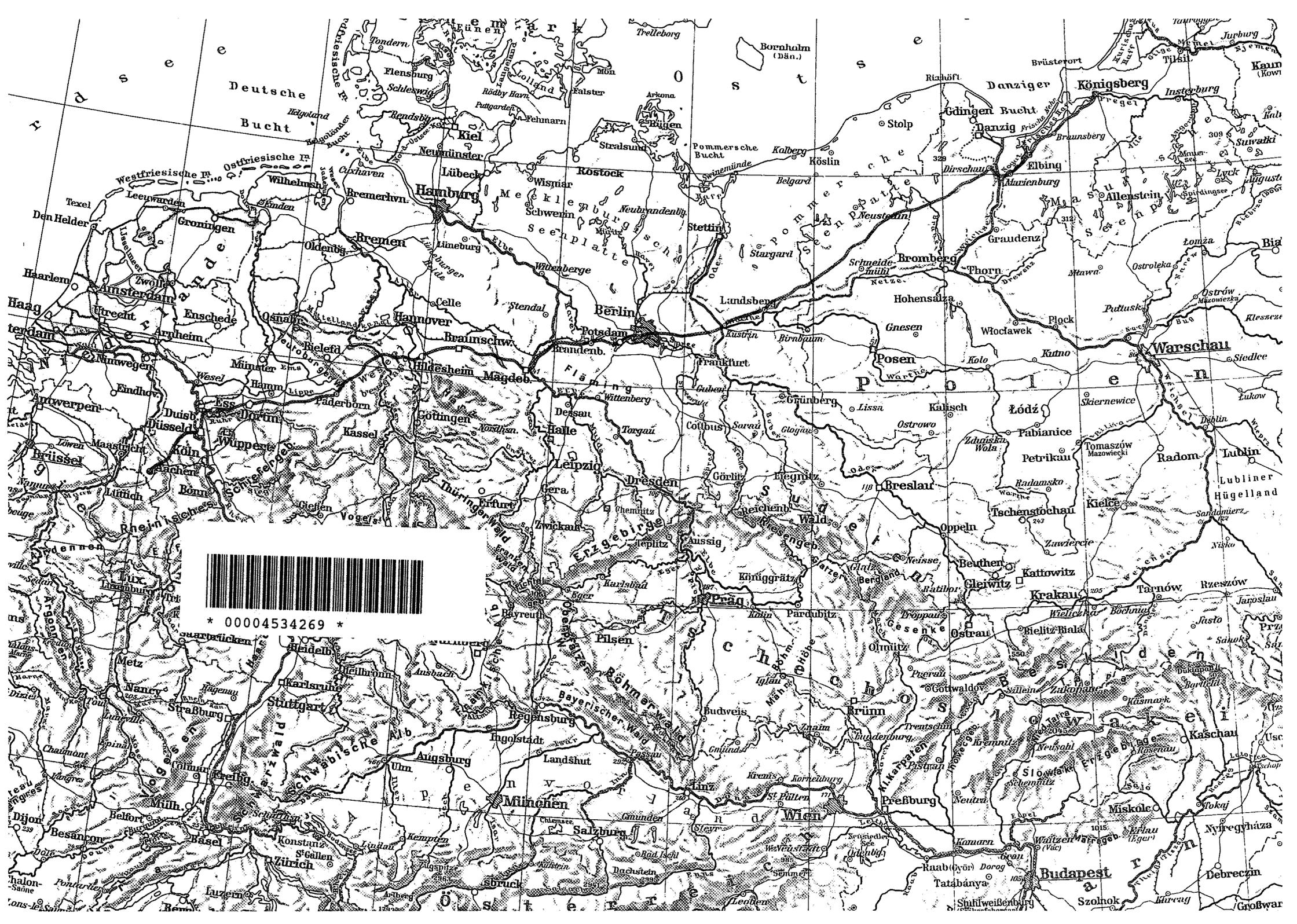


# Reichsstraße 1

*Eine Reise  
in die Vergangenheit*

Braunhweig  
2. Auflage 1997



\* 00004534269 \*

## Die Erste Straße im neuen Europa

### *Eine Einleitung*

Als 1934 die »Reichsstraße 1« ihren Namen erhielt, war ihr Anspruch bedeutungsvoller als die Wirklichkeit. Sie verband den Westen des Reichs über fast 1400 Kilometer mit seinem äußersten Nordosten, fast »von der Maas bis an die Memel«. Doch nur dem Anspruch nach tat sie dies grenzenlos. Seit 1920 durchschnitt der Polnische Korridor West- und Ostpreußen mit schmerzlichen und künstlichen Grenzen. Der heute Reisende überquert zwar auf dieser »Reichsstraße« zwei Staatsgrenzen. Doch im »neuen europäischen Haus« sind diese Grenzen eher wie offene Brücken. Sie machen die Straße tatsächlich zu einer Nr. 1 in Europa. Bei der »Eins« der Gegenwart decken sich Anspruch und Wirklichkeit. Seit jüngstem. An wohl keiner anderen Straße läßt sich so gut der Sieg über den Zweiten Weltkrieg und den Kalten Krieg nachweisen. Am Verlauf der Eins versöhnten sich Belgier, Deutsche, Polen, Litauer und Russen. Die blutenden Grenzen vor Marienborn, vor Küstrin und hinter Braunsberg sind gefallen oder trennen nicht mehr.

Eine in dieser Art verbindende Straße ist die Eins in ihrer Geschichte nie gewesen. Im Mittelalter war sie keineswegs eine allgemein akzeptierte nachweisbare Verbindung, eine künstliche Brücke über die Flüsse von West nach Ost: von der Wurm zum Rur-  
tal, über Rhein, Ruhr, Weser, Leine, Elbe, Spree, Havel, Oder, Weichsel, Nogai, Passarge, zum Pregel und dem Grenzfluß Lepone. Nur die Richtung stand fest. Unvorstellbare Weiten lagen zwischen Aachen und dem Ordensland, die nur weit fahrende Händler zu durchqueren wußten, Pilger, Ritter aus den anliegenden Ländern, die dem Orden dienen wollten, Söldner auf der Suche nach einem

neuen Brotherrn oder »Fahrensleut gmeiner Art«. Seit dem 13. Jahrhundert lagen ungezählte Fürstentümer und Herrschaften auf dem Weg von der freien Reichsstadt Aachen bis zum Ordensstaat, freilich mit leicht überwindbaren Grenzen.

Seit Anfang des 17. Jahrhunderts hatte Brandenburg-Preußen den größten Anteil an der Straße. Doch die Grenzen blieben. Der Wiener Kongreß 1815 bestätigte an der späteren Eins das Fürstentum Lippe, Hannover und Braunschweig. 1866 wurde Hannover von Preußen annektiert. Doch die beiden anderen Fürstentümer lebten nach 1871 als Länder im Deutschen Reich fort; der Freistaat Braunschweig über 1934 hinaus. Die spätere »Reichsstraße I« passierte in ihrer Geschichte und Gegenwart nicht nur mehrere Grenzen. Auch die Streckenführung war nie genau festgelegt. Die Herrscher in Berlin wählten aus politischen oder ökonomischen Erwägungen wechselnde Wege für die Post von Berlin nach Kleve. Zwar wurde gegen Ende des 18. Jahrhunderts der Bau von Kunststraßen begonnen; die Angelegenheit wurde nun wissenschaftlich betrieben und lag in den Händen von Ingenieuren. Doch 1816 waren erst 524 Meilen geschafft; vornehmlich im Rheinland und Westfalen, weniger im preußischen Kernland.

So wie Daniel Chodowiecki 1773 seine »Künstlerfahrt« von Berlin nach Danzig zeichnete, dürften die Straßen auch noch fünfzig Jahre später ausgesehen haben. Zur Schonung des Wagens pflegte der Kaufmann neben seinem Gespann einherzugehen. Der Spötter (und Naturwissenschaftler) Johann Georg Lichtenberg bemerkte nach einer Reise durch Süddeutschland, wo die Fürsten von Thurn und Taxis das Postprivileg hielten: »Sie streichen die Postwagen rot an als die Farbe des Schmerzes und der Marter, bedecken sie mit Wachslinnen, nicht wie man glaubt, um die Reisenden gegen Sonne und Regen zu schützen, sondern aus derselben Ursache, warum man denen, die gehenkt werden sollen, eine Mütze über das Gesicht zieht: damit nämlich die Umstehenden die gräßlichen Gesichter nicht sehen, die jene schneiden«, die auf den Straßen reisten.

Selbst zwischen den aufeinander bezogenen Zentren Potsdam und Berlin dauerte die Fahrt drei Stunden; zwischen Berlin und

Königsberg eine Woche. Das war eine kurze Zeit. Zwischen Spree und Pregel versperrte nicht eine Grenze mit Zoll und Personenkontrolle den Weg. Zwischen Dresden und Magdeburg mußte der Reisende 1803 noch 16 Zollstationen passieren. 300 Fürsten teilten sich das Deutsche Reich. 1819 bemerkte der Vorkämpfer für die Zollunion Friedrich List: »Achtunddreißig Zoll- und Mautlinien in Deutschland lähmen den Verkehr im Inneren, und bringen ungefähr dieselbe Wirkung hervor, wie wenn jedes Glied des menschlichen Körpers unterbunden wird, damit das Blut ja nicht in ein anderes überfließe.« Obwohl also vergleichsweise leichte Reiseverhältnisse entlang der Eins geboten waren, zumal am Hellweg der Kunstbau früh begann, galt die spätere Reichsstraße nie als Hauptschlagader für Verkehr und Wirtschaft.

Viel wichtiger war die »hohe Straße«, die die wetteifernden Messstädte Frankfurt und Leipzig verband. Bis zur Reichsgründung 1871 führte die Eins keineswegs durch die ersten Handelszentren Deutschlands: weder durch Frankfurt, Leipzig, Bremen oder Lübeck, noch durch Nürnberg oder Breslau. Die alten politischen Zentren des Reiches tangierte sie auch nicht: weder Mainz, Köln, München noch Danzig. Auf den Landkarten der vorausgegangenen Jahrhunderte sind andere Trassen breiter markiert. Schon im Mittelalter waren die Bernsteinstraßen von Ost- und Nordsee zur Donau und über die Alpen uralt. Später führte von Passau nach Böhmen die »Goldene Steige«. Von Breslau über Leipzig nach Halle zog die »Hochstraße«. Der »Hellweg«, auf dem die Erze des Harzes und das Salz vom Lippstadter Raum ins Rheinland gebracht wurden, war freilich recht ehrwürdig. Karl der Große stellte die via regis unter königlichen Schutz. Die Königsstraße ging in der Eins auf und blieb zum Teil als Ruhrschnellweg vorrangig.

Schon um 1000 sprach man in Westfalen im Zusammenhang mit dem Hellweg von der Magdeburger Straße. Diese Elbestadt war wichtige Handelsstadt im östlichen Grenzland, quasi Schleuse nach Osten. In Magdeburg wird jetzt die Ausfallstraße nach Westen wieder Kölner Straße genannt. Wenige Jahre ihrer Geschichte war sie einem Wilhelm Pieck geweiht. Für die längsten Abschnitte zwischen

Aachen, Essen, zwischen Magdeburg und Berlin gab es mehrere Wege. So hat die Reichsregierung in Berlin Ende März 1934 die Eins mehr oder weniger erfunden, als sie das Straßenwesen neu ordnete. Die Straße genügte allerdings den ideologischen Ansprüchen des Nationalsozialismus. Sie führte durch die »Reichshauptstadt« und durchmaß die volle Breite des Reiches. Zudem verband die Eins über Berlin das kaiserliche Aachen mit dem preußisch-königlichen Königsberg. Der Reichsadler schwebte quasi mit seinem Körper über Berlin, und seine Schwingen berührten hie Königsberg und dort Aachen.

Weihnachten 765 taucht Aachen erstmals in einer Chronik auf. König Pippin hielt sich in dem auf römischen Fundamenten errichteten Gut Aquis villa auf. Ende des Jahrhunderts wurde Aachen die Lieblingspfalz Karls des Großen, des Vaters von Frankreich und des Deutschen Reiches. Dreißig Könige bestiegen hier von Otto I. (936) bis Ferdinand I. (1531) den Thron. Doch schon Karls Sohn, Ludwig der Fromme, nahm in Aachen nur noch ab und zu Quartier. In der nächsten Generation begann die getrennte französische Geschichte. Später wurde Aachen Grenzstadt zu Belgien. Karls Grab geriet an den Rand des Deutschen Reiches. Die Römer hatten von hier planmäßig eine Militärstraße gebaut, die an den Straßenkreuzungen bewacht wurde und zur Lagerstadt Neuss am Rhein führte. Schon unter Karl dem Großen war Neuss Handels- und Münzstadt. Erst 1372 wurde der Rheinzoll für den Kölner Erzbischof von Neuss nach Zons verlegt. Doch da gab es schon den Vorläufer der Eins.

Gewiß existierte schon im frühen Mittelalter ein Weg vom linken Rheinufer, von Kaiserswerth oder dem späteren Düsseldorf nach Essen zum Hellweg; nach 810 der Pilgerpfad zur Abtei des hl. Liudger in Werden. Die sumpfige Talaue an der Ruhr wurde mit Bohlen befahrbar gemacht. Diese Bohlwege über Moor oder Schlamm sind der erste germanische Beitrag zum Wegebau. Zuweilen blieben diese Bohlen im Moor erhalten. Tiefe Rillen zeigen die Spur der Wagen, auf denen die Händler mit ihren Waren mühevoll zu den Märkten und Häfen reisten. Man suchte die kürzeste, sicherste und am besten zu befahrende Strecke. Früh lockte allerdings auch ein

Umweg, wenn an Wegzoll gespart werden konnte. Seit der Wende zum 13. Jahrhundert verhinderte dies der Straßenzwang. Wer »eigene« Pfade zog, bezahlte Strafe. Wer auf dem »rechten Weg« blieb, zahlte Gebühren. Die Obrigkeit nahm Geld; doch gepflegt wurden die Straßen nicht.

Vorgeschichtlich ist auch die auf einem Höhenzug von der Ruhrmündung nach Osten führende Trasse. Kaiser Karl markierte dann die vielarmige Trasse des Hellwegs durch Königshöfe wie die in Essen, Dortmund, Soest und Paderborn. Die jeweils kürzeste Verbindung zwischen den Königshöfen wurde zum klassischen Hellweg und war doch zunächst nicht mehr als ein viel genutzter Feldweg für Heer und Handel. Auf ihm zog Papst Leo III. nach Paderborn, um dort Kaiser Karl um Schutz zu bitten. Die meisten Städte an dieser Straße weisen in karolingische oder gar merowingische Zeit zurück. Der Flecken Essen war schon im 2. Jahrhundert besiedelt. Der Name Soest zum Beispiel taucht zwar erst 836 auf. Doch als St. Petri im 8. Jahrhundert entstand, war »Sosat« ein wichtiger Handelsplatz an der Kreuzung von Hellweg und »Hohem Weg«.

In Paderborn gabelte sich der Hellweg und führte mit dem Fernziel Magdeburg in Hameln und Höxter über die Weser. War der klassische Hellweg bis zur Pader Königsweg und erstrangige Reichsstraße, so fragt sich, ob im weiteren die südlichere oder nördlichere Straße nach Magdeburg vorrangig war; zumal ein Weg vom Weserübergang in Minden über Hannover oder Pattensen nach Hildesheim ebenfalls Hellweg genannt wurde, »Hellweg vor dem Santforde«. Höxter, 822 erstmals erwähnt, und die Reichsabtei Corvey hatten über Jahrhunderte eine so starke Ausstrahlung, daß um ihre Weserfurt im Dreißigjährigen Krieg besonders blutige Kämpfe entbrannten. Hameln war minderen Ranges. Doch der Hellweg über die Rattenfängerstadt führte direkt ins karolingische Hildesheim, das ein eigenes Fürstbistum wurde. Schon 815 verlegte Ludwig der Fromme das Sachsenbistum von Elze, dem Wunschort seines Vaters, an die Innerste. Auch hier bestand schon wie in Duisburg vor der Kirchengründung ein Wik der Händler.

Zwischen Hildesheim und Magdeburg wird das Bild der Straßen

noch diffuser. Nächste Stationen könnten Wolfenbüttel oder Goslar sein. Gewiß lag auch Braunschweig an einem der Hauptwege; doch Brunnesguik wird erst im neuen Jahrtausend (1031) als Handelswik und Sitz der Brunonen genannt. Wie sonst an Rhein oder Ruhr gründete die Bedeutung der frühen Siedlung darauf – und das traf selbst für kleine Flußläufe wie Innerste und Oker zu –, daß die Waren vornehmlich über Wasser transportiert wurden. In Neuss, Duisburg, in Hameln, Hildesheim und Braunschweig gab es »Häfen« und somit Umschlagplätze, von denen aus die Waren dann weiter über Land gekarrt wurden. Landwege waren meist beschwerlicher und sind daher jünger als Wasserwege.

Braunschweig überragte andere Grafensitze erst dann, als der Welfenherzog Heinrich der Löwe die Burg Dankwarderode zu seiner Residenz machte. 1166 ließ er als Symbol seiner königgleichen Herrschaft den Löwen aufstellen. Ein Jahrzehnt später scheiterte der machtbewußte Herrscher am Mißtrauen des staufischen Veters, Friedrich Barbarossa, verlor seine Lehen und wurde 1179 geächtet. Sein Reich, das riesige sächsisch-thüringisch-westfälische Erbe, zerfiel in weltliche und geistliche Fürstentümer. Heinrichs Sturz trug entscheidend zum Entstehen des zentraleuropäischen Fleckenteppichs bei, der erst im 19. Jahrhundert einheitlicher wurde. Auf ihm konnte es kaum durchgehende Reichsstraßen geben. Kaiser Maximilian I. stellte zwar an der Wende zum 16. Jahrhundert ein letztesmal den Unterschied zwischen Königsstraßen und Territorialwegen heraus, doch er bewirkte damit wenig. Immerhin beauftragte er den in Kurierdiensten erfahrenen Franz von Taxis aus Bergamo mit dem Aufbau einer Anstalt zur Beförderung von Nachrichten, Personen und Gütern. »Post« wurde ein neues Wort in deutschem Mund.

Die Post »arbeitete« zunächst nur zwischen Brüssel und Innsbruck, später bis Wien und Rom. Norddeutschland und Preußen berührte sie nicht. Das hatte vor allem politische Gründe. Das Wegepatent mußte durch die jeweiligen Landesherrn bewilligt werden. Die Städte am Rhein – zum Beispiel – lehnten Maximilians Vorschlag ab, auch am Fluß entlang eine Post einzurichten. Sie

fürchteten um ihr eigenes beschränktes aber souveränes Botenwesen. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts besaß wohl Bayern das dichteste Straßennetz. Darauf folgte Sachsen. Preußen blieb zurück. Noch Friedrich der Große soll gemeint haben, je schlechter die Wege seien, desto länger müßten die Leute in seinem Lande bleiben und dort ihr Geld ausgeben. Zölle und miserable Reisewege hemmten also die – durch die Erschließung des Ostens und einen allenthalben intensiveren Handel – immer beweglicher werdende Gesellschaft. Was da aber Straße genannt wurde, blieb in der Regel ein Gebilde aus Lehm, Sand oder Stein, Reisigbündel und Bohlen. Mühsam mußte man »über Stock und Stein reiten«.

Sucht man nach Gründen, warum gerade der Weg von Aachen nach Königsberg zur Ersten Straße im Reich werden sollte, dann wäre Lothar III. zu nennen. In Königslutter an der Eins, gut zwanzig Kilometer östlich von Braunschweig, ruht seit 1137 der Supplinburger Kaiser in seiner Stiftskirche. Im Gegensatz zu den eher nach Süden orientierten Saliern trieb er wieder ottonische »Ostpolitik« über die Elbe bis zur Oder und machte sie unumkehrbar. Dabei erweiterte er nicht sein eigenes Reich, sondern setzte Askanier und Wettiner als Fürsten ein. So trug auch Lothar – wie sein Enkel Heinrich der Löwe wider Willen – zur Bildung souveräner Territorialstaaten bei und zur Schwächung der kaiserlichen Zentralgewalt.

Schon 805 hatte Kaiser Karl Magdeburg als Grenzort für den Handel mit den Slawen ausersehen. Es war ein günstiger Platz. Hier boten sich eine Furt über die Elbe und ein Hafen an. Der Kaiser baute eine Pfalz zum Schutz und gab ihr besondere Rechte. Otto verwandelte Magdeburg in ein Zentrum des Reiches. Er schätzte die Elbesiedlung schon vor Regierungsantritt so, daß er sie 929 seiner Braut schenkte. Otto baute die Pfalz karolingischer Beamter zu einer Residenz aus, die sich ihrem Anspruche nach an Aachen orientierte. 973 wurden seine Gebeine im Dom beigesetzt. Für das Reich endete bis zur Staatenbildung unter den Staufern, die *via regis* in Magdeburg. Als Kaiser Otto III. im Jahr 1000 nach Gnesen zog, nutzte er kaum die Trasse der weiteren Eins nach Osten.

Er zog auch nicht durch Brandenburg, das zwar Großvater

Otto I. 948 zum Bischofssitz gemacht hatte, um die Erinnerung an einen slawisch-heidnischen Fürstensitz auszulöschen und das als sicher galt, weil schon König Heinrich I. 928 die Burginsel erobert hatte. Der Ort war allerdings im Slawenaufstand 983 wieder verlorengegangen und konnte erst durch Albrecht den Bär 1157 zurückeroberet werden. Dieser erste Markgraf von Brandenburg erhob den Ort zur Hauptstadt und gab seinem Staat dessen Namen. Im 14. Jahrhundert ist die Straße von Magdeburg, Genthin über Brandenburg nach Berlin eine der wichtigsten im Kolonialland jenseits der Elbe. Eine Karte von 1501 markiert dann eine südlichere Straße, die von Magdeburg über Ziesar nach Brandenburg führt.

Nachdem sich die brandenburgischen Kurfürsten 1470 Berlin zur ständigen Residenz erwählt hatten, entwickelte sich langsam ein neues Netz von Straßen mit Zentrum am Zusammenlauf von Spree und Havel. Schon ein Jahrhundert früher war 1373 Karl IV. als erster und einziger Kaiser des Römischen Reiches in Berlin eingeritten. Doch für ihn blieb die spätere »Reichshauptstadt« tiefe Provinz. In Tangermünde an der Elbe baute er seine Residenz. 1280 wurden die Handelswiks Berlin und Cölln an der Spree in der sächsischen Fürstenchronik erstmals erwähnt. Gegen Aachen, Neuss, Soest, Hildesheim, Braunschweig, Magdeburg und Brandenburg ist Berlin also eine »sehr junge« Stadt, mehr als ein halbes Jahrtausend von Aachens erster Blüte entfernt.

Der Haupthandelsweg von Berlin nach Osten überquerte in Frankfurt die Oder und führte weiter nach Posen und Warschau. Immerhin ist 1338 der Oderübergang bei Küstrin als Zollstelle verbürgt. 1436 kam es deshalb mit Frankfurt zu einem Streit. Die Übergänge machten sich offenbar Konkurrenz. In Müncheberg bog von der Straße Berlin–Frankfurt diejenige nach Küstrin ab. Im Schatten der wichtigeren hansischen Ostseestraße von Lübeck, Rostock, Stettin nach Danzig entwickelte sich die spätere Eins durch Neumark und Westpreußen nach Dirschau und zur Marienburg. Sie war weniger Handelsstraße als Heerweg. Als der von den Pruzen bedrängte Herzog von Masowien den Hochmeister Hermann von Salza und seine Ritterbrüder 1226 an die Weichsel rief, sicherte er

ihnen auch den Zugang durch Polen über die Neiße in Guben, nach Crossen, Posen, Gnesen bis Thorn. Seit dem späten 14. Jahrhundert mußte der Nachschub auf neuen Wegen ins Land. Polen war Feindesland geworden. Die Erwerbung der Neumark durch den Orden 1402 diente der Sicherung der Etappenstraße zur Marienburg und nach Königsberg. Die Straße zog sich an Polens Grenze entlang. Oft versuchte ein polnischer Starost – zum Beispiel in Deutsch Krone – die Nachschubader abzuklemmen. So entstand die Eins von Küstrin über Landsberg nach Friedeberg, heute Strzelce Krajeńskie. Hier zweigte der Weg nach Köslin im Norden und zur Ostseestraße ab, während der andere – die Eins – auf Konitz (Chojnice) und den Weichselübergang bei Dirschau (Tczew) zulief. Dabei besaß Konitz eine besondere Anziehungskraft, denn seit 1384 befanden sich hier Reliquien vom Kreuz Christi.

Doch diese frühe Eins war nur eine von mindestens zwei weiteren Straßen. Genannt sei nur die »via marchonis« der Brandenburger Fürsten, eine stellenweise bis zu 40 Metern breite unbefestigte Schneise durch die Wälder. »Heidereiter« und dienstpflichtige Landleute hatten wohl seit dem 15. Jahrhundert für eine befahrbare Trasse zu sorgen. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts ließen sich Stücke dieser Alt-Wege finden. Danach lief der Markgrafenweg wohl von Küstrin über Soldin, Arnswalde, Märkisch Friedland nach Neustettin und stieß entweder bei Landeck (Ledyczek) oder bei Schlochau (Czluchow) auf die spätere Eins. Diese überlebte die Jahrhunderte. Der Verlauf der via marchonis aber läßt sich heute kaum noch nachweisen.

Der kurze Weg von Schlochau nach Konitz ist mehrfach verbürgt. Er ist ein Herzstück für die Geschichte der Eins. So kehrte auf ihm 1412 Herzog Heinrich der Reiche von Bayern von seiner Preußenfahrt zurück. 1449 wies der Hochmeister den Vogt der Neumark an, den Kurfürsten und Markgrafen von Brandenburg bis Schlochau zu begleiten. Hinter Konitz führten zwei Wege zur Marienburg. Die spätere Eins traf gut 90 Kilometer nordöstlich in Dirschau (Tczew) an der Weichselniederung auf die Ostseestraße der Hanse aus Danzig. Eine Fähre, zunächst von der Vierdener Fischerszunft gepach-

tet, brachte die Reisenden über die Weichsel. 1451 wurde ein Bürger mit dem Transfer betraut. Alle Straßen erreichten dann gemeinsam – vor Elbing auf der anderen Seite der Niederung – das Hochschloß des Ordens, wo seit 1343 eine Brücke über die Nogat führte.

Die Marienburg war kurz nach 1300 vollendet worden. Sie war schon staatliches Zentrum, als von Berlin und Cölln kaum jemand sprach. Von hier aus führte ein Netz von Straßen zu den Burgen. Sie lagen Tagesritte voneinander entfernt. Eine dieser Routen entspricht der späteren Eins. Sie führt nach Elbing und erreicht in Frauenburg das Frische Haff und geht über Braunsberg und Brandenburg nach Königsberg. Die Ordensburg von Elbing weist auf die dreißiger Jahre des 13. Jahrhunderts zurück. In der Gründungsphase waren Danzig, Elbing, Braunsberg und Königsberg rivalisierende Städte. Während sich Danzig schnell, zum Teil mit Gewalt, durchsetzte, wuchs Königsberg langsam. 1255 als Ordensburg gegründet und mit besonderen Aufgaben versehen, erhob der Hochmeister es nach seiner Vertreibung aus der Marienburg 1457 zur Hauptstadt des Ordens. Bald wurde es als Hafenstadt genauso wichtig wie Danzig. Dabei blieb es auch im weltlich regierten Preußen. Als die Hohenzollern 1701 zu Königen in Preußen erhoben wurden, war Königsberg wie Aachen Krönungsort.

Zugleich entwickelte sich die spätere Eins von Berlin nach Königsberg zur zentralen Poststraße. Doch sie verdrängte nie die Ostseestraße, die von Berlin nach Stettin (Szczecin) führte. Noch in den Karten des beginnenden 18. Jahrhunderts ist die Straße von Stettin nach Köslin, Stolp und Danzig doppelt so dick markiert wie der Heerweg des Ordens oder die Straße der Markgrafen. Mit dem Kunstbau der Straße wird der Handel zwar umgelenkt, doch die Orte an der Küste bewahren ihren Rang. So ist auch im heutigen Polen die alte Eins weniger wichtig als die Trasse längs der Küste. Dort ist die Besiedlung dichter. Es gibt mehr Industrie. Der Fremdenverkehr tut ein übriges.

Hinter Königsberg führten zur Ordenszeit drei Handelswege weiter nach Litauen: einer entlang der Küste; einer über Insterburg, Ragnit und am Nordufer der Memel nach Kowno und Tilsit; der

dritte Weg führte über Lyck, Augustow und Grodno. Hochmeister Dietrich von Altenburg, er starb 1341, soll sie angelegt haben. Die zweite Trasse wurde später über Wehlau bis Insterburg zur »Reichsstraße 1«. Sie strebte weiter westwärts über Gumbinnen, Ebenrode nach Eydtkuhnen – seit 1938 Eydtkau, heute Tschernyszkewskoje –, wo sie an der Lepone die litauische Grenze erreichte. Auch heute stößt sie hier wieder auf eine Grenze. Doch mit der Straße verbindet sich die Hoffnung, daß sie eine der friedlichen Brücken zwischen den Staaten bleiben kann.

Die Eins endete hier: eine im großen und ganzen nicht weiter beachtliche Straße. Doch sie hat Geschichte, und ihre verbindende Zukunft hat erst begonnen. Schon seit einigen hundert Kilometern, seit Kostrzyn, lassen sich die Wegweiser kaum noch entziffern. Zunächst waren die Aufschriften polnisch, und in der Sowjetunion tragen sie nur kyrillische Schriftzeichen. Der nur Deutschkundige muß sich anders orientieren. So war es schon im Mittelalter. Wegzeiger finden sich nördlich der Alpen erst seit dem 16. Jahrhundert. Eine frühe »wegzeigende Säule mit einer eisernen Hand« wurde zum Beispiel 1578 bei Reichensachsen in der Nähe von Eschwege aufgestellt. Vorher suchte man seinen Weg von Siedlung zu Siedlung. Und so soll auch die wiederentdeckte Eins – in diesem Buch – von Ort zu Ort erkundet werden. Dabei stehen nicht die großen, vielfach beschriebenen Städte im Mittelpunkt, wie die Ruhrstädte oder Berlin. Ihnen wurden schon Bücher gewidmet. Die kleineren und unbekannteren Orte sind gleichfalls Perlen an einer Straße durch Zeiten und Länder.