

# DAS HERZ EUROPAS von Pavla Horáková

*aus dem Tschechischen übersetzt von Julia Miesenböck*

## 1. Kapitel

### **Das Feld, das rings sich breitet, heißt Marchfeld, ein Schlachtfeld, wie sich leicht kein zweites findet**

Mein Zug fährt durch den östlichen Zipfel des Weinviertels Richtung Wien. Dieser Teil Niederösterreichs hat seinen Namen vom Wein, doch als ich das erste Mal auf dieser Strecke gefahren bin, kam mir vor, dass es hier nicht wirklich etwas gibt, was an den Weinanbau erinnert. Wohin ich auch schaute, vor dem Zugfenster erstreckte sich nur eine eintönige Ebene entlang der March. Doch damals war es nebelig, und ich konnte nicht erkennen, dass zur rechten Seite in der Ferne rundliche Anhöhen aus der Marchebene herausragen.

Seit dem Jahr 1839 durchkreuzt die hiesige Landschaft eine Trasse der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, die Stück für Stück den Weg von Wien nach Norden erklommen hat, über Mähren und Schlesien bis nach Polen. Sie wurde vor allem für den Vieh- und Salztransport gebaut; später pilgerten auch Kohle aus Ostrava und Erzeugnisse aus den Witkowitz Eisenwerken hier entlang. Und schließlich auch Menschen. In der zweiten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts bildete die Nordbahn die wichtigste Trasse für Zuwandernde aus Mähren, Schlesien und Galizien, und der Endbahnhof der Strecke, der Kaiser Ferdinands-Nordbahnhof, wurde zu ihrem Eingangstor nach Wien. Das erste, was sie in der ehrwürdigen Halle des Nordbahnhofs erblickten, war die Marmorstatue von Salomon Rothschild, dem geistigen Vater und Hauptinvestor der Nordbahn, zugleich Eigentümer der Witkowitz Eisenwerke, wo Baumaterial hergestellt worden war. In meiner Vorstellung verkörperte dieser jüdische Bankier aus Frankfurt, der sich 1820 in Wien niederließ und kurze Zeit später schon mit dem Erbtitel Baron ausgezeichnet wurde, ein Versprechen für die neu Ankommenden: Diese Stadt an der Donau bietet unendlich viele Möglichkeiten. So, wie den

Einwandernden jenseits des Ozeans die Freiheitsstatue zuwinkte. In Wien war damals alles möglich.

Heute ist es sonnig und windig. Wenn der Wind gegen den Zug schlägt, kann man das spüren und auch hören. Gerade sind wir am Städtchen Jedenspeigen vorbeigefahren und nähern uns der Gemeinde Dürnkrot. Suché Kruty lautet ihr tschechischer Name. Auf der linken Seite, am anderen Flussufer, liegt die Slowakei, aber ich schaue konzentriert in die entgegengesetzte Richtung. An dieser Stelle soll nämlich die berühmte Schlacht auf dem Marchfeld stattgefunden haben. Als wir in der Schule davon gelernt haben, stellte ich mir vor, dass das Marchfeld irgendein Fleck Land in Mähren sei. Auf Tschechisch spricht man nämlich von der Schlacht auf dem mährischen Feld, Moravské pole. Deshalb ist es mir wichtig, den Schülern gleich am Anfang zu erklären, dass dieses Feld in Wirklichkeit in Österreich liegt und es nicht nach dem Land Mähren, Morava, benannt ist, sondern nach dem Fluss, der diese Ebene über Jahrtausende herausgeformt hat: die March, tschechisch ebenfalls Morava. Und deshalb sagt man auf Tschechisch Moravské pole und auf Deutsch Marchfeld. Aufgrund der Nähe zu den slawischen Nachbarn und der gemeinsamen Vergangenheit trägt eine Vielzahl der hiesigen Gemeinden neben den deutschen Namen auch tschechische und slowakische.

Wie auch Suché Kruty, Dürnkrot, wo diese schicksalhafte Schlacht im Jahr 1278 ihren Anfang nahm. Ich blinze aufs Feld und bemühe mich, die fast achthundert Jahre alte Geschichte festzuhalten, zu Ehren der Frau, die hier vor mehr als einem Jahrhundert unterwegs war. Die wackeligen Züge blieben damals in jedem Bahnhof stehen, auch in Dürnkrot. *„Wenn der Lokführer Dürnkrot meldete, schaute ich zu beiden Seiten aus dem Fenster. Welche ist wohl die Stelle, wo der arme Přemysl Ottokar gefallen sein mochte. Seinen Tod konnte ich dem Rudolf von Habsburg nicht verzeihen“*, erinnert sie sich in den Memoiren an ihre Reisen nach Wien, und genauso wie sie schaue ich mich jetzt um. Eigentlich sitze ich heute vor allem ihretwegen in diesem Zug.

Als hätte der Lokführer meine Gedanken gelesen, werden wir langsamer, und der Zug bremst. Der Wind bläst altes Laub über das kahle Feld. Dort oben auf diesen Hügeln rechts mussten damals die Truppen gewartet haben, um sich dann mit Getöse auf den Feind zu stürzen. Wie riesige, bleiche Krieger in fester Formation stehen dort heute riesige Windturbinen und drehen ihre Propeller, als würden sie Waffen schwenken. Was wohl meine Vorgängerin über diese schlanken Windräder denken würde? Sie kannte nur die bauchige Windmühle im mährischen Kuželov und ihr Zug nach Wien wurde nicht durch Strom aus erneuerbaren Quellen, sondern mit Kohle und Dampf angetrieben.

Sie hieß Kateřina, und als sie das erste Mal auf dieser Strecke fuhr, hielt sie wohl noch keine Ausschau nach dem Geist von Přemysl Ottokar II., dessen hiesige Niederlage für die spätere Geschichte eines bedeutenden Teils von Europa ausschlaggebend war. Kateřina war damals nämlich erst acht Jahre alt und wusste noch nicht viel über die Přemysliden. Ihre ältere Schwester brachte sie nach Wien, ins Krankenhaus.

Und als die kleine Kateřina nach Mähren zurückkehrte, hatte sie eine große Puppe mit Klappaugen dabei.

Neben gewöhnlichen Menschen, die zum Arbeiten, aus geschäftlichen Gründen oder mit dem Ziel, ein neues Leben aufzubauen, nach Wien und Niederösterreich reisten, transportierte die Nordbahn auch Soldaten an die Kriegsschauplätze des Preußisch-Österreichischen Kriegs und an die serbische oder italienische Front im Ersten Weltkrieg. Damals stand das neu errichtete Gebäude der Bahnstrecke noch, der Nordbahnhof, in all seiner Pracht, mit zweiarmiger Treppe, Säulengang, Kristalllustern und verzierten Decken mit Kreuzrippengewölbe. Bahnhofsgebäude waren die Aushängeschilder der Donaumonarchie, und dieses war das größte und prachtvollste von allen. Und der marmorne Salomon Mayer Freiherr von Rothschild segnete mit der Hand am Herz alle Ankommenden, egal welchen Glaubens, und verkörperte ihren Wiener Traum.

Doch sie sollten nicht mehr lange dauern, die glücklichen Zeiten, als aus einem jüdischen Zuwanderer ein österreichischer Adelige werden konnte. Nach dem Anschluss wurde seine Statue vom Bahnhof entfernt und ins Historische Museum gebracht, und ab 1938 flüchteten Wiener Jüdinnen und Juden von Rothschilds Bahnhof in die Tschechoslowakei und weiter. Während des Kriegs wurden die Mitglieder dieser Gemeinschaft, die sich so sehr um Reichtum, Ruhm und Geist der Metropole verdient gemacht hatten, in Konzentrations- und Todeslager verschleppt, und zwar auch vom Nordbahnhof aus. Eine der historischen Stationen der Nordbahn war Auschwitz.

Zum Nordbahnhof fuhr auch Kateřina aus der Mährischen Slowakei. Soweit ich weiß, stieg sie hier im Jahr 1932 zum letzten Mal aus, da begrüßte der marmorne Salomon Rothschild noch die Reisenden und ahnte nicht, dass sein stattlicher Bahnhof nur noch wenige Jahrzehnte existieren werde. Das ehemalige Tor zu Mähren, Schlesien und Galizien, während des Kriegs durch Bombardierungen und Artilleriebeschuss zerstört, verlor seine Daseinsberechtigung in dem Moment, als der Eiserne Vorhang der früher unentbehrlichen Nordbahn den Weg versperrte. Im Jahr 1965 – exakt hundert Jahre nach seiner Fertigstellung – wurde das Gebäude abgerissen. Damit verschwand definitiv ein Zeuge der großen tschechischen, polnischen und jüdischen Migration in das aufblühende Wien. Allein

die Statue von Salomon Rothschild überlebte die Wendungen des zwanzigsten Jahrhunderts wohlbehütet im Windschatten der Museumsdepots. An den grandiosen Nordbahnhof erinnert heute nur noch die unscheinbare Nordbahnstraße.

Der Zug ist inzwischen wieder schneller geworden; die letzten paar Kilometer bis ans Ziel sind gezählt. Seit wir die Grenze passiert haben, sind wir durch die Gemeinden Pernitál, Ranšpurk, Cáhnov, Střezenice, Přílepa, Nidršpelk und Suché Kruty gefahren, vor uns liegen noch Magršdorf, Congr, Husník und Německý Ogrún. Diese Namen verwendet hier wohl niemand, genauso wie die Stationen nördlich der Grenze niemand Lundenburg, Göding, Altstadt, Prerau, Leipnik, Olmütz, Weißkirchen, Ostrau und Oderberg nennt. Zweisprachige Namen gibt es auf dem Marchfeld wie Sand am Meer. Einige klingen eher tschechisch, etwa Dolní Opatov, Škarohlíd, Čistějov, Vrbovec, Hrádek, Fráma oder Čistro, andere sind eher slowakisch gefärbt, etwa Vempirsko, Hrubý Enčesdorf, Šenava, Rozvrtnák, Losej, Horisej, Bratiselj, Guštatín, Bratštatín, Šenkárka, Limišdorf und Poturno. In diesen Dörfern und Städtchen befinden sich da und dort noch Häuser, an deren Errichtung sich Kateřinas Vater beteiligt hatte, als junger Maurer und später als Polier.

Bevor wir das Marchfeld verlassen, darf ich eine Sache nicht vergessen. Ganz im Süden des Marchfelds, fast schon an der Donau, steht das Schloss Eckartsau oder Krcov. Dort verabschiedete sich der letzte regierende Habsburger von Österreich. Kaiser Karl I. und seine Ehefrau Zita verbrachten hier die letzten Tage auf österreichischem Boden, bevor sie sich ins unfreiwillige Exil begaben. Was einst auf dem Marchfeld begonnen hatte, ging dort symbolisch auch zu Ende.

Anm.: Der Name des Kapitels ist ein Zitat aus Grillparzers *König Ottokars Glück und Ende*.