heft der Karawane dankenswerterweise zum zweiten Male einen Beitrag zur Verfügung.

DER VERLAG „DIE KARAWANE"
Ludwigsburg, Marbacher Straße 96 bietet an:

Logbuch und Logbuch-Dias

Sie erhalten bei vielen größeren Karawane-Studienreisen und allen Kreuzfahrten ein „Logbuch" mit vielen Karten und Rekonstruktionszeichnungen etc. kostenlos. Es ist ein Ringbuch und soll Ihnen während der Reise die Orientierung erleichtern und zugleich als Tagebuch dienen. Sämtliche Seiten (pro Stück DM —.15, zum Ausschneiden der Karten und Einkleben in das Photoalbum) sind einzeln zu erhalten, zudem können Sie alle Kartenskizzen als Schwarzweiß-Dias (pro Stück DM —.70) käuflich erwerben.

Nordafrikanische Stadtbilder

von Prof. Dr. Ernst Kirsten. Antike und Mittelalter in Libyen und Tunesien. 106 Seiten, 45 Illustrationen. Preis: DM 6.80 (für unsere Mitglieder DM 5.30).

Unsere Abteilung Buchversand

liefert Ihnen außer den bei uns selbst verlegten Werken porto- und verpackungsfrei raschestens alle Bücher und Zeitschriften, besonders die in unseren Literaturlisten für die einzelnen Reisen empfohlenen Karten und Werke.

Reiseprogramme der Karawane-Studienreisen 1963

bitten wir bei dem Büro für Länder- u. Völkerkunde, Ludwigsburg, Bismarckstraße 30, kostenlos anzufordern.

DIE KARAWANE

wird im Auftrag des Präsidiums der Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde – Vorsitzender Prof. Dr. Friedrich Seebass – herausgegeben von Dr. Kurt Albrecht. Die Zeitschrift erscheint viermal jährlich. Die vorliegende Nr. 3, 1962/63 kostet für Einzelbezieher DM 2.20, Jahresabonnement für 4 Nummern DM 6.–, an die Mitglieder der Gesellschaft für Länder- und Völkerkunde erfolgt die Auslieferung kostenlos.
Früher erschienene Hefte sind zum Teil noch lieferbar. Bitte verlangen Sie Gratis-Verzeichnis.

Bildnachweis:

Seite 5: Dr. J. Hagel; Seiten 7, 9, 15, 21, 23: Deutsche Bundesbahn; Seiten 26, 29, 31, 34, 37, 46, 59: Bavaria Bildverlag; Seite 27 verdanken wir dem Entgegenkommen des „Kosmos"-(Frankh'sche Verlagshandlung Stuttgart); Seite 29: Schwedische Staatsbahn; Seite 31: Dänische Staatsbahnen; Seite 55: Karawane-Archiv Dr. K. Albrecht; Seite 62: Arvid Hansen.

Vorankündigung:

Der Inhalt unseres nächsten Heftes (3. Jahrgang 1962/63, Heft 4) ist Cypern gewidmet und bringt u. a. Aufsätze von Prof. Dr. H. Wilhelmy, Prof. Dr. Ernst Kirsten, Dr. Joseph Koenig u. a.